



ATLANTE DEGLI AEROPORTI ITALIANI

PARTE SECONDA

Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio

COMMITTENTE

ENAC

DIREZIONE GENERALE

Alessio Quaranta

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

Franco Conte

COMMISSIONE DI MONITORAGGIO

Ercole Incalza (Presidente), Pietro Baratono,
Paolo Sappino, Aldo Londei, Alessandro Cardi

ASSOCIAZIONE TEMPORANEA DI IMPRESE

One Works S.p.A - Capogruppo
KPMG Advisory S.p.A.
Nomisma S.p.A.

COORDINAMENTO

Giulio De Carli (Coordinatore scientifico)
Enrica De Paulis (Coordinatore operativo)

COMITATO DI INDIRIZZO STRATEGICO

Luciano di Fazio
Alessandro Guiducci
Giorgio De Rita / Piera Magnatti

TEAM DI PROGETTO

ONE WORKS:

Coordinamento interno: Enrica De Paulis

Territorio e ambiente: Enrica De Paulis, Donatella Schiuma, Stilla Graf

Infrastrutture aeroportuali: Emanuela Tondo, Fabio Errico, Anna Breda

Mobilità e trasporti: Giorgio Chiarello, Stefano Riva, Francesca Sirtori, Stefano Minini, Stefano Sgarbossa, Eleonora Frigerio

Quadro normativo ed economico-gestionale: Alessandra Bellioni, Luciano di Fazio, Gianluca Cedro

Relazioni Istituzionali e Comunicazione: Georgia Aues

Grafica: Diego Martinelli

KPMG ADVISORY

Coordinamento interno: Francesco Patrizi

Previsioni e statistiche di traffico: Francesco Patrizi, Giovanni Cavallaro

Analisi mercato aereo: Riccardo Roat, Valerio Salvatore Trombetta

NOMISMA

Coordinamento interno: Chiara Pelizzoni

Quadro socioeconomico: Piera Magnatti, Manuela Moschella, Chiara Pelizzoni

Programmazione infrastrutturale: Chiara Pelizzoni, Agnese Cirinnà

Programmazione territoriale: Chiara Pelizzoni, Francesco Capobianco, Luigi Scarola

Quadro normativo europeo: Chiara Pelizzoni

Analisi Statistiche: Johnny Marzialetti

Si ringraziano tutte le società di gestione aeroportuale per i contributi e i documenti messi a disposizione.

In considerazione della mole di dati, informazioni e relative ricostruzioni contenute nello Studio, sono possibili errori materiali, omissioni e inesattezze che si prega di segnalare ad ENAC, all'attenzione del Responsabile Unico del Procedimento.

ATLANTE DEGLI AEROPORTI ITALIANI

PARTE SECONDA

Ente Nazionale Aviazione Civile - Studio per lo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale

ATLANTE DEGLI AEROPORTI ITALIANI - PARTE PRIMA

0	PREMESSA	Pag 013
	Introduzione	Pag 015
0.1	Tipologia degli aeroporti italiani	Pag 016
0.1.1	Gli aeroporti italiani per volume di traffico	Pag 019
0.1.2	Gli aeroporti per area territoriale di riferimento	Pag 020
0.2	Inquadramento infrastrutturale e programmatico	Pag 025
0.3	Traffico commerciale	Pag 032
0.4	Metodologia	Pag 036
1	L'AREA NORD OVEST (NO)	Pag 039
1.1	Inquadramento socioeconomico	Pag 040
1.2	Inquadramento infrastrutturale e programmatico	Pag 044
NO.1	Aeroporto "Citta' di Milano" di Milano-Malpensa	Pag 048
NO.2	Aeroporto "Enrico Forlanini" di Milano-Linate	Pag 082
NO.3	Aeroporto internazionale di Bergamo-Orio al Serio	Pag 108
NO.4	Aeroporto "Gabriele d'Annunzio" di Brescia-Montichiari	Pag 132
NO.5	Aeroporto "Sandro Pertini" di Torino-Caselle	Pag 154
NO.6	Aeroporto internazionale "Torino Olimpica" di Cuneo-Levaldigi	Pag 180
NO.7	Aeroporto "Corrado Gex" di Aosta	Pag 204
NO.8	Aeroporto "Cristoforo Colombo" di Genova-Sestri	Pag 224
NO.9	Aeroporto "Clemente Panero" di Villanova d' Albenga	Pag 250
2	L'AREA NORD EST (NE)	Pag 271
2.1	Inquadramento socioeconomico	Pag 272
2.2	Inquadramento infrastrutturale e programmatico	Pag 276
NE.1	Aeroporto internazionale "Marco Polo" di Venezia-Tessera	Pag 280
NE.2	Aeroporto di Treviso-Sant'Angelo	Pag 306
NE.3	Aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazza' di Trieste-Ronchi dei Legionari	Pag 332
NE.4	Aeroporto internazionale "Valerio Catullo" di Verona	Pag 356
NE.5	Aeroporto di Bolzano-Dolomiti	Pag 380
3	L'AREA CENTRO NORD (CN)	Pag 401
3.1	Inquadramento socioeconomico	Pag 402
3.2	Inquadramento infrastrutturale e programmatico	Pag 406
CN.1	Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna-Borgo Panigale	Pag 410
CN.2	Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma	Pag 434
CN.3	Aeroporto "Luigi Ridolfi" di Forlì	Pag 458
CN.4	Aeroporto internazionale "Federico Fellini" di Rimini-Miramare	Pag 480
CN.5	Aeroporto internazionale "Amerigo Vespucci" di Firenze-Peretola	Pag 504
CN.6	Aeroporto internazionale "Galileo Galilei" di Pisa-San Giusto	Pag 530
CN.7	Aeroporto "Teseo Tesei" di Marina di Campo-Isola d' Elba	Pag 554
CN.8	Aeroporto della Maremma "Corrado Baccarini" di Grosseto	Pag 574
CN.9	Aeroporto internazionale di Siena-Ampugnano	Pag 594

ATLANTE DEGLI AEROPORTI ITALIANI - PARTE SECONDA

4	L'AREA CENTRO (C)	Pag 617
4.1	Inquadramento socioeconomico	Pag 618
4.2	Inquadramento infrastrutturale e programmatico	Pag 622
C.1	Aeroporto "Leonardo da Vinci di Roma-Fiumicino	Pag 626
C.2	Aeroporto "G.B. Pastine" di Roma-Ciampino	Pag 656
C.3	Aeroporto "Raffaello Sanzio" di Ancona-Falconara	Pag 678
C.4	Aeroporto internazionale d'Abruzzo di Pescara	Pag 702
C.5	Aeroporto internazionale dell'Umbria Perugia-Sant'Egidio	Pag 724
5	L'AREA SUD (S)	Pag 747
5.1	Inquadramento socioeconomico	Pag 748
5.2	Inquadramento infrastrutturale e programmatico	Pag 752
S.1	Aeroporto internazionale "Ugo Niutta" di Napoli-Capodichino	Pag 756
S.2	Aeroporto Costa d'Amalfi di Salerno-Pontecagnano	Pag 780
S.3	Aeroporto internazionale "Karol Wojtyła" di Bari-Palese	Pag 794
S.4	Aeroporto del Salento di Brindisi-Casale	Pag 820
S.5	Aeroporto civile "Gino Lisa" di Foggia	Pag 842
S.6	Aeroporto "Marcello Arlotta" di Taranto-Grottaglie	Pag 862
S.7	Aeroporto internazionale di Lamezia Terme-Sant'Eufemia	Pag 882
S.8	Aeroporto dello stretto "Tito Minniti" di Reggio Calabria	Pag 906
S.9	Aeroporto "Sant'Anna" di Crotone	Pag 930
6	LA SICILIA (SI)	Pag 953
6.1	Inquadramento socioeconomico	Pag 954
6.2	Inquadramento infrastrutturale e programmatico	Pag 958
SI.1	Aeroporto internazionale di Catania-Fontanarossa	Pag 962
SI.2	Aeroporto internazionale "Falcone Borsellino" di Palermo-Punta Raisi	Pag 988
SI.3	Aeroporto civile "Vincenzo Florio" di Trapani-Birgi	Pag 1012
SI.4	Aeroporto di Lampedusa	Pag 1036
SI.5	Aeroporto civile di Pantelleria	Pag 1058
SI.6	Aeroporto "Vincenzo Magliocco" di Comiso	Pag 1080
7	LA SARDEGNA (SA)	Pag 1095
7.1	Inquadramento socioeconomico	Pag 1096
7.2	Inquadramento infrastrutturale e programmatico	Pag 1102
SA.1	Aeroporto "Mario Mamei" di Cagliari-Elmas	Pag 1104
SA.2	Aeroporto di Olbia-Costa Smeralda	Pag 1130
SA.3	Aeroporto Riviera del Corallo di Alghero-Fertilia	Pag 1156
SA.4	Aeroporto internazionale di Tortolì-Arbatax	Pag 1178

4 - L'AREA CENTRO (C)

4.1 Inquadramento socioeconomico



TERRITORIO E POPOLAZIONE

La macroarea del Centro comprende la regione Lazio, l'Umbria, la parte meridionale della regione Marche (province di Macerata e di Ascoli Piceno), l'Abruzzo ed il Molise. Essa rappresenta circa il 15% dell'intero territorio nazionale ed è per oltre la metà composta da territorio collinare. La pianura ha nell'area un peso modesto, pari all'8% circa.

Nel Centro risiede circa il 15% della popolazione del Paese, popolazione caratterizzata da un indice di vecchiaia superiore a quello medio nazionale (152 rispetto a 143). Circa il 15% delle famiglie italiane risiede in questa macroarea; la sua densità abitativa, pari a 192 abitanti per kmq, è leggermente inferiore a quella nazionale, pari a 198.

Nell'area si conta il 17% degli stranieri residenti in Italia; il numero di stranieri residenti per 100.000 abitanti ammonta a circa 5.700 unità, dato superiore alla media del Paese, pari a circa 4.900.

Le previsioni di crescita della popolazione residente al 2050 per l'area risultano di poco più elevate di quelle medie nazionali: come per il dato italiano, l'ipotesi "bassa" presenta un segno meno (-5,3% per l'area, -6,7% per il Paese).

IL TESSUTO IMPRENDITORIALE

Nell'area si localizza il 14% delle imprese del Paese; la densità imprenditoriale del Centro è più bassa di quella nazionale (8 imprese per 100 abitanti contro 8,7).

Tra i settori economici più rappresentati in termini di numerosità di imprese attive vi sono il commercio (29%), l'agricoltura (19%) e le costruzioni (15%). In particolare, il commercio e l'agricoltura mostrano un'incidenza sul totale delle imprese dell'area superiore a quella nazionale. Il settore artigiano del Centro risulta relativamente meno pesante rispetto al dato nazionale (28% sul totale delle imprese attive rispetto al 29% nazionale). La quota di ditte individuali sul totale delle imprese è invece più elevata nell'area rispetto al Paese (69% contro 66%).

La distribuzione delle imprese del Centro secondo l'anno di iscrizione è sostanzialmente simile a quella nazionale: il 44% delle imprese si concentra nella classe "dal 2000 in poi", il 36% nella classe "dal 1990 al 1999". L'area supera le medie nazionali per ciò che riguarda il tasso di natalità ed il tasso di evoluzione (quest'ultimo, in particolare, risulta qui pari a 1,7 contro lo 0,4 italiano); il tasso di mortalità risulta invece più basso.

La distribuzione dimensionale delle unità locali presenti nel Centro è sostanzialmente simile a quella nazionale, con alcune differenze: per ciò che riguarda le unità locali industriali la classe "1 addetto" raccoglie il 48% circa delle unità (47% a livello nazionale), mentre, per i servizi, nella medesima classe si concentra il 66% delle unità (63% a livello italiano).

Gli addetti alle unità locali sia industriali che dei servizi si concentrano nella classe "2-9 addetti", raccogliendo rispettivamente circa il 34% (industria) e 33% (servizi) degli addetti del Centro. Nei servizi è da segnalare anche la significativa concentrazione di addetti nella classe "250 e oltre" (14% contro 9% a livello nazionale). Nel Centro è localizzato circa il 9% degli esercizi turistici del Paese, corrispondente al 13% dei posti letto. Circa il 70% di tali esercizi turistici è dato da esercizi complementari.

IL TURISMO

Gli arrivi turistici nell'area pesano per il 17% circa sugli arrivi complessivi nel Paese; tali arrivi sono quasi equamente ripartiti tra turisti italiani e turisti stranieri. Le presenze turistiche del Centro incidono per un 14% circa sul dato nazionale; tali presenze si concentrano soprattutto negli esercizi alberghieri (72%).

IL MERCATO DEL LAVORO

Gli occupati totali del Centro pesano per circa il 15% sull'occupazione complessiva del Paese; oltre il 72% degli occupati opera nel campo dei servizi (la media italiana risulta pari al 66%).

Il tasso di attività ed il tasso di occupazione dell'area sono leggermente più elevati dei corrispondenti dati nazionali (rispettivamente 50 contro 49 e 47 contro 46) mentre il tasso di disoccupazione è in linea con quello del Paese (pari a 6).

Il 15% delle forze di lavoro italiane è localizzato nell'area mentre le persone del Centro in cerca di occupazione sono il 15% di quelle complessive del Paese.

Il valore aggiunto della macroarea è pari al 16% di quello nazionale; la maggior quota è prodotta dai servizi (79%), con un peso relativo del comparto superiore rispetto a quello italiano (71%). Il peso dell'industria è invece relativamente più contenuto (19% nel Centro rispetto al 27% nazionale).

L'APERTURA DEI MERCATI

Il valore aggiunto artigiano incide del 12% circa sul corrispondente dato nazionale.

Il PIL procapite del Centro risulta più elevato di quello medio del Paese di circa l'8%.

I RISULTATI ECONOMICI

L'apertura del Centro è minore di quella media del Paese: lo dimostrano il tasso di apertura e la propensione all'esportazione, entrambi inferiori ai dati medi nazionali corrispondenti (31 contro 50 il primo e 13 contro 25 il secondo).

Le importazioni dell'area pesano per circa l'11% dell'import complessivo nazionale mentre le esportazioni per il 9%; il mercato europeo è, in assoluto, il più rilevante sia per le importazioni che per le esportazioni (con oltre il 70% dell'import e dell'export dell'area).

Il metalmeccanico si conferma il settore più rilevante in termini di commercio estero, anche se il saldo commerciale dello stesso, così come il complessivo, risulta negativo.

IL TENORE DI VITA

Il reddito disponibile dell'area è pari al 15% circa di quello nazionale; il reddito procapite è qui più elevato, attestandosi a 17.200 euro rispetto ai 16.400 medi del Paese.

Anche i consumi finali interni rappresentano circa il 15% di quelli nazionali e sono prevalentemente (83%, così come il dato nazionale) non alimentari. I consumi medi pro capite sono pari a poco più di 15.000 euro, contro una media nazionale che si avvicina alla medesima cifra. Infine, il peso dei depositi bancari delle famiglie del Centro è pari al 17% circa dei depositi bancari complessivi italiani.

TERRITORIO E POPOLAZIONE

Aree	Superficie			
	Totale	di cui montagna	di cui collina	di cui pianura
Centro	45.759	17.887	24.446	3.425
composizione %	100,0	39,1	53,4	7,5
Italia	301.328	106.116	128.182	67.030
composizione %	100,0	35,2	42,6	22,2
Incidenza % Centro su Italia	15,2	16,9	19,1	5,1

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.4.1.1 Superficie totale (kmq, 2001)

Aree	Popolazione totale	di cui maschi	di cui femmine
Centro	8.796.318	4.242.966	4.553.352
composizione %	100,0	48,2	51,8
Italia	59.619.290	28.949.747	30.669.543
composizione %	100,0	48,6	51,4
Incidenza % Centro su Italia	14,8	14,7	14,8

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.4.1.2 Popolazione totale anagrafica (n, 2007)

Aree	Indice di vecchiaia
Centro	151,7
Italia	142,8

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.4.1.3 Indice di vecchiaia (2007)

Aree	Famiglie
Centro	3.515.574
Italia	24.282.485
Incidenza % Centro su Italia	14,5

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.4.1.4 Famiglie (n, 2007)

Aree	Densità abitativa
Centro	192,2
Italia	197,9

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.4.1.5 Densità abitativa (abitanti per kmq, 2007)

Aree	Stranieri residenti
Centro	492.487
Italia	2.938.922
Incidenza % Centro su Italia	16,8

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.4.1.6 Stranieri residenti (n, 2006)

Aree	Totale stranieri residenti per 100.000 abitanti
Centro	5.664
Italia	4.970

Aree	Ipotesi	Popolazione residente al 31/12/2050	Variazione % rispetto al 2007
Centro	Alta	10.216.938	+16,2
	Centrale	9.296.553	+5,7
	Bassa	8.326.730	-5,3
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.4.1.7 Previsioni della popolazione residente al 31/12/2050 (n, 2007)

IL TESSUTO IMPRENDITORIALE

	Centro	Italia
Ditte individuali	490.788	3.407.807
Peso % ditte individuali su totale imprese attive	69,4	65,9

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Infocamere

Tab.4.1.8 Ditte individuali attive (n, 2007)

	Centro	Italia
Tasso di natalità	8,1	7,8
Tasso di mortalità	6,4	7,4
Tasso di evoluzione	1,7	0,4

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.4.1.9 Tasso di natalità, di mortalità, di evoluzione (2007)

IL TURISMO

	Centro	Incidenza % Centro su Italia	Italia
Esercizi turistici complessivi	12.615	9,4	134.707
di cui esercizi alberghieri	3.708	11,0	33.768
di cui esercizi complementari	8.907	8,8	100.939
Posti letto in es. turistici complessivi	573.908	12,8	4.498.910
di cui posti letto in esercizi alberghieri	256.540	12,3	2.087.010
di cui posti letto in esercizi complementari	317.368	13,2	2.411.900

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.4.1.10 Esercizi turistici (n, 2006)

Arrivi	Centro	Incidenza % Centro su Italia	Italia
Totale	15.677.854	16,8	93.044.399
di cui italiani	7.883.858	15,2	51.850.572
di cui stranieri	7.793.996	18,9	41.193.827

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.4.1.11 Arrivi (n, 2006)

Presenze totali	Centro	Incidenza % Centro su Italia	Italia
In esercizi turistici complessivi	52.991.318	14,4	366.764.779
di cui in esercizi alberghieri	38.001.085	15,3	248.255.329
di cui in esercizi complementari	14.990.233	12,6	118.509.450
di cui presenze italiani			
In esercizi turistici complessivi	28.638.190	13,6	209.903.437
di cui in esercizi alberghieri	18.131.493	12,9	140.396.593
di cui in esercizi complementari	10.506.697	15,1	69.506.844
di cui presenze stranieri			
In esercizi turistici complessivi	24.353.128	15,5	156.861.342
di cui in esercizi alberghieri	19.869.592	18,4	107.858.736
di cui in esercizi complementari	4.483.536	9,1	49.002.606

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.4.1.12 Presenze (giornate, 2006)

IL MERCATO DEL LAVORO

	Centro		Italia	
Occupati totali	3.491.690		23.220.440	
<i>Incidenza % Centro su Italia</i>	15,0			
	Centro	Composizione %	Italia	Composizione %
di cui Agricoltura	94.040	2,7	922.140	4,0
di cui Industria	857.550	24,6	7.003.450	30,2
di cui Altre attività	2.540.100	72,7	15.294.850	65,8
	Centro		Italia	
di cui Occupati dipendenti (%)	74,2		73,9	
di cui Occupati indipendenti (%)	25,8		26,1	

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.4.1.13 Occupati (2007)

	Centro	Incidenza % Centro su Italia	Italia
Persone in cerca di occupazione	227.670	15,1	1.506.110
Forze di lavoro	3.719.590	15,0	24.727.870
Non forze di lavoro	3.743.080	14,5	25.824.910

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.4.1.14 Persone in cerca di occupazione, forze di lavoro/non forze di lavoro (n, 2007)

	Centro	Italia
Tasso di attività	49,8	48,9
Tasso di occupazione	46,8	45,9
Tasso di disoccupazione	6,1	6,1

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.4.1.15 Tasso di attività, di occupazione, di disoccupazione (2007)

I RISULTATI ECONOMICI

	Centro	Composizione %	Italia	Composizione %
Valore aggiunto totale	206.680	100,0	1.315.120	100,0
- agricoltura	3.291	1,6	27.193	2,1
- industria manifatturiera	28.409	13,7	269.220	20,5
- costruzioni	11.165	5,4	79.775	6,1
- totale industria	39.572	19,1	348.995	26,5
- servizi	163.817	79,3	938.932	71,4
Incidenza % sul valore aggiunto italiano	15,7			

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istituto Tagliacarne

Tab.4.1.16 Valore aggiunto (milioni di euro, 2006)

	Centro	Incidenza % Centro su Italia	Italia
PIL procapite	27.990,2	108,0	25.921,4

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istituto Tagliacarne

Tab.4.1.17 Prodotto interno lordo procapite (euro, 2007)

TENORE DI VITA

	Centro	Italia
Reddito disponibile	146.146.294	962.728.004
Reddito disponibile procapite	17,2	16,4

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istituto Tagliacarne

Tab.4.1.18 Reddito disponibile (migliaia di euro, 2005)

4.2 Inquadramento infrastrutturale e programmatico



In sintesi: l'assetto infrastrutturale futuro

Le attese del Centro sono soprattutto quelle relative ai collegamenti trasversali (Trasversale dei Due Mari *in primis*; asse autostradale Termoli-San Vittore) e ai collegamenti tra l'entroterra e la costa (Quadrilatero Marche-Umbria, Terni-Rieti, Cassia Roma-Viterbo, lavori di completamento della SGC 78). Il reticolo infrastrutturale di nuova realizzazione potrà, per come è concepito, effettivamente spostare flussi di traffico secondo dinamiche nuove.

Gli orizzonti temporali di completamento

Alcune tra le opere prioritarie cantierate o in appalto saranno completate nel breve periodo (entro il 2015). Di queste, tra gli assi stradali: l'asse attrezzato E80, alcuni tratti funzionali del Quadrilatero Marche-Umbria, la tratta Terni-Rieti, l'autostrada Termoli-San Vittore. Tra gli assi ferroviari: il raddoppio della linea Bologna-Bari nei tratti abruzzese, molisano e pugliese. E' allo stadio di progetto definitivo la tratta umbra della linea ferroviaria Orte-Falconara/Ancona, finalizzata a favorire i collegamenti con Roma e Firenze e quindi con la rete AC/AV.

Per un approfondimento delle opere e degli stati di avanzamento si rimanda alle tabelle seguenti.

In dettaglio: l'inquadramento territoriale e programmatico

Assi stradali e autostradali

La programmazione infrastrutturale per l'Umbria, strettamente interconnessa con quella dell'area Centro, prevede il potenziamento di alcuni assi stradali strategici (E78 Grosseto-Fano, S.S. 77 Val di Chienti, Perugia-Valfabbrica-Fabriano-Ancona, Terni-Rieti) e l'adeguamento di tutto l'asse della E45. Tali progetti hanno lo scopo di emancipare il territorio dalla posizione periferica rispetto agli assi infrastrutturali fondamentali della rete nazionale, ovvero del Corridoio adriatico e del Corridoio dorsale-centrale (Roma-Firenze-Bologna).

Le maggiori criticità sono infatti riconducibili al modesto standard dei collegamenti con il corridoio adriatico e alla mancanza di itinerari trasversali di livello adeguato per il collegamento fra la statale Flaminia, l'itinerario E45 e l'Autostrada A1.

Al fine di eliminare tali criticità, la programmazione prevede progettazioni relative a tutti i principali assi di collegamento trasversale nonché alla riqualificazione della E45.

- L'opera su cui i territori interessati concentrano le maggiori attese è il Quadrilatero Marche-Umbria, che promuove la SS 77 ad arteria viaria con carreggiate separate a doppia corsia (di rango quindi sostanzialmente autostradale): il tratto Val di Chienti (Foligno - Pontelatrate) (1° maxilotto) è realizzato con ricorso alla finanza di progetto e dovrebbe pertanto avere tempistiche più snelle; l'importanza del tracciato della Perugia-Ancona (2° maxilotto) è nella connessione della E45 al corridoio plurimodale adriatico.

- Nell'ambito della Legge Obiettivo il progetto della c.d. Strada delle Tre Valli (tratto Spoleto-Acquasparta) prevede la realizzazione di una nuova infrastruttura viaria che colleghi trasversalmente la statale Flaminia (Spoleto) alla E45 (Acquasparta) in variante alla strada attualmente esistente. Si tratta di una strada a due carreggiate separate, a doppia corsia per ogni senso di marcia.

- Il corridoio SGC Grosseto - Fano (E78), c.d. Trasversale dei Due Mari, prevede il collegamento tra la SS 1 Aurelia, presso Grosseto, e l'autostrada A14 presso il casello di Fano. L'esigenza di un collegamento trasversale fra i due corridoi longitudinali tirrenico ed adriatico, nasce già alla fine degli anni '60. Il tracciato, della lunghezza totale di circa 270 km, si sviluppa collegando Grosseto, Siena, Arezzo, l'asse longitudinale costituito dalla E45 presso Città di Castello e la provincia di Pesaro-Urbino. Le tratte di competenza sono così ripartite: 63% in Toscana, il 5% in Umbria ed il 32% nelle Marche. Nell'ambito del fabbisogno infrastrutturale del Molise, l'opera in grado di promuovere lo sviluppo della regione è il corridoio trasversale A14-A1 Termoli-San Vittore, citato già nel DPEF 2008-2012, che consente di collegare

adeguatamente il medio Tirreno e il medio Adriatico. Nel Lazio, tra gli interventi prioritari, si segnala il completamento del corridoio autostradale tirrenico, che consiste nella realizzazione della variante della statale Aurelia a tipologia autostradale. Il progetto coinvolge Toscana e Lazio nella tratta tra Cecina e Civitavecchia.

Assi ferroviari

Tra le grandi opere di potenziamento ferroviario dell'area in esame, il raddoppio della Bologna-Bari è senza dubbio di notevole rilevanza dal momento che si tratta di un'opera cantierata e pertanto destinata ad essere ultimata nel breve periodo. Scopo dell'intervento è l'aumento della capacità e la riduzione dei tempi di percorrenza, grazie all'eliminazione dei tratti a binario unico. La Direttrice Adriatica ha valenza internazionale: la Direttiva comunitaria n.12/2001 la colloca infatti all'interno della rete TERFN (Trans European Railway Freight Network), individuando in tale infrastruttura, e nei suoi collegamenti trasversali verso il basso Tirreno e lo Ionio, l'asse fondamentale del trasporto ferroviario intermodale tra il Mezzogiorno e l'Europa. Il collegamento ferroviario Orte-Ancona (tratta Umbra e tratta Marchigiana) è finalizzato invece a favorire i collegamenti con Roma e Firenze, nodi strategici della rete AV/AC. La linea Orte - Ancona rappresenta per l'Umbria un'insostituibile via ferroviaria di accesso a Roma e al Sud Italia. Il raddoppio dell'intera tratta compresa tra Orte e Falconara costituisce obiettivo infrastrutturale di medio/lungo periodo. Gli interventi saranno realizzati per tratte funzionali, dando delle priorità laddove vi è sovrapposizione di traffici, locali e nazionali, in modo da intervenire per evitare colli di bottiglia.

Da ultimo, si segnala la linea Campobasso-Foggia, infrastruttura di nuova realizzazione che avvicinerà il Molise all'orbita della Puglia. Obiettivo dell'intervento è il potenziamento dei collegamenti interregionali. La presenza di un collegamento tra i due centri costituirebbe l'alternativa all'attuale collegamento più lungo via Caserta sulla tratta Venafro - Campobasso tra la Puglia e le regioni Lazio, Toscana e Liguria.

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 autostradale	Toscana; Lazio	Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	Nazionale	cantierato	-	-	Intervento di completamento del corridoio autostradale tirreno. Completamento della Variante SS 1 Aurelia a tipologia autostradale, collegamenti con i porti e raccordi con le viabilità locali. Il progetto preliminare per la tratta toscana prevede un investimento di circa 2.900 milioni di euro ed è in corso la procedura istruttoria prevista dalla Legge Obiettivo, ai fini della localizzazione dell'opera e della valutazione ambientale.	3.787,8	100,0%	Firenze, Pisa, Grosseto
Asse stradale	Abruzzo	Asse Attrezzato E80 - realizzazione terza corsia	Nazionale	cantierato	-	-	Realizzazione della terza corsia dell'asse attrezzato per una migliore penetrazione da parte delle autostrade A 14 e A 25 nell'area metropolitana Chieti-Pescara e della SS 16. L'intervento rientra negli obiettivi strategici della realizzazione di infrastrutture di collegamento del corridoio adriatico e si prefigge la finalità di evitare il congestionamento creato sulle A 25, A 14 e SS 16.	100,0	0,0%	Pescara
Asse stradale	Marche; Umbria	Quadrilatero Marche Umbria	Nazionale	cantierato	-	2013	Dal punto di vista strategico-logistico il Progetto infrastrutturale viario si inserisce nel sistema delle principali dorsali del Paese (il corridoio Adriatico, il Corridoio europeo Berlino - Palermo ed il Corridoio Tirrenico), consentendo di ridurre il deficit infrastrutturale che riguarda le Regioni Marche e Umbria e creando un efficiente collegamento con le regioni circostanti e verso l'Europa. Il Progetto viario è suddiviso in due Maxilotti che è previsto siano completati nel 2013.	2.184,1	95,9%	Perugia, Ancona
Asse stradale	Umbria; Lazio	Terni-Rieti	Regionale	cantierato	2008	-	L'intervento sulla direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti interessa il tratto da Terni al confine regionale con il Lazio, ultimo tratto ancora da ammodernare. Il progetto definitivo è stato approvato dal CIPE nel 2003.	222,0	100,0%	Perugia, Pescara, Roma
Asse ferroviario	Abruzzo	Linea Adriatica Bologna-Bari: raddoppio (tratta abruzzese)	Nazionale	cantierato	-	2009	Scopo dell'intervento è l'aumento della capacità e velocizzazione della linea, con la riduzione dei tempi di percorrenza ed eliminando tratti a binario unico. La Direttiva Adriatica ha grande valenza internazionale: la Direttiva comunitaria n.12/2001 la colloca all'interno della rete TERFN (Trans European Railway Freight Network) e individua, in tale infrastruttura e nei suoi collegamenti trasversali, che la congiungono ai porti del basso Tirreno e dello Ionio, l'asse fondamentale del trasporto ferroviario intermodale tra il Mezzogiorno d'Italia e l'Europa.	-	0,0%	Pescara, Ancona, Bari
Asse ferroviario	Molise; Puglia	Bologna - 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 Adriatica tra Pescara e Bari.	212,0	-	Pescara, Bari

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

PROGETTI APPALTATI

Tipologia	Regione principale	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	Molise	Termoli-San Vittore	Nazionale	appalto	2009	2014	Il nuovo collegamento autostradale, con un tracciato di circa 150 km, prevede la realizzazione di 2 corsie per senso di marcia e consente un collegamento trasversale tra il Tirreno e l'Adriatico.	3.500,0	32,5% (fondi privati)	Pescara, Bari, Napoli

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 stradale	Lazio	Cassia Roma-Viterbo	Regionale	finanziato da avviare	da avviare entro il 2013	-	Completamento a 4 corsie della SS 2 Cassia Roma-Viterbo	295,0	2,3%	Roma Fiumicino, Roma Ciampino
Asse stradale	Umbria	SS 685 delle Tre Valli Umbre: variante Spoleto-Acquasparta (tratta umbra)	Internazionale	finanziato da avviare	da avviare entro il 2013	-	Nell'ambito della Legge Obiettivo, il progetto prevede la realizzazione di una nuova infrastruttura viaria che colleghi trasversalmente la SS 3 Flaminia (a Spoleto) alla E45 (ad Acquasparta) in variante alla strada attualmente esistente. Si tratta di una strada a 2 carreggiate separate, con 2 corsie per ogni senso di marcia. Il tracciato ha una lunghezza complessiva di 21km. E' stato finanziato il primo tratto (Eggi-S. Sabino)	630,5	2,3%	Perugia

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 ferroviario	Umbria;	Orte-Ancona (tratta umbra): raddoppio della linea	Nazionale	progetto definitivo	-	2014	Il progetto è finalizzato a favorire i collegamenti con Roma e Firenze, due nodi strategici dell'AV/AC. Il raddoppio dell'intera tratta compresa tra Orte e Falconara costituisce obiettivo infrastrutturale di medio/lungo periodo. Gli interventi saranno realizzati per tratte funzionali. L'attivazione è prevista per il 2014.	2.499,7	-	Perugia, Roma, Firenze
Asse stradale	Marche; Toscana; Umbria	Grosseto - Fano (SCG E78) "Trasversale dei Due Mari"	Nazionale	progetto definitivo	-	-	Il corridoio SGC Grosseto - Fano (E78), c.d. Trasversale dei Due Mari, prevede il collegamento tra la strada statale "Via Aurelia", presso Grosseto, e l'autostrada A14 presso il casello di Fano. Il tracciato si sviluppa collegando Grosseto, Siena, Arezzo, l'asse longitudinale costituito dalla E45 presso Città di Castello, la valle del Metauro in provincia di Pesaro e Urbino ed, infine, le città di Urbino e Fano, per una lunghezza totale di circa 270 km, di cui il 63% in Toscana, il 5% in Umbria ed il 32% nelle Marche.	2.600,5	10,4%	Ancona, Firenze, Siena

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 prevista	Descrizione	Costo (milioni di euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
Asse autostradale	Lazio;	Pontina-A12-Appia: corridoio tirrenico meridionale	Regionale	progetto preliminare	-	-	L'intervento si sostanzia nel completamento del corridoio Tirrenico Meridionale attraverso l'adeguamento del Sistema Pontina-A12-SS7 Appia, garantendo il collegamento funzionale con i Quadranti sud-ovest e sud-est della capitale.	2.327,9	11,9%	Roma
Asse stradale	Umbria;	SS 73 bis (completamento SGC E78, tratta umbra)	Regionale	progetto preliminare	-	-	La realizzazione di un collegamento viario rapido offre una valida alternativa di percorso veloce rispetto a importanti assi viari e permette l'interconnessione tra varie arterie longitudinali quali la A1 Milano - Napoli e la A14 Bologna - Taranto.	523,2	0,0%	Perugia

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

INTERVENTI PROPOSTI/PROGRAMMATI

Tipologia	Regioni interessate	Infrastruttura	Rilevanza	Stadio 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	Molise	Campobasso-Foggia: nuova realizzazione	Regionale	proposta/programmazione	-	-	Realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Campobasso e Lucera (FG). La presenza di un collegamento tra Campobasso e Foggia costituirebbe l'alternativa all'attuale collegamento più lungo via Caserta sulla tratta Venafro - Campobasso tra la Puglia e le regioni Lazio, Toscana e Liguria.	413,2	0,0%	Pescara, Roma, Bari
Asse autostradale	Veneto; Emilia Romagna; Umbria; Lazio.	Nuova Romea E45-E55: tratta stradale Orte - Mestre	Nazionale	proposta/programmazione	da avviare entro il 2013	-	In attesa del progetto preliminare (opera da avviare entro il 2013).	7.500,0	74,7%	Venezia, Perugia, Ancona

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

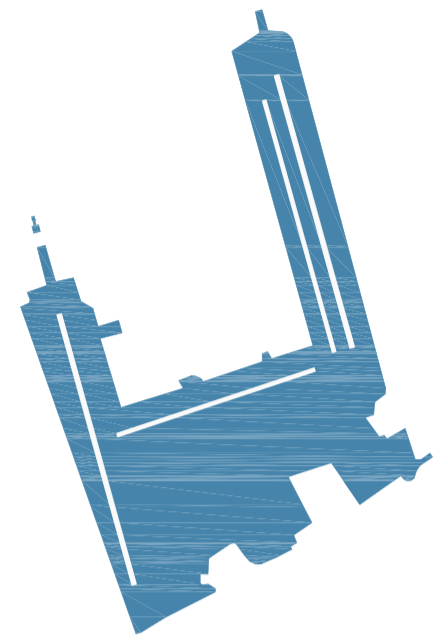
C.1 ■ Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Roma-Fiumicino





Leonardo da Vinci

Roma - Fiumicino



SEDIME (ha)

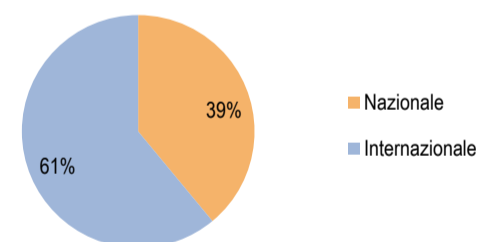
area civile
1.590

area militare
0

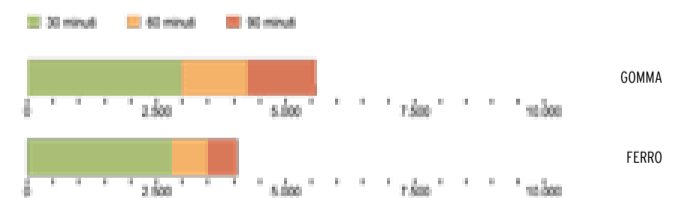
PISTE (num)
4

TRAFFICO PAX 2008 (num)
35.000.000

RIPARTIZIONE PAX 2008



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



TERMINAL

superficie (mq)
318.200

dotazione per passeggero (mq)
30,5

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

Il Leonardo da Vinci è il primo aeroporto del Paese con 35.227.000 passeggeri nel 2008 (33.800.000 nel 2009) senza concorrenti comparabili in un bacino di traffico molto esteso che somma la componente del Lazio e Italia centrale con il resto del territorio nazionale in termini di transiti e destinazioni internazionali e intercontinentali. Con tale posizionamento lo scalo di Fiumicino è ancora l'unico aeroporto italiano con il ruolo di Hub per la compagnia di bandiera. Fiumicino è anche l'unico aeroporto del Paese che per caratteristiche quantitative e qualitative di traffico si confronta con i più grandi aeroporti nel mondo e in tale condizione deve essere valutato nella dimensione europea e di posizione nell'area del Mediterraneo anche nella prospettiva evolutiva di competizione con altri scali che svolgono il ruolo di porta di accesso intercontinentale.

In quest'ottica, lo scalo è di fronte ad una fase di pianificazione e sviluppo di ampia portata che non può non riguardare contemporaneamente anche le infrastrutture di accesso sia su gomma che su ferro e le funzioni urbane nell'area.

Come altri (e forse più di altri) grandi aeroporti europei lo scalo gestisce e gestirà un mix di vettori IATA e low cost che stanno armando basi operative dedicate. La società di gestione ha già pertanto avviato modalità di funzionamento per garantire contestualmente i servizi di hub necessari per il vettore principale e servizi adeguati per funzionare come hub multivettore. Tale condizione comporta, oltre ad adeguata capacità complessiva, accessibilità ottimale, flessibilità delle infrastrutture, geometria e layout efficienti. Il mantenimento e lo sviluppo del ruolo di Fiumicino è molto legato ai prossimi passi in termini di organizzazione e gestione del complesso delle attuali infrastrutture e soprattutto di pianificazione dello sviluppo. Il quadro dei progetti dovrà necessariamente essere valutato nel più ampio piano che comprende le scelte relative alla delocalizzazione di Ciampino e la costruzione del nuovo terzo aeroporto del Lazio.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto intercontinentale di Roma-Fiumicino è situato nei pressi dell'antica foce del Tevere (15 m. s.l.m.), alle propaggini dell'antico porto di Ostia, e ricade interamente nel Comune di Fiumicino (sino al 1992 Circonscrizione del Comune di Roma), a 32 Km dal centro della Capitale, in direzione SO.

Inaugurato nel 1961 come aeroporto civile, già nei primi anni '70 venne potenziato, con l'allungamento delle due piste esistenti, si iniziò la costruzione della terza e venne ampliato il terminal internazionale.

L'aeroporto si estende attualmente su un'area di 1590 ettari, situata tra il ramo terminale del Tevere a meno di 1 km dalla costa, da cui è separata ad ovest dall'abitato di Focine e di Fiumicino. La zona sud confina con la superstrada Roma-Fiumicino, mentre quella ovest con una fascia agricola, delimitata dall'Autostrada per Civitavecchia. A nord dell'area aeroportuale si estende un'ampia zona agricola ineditata, solcata da un fitto

reticolo di fossi, attraversata dal collettore del Tevere "Acque basse" che corre perpendicolare al mare e divide l'abitato di Focine da quello di Fregene. Al suo interno, oltre alle piste e alle numerose strutture e infrastrutture aeroportuali, ricadono alcune zone di interesse archeologico, di epoca romana, come i resti del porto di Claudio.

LIMITI E VINCOLI

L'area aeroportuale ricade all'interno della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, che tutela una vasta area agricola a nord della pista 3 (Macchiagrande di Galeria) al cui interno è stata istituita un'oasi naturale gestita dal WWF.

Il fascio infrastrutturale costituito dall' Autostrada A91 e della linea ferroviaria, che collegano Roma a Fiumicino; ad Ovest, costituisce limite fisico all'espansione dell'aeroporto a sud. Le aree residenziali e produttive di Fiumicino e Focine a ovest, saturano invece l'esigua fascia fra l'aeroporto e la linea di costa, che ancora in tempi storici si attestava ampiamente all'interno dell'area aeroportuale, sino a sopravanzare per intero la Pista 1. Pertanto le possibili aree di espansione risultano quelle a ovest, tra la pista 3 e l'autostrada per Civitavecchia, e quelle a Nord, tra le pista 1 e 3, che rappresentano una grande potenziale per lo sviluppo dello scalo.

ACCESSIBILITA' E SOSTA

L'aeroporto è raggiungibile da Roma percorrendo l'autostrada A91 Roma-Fiumicino e da Civitavecchia attraverso la A12, dalla costa sud tramite la SS 296. Lo scalo è dotato di una stazione ferroviaria dedicata, servita dai convogli ordinari del sistema ferroviario regionale e metropolitano, che lo collegano alle altre stazioni principali della linea e alla metropolitana di Roma e dalla navetta Leonardo Express, che lo collega direttamente alla stazione Roma Termini con frequenza di 30 minuti e tempi di percorrenza di 30 minuti. L'aeroporto è inoltre capolinea di numerose linee pubbliche in concessione regionali (COTRAL) e private. Le aree regolamentate a parcheggi a disposizione per i passeggeri hanno capacità di 10.647 stalli auto, inoltre sono disponibili 7354 stalli dedicati agli addetti aeroportuali.

STATO ATTUALE DELL'AEROPORTO

L'aeroporto è stato oggetto recentemente di importanti interventi di adeguamento, quali:

- la riqualifica e riconfigurazione della pista 16R/34L e dei relativi impianti AVL in CAT. IIIb;
- la seconda Torre per uffici, a disposizione delle Compagnie aeree e Aziende operanti a Fiumicino e delle Società controllate di ADR;
- riqualifica ciclica del sistema aerostazioni e degli impianti connessi.

PROGETTI IN CORSO

MOLO C

Nell'anno 2008 è stata posata la prima pietra del nuovo molo C, (area di imbarco E, F, secondo la nuova

denominazione), una struttura lunga 200 metri e larga 40, dotata di un impianto di smistamento automatico dei bagagli originanti e in transito HBS/BHS in grado di servire il settore ovest del sistema aerostazioni. Il molo sarà connesso al terminal 3 tramite un avancorpo dotato di 8 gate d'imbarco remoto e di un'ampia offerta di spazi commerciali e di servizio circa 14.000 mq (food & beverage, specialist retail, sale Vip) Il molo avrà 16 pontili di imbarco telescopici.

NUOVO HBS-BHS (Baggage Handling System)

Un nuovo sistema automatico per il trattamento e lo smistamento dei bagagli in partenza, che si aggiunge a quello funzionante attualmente a Fiumicino e a quello ricompreso nel nuovo Molo C già in corso di costruzione. Il nuovo impianto sorgerà nell'ex area cargo di Alitalia - ripresa in consegna da ADR e sarà in grado di servire il sistema aerostazioni Est - Terminal 1. Al completamento dell'opera l'aeroporto di Fiumicino disporrà di 2 impianti, dislocati nelle porzioni Est e Ovest del sistema aerostazioni in grado di supportare il carico dei Bagagli originanti e in transito previsti per l'anno 2020. I due sistemi saranno connessi tramite una galleria attestata in prossimità dell'attuale HBS del molo B, in modo tale che in caso di necessità possano essere trasferiti nelle 2 parti del sistema aerostazioni minimizzando i disagi.

TERMINAL PASSEGGERI

Lo scalo di Fiumicino dispone di quattro terminals, per complessivi 318.200 mq di superficie lorda, con 430 banchi check-in (di cui 75 self), 58 varchi di sicurezza e 84 gate, 36 Loading Bridge.

Terminal 1 : per i voli Domestici e Schengen relativi all'alleanza Skyteam di cui fa parte il vettore Alitalia. Costituito da un edificio a pianta rettangolare su tre livelli. A piano terra quota apron sono trattati gli arrivi, al primo piano si trova la hall partenze con i banchi check-in e due zone per i varchi di sicurezza, alle estremità degli edifici, da cui si accede alla zona imbarchi, al piano superiore, attraverso una galleria commerciale.

Terminal 2: per i voli essenzialmente "point-to-point" di breve/medio raggio. Costituito da un edificio ad un solo piano, dove vengono gestiti i passeggeri in partenza.

Terminal 3: per i voli Domestici e Schengen di tutti gli altri vettori e per i voli internazionali. Costituito da 2 edifici contigui a 3 livelli, con i flussi dei passeggeri in arrivo e partenza separati. A piano terra sono trattati gli arrivi, con 11 circline per la riconsegna bagagli; al primo piano si trova la hall partenze con i banchi check-in e i varchi di sicurezza, da cui si accede alla zona imbarchi. Al secondo piano sono ubicati gli spazi commerciali e gli uffici.

Terminal T5 : per i Voli operati dai vettori USA e dal principale vettore israeliano. Destinato ai voli delle compagnie aeree che necessitano di particolari misure di sicurezza, è entrato in funzione nel 2008, ubicato nell'edificio della vecchia aerostazione merci, adattato e ristrutturato allo scopo.



Il terminal T5, che si trova a breve distanza dalle aerostazioni, occupa una superficie complessiva di circa 14.000 metri quadrati ed è suddivisa in tre aree principali: una dedicata all'attività di profiling, una destinata alle operazioni di accettazione e l'ultima ai controlli di sicurezza/passaporto e alle partenze dello shuttle bus che trasporta, con un percorso di 800 metri, i passeggeri all'area imbarco G (Satellite Ovest) dove si svolgono le operazioni d'imbarco. L'area destinata ai controlli è anche dotata di un fast track, un canale dedicato a frequent flyer e passeggeri di business class.

Area imbarco B

L'area di imbarco B è costituita da un molo su due livelli: al piano primo sono ubicati 13 gate a contatto e al piano terra 14 bus gate.

Area imbarco C

L'area di imbarco C è costituita da 16 gate di imbarco remoti, 7 dislocati al piano terra in prossimità del T2 e 9 al primo piano.

Area imbarco D

L'area di imbarco D è costituita da un molo dotato di 10 gate a contatto. Al piano superiore del molo si trovano le sale vip, area commerciali e servizi vari.

Area imbarco G

L'area di imbarco G è costituita da un satellite connesso al T3 mediante un people mover automatico. È dotata di 14 gate, 11 dei quali a contatto, di aree commerciali e per la ristorazione.

Area imbarco H

L'area di imbarco H è costituita da un molo con 17 gate.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 48,3% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 14,6%.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 30,5 mq/pax, molto al di sopra della media nazionale.

TERMINAL MERCI

Situato ad est dell'aeroporto, in posizione particolarmente strategica lungo l'autostrada Roma-Fiumicino, il terminal merci o "Cargo City", è una struttura modulare, realizzata nel 2004, che può gestire oltre 200.000 tonnellate di merci all'anno.

La Cargo City dispone di:

- un Cargo Terminal di 25.000 mq;
- un magazzino di oltre 7.000 mq dotato di un Electronic Transport Vehicle (E.T.V.);
- un edificio Servizi Comuni con oltre 4.000 mq di uffici;
- un edificio dedicato agli spedizionieri con oltre 3.000 mq di magazzini e 1.500 mq di uffici;
- Un piazzale di sosta aeromobili dedicato, con capacità fino a 3 B767/400 oppure 2 B747/400.

INFRASTRUTTURE AIR SIDE

L'Aeroporto di Roma Fiumicino è dotato di quattro piste tutte realizzate in conglomerato bituminoso, di queste tre sono parallele ed orientate in direzione quasi Nord-Sud ed una trasversale.

Le piste 16L-34R e 16R-34L sono parallele, posizionate specularmente rispetto all'aerostazione e al piazzale di sosta, offrono possibilità di avvicinamenti strumentali contemporanei. La pista 16C-34C, ad ovest della pista 16L-34R, è di fatto identificata e utilizzata come taxiway parallela al servizio della suddetta pista.

Le piste 16L-34R e 16R-34L vengono utilizzate preferibilmente per gli atterraggi da Nord, su entrambe sono possibili operazioni volo con visibilità bassa o anche scarsissima, questo è possibile grazie al sistema ILS con cui sono equipaggiate entrambe le testate 16. La pista trasversale 07-25 è la principale per i decolli. L'intera area di sosta copre una superficie di circa 797.000 mq ed è situata a Sud della pista 07-25; le cinque aree di imbarco dispongono complessivamente di 36 Loading Bridge. La movimentazione dei 124 stand, alcuni utilizzabili anche in sovrapposizione, è prevista parte in self e parte in push e alcuni stand sono equipaggiati con guida ottica per il parcheggio a vista. L'Apron può ospitare aeromobili fino alle classi E ed F e su di esso è operativo il servizio AMS (Apron Management System) per una sicura ed efficiente

movimentazione degli aeromobili al suolo anche in condizioni meteo non ottimali. La capacità operativa delle piste è di 90 mov/h.

CRITICITA' E INDICAZIONI GIA' FORMULATE PER SVILUPPI FUTURI

In relazione ai traffici attesi l'aeroporto necessita di interventi di potenziamento di tutte le infrastrutture, in primo luogo dei piazzali di sosta, che ha limitata capacità, rispetto a quella delle piste.

Un'altra elemento che andrebbe valutato con attenzione è rappresentato dai parametri relativi agli sbilanciamenti attualmente permessi tra flussi aeromobili in arrivo ed in partenza che di fatto non consentono di utilizzare appieno la capacità di pista disponibile. Su tale tematica sono in corso valutazioni da parte di ENAV.

Qualora fosse introdotta maggiore elasticità negli sbilanciamenti di cui sopra, ovvero fossero utilizzate procedure già in uso in altri aeroporti europei anche attraverso il supporto di tecnologie avanzate, si potrebbe disporre di una maggiore capacità da allocare nelle ore di picco altrimenti ormai sature.

Ma la criticità principale riscontrabile nell'aeroporto di Fiumicino è legata all'accessibilità, non adeguata ai flussi di traffico atteso nel medio periodo. La direttrice Roma - Fiumicino sta subendo un processo di trasformazione in asse di localizzazione di funzioni di rango metropolitano, con rilevante crescita degli insediamenti residenziali, commerciali e produttivi, incrementando notevolmente la domanda di trasporto lungo le direttrici di adduzione all'aeroporto. Tale fenomeno sta comportando una riduzione delle prestazioni e dei livelli di sicurezza del sistema di accesso allo scalo. Tale riduzione delle condizioni di accessibilità all'aeroporto rischia di compromettere le prospettive di sviluppo e del ruolo dell'Aeroporto di Fiumicino all'interno delle reti nazionale ed internazionali di



trasporto aereo.

Inoltre il servizio ferroviario di collegamento con la Stazione Termini risulta ormai inadeguato, dal punto di vista funzionale, tecnologico e qualitativo, con tempi di percorrenza e frequenze non soddisfacenti.

Il superamento di tali problematiche è posto alla base di uno studio di fattibilità, avviato dal 2008, per la creazione di un sistema plurimodale di trasporto, con l'individuazione di alcuni possibili nodi di scambio, attraverso il potenziamento delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto.

“L'obiettivo dello studio è di potenziare la mobilità all'interno dell'area aeroportuale e promuovere il trasporto su ferro in alternativa a quello individuale, ottenendo un alleggerimento della viabilità di accesso all'aeroporto con una conseguente riduzione delle emissioni e la promozione dell'impiego dei mezzi pubblici.

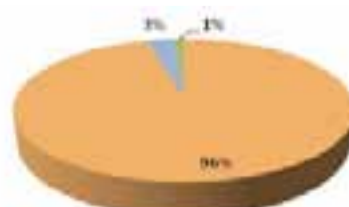
Fulcro dell'idea l'intermodalità, intesa come integrazione tra sistemi di trasporto differenti: un interscambio gomma-ferro, in corrispondenza dei parcheggi lunga sosta e multipiano, e ferro-ferro presso la stazione ferroviaria. In una seconda fase, il collegamento potrà essere esteso anche al complesso dei siti archeologici (Porto di Claudio e Porto di Traiano), al distretto industriale di Fiumicino con il futuro Porto turistico, favorendo anche l'intermodalità acqua-ferro e il traffico crocieristico. A lungo termine si potrà realizzare un ampliamento del Sistema aerostazioni a nord dello scalo, nonché il relativo collegamento alle direttrici stradali e ferroviarie (SS Aurelia, A12, FS) del settore settentrionale dell'area.”

Il progetto è stato scelto dalla Commissione europea come studio di interesse comune nell'ambito del programma comunitario di finanziamenti per la costruzione e lo sviluppo della Rete Transeuropea di Trasporto TEN-T.

GESTIONE AEROPORTUALE

La Società AdR Spa gestisce l'Aeroporto in regime di gestione totale quarantennale in virtù di una legge speciale (L. n. 775/73; L. n. 985/77; L. n. 359/92 n.2820 del 26/06/1974).

■ Gemina S.p.A.
■ Enti Locali
■ Altri azionisti



C.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 intercontinentale di Roma-Fiumicino è situato nei pressi dell'antica foce del Tevere (15 m. s.l.m.), alle propaggini dell'antico porto di Ostia, e ricade interamente nel Comune di Fiumicino (sino al 1992 Circoscrizione del Comune di Roma), a 32 Km dal centro della Capitale, in direzione SO.

L'aeroporto è situato a meno di 1 km dalla costa, da cui è separata ad ovest dall'abitato di Focene e di Fiumicino. La zona sud confina con la superstrada Roma-Fiumicino, mentre quella ovest con una fascia agricola, delimitata dall'Autostrada per Civitavecchia. A nord dell'area aeroportuale si estende un'ampia zona agricola ineditata, solcata da un fitto reticolo di fossi, attraversata dal collettore del Tevere "Acque basse" che corre perpendicolare al mare e divide l'abitato di Focene da quello di Fregene.

Al suo interno, oltre alle piste e alle numerose strutture e infrastrutture aeroportuali, ricadono alcune zone di interesse archeologico, di epoca romana, come i resti del porto di Claudio.



LEGENDA

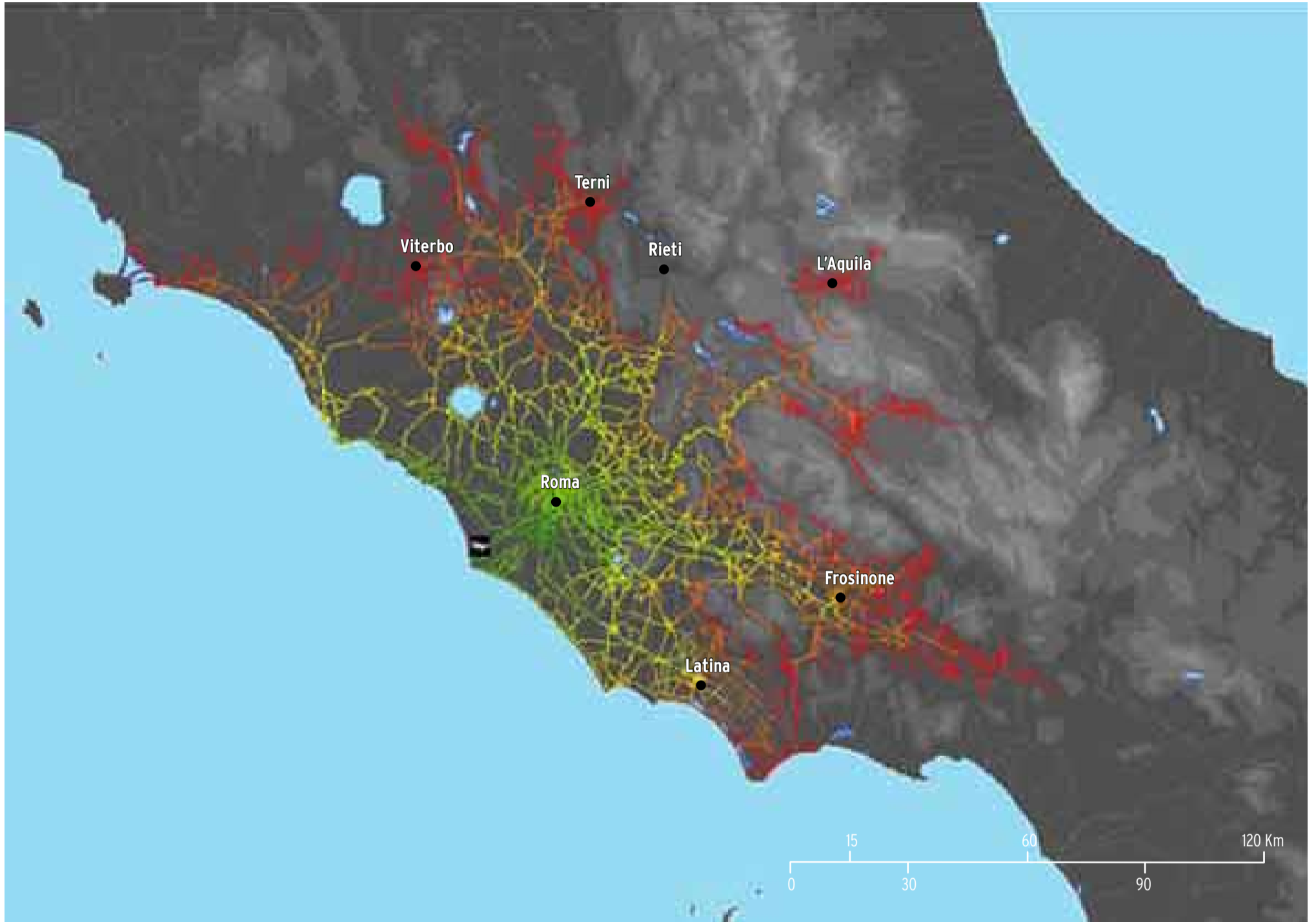
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile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

Limiti e vincoli allo sviluppo

Il fascio infrastrutturale costituito dall' Autostrada A91 e della linea ferroviaria, che collegano Roma a Fiumicino, costituisce limite fisico all'espansione dell'aeroporto in direzione sud. Le aree residenziali e produttive di Fiumicino e Focene a ovest, saturano invece l'esigua fascia fra l'aeroporto e la linea di costa, che ancora in tempi storici si attestava ampiamente all'interno dell'area aeroportuale, sino a sopravanzare per intero la Pista 1. Pertanto le possibili aree di espansione risultano quelle a ovest, tra la pista 3 e l'autostrada per Civitavecchia, e quelle a Nord, tra le pista 1 e 3, che rappresentano una grande potenziale per lo sviluppo dello scalo.

C.1.3 Bacino di traffico

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



LEGENDA ISOCRONE



LEGENDA RETI



Modalità gomma

Nel caso dell'aeroporto di Roma Fiumicino l'andamento delle isocrone originate è dipendente dalla presenza dell'Autostrada A12 (Autostrada Azzurra Genova-Rosignano/Civitavecchia-Roma) e dal Grande Raccordo Anulare. Lo schiacciamento ed allungamento delle isocrone in direzione nord sud è dovuto alla presenza del Mar Tirreno, situato alle spalle dell'aeroporto e dei rilievi appenninici posti di fronte.

La popolazione residente che ha la possibilità di raggiungere l'aeroporto in un tempo inferiore ai 90' è pari a circa 5.700.000 abitanti (dati popolazione ISTAT 2008), suddivisi nel seguente modo, per le 3 macrofasce isocrone (0-30', 30'-60', 60'-90'):

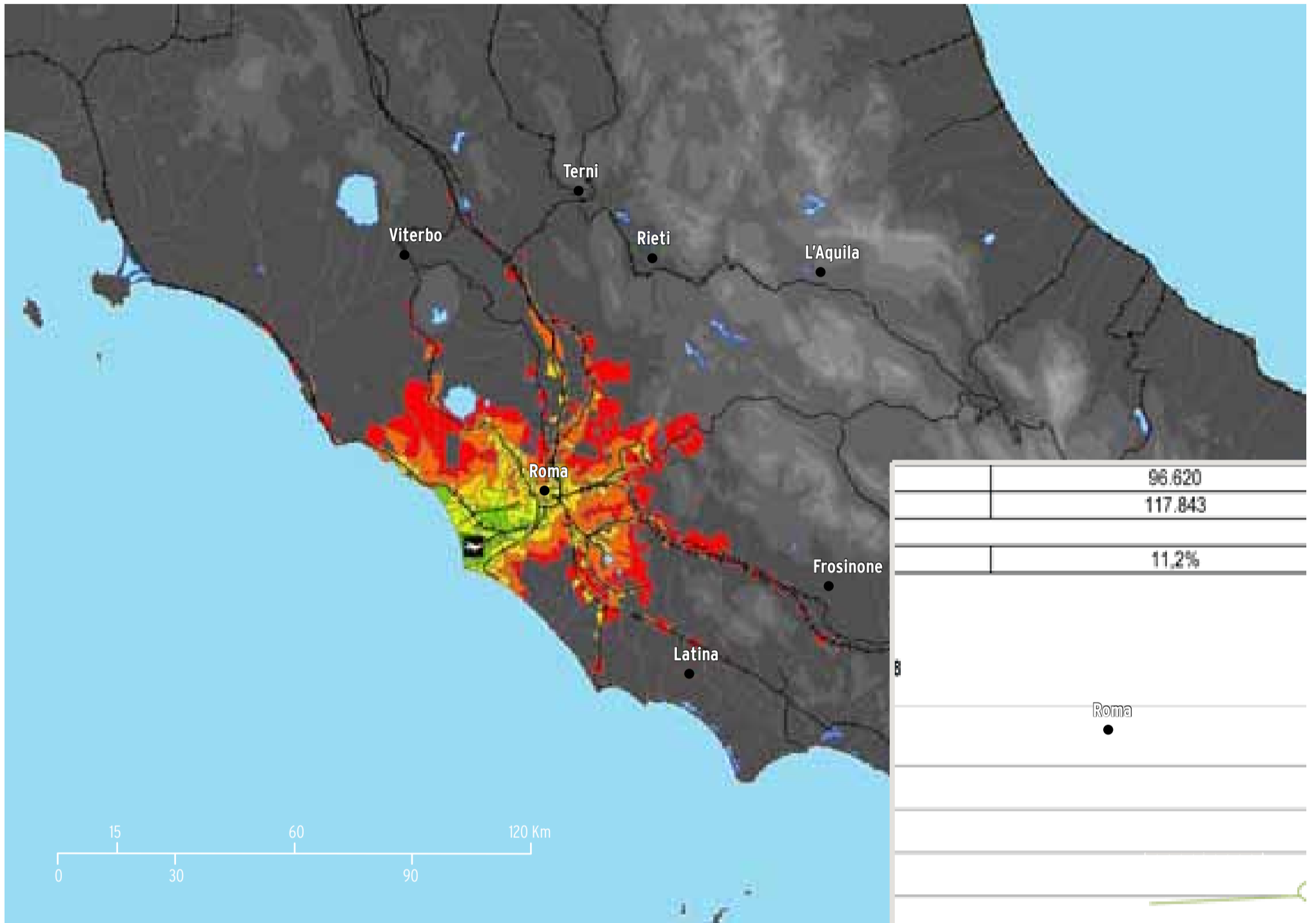
- c.a. 3.100.000 (pari al 55%) nella prima macro-fascia;
- c.a. 1.400.000 (pari al 25%) nella seconda macro-fascia;

- c.a. 1.200.000 (pari al 20%) nella terza macro-fascia.

Anche nella distribuzione degli addetti si registra una netta predominanza di presenze nella prima macro-fascia (dato ISTAT 2001), nella quale si contano circa 1.200.000 unità (pari al 66%), a dispetto dei circa 300.000 (17%) della seconda e dei circa 300.000 (17%) della terza.

Per quanto riguarda le superfici territoriali, il 12% (circa 2.000 kmq) risulta compreso nella prima macro-fascia, il 30% (circa 5.100 kmq) nella seconda e ben il 58% (circa 9.800 kmq) 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 è interna al sedime aeroportuale, l'intervallo utilizzato per l'analisi di accessibilità assume il valore massimo di 90 minuti. Il servizio ferroviario collega direttamente l'aeroporto con la città inserendola nei 30 minuti e generando un limite d'isocrona che arriva ai Comuni di Anzio a sud, Carsoli ad est, e infine Orte e Tarquinia a nord. La linea ad alta velocità fa sì che le isocrone subiscano un allungamento in direzione nord, verso Firenze, e in direzione sud, verso Napoli. Dei 4.150.000 abitanti che possono raggiungere l'aeroporto in meno di 90 minuti, il 68% (2.800.000 unità) può accedervi in meno di 30 minuti (il comune di Roma appartiene a questa fascia); fra i restanti, il 17% (pari a 700.000 residenti) impiegano un tempo compreso tra i 30' e i 60' e 650.000 (pari al 15%) in un tempo variabile tra i 60' e i 90' (dati popolazione ISTAT 2008).

Relativamente agli addetti, la distribuzione è ancor più marcata: circa 1.100.000 (pari al 79%) risultano essere compresi nella macro-fascia 0-30', 150.000 (pari all'11%) nella macro-fascia 30'-60' e circa 140.000 (pari al 10%) nella macro-fascia 60'-90' (dato ISTAT 2001).

Le superfici territoriali riferite ai comuni interessati dalle 3 macro-fasce risultano essere pari a circa 1.500 kmq (equivalente all'29%) per la prima, a circa 1.400 kmq (pari al 27%) per la seconda ed a circa 2.300 kmq (pari al 44%) per la terza.

C.1.4 Stato attuale dell'aeroporto

AEROPORTO "LEONARDO DA VINCI" DI ROMA-FIUMICINO (LIRF)

AREA PIAZZALE (mq)
800.000

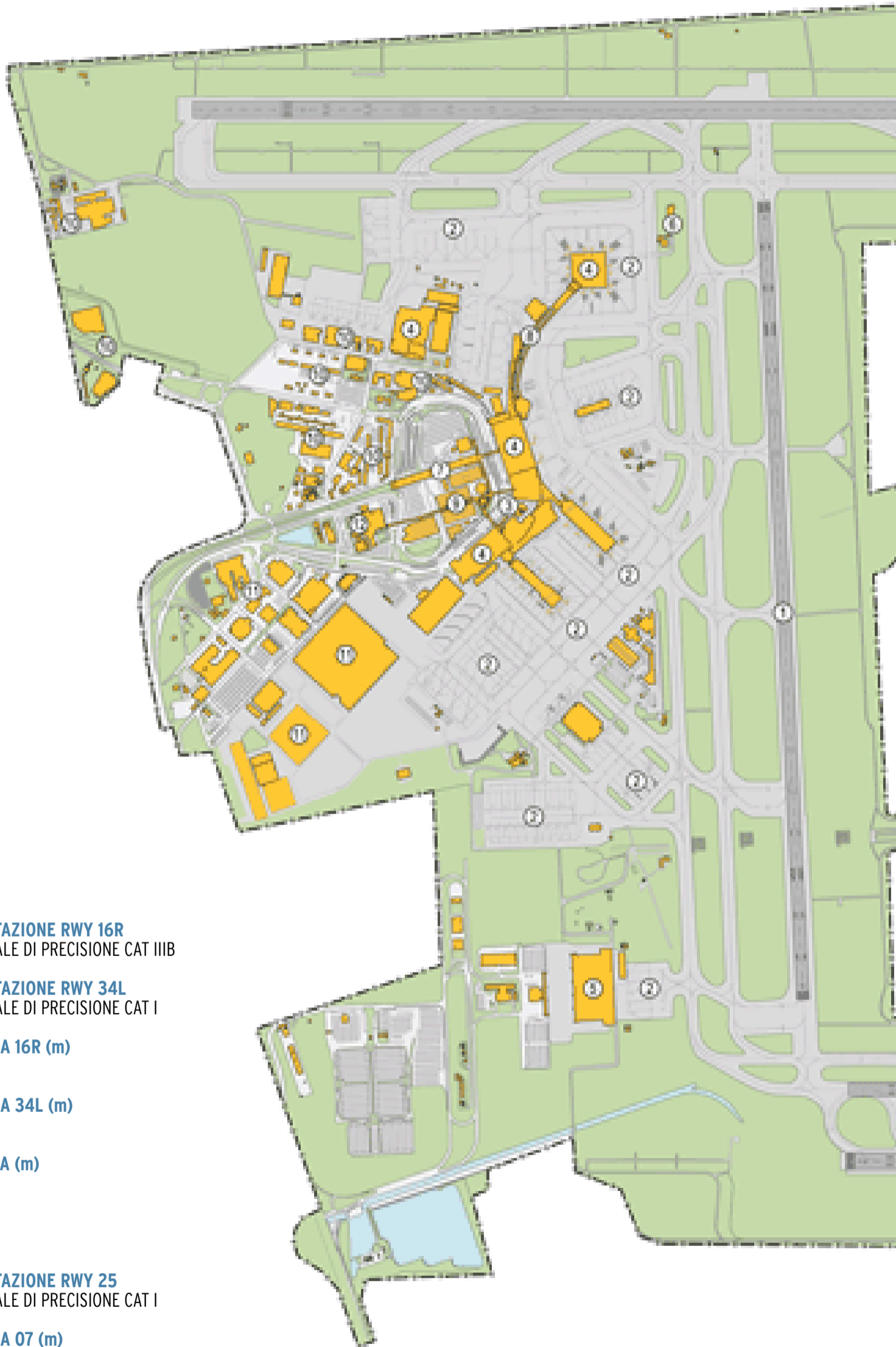
AREA TERMINAL (mq)
318.200

GATES
84

STAND TOTALI
98 - 124

LOADING BRIDGE
36

PARCHEGGI
10.647



PISTA 1

STRUMENTAZIONE RWY 16C
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

STRUMENTAZIONE RWY 34C
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

LUNGHEZZA 16C (m)
3.600

LUNGHEZZA 34C (m)
3.000

LARGHEZZA (m)
45

PISTA 2

STRUMENTAZIONE RWY 16L
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT IIIB

STRUMENTAZIONE RWY 34R
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

LUNGHEZZA 16L (m)
3.900

LUNGHEZZA 34R (m)
3.900

LARGHEZZA (m)
60

PISTA 3

STRUMENTAZIONE RWY 16R
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT IIIB

STRUMENTAZIONE RWY 34L
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

LUNGHEZZA 16R (m)
3.900

LUNGHEZZA 34L (m)
3.900

LARGHEZZA (m)
60

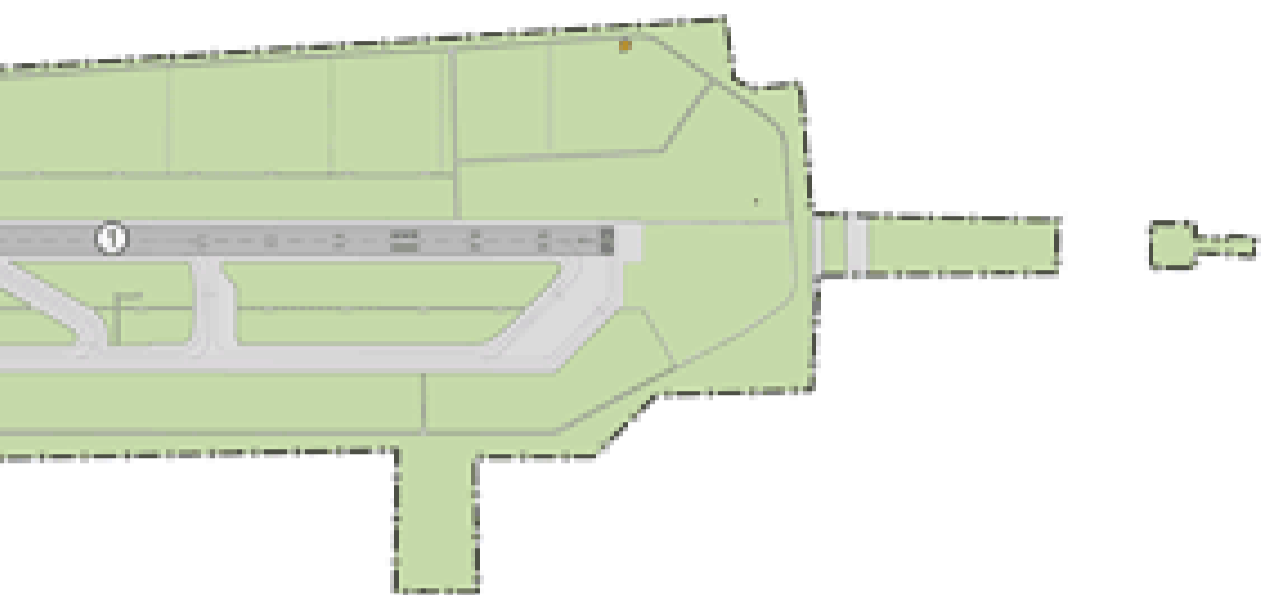
PISTA 4

STRUMENTAZIONE RWY 25
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

LUNGHEZZA 07 (m)
3.300

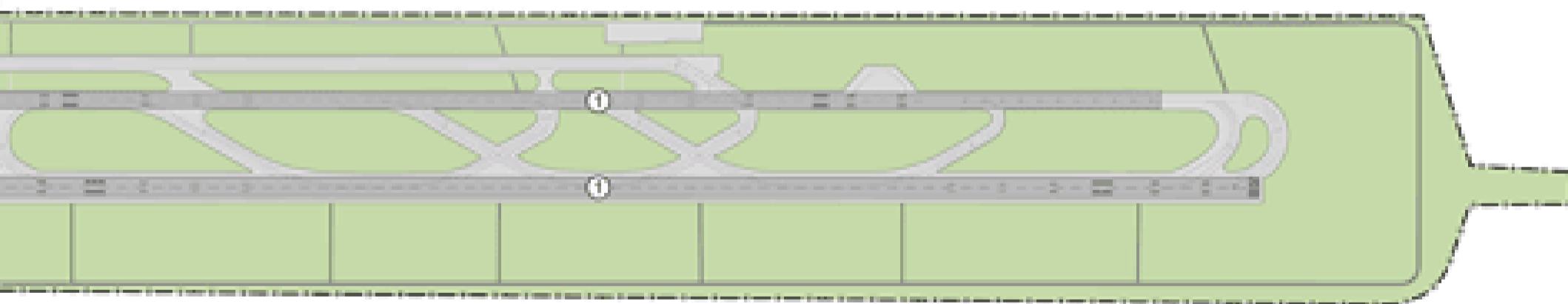
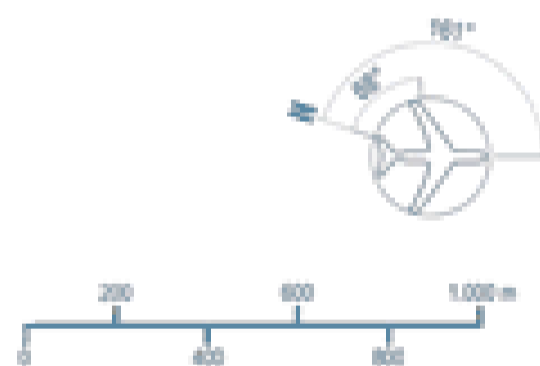
LUNGHEZZA 25 (m)
3.300

LARGHEZZA (m)
45



LEGENDA

- ① Pista di volo
- ② Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
- ③ TWR
- ④ Sistema aerostazione passeggeri
- ⑤ Cargo city
- ⑥ VVF
- ⑦ Stazione fs
- ⑧ People mover skybridge
- ⑨ Parcheggi multipiano
- ⑩ Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto
- ⑪ Edifici area tecnica alitalia
- ⑫ Strutture ricettive



PISTA	TORA m	TODA m	ASDA m	LDA m
RWY 16C	3602	3802	3802	3002
RWY 34C	3002	3062	3602	3002

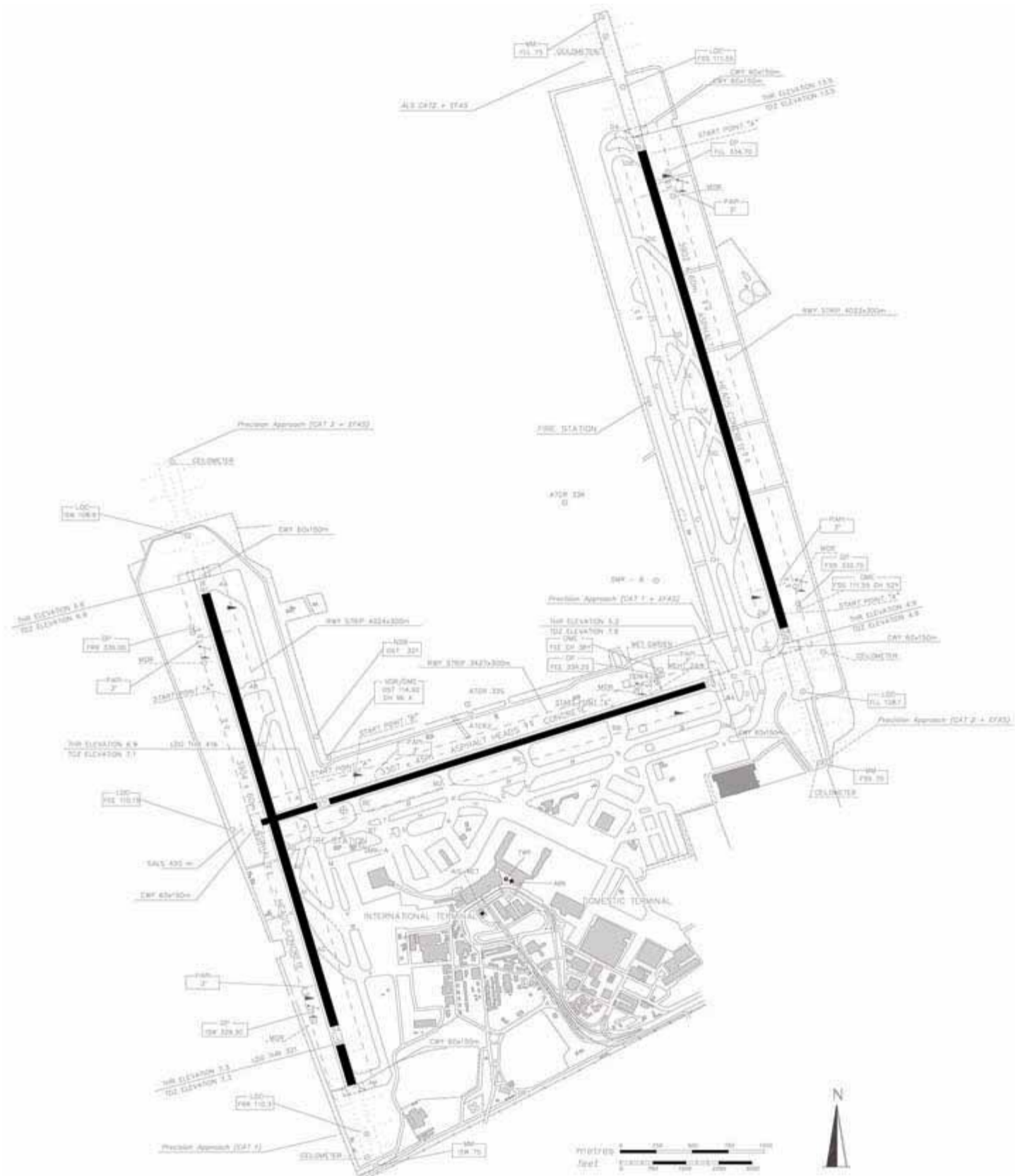
PISTA	TORA m	TODA m	ASDA m	LDA m
RWY 16R	3904	3964	3904	3904
RWY 34L	3904	3964	3904	3583

PISTA	TORA m	TODA m	ASDA m	LDA m
RWY 16L	3902	3962	3902	3902
RWY 34R	3902	3962	3902	3902

PISTA	TORA m	TODA m	ASDA m	LDA m
RWY 07	3307	3367	3307	2892
RWY 25	3307	3367	3307	3307

Tab.C.1.4.1 Caratteristiche delle piste

C.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	
1.4.1.1	Pista 1	16C	41°50'15.31"N 012°15'42.37"E	161°	3602	3802	3802	3002	200	200 x 150	90 x 90	3922 x 300	45	2.53	PCN 72/F/B/X/T Conglom. Bituminoso
		34C	41°48'42.46"N 012°16'21.22"E	341°	3002	3062	3602	3002	600	60 x 150	90 x 90	3922 x 300	45	1.13	
1.4.1.2	Pista 2	16L	41°50'45.49"N 012°15'41.38"E	161°	3902	3962	3902	3902	-	60 x 150	90 x 120	4022 x 300	60	4.11	PCN 73/F/B/X/T Conglom. Bituminoso
		34R	41°48'44.79"N 012°16'31.89"E	341°	3902	3962	3902	3902	-	60 x 150	90 x 120	4022 x 300	60	1.49	
1.4.1.2	Pista 3	16R	41°48'55.86"N 012°13'34.91"E	161°	3904	3964	3904	3904	-	60 x 150	90 x 120	4024 x 300	60	2.01	PCN 94/F/A/W/T Conglom. Bituminoso
		34L	41°47'05.04"N 012°14'21.31"E	341°	3904	3964	3904	3583	-	60 x 150	90 x 120	4024 x 300	60	2.23	
1.4.1.2	Pista 4	07	41°48'02.22"N 012°14'12.55"E	068°	3307	3367	3307	2892	-	60 x 150	90 x 90	3427 x 300	45	2.1	PCN 73/F/B/X/T Conglom. Bituminoso
		25	41°48'34.66"N 012°16'10.11"E	248°	3307	3367	3307	3307	-	60 x 150	90 x 90	3427 x 300	45	1.58	

Tab.C.1.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

1.4.2	CLASSE APT	
1.4.2.1	Classe ICAO	4F
1.4.2.2	Antincendio ICAO	9

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand				
		mq		n.	man	classe/AM	lim.	
1.4.3.1	Apron 100	797250	PCN 70/R/B/W/U	102 104 341 702 710 802 822 823	PB	F	-	
	Apron 200			604 505 604 507 509 623 612 622 703 → 709 821 824 831 833 835 103	PB	E	-	
	Apron 300			313 315 317	SM	E	-	
	Apron 400			101 105 201 203 204 206 314 316 318 320 331 408 410 412 501 502 504 506 508 701 711 804 805 810	PB	D	-	
	Apron 500			202 205 207 → 210 332 → 335 401 → 407 409 411 422 432 510 518 528 601 602 603 611 613 614 615 801 803 806 807 809 812 842 843 → 847	PB	C	-	
	Apron 600			221 → 226 301 → 312 808 832 834 836 240 321 322 323	SM	C	per 321 322 323 PB/SM	
	Apron 700							
	Apron 800							

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	AA	110	PCN 73/F/B/X/T	-
1.4.4.2	AB→AG BC→BE DA→DL CD CE CH CL	30	PCN 73/F/B/X/T	AC AE AF AG DC DD DF DE DG DH: Rapid Exit TWY
1.4.4.3	AH	111	PCN 73/F/B/X/T	-
1.4.4.4	BB	94	PCN 73/F/B/X/T	-
1.4.4.5	BA	100	PCN 73/F/B/X/T	-
1.4.4.6	D	30	PCN 72/F/B/X/T	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VORTAC	BOL
1.4.5.2	TVOR/DME	CMP
1.4.5.3	NDB	CMP OST TAQ URB
1.4.5.4	ILS RWY 34C LOC CAT I	FCC
1.4.5.5	DME	FCC FSS
1.4.5.6	L	FE FN FRS FW GUI LAT
1.4.5.7	ILS RWY 25 LOC CAT I	FEE
1.4.5.8	DME	FEE FNN
1.4.5.9	ILS RWY 16L LOC CAT IIIB	FLL
1.4.5.10	ILS RWY 16C LOC CAT I	FNN
1.4.5.11	ILS RWY 16R LOC CAT IIIB	FRR
1.4.5.12	VOR/DME	FRS LAT OST ROM TAQ
1.4.5.13	ILS RWY 34R LOC CAT I	FSS
1.4.5.14	ILS RWY 34L LOC CAT I	ISW

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	Capacità Operativa Piazzali: 82 Mov/h Capacità Operativa Piste: 90 Mov/h (8Dpt/7Arr o 7Dpt/8Arr ogni 10')
	Fonte: ADR SpA ed Assoclearance



Procedura di atterraggio strumentale di precisione

Piste e aree di sicurezza

L'Aeroporto è dotato di quattro piste, di cui 3 parallele ed orientate in direzione quasi Nord-Sud ed una trasversale. Il traffico consentito è solo IFR, le piste 16L-34R e 16R-34L sono parallele con interasse di 4000m che permette avvicinamenti strumentali contemporanei. La pista 16C-34C, è utilizzata come via di rullaggio o come backup della 16L-34R. La pista trasversale 07-25 è utilizzata unicamente in direzione Ovest a causa dei venti prevalenti.

La 16L-34R è la pista principale per gli atterraggi, lunga 3900m e larga 60m è realizzata in conglomerato bituminoso con testate in rigido. La pista 16L è equipaggiata per avvicinamenti di precisione fino a CAT IIIB e decolli in bassa visibilità (LVT0), mentre su pista 34R sono possibili avvicinamenti strumentali di precisione CAT I. La pista è utilizzata anche per decolli nel caso in cui sia necessaria una maggiore corsa utile al decollo.

La pista 16C-34C, è operativa con la soglia 16C decalata di 600m ma con pavimentazione utilizzabile come corsa utile al decollo. Realizzata in conglomerato bituminoso con testate in rigido, consente avvicinamenti strumentali di precisione CAT I su entrambe le testate. La pista 16R-34L è collocata dal lato opposto rispetto all'aerostazione e ai piazzali di sosta. Realizzata in conglomerato bituminoso è lunga 3900m e larga 60m e presenta la soglia 34L decalata di 321m con pavimentazione utilizzabile come corsa utile al decollo. Su pista 16R sono possibili avvicinamenti strumentali di precisione fino a CAT IIIB, mentre su pista 34L la strumentazione permette avvicinamenti di precisione CAT I. La pista è utilizzata anche per decolli nel caso in cui sia necessaria una maggiore corsa utile al decollo. La 07-25 è la principale per i decolli, che avvengono principalmente su pista 25 che consente anche decolli in bassa visibilità (LVT0). Realizzata in conglomerato bituminoso con testate in rigido ha una lunghezza di 3300m ed è larga 45m con soglia 07 decalata di 416m. Su pista 25 sono possibili anche avvicinamenti strumentali di precisione CAT I.

Piazzale aeromobili

L'intera area di sosta ha una superficie di 797.250mq ed è situata a Sud della pista 07-25. La movimentazione dei 137 stand, alcuni utilizzabili anche in sovrapposizione, è prevista parte in self e parte in push con possibilità di guida ottica per il parcheggio a vista. L'Apron può ospitare aeromobili fino alla classe E ed F e su di esso è operativo il servizio AMS, in particolare quando le condizioni di visibilità comportano una RVR<150m la movimentazione sul piazzale deve avvenire obbligatoriamente con Follow-Me.

Vie di rullaggio

Ognuna delle quattro piste è servita da una taxiway parallela (per la 16L-34R si utilizza la pista 16C-34C). Per le due piste 16L-34R e 16L-34L sono disponibili uscite rapide, sei per la prima e quattro per la seconda. In corrispondenza delle testate pista 16R, 34L e 25 sono presenti holding bay sulle quali possono movimentare aeromobili fino al B747-400.

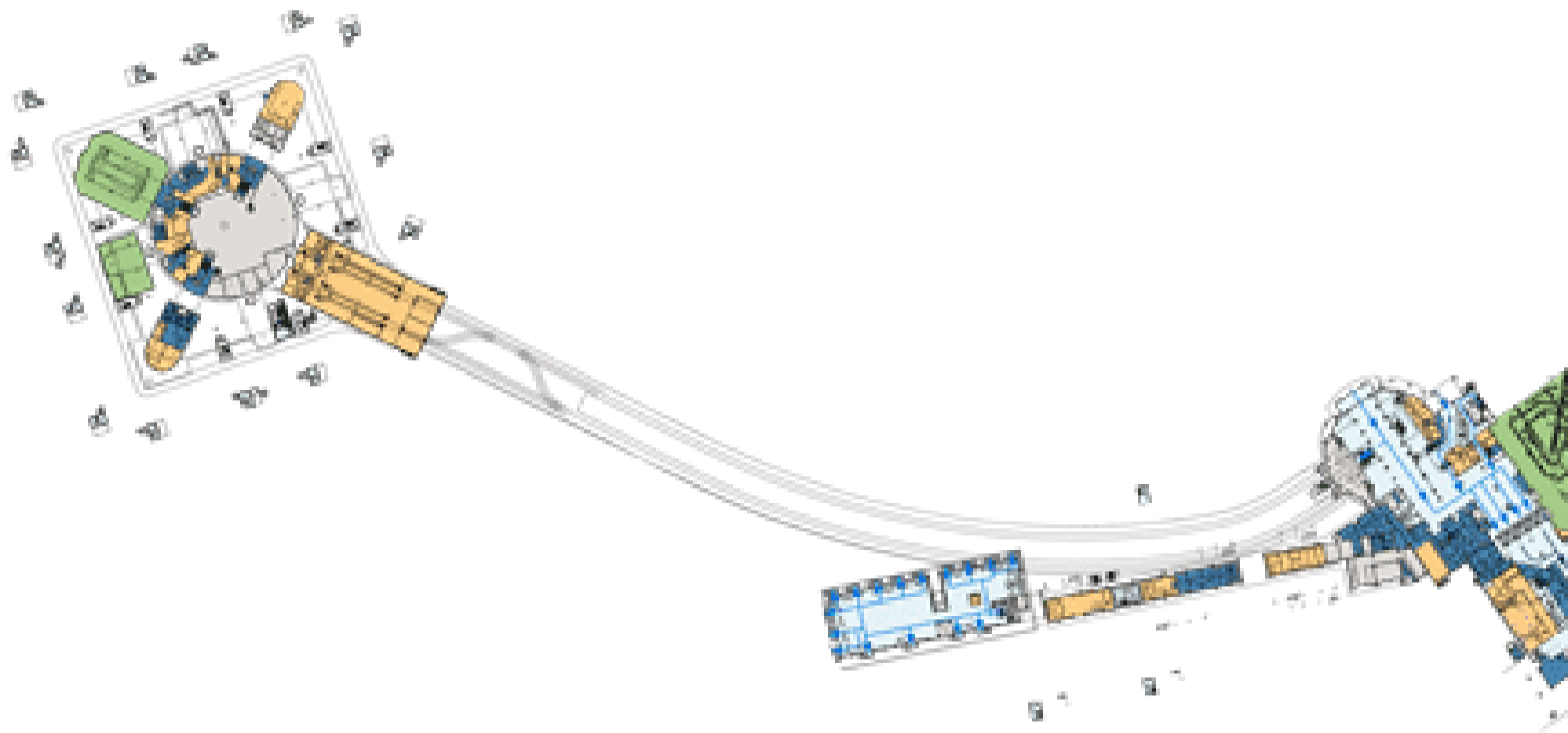
Le procedure in caso di bassa visibilità (CAT II e CAT III) prevedono che gli aeromobili in atterraggio su pista 16R liberino la pista utilizzando i raccordi veloci AF, AG oppure il raccordo di fine pista AH; per gli atterraggi su pista 16L l'utilizzo dei raccordi veloci DG o DH. Per i decolli su pista 25 si prevede il rullaggio sulle taxiway P-B-BA, mentre per i decolli su pista 16L (in caso di indisponibilità di pista 25) gli aeromobili percorreranno la taxiway D e poi si allineeranno in testata utilizzando il raccordo di testa DA.

Tab.C.1.5.2 Dati infrastrutture airside

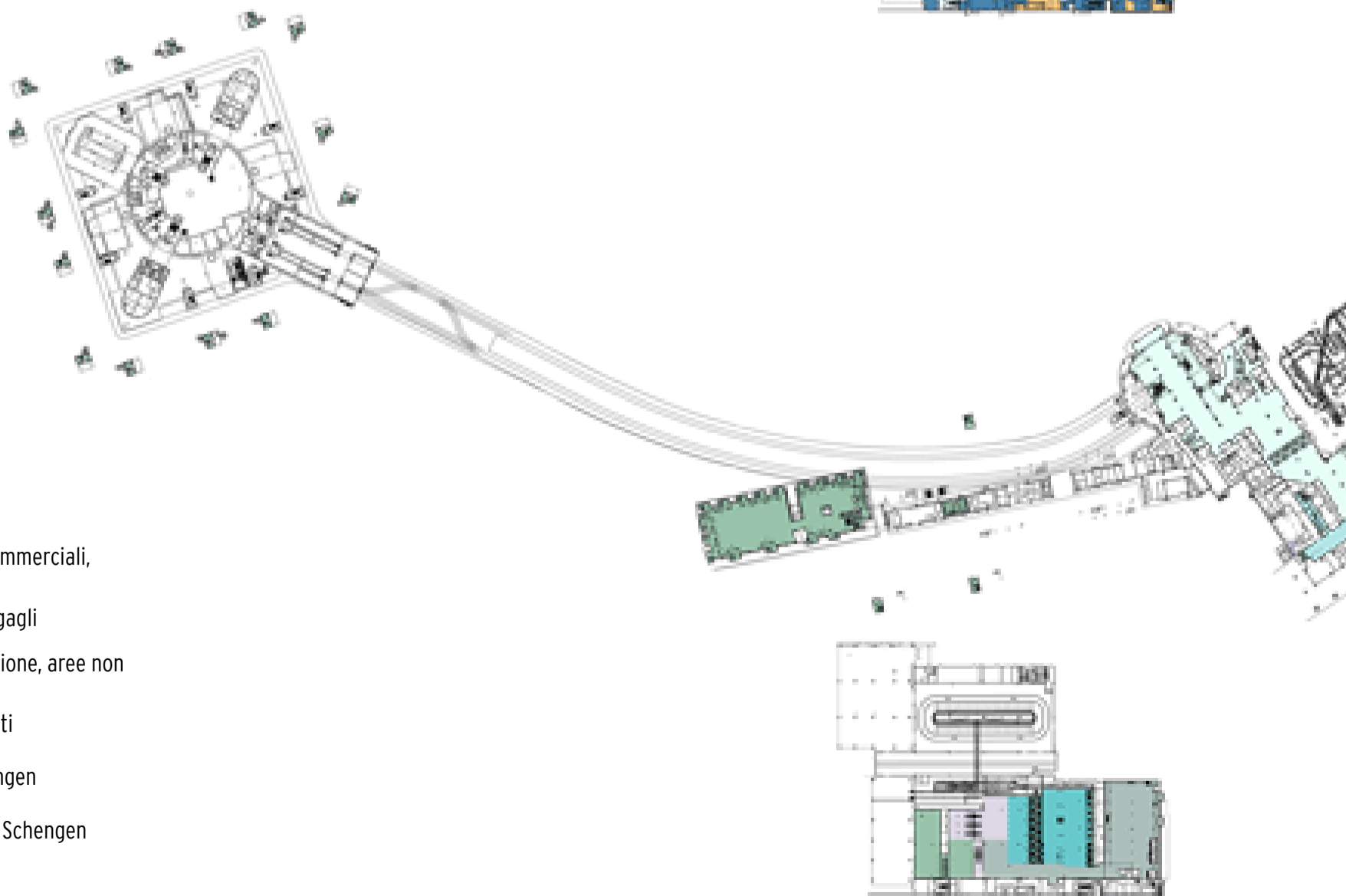
C.1.6 Terminal passeggeri

SISTEMI FUNZIONALI E SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI









Sistemi funzionali, Pianta piano terra



Sottosistemi, Pianta piano terra



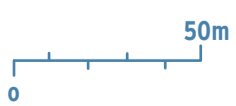
LEGENDA

-  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



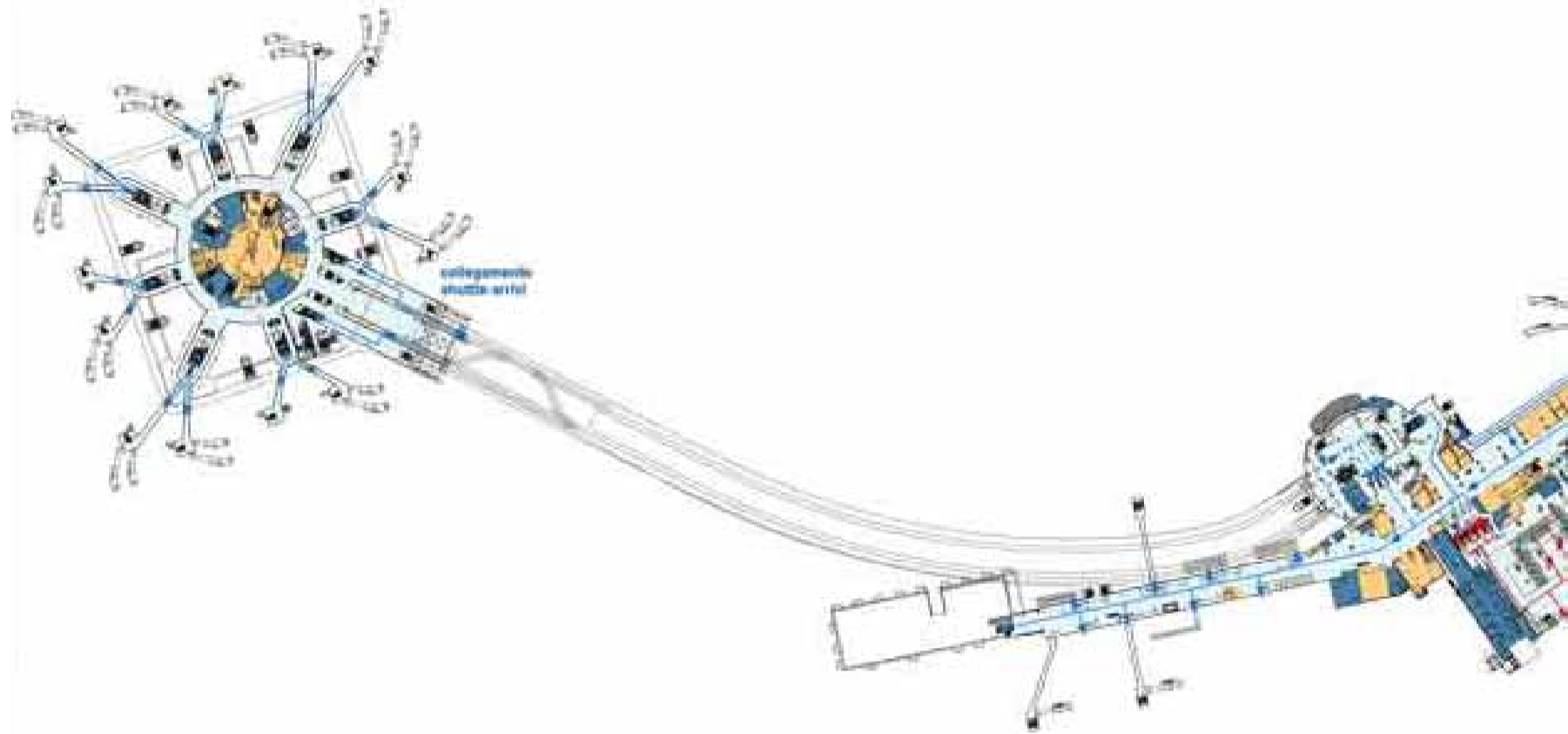
LEGENDA

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

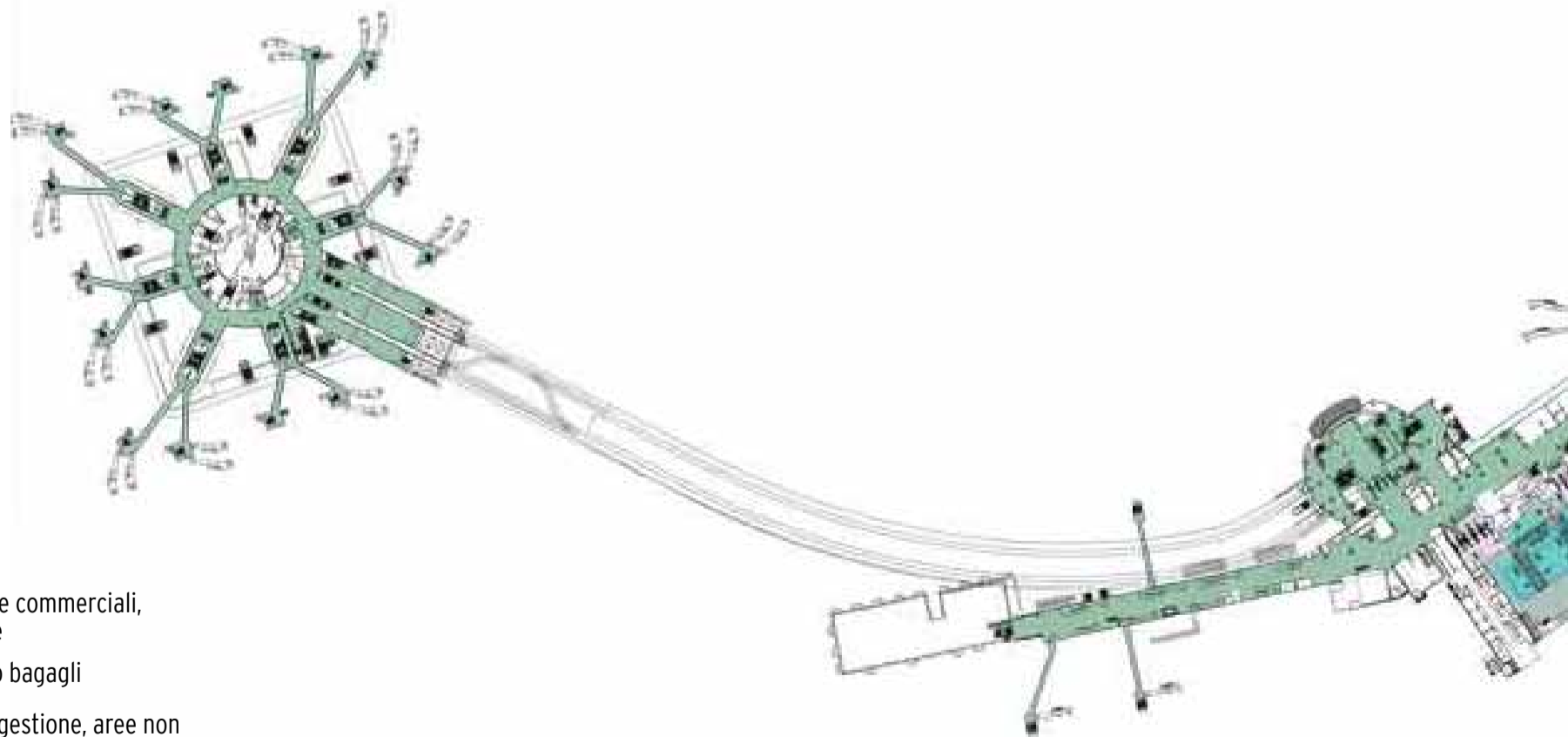


SISTEMI FUNZIONALI





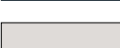



Sistemi funzionali, Pianta piano primo

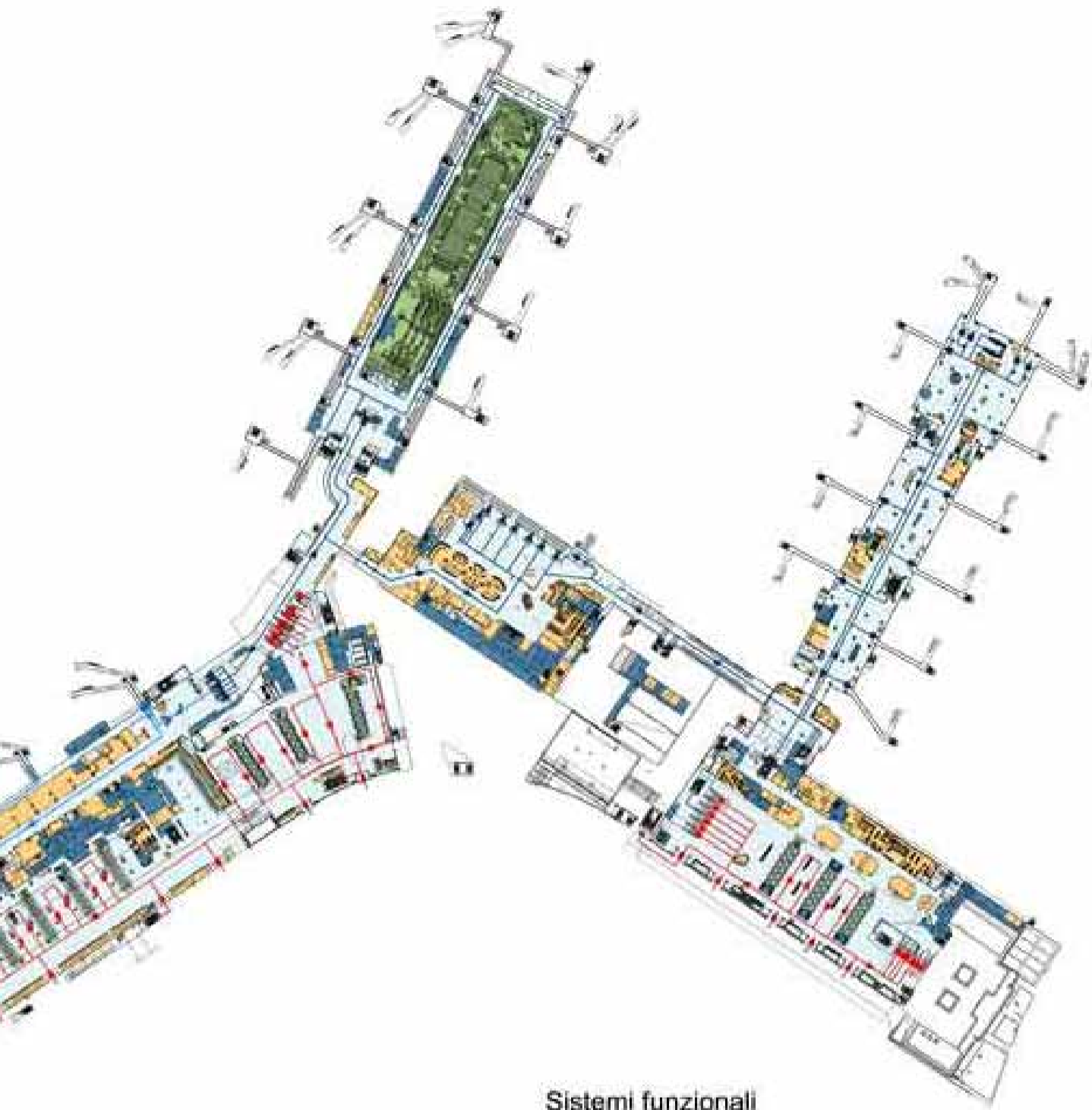


Sottosistemi, Pianta piano primo

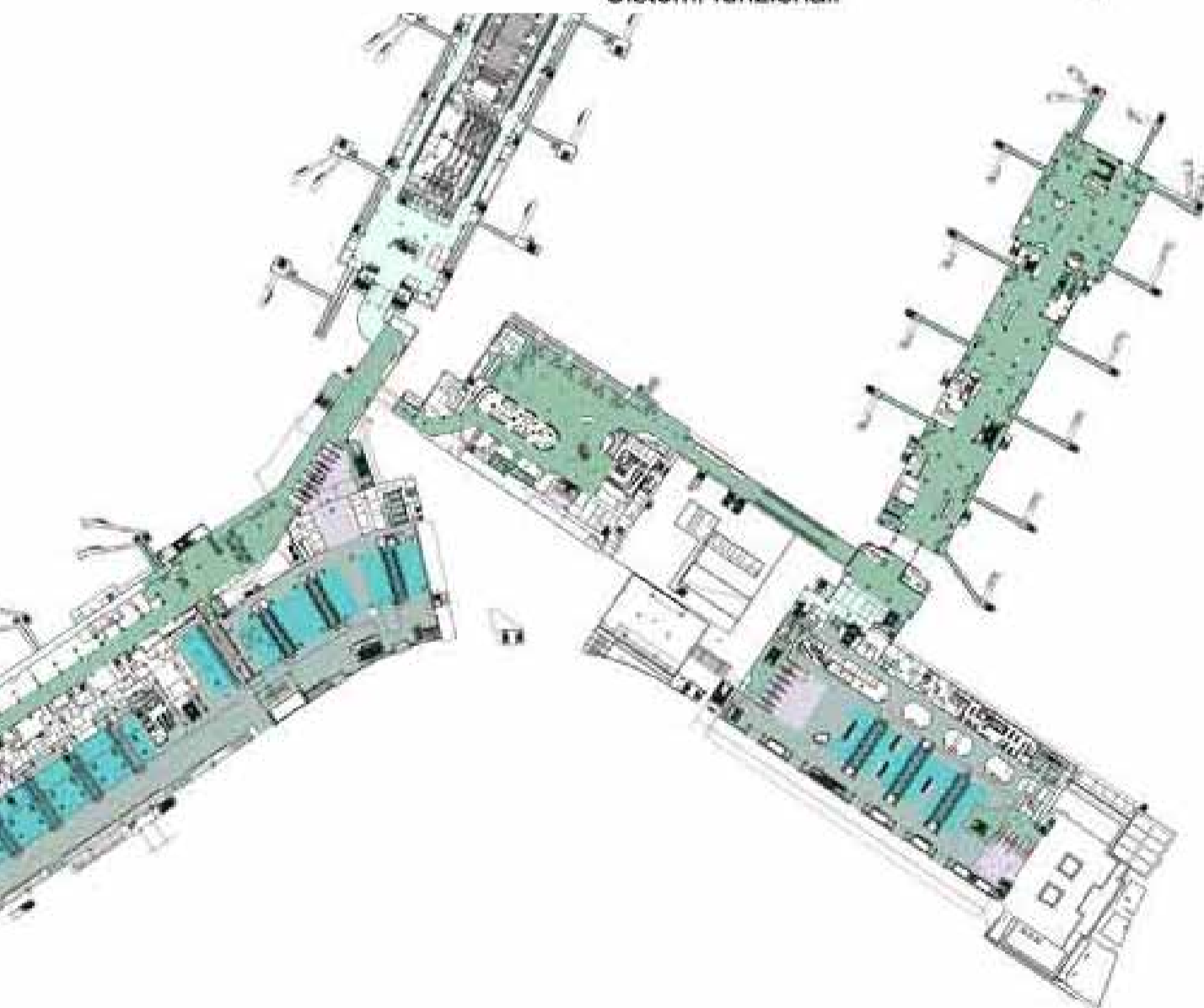


LEGENDA

-  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

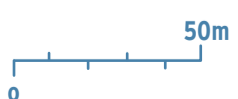


Sistemi funzionali



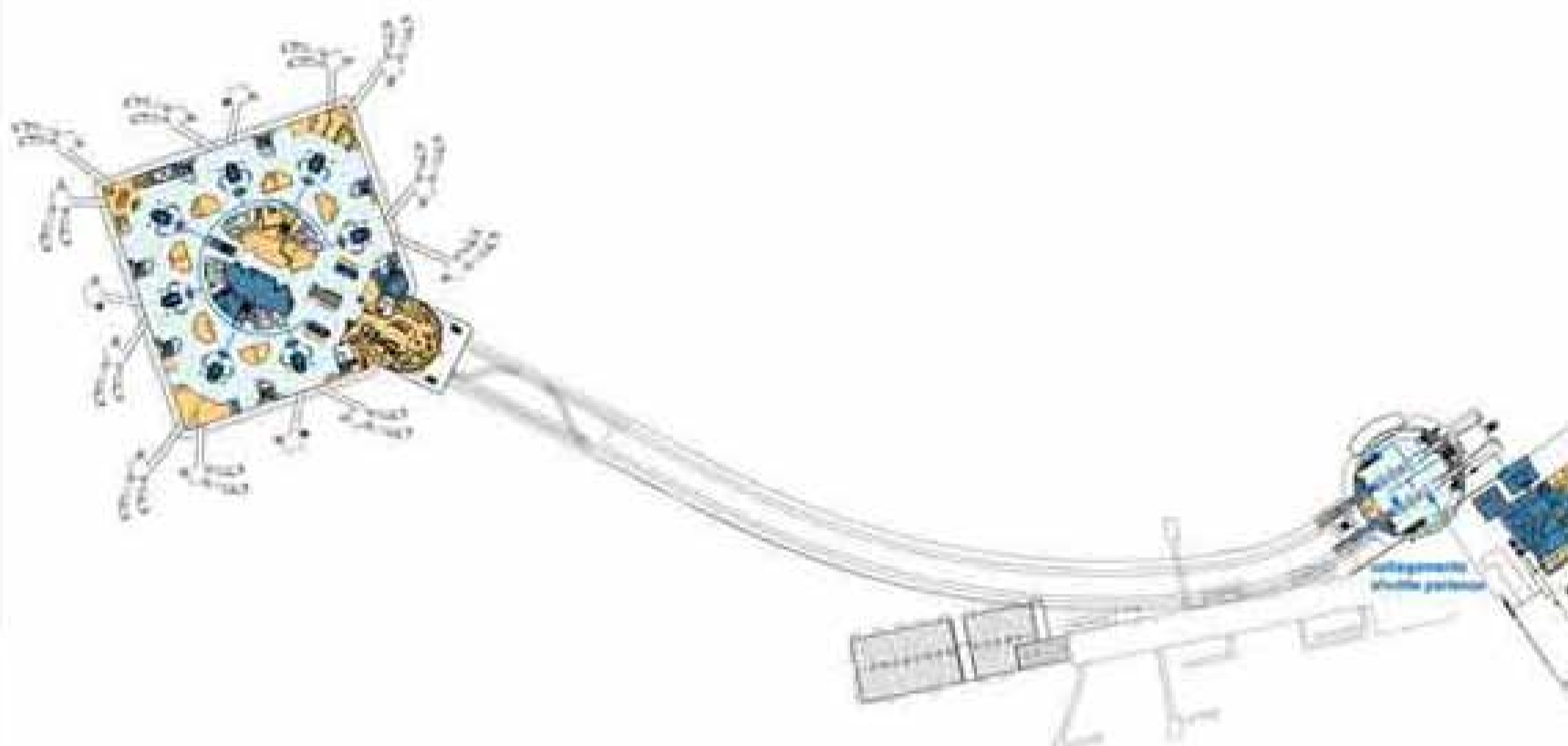
LEGENDA

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

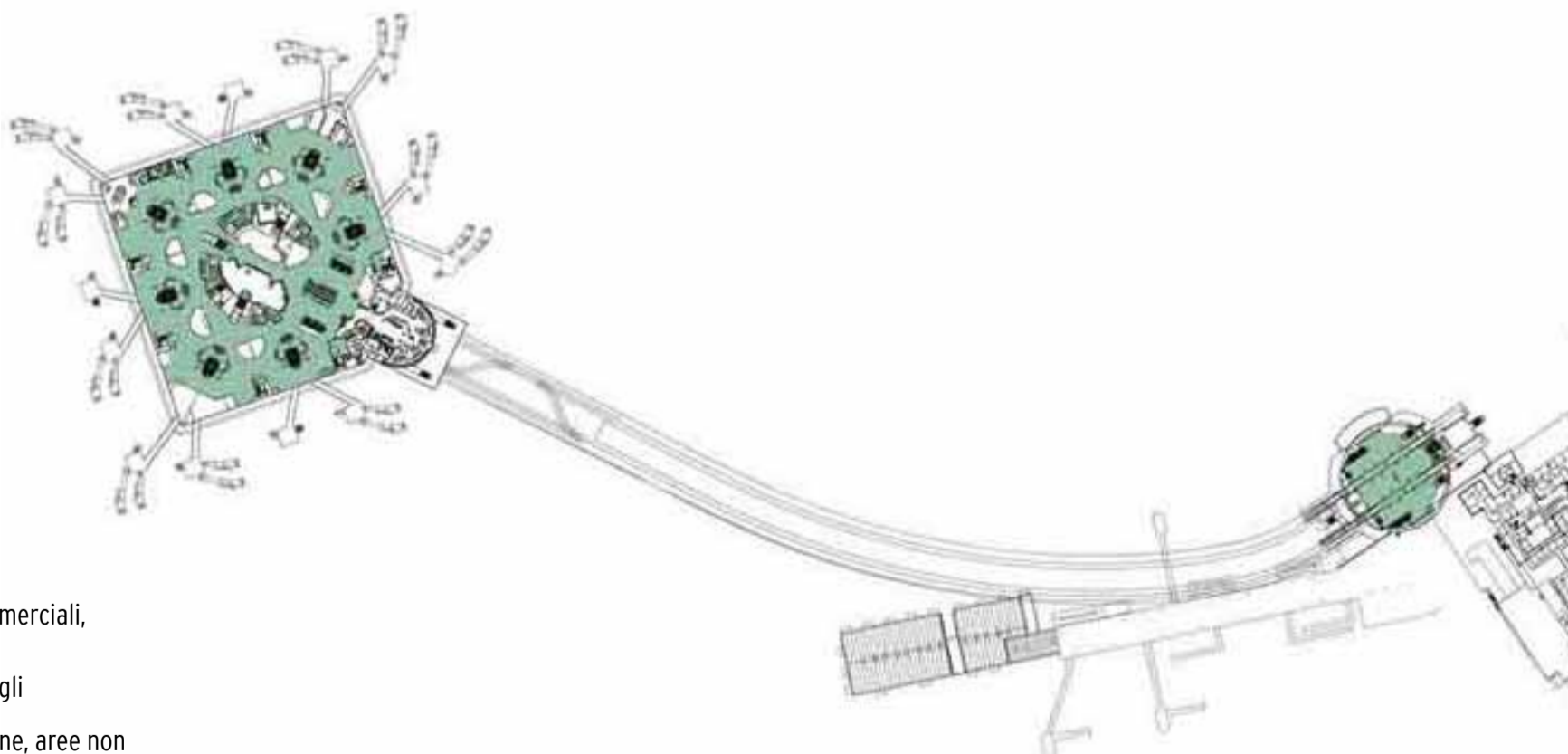


SISTEMI FUNZIONALI E SC





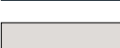



Sistemi funzionali, Pianta piano seco

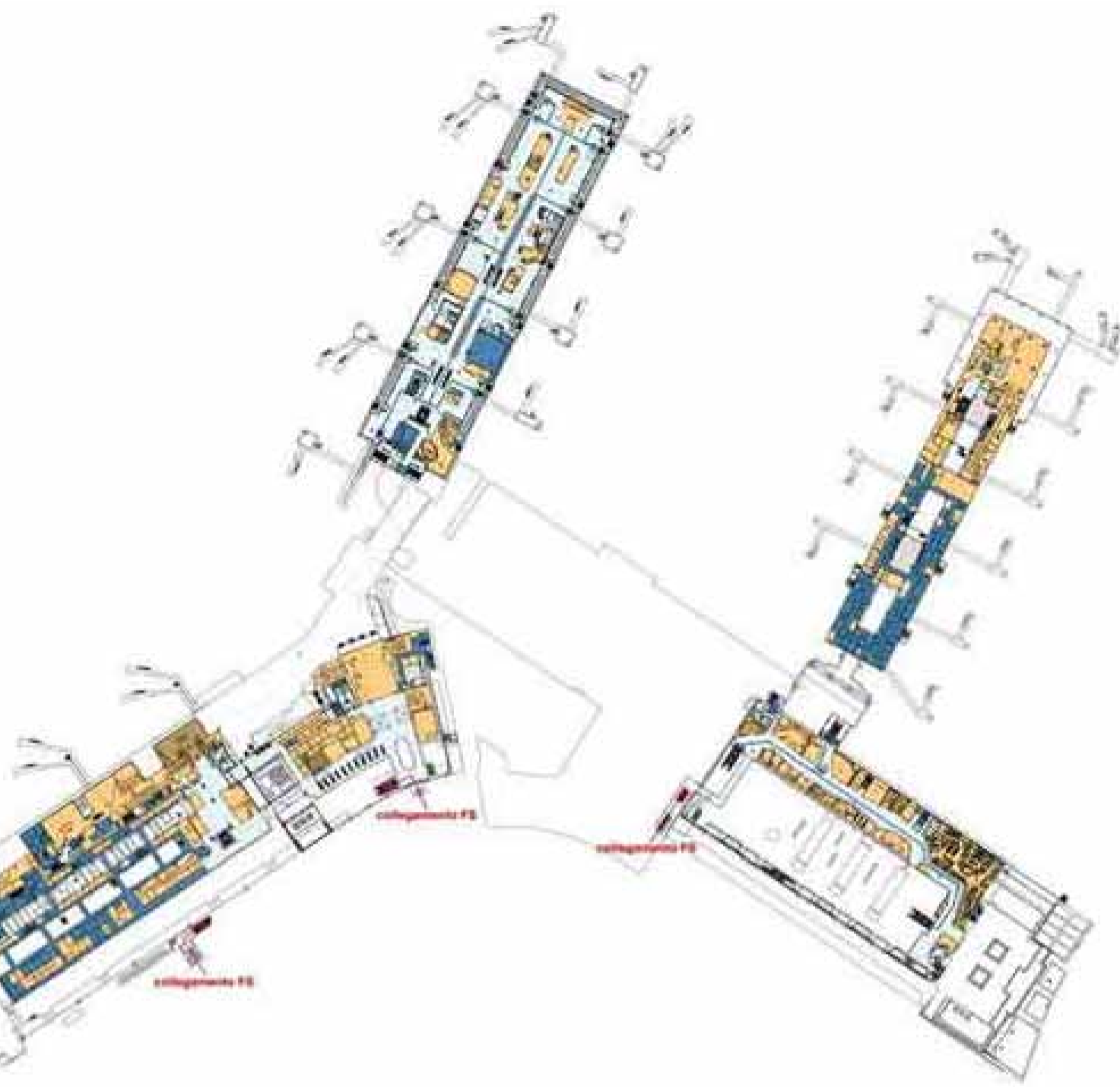


Sottosistemi, Pianta piano secondo



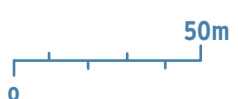
LEGENDA

-  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



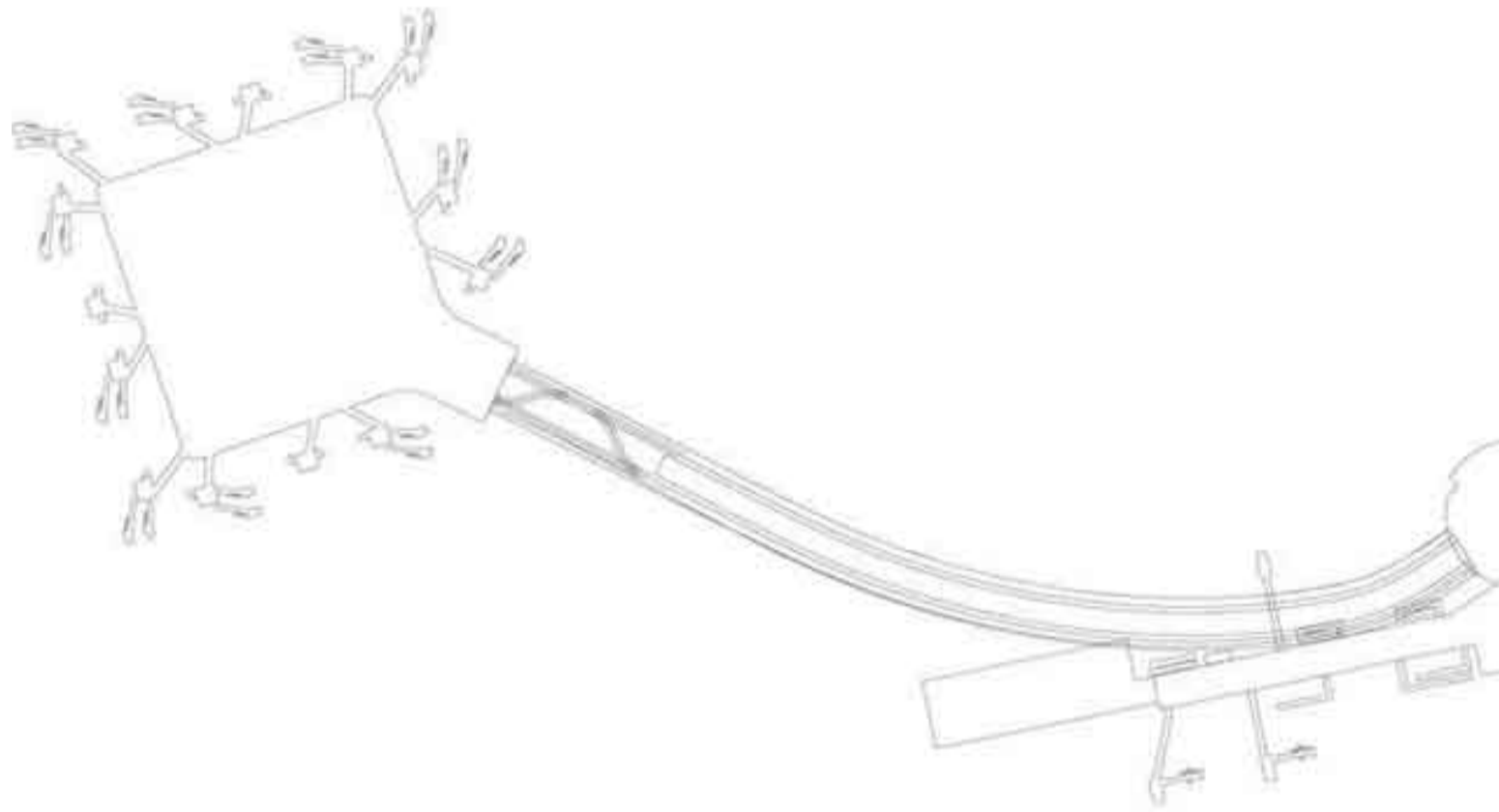
LEGENDA

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

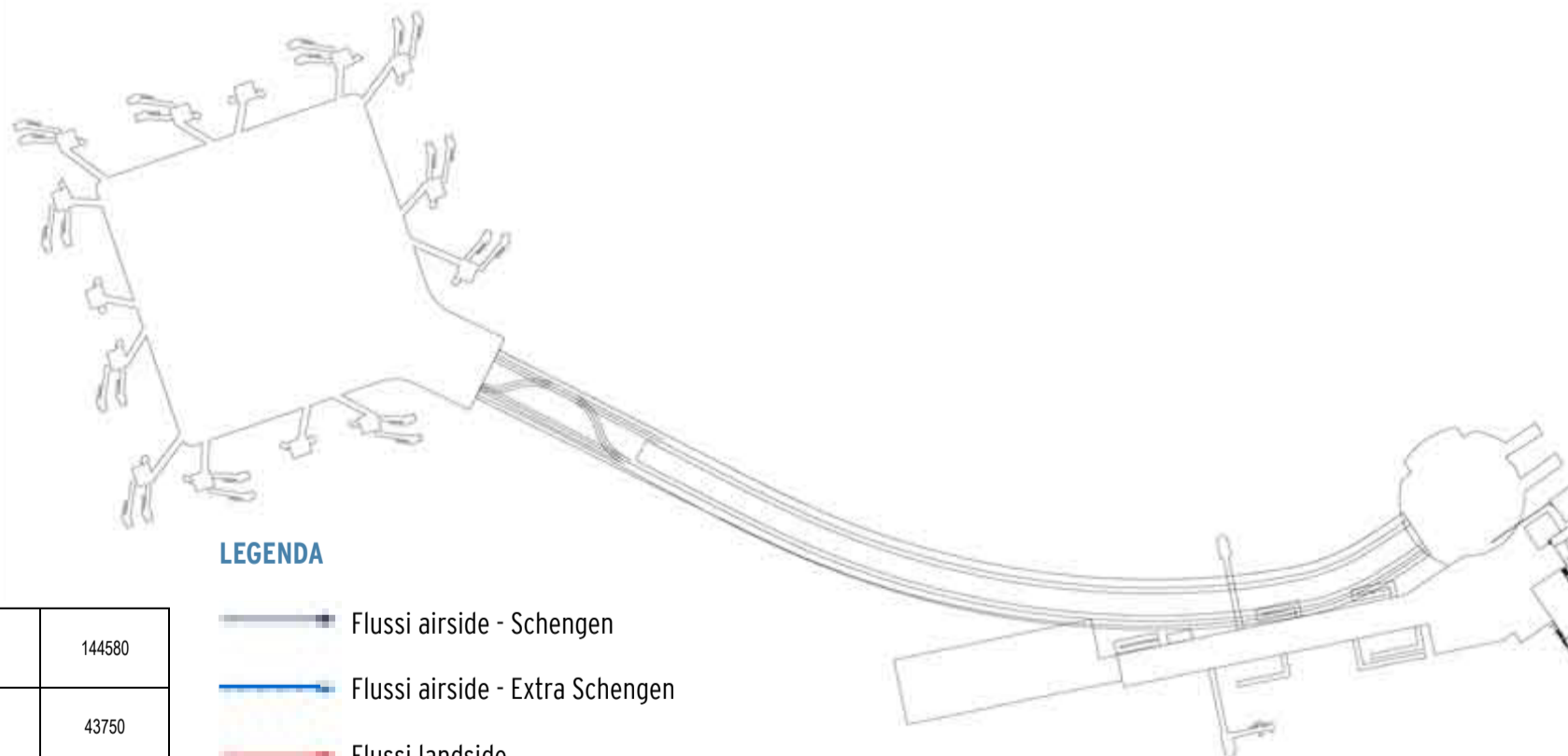


SISTEMI FUNZIONALI E SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Sistemi funzionali, Pianta piano terzo






Sottosistemi, Pianta piano terzo

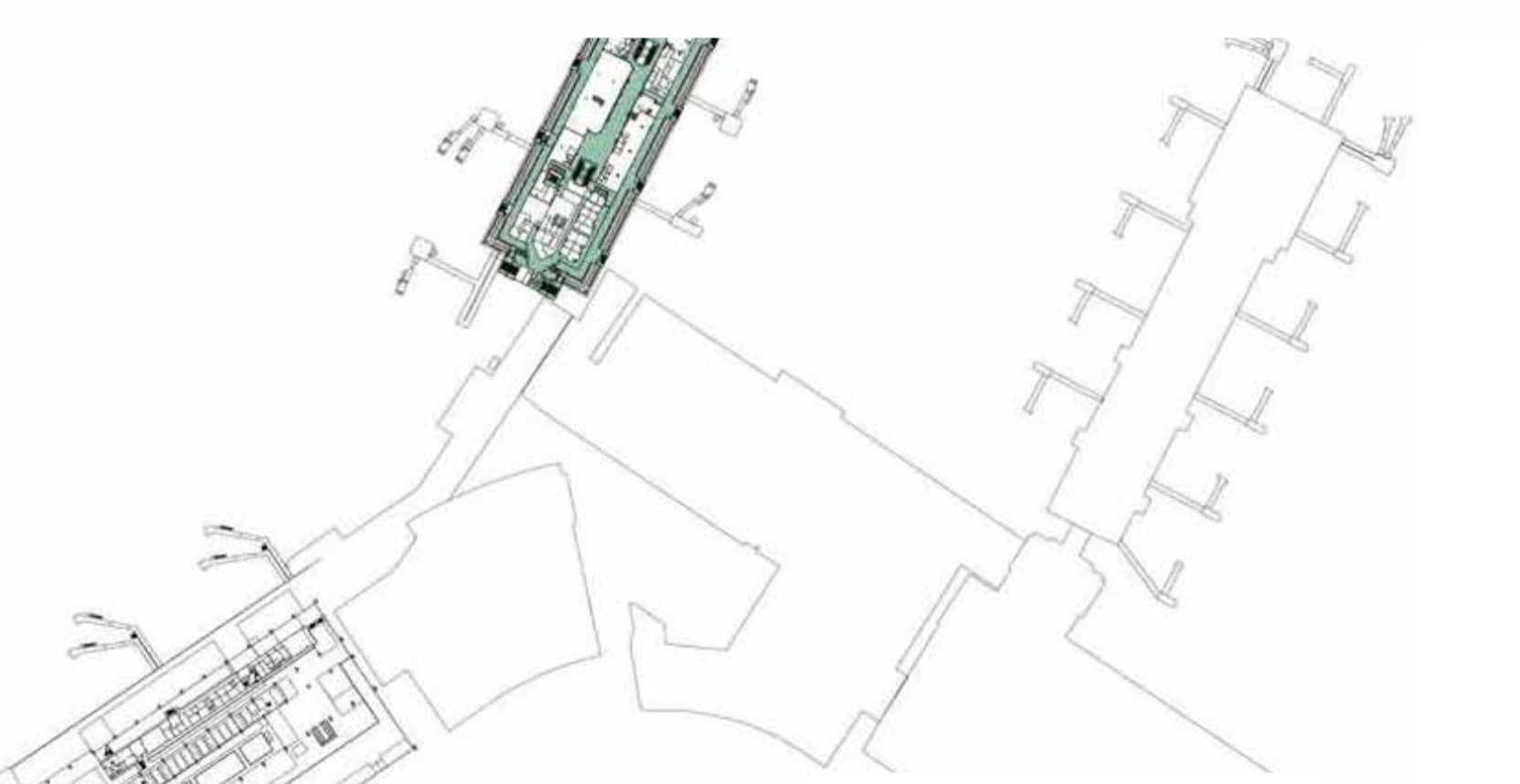
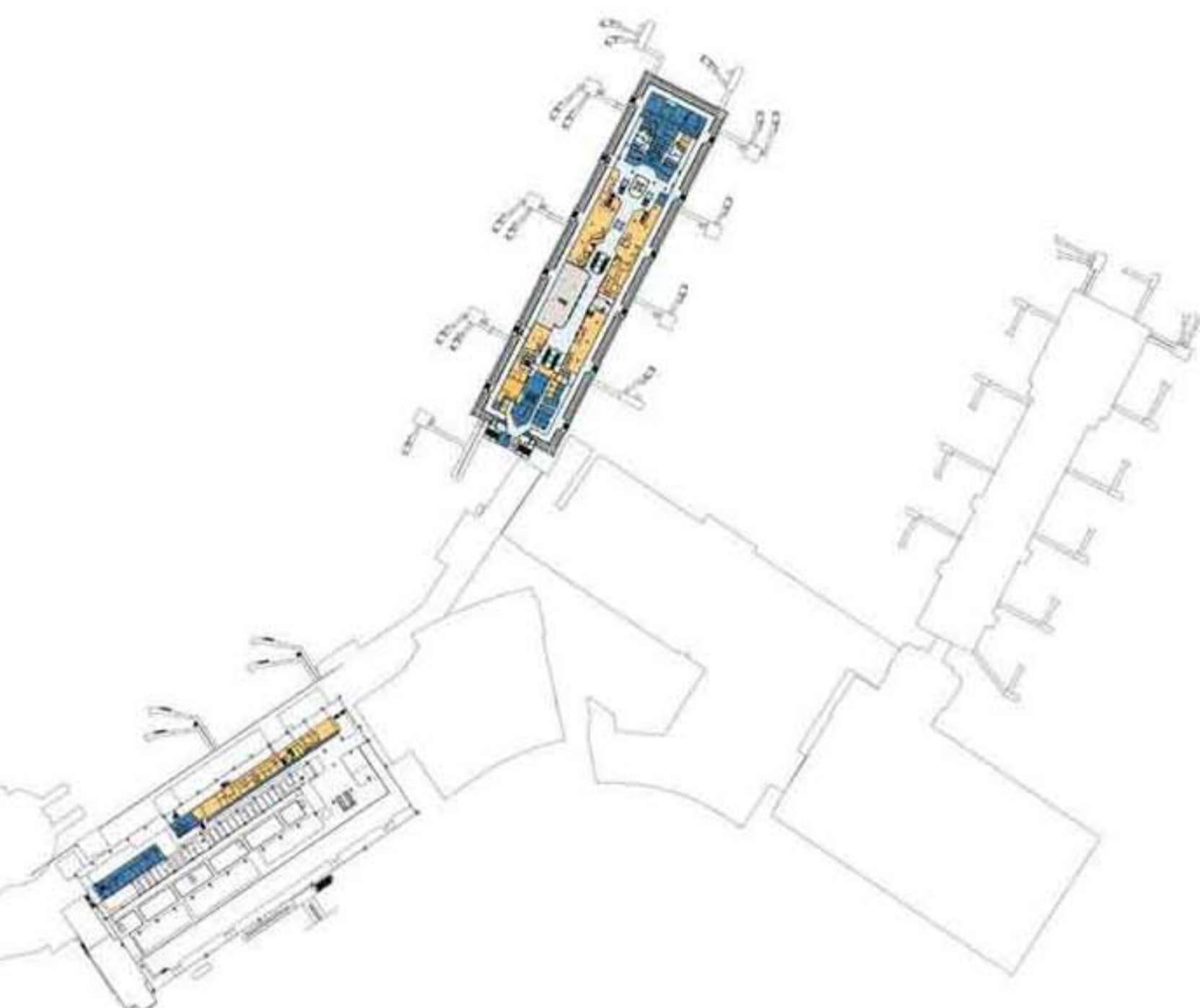


SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	144580
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	43750
Bhs, trattamento bagagli	mq	48530
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	29520
Spazi tecnici ,impianti	mq	33160

LEGENDA

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

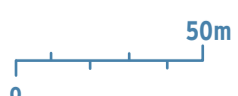


SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	25010
Area Check-in	mq	16875
Area Varchi di Sicurezza	mq	4460
Sale imbarco	mq	78435
Hall arrivi	mq	10090
Sale riconsegna bagagli	mq	21663

SUPERFICI TOTALI

Piano interrato	mq	26250
Piano terra	mq	130300
Ammezzato	mq	450
Piano primo	mq	89700
Piano secondo	mq	61850
Piano terzo	mq	9650



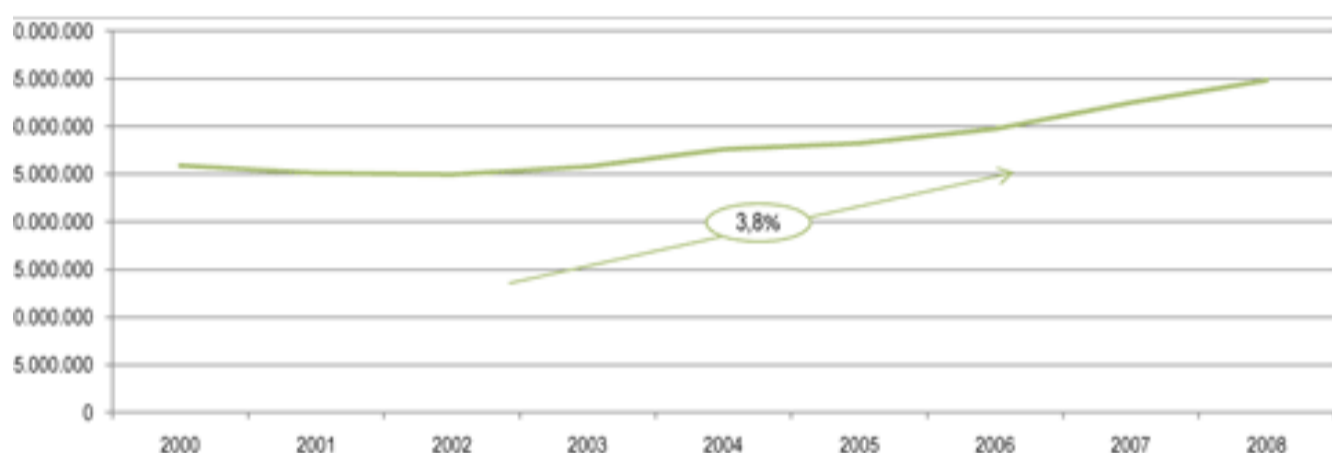
Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri complessivamente movimentato dall'aeroporto di Roma Fiumicino, dopo una leggera flessione nel 2001 e 2002 (-2,9% e -0,7% rispettivamente), è progressivamente aumentato raggiungendo quota 35 milioni nel 2008, con un CAGR di periodo del 3,8%. La crescita, in particolare a partire dal 2004, vede tassi più elevati nel traffico internazionale (passato da 13 a 21 milioni), portando il traffico internazionale al 61% del totale. Nel 2007 è stato registrato l'aumento percentuale maggiore (+9,3%), dovuto in parte allo sviluppo del network di Alitalia, che ha incrementato le frequenze su alcuni collegamenti esistenti e soprattutto all'introduzione di nuovi voli (nazionali, europei ed extraeuropei) da parte di altre compagnie (Blu-Express, Meridiana, Sky Europe, Air Baltic, Vueling, Air Canada, United Airlines, ecc.). Nel 2008, Alitalia ha ridefinito il proprio network operativo, focalizzandosi su Fiumicino come hub principale in Italia, il che ha significato l'incremento del numero di voli giornalieri, principalmente internazionali, sia di breve/medio che di lungo raggio.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 33.415.945 con una diminuzione del 4,0% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

Anno	PAX	Δ%
2000	25.879.089	
2001	25.135.317	-2,9%
2002	24.955.820	-0,7%
2003	25.809.828	3,4%
2004	27.608.482	7,0%
2005	28.208.033	2,2%
2006	29.726.374	5,4%
2007	32.479.839	9,3%
2008	34.815.717	7,2%

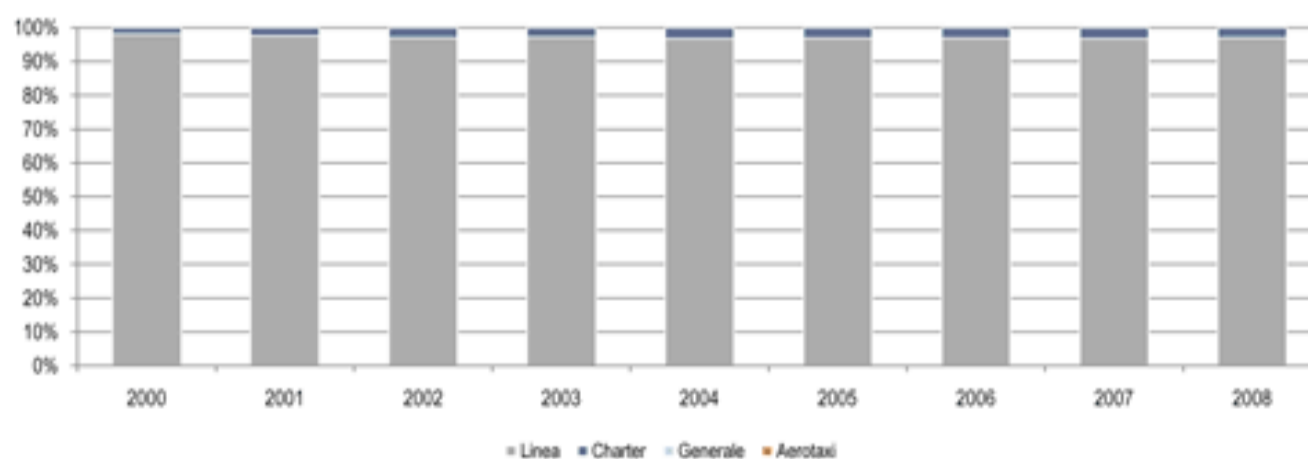
CAGR	3,8%
------	------



Tab.C.1.7.1 Passeggeri 2000-2008

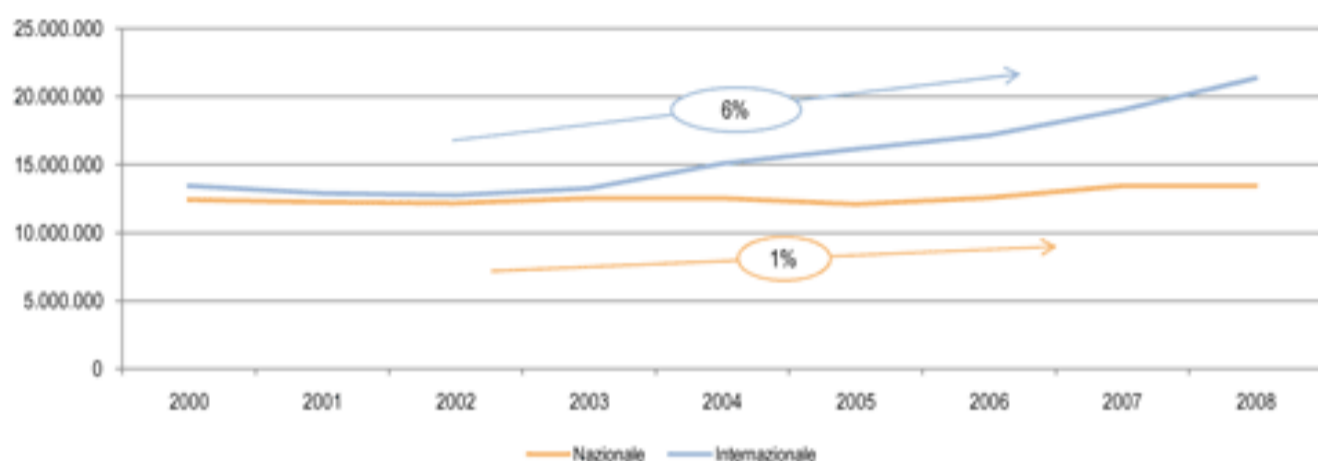
La percentuale di passeggeri trasportati con voli di linea è sempre stata vicina al 100%.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	98,0%	2,0%	0,0%	0,0%	100,0%
2001	97,6%	2,4%	0,0%	0,0%	100,0%
2002	97,1%	2,9%	0,0%	0,0%	100,0%
2003	97,2%	2,8%	0,0%	0,0%	100,0%
2004	96,7%	3,3%	0,0%	0,0%	100,0%
2005	96,8%	3,2%	0,0%	0,0%	100,0%
2006	96,9%	3,1%	0,0%	0,0%	100,0%
2007	96,8%	3,2%	0,0%	0,0%	100,0%
2008	97,1%	2,9%	0,0%	0,0%	100,0%



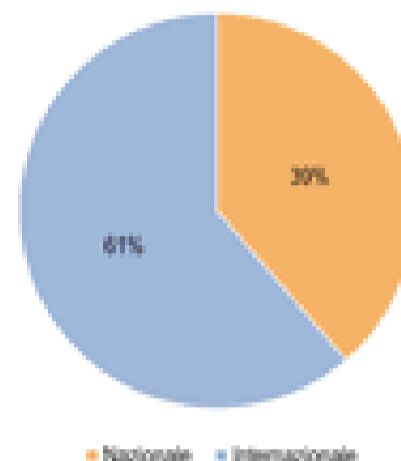
Tab.C.1.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	12.438.614		2000	13.440.475	
2001	12.226.282	-1,7%	2001	12.909.035	-4,0%
2002	12.187.993	-0,3%	2002	12.767.827	-1,1%
2003	12.528.324	2,8%	2003	13.281.504	4,0%
2004	12.535.966	0,1%	2004	15.072.516	13,5%
2005	12.080.111	-3,6%	2005	16.127.922	7,0%
2006	12.558.374	4,0%	2006	17.167.535	6,4%
2007	13.455.694	7,1%	2007	19.023.690	10,8%
2008	13.458.983	0,0%	2008	21.355.820	12,3%
CAGR	1,0%		CAGR	6,0%	



Tab.C.1.7.3 *Passeggeri 2000-2008*

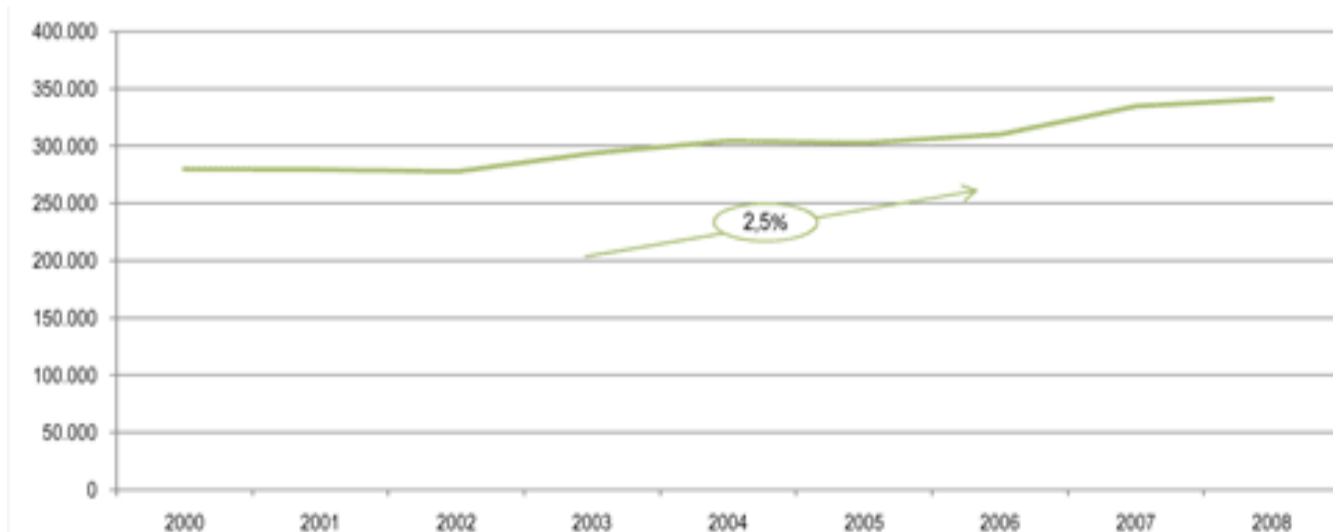
Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato il 39% del totale gestito dall'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

Fino al 2003 il traffico passeggeri nazionale ed internazionale hanno avuto lo stesso andamento, rimanendo su valori non troppo distanti. Dal 2004 in poi, mentre il traffico nazionale è rimasto pressoché costante con meno di 13,5 milioni nel 2008, il traffico internazionale è passato da 13 milioni a 21, di fatto partecipando all'incremento del traffico avuto nell'aeroporto per quasi la sua totalità.

Anno	MOV	Δ%
2000	279.633	
2001	279.252	-0,1%
2002	277.755	-0,5%
2003	293.790	5,8%
2004	304.517	3,7%
2005	302.853	-0,5%
2006	310.153	2,4%
2007	334.743	7,9%
2008	341.242	1,9%
CAGR	2,5%	



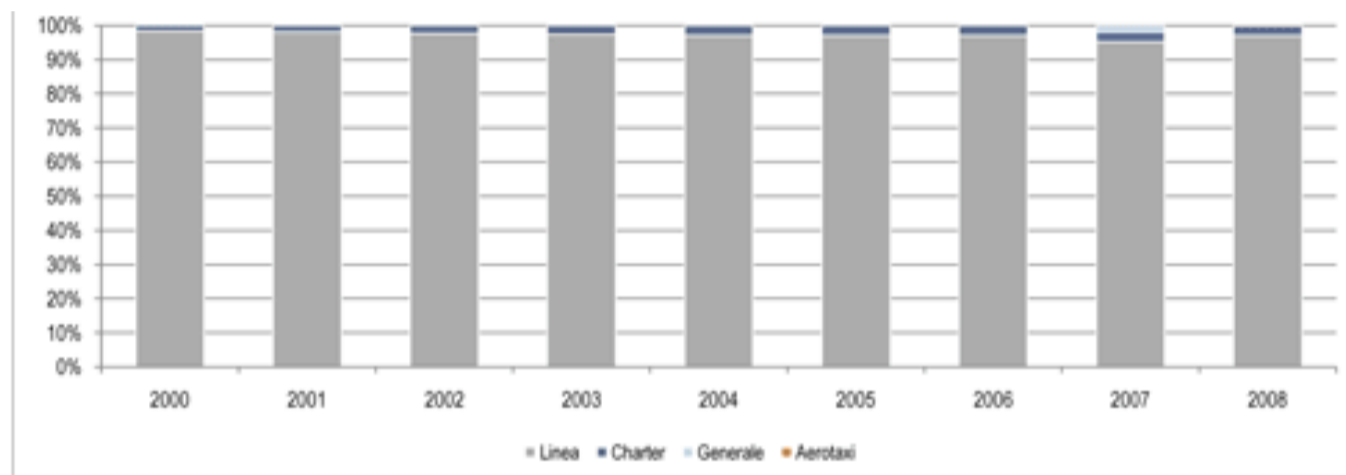
Tab.C.1.7.4 *Movimenti 2000-2008*

Movimenti

Il numero di movimenti ha registrato una leggera crescita, 2,5% annuo medio.

Anche in termini di movimenti, il traffico di linea ha avuto una percentuale vicina al 100%.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	98,3%	1,7%	0,0%	0,0%	100,0%
2001	98,1%	1,9%	0,0%	0,0%	100,0%
2002	97,6%	2,4%	0,0%	0,0%	100,0%
2003	97,4%	2,6%	0,0%	0,0%	100,0%
2004	97,1%	2,9%	0,0%	0,0%	100,0%
2005	97,0%	3,0%	0,0%	0,0%	100,0%
2006	97,1%	2,9%	0,0%	0,0%	100,0%
2007	95,2%	2,8%	0,0%	1,9%	100,0%
2008	97,1%	2,8%	0,1%	0,1%	100,0%

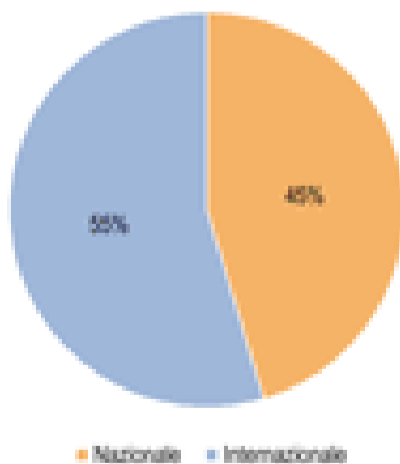


Tab.C.1.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

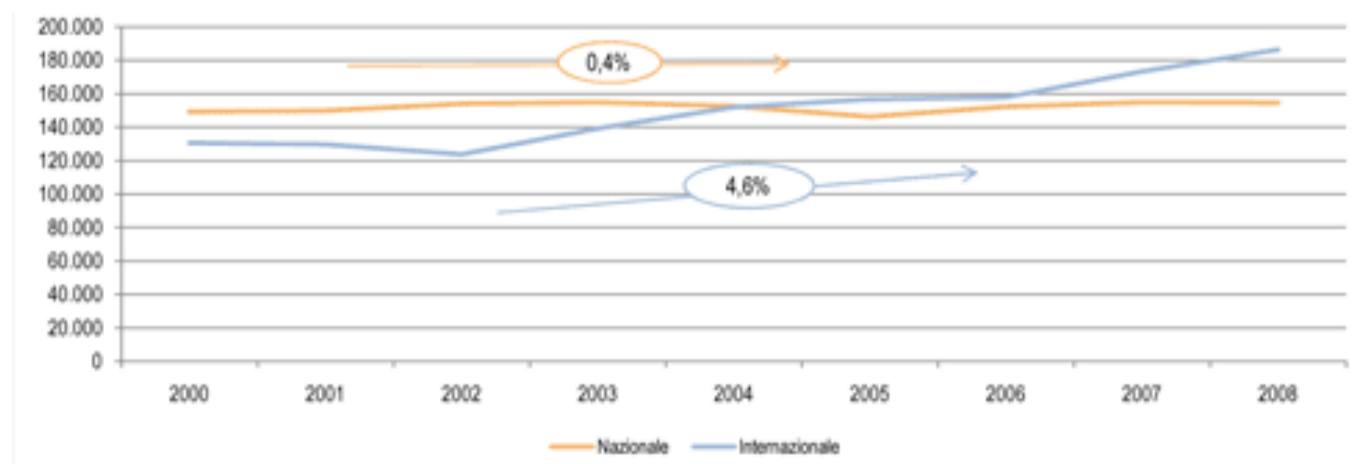
Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, fino al 2003 il numero di movimenti nazionali era in numero maggiore rispetto a quelli internazionali (154 mila e 139 mila nel 2003 rispettivamente, entrambi 152 mila nel 2004). Dal 2005 in poi il numero di movimenti internazionali ha superato quelli nazionali, arrivando a quota 186 mila nel 2008.

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	149.195		2000	130.438	
2001	149.697	0,3%	2001	129.555	-0,7%
2002	154.088	2,9%	2002	123.667	-4,5%
2003	154.756	0,4%	2003	139.034	12,4%
2004	152.515	-1,4%	2004	152.002	9,3%
2005	146.151	-4,2%	2005	156.702	3,1%
2006	152.085	4,1%	2006	157.980	0,8%
2007	154.997	1,9%	2007	173.180	9,6%
2008	154.465	-0,3%	2008	186.265	7,6%
CAGR	0,4%		CAGR	4,6%	

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta il 45% del totale dell'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

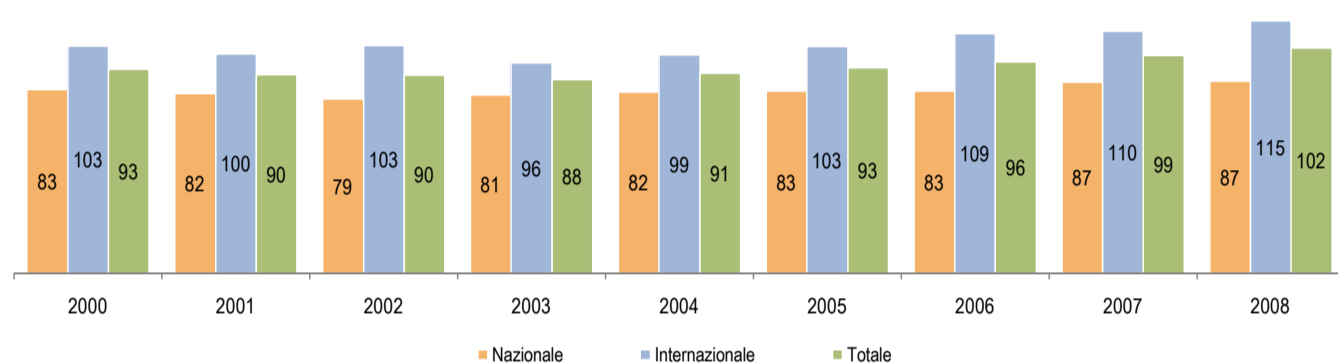


Tab.C.1.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	83	103	93
2001	82	100	90
2002	79	103	90
2003	81	96	88
2004	82	99	91
2005	83	103	93
2006	83	109	96
2007	87	110	99
2008	87	115	102
CAGR	0,6%	1,3%	1,2%

Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

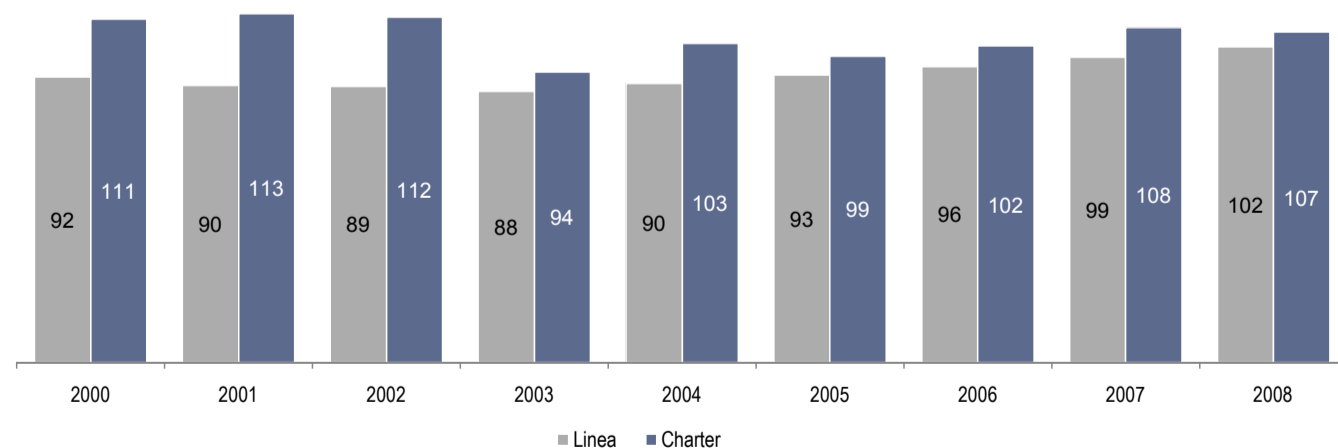
La crescita del numero di passeggeri per volo nazionale è stata leggera, passando dagli 83 del 2000 agli 87 del 2008. Per il traffico internazionale la crescita è stata maggiore, da 103 a 115, con un CAGR dell' 1,3%.



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

Anno	LINEA	CHARTER
2000	92	111
2001	90	113
2002	89	112
2003	88	94
2004	90	103
2005	93	99
2006	96	102
2007	99	108
2008	102	107
CAGR	1,3%	-0,5%

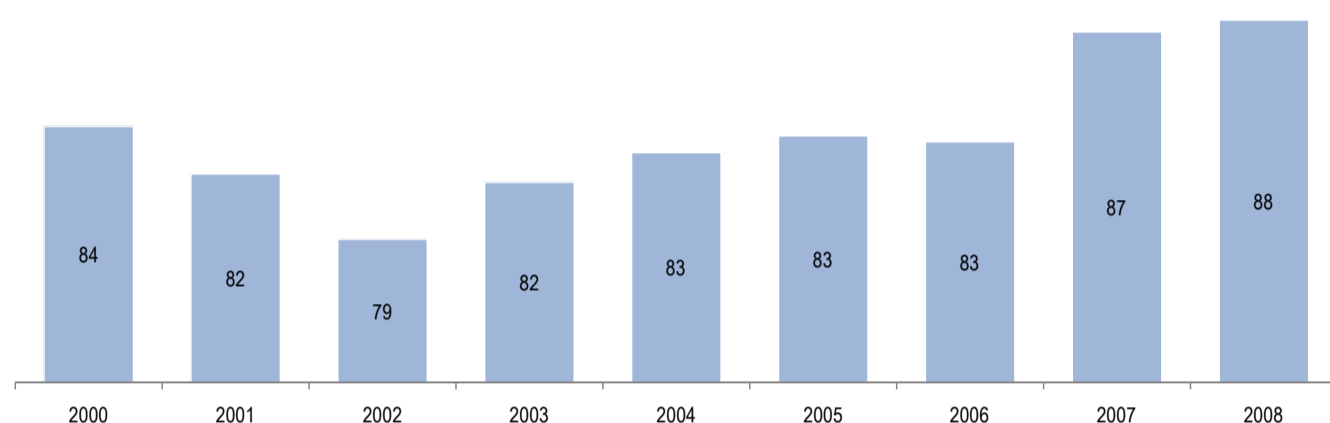
I voli charter hanno avuto un numero passeggeri medi maggiore rispetto al traffico di linea, subendo una leggera flessione negli anni. I voli di linea, invece, hanno aumentato il numero medio di passeggeri trasportati di quasi 10 unità nel periodo 2000-2008.



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

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

Anno	LINEA Naz
2000	84
2001	82
2002	79
2003	82
2004	83
2005	83
2006	83
2007	87
2008	88
CAGR	0,6%

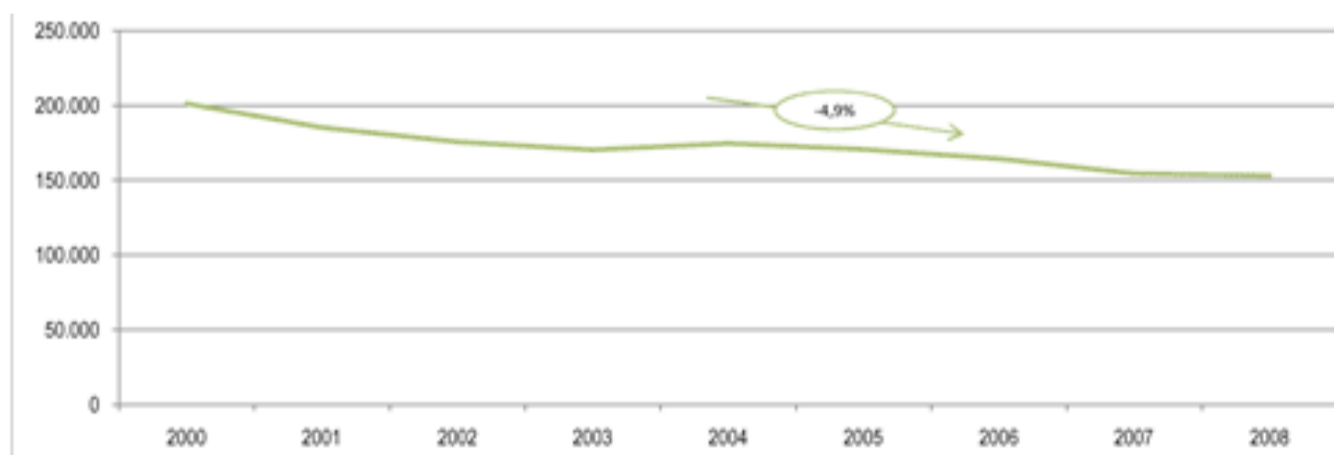


Tab.C.1.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Traffico cargo

Il traffico cargo ha registrato una leggera ma costante riduzione, passando da 201 mila tonnellate gestite nel 2000 alle 153 mila del 2008. Tale traffico è gestito principalmente dai vettori Express Courier, DHL, TNT e UPS che negli anni.

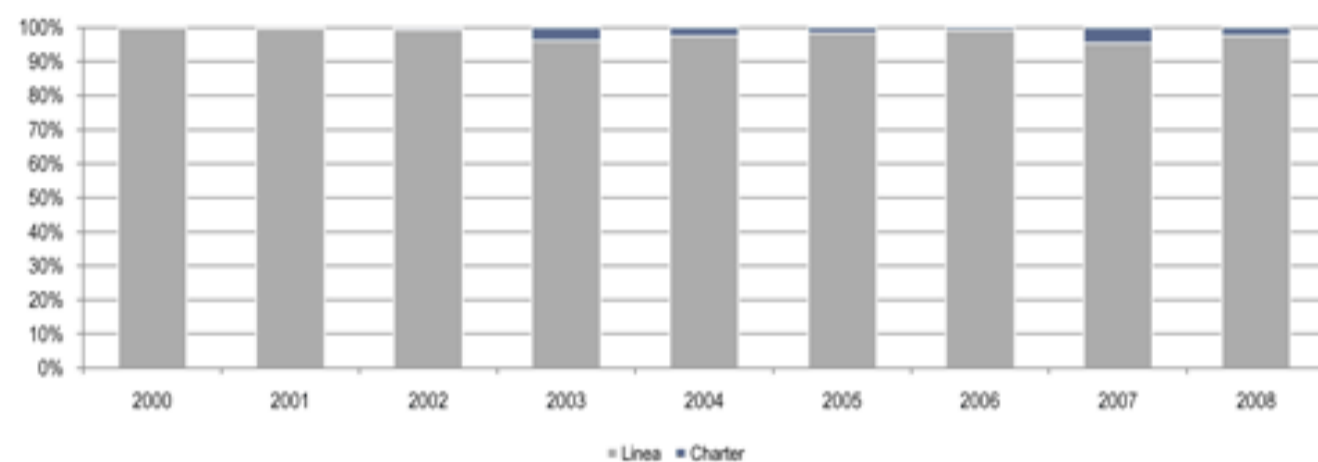
Anno	TONS	Δ%
2000	201.364	
2001	185.259	-8,0%
2002	175.722	-5,1%
2003	170.304	-3,1%
2004	174.659	2,6%
2005	170.798	-2,2%
2006	164.385	-3,8%
2007	154.444	-6,0%
2008	153.022	-0,9%
CAGR	-3,4%	



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

Anno	Linea	Charter
2000	99,8%	0,2%
2001	99,7%	0,3%
2002	99,3%	0,7%
2003	96,2%	3,8%
2004	97,5%	2,5%
2005	98,4%	1,6%
2006	99,1%	0,9%
2007	95,4%	4,6%
2008	97,6%	2,4%

Il traffico cargo è stato trasportato con voli di linea per la sua totalità.

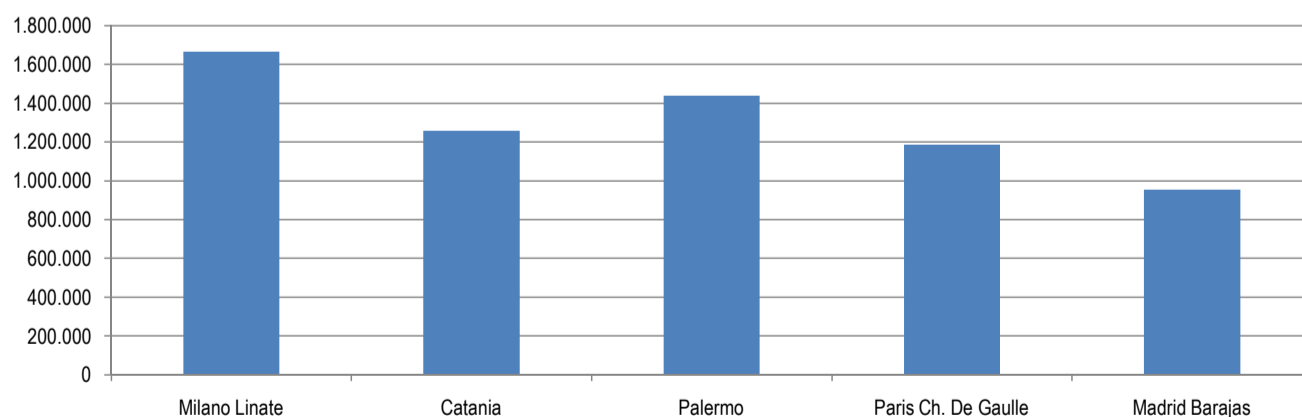


Tab.C.1.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Spagna	1.233.183	1.279.387	1.362.290	1.354.414	1.619.985	1.861.672	2.220.372	
Germania	1.071.589	1.039.543	1.083.920	1.246.548	1.617.948	1.730.547	2.003.776	

Principali O-D

Con l'estero, i principali Paesi per traffico passeggeri sono stati la Spagna e la Germania.



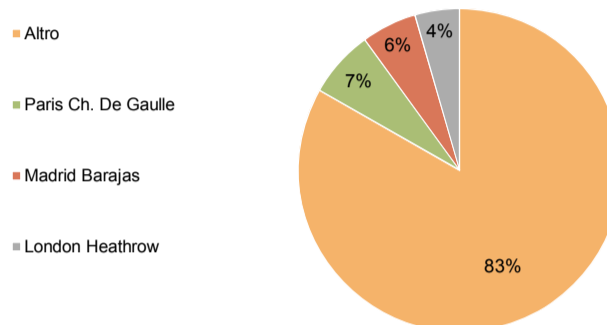
Tab.C.1.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

Due tratte superano il milione di passeggeri nel 2008, quelle con Parigi CDG e Madrid, con la differenza che la prima delle due è rimasta costante nel tempo mentre la seconda ha superato la quota del milione solo nel 2006.



Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									17.777.909
Paris Ch. De Gaulle				1.196.138	1.312.804	1.242.560	1.272.861	1.224.612	1.437.857
Madrid Barajas				818.551	866.667	958.126	1.120.700	1.130.297	1.186.732
London Heathrow				922.417	1.092.816	1.114.903	954.268	911.748	953.322

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.



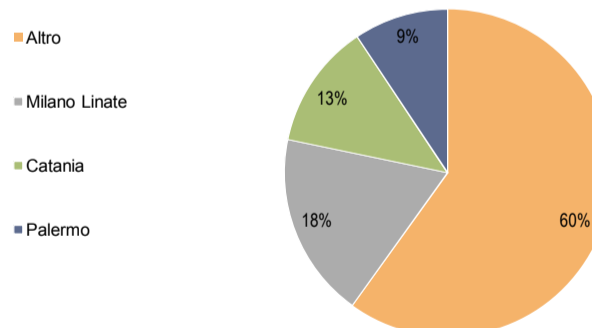
Tab.C.1.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

Essendoci un notevole numero di destinazioni internazionali, la tratta maggiore (Parigi CDG) rappresenta solo il 7% del totale del traffico internazionale di linea.

Il traffico da Fiumicino verso destinazioni nazionali si dirige essenzialmente verso Milano Linate (18%), Catania (13%) e Palermo (9%). La prima si attesta sui 2,5 milioni, la seconda a poco più di 1,5 milioni e la terza a 1,2 milioni. Tutte le tratte analizzate hanno registrato un traffico costante negli anni.

Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									8.063.155
Milano Linate				2.445.658	2.555.250	2.418.816	2.389.588	2.420.114	2.470.676
Catania				1.395.759	1.413.988	1.367.764	1.370.048	1.458.826	1.666.670
Palermo				1.129.059	1.147.196	1.107.783	1.174.595	1.169.826	1.258.482

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.C.1.7.14 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008



Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	12.932.752	12.326.460	12.055.956	12.591.374	14.188.357	15.255.853	16.262.064	18.014.184	20.366.939
			-4,7%	-2,2%	4,4%	12,7%	7,5%	6,6%	10,8%	13,1%
	Nazionale	12.428.082	12.208.682	12.164.324	12.503.979	12.508.129	12.058.360	12.536.785	13.433.336	13.430.078
			-1,8%	-0,4%	2,8%	0,0%	-3,6%	4,0%	7,2%	0,0%
	TOT	25.360.834	24.535.142	24.220.280	25.095.353	26.696.486	27.314.213	28.798.849	31.447.520	33.797.017
			-3,3%	-1,3%	3,6%	6,4%	2,3%	5,4%	9,2%	7,5%
Charter	Internazionale	507.723	582.575	711.871	690.130	884.159	872.069	905.471	1.009.506	988.881
			14,7%	22,2%	-3,1%	28,1%	-1,4%	3,8%	11,5%	-2,0%
	Nazionale	10.532	17.600	23.669	24.345	27.837	21.751	21.589	22.358	28.905
			67,1%	34,5%	2,9%	14,3%	-21,9%	-0,7%	3,6%	29,3%
	TOT	518.255	600.175	735.540	714.475	911.996	893.820	927.060	1.031.864	1.017.786
			15,8%	22,6%	-2,9%	27,6%	-2,0%	3,7%	11,3%	-1,4%
Aerotaxi	Internazionale	0	0	0	0	0	0	122	166	255
									36,1%	53,6%
	Nazionale	0	0	0	0	0	0	20	103	172
									415,0%	67,0%
	TOT	0	0	0	0	0	142	269	427	
								89,4%	58,7%	
Generale	Internazionale									
	Nazionale									
	TOT							323	186	487
									-42,4%	161,8%
TOT	Internazionale	13.440.475	12.909.035	12.767.827	13.281.504	15.072.516	16.127.922	17.167.657	19.023.856	21.356.075
			-4,0%	-1,1%	4,0%	13,5%	7,0%	6,4%	10,8%	12,3%
	Nazionale	12.438.614	12.226.282	12.187.993	12.528.324	12.535.966	12.080.111	12.558.394	13.455.797	13.459.155
			-1,7%	-0,3%	2,8%	0,1%	-3,6%	4,0%	7,1%	0,0%
	25.879.089	25.135.317	24.955.820	25.809.828	27.608.482	28.208.033	29.726.374	32.479.839	34.815.717	
		-2,9%	-0,7%	3,4%	7,0%	2,2%	5,4%	9,3%	7,2%	

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	126.499	124.871	118.045	132.919	144.475	149.160	150.201	164.733	178.119
			-1,3%	-5,5%	12,6%	8,7%	3,2%	0,7%	9,7%	8,1%
	Nazionale	148.467	149.060	153.122	153.256	151.205	144.667	150.807	153.917	153.083
			0,4%	2,7%	0,1%	-1,3%	-4,3%	4,2%	2,1%	-0,5%
	TOT	274.966	273.931	271.167	286.175	295.680	293.827	301.008	318.650	331.202
			-0,4%	-1,0%	5,5%	3,3%	-0,6%	2,4%	5,9%	3,9%
Charter	Internazionale	3.939	4.684	5.622	6.115	7.527	7.542	7.779	8.447	8.146
			18,9%	20,0%	8,8%	23,1%	0,2%	3,1%	8,6%	-3,6%
	Nazionale	728	637	966	1.500	1.310	1.484	1.278	1.080	1.382
			-12,5%	51,6%	55,3%	-12,7%	13,3%	-13,9%	-15,5%	28,0%
	TOT	4.667	5.321	6.588	7.615	8.837	9.026	9.057	9.527	9.528
			14,0%	23,8%	15,6%	16,0%	2,1%	0,3%	5,2%	0,0%
Aerotaxi	Internazionale	-	-	-	-	-	-	21	60	104
									185,7%	73,3%
	Nazionale	-	0	0	0	0	0	14	45	137
									221,4%	204,4%
	TOT	0	0	0	0	0	35	105	241	
								200,0%	129,5%	
Generale	Internazionale									
	Nazionale									
	TOT							53	6.461	271
									12090,6%	-95,8%
TOT	Internazionale	130.438	129.555	123.667	139.034	152.002	156.702	158.001	173.240	186.369
			-0,7%	-4,5%	12,4%	9,3%	3,1%	0,8%	9,6%	7,6%
	Nazionale	149.195	149.697	154.088	154.756	152.515	146.151	152.099	155.042	154.602
			0,3%	2,9%	0,4%	-1,4%	-4,2%	4,1%	1,9%	-0,3%
	279.633	279.252	277.755	293.790	304.517	302.853	310.153	334.743	341.242	
		-0,1%	-0,5%	5,8%	3,7%	-0,5%	2,4%	7,9%	1,9%	

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	156.923	136.872	130.691	120.927	127.746	127.619	123.488	120.629	132.662
			-12,8%	-4,5%	-7,5%	5,6%	-0,1%	-3,2%	-2,3%	10,0%
	Nazionale	44.121	47.847	43.864	42.904	42.591	40.421	39.440	26.759	16.709
			8,4%	-8,3%	-2,2%	-0,7%	-5,1%	-2,4%	-32,2%	-37,6%
	TOT	201.044	184.719	174.555	163.831	170.337	168.040	162.928	147.388	149.371
			-8,1%	-5,5%	-6,1%	4,0%	-1,3%	-3,0%	-9,5%	1,3%
Charter	Internazionale	274	494	1.140	6.409	4.297	2.693	1.426	5.672	2.493
			79,9%	130,9%	462,2%	-33,0%	-37,3%	-47,0%	297,8%	-56,0%
	Nazionale	46	46	27	64	25	65	31	1.384	1.158
			0,9%	-41,3%	137,0%	-60,9%	160,0%	-52,3%	4364,5%	-16,3%
	TOT	320	540	1.167	6.473	4.322	2.758	1.457	7.056	3.651
			68,7%	116,3%	454,7%	-33,2%	-36,2%	-47,2%	384,3%	-48,3%
	Internazionale	157.198	137.365	131.831	127.336	132.043	130.312	124.914	126.301	135.155
			-12,6%	-4,0%	-3,4%	3,7%	-1,3%	-4,1%	1,1%	7,0%
	Nazionale	44.167	47.893	43.891	42.968	42.616	40.486	39.471	28.143	17.867
			8,4%	-8,4%	-2,1%	-0,8%	-5,0%	-2,5%	-28,7%	-36,5%
	TOT	201.364	185.259	175.722	170.304	174.659	170.798	164.385	154.444	153.022
			-8,0%	-5,1%	-3,1%	2,6%	-2,2%	-3,8%	-6,0%	-0,9%

Tab.C.17.15 Allegato

C.2 | Aeroporto "G.B. Pastine" di Roma-Ciampino





G.B. Pastine

Roma - Ciampino



SEDIME (ha)

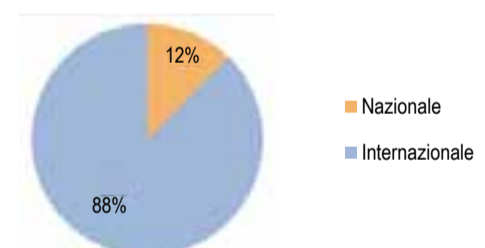
area civile
133

area militare
95

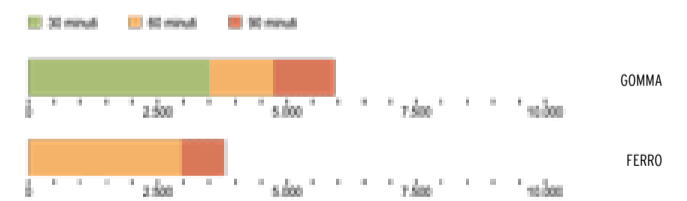
PISTE (num)
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)
4.800.000

RIPARTIZIONE PAX 2008



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



TERMINAL

superficie (mq)
20.950

dotazione per passeggero (mq)
12,4

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto di Ciampino con l'Aeroporto intercontinentale Leonardo da Vinci di Fiumicino, forma il sistema aeroportuale di Roma: il maggiore in Italia per movimento passeggeri annuo (circa 40 milioni nel 2008).

Dal 2001, con l'avvento dei vettori low-cost, il volume di traffico dell'aeroporto è più che quintuplicato, in assenza di una pianificazione organica.

Ciampino assorbe la maggior parte del traffico delle compagnie low cost (Ryanair, easyJet, Wizz Air) verso alcune destinazioni nazionali (Alghero, Cagliari, Milano Orio, Trapani, Venezia-Treviso) e verso le principali città europee, quali Londra, Barcellona, Parigi, Madrid, Francoforte, Bruxelles, Berlino, Dublino. E' utilizzato, inoltre, dagli express-courier e dalle attività di Aviazione Generale.

Il volume di traffico di quello che è il secondo scalo romano, è stato di 4.815.717 passeggeri nel 2008, con un calo complessivo del 11,31% rispetto al 2007, dovuto all'Ordinanza Enac 14/2007 che, su richiesta del Comune di Ciampino, ha imposto la riduzione da 138 a 100 movimenti aerei giornalieri massimi.

Le problematiche di inquinamento acustico e la saturazione della capacità delle infrastrutture impongono oramai da tempo ad avviare il processo di localizzazione di Ciampino, e suggeriscono la trasformazione del ruolo dello scalo in city airport, con tratte principalmente domestiche, per un'utenza di nicchia, con orario di apertura dello scalo ridotto rispetto all'attuale.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L' Aeroporto di Ciampino, è situato per i 3/4 nel territorio del Comune di Roma e per il resto nel Comune di Ciampino. E' posto lungo la via Appia Nuova, ad un'altitudine di 130 m. s.l.m., a 15 km dal centro di Roma, in direzione sud-est, nelle vicinanze del Grande Raccordo Anulare (GRA) e delle autostrade Roma-Napoli e Roma-L'Aquila.

L'aeroporto di Roma-Ciampino nacque come aeroscalo nel 1916, per poi divenire aeroporto militare aperto al traffico civile negli anni 30 e, dalla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino inaugurato nel 1961, è stato per decenni una base militare aperta al traffico civile (soprattutto charter), scalo preferito in termini di praticità per la maggior parte dei capi di stato e personalità in visita a Roma e in Italia, con un volume di traffico aereo mai superiore ai 15.000 movimenti aerei annui. Attualmente è in corso il passaggio definitivo dal demanio militare a quello civile.

Il sedime attuale dello scalo è di 228 ettari delimitato a nord dall'Ippodromo delle Capanelle, ad ovest da insediamenti a carattere misto, che hanno saturato la esigua fascia tra l'aeroporto e la Via Appia; a sud dalla SP 127 - Strada dei Laghi; a est dall'abitato residenziale di Ciampino.

LIMITI E VINCOLI

Il limite dell'aeroporto deriva dalla sua collocazione all'interno della conurbazione metropolitana di Roma, in un'area che, tra il 1960 e il 1980, ha raggiunto la sua massima espansione urbanistica, grazie anche a macroscopici fenomeni di abusivismo edilizio (successivamente condonati), che hanno consentito di realizzare l'edificato quasi a ridosso della pista di volo. Non solo limiti fisici all'espansione, ma anche forti riduzioni dovute all'inquinamento acustico prodotto nelle zone residenziali, limitano il numero di voli giornalieri da e per lo scalo.

ACCESSIBILITA' E SOSTA

L'aeroporto è raggiungibile da Roma attraverso la

via Appia Nuova in direzione dei Castelli Romani.

Dall'aeroporto di Fiumicino attraverso l'autostrada Fiumicino-Roma, il Grande Raccordo Anulare e poi la via Appia Nuova. Dalle Autostrade A1 (Roma-Bologna) e A24 (Roma - L'Aquila), è raggiungibile sempre attraverso il Grande Raccordo Anulare e la via Appia Nuova.

TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione di Ciampino ha una superficie di 20.950 mq e si sviluppa su 3 livelli.

Al piano terra ospita l'area partenze e l'area arrivi. Vi si trovano, infatti, 31 banchi check-in dai quali si accede, superati i varchi di sicurezza, a 20 gate divisi per area Schengen ed extra Schengen.

Sono presenti i principali servizi di supporto ai passeggeri: bar, ristorante, parafarmacia, l'ufficio cambio, la banca, questa ultima situata al livello superiore dell'aerostazione a cui si può accedere tramite ascensore o scale dall'area accettazione. Immediatamente davanti all'aerostazione sono presenti parcheggi a pagamento per auto e moto per un totale di 1.220 posti disponibili per i passeggeri e 279 posti per gli addetti.

L'aerostazione di Ciampino fornisce bassi livelli di servizio in relazione ai flussi dei passeggeri cresciuti notevolmente in pochi anni.

INFRASTRUTTURE AIRSIDE

L'aeroporto di Ciampino dispone di un'unica pista, orientamento 15/33, della lunghezza di 2.200x45 (m) in macadam bituminoso con testate in cls, resistenza SIWL 77. Il Terminal passeggeri è ubicato ad Ovest della pista in posizione centrale rispetto ad essa ed è prospiciente l'Apron Sud, uno dei tre piazzali di sosta al servizio dell'infrastruttura. Gli altri due sono a Nord del terminal: Apron Ovest ed Apron Est.

La pista 15 è utilizzata come preferenziale per atterraggi e decolli e può accogliere atterraggi anche in condizioni meteo non ottimali grazie alla strumentazione con la quale è equipaggiata, ci si riferisce la sistema ILS (CAT I) che assiste gli aeromobili in fase di avvicinamento.

CRITICITA' E INDICAZIONI GIA' FORMULATE PER SVILUPPI FUTURI

Dal 2000 ad oggi il traffico aereo sullo scalo di Ciampino è aumentato in modo significativo, e con esso è anche aumentato l'impatto sulle aree limitrofe all'aeroporto sviluppatesi successivamente allo stesso.

Tutto ciò sta provocando alcune problematiche cui le Amministrazioni locali e gli Enti interessati stanno cercando di ovviare, studiando procedure specifiche per le operazioni; la tematica è ancora oggi aperta e più che mai accesa.

Nel marzo 2009 il Cristal (Centro Regionale Infrastrutture Sistemi Trasporto Aereo), ha presentato i risultati di una simulazione dalla quale è emerso che il numero massimo di movimenti aerei giornalieri compatibili con la tutela della salute dei cittadini sarebbe pari a 60, a fronte dei 162 medi attuali. Tale studio del Cristal, includendo anche una parte di voli in fascia notturna, è tuttavia soltanto uno dei possibili scenari di riconfigurazione dell'aeroporto.

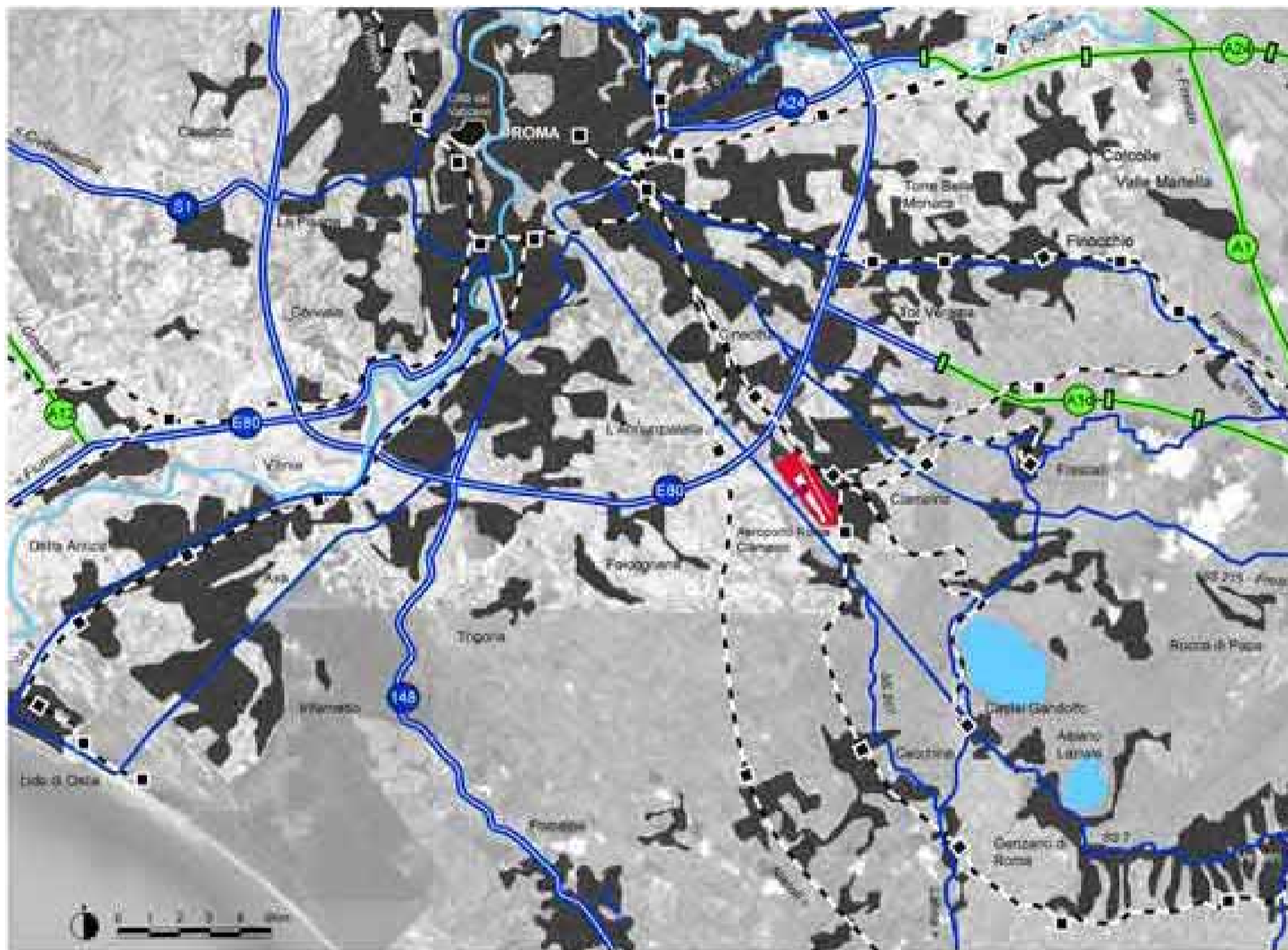
Nella risoluzione della problematica bisognerà inoltre tenere conto anche delle necessità delle compagnie aeree operanti sullo scalo che non ammetterebbero restrizioni operative sullo scalo.

GESTIONE AEROPORTUALE

La Società AdR Spa gestisce l'Aeroporto in regime di gestione totale quarantennale in virtù di una legge speciale (L. n. 775/73; L. n. 985/77; L. n. 359/92 n.2820 del 26/06/1974).



C.2.2.1 Inquadramento territoriale



LEGENDA

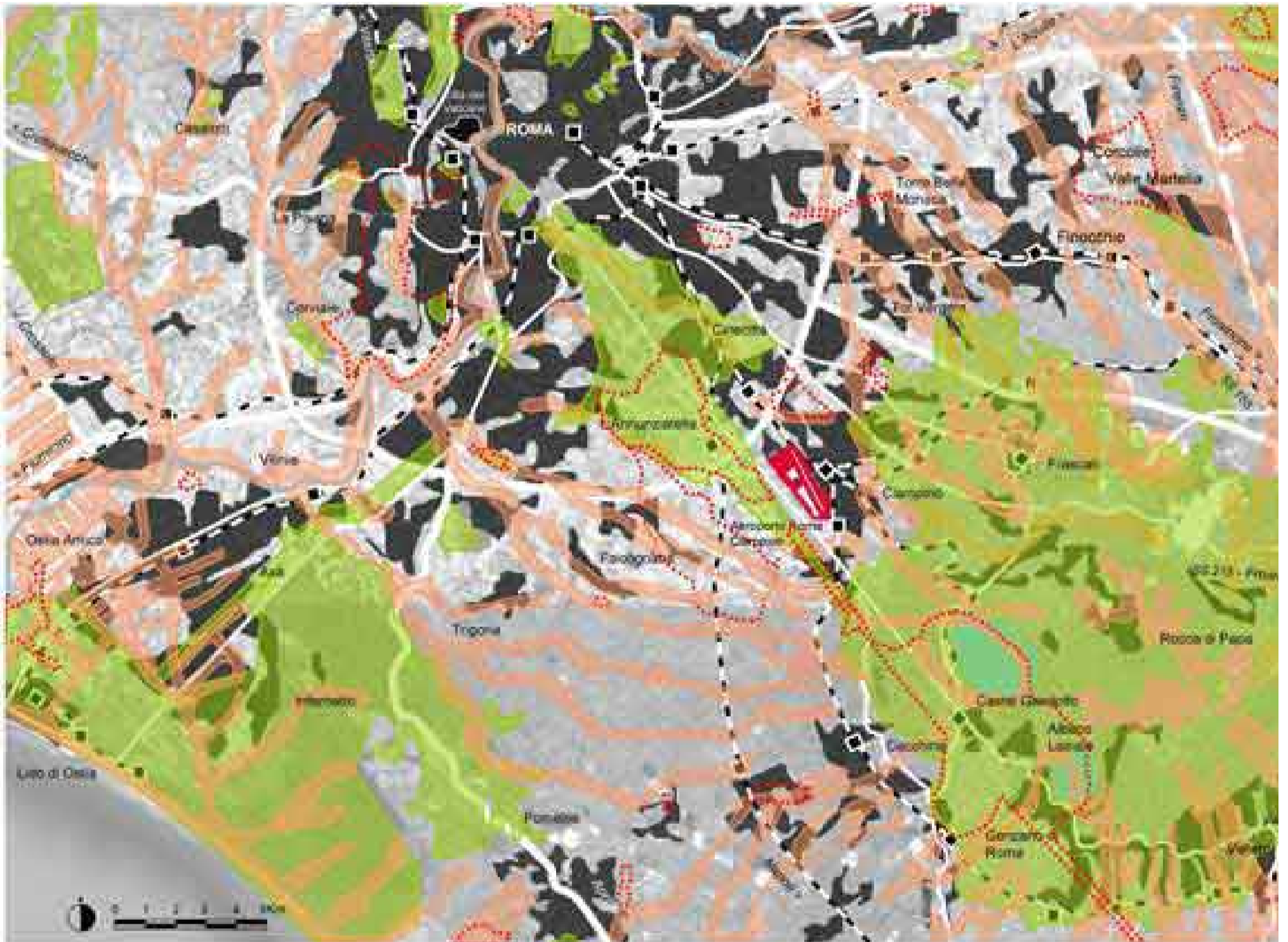
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Altre infrastrutture aeroportuali
- Infrastruttura portuale
- Altri nodi infrastrutturali (interporto, autoporto, ecc...)
- Autostrada per mobilità nazionale
- Casello autostradale
- Autostrada per mobilità locale o altra infrastruttura a scorrimento veloce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



Inquadramento territoriale

L' Aeroporto di Ciampino, è situato per i 3/4 nel territorio del Comune di Roma e per il resto nel Comune di Ciampino. E' posto lungo la via Appia Nuova, ad un'altitudine di 130 m. s.l.m., a 15 km dal centro di Roma, in direzione sud-est, nelle vicinanze del Grande Raccordo Anulare (GRA) e delle autostrade Roma-Napoli e Roma-L'Aquila.

Il sedime attuale dello scalo è delimitato a nord dall'Ippodromo delle Capanelle, ad ovest da insediamenti a carattere misto, che hanno saturato la esigua fascia tra l'aeroporto e la Via Appia; a sud dalla SP 127 - Strada dei Laghi; a est dall'abitato residenziale di Ciampino.



LEGENDA

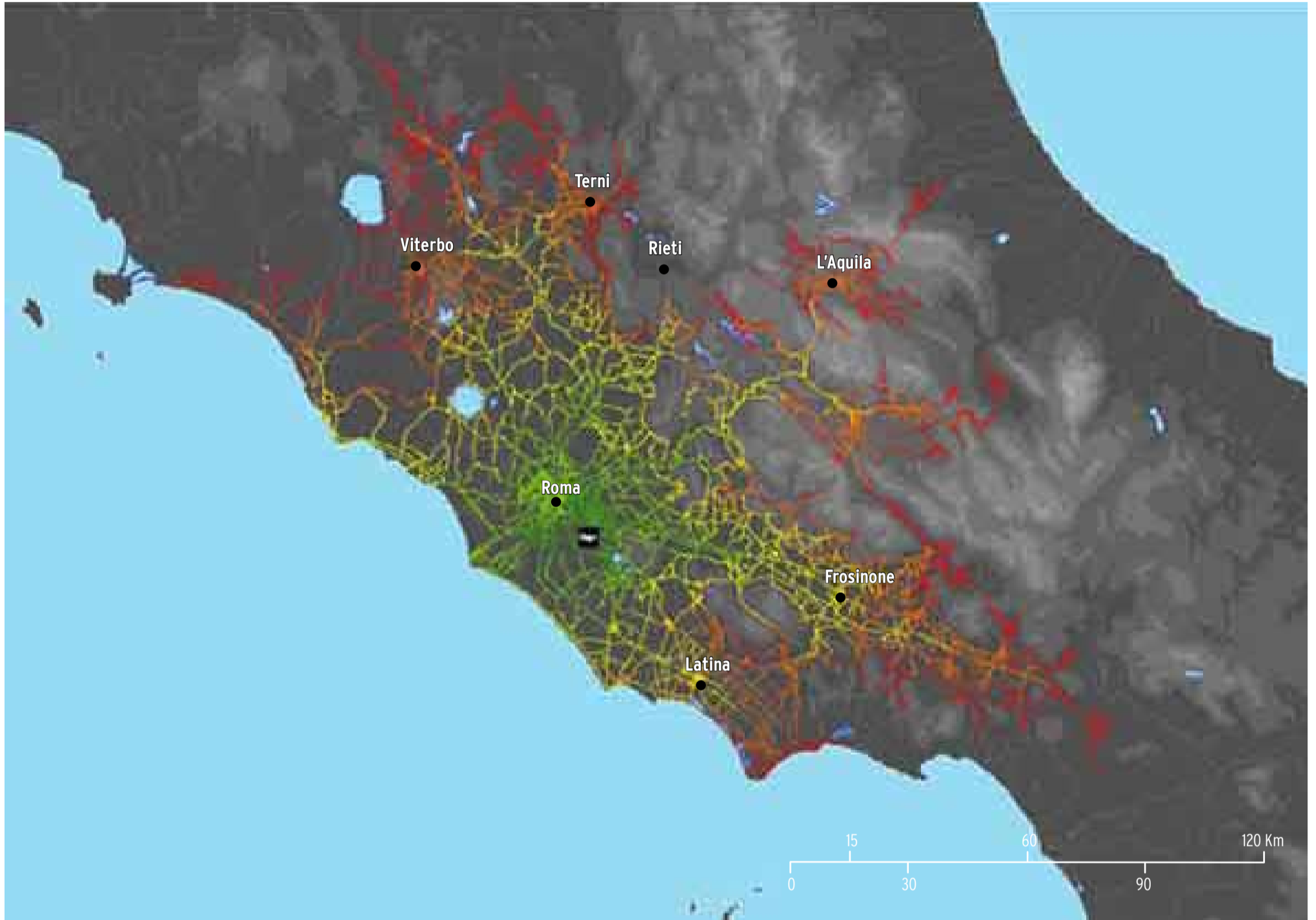
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile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

Limiti e vincoli

Il limite dell'aeroporto deriva dalla sua collocazione all'interno della conurbazione metropolitana di Roma, in un'area che, tra il 1960 e il 1980 ha raggiunto la sua massima espansione urbanistica, grazie anche a macroscopici fenomeni di abusivismo edilizio (successivamente condonati), che hanno consentito di realizzare l'edificato quasi a ridosso della pista di volo. Non solo limiti fisici all'espansione, ma anche forti riduzioni dovute all'inquinamento acustico prodotto nelle zone residenziali, limitano il numero di voli giornalieri da e per lo scalo.

C.2.3 Bacino di traffico

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



LEGENDA ISOCRONE



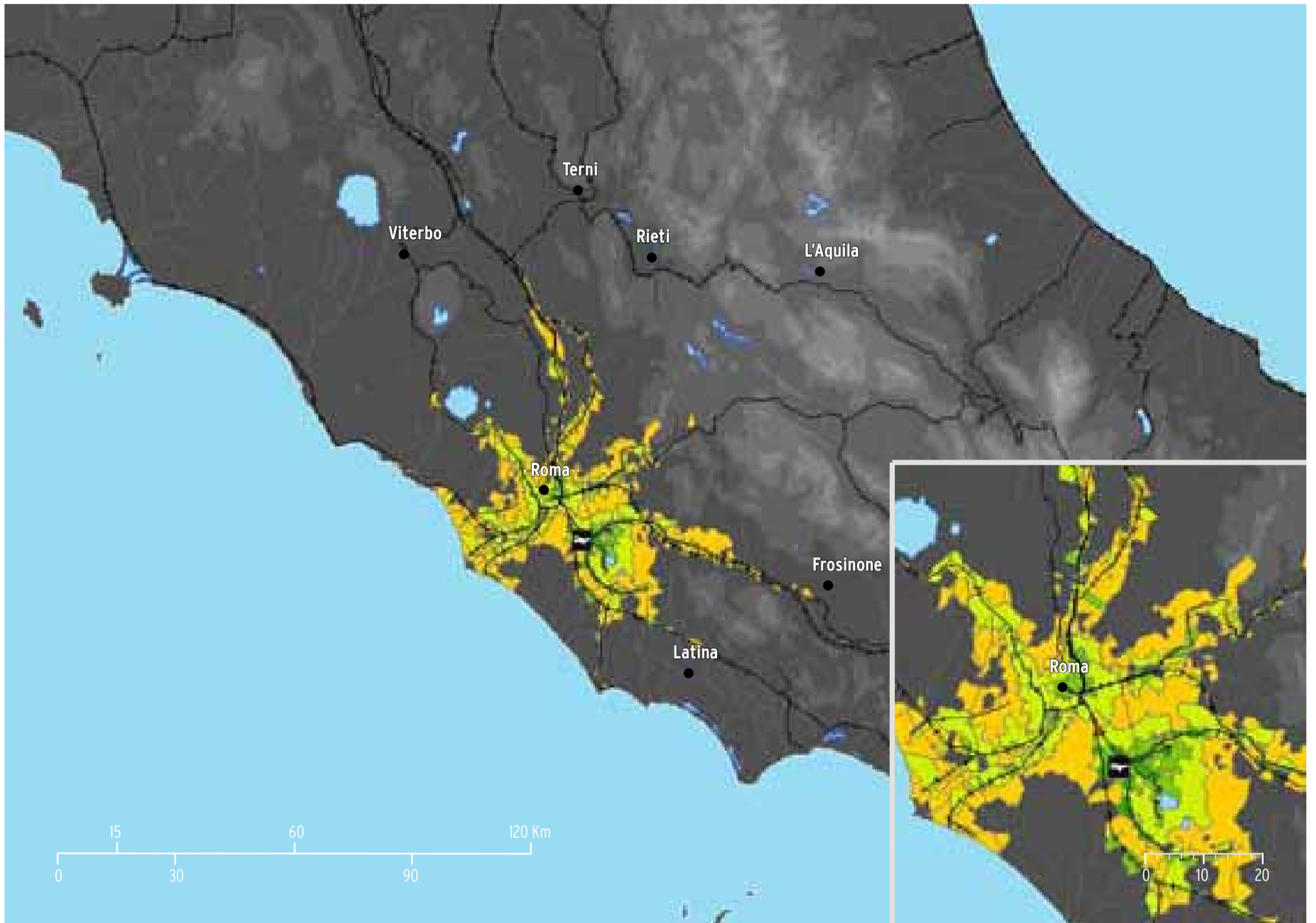
LEGENDA RETI



Modalità gomma

Dall'andamento delle isocrone relative all'aeroporto di Roma Ciampino si nota come la presenza di una forte infrastrutturazione di livello superiore, costituita dalle Autostrade A1 (Autostrada del Sole Milano-Napoli), A24 (autostrada dei Parchi Roma-L'Aquila-Teramo) e dal Grande Raccordo Anulare, permetta un'accessibilità simmetrica a nord e a sud della città di Roma. Tali caratteristiche fanno sì che circa 6.000.000 di residenti possano raggiungere l'aeroporto in un tempo inferiore ai 90', dei quali il 60% (circa 3.570.000 persone) in meno di 30', il 20% (pari a circa 1.150.000 persone) in un tempo compreso tra i 30' e i 60' e il 20% (equivalente a circa 1.160.000 abitanti) in una fascia compresa tra i 60' e i 90' (dati popolazione ISTAT 2008). Per quanto riguarda gli addetti si contano circa 1.300.000 unità (70%) comprese nella prima macro-fascia (0-30'), circa 260.000 (14%) nella seconda (30'-60'), e oltre 300.000 (16%) nella terza (60'-90') (dato ISTAT 2001). La superficie territoriale risulta inversamente distribuita rispetto al numero di residenti e di addetti, si ha infatti che il 14% della superficie totale (circa 2.800 kmq su 19.900 kmq) ricade nella prima fascia, il 32% (circa 6.300 kmq) nella seconda e il 54% (circa 10.800 kmq) 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 utilizzata è quella di Ciampino posta sulla linea ferroviaria che porta da un lato verso Frosinone e dall'altro verso l'area metropolitana di Roma. Il limite dell'isocrona raggiunge a sud i Comuni di Anzio e Latina, Vicovaro ad est e Civita Castellana e Bracciano a Nord, mentre nell'intervallo dei 30 minuti rientrano i Comuni di Roma, Velletri e infine Valmontone. La presenza della linea ad alta velocità fa sì che le isocrone subiscano un allungamento in direzione nord, verso Firenze, e in direzione sud, verso Napoli. La vicinanza con la Capitale fa sì che possano raggiungere la stazione di riferimento in meno di 30' circa 3.000.000 di abitanti (pari al 79% dei residenti ad un'ora dall'aeroporto), mentre circa 800.000 (pari al restante 21%) impiega un tempo compreso tra i 30' e i 60' (dato popolazione ISTAT 2008). La presenza di addetti vede nella prima macro-fascia (0-30') circa 1.150.000 unità (pari all'86%) e nella seconda (30'-60') circa 200.000 (pari al 14%) (dato ISTAT 2001). La distribuzione territoriale è invece più omogenea fra le macrofasce; la prima (0-30') ricopre una superficie di circa 1.600 kmq (pari al 44%), mentre la seconda (30'-60') si estende su circa 2.000 kmq (pari al 56%).

C.2.4 Stato attuale dell'aeroporto



AEROPORTO "G.B. PASTINE" DI ROMA - CIAMPINO (LIRA)

AREA PIAZZALE (mq)

--

AREA TERMINAL (mq)

20.950

GATES

20

STAND TOTALI

41

STAND AVIAZIONE GENERALE

29

PARCHEGGI

1.220

PISTA 1

STRUMENTAZIONE RWY 15
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

LUNGHEZZA 15 (m)

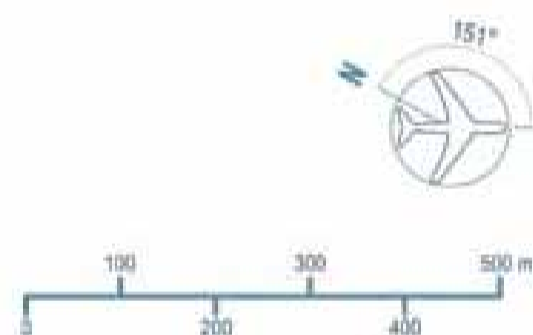
2.200

LUNGHEZZA 33 (m)

2.200

LARGHEZZA (m)

47



Stato attuale dell'aeroporto

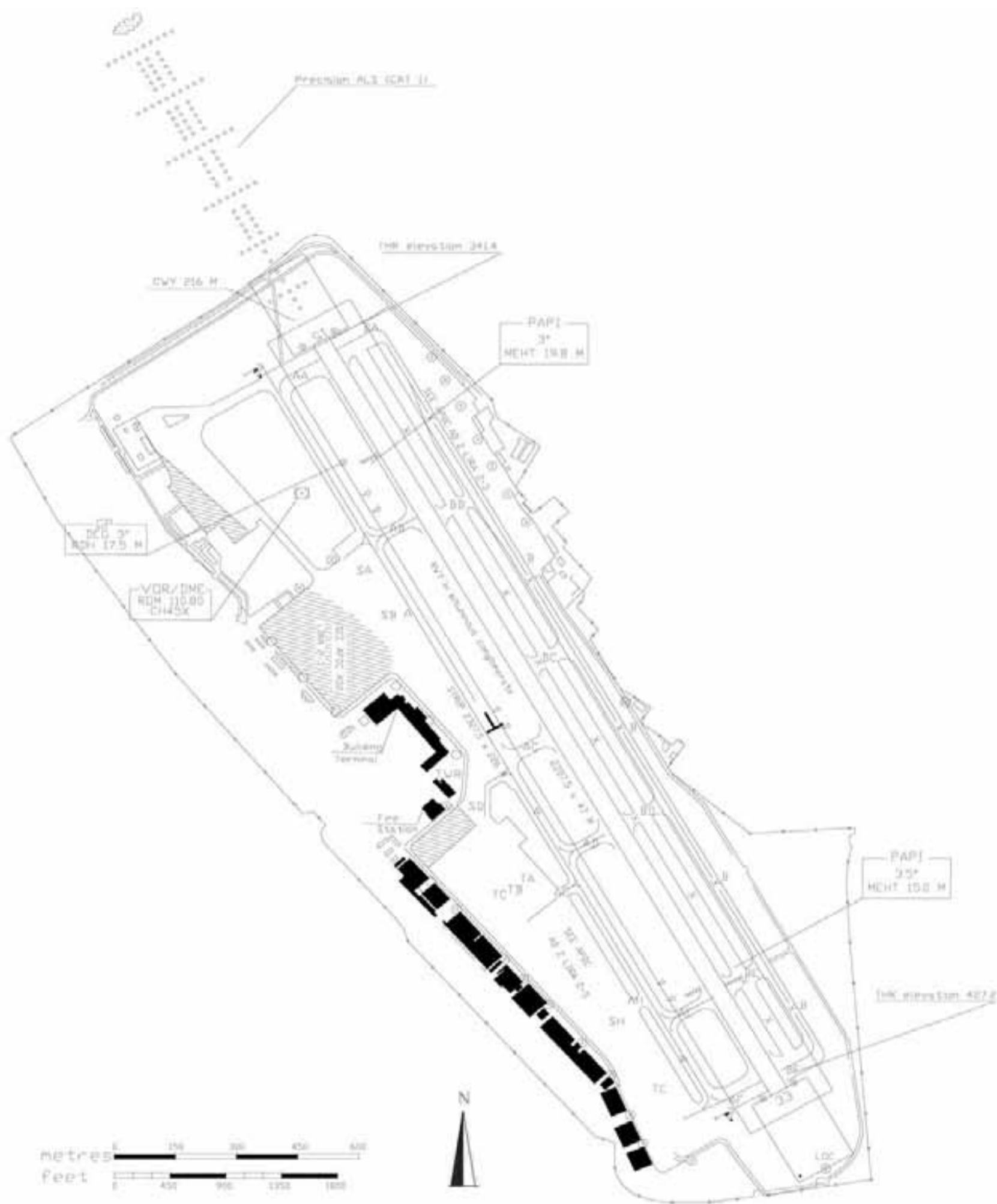
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 15	2207.5	2207.5	2207.5	2207.5
RWY 33	2207.5	2423.5	2207.5	2207.5

Tab.C.2.4.1 Caratteristiche delle piste

LEGENDA

- ① Pista di volo
- ② Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
- ③ Piazzale aviazione generale
- ④ TWR
- ⑤ Aerostazione passeggeri
- ⑥ Aerostazione aviazione generale
- ⑦ VVF
- ⑧ Hangar aeromobili
- ⑨ Edifici ami
- ⑩ Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto
- ⑪ Area militare

C.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	m x m	m x m	m x m		m	
1.4.1.1	Pista 1	15	41°48'29.01"N 012°35'19.78"E	151°	2207.5	2207.5	2207.5	2207.5	-	-	90 x 94	2327.5 x 226	47	104.06	SIWL 35000 KG Conglomerato Bituminoso
		33	41°47'25.43"N 012°36'03.62"E	331°	2207.5	2423.5	2207.5	2207.5	-	216	90 x 94	2327.5 x 226	47	130.21	

Tab.C.2.5.1 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			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.2	Apron Nord-Est	NA	PCN 80/R/A/W/T	W1 → W22	SM	NA	voli Militari e/o di Stato
1.4.3.1	Apron Nord-Ovest		PCN 80/R/A/W/T	A101→A103 B110b	SM	B	-
				A104 B106 B109	SM	C	-
				A105 B107 B108 B110a	SM	D	-
1.4.3.2	Apron Sud		PCN 80/R/A/W/T (Apron Sud - Lato Est SIWL 18000Kg)	D307 E402 E403 E404 E408 F501→F508 F512 F513 F514	SM	C	-
				C111→C115 C201 C202 D315	PB	C	-
				D301→D304 D308 D314	PB	B	-
				D309→D313 Stand "G"	PB	A	-
				E401	SM	E	-
				E405→E407	SM	B	-
				F510	SM	D	-
				D306 D307	SM	Heli	-

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A	23	SIWL 35000Kg	max class E
1.4.4.2	AA AF	75	SIWL 35000Kg	-
1.4.4.3	AB AC AD AE AG AH	35	SIWL 35000Kg	AG: max WS 65m AH: max WS 36m
1.4.4.4	AL	35	-	max WS 52m
1.4.4.5	B	22	SIWL 18000Kg	chiusa
1.4.4.6	BA BF	75	SIWL 18000Kg	-
1.4.4.7	BB	36	PCN 19-18000Kg SIWL	-
1.4.4.8	BC BD BE	-	-	chiuse

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VORTAC	BOL
1.4.5.2	ILS RWY 15 LOC CAT I	CIA
1.4.5.3	GP	-
1.4.5.4	NDB	CIA, CMP, OST, TAQ, URB
1.4.5.5	TVOR/DME	CMP
1.4.5.6	VOR/DME	FRS, LAT, OST, ROM, TAQ
1.4.5.7	L	FRS, GUI, LAT, PRA

Tab.C.2.5.2 Dati infrastrutture airside



Procedura di atterraggio strumentale di precisione

Piste e aree di sicurezza

La pista di volo ha orientamento 15-33 e si estende in direzione quasi Nord-Sud, presenta una lunghezza di 2200m per una larghezza di 45m ed è realizzata in macadam bituminoso con testate in pavimentazione rigida. Al servizio della pista vi sono tre piazzali di sosta aeromobili, due sono a Nord della pista: Apron Ovest ed Apron Est (il secondo riservato a voli Militari e di Stato, o comunque autorizzati), un terzo Apron è situato in zona Sud direttamente a contatto con l'aerostazione passeggeri.

Il Terminal passeggeri è ubicato ad Ovest della pista in posizione centrale rispetto ad essa ed è prospiciente l'Apron Sud.

La pista 15 è utilizzata come preferenziale per atterraggi e decolli (la superficie di salita al decollo è in curva) sia in condizioni VFR che IFR, ed è equipaggiata per atterraggi strumentali di precisione CAT I.

Piazzale aeromobili

La configurazione dei piazzali vede tre aree di parcheggio aeromobili, due a Nord della pista e una a Sud. Sull' Apron a Nord-Est il parcheggio negli stand militari da W1 a W22 e da 101 a 109 è disponibile solo agli aeromobili militari e ai voli di Stato autorizzati; così come l'Apron Nord-Est, anche l'Apron Nord-Ovest è di competenza dell'Aeronautica Militare.

L'Apron Sud, su cui si affaccia l'aerostazione passeggeri, è dedicato ai voli civili. Le piazzole rivolte al fronte Terminal movimentano in push mentre tutte le altre in self; la circolazione degli aeromobili sul piazzale è effettuata percorrendo le Apron-taxiway SD, TC, SG, SH e SF. E' presente un'area denominata "Golf" dedicata al parcheggio di velivoli piccoli, l'entrata e l'uscita da tale area deve avvenire con traino. E' predisposta anche un'area dedicata all'hoovering degli elicotteri, con stand dedicati (da 412 a 416), ma i decolli e gli atterraggi degli elicotteri avverranno tutti dalla runway.

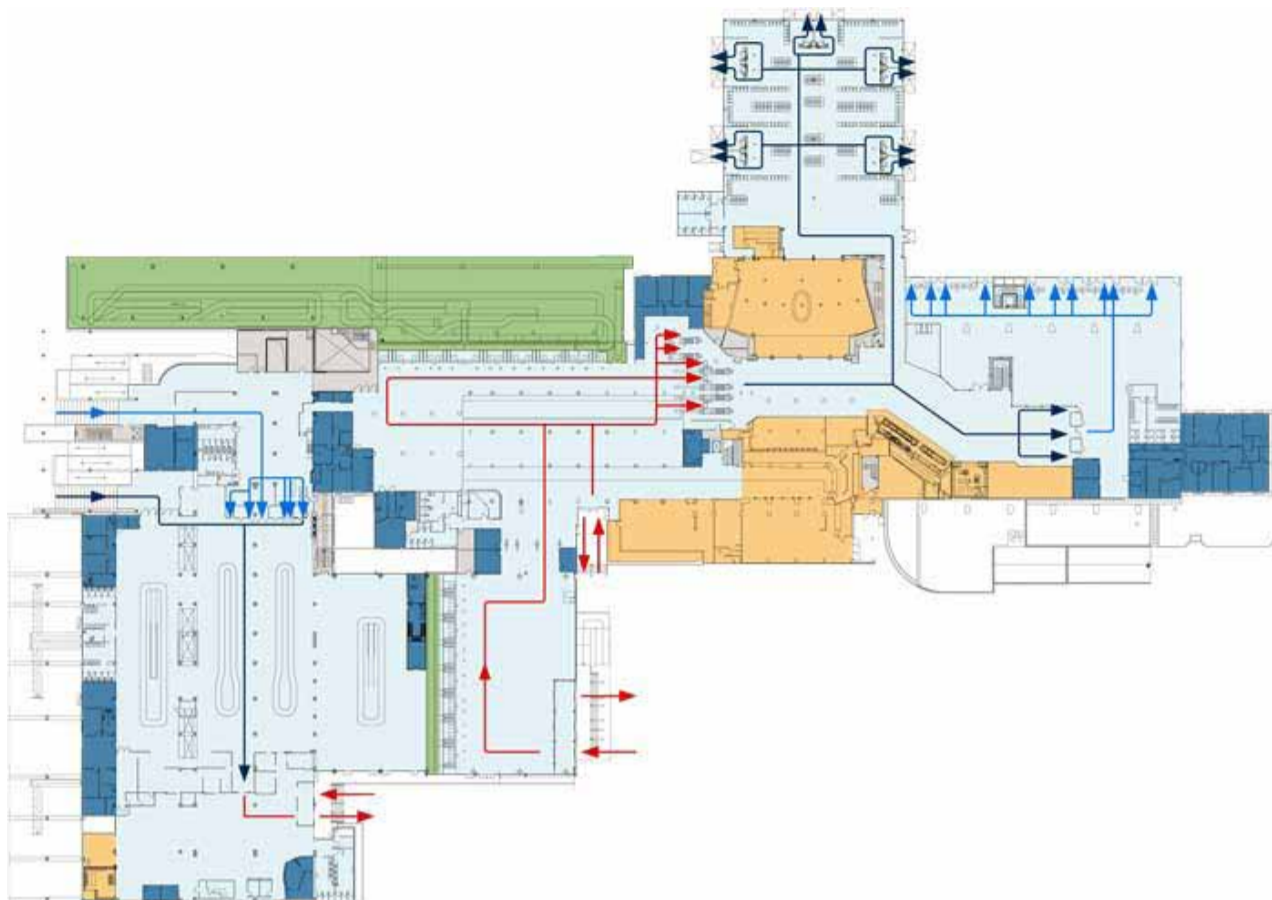
Vie di rullaggio

Il sistema di rullaggio dell'Aeroporto di Ciampino è composto da una taxiway parallela, TWY A, che segue lo sviluppo della pista a Ovest di essa. Il piazzale Sud (dedicato all'Aviazione Civile) è collegato alla pista tramite le bretelle AG, AH ed AF. Dalla taxiway parallela si diramano sei bretelle ad angolo retto che connettono in pista, in particolare le due bretelle AA ed AF collegano in testata.

A causa della ridotta distanza tra la pista e la taxiway parallela A, quando la visibilità scende al di sotto dei 1500m e il ceiling non va oltre i 200ft, durante le operazioni di decollo o di avvicinamento strumentale, non è consentita la presenza di aeromobili o veicoli sulla taxi A ad eccezione di un solo aeromobile al punto attesa AA.

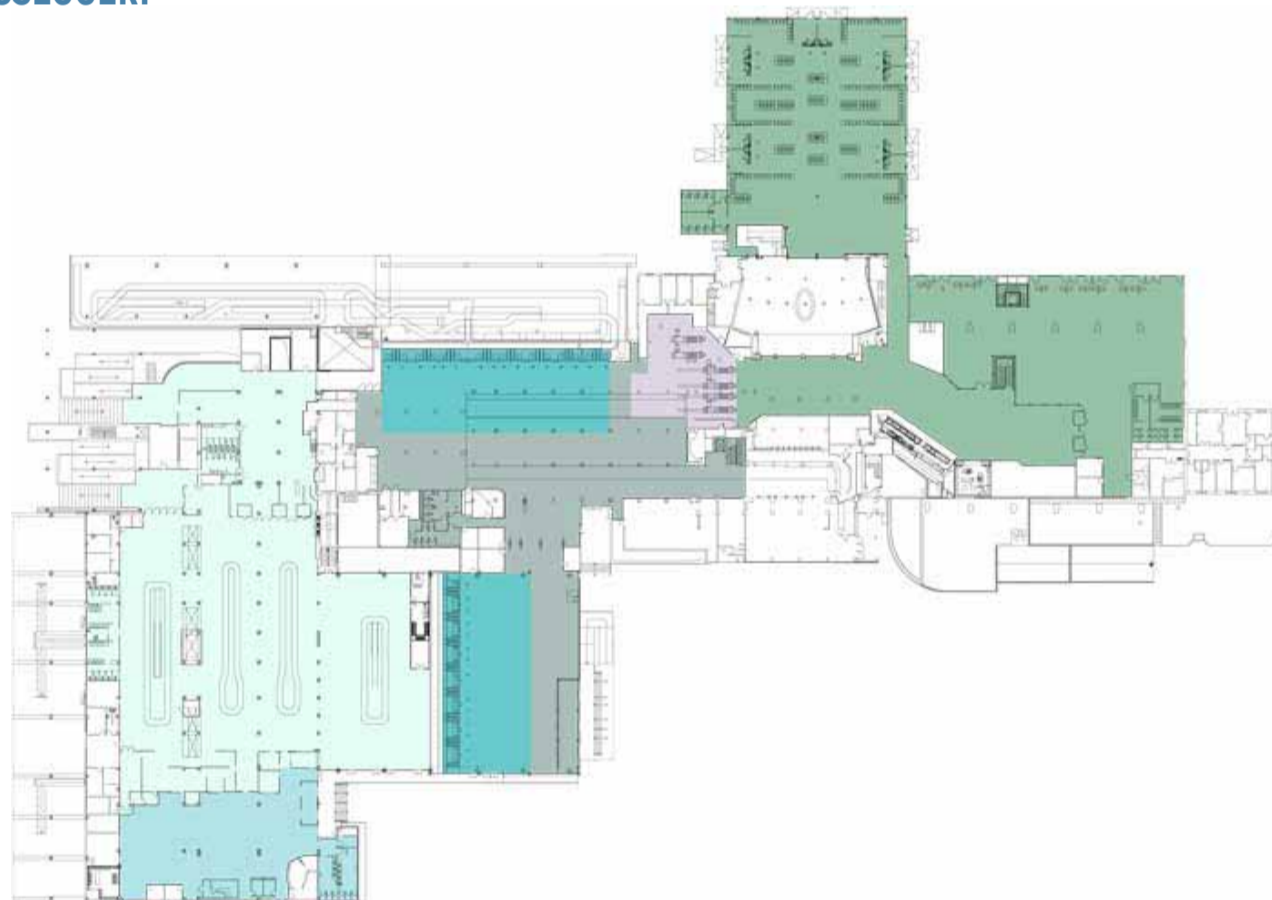
C.2.6 Terminal passeggeri

SISTEMI FUNZIONALI

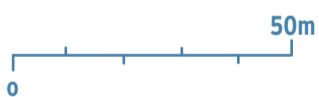


Sistemi funzionali, Pianta piano terra

SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano terra



SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	9025
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	3620
Bhs, trattamento bagagli	mq	1320
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	5950
Spazi tecnici ,impianti	mq	785

SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	1270
Area Check-in	mq	1045
Area Varchi di Sicurezza	mq	270
Sale imbarco	mq	2960
Hall arrivi	mq	630
Sale riconsegna bagagli	mq	2850

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	955
	mq presenti	1115
	mq differenza	160
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	633
	mq presenti	870
	mq differenza	237
	n° check-in fabbisogno	30
	n° check-in presenti	31
3 Controlli di sicurezza	mq accodamento fabbisogno	126
	mq presenti	110
	mq differenza	-16
	n° varchi fabbisogno	7
	n° presenti	6
4 Controllo passaporti OUT	mq accodamento fabbisogno	141
	mq presenti	145
	mq differenza	4
	n° postazioni fabbisogno	6
	n° presenti	3
5 Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	mq fabbisogno	1528
	mq presenti	2215
	mq differenza	687
	n° gates fabbisogno	11
	n° presenti	20
A_Sala imbarchi Schengen	mq fabbisogno	1528
	mq presenti	1500
	mq differenza	-28
	n° gates fabbisogno	7
	n° presenti	10
B_Sala imbarchi extra Schengen	mq fabbisogno	611
	mq presenti	715
	mq differenza	104
	n° gates fabbisogno	5
	n° presenti	10
6 Controllo passaporti IN	mq accodamento fabbisogno	141
	mq presenti	190
	mq differenza	49
	n° postazioni fabbisogno	10
	n° presenti	6
7 Ritiro bagagli	mq fabbisogno	1025
	mq presenti	1370
	mq differenza	345
	n° nastri fabbisogno	3
	n° presenti	4
8_Hall arrivi	mq fabbisogno	1432
	mq presenti	500
	mq differenza	-932
A_Check-in A	mq accodamento fabbisogno	306
	mq presenti	405
	mq differenza	99
	n° check-in presenti	15
B_Check-in B	mq accodamento fabbisogno	327
	mq presenti	465
	mq differenza	138
	n° check-in presenti	16

SUPERFICI TOTALI

Piano seminterrato	mq	2250
Piano terra	mq	13750
Mezzanino	mq	800
Piano primo	mq	4150

C.2.7 Traffico commerciale 2000-2008

Traffico passeggeri

L'aeroporto di Ciampino evidenzia una crescita sensibile e continuativa negli anni (CAGR +25,7%) con le sole eccezioni del 2001 e del 2008. Il primo anno di boom è stato il 2003 (+88,7%) grazie all'introduzione, già nel 2002, di numerosi collegamenti (principalmente internazionali) low cost, operati inizialmente da Ryanair e successivamente anche da altre compagnie (easyJet, Air Berlin, Sterling, Hapag Lloyd Express, oggi TUIfly). Lo sviluppo negli anni successivi è sostanzialmente riconducibile alla continua crescita in termini di tratte e frequenze del traffico low cost (principalmente internazionale). Alla crescita ha contribuito, a partire dal 2005, anche il traffico nazionale, grazie all'avvio di collegamenti domestici con Alghero, Bergamo e Treviso. La contrazione registrata nel 2008 è stata generata dallo spostamento di alcuni voli su Fiumicino, a causa delle restrizioni di capacità imposte dalle autorità. L'aeroporto di Ciampino è diventato progressivamente un aeroporto a forte vocazione internazionale ed ha visto un progressivo quasi azzeramento del traffico charter che nell'anno 2000 rappresentava una quota del traffico passeggeri superiore al 50%.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 4.757.136 con una diminuzione dello 0,4% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

Anno	PAX	Δ%
2000	775.390	
2001	710.763	-8,3%
2002	941.164	32,4%
2003	1.775.615	88,7%
2004	2.550.505	43,6%
2005	4.231.144	65,9%
2006	4.943.123	16,8%
2007	5.400.080	9,2%
2008	4.824.241	-10,7%

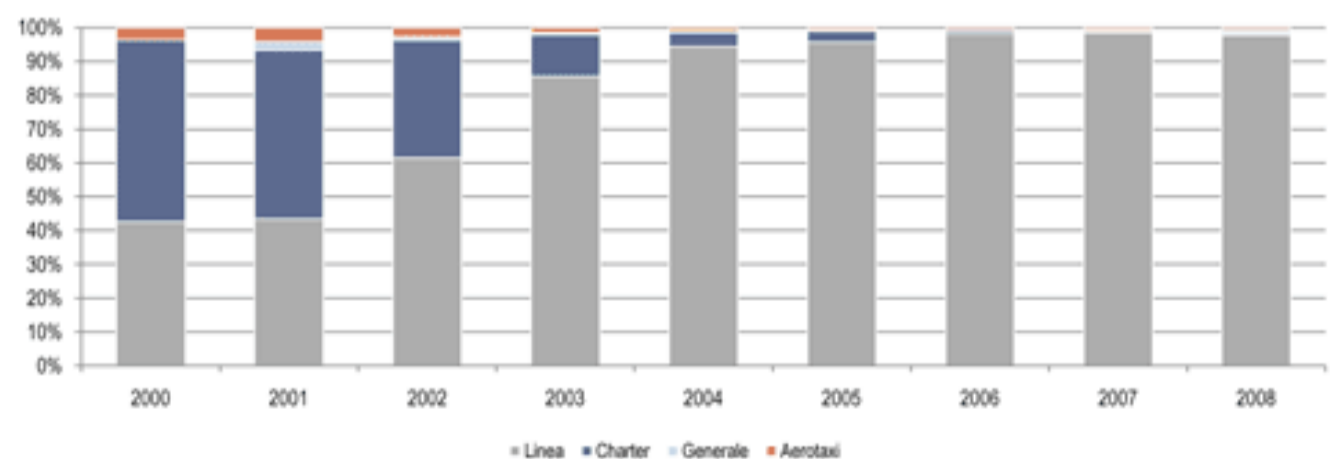
CAGR	25,7%
------	-------



Tab.C.2.7.1 Passeggeri 2000-2008

Fino al 2002 la percentuale di passeggeri trasportati da voli charter è stata superiore al 50%. Nel 2002/2003 la tendenza si è invertita ed è aumentata la quota di passeggeri trasportati da voli di linea.

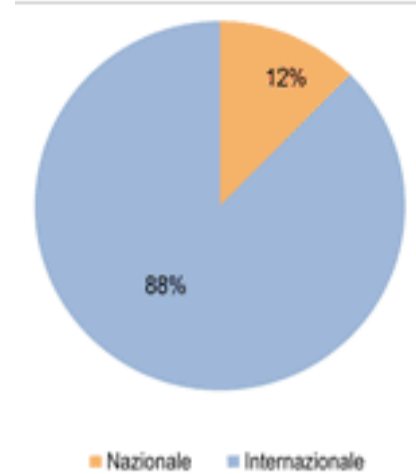
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	42,5%	53,7%	3,7%	0,0%	100,0%
2001	43,4%	50,0%	4,1%	2,5%	100,0%
2002	61,4%	34,9%	2,6%	1,1%	100,0%
2003	85,6%	12,4%	1,5%	0,5%	100,0%
2004	94,4%	4,1%	1,1%	0,4%	100,0%
2005	95,7%	3,3%	0,8%	0,2%	100,0%
2006	98,2%	0,9%	0,7%	0,2%	100,0%
2007	98,5%	0,6%	0,7%	0,2%	100,0%
2008	97,8%	0,5%	0,7%	1,0%	100,0%



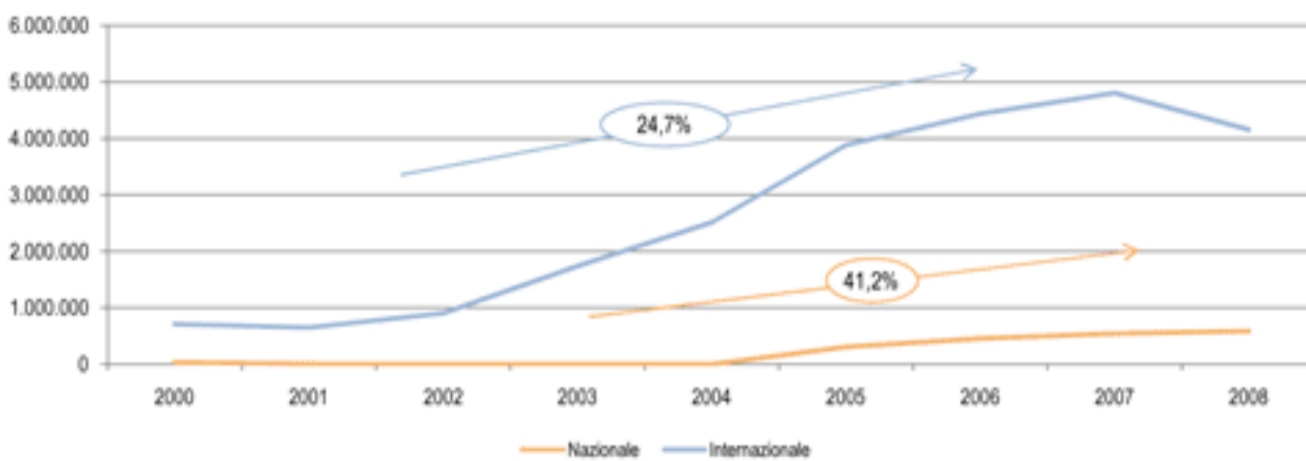
Tab.C.2.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	37.194		2000	709.213	
2001	12.003	-67,7%	2001	651.776	-8,1%
2002	3.221	-73,2%	2002	903.158	38,6%
2003	3.263	1,3%	2003	1.736.711	92,3%
2004	2.087	-36,0%	2004	2.510.492	44,6%
2005	308.576	14685,6%	2005	3.881.009	54,6%
2006	460.029	49,1%	2006	4.437.985	14,4%
2007	542.146	17,9%	2007	4.808.335	8,3%
2008	589.228	8,7%	2008	4.152.798	-13,6%
CAGR	41,2%		CAGR	24,7%	

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato solo il 12% del totale gestito dall'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008



Tab.C.2.7.3 Passeggeri 2000-2008

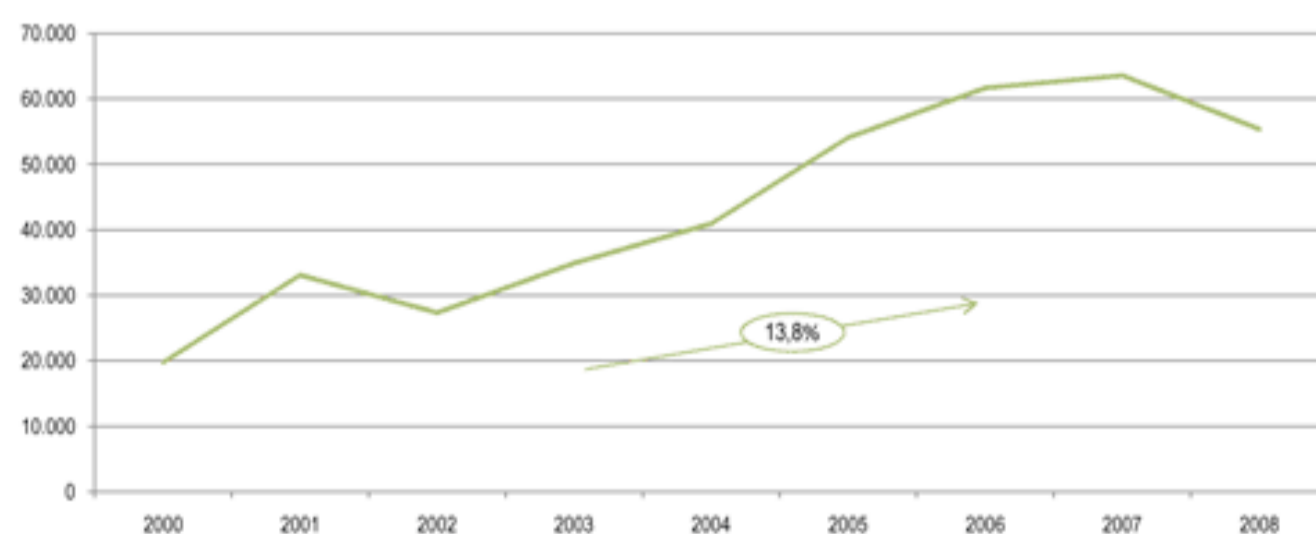
Il traffico nazionale è aumentato molto in termini percentuali, mantenendo comunque una quota relativamente bassa in termini assoluti, raggiungendo quasi 590 mila passeggeri nel 2008. Il maggior picco percentuale si è avuto nel 2005.

Il traffico internazionale è passato dai 710 mila passeggeri del 2000 ai 4,1 milioni del 2008, con un CAGR del 24,7%.

Anno	MOV	Δ%
2000	19.758	
2001	33.133	67,7%
2002	27.382	-17,4%
2003	34.923	27,5%
2004	40.992	17,4%
2005	54.148	32,1%
2006	61.665	13,9%
2007	63.583	3,1%
2008	55.422	-12,8%
CAGR	13,8%	

Movimenti

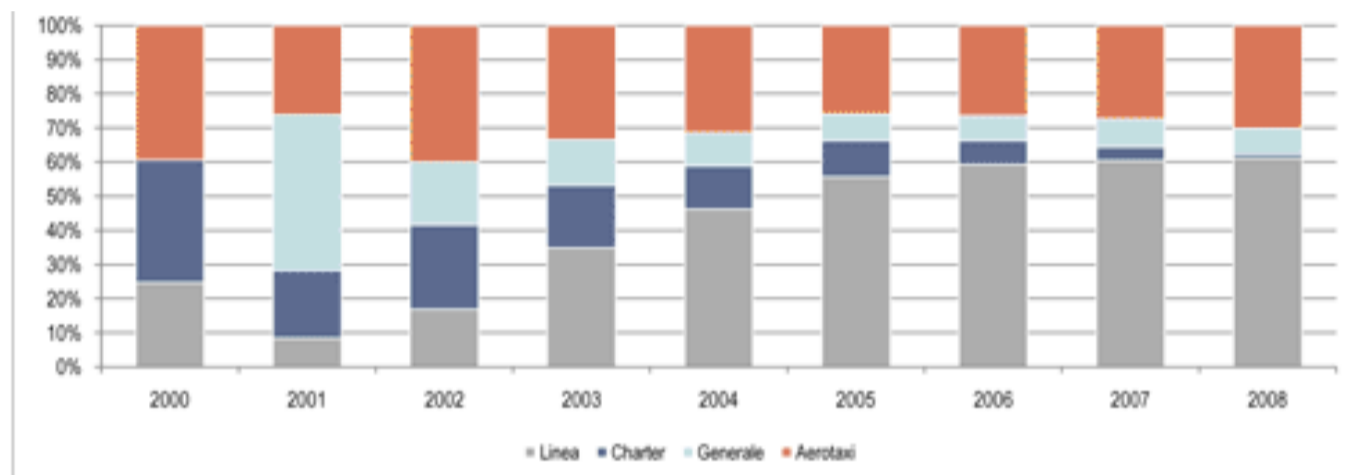
Il numero di movimenti ha avuto un'evoluzione con un trend positivo, registrando una flessione nel 2008.



Tab.C.2.7.4 Movimenti 2000-2008

L'aviazione generale è passata da rappresentare il 46% dei movimenti totali nel 2001 ad appena il 7,5% nel 2008, a seguito della sigla di un protocollo di intesa propedeutico allo smantellamento della parte Militare dell'Aeroporto. Importante anche la percentuale di movimenti aerotaxi, tra il 27% ed il 40%.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	98,3%	1,7%	0,0%	0,0%	100,0%
2001	98,1%	1,9%	0,0%	0,0%	100,0%
2002	97,6%	2,4%	0,0%	0,0%	100,0%
2003	97,4%	2,6%	0,0%	0,0%	100,0%
2004	97,1%	2,9%	0,0%	0,0%	100,0%
2005	97,0%	3,0%	0,0%	0,0%	100,0%
2006	97,1%	2,9%	0,0%	0,0%	100,0%
2007	95,2%	2,8%	0,0%	1,9%	100,0%
2008	97,1%	2,8%	0,1%	0,1%	100,0%

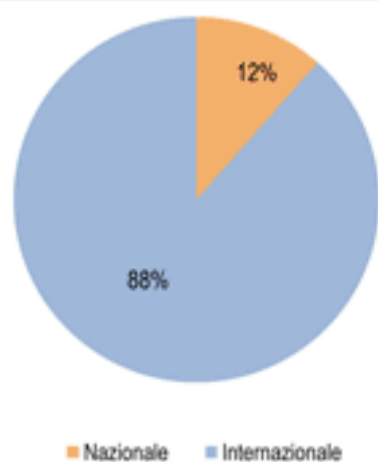


Tab.C.2.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

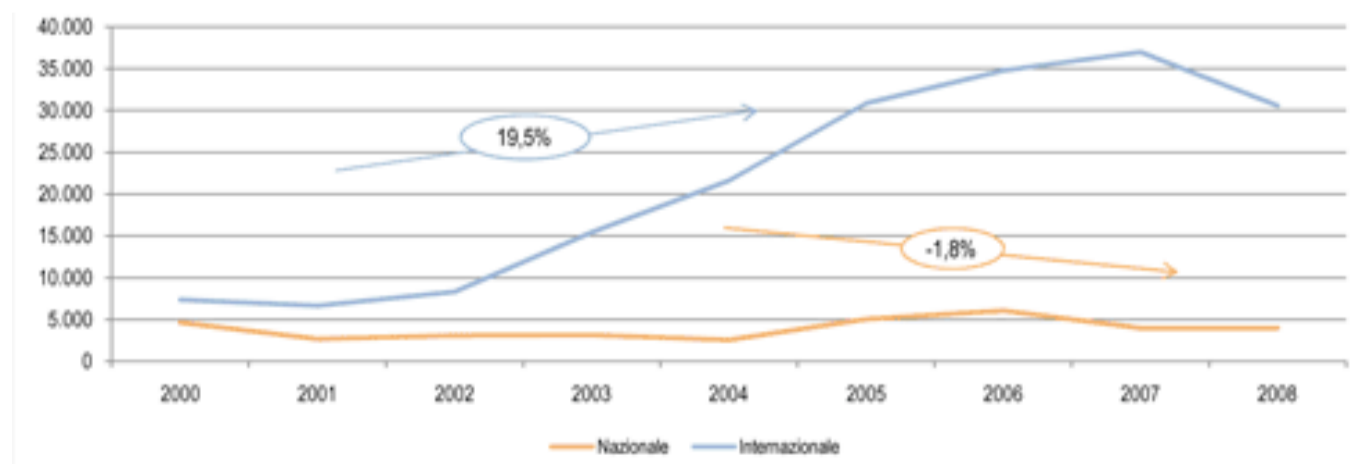
Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, il numero di movimenti nazionali è cresciuto notevolmente negli anni 2005-2006 per poi attestarsi a quota 4.000. I movimenti internazionali sono cresciuti notevolmente dal 2002 al 2007, passando da 8 mila a 37 mila, per poi subire una flessione nel 2008 e raggiungere quota 30 mila.

Anno	Nazionale		Internazionale		
	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	4.618		2000	7.363	
2001	2.684	-41,9%	2001	6.680	-9,3%
2002	3.062	14,1%	2002	8.310	24,4%
2003	3.176	3,7%	2003	15.405	85,4%
2004	2.562	-19,3%	2004	21.590	40,1%
2005	5.053	97,2%	2005	30.848	42,9%
2006	6.065	20,0%	2006	34.766	12,7%
2007	4.003	-34,0%	2007	36.975	6,4%
2008	3.985	-0,4%	2008	30.571	-17,3%
CAGR	-1,8%		CAGR	19,5%	

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta il 12% del totale dell'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

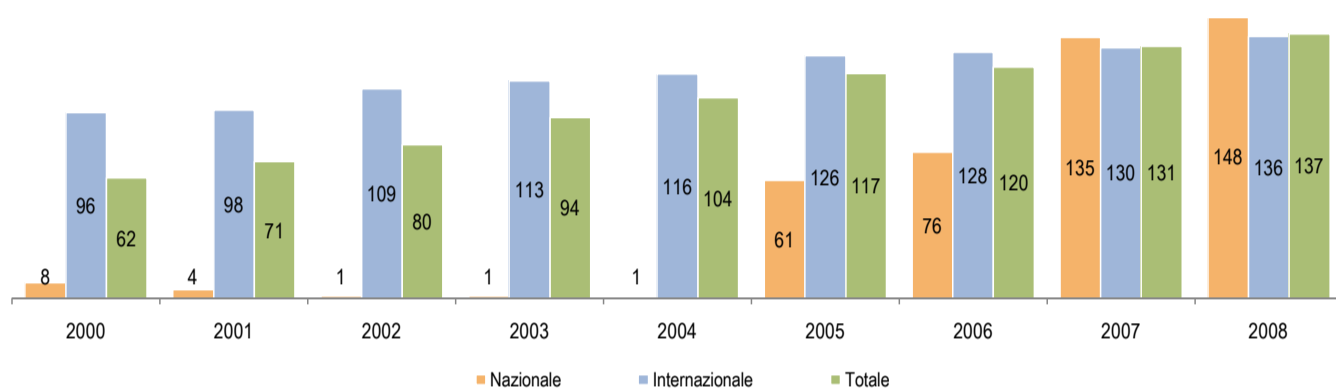


Tab.C.2.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	8	96	62
2001	4	98	71
2002	1	109	80
2003	1	113	94
2004	1	116	104
2005	61	126	117
2006	76	128	120
2007	135	130	131
2008	148	136	137
CAGR	43,9%	4,4%	10,4%

Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

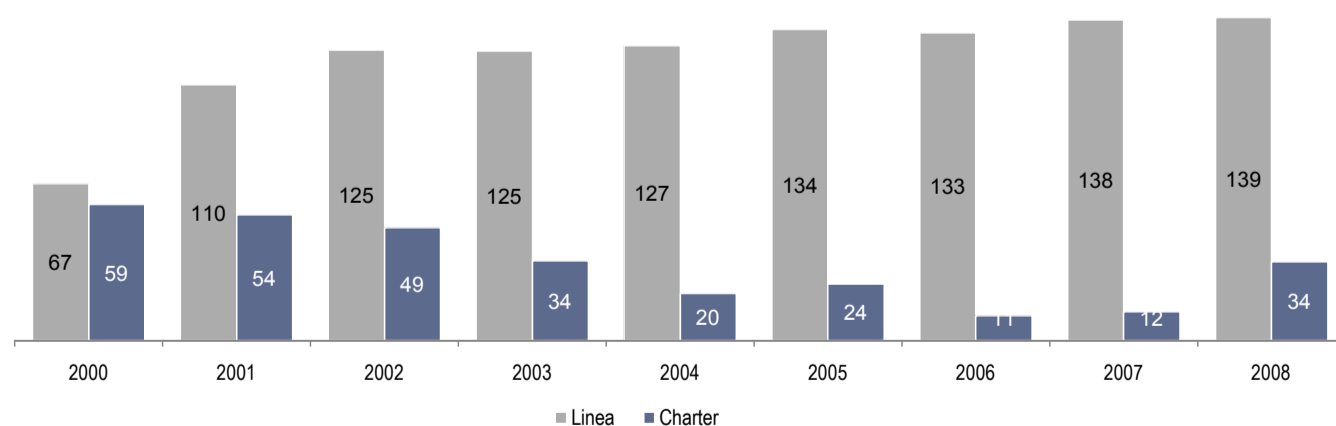
Il numero di passeggeri per volo nel 2008 è stato molto alto, 148 per i voli nazionali e 136 per gli internazionali. Mentre per l'internazionale la quota è stata sempre elevata, mai sotto i 96 del 2000, per il nazionale si è avuto un incremento importante solo nel 2005.



Tab.C.2.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

Anno	LINEA	CHARTER
2000	67	59
2001	110	54
2002	125	49
2003	125	34
2004	127	20
2005	134	24
2006	133	11
2007	138	12
2008	139	34
CAGR	9,5%	-6,7%

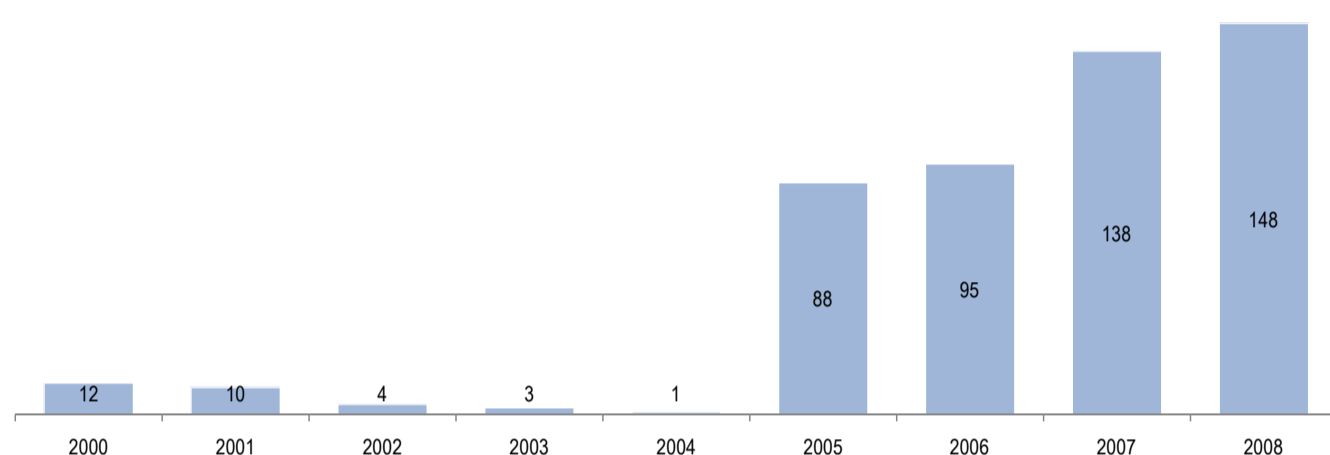
I voli charter hanno avuto un numero passeggeri medi molto minore rispetto al traffico di linea, diminuendo ulteriormente negli anni. I voli di linea, invece, hanno visto aumentare il numero di passeggeri medi, raggiungendo quota 139 nel 2008.



Tab.C.2.7.8 Numero medio Pax/Movimenti per tipologia di volo 2000-2008

Il numero di passeggeri medi per volo di linea nazionale è cresciuto molto nel 2005 (88), per poi raggiungere la quota del traffico nazionale.

Anno	LINEA Naz
2000	12
2001	10
2002	4
2003	3
2004	1
2005	88
2006	95
2007	138
2008	148
CAGR	36,7%

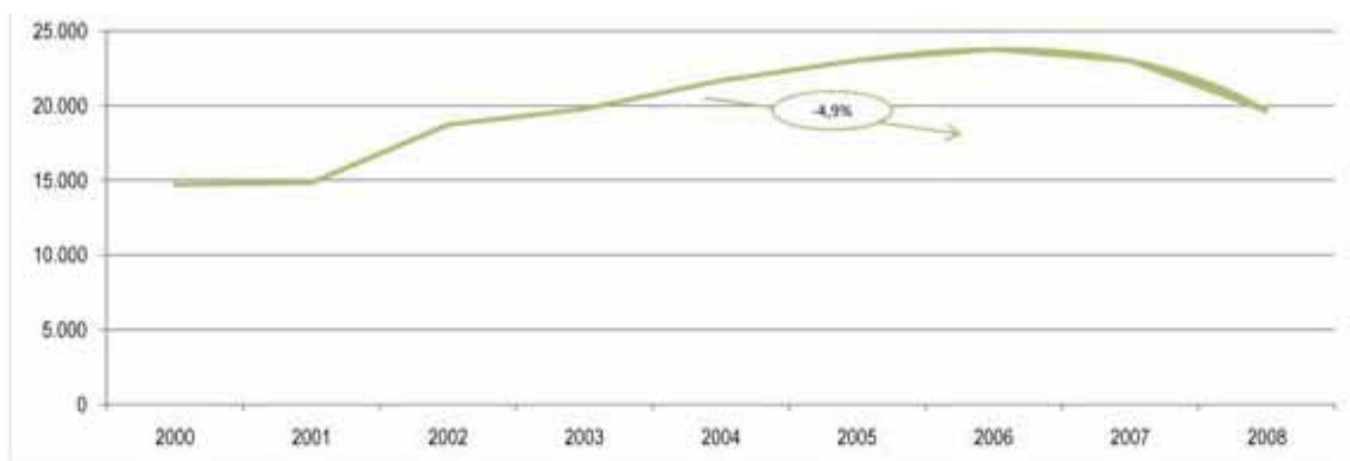


Tab.C.2.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Traffico cargo

Il traffico cargo ha subito degli importanti incrementi fino al 2006 (da 14 mila tonnellate nel 2000 a quasi 24 mila nel 2006), per poi subire una flessione negli ultimi due anni ed attestarsi a quota 19 mila. Il traffico cargo è gestito sullo scalo da TNT, DHL e UPS.

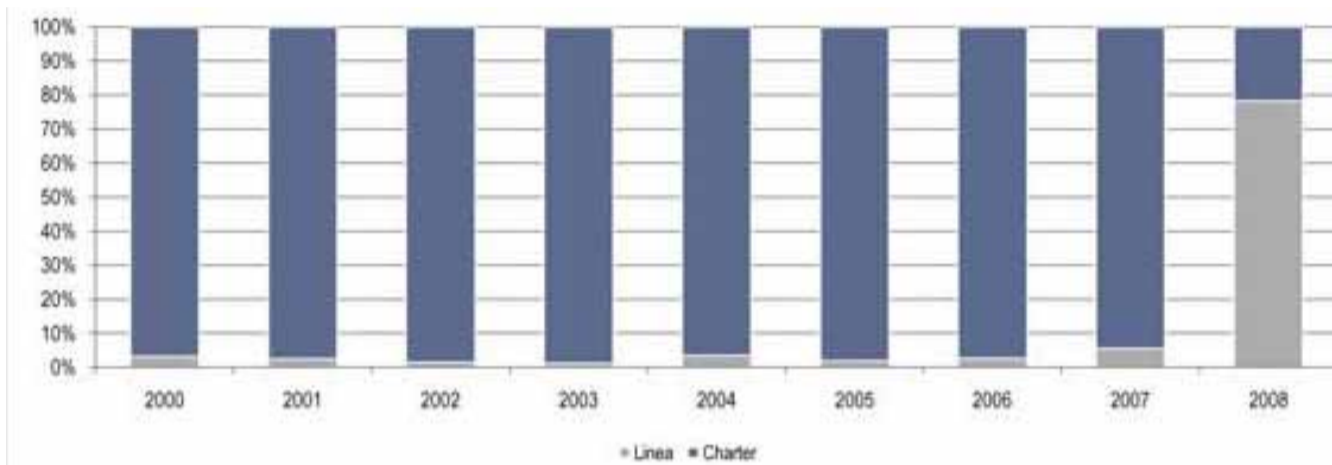
Anno	TONS	Δ%
2000	14.726	
2001	14.854	0,9%
2002	18.732	26,1%
2003	19.782	5,6%
2004	21.668	9,5%
2005	23.053	6,4%
2006	23.769	3,1%
2007	22.996	-3,3%
2008	19.644	-14,6%
CAGR	3,7%	



Tab.C.2.7.10 Cargo (Tons) 2000-2008

Anno	Linea	Charter
2000	3,2%	96,8%
2001	2,5%	97,5%
2002	1,4%	98,6%
2003	1,2%	98,8%
2004	3,5%	96,5%
2005	2,0%	98,0%
2006	2,6%	97,4%
2007	5,5%	94,5%
2008	78,3%	21,7%

Il traffico cargo è stato trasportato con voli charter per quasi la sua totalità fino al 2008, anno nel quale la tendenza si è invertita ed i voli di linea hanno rappresentato il 78,3% del totale.

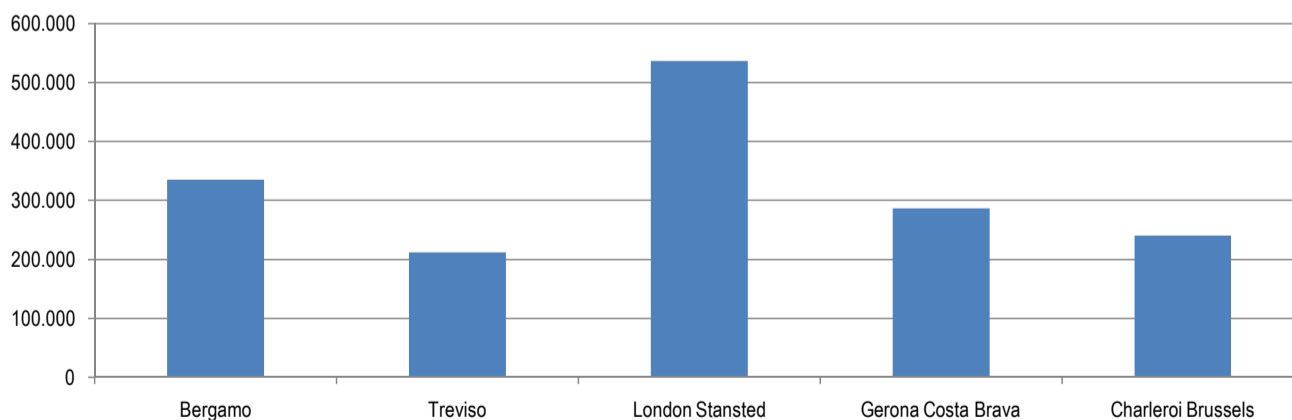


Tab.C.2.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Gran Bretagna	230.488	254.479	446.108	806.633	967.930	1.455.868	1.446.399	
Germania	33.640	11.595	21.743	519.023	470.369	565.474	703.441	
Spagna	35.099	42.279	50.867	19.407	242.838	459.946	519.846	

Principali O-D

L'aeroporto di Ciampino è caratterizzato dal traffico internazionale ed il Paese maggiormente collegato è stato sicuramente la Gran Bretagna, con quasi 1,5 milioni di passeggeri tra arrivi e partenze nel 2006 partendo da un valore di 230 mila nel 2000.



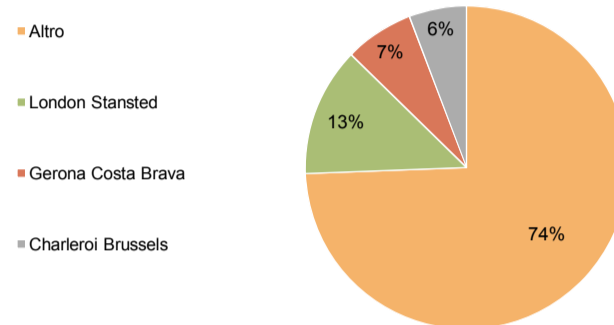
Tab.C.2.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

La tratta maggiormente sviluppata è quella con Londra che rappresenta solo il 13% del totale.



Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									3.089.755
London Stansted				776.232	790.577	827.372	540.042	500.402	535.967
Gerona Costa Brava					202.743		218.875	267.444	286.884
Charleroi Brussels				127.725	225.543	228.982	237.332	217.454	240.192

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.



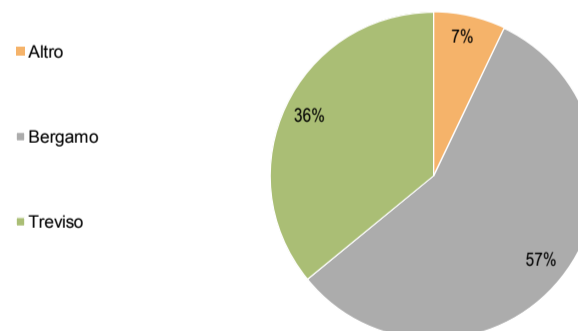
Tab.C.2.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

Il traffico da Roma verso destinazioni nazionali si dirige essenzialmente verso Bergamo e Treviso, coprendo insieme quasi la totalità del traffico nazionale di linea.



Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									41.784
Bergamo							212.646	317.355	335.585
Treviso						112.883	185.550	202.646	211.859

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.C.2.7.14 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	302.564	306.118	576.390	1.519.106	2.407.253	3.745.040	4.393.171	4.777.425	4.133.179
			1,2%	88,3%	163,6%	58,5%	55,6%	17,3%	8,7%	-13,5%
	Nazionale	27.234	2.111	1.248	353	720	305.070	459.586	541.930	586.731
			-92,2%	-40,9%	-71,7%	104,0%	42270,8%	50,6%	17,9%	8,3%
	TOT	329.798	308.229	577.638	1.519.459	2.407.973	4.050.110	4.852.757	5.319.355	4.719.910
			-6,5%	87,4%	163,0%	58,5%	68,2%	19,8%	9,6%	-11,3%
Charter	Internazionale	406.649	345.658	326.768	217.605	103.239	135.969	44.814	30.910	19.619
			-15,0%	-5,5%	-33,4%	-52,6%	31,7%	-67,0%	-31,0%	-36,5%
	Nazionale	9.960	9.892	1.973	2.910	1.367	3.506	443	216	2.497
			-0,7%	-80,1%	47,5%	-53,0%	156,5%	-87,4%	-51,2%	1056,0%
	TOT	416.609	355.550	328.741	220.515	104.606	139.475	45.257	31.126	22.116
			-14,7%	-7,5%	-32,9%	-52,6%	33,3%	-67,6%	-31,2%	-28,9%
Aerotaxi	Internazionale	11.711	10.561	9.420	10.758	11.855	14.306	15.415	16.108	15.362
			-9,8%	-10,8%	14,2%	10,2%	20,7%	7,8%	4,5%	-4,6%
	Nazionale	17.272	18.657	15.134	15.198	16.420	18.372	20.058	22.160	20.671
			8,0%	-18,9%	0,4%	8,0%	11,9%	9,2%	10,5%	-6,7%
	TOT	28.983	29.218	24.554	25.956	28.275	32.678	35.473	38.268	36.033
			0,8%	-16,0%	5,7%	8,9%	15,6%	8,6%	7,9%	-5,8%
Generale	Internazionale		11.320	6502	6116	6008				
				-42,6%	-5,9%	-1,8%				
	Nazionale		6.446	3.729	3569	3643				
				-42,2%	-4,3%	2,1%				
	TOT		17.766	10.231	9.685	9.651	8.881	9.636	11.331	46.182
			-42,4%	-5,3%	-0,4%	-8,0%	8,5%	17,6%	307,6%	
TOT	Internazionale	720.924	673.657	919.080	1.753.585	2.528.355	3.895.315	4.453.400	4.824.443	4.168.160
			-6,6%	36,4%	90,8%	44,2%	54,1%	14,3%	8,3%	-13,6%
	Nazionale	54.466	37.106	22.084	22.030	22.150	326.948	480.087	564.306	609.899
			-31,9%	-40,5%	-0,2%	0,5%	1376,1%	46,8%	17,5%	8,1%
	TOT	775.390	710.763	941.164	1.775.615	2.550.505	4.231.144	4.943.123	5.400.080	4.824.241
			-8,3%	32,4%	88,7%	43,6%	65,9%	16,8%	9,2%	-10,7%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	2.641	2.589	4303	12.038	18.276	26.704	31.735	34.535	29.941
			-2,0%	66,2%	179,8%	51,8%	46,1%	18,8%	8,8%	-13,3%
	Nazionale	2.245	205	315	132	676	3.469	4.832	3.937	3.960
			-90,9%	53,7%	-58,1%	412,1%	413,2%	39,3%	-18,5%	0,6%
	TOT	4.886	2.794	4.618	12.170	18.952	30.173	36.567	38.472	33.901
			-42,8%	65,3%	163,5%	55,7%	59,2%	21,2%	5,2%	-11,9%
Charter	Internazionale	4.722	4.091	4007	3.367	3314	4144	3.031	2.440	630
			-13,4%	-2,1%	-16,0%	-1,6%	25,0%	-26,9%	-19,5%	-74,2%
	Nazionale	2.373	2.479	2747	3.044	1886	1584	1.233	66	25
			4,5%	10,8%	10,8%	-38,0%	-16,0%	-22,2%	-94,6%	-62,1%
	TOT	7.095	6.570	6.754	6.411	5.200	5.728	4.264	2.506	655
			-7,4%	2,8%	-5,1%	-18,9%	10,2%	-25,6%	-41,2%	-73,9%
Aerotaxi	Internazionale	2.421	2.529	3.107	3.818	4.259	4.571	5.821	6.434	6.272
			4,5%	22,9%	22,9%	11,6%	7,3%	27,3%	10,5%	-2,5%
	Nazionale	5.356	6.149	7836	7.881	8625	9443	10.543	10.963	10.447
			14,8%	27,4%	0,6%	9,4%	9,5%	11,6%	4,0%	-4,7%
	TOT	7.777	8.678	10.943	11.699	12.884	14.014	16.364	17.397	16.719
			11,6%	26,1%	6,9%	10,1%	8,8%	16,8%	6,3%	-3,9%
Generale	Internazionale		4.164	2.170	2.193	2076				
				-47,9%	1,1%	-5,3%				
	Nazionale		10.927	2.897	2.450	1.880				
				-73,5%	-15,4%	-23,3%				
	TOT		15.091	5.067	4.643	3.956	4.233	4.470	5.208	4.147
			-66,4%	-8,4%	-14,8%	7,0%	5,6%	16,5%	-20,4%	
TOT	Internazionale	9.784	13.373	13.587	21.416	27.925	35.419	40.587	43.409	36.843
			36,7%	1,6%	57,6%	30,4%	26,8%	14,6%	7,0%	-15,1%
	Nazionale	9.974	19.760	13.795	13.507	13.067	14.496	16.608	14.966	14.432
			98,1%	-30,2%	-2,1%	-3,3%	10,9%	14,6%	-9,9%	-3,6%
	TOT	19.758	33.133	27.382	34.923	40.992	54.148	61.665	63.583	55.422
			67,7%	-17,4%	27,5%	17,4%	32,1%	13,9%	3,1%	-12,8%

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	4	52	71	49	19	38	117	1.074	15.329
			1048,5%	37,5%	-31,0%	-61,2%	100,0%	207,9%	817,9%	1327,3%
	Nazionale	460	315	198	187	733	412	504	196	43
			-31,5%	-37,1%	-5,6%	292,0%	-43,8%	22,3%	-61,1%	-78,1%
	TOT	464	366	269	236	752	450	621	1.270	15.372
			-21,1%	-26,5%	-12,3%	218,6%	-40,2%	38,0%	104,5%	1110,4%
Charter	Internazionale	6.125	6.207	6.654	8.520	17.562	20.601	21.927	21.621	4.257
			1,3%	7,2%	28,0%	106,1%	17,3%	6,4%	-1,4%	-80,3%
	Nazionale	8.137	8.281	11.809	11.026	3.354	2.002	1.221	105	15
			1,8%	42,6%	-6,6%	-69,6%	-40,3%	-39,0%	-91,4%	-85,7%
	TOT	14.262	14.488	18.463	19.546	20.916	22.603	23.148	21.726	4.272
			1,6%	27,4%	5,9%	7,0%	8,1%	2,4%	-6,1%	-80,3%
Generale	Internazionale	6.129	6.259	6.725	8.569	17.581	20.639	22.044	22.695	19.586
			2,1%	7,5%	27,4%	105,2%	17,4%	6,8%	3,0%	-13,7%
	Nazionale	8.597	8.596	12.007	11.213	4.087	2.414	1.725	301	58
			0,0%	39,7%	-6,6%	-63,6%	-40,9%	-28,5%	-82,6%	-80,7%
	TOT	14.726	14.854	18.732	19.782	21.668	23.053	23.769	22.996	19.644
			0,9%	26,1%	5,6%	9,5%	6,4%	3,1%	-3,3%	-14,6%

Tab.C.2.7.15 Allegato

C.3 Aeroporto "Raffaello Sanzio" di Ancona-Falconara





Raffaello Sanzio

Ancona - Falconara



SEDIME (ha)

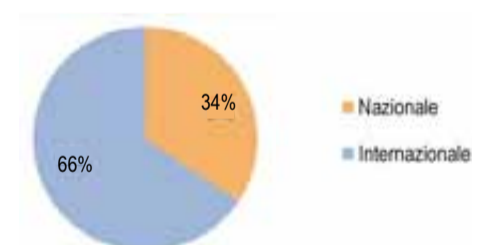
area civile
194

area militare
0

PISTE (num)
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)
410.000

RIPARTIZIONE PAX 2008



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

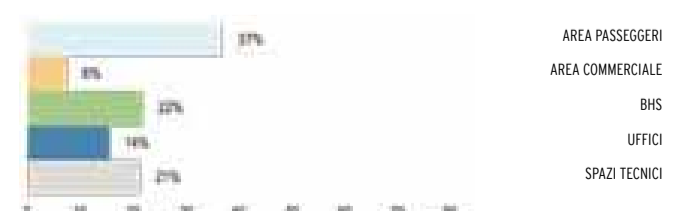


TERMINAL

superficie (mq)
15.500

dotazione per passeggero (mq)
75,7

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

Il traffico dell'aeroporto di Ancona è rimasto pressoché costante dal 2000 ad oggi, da 430.000 a 500.000 passeggeri annui, con una flessione complessiva, dal 2000, pari a -0,8%.

Il traffico è prevalentemente di linea, con il 65% di voli nazionali, soprattutto verso Fiumicino, ed il 35% internazionali, con destinazione prevalente Londra Stansted.

Il bacino di utenza dell'aeroporto comprende la regione Marche, l'Umbria, l'alto Abruzzo e la Romagna, in competizione con i vicini scali di Rimini, Bologna e Pescara.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto di Ancona è situato in località Castelferretti, nel territorio del comune di Falconara Marittima, provincia di Ancona, in prossimità della costa adriatica. Utilizzato come aeroporto militare, è stato aperto al traffico civile nel 1962.

Tra il 1993 e il 1995, durante il conflitto nella ex Jugoslavia, l'aeroporto si è trasformato in una base NATO per voli diretti a Sarajevo.

Lo scalo è situato a 18 km dal centro della città di Ancona, 90 km dall'aeroporto di Rimini, 116 da quello di Perugia, 171 da quello di Pescara.

Il sedime aeroportuale ha un'estensione di circa 194 ettari, ubicato in destra del Fiume Esino, in posizione perpendicolare alla costa. Tra il l'area aeroportuale ed il fiume ed in direzione della testata ovest, insiste una larga fascia di terreni agricoli quasi totalmente ineditati, mentre il lato est dell'aeroporto è lambito dalla linea ferroviaria Roma-Ancona, oltre la quale insiste l'abitato di Castelferretti, un insediamento industriale di rilievo e più a nord i quartieri periferici di Falconara Marittima.

LIMITI E VINCOLI

La zona land side è vincolata dalla barriera fisica costituita dalla Linea ferroviaria esistente e dagli insediamenti produttivi e residenziali di Castelferretti. Il lato air side invece ha come limite il tratto finale del Fiume Esino e i terreni agricoli vincolati a parco fluviale. Infine da rilevare qualche chilometro di distanza la presenza nella direttrice di decollo e di atterraggio lato mare, della raffineria API, che costituisce un elemento di rischio ambientale.

ACCESSIBILITA' E SOSTA

L'aeroporto è accessibile dalla autostrada A14 (Bari Bologna) e alla SS76 Flaminia (Roma-Ancona), attraverso lo svincolo di Chiaravalle ed un tratto di raccordo dedicato. Dalla Statale 16 Adriatica l'aeroporto è raggiungibile percorrendo un tratto della SS76.

L'aeroporto è dotato di una stazione ferroviaria dedicata (stazione di Castelferretti) lungo la linea Roma-Ancona, poco distante dal nodo ferroviario di Falconara Marittima dove avvengono gli scambi con la linea ferroviaria adriatica.

L'aeroporto risulta essere inoltre servito anche dalla linea Conero Bus con corse orarie regolari.

STATO ATTUALE AEROPORTO

L'aeroporto attuale nasce da un processo di sviluppo ed ammodernamento dello scalo iniziato nel 1996 e concluso nel 2004, con l'inaugurazione della nuova aerostazione passeggeri.

Tra gli interventi programmati si segnalano:

- La ristrutturazione del vecchio terminal;
- l'ampliamento del magazzino cargo;
- la ristrutturazione del sottopassaggio di collegamento con la stazione ferroviaria.

TERMINAL PASSEGGERI

Il terminal attuale, di recente costruzione, è costituito da due padiglioni simmetrici, due parallelepipedi vetriati,

che inglobano la vecchia aerostazione, uno destinato agli arrivi e l'altro alle partenze, per una superficie totale di circa 15.450 mq, dimensionata per gestire un traffico di 1 milione di passeggeri l'anno.

Il terminal è sviluppato su un unico livello, con suddivisione dei flussi dei passeggeri in due distinti padiglioni; in questi due nuovi edifici sono state inserite le funzioni strettamente legate ai sistemi di processo dei passeggeri.

L'edificio esistente del vecchio terminal invece sarà mantenuto e ristrutturato, ed accoglierà le funzioni di supporto ai passeggeri e gli spazi commerciali. Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 36,9% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 6,5%.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 75,7 mq/pax, al disopra della media nazionale.

Il particolare impianto distributivo del terminal e i materiali utilizzati (pareti vetrate, strutture leggere a vista, ampi spazi vuoti) imprimono un'immagine fortemente riconoscibile al terminal che nel complesso, per l'unitarietà formale e funzionale, la leggibilità degli spazi e dei percorsi e per le caratteristiche architettoniche può essere ritenuto un modello di aerostazione moderna ed adeguata agli standard qualitativi e funzionali internazionali.

TERMINAL CARGO

Per il cargo l'aeroporto è dotato di un magazzino di 1800 mq.

INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La struttura è dotata di una pista di volo lunga 2962 metri realizzata in conglomerato bituminoso con l'aerostazione e il piazzale, sul quale sono disponibili 14 posizioni di parcheggio, ubicati a Sud della pista. Recentemente è stata realizzata da ENAV la prima Torre di controllo in Europa dotata di impianto fotovoltaico che produrrà circa il 25% dell'esigenza di energia elettrica necessaria all'impianto.

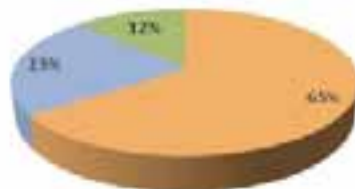
CRITICITA'

La criticità principale dello scalo è legata alla limitata estensione del bacino di traffico, che dovrebbe essere ampliato, attraverso un'offerta adeguata e destinazioni appetibili, nonché mirate politiche di marketing territoriale, tali da superare la concorrenza con gli scali vicini.

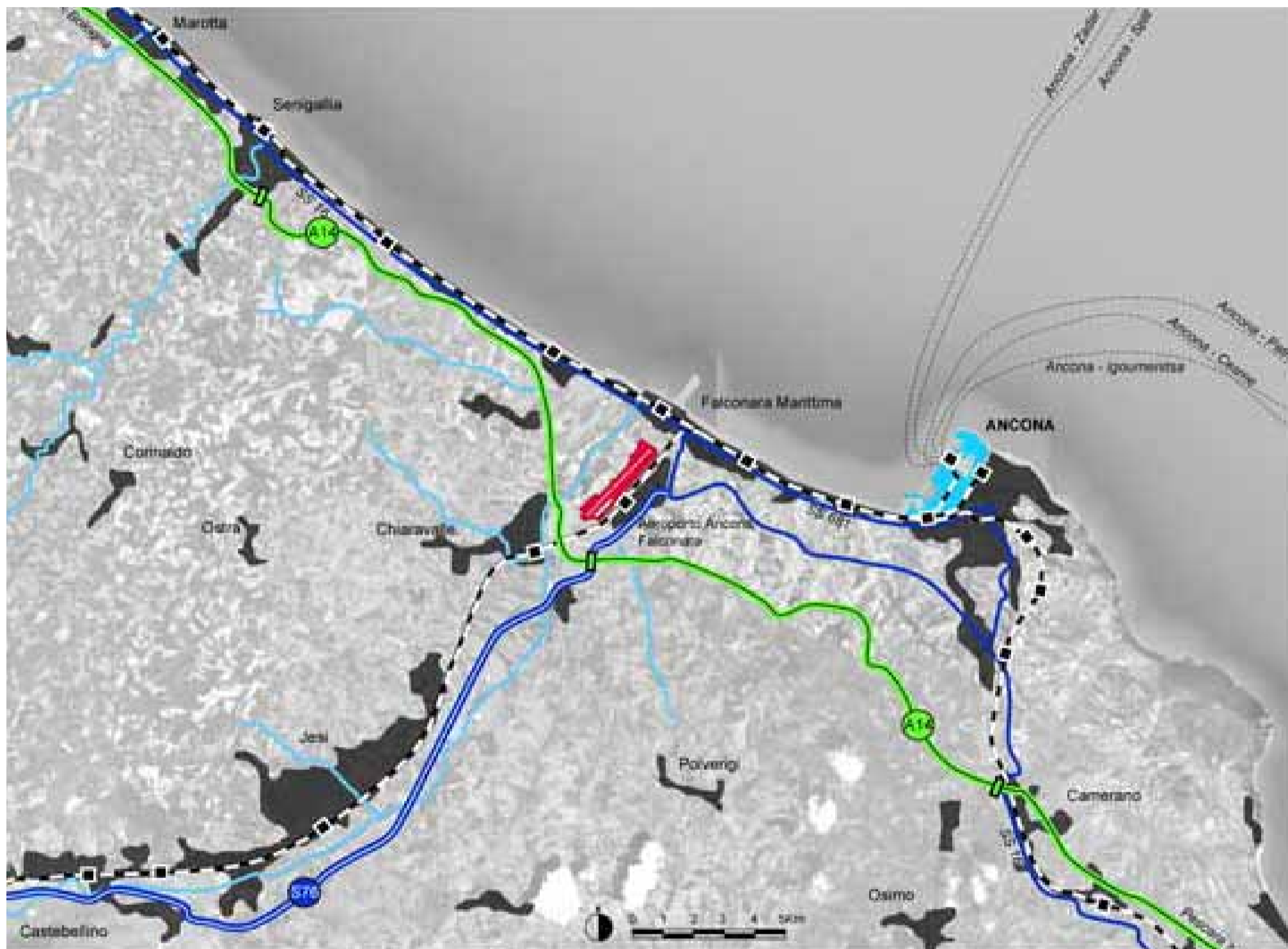
GESTIONE AEROPORTUALE

L'Aeroporto è gestito dalla Società AERDORICA S.p.A. che ha recentemente ottenuto la gestione totale di lunga durata. La Società è così costituita:

- Regione Marche
- Fiduciaria Marche
- Altri azionisti (n. 12)



C.3.2.1 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 di Ancona è situato in località Castelferretti, nel territorio del comune di Falconara Marittima, provincia di Ancona, in prossimità della costa adriatica. Lo scalo è situato a 18 km dal centro della città di Ancona, 90 km dall'aeroporto di Rimini, 116 da quello di Perugia, 171 da quello di Pescara.

Il sedime aeroportuale ha un'estensione di circa 194 ettari, ubicato in destra del Fiume Esino, in posizione perpendicolare alla costa. Tra il l'area aeroportuale ed il fiume ed in direzione della testata ovest, insiste una larga fascia di terreni agricoli quasi totalmente ineditificati, mentre il lato est dell'aeroporto è lambito dalla linea ferroviaria Roma-Ancona, oltre la quale insiste l'abitato di Castelferretti, un insediamento industriale di rilievo e più a nord i quartieri periferici di Falconara Marittima.



LEGENDA

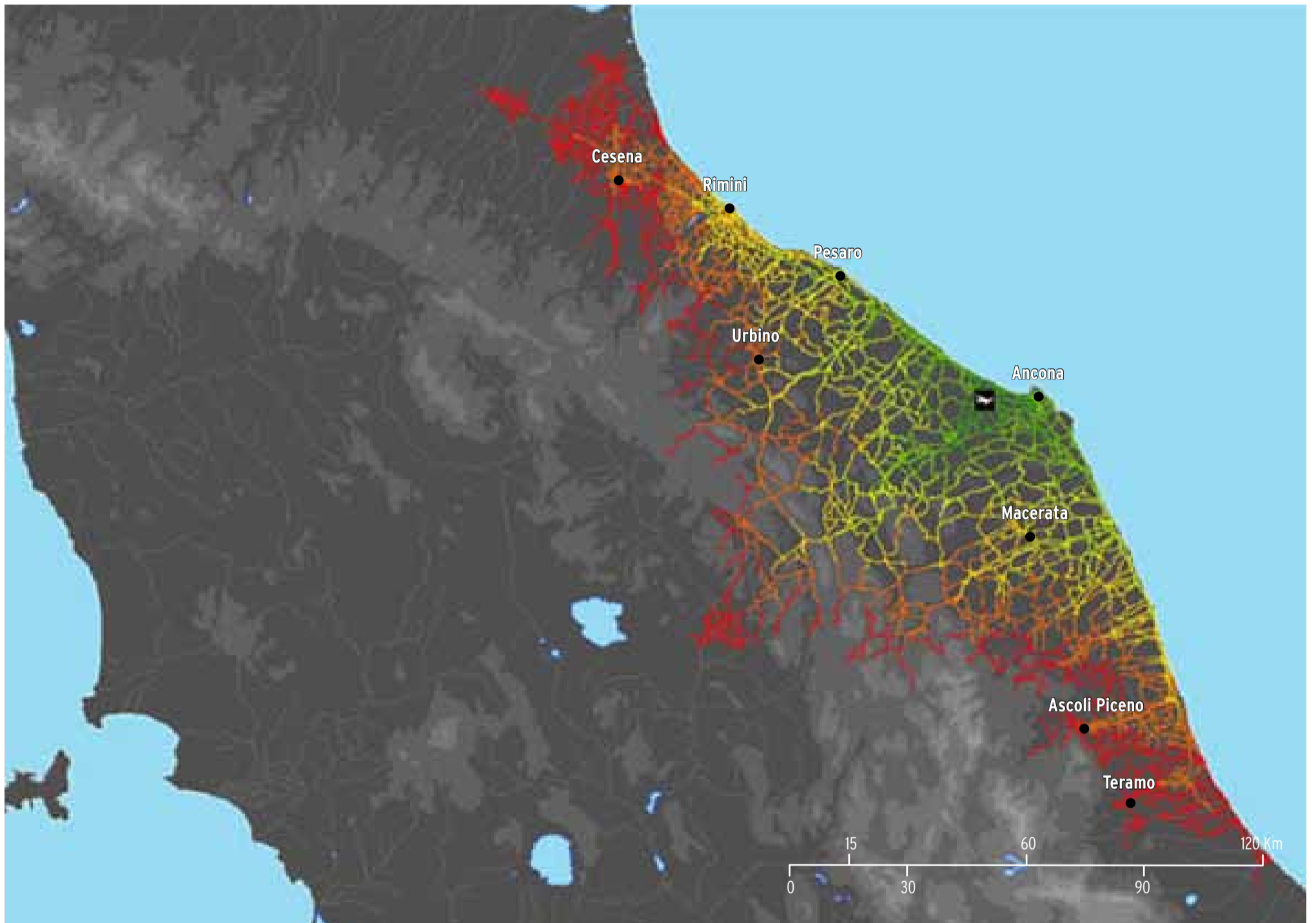
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile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

Limiti e vincoli

La zona land side è vincolata dalla barriera fisica costituita dalla Linea ferroviaria esistente e dagli insediamenti produttivi e residenziali di Castelferretti. Il lato air side invece ha come limite il tratto finale del Fiume Esino e la fascia dei terreni agricoli sottoposti a vincolo paesistico. Infine da rilevare qualche chilometro di distanza la presenza nella direttrice di decollo e di atterraggio lato mare, della raffineria API, che costituisce un elemento di rischio ambientale.

C.3.3 Bacino di traffico

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



LEGENDA ISOCRONE



LEGENDA RETI



Modalità gomma

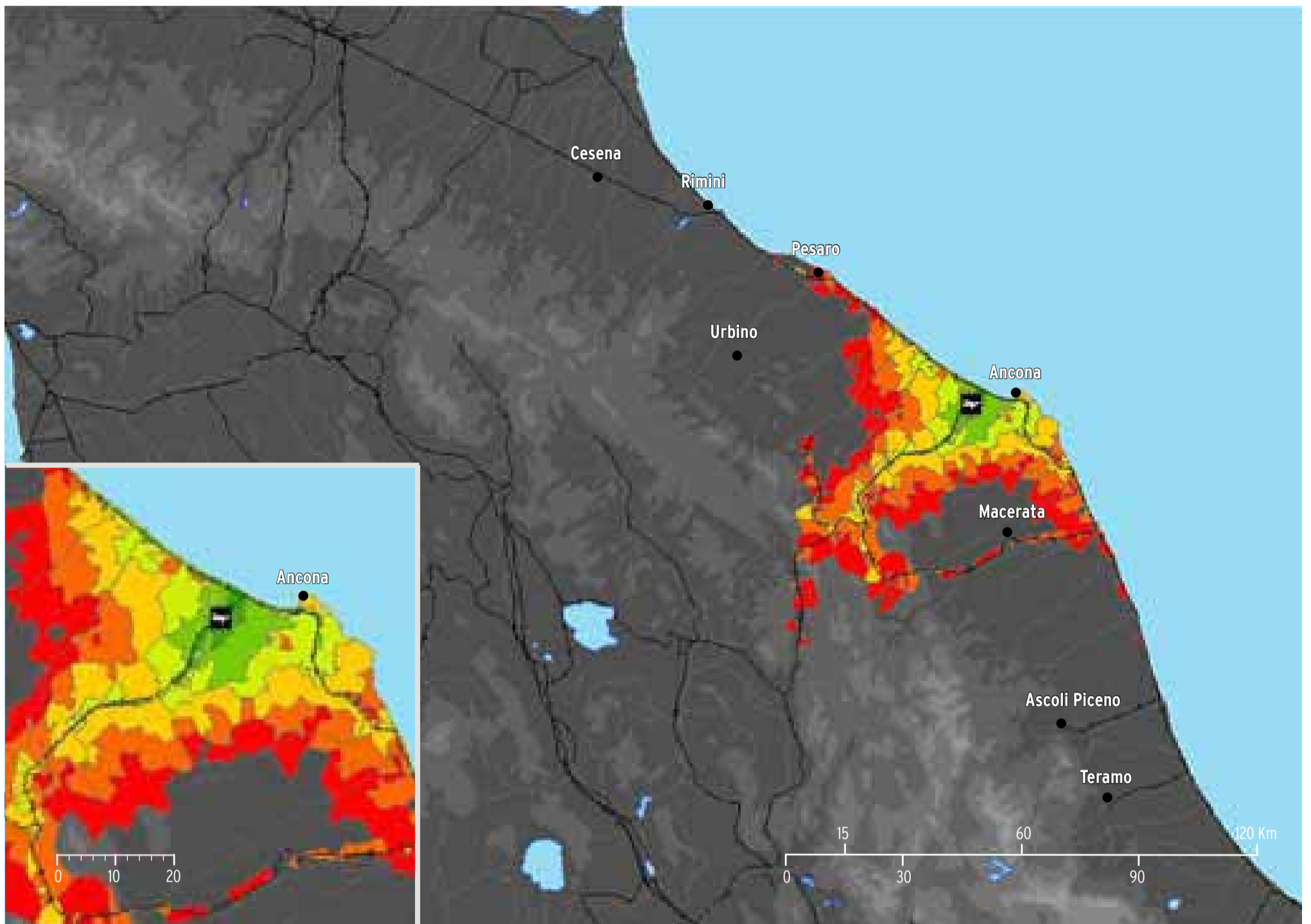
L'andamento delle isocrone originate dall'aeroporto di Ancona è determinato dalla presenza dell'Autostrada A14 (Autostrada Adriatica Bologna-Taranto) e dai rilievi appenninici che si elevano nell'entroterra.

La conseguenza di tali fattori è un allungamento pressoché simmetrico delle isocrone a nord e a sud dell'aeroporto.

Per quanto riguarda la presenza della popolazione nei comuni distanti meno di 90' dall'aerostazione, si calcolano circa 570.000 residenti (pari al 19%) nella prima macro-fascia (0-30'), circa 930.000 (pari al 31%) nella seconda (30'-60') e circa 1.500.000 (pari al 50%) nella terza (60'-90') (dati popolazione ISTAT 2008).

Analogamente ai residenti, anche il 20% degli addetti (pari a circa 220.000) è compreso nella prima macro-fascia, il 32% (pari a circa 360.000) nella seconda e il 48% (pari a circa 540.000) nella terza (dato ISTAT 2001). La prima macro-fascia ricopre una superficie di circa 1.600 kmq (12%), la seconda pari a circa 3.900 kmq (29%) e la terza di circa 8.100 kmq (59%).

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'area aeroportuale di Ancona è posta nel comune di Falconara e vede la presenza dell'infrastruttura ferroviaria sull'intero lato sud orientale. L'infrastruttura collega l'entroterra umbro marchigiano alla costa dove la presenza dell'infrastruttura adriatica permette l'estensione dell'isocrona lungo la costa. La stazione di riferimento è quella di Castelferreti aeroporto. L'isocrona vede ricadere nei primi 30 minuti l'intero territorio compreso tra Falconara e Ancona oltre ad una parte della città. In direzione nord, i 30 minuti raggiungono il comune di Marzocca, mentre verso l'interno il comune di Jesi rientra nei 30 min. Il limite estremo dei 90 minuti, è rappresentato a sud dal comune di San benedetto del Tronto, a nord da Pesaro e verso l'interno dal comune di Gualdo Tadino. Quasi 300.000 abitanti (pari al 24% del totale riferito ai 90') possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di 30', circa 400.000 residenti (pari al 32%) impiegano un tempo compreso tra i 30' e i 60' e oltre 500.000 (pari al 44%) in un tempo variabile tra i 60' e i 90' (dati popolazione ISTAT 2008). Relativamente agli addetti, si ha che circa 120.000 (pari al 25%) risultano essere compresi nella macro-fascia 0-30', circa 160.000 (pari al 33%) nella macro-fascia 30'-60' e circa 200.000 (pari al 42%) nella macro-fascia 60'-90' (dato ISTAT 2001).

C.3.4 Stato attuale dell'aeroporto



AEROPORTO "RAFFAELLO SANZIO" DI ANCONA-FALCONARA (LIPY)

AREA PIAZZALE (mq)
5.780

AREA TERMINAL (mq)
15.450

GATES
3

STAND TOTALI
17

STAND AVIAZIONE GENERALE
--

PARCHEGGI
621

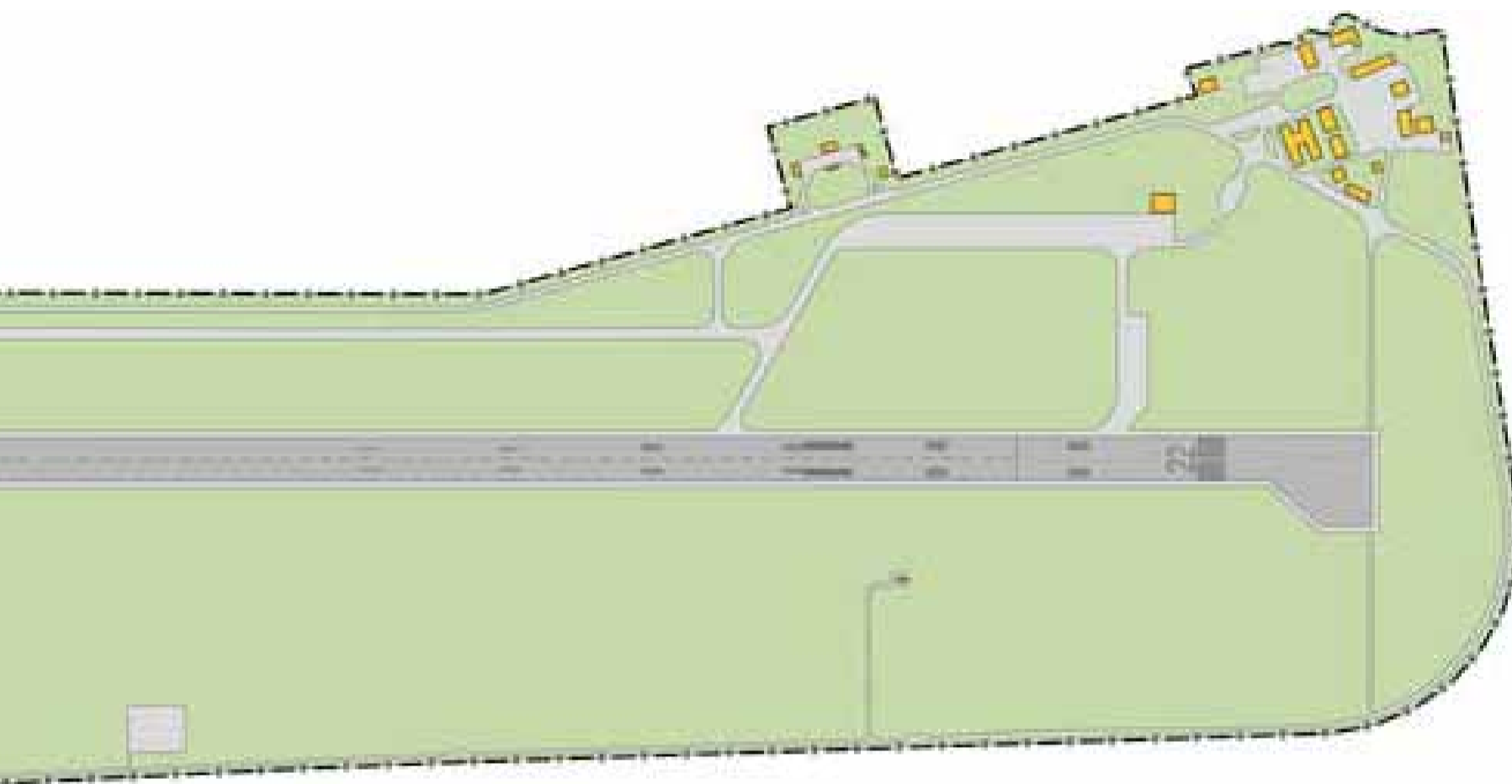
PISTA 1

STRUMENTAZIONE RWY 04
ISTRUMENTALE DI PRECISIONE CAT. I

LUNGHEZZA 04 (m)
2.692

LUNGHEZZA 22 (m)
2.692

LARGHEZZA (m)
45



Stato attuale dell'aeroporto

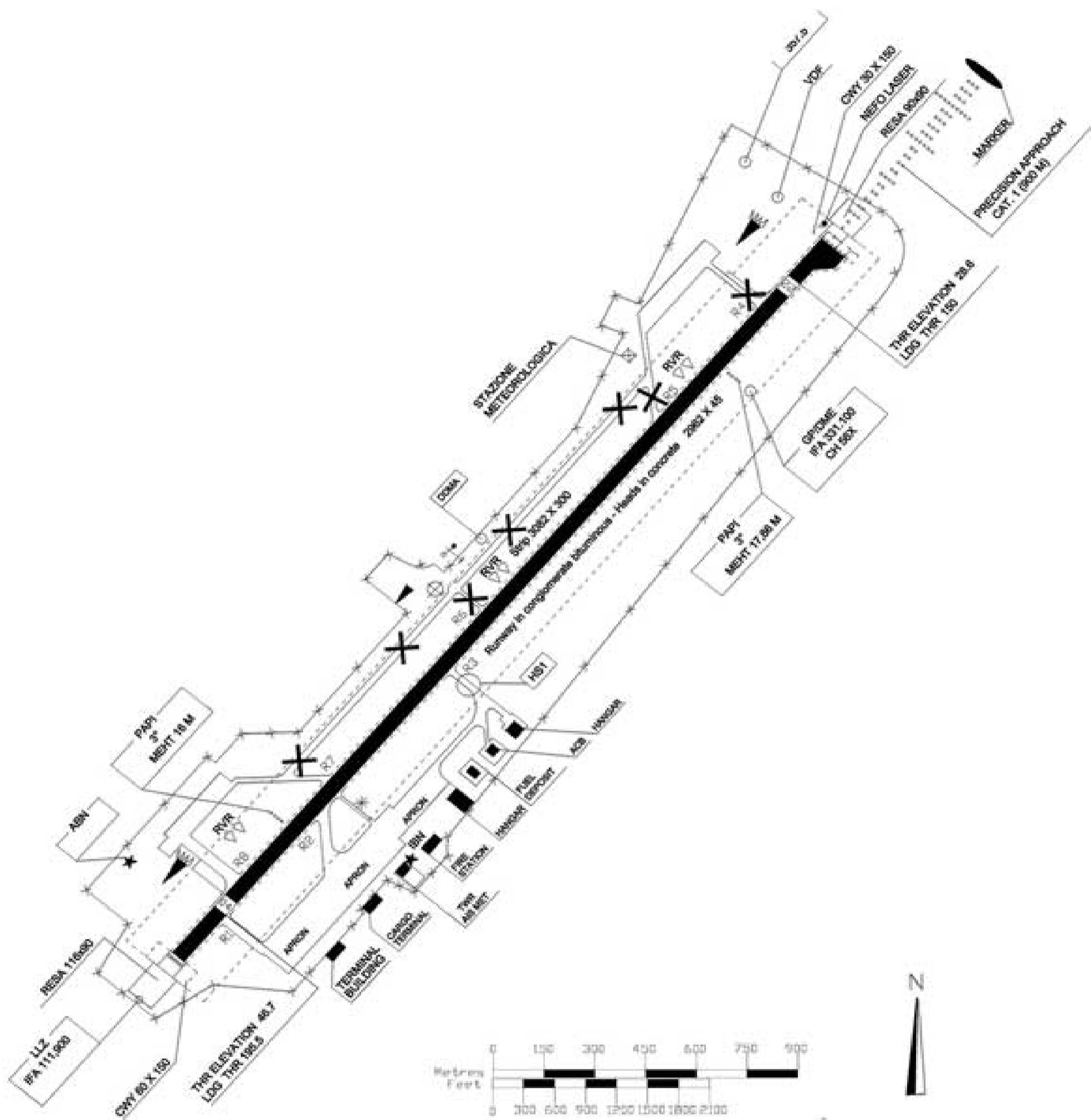
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 04	2962	2992	2962	2766,5
RWY 22	2962	3022	2962	2812

Tab.C.3.4.1 *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

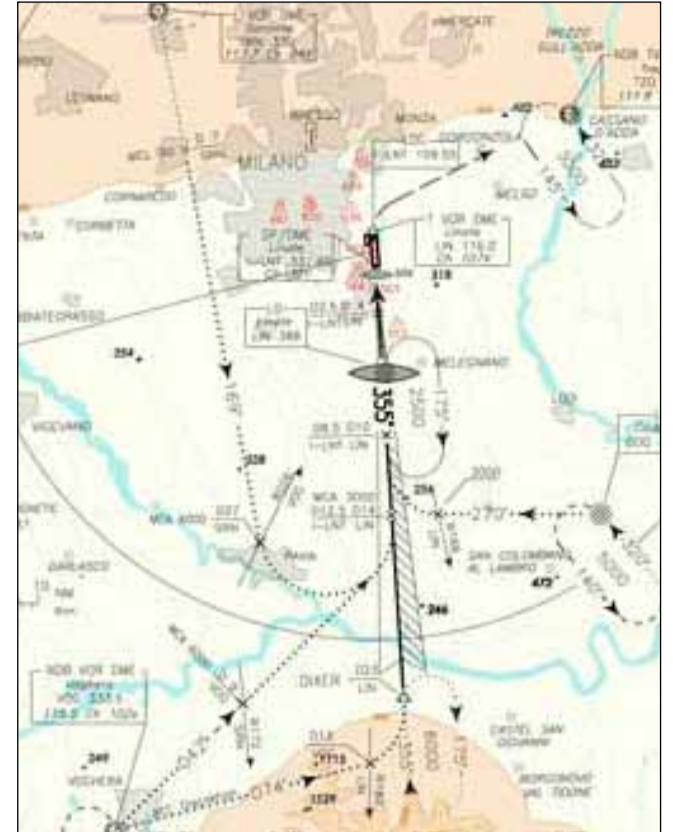
C.3.5 Infrastrutture airside



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	m x m	m x m	m	m.s.l.m.m		
1.4.1.1	Pista 1	04	43°36'29.36"N 013°21'03.86"E	043°	2962	2992	2962	2766.5	-	30	90 x 90	3082 x 300	45	14.23	PCN 100 F/A/W/T congl. bitum.
		22	43°37'29.41"N 013°22'26.22"E	223°	2962	3022	2962	2812	-	60	116 x 90	3083 x 300	45	8.72	

Tab.C.3.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste



Procedura di atterraggio strumentale di precisione

1.4.2	CLASSE APT	
1.4.2.1	Classe ICAO	4D
1.4.2.2	Antincendio ICAO	8

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron 1	5780	PCN 47R/C/Y/T	1A 7 9 10	PB	NA	-
				1 2 3 4 5 6 8	SM	NA	-
				7 9 10	PB	NA	-
1.4.3.4	Apron 2		PCN 120R/B/X/T	11 → 14	SM	NA	-
				Heli	SM	NA	-

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	R1 R2	30	PCN 120/F/A/W/T conc	-
1.4.4.2	R3	10	PCN 120/F/A/W/T conc	-
1.4.4.3	R4 → R8	12	PCN 120/F/A/W/T conc	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VDF	Falconara Gonio
1.4.5.2	VOR/DME	ANC
1.4.5.3	NDB	ANC
1.4.5.4	TACAN	FAL
1.4.5.5	L	FAL
1.4.5.6	ILS RWY 22 LOC CAT I	IFA
1.4.5.7	DME	IFA
1.4.5.8	GP	-

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	Capacità Operativa Piazzali: 8Mov/h Capacità operativa Pista: 8Mov/h Fonte Aerdorica SpA

Tab.C.3.5.2 Dati infrastrutture airside

Piste e aree di sicurezza

L'aeroporto di Ancona-Falconara rappresenta l'unico aeroporto Internazionale delle Marche, la struttura è dotata di una pista di volo lunga 2.962 metri e larga 45; individuata con l'identificativo 04-22 presenta una soglia spostata in testata 04 ed è realizzata in conglomerato bituminoso con testate in pavimentazione rigida. Il piazzale e l'Aerostazione sono ubicati a Sud della pista, questi sono accessibili attraverso bretelle ubicate dal lato della testata 04.

Data l'assenza di raccordi che connettono direttamente in testata 22, in corrispondenza di questa è stata costruita una piazzola di backtrack che permette di allinearsi pre intraprendere la corsa al decollo. A Nord della pista, parallelamente ad essa, si estende una taxiway che, ad oggi, risulta chiusa.

Su pista 22 sono possibili atterraggi strumentali di precisione di categoria CAT I.

Piazzale aeromobili

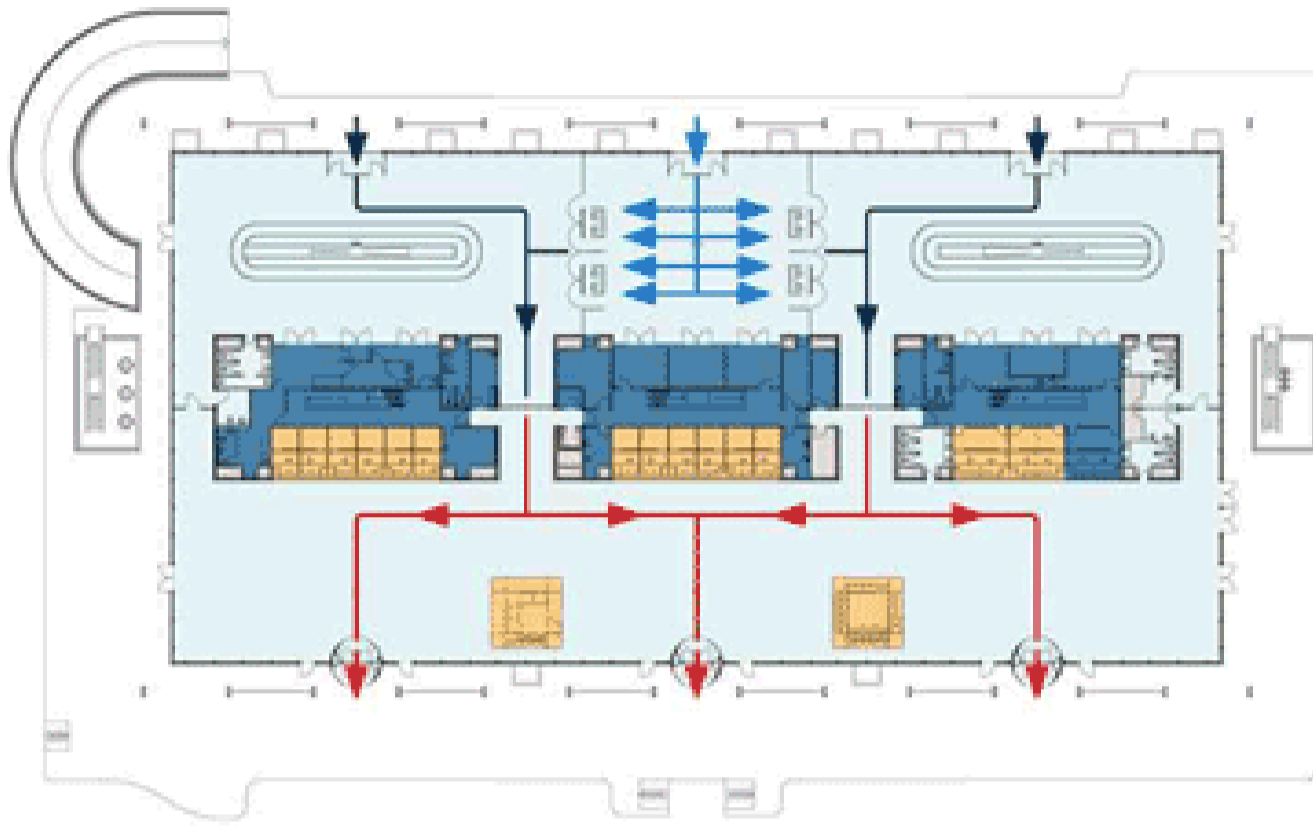
L'Aeroporto dispone di un Apron con superficie di 5.780mq. Sono presenti 14 piazzole di sosta per aerei ed una piazzola di sosta per elicotteri. L'Apron è ubicato a Sud-Ovest rispetto pista di volo, dal lato della testata 04; è connesso alla runway mediante tre bretelle denominate R1, R2 ed R3.

Vie di rullaggio

Le tre bretelle che connettono l'Apron all'Apron sono realizzate in conglomerato bituminoso, di queste il raccordo R1 connette direttamente in testata 04 mentre il raccordo R2 è inclinato rispetto alla pista di volo e funge anche da uscita veloce per atterraggi su testata 22.

C.3.6 Terminal passeggeri

SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Terminal arrivi, Pianta piano terra






Sistemi funzionali, Terminal partenze, Pianta piano terra



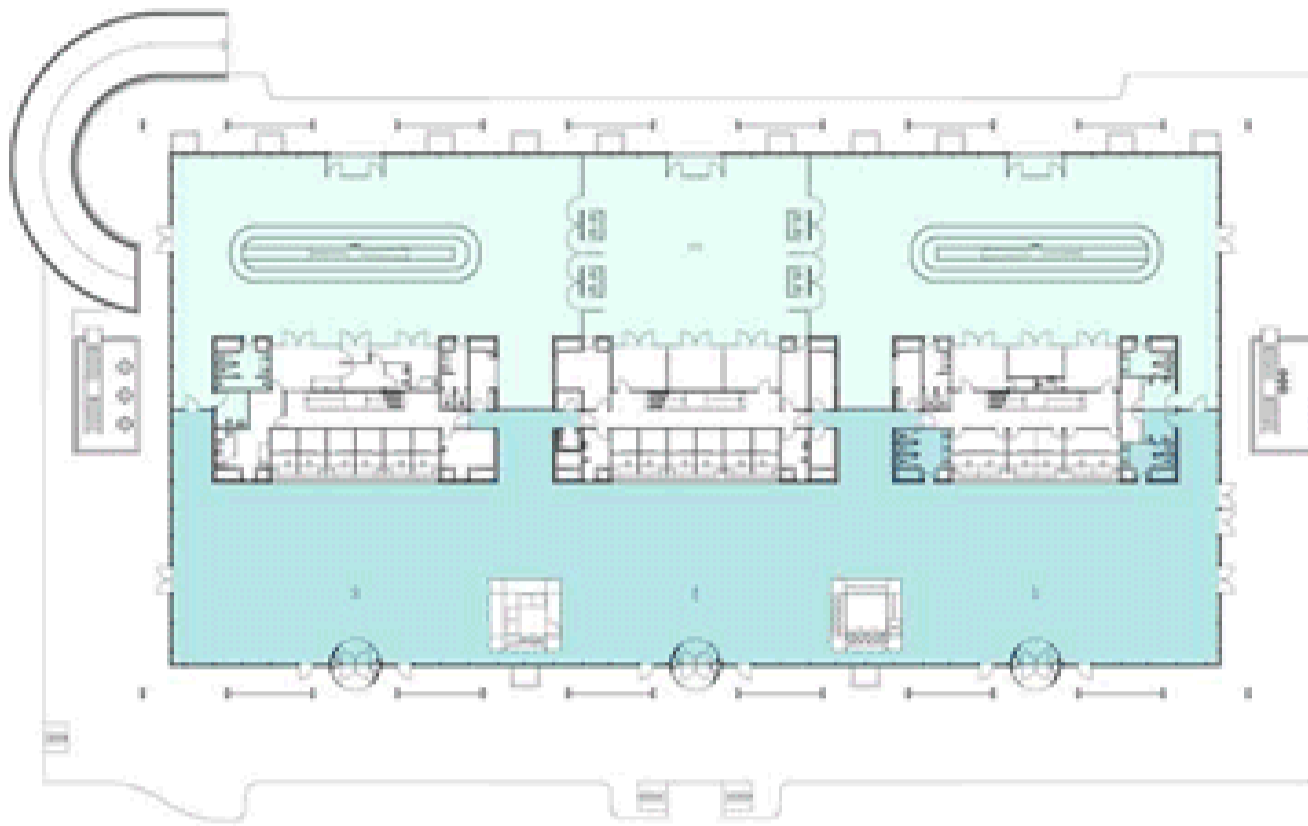
SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	5685
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	990
Bhs, trattamento bagagli	mq	3345
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	2110
Spazi tecnici ,impianti	mq	3290

LEGENDA

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

SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Terminal arrivi, Pianta piano terra



Sottosistemi, Terminal partenze, Pianta piano terra

SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	890
Area Check-in	mq	400
Area Varchi di Sicurezza	mq	105
Sale imbarco	mq	1400
Hall arrivi	mq	1440
Sale riconsegna bagagli	mq	1530

LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

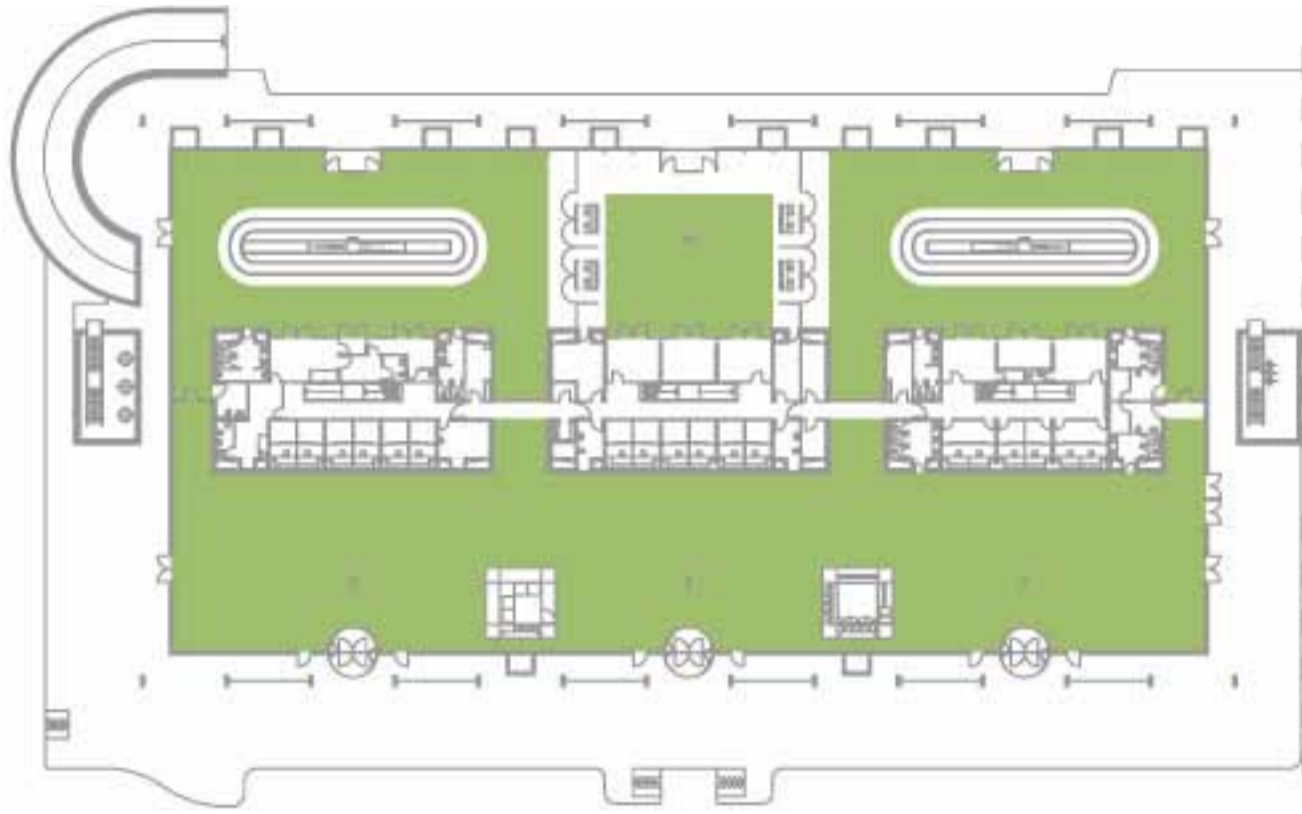
LEGENDA

 A
 B
 C
 D
 E

1_Hall partenze	mq fabbisogno	210
	mq presenti	725
	mq differenza	515
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	139
	mq presenti	330
	mq differenza	191
	n° check-in fabbisogno	7
	n° check-in presenti	12
	n° differenza	5
3_Controlli di sicurezza	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	25
	mq differenza	25
	n° varchi fabbisogno	1
	n° presenti	2
4_Controllo passaporti OUT	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	31
	mq presenti	55
	mq differenza	24
	n° postazioni fabbisogno	1
5_Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° presenti	4
	n° differenza	3
	mq fabbisogno	336
	mq presenti	1060
	mq differenza	724
A_Sala imbarchi Schengen	n° gates fabbisogno	2
	n° presenti	3
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	336
	mq presenti	670
B_Sala imbarchi extra Schengen	mq differenza	334
	n° gates fabbisogno	1
	n° presenti	2
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	134
6_Controllo passaporti IN	mq presenti	390
	mq differenza	256
	n° gates fabbisogno	1
	n° presenti	1
	n° differenza	0
7_Ritiro bagagli	mq accodamento fabbisogno	31
	mq presenti	170
	mq differenza	139
	n° postazioni fabbisogno	2
	n° presenti	8
8_Hall arrivi	n° differenza	6
	mq fabbisogno	225
	mq presenti	790
	mq differenza	565
	n° nastri fabbisogno	1
A_Check-in A	n° presenti	2
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	315
B_Check-in B	mq presenti	1340
	mq differenza	1025
	mq accodamento fabbisogno	70
A_Check-in A	mq presenti	165
	mq differenza	95
	n° check-in presenti	6
B_Check-in B	mq accodamento fabbisogno	70
	mq presenti	165
	mq differenza	95
	n° check-in presenti	6

SUPERFICI TOTALI

Piano interrato	mq	6100
Piano terra	mq	7600
Piano primo	mq	1750
Totale	mq	15450



Livelli di servizio aree passeggeri, Terminal arrivi, Pianta piano terra



Livelli di servizio aree passeggeri, Terminal partenze, Pianta piano terra



C.3.7 Traffico commerciale 2000-2008

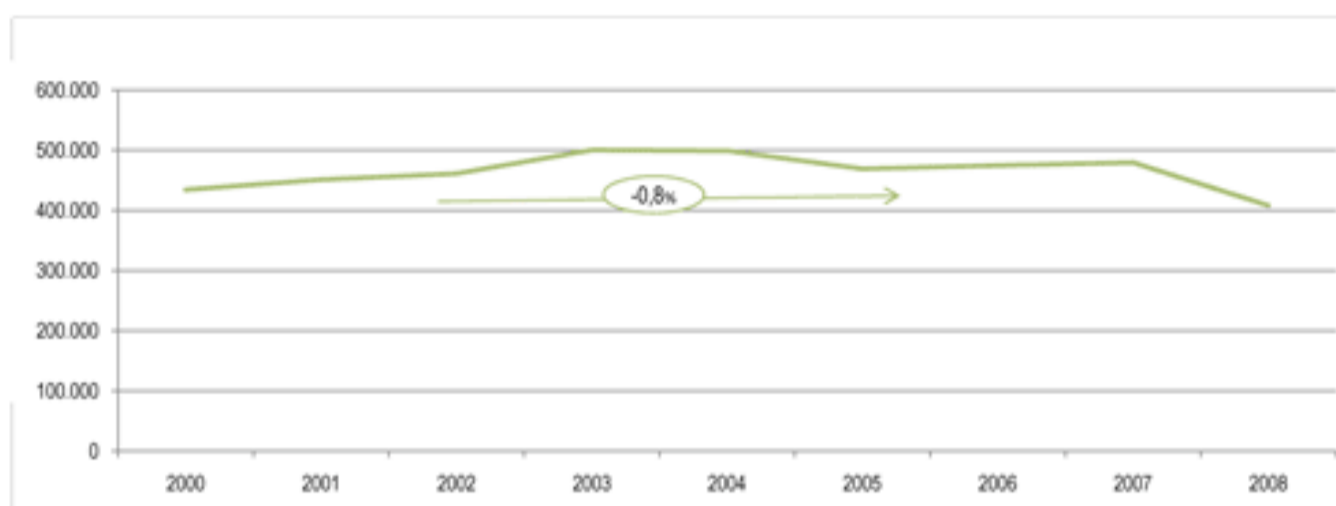
Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri è rimasto costante nel periodo 2000-2008, registrando un Cagr del -0,8%. Nel 2003 c'è stato picco di crescita (+8,4%) e nel 2008 si è avuta una flessione del 14,9%. La crescita del 2003 è dovuta all'incremento del traffico nazionale verso Roma e Milano e del traffico internazionale (nuovi collegamenti e consolidamento di quelli già attivi). A partire dal 2004 il traffico nazionale è diminuito fino al 2008, in particolare sui voli per Roma e Milano, mentre i passeggeri internazionali sono rimasti costanti.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 424.022 con un incremento del 4,4% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

Anno	PAX	Δ%
2000	434.338	
2001	451.283	3,9%
2002	461.410	2,2%
2003	500.310	8,4%
2004	499.060	-0,2%
2005	469.089	-6,0%
2006	474.973	1,3%
2007	479.800	1,0%
2008	408.089	-14,9%

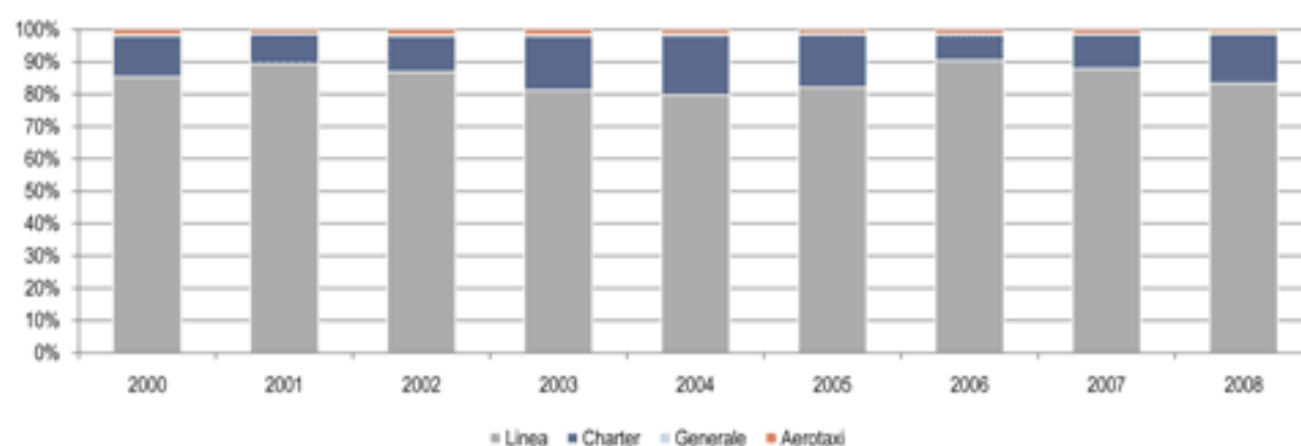
CAGR	-0,8%
------	-------



Tab.C.3.7.1 Passeggeri 2000-2008

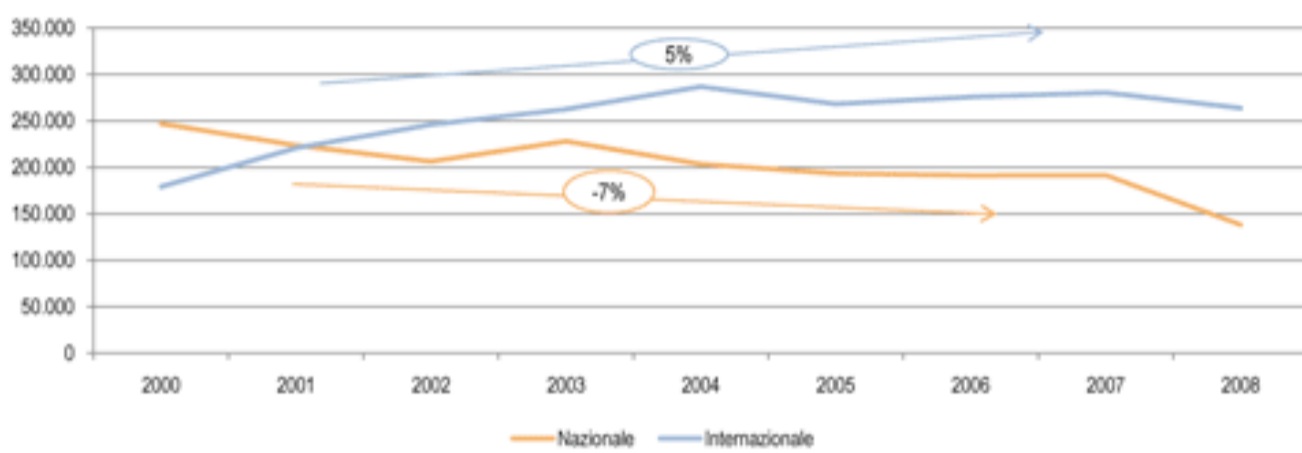
La percentuale di passeggeri trasportati con voli charter oscilla tra l'8% ed il 15%. I passeggeri trasportati da servizi di aerotaxi si attestano su poco più dell'1%.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	85,3%	12,7%	1,6%	0,3%	100,0%
2001	89,4%	9,1%	1,2%	0,3%	100,0%
2002	86,9%	11,1%	1,7%	0,3%	100,0%
2003	81,3%	16,8%	1,6%	0,4%	100,0%
2004	79,7%	18,6%	1,4%	0,4%	100,0%
2005	82,1%	16,4%	1,3%	0,3%	100,0%
2006	90,5%	7,8%	1,4%	0,3%	100,0%
2007	87,9%	10,5%	1,3%	0,3%	100,0%
2008	83,4%	15,2%	1,1%	0,4%	100,0%



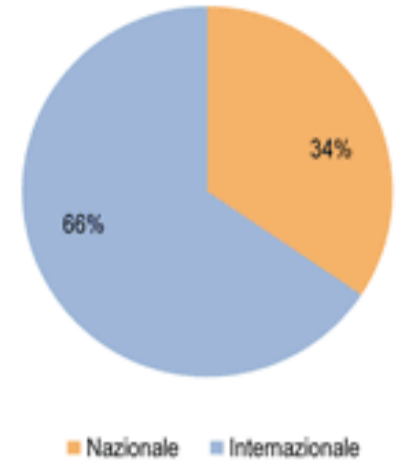
Tab.C.3.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	246.856		2000	179.100	
2001	223.740	-9,4%	2001	220.818	23,3%
2002	206.266	-7,8%	2002	246.006	11,4%
2003	227.943	10,5%	2003	262.532	6,7%
2004	203.399	-10,8%	2004	286.855	9,3%
2005	193.400	-4,9%	2005	268.240	-6,5%
2006	191.316	-1,1%	2006	275.664	2,8%
2007	191.566	0,1%	2007	280.424	1,7%
2008	138.308	-27,8%	2008	263.677	-6,0%
CAGR	-7,0%		CAGR	5,0%	



Tab.C.3.7.3 Passengers 2000-2008

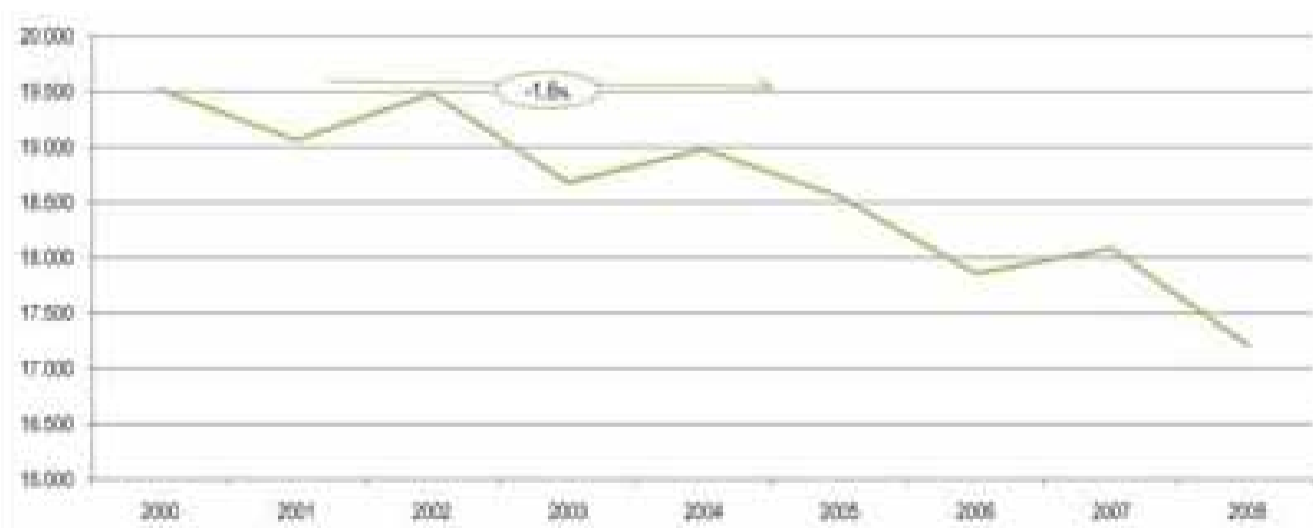
La maggior parte dei passeggeri è stata trasportata su voli di linea. Per quel che riguarda i voli di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato solo il 34% del totale gestito dall'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

Negli anni 2000-2001 il traffico nazionale è stato superiore all'internazionale. A partire dal 2002 tale tendenza si è invertita. Il primo ha mostrato un trend negativo, passando dai 206 mila passeggeri ai 191 mila del 2007 ed ai 138 mila del 2008, con un -27,8%. Il traffico internazionale, invece, ha registrato un tasso di crescita mediamente positivo, raggiungendo quota 264 mila passeggeri nel 2008.

Anno	MOV	Δ%
2000	19.518	
2001	19.058	-2,4%
2002	19.481	2,2%
2003	18.679	-4,1%
2004	18.981	1,6%
2005	18.550	-2,3%
2006	17.859	-3,7%
2007	18.084	1,3%
2008	17.215	-4,8%
CAGR	-1,6%	



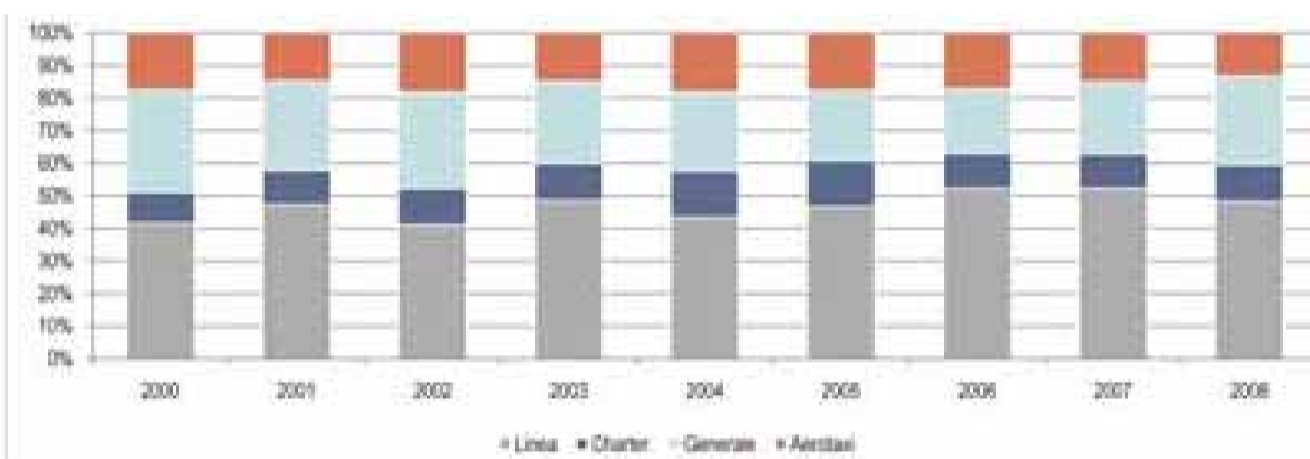
Tab.C.3.7.4 Movimenti 2000-2008

Movimenti

Il numero di movimenti è in costante diminuzione, infatti si è passati da quota 19,5 mila movimenti del 2000 a circa 17 mila nel 2008.

In termini di movimenti, il traffico charter ha costituito mediamente l'11% del traffico, mentre l'aviazione generale è passata da rappresentare il 31,3% del totale nel 2000 al 27,3% nel 2008. La quota del traffico aerotaxi è in leggera diminuzione (dal 17,5% al 13,2%).

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	41,6%	9,6%	17,5%	31,3%	100,0%
2001	47,4%	10,5%	14,7%	27,3%	100,0%
2002	41,1%	11,0%	18,2%	29,7%	100,0%
2003	48,6%	11,3%	14,8%	25,3%	100,0%
2004	43,4%	14,3%	18,1%	24,2%	100,0%
2005	46,8%	14,0%	17,6%	21,5%	100,0%
2006	52,3%	10,6%	17,0%	20,0%	100,0%
2007	52,3%	10,5%	14,9%	22,3%	100,0%
2008	48,2%	11,2%	13,2%	27,3%	100,0%

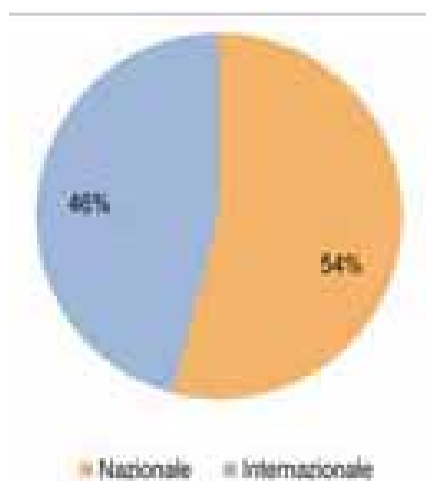


Tab.C.3.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

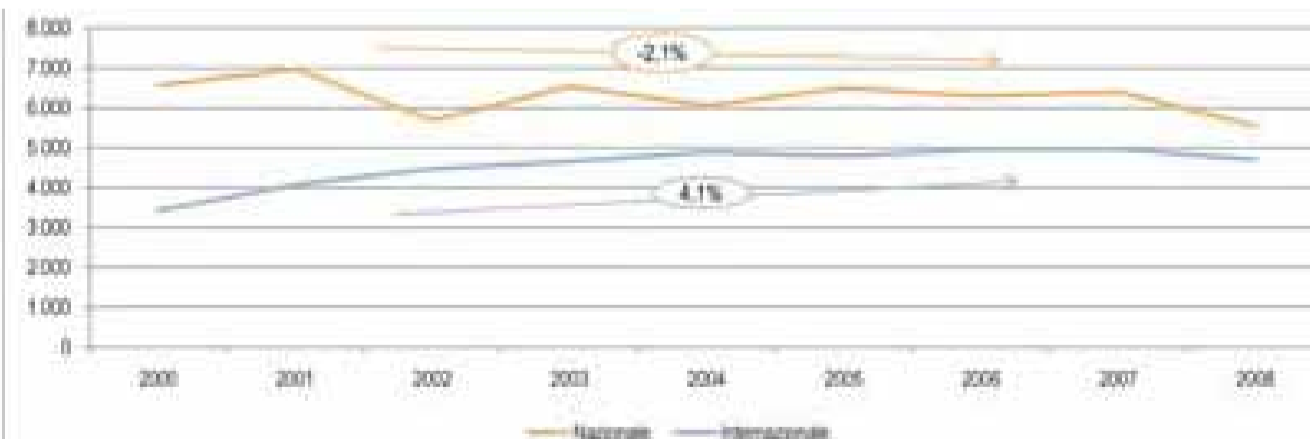
Per quel che riguarda i voli di linea e charter, i movimenti internazionali hanno registrato un tasso di crescita del +4,1%, che li ha portati da 3,4 mila a 4,7 mila movimenti annui. I movimenti nazionali hanno, invece, un tasso di crescita medio negativo pari a -2,1%.

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	6.559		2000	3.420	
2001	6.971	6,3%	2001	4.066	18,9%
2002	5.688	-18,4%	2002	4.469	9,9%
2003	6.535	14,9%	2003	4.655	4,2%
2004	6.058	-7,3%	2004	4.889	5,0%
2005	6.484	7,2%	2005	4.794	-1,9%
2006	6.294	-3,1%	2006	4.953	3,3%
2007	6.395	1,6%	2007	4.960	0,1%
2008	5.539	-13,4%	2008	4.702	-5,2%
CAGR	-2,1%		CAGR	4,1%	

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta il 46% del totale dell'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

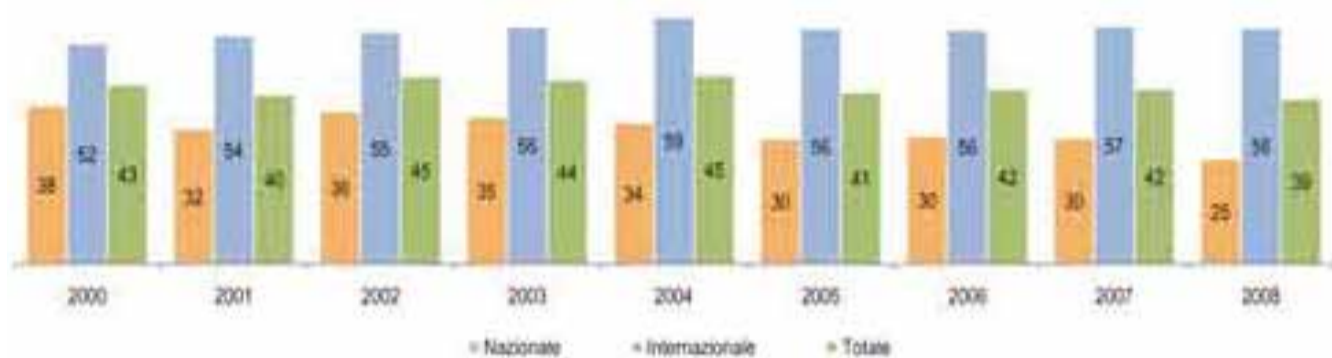


Tab.C.3.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	38	52	43
2001	32	54	40
2002	36	55	45
2003	35	56	44
2004	34	59	45
2005	30	56	41
2006	30	56	42
2007	30	57	42
2008	25	56	39
CAGR	-5.0%	0.9%	-1.0%

Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

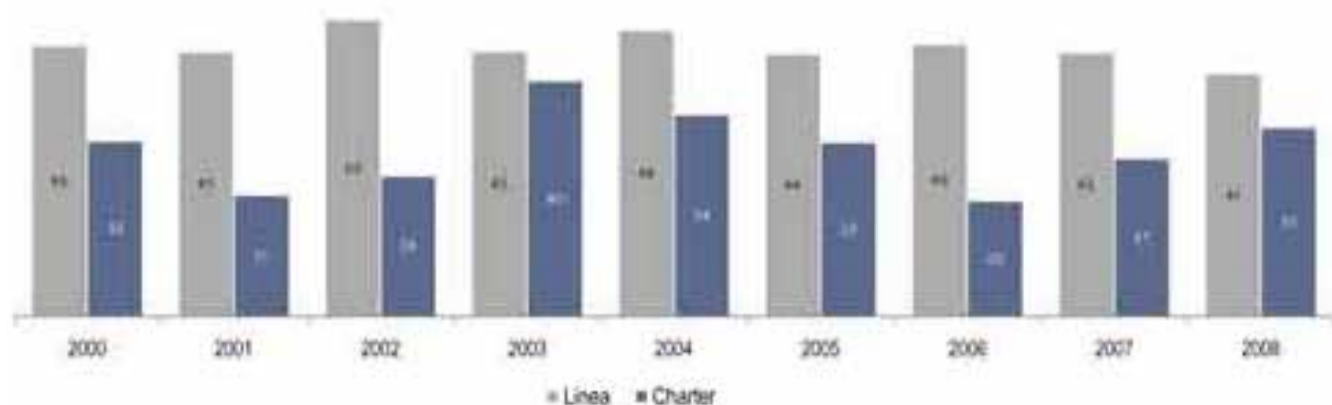
Il numero di passeggeri per volo nazionale è in diminuzione, arrivando a 25 passeggeri nel 2008. Per quel che riguarda il traffico internazionale, invece, i passeggeri medi sono rimasti costanti a circa 56 per volo.



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

Anno	LINEA	CHARTER
2000	46	30
2001	45	21
2002	50	24
2003	45	40
2004	48	34
2005	44	29
2006	46	20
2007	45	27
2008	41	32
CAGR	-1.4%	0.9%

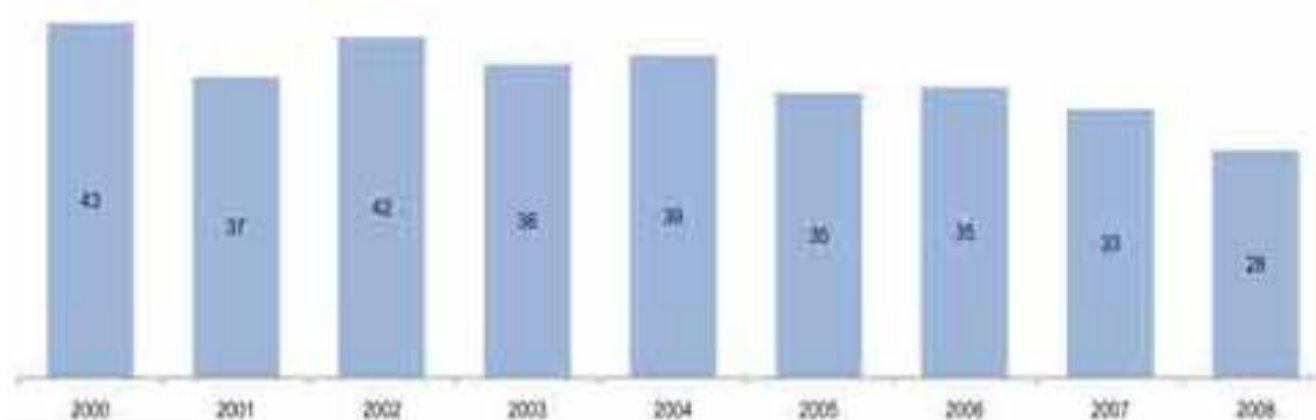
I voli charter hanno avuto un numero passeggeri medi minore rispetto al traffico di linea.



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

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

Anno	LINEA Naz
2000	43
2001	37
2002	42
2003	38
2004	39
2005	35
2006	35
2007	33
2008	28
CAGR	-5,4%

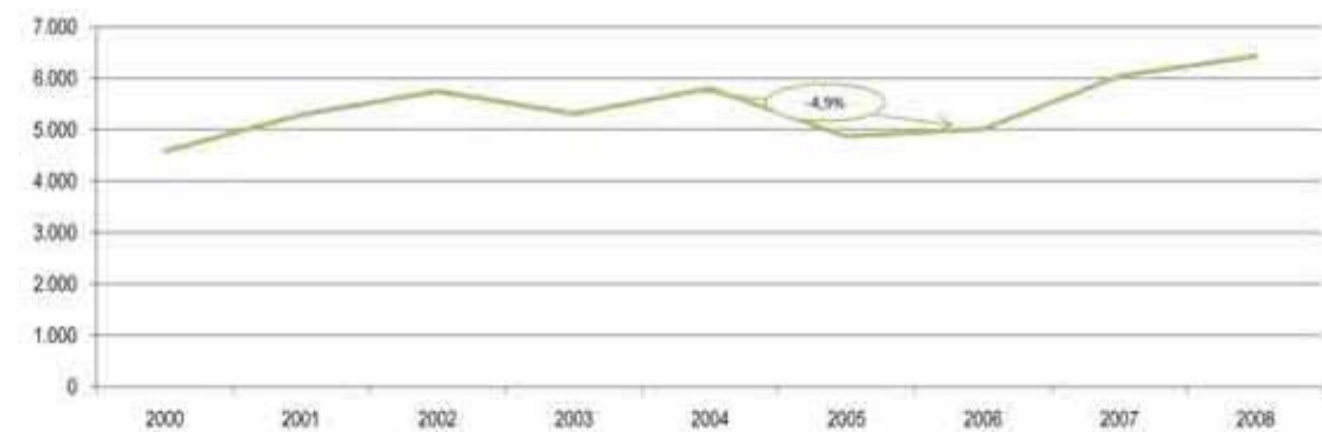


Tab.C.3.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Traffico cargo

Il traffico cargo ha mantenuto, a meno di leggere flessioni, un trend di crescita positivo, con 6,4 mila tonnellate di merci gestite nel 2008 ed un CAGR pari a 4,3%.

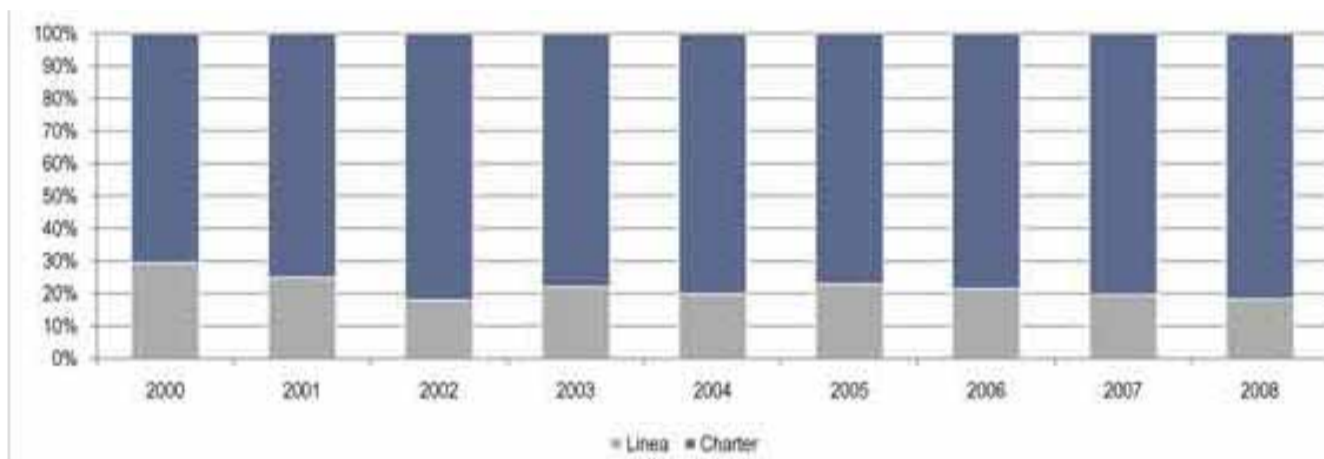
Anno	TONS	Δ%
2000	4.578	
2001	5.288	15,5%
2002	5.748	8,7%
2003	5.307	-7,7%
2004	5.805	9,4%
2005	4.870	-16,1%
2006	5.010	2,9%
2007	6.040	20,6%
2008	6.430	6,5%
CAGR	4,3%	



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

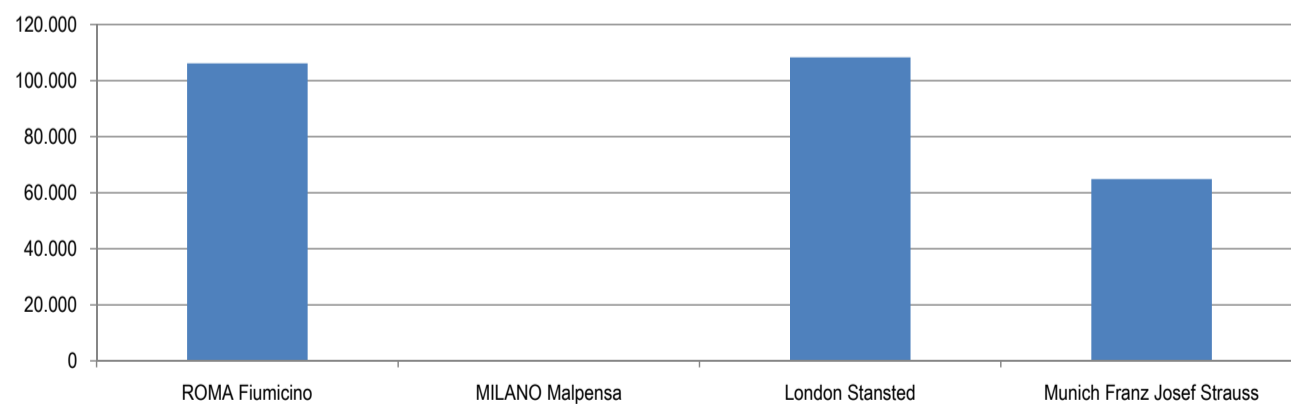
Anno	Linea	Charter
2000	29,5%	70,5%
2001	25,0%	75,0%
2002	17,9%	82,1%
2003	22,0%	78,0%
2004	19,8%	80,2%
2005	22,9%	77,1%
2006	21,4%	78,6%
2007	19,6%	80,4%
2008	18,3%	81,7%

Il traffico cargo è stato trasportato con voli charter per una percentuale che va dal 70% all'80%.



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

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Gran Bretagna				83.532	105.869	107.483	112.422	
Germania		57.249	56.175	51.947	56.330	56.332	60.489	



Principali O-D

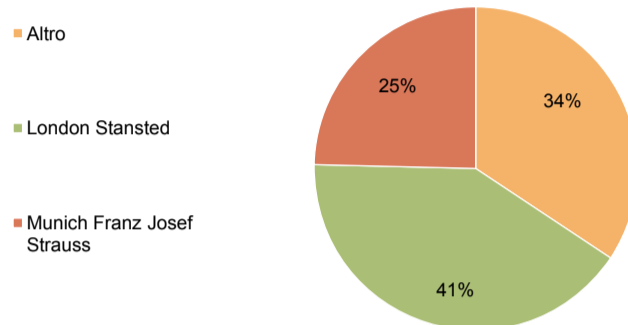
Tab.C.3.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

La tratta estera di maggior importanza è stata quella con Londra, in leggera crescita negli anni.



Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									90.495
London Stansted				82.493	105.806	107.424	106.303	112.121	108.280
Munich Franz Josef Strauss				49.641	55.555	55.897	60.222	66.383	64.902

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.



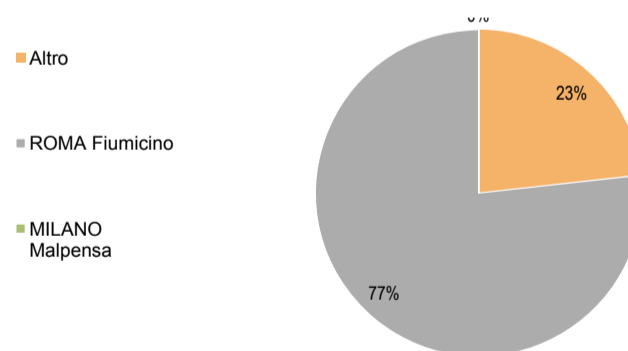
Tab.C.3.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

Verso l'Italia la tratta maggiore è con Fiumicino, in leggera diminuzione, passando da 117 mila passeggeri del 2003 a 108 mila del 2008.



Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									32.129
ROMA Fiumicino				117.612	92.246	96.510	96.524	50.802	106.179
MILANO Malpensa				95.960	90.535	82.165	83.565		

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.C.3.7.14 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	125.753	180.154	195.566	180.538	195.740	193.181	238.725	231.216	202.888
			43,3%	8,6%	-7,7%	8,4%	-1,3%	23,6%	-3,1%	-12,3%
	Nazionale	244.902	223.274	205.621	226.047	201.931	191.716	191.088	190.314	137.265
			-8,8%	-7,9%	9,9%	-10,7%	-5,1%	-0,3%	-0,4%	-27,9%
	TOT	370.655	403.428	401.187	406.585	397.671	384.897	429.813	421.530	340.153
			8,8%	-0,6%	1,3%	-2,2%	-3,2%	11,7%	-1,9%	-19,3%
Charter	Internazionale	53.347	40.664	50.440	81.994	91.115	75.059	36.939	49.208	60.789
			-23,8%	24,0%	62,6%	11,1%	-17,6%	-50,8%	33,2%	23,5%
	Nazionale	1.954	466	645	1.896	1.468	1.684	228	1.252	1.043
			-76,2%	38,4%	194,0%	-22,6%	14,7%	-86,5%	449,1%	-16,7%
	TOT	55.301	41.130	51.085	83.890	92.583	76.743	37.167	50.460	61.832
			-25,6%	24,2%	64,2%	10,4%	-17,1%	-51,6%	35,8%	22,5%
Aerotaxi	Internazionale	653	915	1.071	1.130	1.142	1.096	1.172	1.465	1.501
			40,1%	17,0%	5,5%	1,1%	-4,0%	6,9%	25,0%	2,5%
	Nazionale	6.450	4.498	6.543	6.940	5.910	4.899	5.549	4.832	2.806
			-30,3%	45,5%	6,1%	-14,8%	-17,1%	13,3%	-12,9%	-41,9%
	TOT	7.103	5.413	7.614	8.070	7.052	5.995	6.721	6.297	4.307
			-23,8%	40,7%	6,0%	-12,6%	-15,0%	12,1%	-6,3%	-31,6%
Generale	Internazionale	553	667	677	773	748				
			20,6%	1,5%	14,2%	-3,2%				
	Nazionale	726	645	847	992	1006				
			-11,2%	31,3%	17,1%	1,4%				
	TOT	1.279	1.312	1.524	1.765	1.754	1.454	1.272	1.513	1.797
			2,6%	16,2%	15,8%	-0,6%	-17,1%	-12,5%	18,9%	18,8%
TOT	Internazionale	180.306	222.400	247.754	264.435	288.745	269.336	276.836	281.889	265.178
			23,3%	11,4%	6,7%	9,2%	-6,7%	2,8%	1,8%	-5,9%
	Nazionale	254.032	228.883	213.656	235.875	210.315	198.299	196.865	196.398	141.114
			-9,9%	-6,7%	10,4%	-10,8%	-5,7%	-0,7%	-0,2%	-28,1%
	434.338	451.283	461.410	500.310	499.060	469.089	474.973	479.800	408.089	
		3,9%	2,2%	8,4%	-0,2%	-6,0%	1,3%	1,0%	-14,9%	

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	2.451	2.942	3054	3.165	3.098	3.162	3.957	3.655	3.356
			20,0%	3,8%	3,6%	-2,1%	2,1%	25,1%	-7,6%	-8,2%
	Nazionale	5.664	6.091	4.953	5.917	5.133	5.520	5.390	5.811	4.949
			7,5%	-18,7%	19,5%	-13,2%	7,5%	-2,4%	7,8%	-14,8%
	TOT	8.115	9.033	8.007	9.082	8.231	8.682	9.347	9.466	8.305
			11,3%	-11,4%	13,4%	-9,4%	5,5%	7,7%	1,3%	-12,3%
Charter	Internazionale	969	1.124	1.415	1.490	1.791	1.632	996	1.305	1.346
			16,0%	25,9%	5,3%	20,2%	-8,9%	-39,0%	31,0%	3,1%
	Nazionale	895	880	735	618	925	974	904	585	590
			-1,7%	-16,5%	-15,9%	49,7%	5,3%	-7,2%	-35,3%	0,9%
	TOT	1.864	2.004	2.150	2.108	2.716	2.606	1.900	1.890	1.936
			7,5%	7,3%	-2,0%	28,8%	-4,1%	-27,1%	-0,5%	2,4%
Aerotaxi	Internazionale	277	340	352	386	515	555	525	574	642
			22,7%	3,5%	9,7%	33,4%	7,8%	-5,4%	9,3%	11,8%
	Nazionale	3.148	2.469	3.194	2.383	2.929	2.714	2.515	2.129	1.635
			-21,6%	29,4%	-25,4%	22,9%	-7,3%	-7,3%	-15,3%	-23,2%
	TOT	3.425	2.809	3.546	2.769	3.444	3.269	3.040	2.703	2.277
			-18,0%	26,2%	-21,9%	24,4%	-5,1%	-7,0%	-11,1%	-15,8%
Generale	Internazionale	329	372	349	352	392				
			13,1%	-6,2%	0,9%	11,4%				
	Nazionale	5.785	4.840	5.429	4.368	4.198				
			-16,3%	12,2%	-19,5%	-3,9%				
	TOT	6.114	5.212	5.778	4.720	4.590	3.993	3.572	4.025	4.697
			-14,8%	10,9%	-18,3%	-2,8%	-13,0%	-10,5%	12,7%	16,7%
TOT	Internazionale	4.026	4.778	5.170	5.393	5.796	5.349	5.478	5.534	5.344
			18,7%	8,2%	4,3%	7,5%	-7,7%	2,4%	1,0%	-3,4%
	Nazionale	15.492	14.280	14.311	13.286	13.185	9.208	8.809	8.525	7.174
			-7,8%	0,2%	-7,2%	-0,8%	-30,2%	-4,3%	-3,2%	-15,8%
	19.518	19.058	19.481	18.679	18.981	18.550	17.859	18.084	17.215	
		-2,4%	2,2%	-4,1%	1,6%	-2,3%	-3,7%	1,3%	-4,8%	

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	1.349	1.321	1.029	1.170	1.150	1.116	1.073	1.183	1.177
			-2,0%	-22,1%	13,7%	-1,7%	-3,0%	-3,9%	10,3%	-0,5%
	TOT	1.349	1.321	1.029	1.170	1.150	1.116	1.073	1.183	1.177
			-2,0%	-22,1%	13,7%	-1,7%	-3,0%	-3,9%	10,3%	-0,5%
Charter	Internazionale	1.547	1.427	2.124	1.353	1.435	756	539	712	1.108
			-7,8%	48,9%	-36,3%	6,1%	-47,3%	-28,7%	32,1%	55,6%
	Nazionale	1.683	2.540	2.595	2.784	3.220	2.998	3.398	4.145	4.145
			51,0%	2,1%	7,3%	15,7%	-6,9%	13,3%	22,0%	0,0%
	TOT	3.229	3.967	4.719	4.137	4.655	3.754	3.937	4.857	5.253
			22,8%	19,0%	-12,3%	12,5%	-19,4%	4,9%	23,4%	8,2%
	Internazionale	1.547	1.427	2.124	1.353	1.435	756	539	712	1.108
			-7,8%	48,9%	-36,3%	6,1%	-47,3%	-28,7%	32,1%	55,6%
	Nazionale	3.031	3.862	3.624	3.954	4.370	4.114	4.471	5.328	5.322
			27,4%	-6,2%	9,1%	10,5%	-5,9%	8,7%	19,2%	-0,1%
TOT	4.578	5.288	5.748	5.307	5.805	4.870	5.010	6.040	6.430	
		15,5%	8,7%	-7,7%	9,4%	-16,1%	2,9%	20,6%	6,5%	

Tab.C.3.7.15 Allegato

C.4 Aeroporto internazionale d'Abruzzo di Pescara





Aeroporto Internazionale Pescara



SEDIME (ha)

area civile
149

area militare
0

PISTE (num)
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)
400.000

RIPARTIZIONE PAX 2008



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



TERMINAL

superficie (mq)
11.150

dotazione per passeggero (mq)
55,4

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto di Pescara è un piccolo scalo regionale il cui traffico è cresciuto molto rapidamente dal 2000 a oggi (+ 17%), raggiungendo circa 400.000 passeggeri annui. Si caratterizza come uno scalo low cost con destinazioni prevalentemente internazionali (72%), in particolare verso in Nord Europa (Francoforte e Londra) e i paesi dell'Est. Il ruolo consolidato nel bacino appare stabile così come la capacità di configurarsi come portale di servizi sul territorio.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'Aeroporto d'Abruzzo è ubicato a sud- ovest della città, al confine tra i Comuni di Pescara e S. Giovanni Teatino, lungo il tratto finale della Valle dell'Aterno-Pescara, a circa 3 km dal centro di Pescara e 17 da Chieti.

L'aeroporto più vicino è quello di Ancona, distante 167 km, mentre sono raggiungibili nell'arco dei 100 km le città di L'Aquila ed Ascoli Piceno. Da Roma lo scalo dista circa 200 km.

Nato come campo di volo militare nel 1917, è stato aperto al traffico civile nel 1933.

Il sedime aeroportuale ha una superficie complessiva di 149 Ha ed è praticamente delimitato da importanti assi viari: a ovest dal raccordo autostradale Chieti Pescara (asse attrezzato), a est dalla Strada Statale n. 5 Tiburtina Valeria, a nord e dalla circonvallazione di Pescara (SS16 Adriatica).

In area landside il parcheggio dell'aeroporto confina con l'area del centro commerciale Auchan e dei relativi parcheggi.

Sul lato sud est dell'aeroporto, e quindi lungo la Via Tiburtina Valeria si sviluppano gli insediamenti residenziali, commerciali e produttivi di Sambuceto, ad alta densità edilizia.

LIMITI E VINCOLI

Costituiscono limite all'espansione dello scalo le infrastrutture viarie che la delimitano e gli insediamenti a ridosso del sedime aeroportuale.

ACCESSIBILITA' E SOSTA

L'aeroporto è facilmente raggiungibile dall'autostrada A14 Bologna-Ancona-Bari, attraverso un tratto della via Tiburtina e dalla autostrada A25 Roma - Pescara, di 2Km, attraverso l'asse attrezzato Chieti Pescara che ha uno svincolo dedicato all'aeroporto.

Non esistono collegamenti ferroviari diretti, ma l'aeroporto è collegato alla stazione ferroviaria di Pescara centro e quindi alla linea ferroviaria adriatica, da un bus di linea urbana.

Attualmente il parcheggio a pagamento esistente ha una capacità di 500 posti auto.

STATO ATTUALE AEROPORTO E PROGETTI IN CORSO

Lo stato attuale dell'aeroporto deriva dagli interventi di ristrutturazione dello scalo avviati negli anni '90, che hanno portato alla realizzazione del nuovo terminal passeggeri nel 1996.

Attualmente è in progetto l'ampliamento del terminal di settecento metri verso ovest e l'allungamento della pista di duecento metri.

TERMINAL PASSEGGERI

Il terminal passeggeri è costituito da un volume a pianta rettangolare, caratterizzato da una grande volta a botte, che si innesta al centro dell'edificio, che genera un grande spazio a tutta altezza in corrispondenza dell'atrio degli ingressi. La parte che si affaccia sul lato piazzale aeromobili si divide in due solai intermedi che ospitano bar e ristorante al primo piano e una sala conferenze al secondo piano, di circa 400 mq.

Il terminal ha una superficie di 11.150 mq e accoglie le aree arrivi e partenze al piano terra.

Nell'ala destra dell'aerostazione vengono gestiti i flussi dei passeggeri in partenza, e vi si trovano 8 banchi

per l'accettazione, la biglietteria e alcune funzioni di supporto ai passeggeri quali bar, ristoranti e attività commerciali.

L'area arrivi è situata, invece, nell'ala sinistra dell'aerostazione in cui vi sono, tra l'altro, servizi quali i desk dell'autonoleggio, un'area per il deposito bagagli e alcuni negozi.

L'accesso all'atrio risulta dislocato assialmente rispetto alle due uscite dei passeggeri in arrivo.

Al primo piano, oltre al ristorante si trova anche l'area dedicata agli uffici, per complessivi 3350 mq circa.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 50% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 13%.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 55,4 mq/pax.

INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La pista di volo ha una lunghezza di 2420 metri ed è realizzata in conglomerato bituminoso con testate in pavimentazione rigida. L'apron che ospita gli aeromobili di dimensioni maggiori è ubicato a Sud della pista in posizione centrale, ha una superficie di 40000 mq e può accogliere fino a quattro aeromobili.

Sono possibili atterraggi anche in condizioni meteo sfavorevoli grazie alla strumentazione di cui è dotata l'infrastruttura.

CRITICITA'

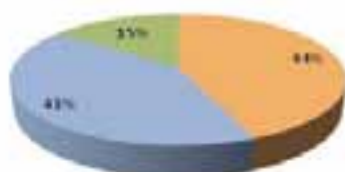
L'aeroporto è inserito nel cuore della conurbazione Pescara - Chieti, in una zona in cui si sono sviluppate lungo l'asse attrezzato e lungo la Tiburtina, consistenti insediamenti commerciali, industriali ed anche residenziali. Nella configurazione attuale l'aeroporto non presenta quindi alcuna possibilità di espansione del sedime.

GESTIONE AEROPORTUALE

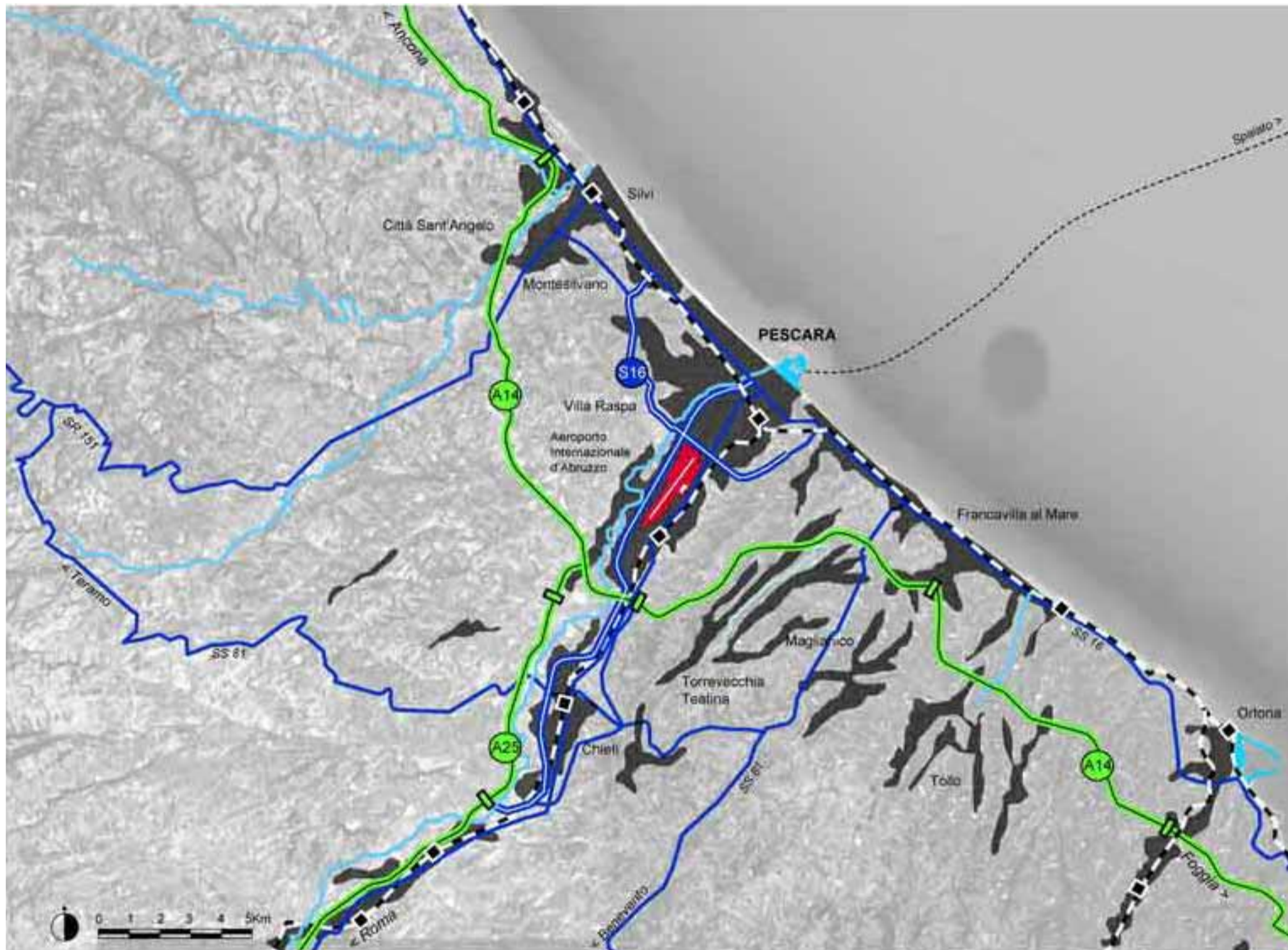
La Società SAGA S.p.A. gestisce l'aeroporto in regime di gestione totale trentennale a decorrere dal 13/02/2007.

La società è così costituita:

■ Camera di Commercio di Pescara, Chieti, Teramo e L'Aquila
■ Regione Abruzzo
■ soci privati



C.4.2.1 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 d'Abruzzo è ubicato a sud-ovest della città, al confine tra i Comuni di Pescara e S. Giovanni Teatina, lungo il tratto finale della Valle dell'Aterno-Pescara, a circa 3 km dal centro di Pescara e 17 da Chieti.

L'aeroporto più vicino è quello di Ancona, distante 167 km, mentre sono raggiungibili nell'arco dei 100 km le città di L'Aquila ed Ascoli Piceno. Da Roma lo scalo dista circa 200 km.

Il sedime aeroportuale è delimitato da importanti assi viari: a ovest dal raccordo autostradale Chieti Pescara (asse attrezzato), a est dalla Strada Statale n. 5 Tiburtina Valeria, a nord e dalla circonvallazione di Pescara (SS16 Adriatica).

In area landside il parcheggio dell'aeroporto confina con l'area del centro commerciale Auchan e dei relativi parcheggi.

Sul lato sud est dell'aeroporto, e quindi lungo la Via Tiburtina Valeria si sviluppano gli insediamenti residenziali, commerciali e produttivi di Sambuceto, ad alta densità edilizia.



LEGENDA

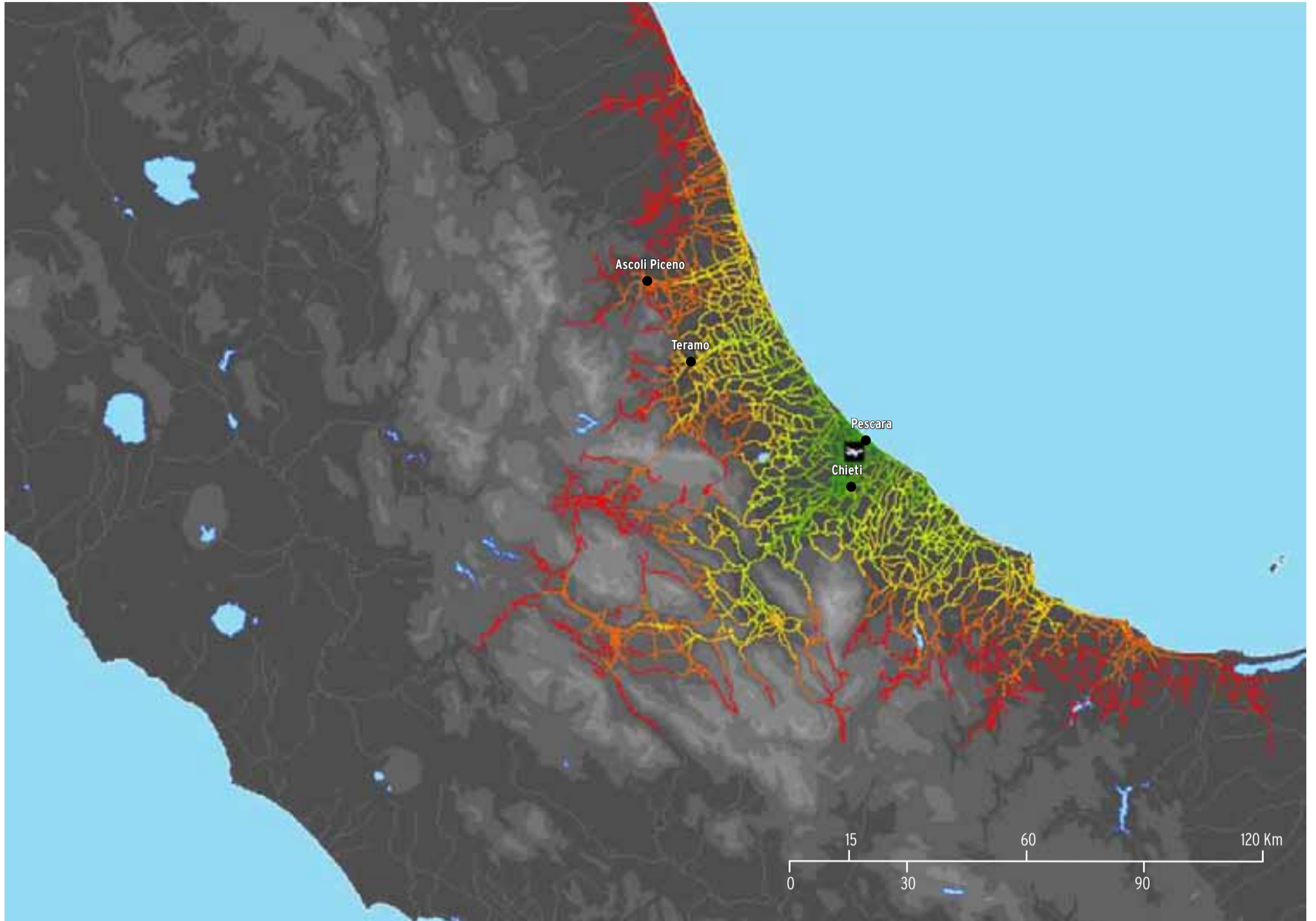
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile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

Limiti e vincoli

Costituiscono limite all'espansione dello scalo le infrastrutture viarie che la delimitano e gli insediamenti a ridosso del sedime aeroportuale. Da rilevare inoltre la fascia di rispetto del fiume Aterno e relativi vincoli idrogeologici a cui sono sottoposti i terreni lungo l'asta fluviale, adiacente lo scalo.

C.4.3 Bacino di traffico

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



LEGENDA ISOCRONE



LEGENDA RETI



Modalità gomma

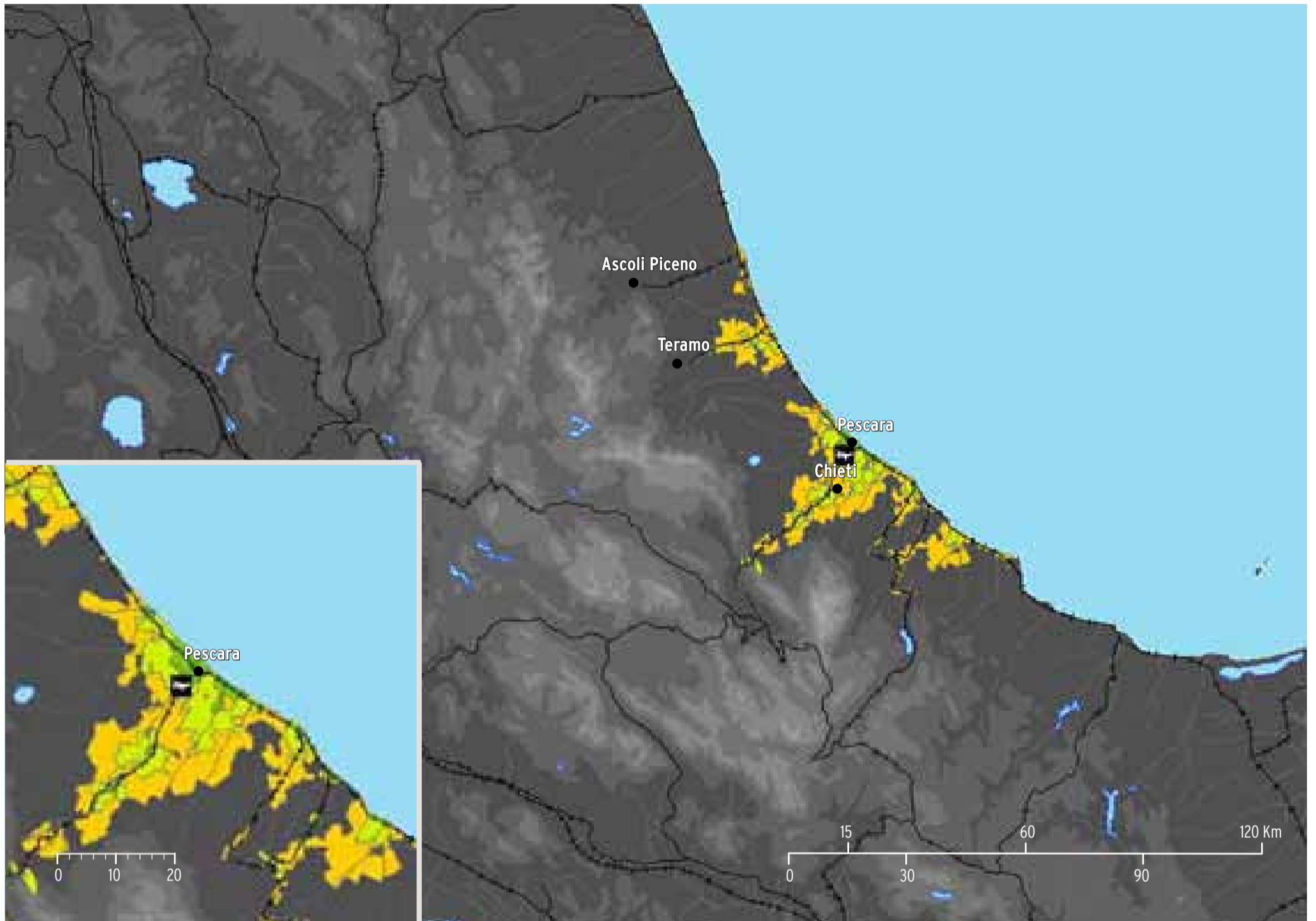
Le isocrone relative all'aeroporto di Pescara risentono notevolmente della presenza dell'Autostrada A14 (Autostrada Adriatica Bologna-Taranto) e dell'Autostrada A25 (Strada dei parchi Torano-Pescara), le quali permettono la riduzione dei tempi di percorrenza sia lungo l'asse nord-sud, che verso ovest, in direzione Chieti.

La presenza di tali infrastrutture permette a oltre 430.000 residenti (pari al 23% del totale) di raggiungere l'aeroporto in meno di mezz'ora, a circa 660.000 (pari al 34%) in un tempo tra la mezz'ora e l'ora e a circa 830.000 (pari al 43%) in un tempo che va dai 60' ai 90' (dati popolazione ISTAT 2008).

Si registrano percentuali simili anche per quanto riguarda la presenza di addetti nelle 3 macro-fasce (0-30', 30'-60' e 60'-90').

Nella prima, infatti, si hanno circa 140.000 addetti (pari al 22%), nella seconda circa 220.000 (pari al 34%) e nella terza circa 270.000 (pari al 44%) (dato ISTAT 2001). Le superfici territoriali comprese nella medesima suddivisione sono pari a circa 900 kmq (pari al 7%) nella prima macro-fascia, circa 3.900 kmq (pari al 29%) nella seconda e circa 8.400 (pari al 64%) nella terza.

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



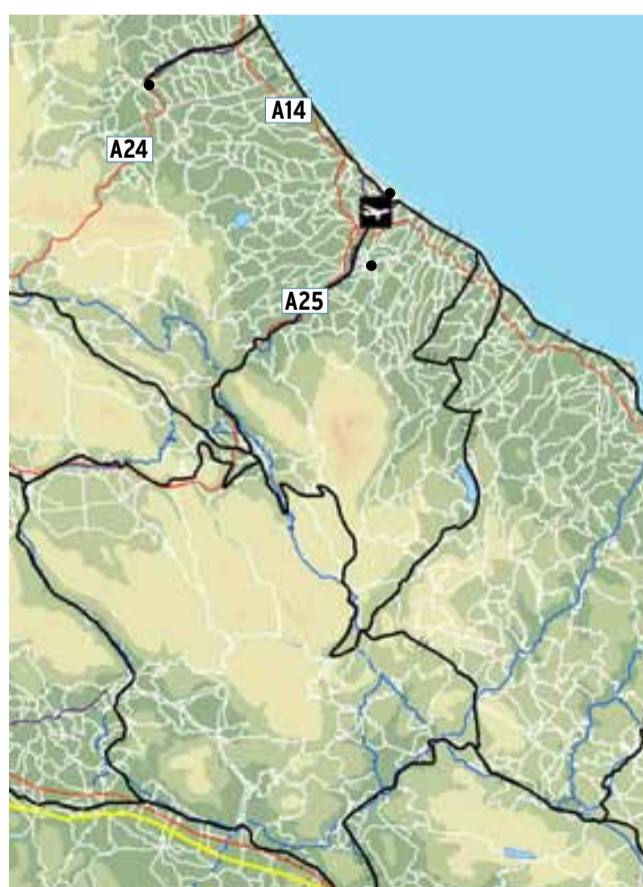
LEGENDA ISOCRONE

—	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
- - -	Ferrovie AV

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 sul bivio tra la linea Adriatica e la linea che collega l'entroterra alla città. Il limite dell'isocrona raggiunge a sud il Comune di Vasto, a ovest il Comune di Popoli e infine a nord il Comune di Grottammare, mentre nell'intervallo dei 30 minuti i Comuni di San Vito Chietino a sud, Popoli ad ovest e Grottammare costituiscono il limite dell'isocrona.

Dei circa 690.000 residenti (dati popolazione ISTAT 2008) che possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di un'ora, circa 280.000 (pari al 40%) sono localizzati nella prima macro-fascia (0-30'), mentre i restanti 410.000 (pari al 60%) nella seconda (30'-60').

Il dato relativo agli addetti (ISTAT 2001) è simile: il 43% (pari a circa 95.000 unità) può raggiungere la stazione in meno di mezz'ora ed il restante 57% (circa 125.000) in un tempo compreso tra la mezz'ora e l'ora.

La superficie territoriale dei comuni interessati dalle isocrone risulta essere:

- c.a. 220 kmq (pari al 14%) nella prima macro-fascia;
- c.a. 1.400 kmq (pari al 86%) nella seconda macro-fascia.

C.4.4 Stato attuale dell'aeroporto



AEROPORTO INTERNAZIONALE D'ABRUZZO DI PESCARA (LIBP)

AREA PIAZZALE (mq)
40.000

AREA TERMINAL (mq)
11.150

GATES
--

STAND TOTALI
5

STAND AVIAZIONE GENERALE
--

PARCHEGGI
500

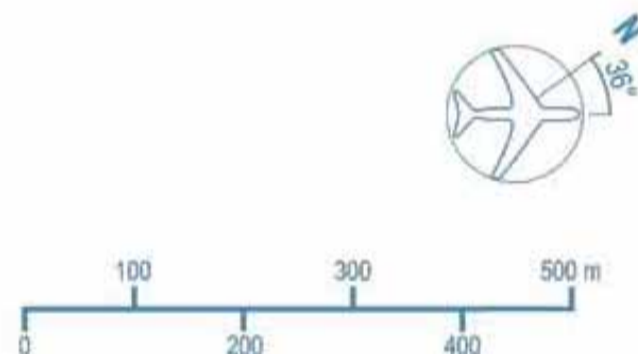
PISTA 1

STRUMENTAZIONE RWY 22
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

LUNGHEZZA 04 (m)
2.420

LUNGHEZZA 22 (m)
2.420

LARGHEZZA (m)
45



Stato attuale dell'aeroporto

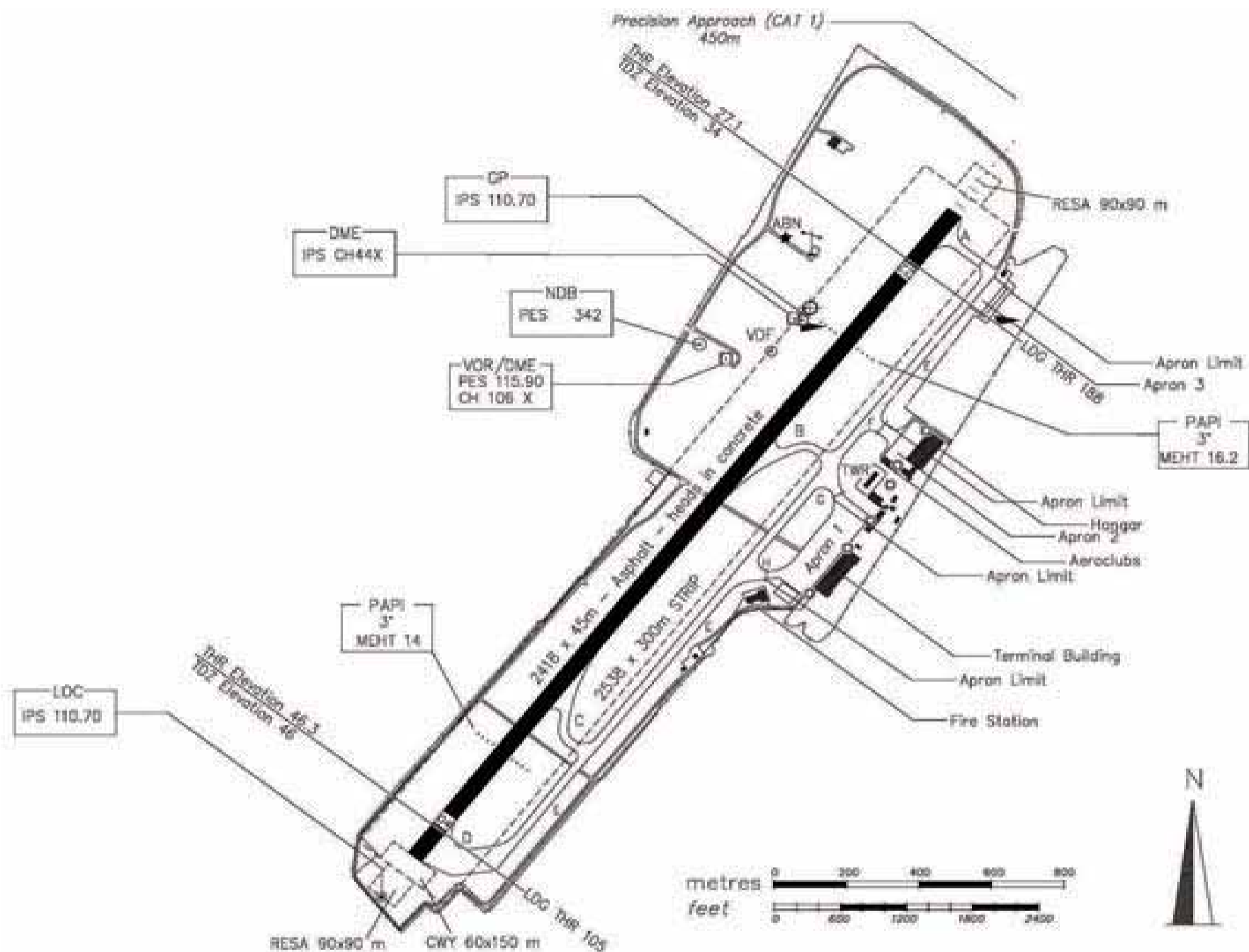
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 04	2418	2418	2418	2313
RWY 22	2418	2478	2418	2230

Tab.C.4.4.1 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

C.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	m.s.l.m.		
1.4.1.1	Pista 1	04	42°25'24.08"N 014°10'29.21"E	036°	2418	2418	2418	2313	-	-	90 x 90	2538 x 300	45	14.11	PCN 74/F/B/W/T Asphalt
		22	42°26'18.74"N 014°11'25.78"E	216°	2418	2478	2418	2230	-	60 x 150	90 x 90	2538 x 300	45	8.26	

Tab.C.4.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

1.4.2	CLASSE APT	
1.4.2.1	Classe ICAO	4D
1.4.2.2	Antincendio ICAO	8

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron 1	40000	PCN 70/R/B/W/T	A1 → A4	SM	NA	-
				3 Stand	SM	A	-
1.4.3.3	Apron 2	ca 7000	NA	NA	NA	GA	-

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A	24	PCN 74/F/A/W/T	fino a classe D
1.4.4.2	B C D E F G H	24	PCN 74/F/A/W/T	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VDF	Pescara Gonio Homer
1.4.5.2	NDB	AME, ANC, PES
1.4.5.3	VOR/DME	ANC, PES
1.4.5.4	ILS RWY 22 LOC CAT I	IPS
1.4.5.5	GP	-
1.4.5.6	DME	IPS

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	--

Tab.C.4.5.2 Dati infrastrutture airside

Piste e aree di sicurezza

L'infrastruttura principale è composta dalla pista di volo denominata 04-22 che ha lunghezza di 2420m e larghezza 45m, è realizzata in conglomerato bituminoso con testate in pavimentazione rigida. Entrambe le soglie 04 e 22 risultano decalate rispettivamente di 105 e 188m, la pavimentazione oltre la soglia è utilizzabile per la corsa al decollo. La pista 22 è equipaggiata per atterraggi strumentali di precisione di categoria CAT I e sta per essere messo in funzione l'impianto aiuti visivi luminosi in CAT II.

L'aerostazione e l'Apron 1, che ospita gli aeromobili di dimensioni maggiori, è ubicato a Sud della pista in posizione centrale. E' collegato alla taxi parallela E attraverso due bretelle G ed H. Un secondo Apron, al servizio di aerei di minori dimensioni, è ubicato a Nord-Est dell'Apron 1 e collegato alla taxi E tramite il raccordo F.

Il traffico consentito è sia IFR che VFR (il VFR notturno è consentito solo agli elicotteri), operativamente gli atterraggi su pista 22 sono possibili fino ad una RVR di 800m, le operazioni di decollo possono effettuarsi solo fino ad una visibilità generale minima di 400m.

Piazzale aeromobili

L'Apron 1 ha una superficie di 40000mq, è realizzato in pavimentazione rigida e può accogliere fino a quattro aeromobili con movimentazione in self, per aeromobili di dimensione minore sono disponibili tre stand al centro del piazzale con movimentazione in self. L'Apron 2 è al servizio di aeromobili della sola Aviazione Generale.

Vie di rullaggio

Il sistema di rullaggio è formato dalla taxi parallela E che connette entrambe le testate all'inizio della pavimentazione utile alla corsa in decollo. I raccordi tra la taxi parallela e la pista sono quattro: A, B, C e D con il primo e l'ultimo che connettono in testata pista.

C.4.6 Terminal passeggeri

SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra

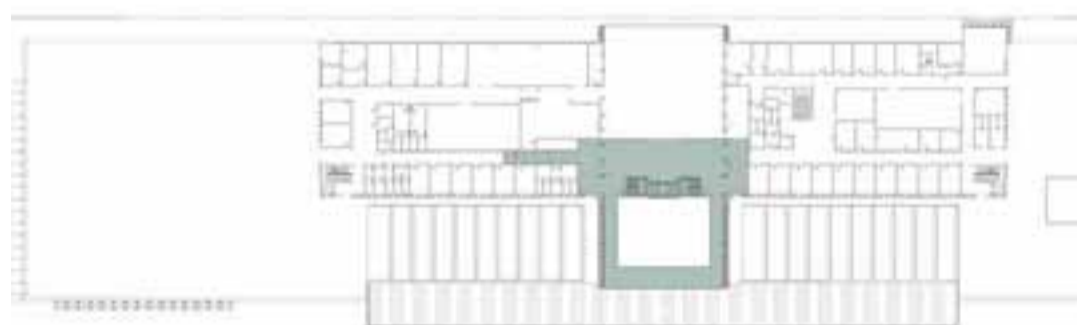


Sistemi funzionali, Pianta piano primo

SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano terra



Sottosistemi, Pianta piano primo



SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	5430
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	1415
Bhs, trattamento bagagli	mq	360
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	3390
Spazi tecnici ,impianti	mq	260

SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	1550
Area Check-in	mq	285
Area Varchi di Sicurezza	mq	285
Sale imbarco	mq	1260
Hall arrivi	mq	560
Sale riconsegna bagagli	mq	1460

LEGENDA

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

LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano primo

LEGENDA

A	A
B	B
C	C
D	D
E	E

1_Hall partenze	mq fabbisogno	207
	mq presenti	1380
	mq differenza	1173
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	138
	mq presenti	250
	mq differenza	112
	n° check-in fabbisogno	7
	n° check-in presenti	8
3 Controlli di sicurezza	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	180
	mq differenza	180
	n° varchi fabbisogno	1
4 Controllo passaporti OUT	n° presenti	2
	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	31
	mq presenti	40
	mq differenza	9
5 Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° postazioni fabbisogno	1
	n° presenti	4
	n° differenza	3
	mq fabbisogno	332
	mq presenti	990
A Sala imbarchi Schengen	mq differenza	658
	n° gates fabbisogno	2
	n° presenti	5
	n° differenza	3
	mq fabbisogno	332
B Sala imbarchi extra Schengen	mq presenti	520
	mq differenza	188
	n° gates fabbisogno	1
	n° presenti	3
	n° differenza	2
6 Controllo passaporti IN	mq fabbisogno	149
	mq presenti	470
	mq differenza	321
	n° gates fabbisogno	1
	n° presenti	2
7 Ritiro bagagli	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	31
	mq presenti	200
	mq differenza	169
	n° postazioni fabbisogno	2
8_Hall arrivi	n° presenti	4
	n° differenza	2
	mq fabbisogno	223
	mq presenti	700
	mq differenza	477
	n° nastri fabbisogno	1
	n° presenti	2
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	311
	mq presenti	480
	mq differenza	169

SUPERFICI TOTALI

Piano terra	mq	7400
Piano primo	mq	3350
Piano secondo	mq	400
Totale	mq	11150

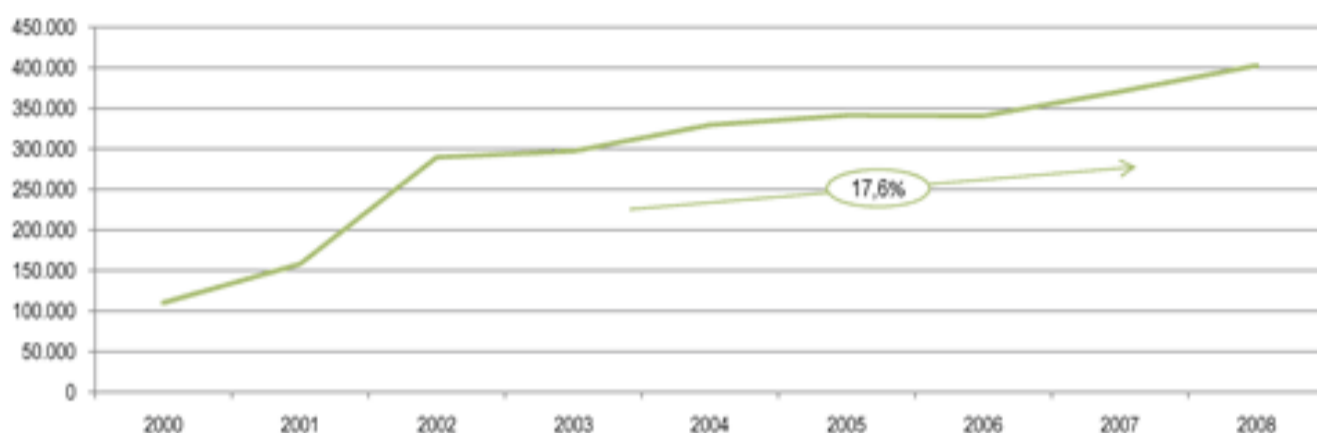
C.4.7 Traffico commerciale 2000-2008

Traffico passeggeri

Lo sviluppo dell'aeroporto, che dai 110 mila passeggeri del 2000 è passato ai quasi 400 mila del 2008 (Cagr +17,6%), è dovuto principalmente alla crescita del traffico internazionale ed al consolidamento di quello nazionale. Tra il 2000 e il 2002 la movimentazione complessiva dei passeggeri è quasi triplicata, grazie all'introduzione di collegamenti lowcost internazionali (Londra-Stansted e Francoforte-Hahn) operati dalla Ryanair. Negli anni successivi è stata registrata una crescita lenta ma costante sia del traffico nazionale che di quello internazionale. Il trend ha portato l'aeroporto a diventare a forte vocazione internazionale (72% del totale).

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 408.379 con un incremento del 3,1% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

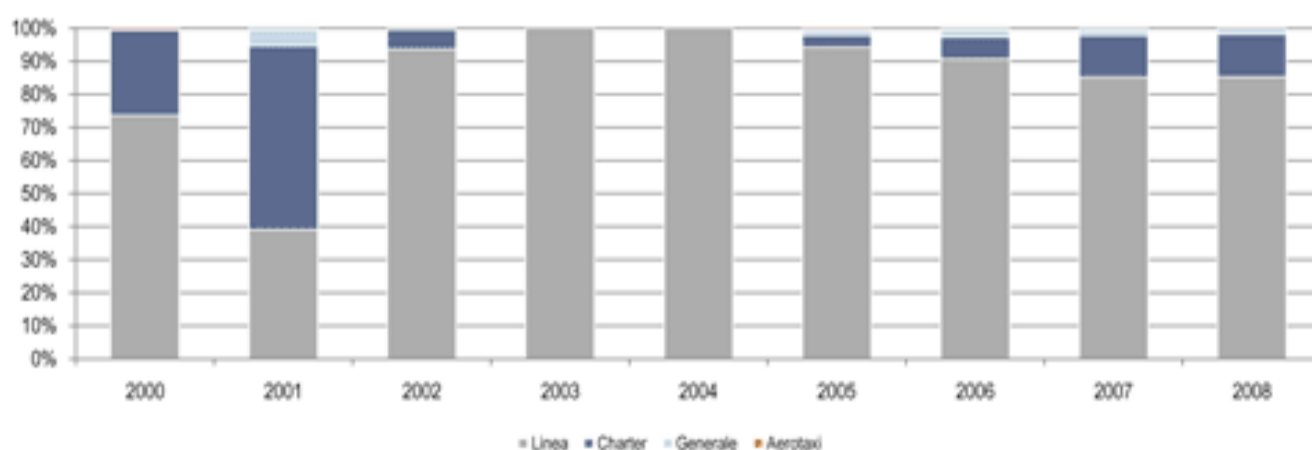
Anno	PAX	Δ%
2000	110.247	
2001	158.106	43,4%
2002	289.786	83,3%
2003	297.189	2,6%
2004	329.711	10,9%
2005	341.285	3,5%
2006	340.626	-0,2%
2007	370.666	8,8%
2008	402.730	8,7%
CAGR		17,6%



Tab.C.4.7.1 Passeggeri 2000-2008

La percentuale di passeggeri trasportati con voli charter, che risultava rilevante nel 2000 e nel 2001, anche in virtù dei contenuti volumi complessivi dell'aeroporto, è poi crollata negli anni successivi. I passeggeri di voli charter sono nuovamente cresciuti dal 2005 al 2008 (fino al 12,9% del totale), per l'introduzione di diversi collegamenti per località balneari del Mediterraneo.

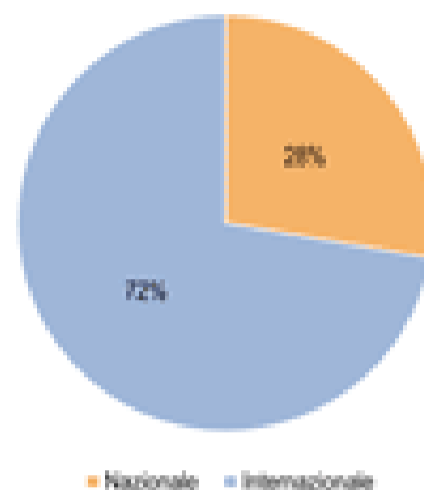
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	73,7%	25,7%	0,6%	0,0%	100,0%
2001	39,1%	55,6%	0,5%	4,9%	100,0%
2002	93,7%	5,9%	0,4%	0,0%	100,0%
2003	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
2004	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
2005	94,2%	3,6%	0,5%	1,6%	100,0%
2006	90,7%	6,6%	0,5%	2,2%	100,0%
2007	85,1%	12,7%	0,4%	1,8%	100,0%
2008	85,3%	12,9%	0,2%	1,6%	100,0%



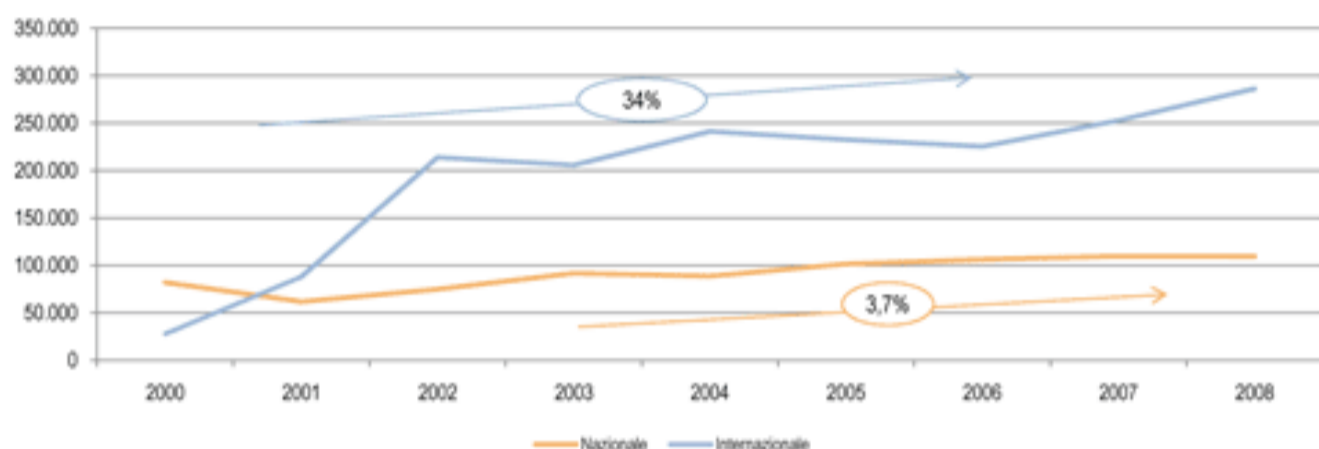
Tab.C.4.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	81.968		2000	27.577	
2001	61.758	-24,7%	2001	87.892	218,7%
2002	74.754	21,0%	2002	213.803	143,3%
2003	91.728	22,7%	2003	205.461	-3,9%
2004	88.477	-3,5%	2004	241.234	17,4%
2005	101.485	14,7%	2005	232.387	-3,7%
2006	106.160	4,6%	2006	225.254	-3,1%
2007	109.658	3,3%	2007	252.770	12,2%
2008	109.237	-0,4%	2008	286.304	13,3%
CAGR	3,7%		CAGR	34,0%	

Considerando esclusivamente il traffico di linea e quello charter, più dei due terzi del traffico passeggeri dell'aeroporto è da/per destinazioni internazionali.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008



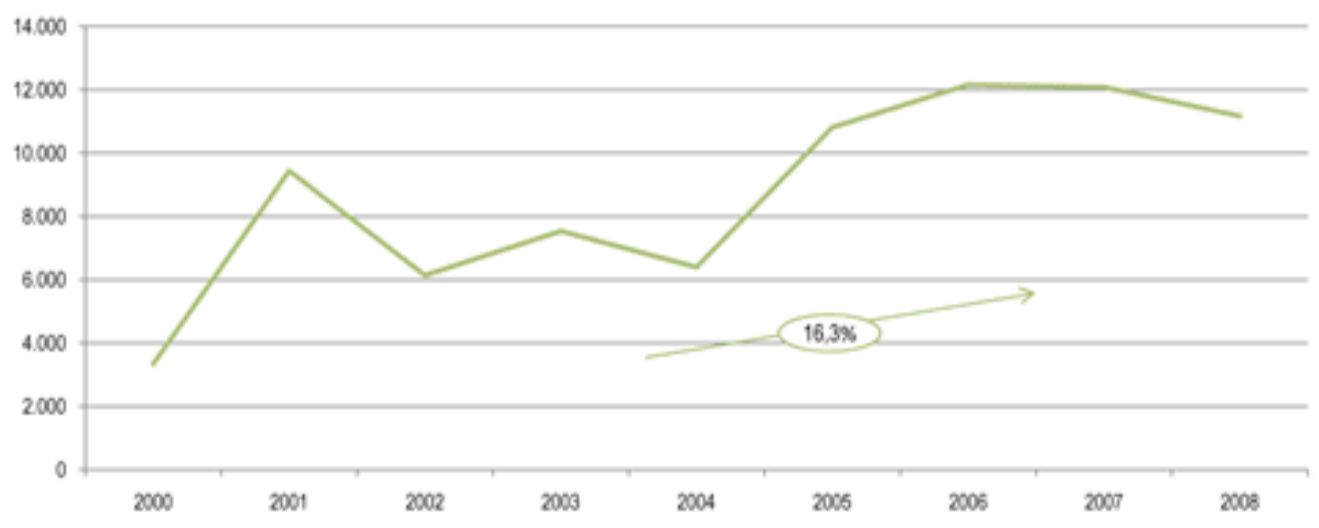
Il traffico nazionale è cresciuto con un trend molto minore rispetto all'internazionale, con un CAGR del 3,7% rispetto al 34%.

Tab.C.4.7.3 Passeggeri 2000-2008

Anno	MOV	Δ%
2000	3.340	
2001	9.446	182,8%
2002	6.141	-35,0%
2003	7.538	22,7%
2004	6.397	-15,1%
2005	10.814	69,0%
2006	12.164	12,5%
2007	12.085	-0,6%
2008	11.173	-7,5%
CAGR	16,3%	

Movimenti

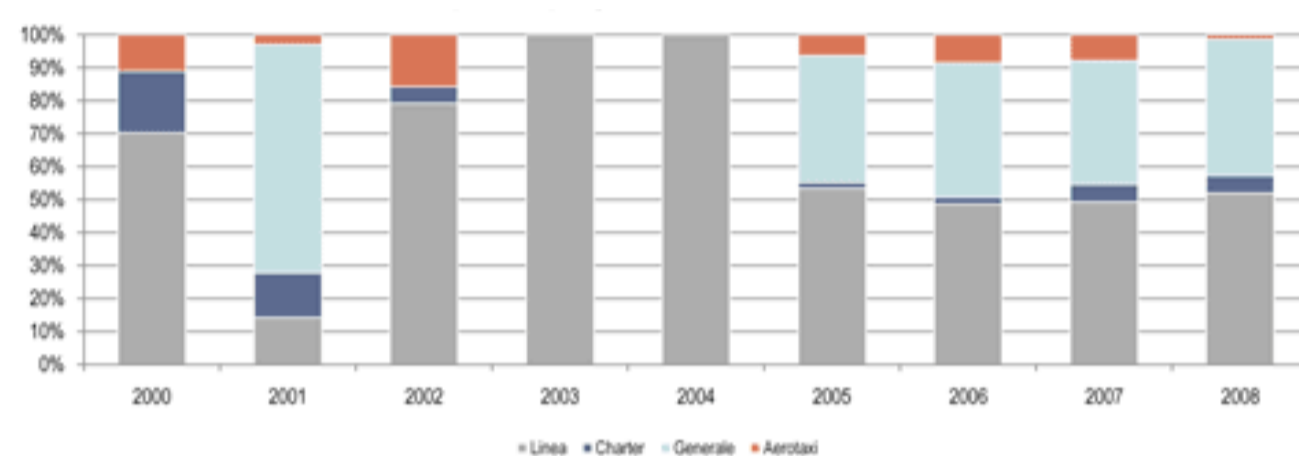
Dopo la forte crescita del 2001 il traffico è diminuito per poi attestarsi sopra quota 10 mila nel periodo 2005-2008.



Tab.C.4.7.4 Movimenti 2000-2008

Analizzando la distribuzione per tipologia di traffico dei movimenti, l'aviazione generale rappresenta una percentuale alta del totale, tra il 37,6% ed il 69,4%, comunque in diminuzione negli anni.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	70,2%	18,7%	11,1%	0,0%	100,0%
2001	14,2%	13,5%	2,9%	69,4%	100,0%
2002	79,2%	5,1%	15,6%	0,0%	100,0%
2003	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
2004	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
2005	53,4%	1,8%	6,3%	38,5%	100,0%
2006	48,6%	2,1%	8,4%	40,9%	100,0%
2007	49,2%	5,4%	7,8%	37,6%	100,0%
2008	52,0%	5,3%	1,4%	41,3%	100,0%

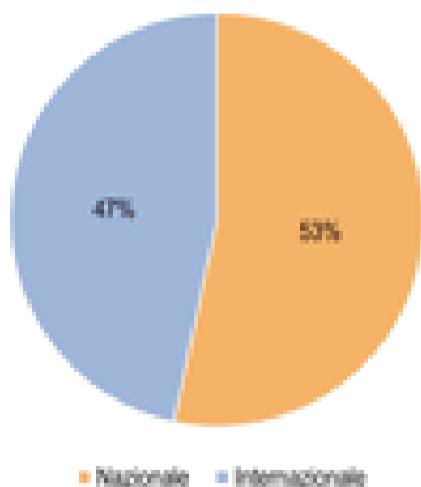


Tab.C.4.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

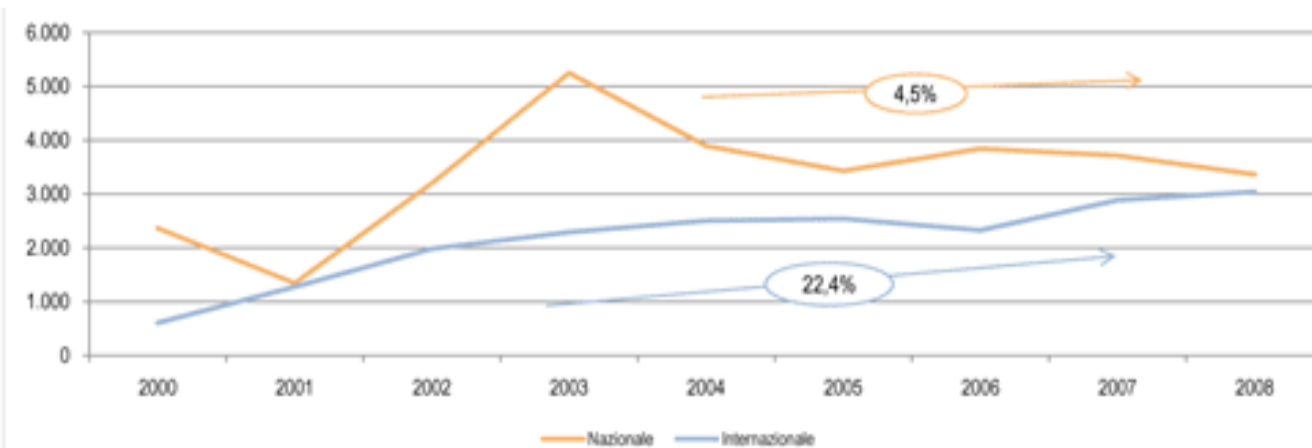
Per quel che riguarda i voli di linea e charter, il numero di movimenti relativi al traffico nazionale ha visto una forte crescita nel 2003 in valore assoluto per poi stabilizzarsi dal 2004 in poi ed attestarsi sui 3,4 mila nel 2008. Al contrario il numero di movimenti internazionali ha avuto una crescita costante, con un CAGR del 22,4%.

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	2.364		2000	605	
2001	1.342	-43,2%	2001	1.275	110,7%
2002	3.201	138,5%	2002	1.979	55,2%
2003	5.250	64,0%	2003	2.288	15,6%
2004	3.893	-25,8%	2004	2.504	9,4%
2005	3.428	-11,9%	2005	2.540	1,4%
2006	3.841	12,0%	2006	2.326	-8,4%
2007	3.714	-3,3%	2007	2.884	24,0%
2008	3.363	-9,5%	2008	3.040	5,4%
CAGR	4,5%		CAGR	22,4%	

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta il 53% del totale dell'aeroporto, una percentuale molto più alta rispetto a quella calcolata sui passeggeri.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

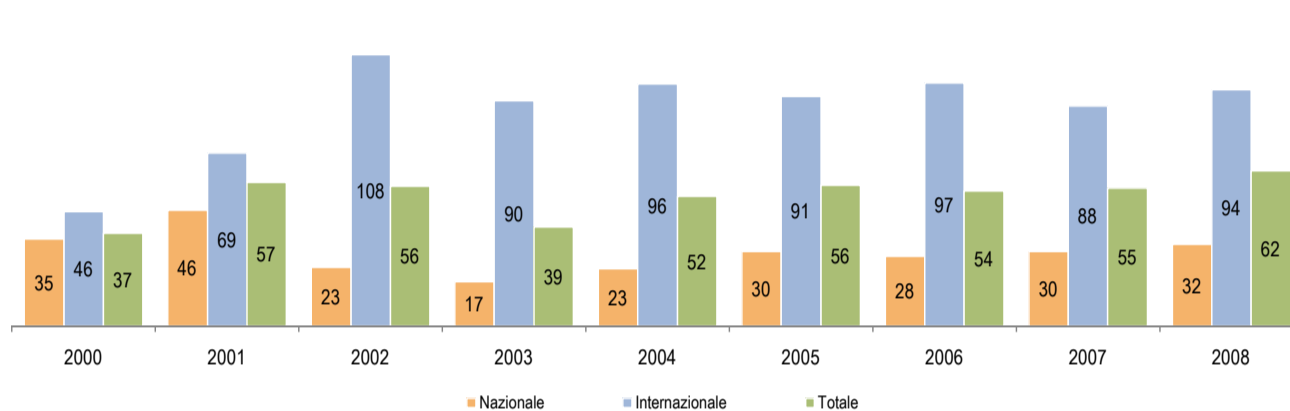


Tab.C.4.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	35	46	37
2001	46	69	57
2002	23	108	56
2003	17	90	39
2004	23	96	52
2005	30	91	56
2006	28	97	54
2007	30	88	55
2008	32	94	62
CAGR	-0,8%	9,5%	6,7%

Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

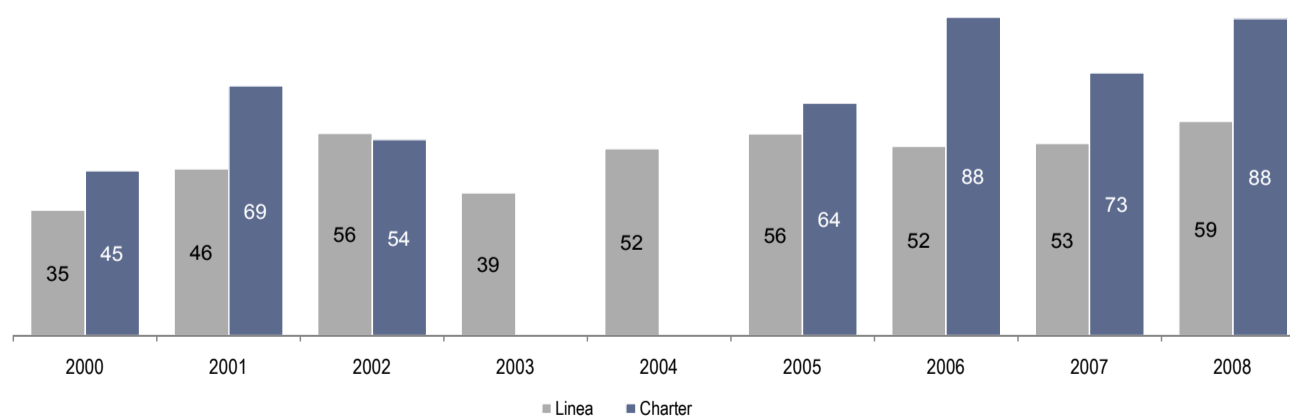
Il numero medio di passeggeri per volo nazionale è molto basso, mediamente circa 30 passeggeri. Di contro, il traffico internazionale ha registrato valori più alti attestandosi sui 94 passeggeri nel 2008, con un picco nel 2002 di 108.



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

Anno	LINEA	CHARTER
2000	35	45
2001	46	69
2002	56	54
2003	39	-
2004	52	-
2005	56	64
2006	52	88
2007	53	73
2008	59	88
CAGR	6,9%	8,5%

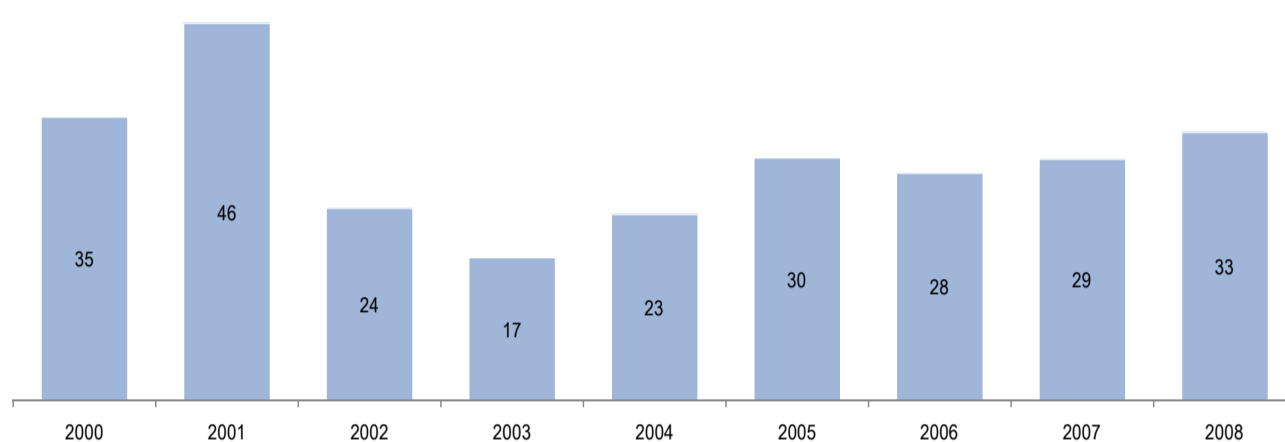
I voli charter registrano un numero di passeggeri medi maggiore rispetto ai voli di linea, 88 e 59 rispettivamente nel 2008.



Tab.C.4.7.8 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	35
2001	46
2002	24
2003	17
2004	23
2005	30
2006	28
2007	29
2008	33
CAGR	
	-0,7%

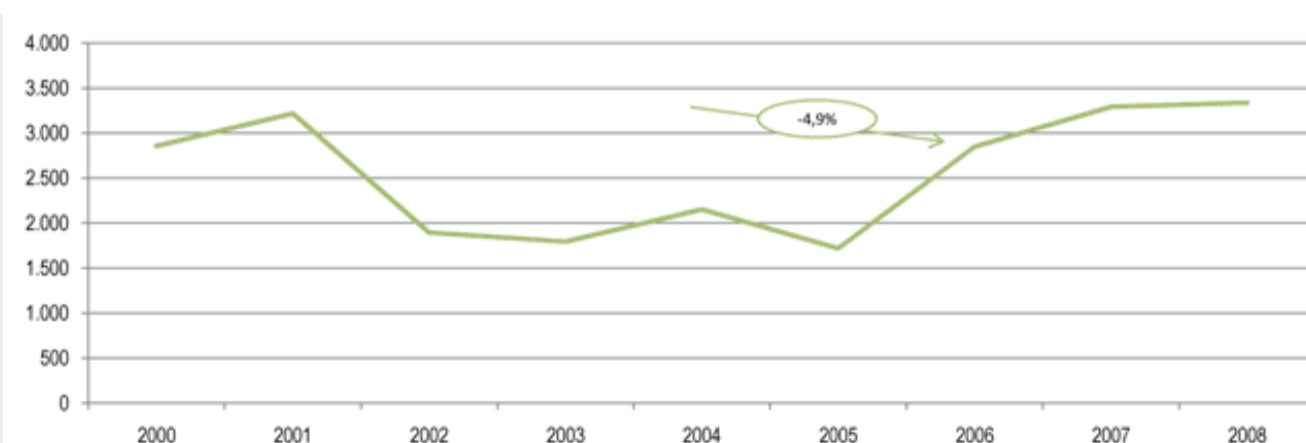


Tab.C.4.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Traffico cargo

Il traffico cargo registra una tendenza negativa negli anni centrali, con una ripresa dal 2006 in poi che ha contribuito ad una leggera crescita complessiva (CAGR +2,0%).

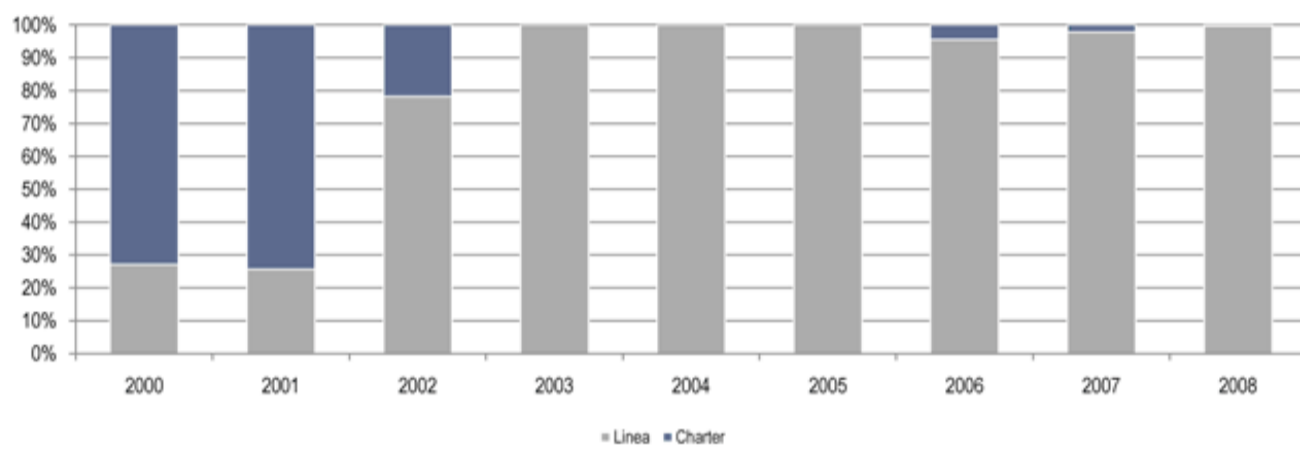
Anno	TONS	Δ%
2000	2.858	
2001	3.216	12,6%
2002	1.895	-41,1%
2003	1.795	-5,3%
2004	2.151	19,8%
2005	1.718	-20,1%
2006	2.849	65,8%
2007	3.291	15,5%
2008	3.338	1,4%
CAGR		2,0%



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

Anno	Linea	Charter
2000	27,1%	72,9%
2001	25,7%	74,3%
2002	78,3%	21,7%
2003	100,0%	0,0%
2004	100,0%	0,0%
2005	100,0%	0,0%
2006	95,5%	4,5%
2007	97,8%	2,2%
2008	99,8%	0,2%

Il traffico cargo ha utilizzato voli charter per una percentuale considerevole dal 2000 al 2001, con il 72,9% ed il 74,3% rispettivamente; dal 2002 in poi è stato trasportato prevalentemente con voli di linea.

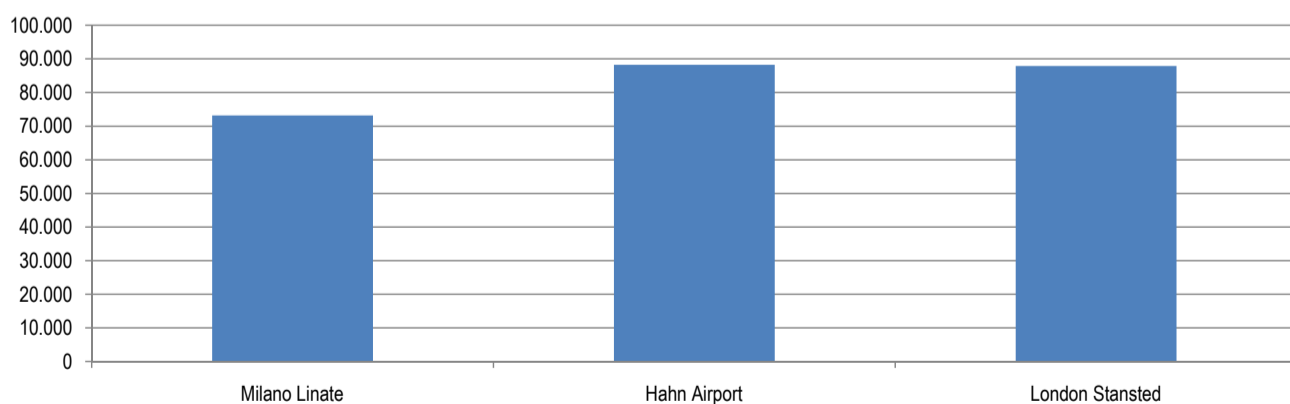


Tab.C.4.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Germania				12.783	90.689	96.386	89.161	
Gran Bretagna				13.222	86.808	97.833	87.609	

Principali O-D

Le tratte maggiormente sviluppate nel 2008 hanno collegato Pescara con Francoforte e Londra, che costituiscono il 62% del traffico internazionale dell'aeroporto.



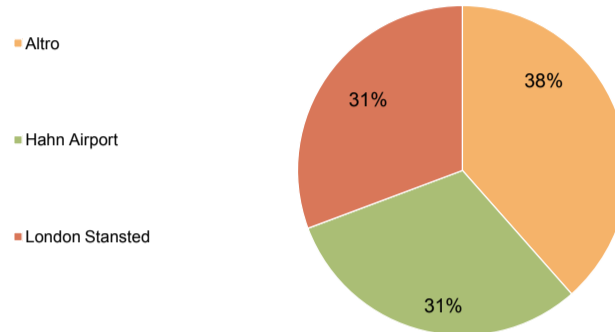
Tab.C.4.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

La tratta internazionale più importante è stata con Parigi, con 277 mila passeggeri tra arrivi e partenze nel 2007. Il traffico internazionale è stato molto differenziato, tanto che la tratta maggiore ha rappresentato solo l'11% del totale internazionale.



Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									110.178
Hahn Airport							88.809	87.281	88.241
London Stansted					85.970	96.134		81.908	87.885

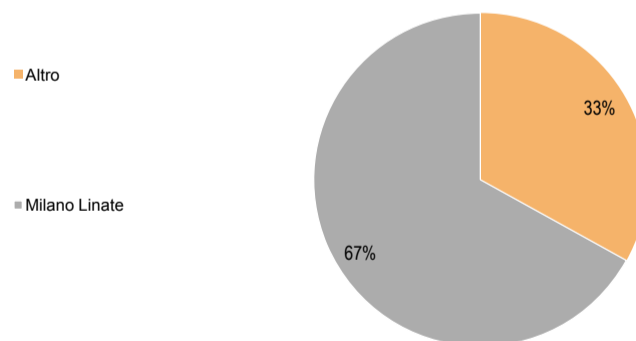
Nota: nei dati forniti da Enac non sono riportate le tratte con meno di 20.000 passeggeri annui, operate da una sola Compagnia Aerea e soggette ad Oneri di Servizio Pubblico.



Tab.C.4.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									36.082
Milano Linate				62.419	61.171	73.619	69.619		73.155

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.C.4.7.14 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	0	197.420	205.461	241.234	221.235	204.550	206.937	235.254
					4,1%	17,4%	-8,3%	-7,5%	1,2%	13,7%
	Nazionale	81.201	61.758	74.049	91.728	88.477	100.185	104.542	108.569	108.179
			-23,9%	19,9%	23,9%	-3,5%	13,2%	4,3%	3,9%	-0,4%
	TOT	81.201	61.758	271.469	297.189	329.711	321.420	309.092	315.506	343.433
			-23,9%	339,6%	9,5%	10,9%	-2,5%	-3,8%	2,1%	8,9%
Charter	Internazionale	27.577	87.892	16.383	0	0	11.152	20.704	45.833	51.050
			218,7%	-81,4%	-100,0%			85,7%	121,4%	11,4%
	Nazionale	767	0	705	0	0	1.300	1.618	1.089	1.058
			-100,0%		-100,0%			24,5%	-32,7%	-2,8%
	TOT	28.344	87.892	17.088	0	0	12.452	22.322	46.922	52.108
			210,1%	-80,6%	-100,0%		79,3%	110,2%	11,1%	
Aerotaxi	Internazionale	352	417	102			493	711	485	236
			18,5%	-75,5%	-100,0%			44,2%	-31,8%	-51,3%
	Nazionale	350	356	1.127			1.373	911	972	411
			1,7%	216,6%				-33,6%	6,7%	-57,7%
	TOT	702	773	1.229	0	0	1.866	1.622	1.457	647
			10,1%	59,0%	-100,0%	#DIV/0!	-13,1%	-10,2%	-55,6%	
Generale	Internazionale		314	0						
				-100,0%						
	Nazionale		7.369							
	TOT		7.683	0	0	0	5.547	7.590	6.781	6.542
							36,8%	-10,7%	-3,5%	
TOT	Internazionale	27.929	88.623	213.905	205.461	241.234	232.880	225.965	253.255	286.540
			217,3%	141,4%	-3,9%	17,4%	-3,5%	-3,0%	12,1%	13,1%
	Nazionale	82.318	69.483	75.881	91.728	88.477	102.858	107.071	110.630	109.648
			-15,6%	9,2%	20,9%	-3,5%	16,3%	4,1%	3,3%	-0,9%
	110.247	158.106	289.786	297.189	329.711	341.285	340.626	370.666	402.730	
		43,4%	83,3%	2,6%	10,9%	3,5%	-0,2%	8,8%	8,7%	

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	-	-	1715	2.288	2.504	2.392	2.149	2.269	2.504
					33,4%	9,4%	-4,5%	-10,2%	5,6%	10,4%
	Nazionale	2.346	1.342	3.149	5.250	3.893	3.382	3.764	3.682	3.304
			-42,8%	134,6%	66,7%	-25,8%	-13,1%	11,3%	-2,2%	-10,3%
	TOT	2.346	1.342	4.864	7.538	6.397	5.774	5.913	5.951	5.808
			-42,8%	262,4%	55,0%	-15,1%	-9,7%	2,4%	0,6%	-2,4%
Charter	Internazionale	605	1.275	264	0	0	148	177	615	536
			110,7%	-79,3%	-100,0%			19,6%	247,5%	-12,8%
	Nazionale	18	0	52	0	0	46	77	32	59
			-100,0%		-100,0%			67,4%	-58,4%	84,4%
	TOT	623	1.275	316	0	0	194	254	647	595
			104,7%	-75,2%	-100,0%		30,9%	154,7%	-8,0%	
Aerotaxi	Internazionale	242	148	5			141	404	217	18
			-38,8%	-96,6%				186,5%	-46,3%	-91,7%
	Nazionale	129	125	956			542	623	725	135
			-3,1%	664,8%				14,9%	16,4%	-81,4%
	TOT	371	273	961			683	1.027	942	153
			-26,4%	252,0%			50,4%	-8,3%	-83,8%	
Generale	Internazionale		188							
	Nazionale		6.368							
	TOT		6.556				4.163	4.970	4.545	4.617
								19,4%	-8,6%	1,6%
TOT	Internazionale	847	1.611	1.984	2.288	2.504	2.681	2.730	3.101	3.058
			90,2%	23,2%	15,3%	9,4%	7,1%	1,8%	13,6%	-1,4%
	Nazionale	2.493	7.835	4.157	5.250	3.893	3.970	4.464	4.439	3.498
			214,3%	-46,9%	26,3%	-25,8%	2,0%	12,4%	-0,6%	-21,2%
	3.340	9.446	6.141	7.538	6.397	10.814	12.164	12.085	11.173	
		182,8%	-35,0%	22,7%	-15,1%	69,0%	12,5%	-0,6%	-7,5%	

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	0	617	1.795	2.151	749	1.557	2.442	1.429
					190,9%	19,8%	-65,2%	107,9%	56,8%	-41,5%
	Nazionale	775	826	866	0	0	969	1.165	777	1.901
			6,5%	4,9%	-100,0%			20,2%	-33,3%	144,7%
	TOT	775	826	1.483	1.795	2.151	1.718	2.722	3.219	3.330
			6,5%	79,6%	21,0%	19,8%	-20,1%	58,4%	18,3%	3,4%
Charter	Internazionale	2.082	2.391	412	-	-	0	127	72	4
			14,8%	-82,8%	-100,0%				-43,3%	-94,4%
	Nazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	TOT	2.082	2.391	412	0	0	0	127	72	8
			14,8%	-82,8%	-100,0%				-43,3%	-88,9%
TOT	Internazionale	2.082	2.391	1.029	1.795	2.151	749	1.684	2.514	1.433
			14,8%	-57,0%	74,4%	19,8%	-65,2%	124,8%	49,3%	-43,0%
	Nazionale	775	826	866	0	0	969	1.165	777	1.905
			6,5%	4,9%	-100,0%			20,2%	-33,3%	145,2%
	2.858	3.216	1.895	1.795	2.151	1.718	2.849	3.291	3.338	
		12,6%	-41,1%	-5,3%	19,8%	-20,1%	65,8%	15,5%	1,4%	

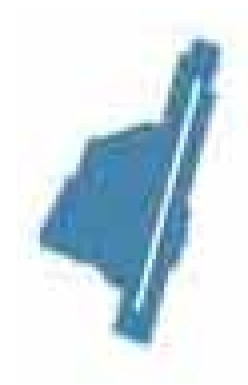
Tab.C.4.7.15 Allegato

C.5 Aeroporto internazionale dell'Umbria Perugia-Sant'Egidio





Aeroporto Internazionale Perugia - Sant' Egidio



SEDIME (ha)

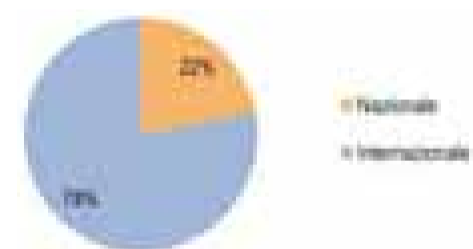
area civile
207

area militare
0

PISTE (num)
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)
120.000

RIPARTIZIONE PAX 2008



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



TERMINAL

superficie (mq)
1.150

dotazione per passeggero (mq)
12,2

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

Il territorio in cui ricade l'aeroporto si trova in una situazione di relativo isolamento rispetto alla grande viabilità nazionale, alla rete ferroviaria principale ed al sistema del trasporto aereo. Perugia è a sua volta poco accessibile all'interno di questo comprensorio e ha seri problemi di mobilità al suo interno. Si tratta di una situazione determinata in parte dalla posizione geografica dell'Umbria, in parte dalla morfologia del territorio e in parte dal fatto che praticamente tutte le principali linee di comunicazione viarie e ferroviarie nazionali, salvo la E45, sono tangenti alla regione. In tale contesto territoriale è da individuare il ruolo che ha assunto lo scalo di Perugia negli ultimi anni, che hanno fatto registrare crescite importanti del traffico, soprattutto grazie all'arrivo di Ryanair, che nel 2008 si è attestato a 117.843 passeggeri, con una percentuale del 78% di voli internazionali, operati con voli di linea.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Lo scalo è situato nel Comune di San'Egidio, a circa 12 Km da Perugia e a 10 km da Assisi.

Il sedime aeroportuale ha un'estensione di 207 ettari ed è inserito in una zona agricola, in posizione baricentrica rispetto agli insediamenti di Sant'Egidio a ovest, Ospedalichio a sud e Petrignano ad est, posti a distanza di circa 1 km in linea d'area.

LIMITI E VINCOLI

Lo scalo non presenta particolari limiti fisici o ambientali ed il territorio circostante offre buone possibilità di espansione.

ACCESSIBILITA' E SOSTA

Lo scalo è collegato con la stazione FS di Perugia attraverso un servizio bus con tempo di percorrenza 20 minuti.

Da un punto di vista di collegamenti viari, è stata recentemente realizzata una bretella stradale, finanziata dalla Provincia di Perugia, per Petrignano ed attualmente risulta in costruzione la bretella per Ospedalichio per collegare l'aeroporto con la Strada Statale 75 Centrale Umbra.

STATO ATTUALE AEROPORTO

Sant'Egidio è in fase di ampliamento ed ammodernamento: il progetto per la realizzazione di una nuova aerostazione è stato realizzato dall'architetto Gae Aulenti. Nel dicembre 2007 si è svolta una gara d'appalto per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori per oltre 24 milioni di euro finanziata dalla Presidenza dei Ministri in vista delle celebrazioni per i 150 anni dell'unità d'Italia, previste per l'anno 2011, per i quali l'Aeroporto di Perugia è stato designato come facente parte della Struttura di Missione.

TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione esistente, di 1.150 mq, risulta già oggi, nonostante i miglioramenti e gli ultimi ampliamenti realizzati, appena sufficiente a garantire un corretto servizio per i passeggeri, risultano infatti sottodimensionati tutti gli spazi destinati ad accogliere uffici, attività di assistenza ai passeggeri ed attività connesse alla gestione dell'Aeroporto in genere, e gli spazi riservati alle operazioni di check-in, imbarco ed arrivo passeggeri, nonché quelli destinati all'accoglienza ed all'attesa dei viaggiatori.

Attualmente l'area dedicata al passeggero costituisce il 62,3% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 12,3%.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 12,2 mq/pax, molto al di sotto della media nazionale.

Per il superamento delle problematiche suddette, è

stata avviata la realizzazione della nuova aerostazione, composta da otto semplici volumi a pianta quadrata (18.40x18.40 m.) con tetto a quattro falde, collegati fra di loro da una copertura piana. I padiglioni contengono, verso il land side, le due sale di attesa partenza e arrivi, una caffetteria e una lounge divisibile in 4 sale più piccole. Verso l'air side si trovano invece due sale arrivi e due sale partenze che possono corrispondere alle due diverse condizioni di voli europei ed extraeuropei. La nuova aerostazione si svilupperà su un solo livello. L'intero edificio previsto, dall'area impianti ad est fino al limite della zona arrivi, è lungo 188.00 m. compreso l'edificio esistente, per una profondità che varia da 37.00 a 46.00 m.

Il progetto si estenderà per una superficie di 5060 mq lordi, compreso l'edificio esistente.



INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La pista di volo ha una lunghezza pari a 2199 metri, orientata in direzione quasi Nord-Sud è realizzata in conglomerato bituminoso con l'Apron e l'aerostazione ubicati ad Ovest.

Il piazzale di sosta aeromobili ha una superficie di 25000mq e può ospitare fino a cinque aeromobili di classe C e cinque di classe A.

Sulla testata 19 la larghezza della strip è ridotta a 75m per i primi 165m di pista mentre sono possibili atterraggi anche in condizioni meteo non ottimali grazie alla strumentazione di pista.

Le superfici di protezione ostacoli che hanno origine dalla testata 19 sono forate da ostacoli di natura orografica, che impongono particolari accorgimenti per effettuare la discesa su tale testata.

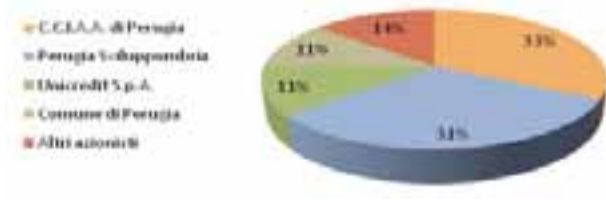
CRITICITA'

Una criticità di natura infrastrutturale da risolvere è la larghezza della strip di pista sul lato della testata a Nord che presenta una dimensione trasversale ridotta dal lato Est della testata.

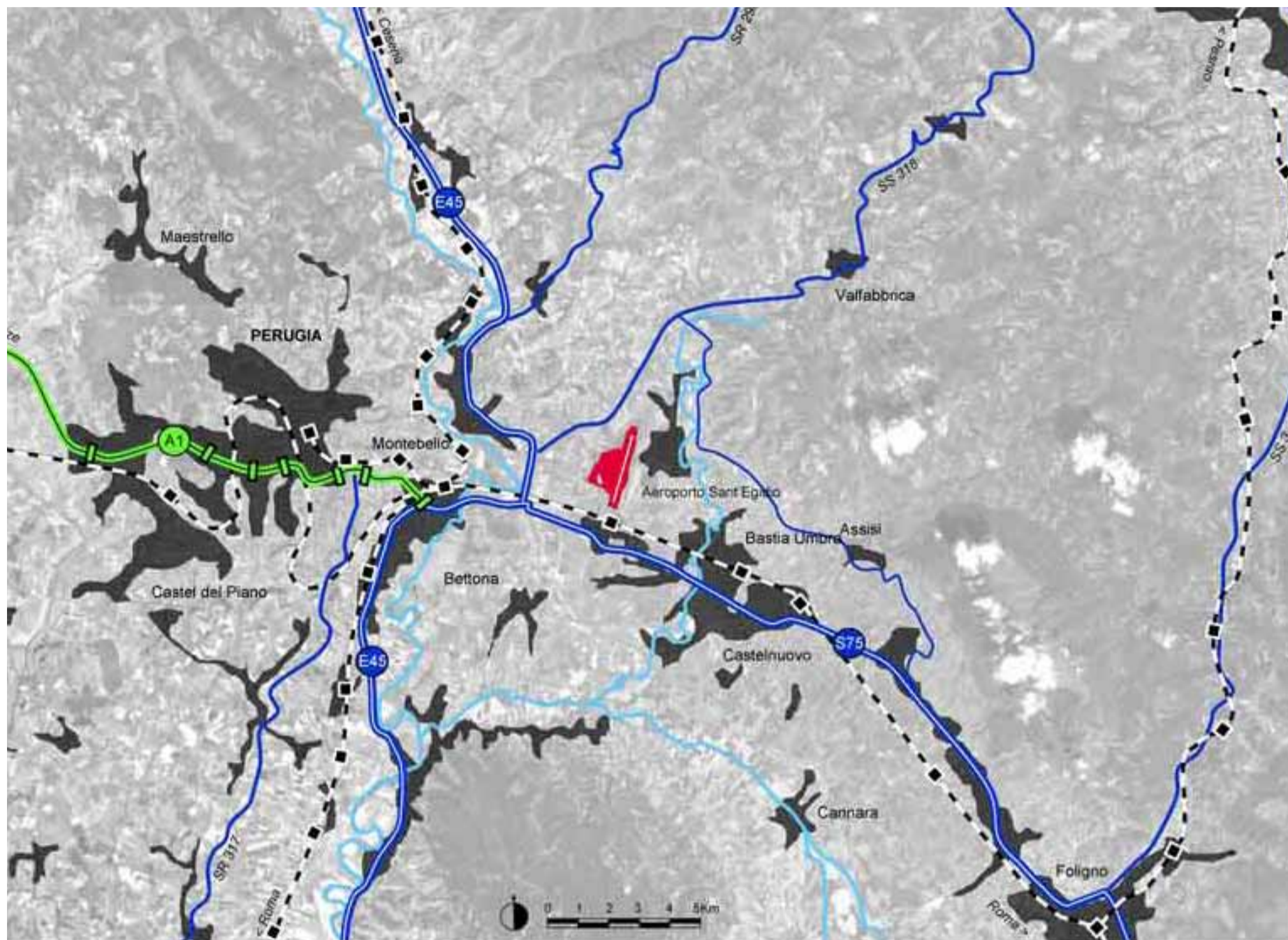
GESTIONE AEROPORTUALE

La società SASE S.p.A. gestisce l'Aeroporto in regime di parziale anche se è quasi conclusa l'istruttoria per l'ottenimento della gestione totale di lunga durata.

La società è così costituita:



C.5.2.1 Inquadramento territoriale



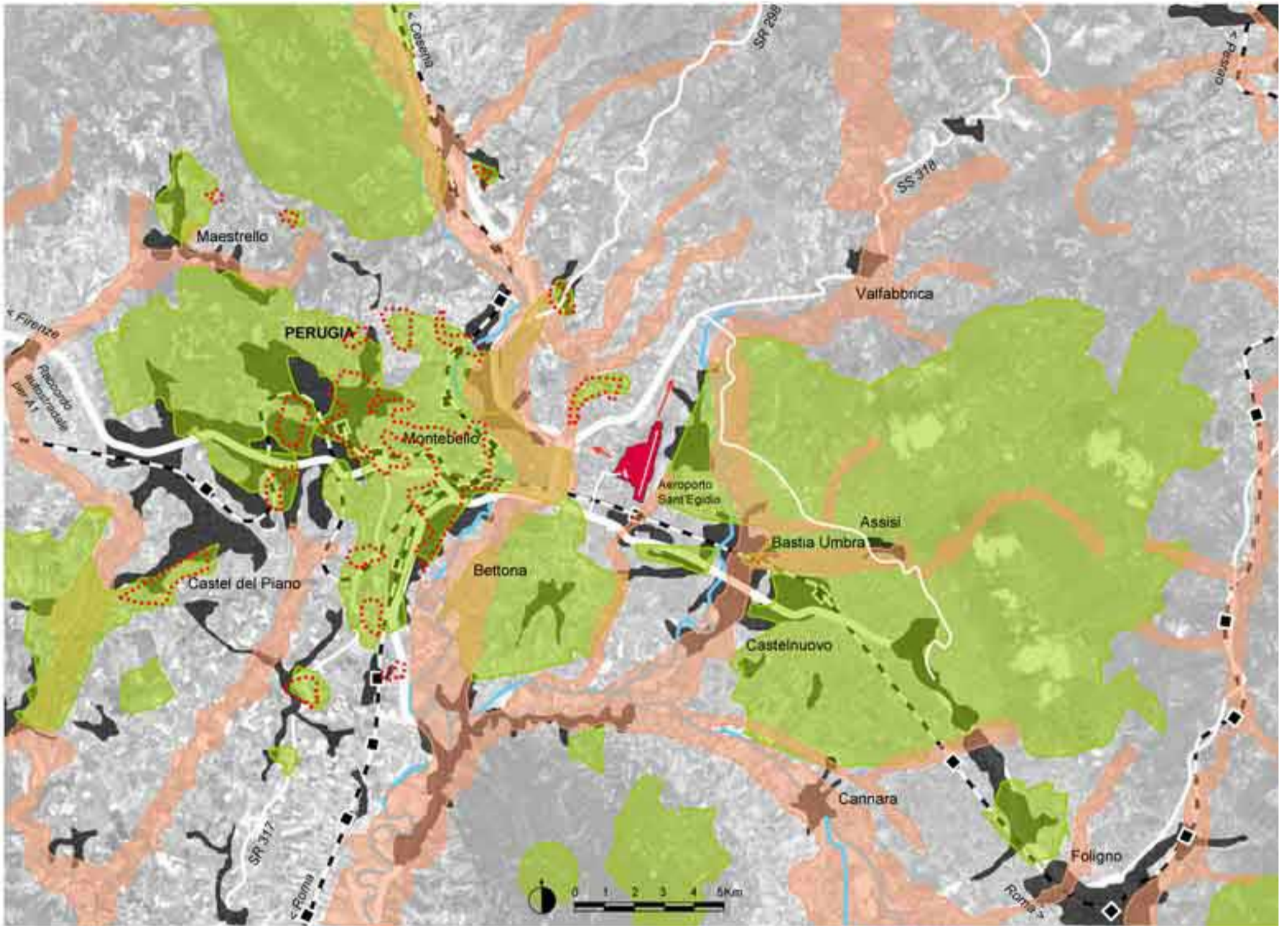
LEGENDA

- 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

Lo scalo è situato nel Comune di San'Egidio, a circa 12 Km da Perugia e a 10 km da Assisi. Il sedime aeroportuale è inserito in una zona agricola, in posizione baricentrica rispetto agli insediamenti di Sant'Egidio a ovest, Ospedalicchio a sud e Petrignano ad est, posti a distanza di circa 1 km in linea d'area. L'aeroporto è accessibile dalla strada di scorrimento E45 Orte-Cesena, uscita Ospedalicchio e dalla SS318 proveniente da Fabriano. Sono in corso di costruzione i lavori di trasformazione di un asse di scorrimento Fabriano-Valfabbrica - Perugia, nell'ambito del progetto del "Quadrilatero".



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

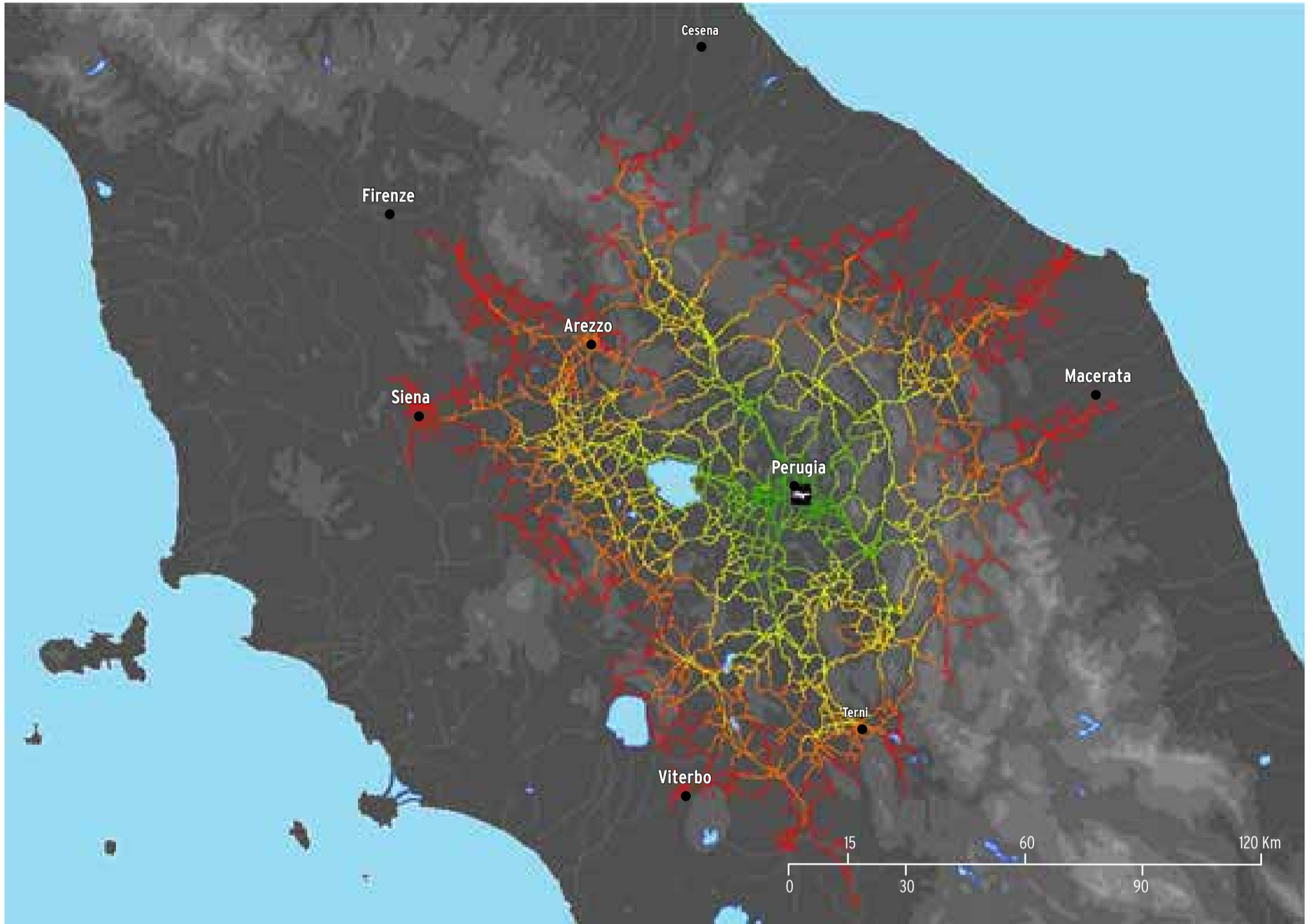
Limiti e vincoli

I limiti allo sviluppo dell'area aeroportuale sono rilevabili solamente ad est dello scalo, individuabili nell'abitato di Petrignano e in aree sottoposte a vincolo di natura paesistica e di rispetto del corso d'acqua limitrofo.

Per il resto lo scalo non presenta particolari limiti fisici o ambientali ed il territorio circostante offre buone possibilità di espansione. In ogni caso attualmente il sedime presenta ampie riserve di espansione delle infrastrutture al suo interno.

C.5.3 Bacino di traffico

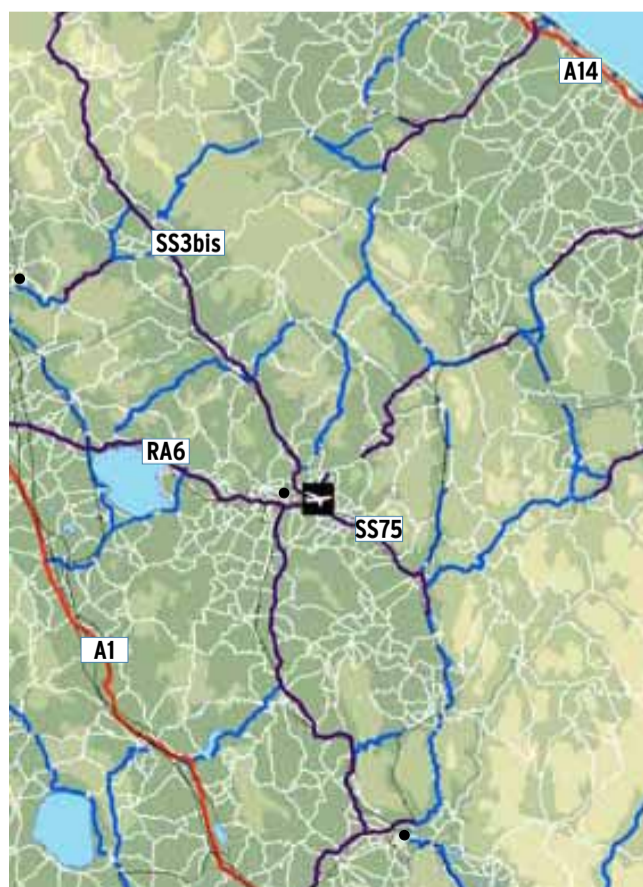
ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



LEGENDA ISOCRONE



LEGENDA RETI



MODALITA' GOMMA

Il sistema viario che determina l'andamento delle isocrone relative all'aeroporto di Perugia è composto dalle Strade Statali SS. 75 (Centrale Umbra), SS. 147 (di Assisi), SS. 3bis (Tiberina) e dall'Autostrada A1 (Autostrada del Sole Milano-Napoli).

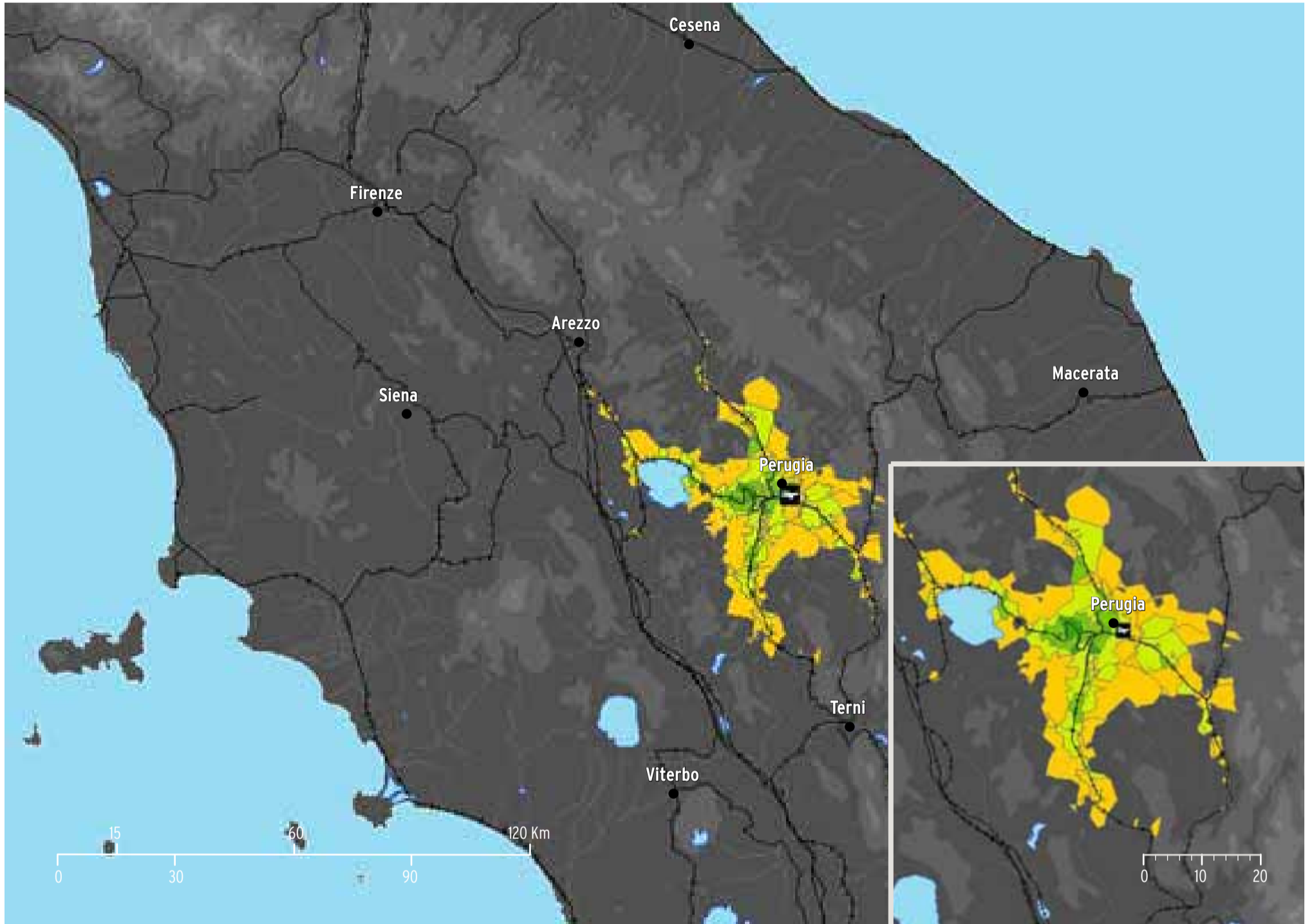
Tali infrastrutture permettono un livello di accessibilità ben distribuito, la cui espansione è limitata dalla morfologia dei rilievi appenninici.

I circa 2.000.000 di residenti (dati popolazione ISTAT 2008) che possono raggiungere l'aeroporto in meno di 90' sono così distribuiti:

- c.a. 380.000 (pari al 20%) nella macro-fascia 0-30';
 - c.a. 600.000 (pari al 30%) nella macro-fascia 30'-60';
 - c.a. 1.000.000 (pari al 50%) nella macro-fascia 60'-90'.
- Dal dato relativo agli addetti (dato ISTAT 2001) emerge che il 20% (pari a circa 140.000 unità) è compreso nella prima macro-fascia, il 30% (pari a circa 200.000 unità) nella seconda ed il 50% (pari a circa 340.000 unità) è contenuto nella terza.

La superficie territoriale relativa alla macro-fascia 0-30' è di circa 2.000 kmq (pari al 10%), mentre per la macro-fascia 30'-60' e la macro-fascia 60'-90' si hanno, rispettivamente, superfici di circa 6.900 kmq (pari al 36%) e 10.400 kmq (pari al 54%).

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. L'isocrona segue le due linee presenti sul territorio. La fascia di accessibilità dei 60 minuti arriva a comprendere i Comuni di Todi, Nocera Umbra, Città di Castello e infine Cortona, mentre la fascia dei 30 minuti vede come limite i Comuni di Marsciano, Assisi e infine Passignano del Trasimeno.

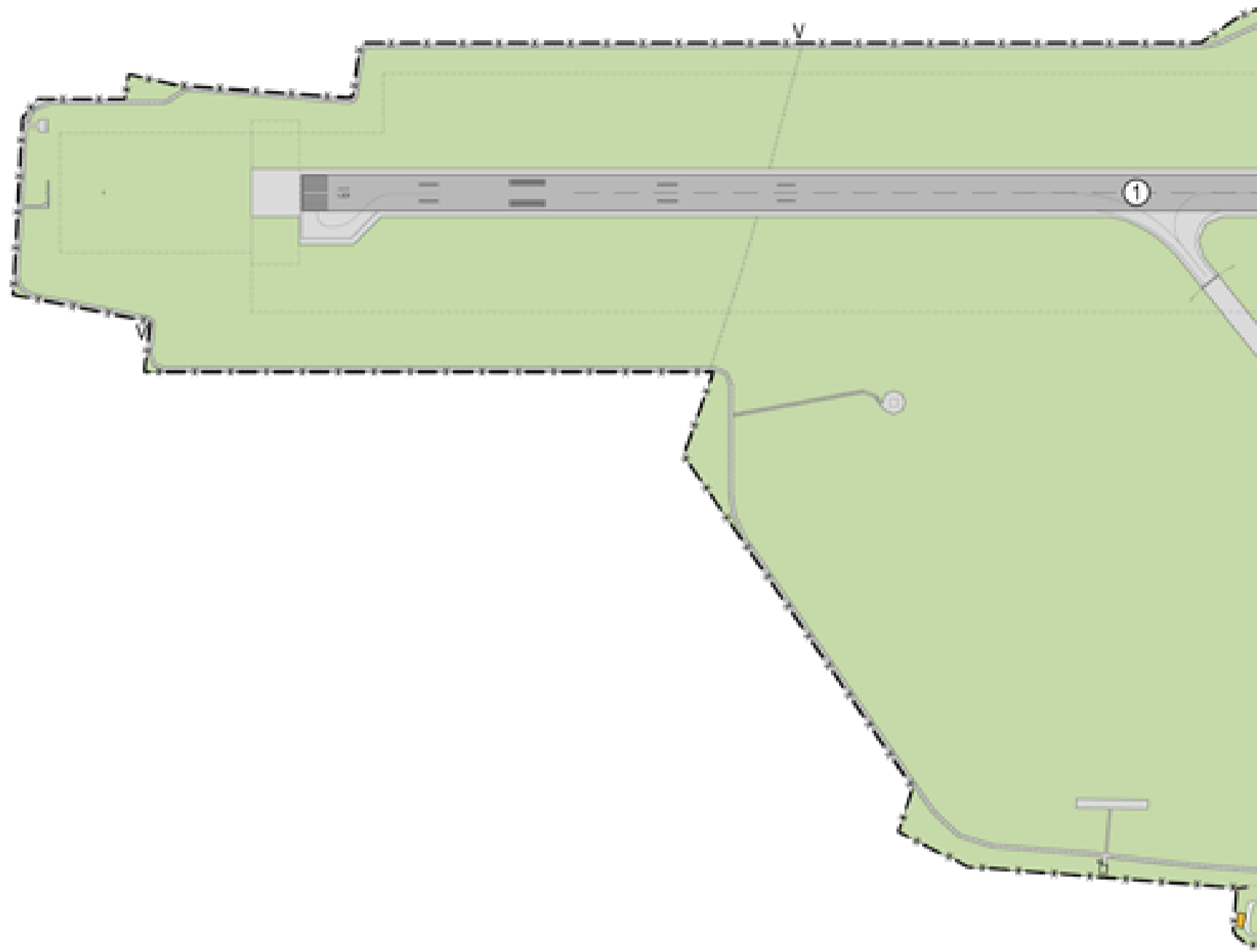
Utilizzando la rete del ferro, la stazione di riferimento è raggiungibile in meno di un'ora da circa 500.000 abitanti, di cui il 52% risiede nella prima fascia (260.000 unità) ed il restante 48% nella seconda (240.000, ISTAT 2008).

Per quanto riguarda il dato relativo agli addetti (dato ISTAT 2001), il 55% (pari a circa 100.000 unità) può raggiungere la stazione in meno di mezz'ora ed il restante 45% (circa 80.000) in un tempo compreso tra la mezz'ora e l'ora.

La superficie territoriale dei comuni interessati dalle isocrone risulta essere:

- c.a. 1.100 kmq (pari al 34%) nella prima macro-fascia;
- c.a. 2.200 kmq (pari al 66%) nella seconda macro-fascia.

C.5.4 Stato attuale dell'aeroporto



AEROPORTO INTERNAZIONALE DELL'UMBRIA PERUGIA-SANT'EGIDIO (LIRZ)

AREA PIAZZALE (mq)
25.000

AREA TERMINAL (mq)
1.150

GATES
3

STAND TOTALI
5

STAND AVIAZIONE GENERALE
5

PARCHEGGI
--

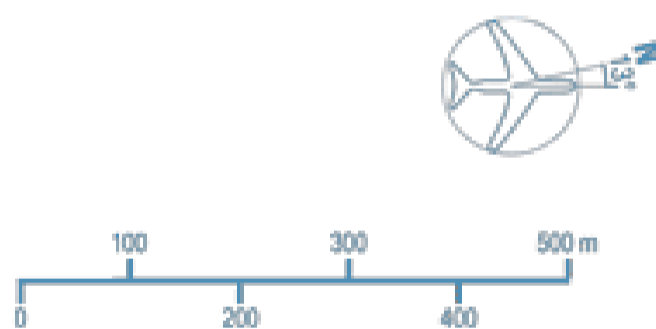
PISTA 1

STRUMENTAZIONE RWY 01
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

LUNGHEZZA 01 (m)
2.199

LUNGHEZZA 19 (m)
2.199

LARGHEZZA (m)
45



Stato attuale dell'aeroporto

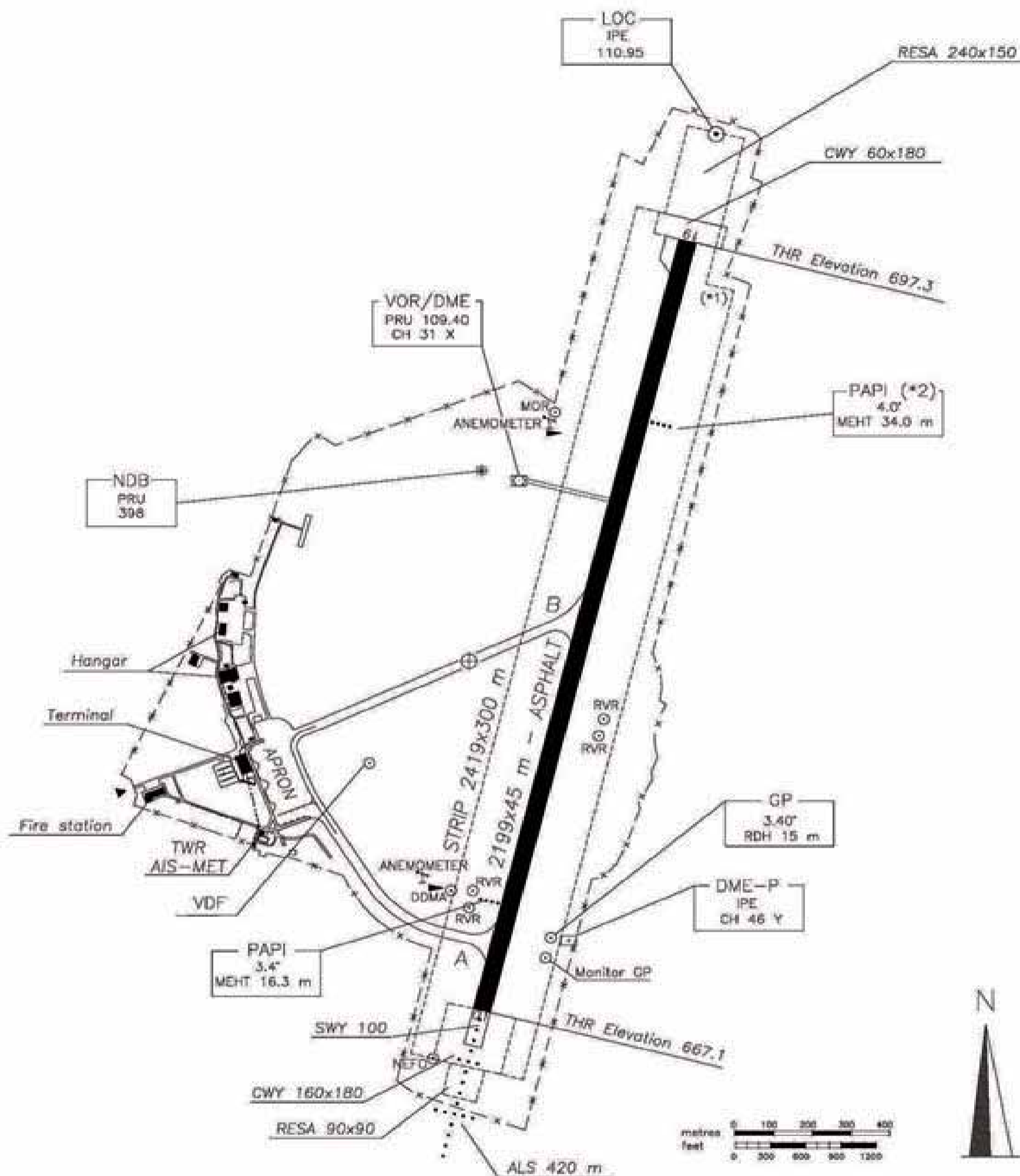
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 01	2199	2259	2199	2199
RWY 19	2199	2259	2299	2199

Tab.C.5.4.1 Caratteristiche delle piste

LEGENDA

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

C.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	01	43°05'18.64"N 012°30'38.31"E	013°	2199	2259	2199	2199	-	60 x 180	240 x 150	2419 x 300	45	203.33	PCN 80/F/A/W/T ASPH
		19	43°06'27.66"N 012°31'02.38"E	193°	2199	2259	2299	2199	100	160 x 180	90 x 90	2419 x 300 (75m lato sx per 165m)	45	212.54	

Tab.C.5.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

1.4.2	CLASSE APT	
1.4.2.1	Classe ICAO	4D
1.4.2.2	Antincendio ICAO	5 (6 o 7 su richiesta)

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron 1	25000	PCN 90/R/B/W/T	1 → 5	SM	C	con marshalling
				5 stand	SM	A	con marshalling

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A	18	PCN 52/F/B/W/T	-
1.4.4.2	B	18	PCN 52/F/B/W/T	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VDF	Perugia Gonio Homer
1.4.5.2	ILS RWY 01 LOC CAT I	IPE
1.4.5.3	DME-P	IPE
1.4.5.4	GP	-
1.4.5.5	DVOR/DME	PRU
1.4.5.6	NDB	PRU

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	-

Tab.C.5.5.2 Dati infrastrutture airside

Piste e aree di sicurezza

L'infrastruttura principale è costituita dalla pista di volo lunga 2199m e larga 45m, orientata in direzione quasi Nord-Sud realizzata in conglomerato bituminoso con l'Apron e l'aerostazione ubicati ad Ovest e leggermente spostati verso la testata 01 a Sud. La pavimentazione prima della soglia 01 è utilizzata come stopway per una lunghezza di 100m; mentre sulla testata 19 la larghezza della strip è ridotta a 75m per i primi 165m di pista. Il traffico consentito è sia IFR che VFR, operativamente la pista 01 è utilizzabile per atterraggi strumentali di precisione di categoria CAT I mentre su pista 19 sono vietati gli atterraggi notturni. Le superfici di protezione ostacoli che hanno origine dalla testata 19 sono forate da ostacoli orografici, particolari accorgimenti devono essere presi per effettuare la discesa su tale testata, il PAPI indica un sentiero di discesa inclinato di 4° e può essere utilizzato solamente di giorno.

Piazzale aeromobili

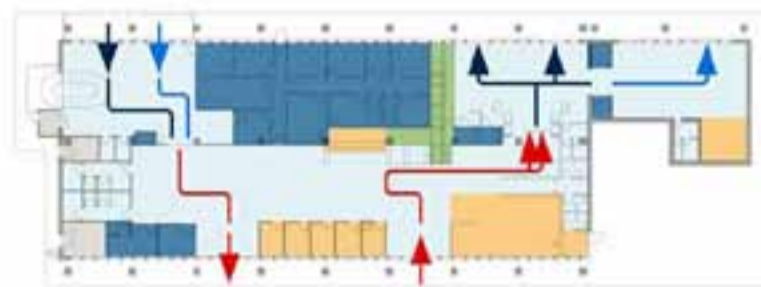
Il piazzale di sosta aeromobili può ospitare cinque aeromobili di classe C e cinque di classe A, copre superficie di circa 25000mq, tutte le manovre sono previste in self purché assistite da marshalling. Il piazzale è collegato alla pista mediante le due sole taxiway A e B, su quest'ultima taxiway è installata una holding position.

Vie di rullaggio

Il piazzale è collegato alla pista di volo attraverso due taxiway, A e B, la prima connette poco prima della zona di toccata della testata 01, la seconda conduce in pista in zona centrale. Entrambe le taxiway che compongono il sistema di rullaggio sono larghe 18m e sono realizzate in pavimentazione flessibile. La soglia 19 non è direttamente raggiungibile mediante taxiway, per l'allineamento in soglia bisognerà effettuare backtrack sulla piazzola installata in testata.

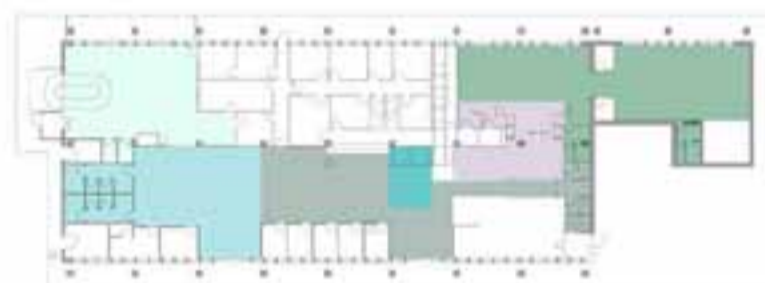
C.5.6 Terminal passeggeri

SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra

SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano terra



SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	710
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	140
Bhs, trattamento bagagli	mq	30
Uffici società di gestione aree non operative	mq	230
Spazi tecnici, impianti	mq	30

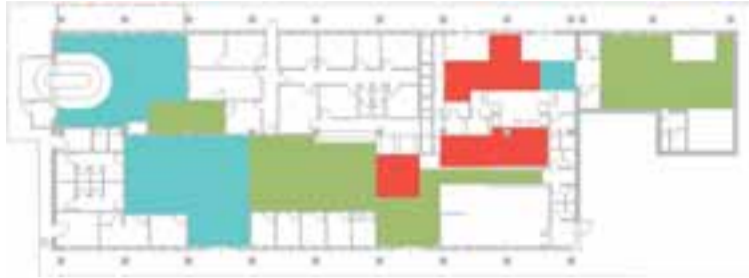
SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	145
Area Check-in	mq	25
Area Varchi di Sicurezza	mq	70
Sale imbarco	mq	180
Hall arrivi	mq	140
Sale riconsegna bagagli	mq	130

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	91
	mq presenti	1253
	mq differenza	1162
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	40
	mq presenti	15
	mq differenza	-25
	n° check-in fabbisogno	2
	n° check-in presenti	2
	n° differenza	0
3 Controlli di sicurezza	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	30
	mq differenza	30
	n° varchi fabbisogno	1
	n° presenti	2
	n° differenza	1
4 Controllo passaporti OUT	mq accodamento fabbisogno	9
	mq presenti	10
	mq differenza	1
	n° postazioni fabbisogno	0
	n° presenti	1
	n° differenza	1
5 Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	mq fabbisogno	110
	mq presenti	110
	mq differenza	0
	n° gates fabbisogno	1
	n° presenti	3
	n° differenza	2
A Sala imbarchi Schengen	mq fabbisogno	110
	mq presenti	35
	mq differenza	-75
	n° gates fabbisogno	0
	n° presenti	2
	n° differenza	2
B Sala imbarchi extra Schengen	mq fabbisogno	44
	mq presenti	75
	mq differenza	31
	n° gates fabbisogno	0
	n° presenti	1
	n° differenza	1
6 Controllo passaporti IN	mq accodamento fabbisogno	9
	mq presenti	20
	mq differenza	11
	n° postazioni fabbisogno	0
	n° presenti	1
	n° differenza	1
7 Ritiro bagagli	mq fabbisogno	65
	mq presenti	70
	mq differenza	5
	n° nastri fabbisogno	0
	n° presenti	1
	n° differenza	1
8_Hall arrivi	mq fabbisogno	91
	mq presenti	105
	mq differenza	14

SUPERFICI TOTALI

Piano terra	mq	1150
Totale	mq	1150

C.5.7 Traffico commerciale 2000-2008

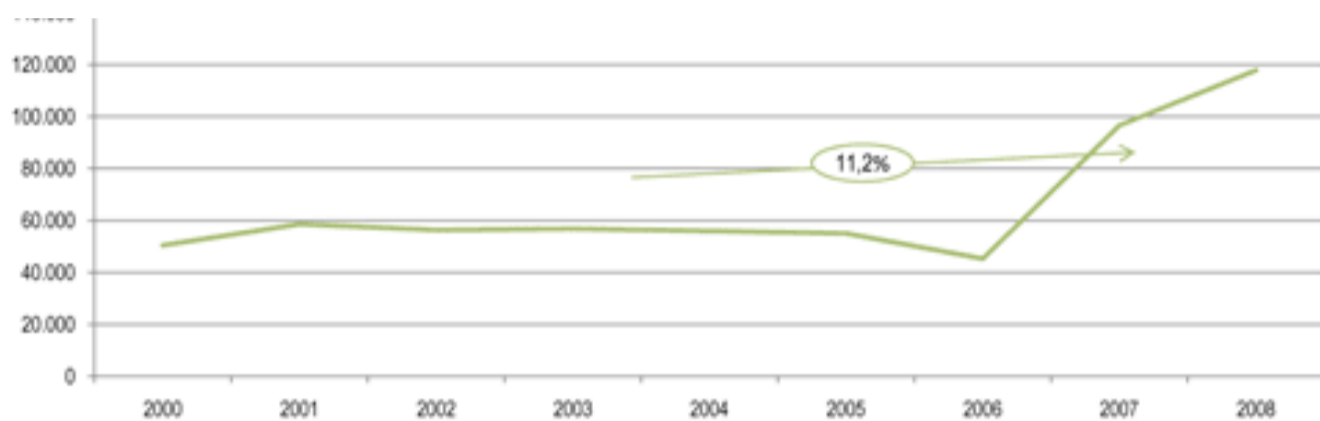
Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri è risultato costante fino al 2006 (circa 50 mila passeggeri l'anno), per poi più che raddoppiare nel 2007 e continuare a crescere l'anno successivo. Tale crescita è legata esclusivamente al traffico internazionale per l'introduzione di collegamenti operati da Ryanair (Londra-Stansted nel 2007 e Girona nel 2008) e da Bell Air (Tirana nel 2007), che determinano una sostanziale inversione di tendenza circa la vocazione dell'aeroporto, ormai nettamente di matrice internazionale, anche considerando il calo progressivo del traffico nazionale.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 121.658 con un incremento del 9,7% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

Anno	PAX	Δ%
2000	50.442	
2001	58.627	16,2%
2002	56.359	-3,9%
2003	56.797	0,8%
2004	55.940	-1,5%
2005	55.012	-1,7%
2006	45.296	-17,7%
2007	96.620	113,3%
2008	117.843	22,0%

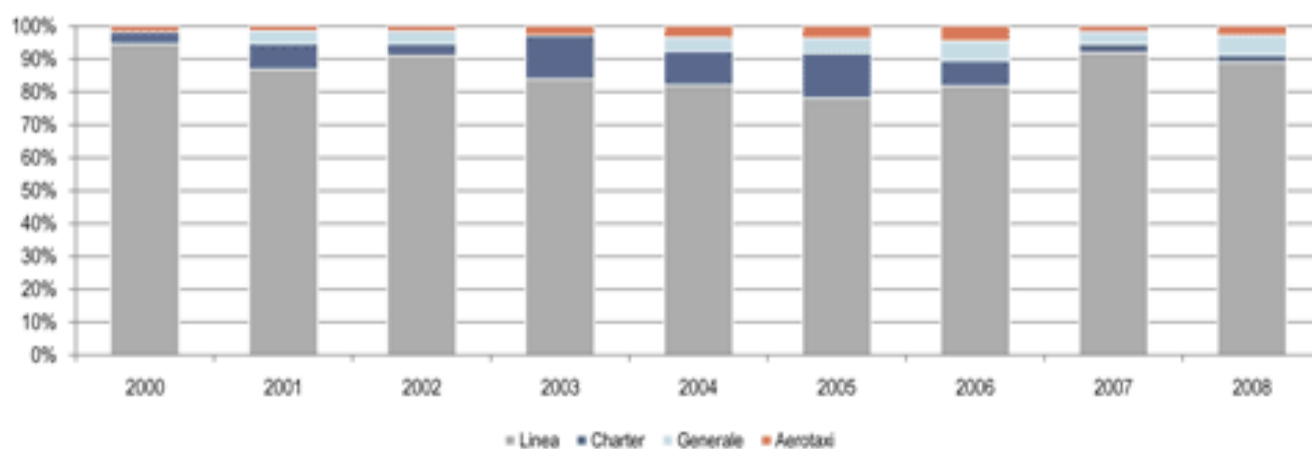
CAGR	11,2%
------	-------



Tab.C.5.7.1 Passeggeri 2000-2008

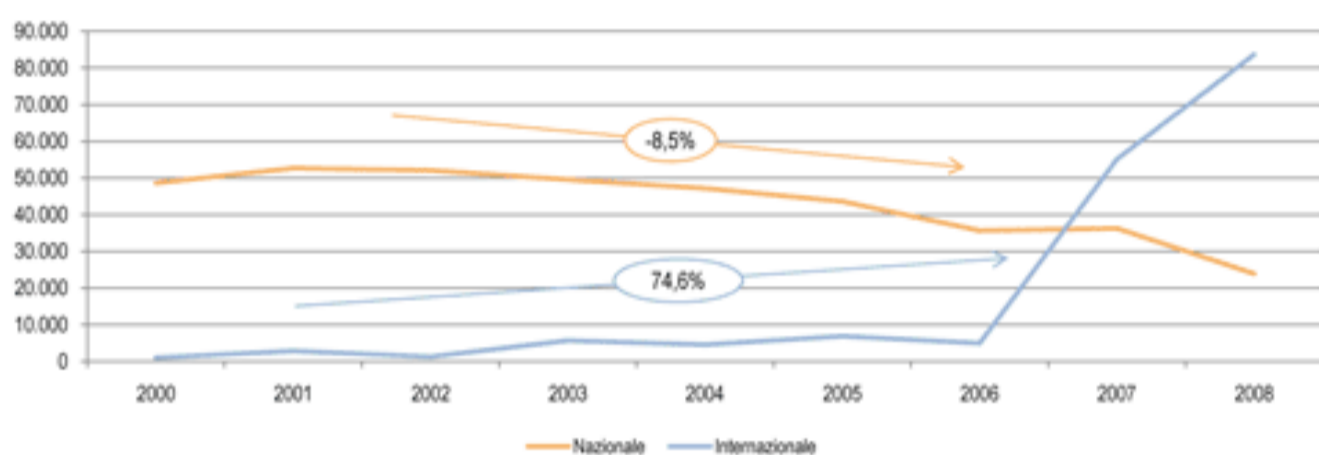
I passeggeri trasportati da voli charter hanno avuto un'espansione dal 2003 al 2006, per ritornare al 2,5% nel 2007.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	94,6%	3,7%	1,7%	0,0%	100,0%
2001	86,9%	7,8%	1,5%	3,8%	100,0%
2002	91,0%	3,7%	1,6%	3,8%	100,0%
2003	83,9%	13,3%	2,8%	0,0%	100,0%
2004	82,1%	10,3%	3,5%	4,2%	100,0%
2005	78,2%	13,5%	3,6%	4,6%	100,0%
2006	81,8%	7,7%	4,4%	6,0%	100,0%
2007	92,0%	2,5%	1,8%	3,7%	100,0%
2008	89,0%	2,3%	2,9%	5,9%	100,0%



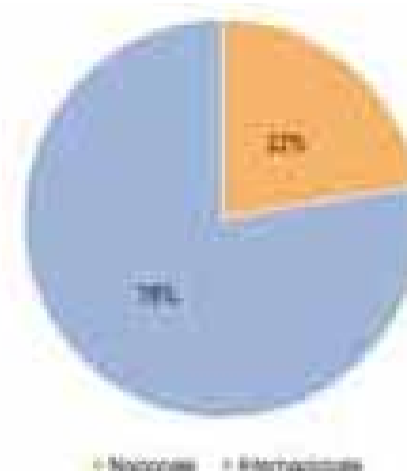
Tab.C.5.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	48.606		2000	967	
2001	52.666	8,4%	2001	2.846	194,3%
2002	52.089	-1,1%	2002	1.252	-56,0%
2003	49.565	-4,8%	2003	5.654	351,6%
2004	47.148	-4,9%	2004	4.519	-20,1%
2005	43.588	-7,6%	2005	6.866	51,9%
2006	35.624	-18,3%	2006	4.928	-28,2%
2007	36.218	1,7%	2007	55.097	1018,0%
2008	23.849	-34,2%	2008	83.657	51,8%
CAGR	-8,5%		CAGR	74,6%	



Tab.C.5.7.3 *Passeggeri 2000-2008*

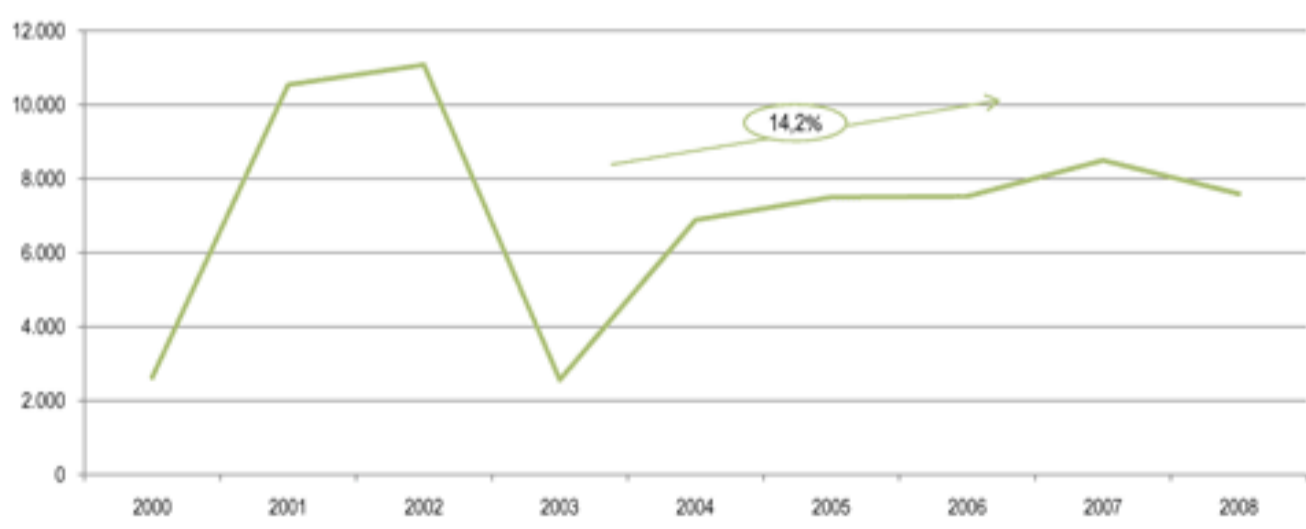
Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, l'aeroporto è principalmente interessato da traffico internazionale, con una percentuale del 78% sul totale.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

Il traffico nazionale in termini di passeggeri è in costante diminuzione, dimezzando la quota tra il 2000 ed il 2008. Per quel che riguarda il traffico internazionale, si è passati dai 5 mila passeggeri nel 2006 ai 56 mila del 2007 ed agli 83 mila del 2008.

Anno	MOV	Δ%
2000	2.631	
2001	10.539	300,6%
2002	11.080	5,1%
2003	2.563	-76,9%
2004	6.885	168,6%
2005	7.504	9,0%
2006	7.520	0,2%
2007	8.500	13,0%
2008	7.591	-10,7%
CAGR	14,2%	



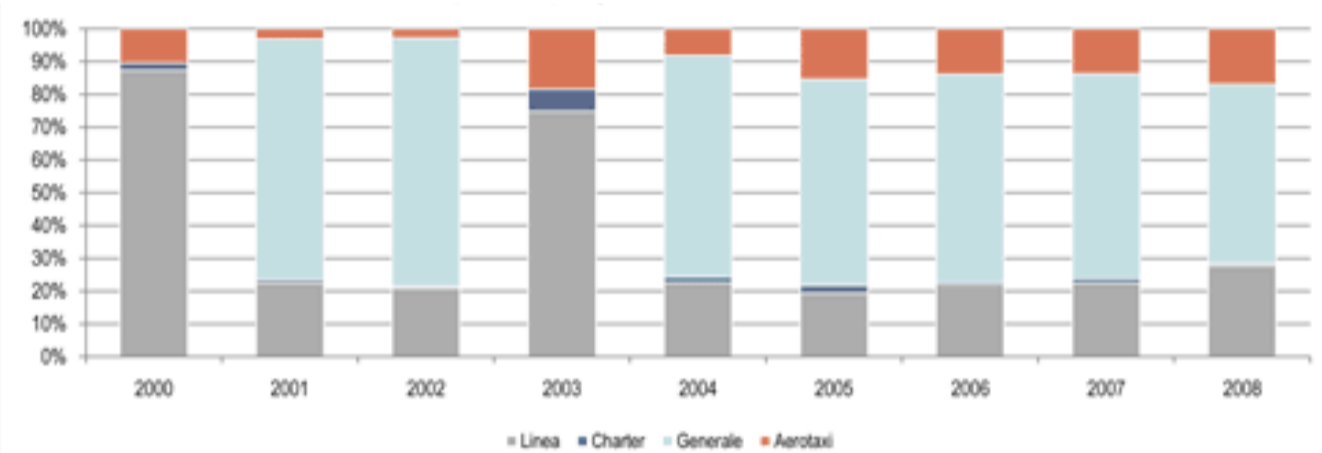
Tab.C.5.7.4 *Movimenti 2000-2008*

Movimenti

Il numero di movimenti, dopo una fase di crescita fino al 2002 ha registrato un'importante flessione nel 2003 (-76,9%) per poi aumentare nuovamente nel 2004 e mantenersi costante fino al 2008.

In termini di movimenti, l'aviazione generale ha costituito la maggior parte del traffico diminuendo leggermente l'importanza a partire dal 2005, anno in cui è raddoppiata la quota dei movimenti aerotaxi.

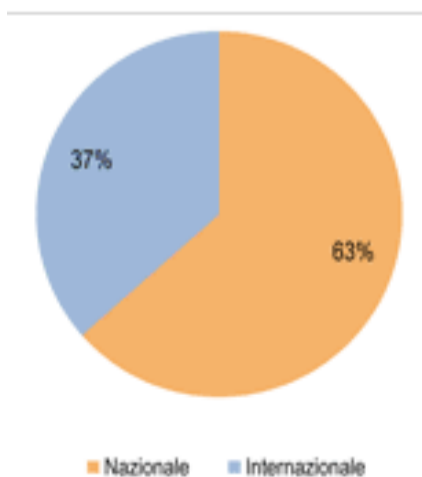
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	87,4%	2,1%	10,5%	0,0%	100,0%
2001	22,4%	1,1%	3,1%	73,4%	100,0%
2002	20,9%	0,6%	2,8%	75,7%	100,0%
2003	74,8%	6,8%	18,3%	0,0%	100,0%
2004	22,5%	1,8%	8,1%	67,6%	100,0%
2005	19,4%	2,2%	15,4%	63,0%	100,0%
2006	22,1%	0,8%	13,9%	63,2%	100,0%
2007	22,5%	1,3%	13,7%	62,5%	100,0%
2008	27,8%	0,7%	16,9%	54,6%	100,0%



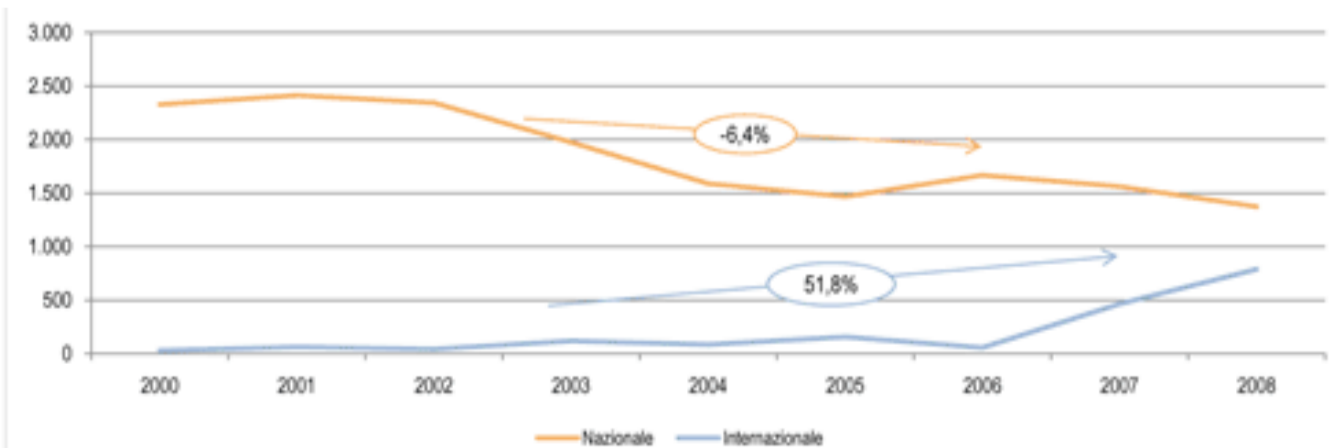
Tab.C.5.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, il numero di movimenti nazionali ha avuto un andamento molto discontinuo, stabilizzatosi dal 2005 in poi intorno a quota 1,5 mila; il traffico internazionale dopo aver registrato volumi modesti fino al 2006 ha registrato una forte crescita nel 2007.

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	2.327		2000	28	
2001	2.414	3,7%	2001	63	125,0%
2002	2.344	-2,9%	2002	41	-34,9%
2003	1.975	-15,7%	2003	118	187,8%
2004	1.588	-19,6%	2004	84	-28,8%
2005	1.467	-7,6%	2005	157	86,9%
2006	1.668	13,7%	2006	56	-64,3%
2007	1.562	-6,4%	2007	464	728,6%
2008	1.372	-12,2%	2008	789	70,0%
CAGR	-6,4%		CAGR	51,8%	



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008



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

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	21	35	21
2001	22	45	22
2002	22	31	22
2003	25	48	26
2004	30	54	31
2005	30	44	31
2006	21	88	24
2007	23	119	45
2008	17	106	50
CAGR	-2,3%	15,1%	11,4%

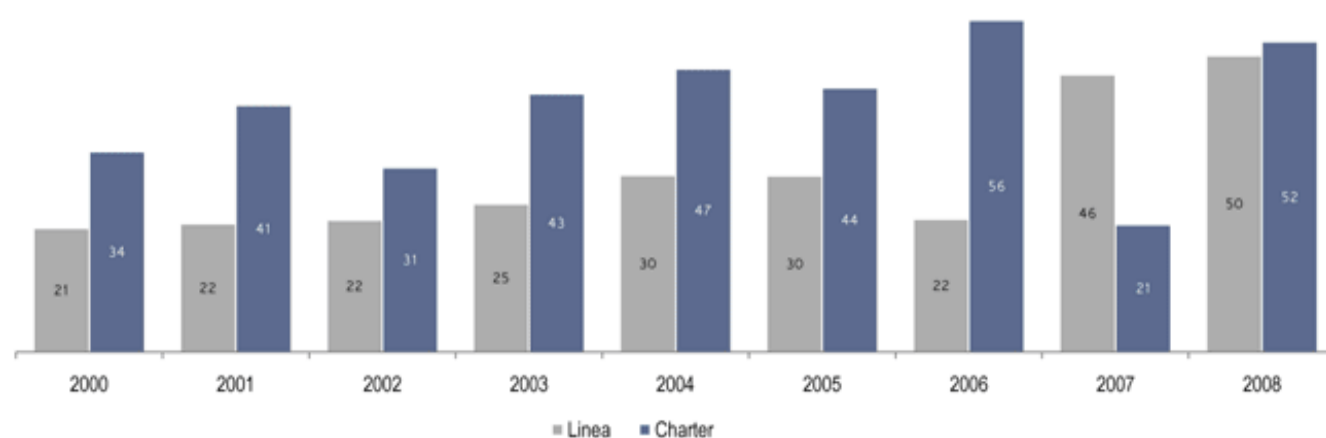
Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

Il numero medio di passeggeri per volo nazionale è stato abbastanza basso mentre per i voli internazionali i passeggeri medi sono aumentati notevolmente a partire dal 2006.



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

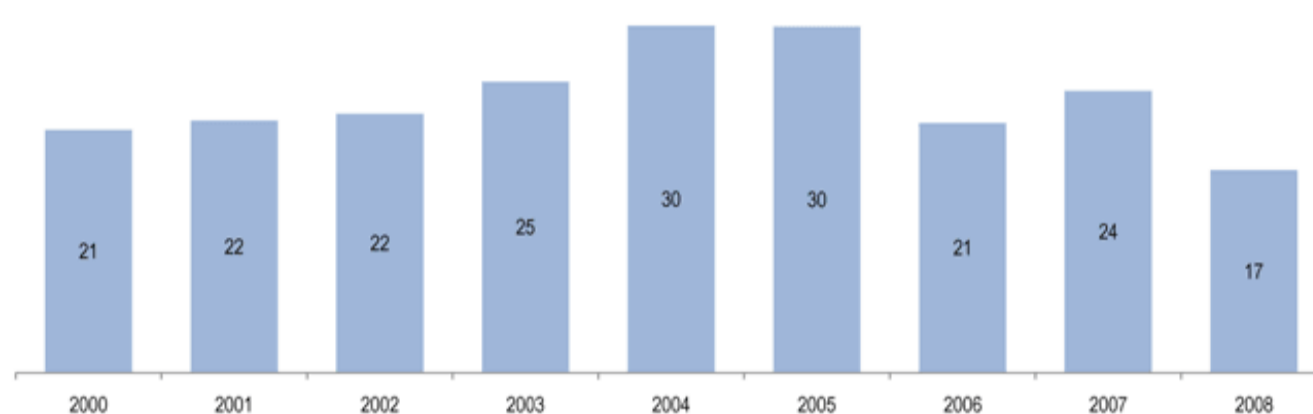
Anno	LINEA	CHARTER
2000	21	34
2001	22	41
2002	22	31
2003	25	43
2004	30	47
2005	30	44
2006	22	56
2007	46	21
2008	50	52
CAGR	11,5%	5,6%



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

Il traffico di linea nazionale ha seguito l'andamento della media relativa ai voli nazionali.

Anno	LINEA Naz
2000	21
2001	22
2002	22
2003	25
2004	30
2005	30
2006	21
2007	24
2008	17
CAGR	
	-2,2%

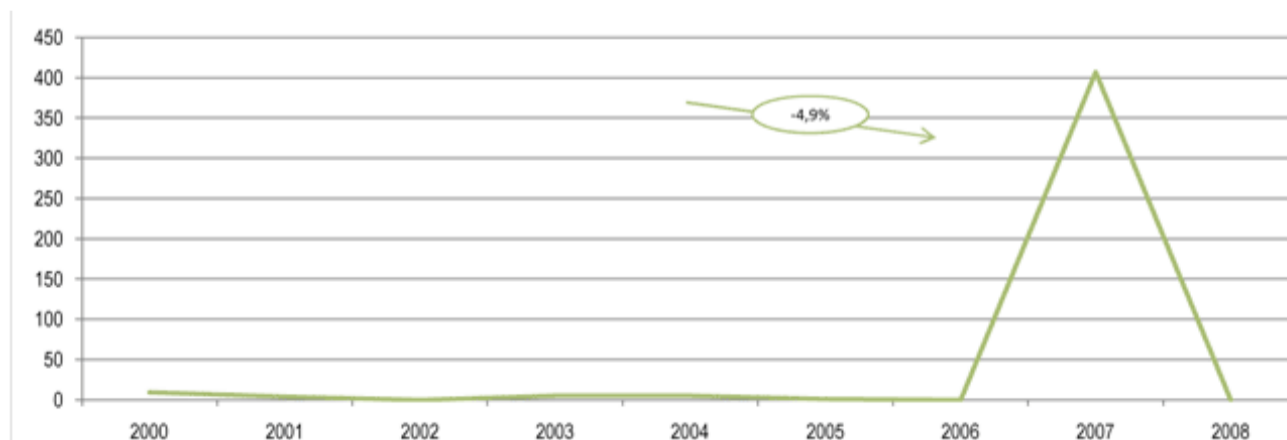


Tab.C.5.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Traffico cargo

Il traffico cargo sullo scalo è praticamente nullo, al netto di circa 400 tonnellate movimentate nel 2007 da voli charter.

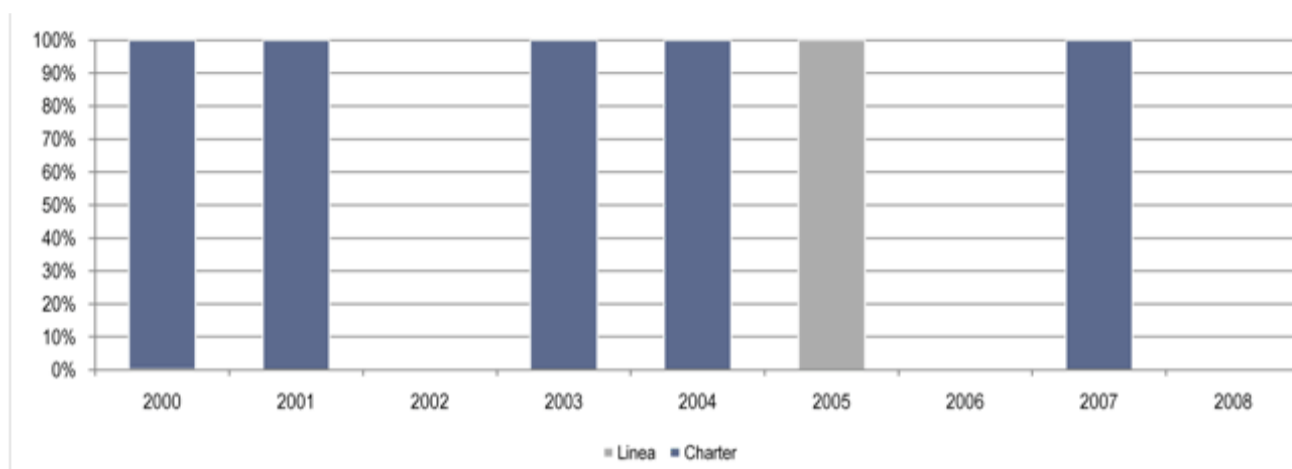
Anno	TONS	Δ%
2000	10	
2001	4	-57,7%
2002	0	-100,0%
2003	5	-
2004	5	0,0%
2005	1	-80,0%
2006	0	-100,0%
2007	407	-
2008	0	-100,0%
CAGR		-100,0%



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

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

Il traffico cargo è stato trasportato principalmente con voli di linea, in particolar modo negli ultimi anni.

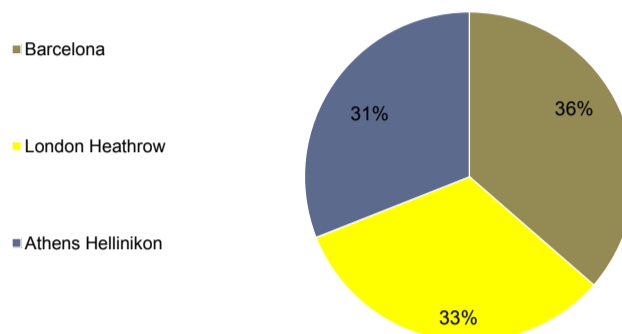


Tab.C.5.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008



Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Barcelona								663.558	
London Heathrow								594.557	
Athens Hellinikon								565.125	

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.

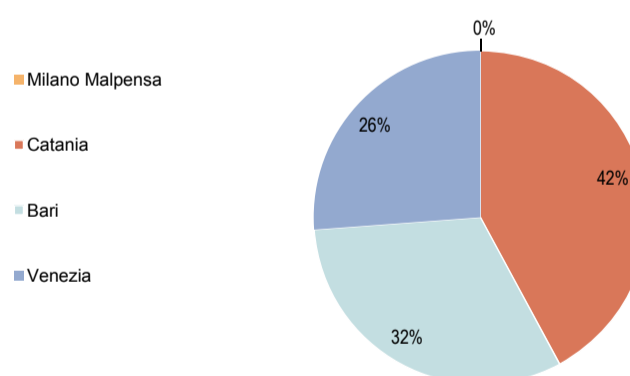


Tab.C.5.7.12 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008



Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Milano Malpensa				46.859	22.536	42.413			

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.C.5.7.13 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	2.034	52.914	81.306
									2501,5%	53,7%
	Nazionale	47.725	50.921	51.270	47.646	45.924	43.017	35.015	35.964	23.547
		6,7%	0,7%	-7,1%	-3,6%	-6,3%	-18,6%	2,7%	-34,5%	
	TOT	47.725	50.921	51.270	47.646	45.924	43.017	37.049	88.878	104.853
			6,7%	0,7%	-7,1%	-3,6%	-6,3%	-13,9%	139,9%	18,0%
Charter	Internazionale	967	2.846	1.252	5.654	4.519	6.866	2.894	2.183	2.351
			194,3%	-56,0%	351,6%	-20,1%	51,9%	-57,9%	-24,6%	7,7%
	Nazionale	881	1.745	819	1.919	1.224	571	609	254	302
		98,1%	-53,1%	134,3%	-36,2%	-53,3%	6,7%	-58,3%	18,9%	
	TOT	1.848	4.591	2.071	7.573	5.743	7.437	3.503	2.437	2.653
			148,4%	-54,9%	265,7%	-24,2%	29,5%	-52,9%	-30,4%	8,9%
Aerotaxi	Internazionale	339	381	415	914	1.275	0	1.507	1.499	2.452
			12,4%	8,9%	120,2%	39,5%	-100,0%		-0,5%	63,6%
	Nazionale	530	494	463	664	666	2.005	506	195	921
		-6,8%	-6,3%	43,4%	0,3%	201,1%	-74,8%	-61,5%	372,3%	
	TOT	869	875	878	1.578	1.941	2.005	2.013	1.694	3.373
			0,7%	0,3%	79,7%	23,0%	3,3%	0,4%	-15,8%	99,1%
Generale	Internazionale		464	397		521				
				-14,4%						
	Nazionale		1.776	1.743		1.811				
				-1,9%						
	TOT		2.240	2.140		2.332	2.553	2.731	3.611	6.964
				-4,5%			9,5%	7,0%	32,2%	92,9%
TOT	Internazionale	1.306	3.691	2.064	6.568	6.315	6.866	6.435	56.596	86.109
			182,6%	-44,1%	218,2%	-3,9%	8,7%	-6,3%	779,5%	52,1%
	Nazionale	49.136	54.936	54.295	50.229	49.625	45.593	36.130	36.413	24.770
		11,8%	-1,2%	-7,5%	-1,2%	-8,1%	-20,8%	0,8%	-32,0%	
	50.442	58.627	56.359	56.797	55.940	55.012	45.296	96.620	117.843	
		16,2%	-3,9%	0,8%	-1,5%	-1,7%	-17,7%	113,3%	22,0%	

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	-	-	0	0	0	0	19	418	752
									2100,0%	79,9%
	Nazionale	2.300	2.366	2.318	1.918	1.551	1.456	1.642	1.494	1.358
		2,9%	-2,0%	-17,3%	-19,1%	-6,1%	12,8%	-9,0%	-9,1%	
	TOT	2.300	2.366	2.318	1.918	1.551	1.456	1.661	1.912	2.110
			2,9%	-2,0%	-17,3%	-19,1%	-6,1%	14,1%	15,1%	10,4%
Charter	Internazionale	28	63	41	118	84	157	37	46	37
			125,0%	-34,9%	187,8%	-28,8%	86,9%	-76,4%	24,3%	-19,6%
	Nazionale	27	48	26	57	37	11	26	68	14
		77,8%	-45,8%	119,2%	-35,1%	-70,3%	136,4%	161,5%	-79,4%	
	TOT	55	111	67	175	121	168	63	114	51
			101,8%	-39,6%	161,2%	-30,9%	38,8%	-62,5%	81,0%	-55,3%
Aerotaxi	Internazionale	98	148	128	236	343	-	592	899	677
			51,0%	-13,5%	84,4%	45,3%	-100,0%		51,9%	-24,7%
	Nazionale	178	177	177	234	218	1156	450	264	608
		-0,6%	0,0%	32,2%	-6,8%	430,3%	-61,1%	-41,3%	130,3%	
	TOT	276	325	305	470	561	1.156	1.042	1.163	1.285
			17,8%	-6,2%	54,1%	19,4%	106,1%	-9,9%	11,6%	10,5%
Generale	Internazionale		254	266		253				
				4,7%						
	Nazionale		7.483	8.124		4.399				
			8,6%							
	TOT		7.737	8.390		4.652	4.724	4.754	5.311	4.145
				8,4%			1,5%	0,6%	11,7%	-22,0%
TOT	Internazionale	126	465	435	354	680	157	648	1.363	1.466
			269,0%	-6,5%	-18,6%	92,1%	-76,9%	312,7%	110,3%	7,6%
	Nazionale	2.505	10.074	10.645	2.209	6.205	2.623	2.118	1.826	1.980
		302,2%	5,7%	-79,2%	180,9%	-57,7%	-19,3%	-13,8%	8,4%	
	2.631	10.539	11.080	2.563	6.885	7.504	7.520	8.500	7.591	
		300,6%	5,1%	-76,9%	168,6%	9,0%	0,2%	13,0%	-10,7%	

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	0	0	0	0	0	1	0	0	0
			-100,0%					-100,0%		
	TOT	0	0	0	0	0	1	0	0	0
			-100,0%					-100,0%		
Charter	Internazionale	10	4	-	5	5	0	0	0	0
			-57,7%	-100,0%		0,0%	-100,0%			
	Nazionale	0	0	0	0	0	0	0	407	0
									-100,0%	
	TOT	10	4	0	5	5	0	0	407	0
			-57,7%	-100,0%		0,0%	-100,0%			-100,0%
Generale	Internazionale	10	4	0	5	5	0	0	0	0
			-57,7%	-100,0%		0,0%				
	Nazionale	0	0	0	0	0	1	0	407	0
			-100,0%					-100,0%		-100,0%
	TOT	10	4	0	5	5	1	0	407	0
			-57,7%	-100,0%		0,0%	-80,0%	-100,0%		-100,0%

Tab.C.5.7.14 Allegato

