





# 6 - L'AREA SICILIA (SI)

## 6.1 Inquadramento socioeconomico



### TERRITORIO E POPOLAZIONE

La Sicilia rappresenta circa l'8,5% dell'intero territorio nazionale ed è prevalentemente composta da territorio collinare (61,4%). Il 24,5% è invece montagna. Nell'isola risiede circa l'8,4% della popolazione del Paese, popolazione caratterizzata da un indice di vecchiaia inferiore a quello medio nazionale (114 rispetto a 143). L'8,8% circa delle famiglie italiane risiede in questa regione; la sua densità abitativa, pari a 196 abitanti per kmq, è inferiore a quella nazionale, pari a 198. Nell'area risiede il 2,7% degli stranieri residenti in Italia; il numero di stranieri residenti per 100.000 abitanti ammonta a circa 1.560 unità, dato notevolmente più basso della media del Paese, pari a oltre 4.900. Le previsioni di crescita della popolazione residente nell'isola al 2050 risultano tutte (nelle tre ipotesi, alta, centrale e bassa) estremamente negative, comprese in un range che va da -11% (ipotesi alta) a -20% (ipotesi bassa).

### IL TESSUTO IMPRENDITORIALE

In Sicilia si localizza il 7,6% delle imprese del Paese; la densità imprenditoriale è più bassa di quella nazionale (7,8 imprese per 100 abitanti contro 8,7). Tra i settori economici più rappresentati in termini di numerosità di imprese attive vi sono il commercio (33%), l'agricoltura (26%) e le costruzioni (11%). A differenza delle costruzioni, commercio e agricoltura mostrano percentuali più elevate del dato nazionale. Il settore artigiano risulta relativamente meno pesante rispetto al dato nazionale (22% sul totale delle imprese attive rispetto al 29% nazionale). La quota di ditte individuali sul totale delle imprese è invece significativamente più elevata nell'area rispetto al Paese (79% contro 66%). La distribuzione delle imprese della Sicilia secondo l'anno di iscrizione mostra una quota più elevata di imprese della classe "1990-1999" rispetto alla situazione nazionale (40% contro 35%), mentre risulta meno rappresentata la classe "prima del 1980" (6% contro 8%). Il tasso di natalità e di mortalità risultano più bassi di

quelli nazionali (7,0 e 5,7), mentre il tasso di evoluzione è più elevato (1,28).

La distribuzione dimensionale delle unità locali industriali presenti in Sicilia vede prevalere la classe "1 addetto" (47%), così come a livello nazionale, ma con una quota importante anche delle classi "2-9 addetti" (47%).

Nei servizi, invece, la classe più bassa è ampiamente la più rappresentata (68% contro 63% nazionale). Gli addetti alle unità locali sia industriali che dei servizi si concentrano, così come a livello nazionale, nella classe "2-9 addetti", raccogliendo rispettivamente circa il 45% (industria) e il 40% (servizi) degli addetti della Sicilia.

In Sicilia è localizzato circa il 3% degli esercizi turistici del Paese, corrispondente al 4% dei posti letto. Circa il 67% di tali esercizi turistici è composto da esercizi complementari.

### IL TURISMO

Gli arrivi turistici nell'area pesano per il 5% circa sugli arrivi complessivi nel Paese e sono prevalentemente legati (62%) ad un turismo di matrice nazionale. Le presenze turistiche della Sicilia incidono per un 46% circa sul dato nazionale, con una prevalenza di presenze negli esercizi alberghieri (85%).

### IL MERCATO DEL LAVORO

Gli occupati totali della Sicilia pesano per circa il 6% sull'occupazione complessiva del Paese; circa il 72% degli occupati opera nel campo dei servizi (la media italiana risulta pari al 66%). Nell'area, la quota di occupati dipendenti sul totale è leggermente più elevata dell'analoga italiana (75% contro 74%). Il tasso di attività ed il tasso di occupazione dell'area sono più bassi dei corrispondenti dati nazionali (rispettivamente 41 contro 49 e 35 contro 46); il tasso di disoccupazione risulta al contrario molto più elevato di quello medio italiano (13 rispetto a 6). In Sicilia è localizzato il 7% delle forze di lavoro italiane. Le persone in cerca di occupazione rappresentano invece il 15% di quelle complessive del Paese.

### I RISULTATI ECONOMICI

Il valore aggiunto della macroarea è pari all'5% 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 (17% in Sicilia rispetto al 27% nazionale).

Il valore aggiunto artigiano incide del 5% circa sul corrispondente dato nazionale.

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

### L'APERTURA DEI MERCATI

La Sicilia appare come un'area poco aperta al commercio estero: lo dimostrano il tasso di apertura e la propensione all'esportazione, entrambi di molto inferiori ai dati medi nazionali corrispondenti (33 contro 50 il primo e 11 contro 25 il secondo).

Le importazioni dell'area incidono per il 5% su quelle nazionali mentre le esportazioni pesano per circa il 2%. I maggiori scambi avvengono con il mercato europeo, quello asiatico e quello americano, ma anche l'Africa ha un peso rilevante, soprattutto per ciò che concerne le importazioni.

Il settore della chimica, gomma e plastica si conferma il settore più rilevante in termini di export, con un saldo commerciale positivo, al contrario di quello complessivo, negativo come il corrispondente dato nazionale. Anche l'agricoltura registra un saldo positivo.

### IL TENORE DI VITA

Il reddito disponibile dell'area è pari all'6% di quello nazionale; il reddito procapite è qui più basso della media italiana, attestandosi a 11.500 euro rispetto ai 16.400 medi del Paese.

I consumi finali interni rappresentano circa il 7% di quelli nazionali; la quota di consumi alimentari è nell'area più elevata rispetto alla quota nazionale (21%, contro il 18% nazionale). I consumi medi pro capite sono pari a 11.800 euro circa, cifra inferiore alla media del Paese pari a 15.000 euro circa.

Infine, il peso dei depositi bancari delle famiglie della Sicilia è pari al 5% circa dei depositi bancari complessivi italiani.

## TERRITORIO E POPOLAZIONE

Aree	Superficie			
	Totale	di cui montagna	di cui collina	di cui pianura
Sicilia	25.703	6.286	15.776	3.640
<i>composizione %</i>	<i>100,0</i>	<i>24,5</i>	<i>61,4</i>	<i>14,2</i>
Italia	301.328	106.116	128.182	67.030
<i>composizione %</i>	<i>100,0</i>	<i>35,2</i>	<i>42,6</i>	<i>22,2</i>
<i>Incidenza % Sicilia su Italia</i>	<i>7,6</i>	<i>0,4</i>	<i>10,9</i>	<i>12,5</i>

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.6.1.1 Superficie totale (kmq, 2001)

Aree	Popolazione totale	di cui maschi	di cui femmine
Sicilia	5.029.683	2.430.272	2.599.411
<i>composizione %</i>	<i>100,0</i>	<i>48,3</i>	<i>51,7</i>
Italia	59.619.290	28.949.747	30.669.543
<i>composizione %</i>	<i>100,0</i>	<i>48,6</i>	<i>51,4</i>
<i>Incidenza % Sicilia su Italia</i>	<i>7,2</i>	<i>7,2</i>	<i>7,2</i>

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.6.1.2 Popolazione totale anagrafica (n, 2007)

Aree	Indice di vecchiaia
Sicilia	114,0
Italia	142,8

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.6.1.3 Indice di vecchiaia (2007)

Aree	Famiglie
Sicilia	1.953.785
Italia	24.282.485
<i>Incidenza % Sicilia su Italia</i>	<i>8,0</i>

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.6.1.4 Famiglie (n, 2007)

Aree	Densità abitativa
Sicilia	195,7
Italia	197,9

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.6.1.5 Densità abitativa (abitanti per kmq, 2007)

Aree	Stranieri residenti
Sicilia	78.242
Italia	2.938.922
<i>Incidenza % Sicilia su Italia</i>	<i>2,7</i>
Aree	Totale stranieri residenti per 100.000 abitanti
Sicilia	1.560
Italia	4.970

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.6.1.6 Stranieri residenti (n, 2006)

Aree	Ipotesi	Popolazione residente al 31/12/2050	Variatione % rispetto al 2007
Sicilia	Alta	4.488.718	-10,8
	Centrale	4.291.783	-14,7
	Bassa	4.043.816	-19,6
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.6.1.7 Previsioni della popolazione residente al 31/12/2050 (n, 2007)



## IL TESSUTO IMPRENDITORIALE

	Sicilia	Composizione %	Italia	Composizione %
Totale imprese attive	394.498	100,0	5.174.921	100,0
di cui Agricoltura, caccia e silvicoltura	104.393	26,5	910.952	17,6
di cui Pesca, piscicoltura e servizi connessi	2.113	0,5	11.689	0,2
di cui Estrazione di minerali	467	0,1	4.012	0,1
di cui Attività manifatturiere	37.688	9,6	628.468	12,1
di cui Prod.e distrib.energ.eletr.,gas e acqua	258	0,1	3.357	0,1
di cui Costruzioni	45.149	11,4	775.886	15,0
di cui Commercio e riparazioni	128.244	32,5	1.417.277	27,4
di cui Alberghi e ristoranti	13.404	3,4	263.499	5,1
di cui Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	12.138	3,1	189.300	3,7
di cui Intermediazione monetaria e finanziaria	6.387	1,6	104.337	2,0
di cui Attività immobiliari, noleggio, informatica e ricerca	21.419	5,4	564.945	10,9
di cui Pubbl.amministrazione e difesa; assic.sociale obbligatoria	3	0,0	65	0,0
di cui Istruzione	1.938	0,5	18.578	0,4
di cui Sanità e altri servizi sociali	2.744	0,7	24.326	0,5
di cui Altri servizi pubblici, sociali e personali	15.655	4,0	227.893	4,4
di cui Servizi domestici presso famiglie e convivenze	2	0,0	7	0,0
di cui Imprese non classificate	2.496	0,6	30.330	0,6

<i>Incidenza % Sicilia su Italia</i>	7,6
--------------------------------------	-----

	Sicilia	Italia
Densità imprenditoriale (per 100 abitanti)	7,8	8,7

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Infocamere

Tab.6.1.8 Imprese attive (n, 2007)

	Sicilia	Italia
Ditte individuali	311.327	3.407.807
<i>Peso % ditte individuali su totale imprese attive</i>	78,9	65,9

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Infocamere

Tab.6.1.9 Ditte individuali attive (n, 2007)

	Sicilia	Italia
Tasso di natalità	7,0	7,8
Tasso di mortalità	5,7	7,4
Tasso di evoluzione	1,3	0,4

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.6.1.10 Tasso di natalità, di mortalità, di evoluzione (2007)

## IL TURISMO

	Sicilia	Incidenza % Sicilia su Italia	Italia
Esercizi turistici complessivi	3.452	2,6	134.707
di cui esercizi alberghieri	1.134	3,4	33.768
di cui esercizi complementari	2.312	2,3	100.939
Posti letto in es. turistici complessivi	173.621	3,9	4.498.910
di cui posti letto in esercizi alberghieri	107.722	5,2	2.087.010
di cui posti letto in esercizi complementari	65.899	2,7	2.411.900

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.6.1.11 Esercizi turistici (n, 2006)

Arrivi	Sicilia	<i>Incidenza % Sicilia su Italia</i>	Italia
Totale	4.556.834	4,9	93.044.399
di cui italiani	2.840.225	5,5	51.850.572
di cui stranieri	1.716.609	4,2	41.193.827

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.6.1.12 Arrivi (n, 2006)

## IL MERCATO DEL LAVORO

	Sicilia		Italia	
Occupati totali	1.488.470		23.220.440	
<i>Incidenza % Sicilia su Italia</i>	5,4			
	Sicilia	<i>Composizione %</i>	Italia	<i>Composizione %</i>
di cui Agricoltura	120.980	8,1	922.140	4,0
di cui Industria	290.560	19,5	7.003.450	30,2
di cui Altre attività	1.076.930	72,4	15.294.850	65,8
	Sicilia		Italia	
di cui Occupati dipendenti (%)	75,2		73,9	
di cui Occupati indipendenti (%)	24,8		26,1	

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.6.1.13 Occupati (2007)

## I RISULTATI ECONOMICI

	Sicilia	<i>Composizione %</i>	Italia	<i>Composizione %</i>
Valore aggiunto totale, di cui:	72.046	100,0	1.315.120	100,0
- agricoltura	2.923	4,1	27.193	2,1
- industria manifatturiera	7.713	10,7	269.220	20,5
- costruzioni	4.582	6,4	79.775	6,1
- totale industria	12.295	17,1	348.995	26,5
- servizi	56.827	78,9	938.932	71,4
<i>Incidenza % sul valore aggiunto italiano</i>	5,5			
	Sicilia		Italia	
Valore aggiunto artigiano	7.947		153.761	
<i>Incidenza % sul valore aggiunto artigiano italiano</i>	5,2			

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istituto Tagliacarne

Tab.6.1.14 Valore aggiunto (milioni di euro, 2006)

	Sicilia	<i>Incidenza % Sicilia su Italia</i>	Italia
PIL procapite	16.962,9	65,4	25.921,4

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istituto Tagliacarne

Tab.6.1.15 Prodotto interno lordo procapite (euro, 2007)

## TENORE DI VITA

	Sicilia	Italia
Reddito disponibile	57.840.036	962.728.004
Reddito disponibile procapite	11,5	16,4

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istituto Tagliacarne

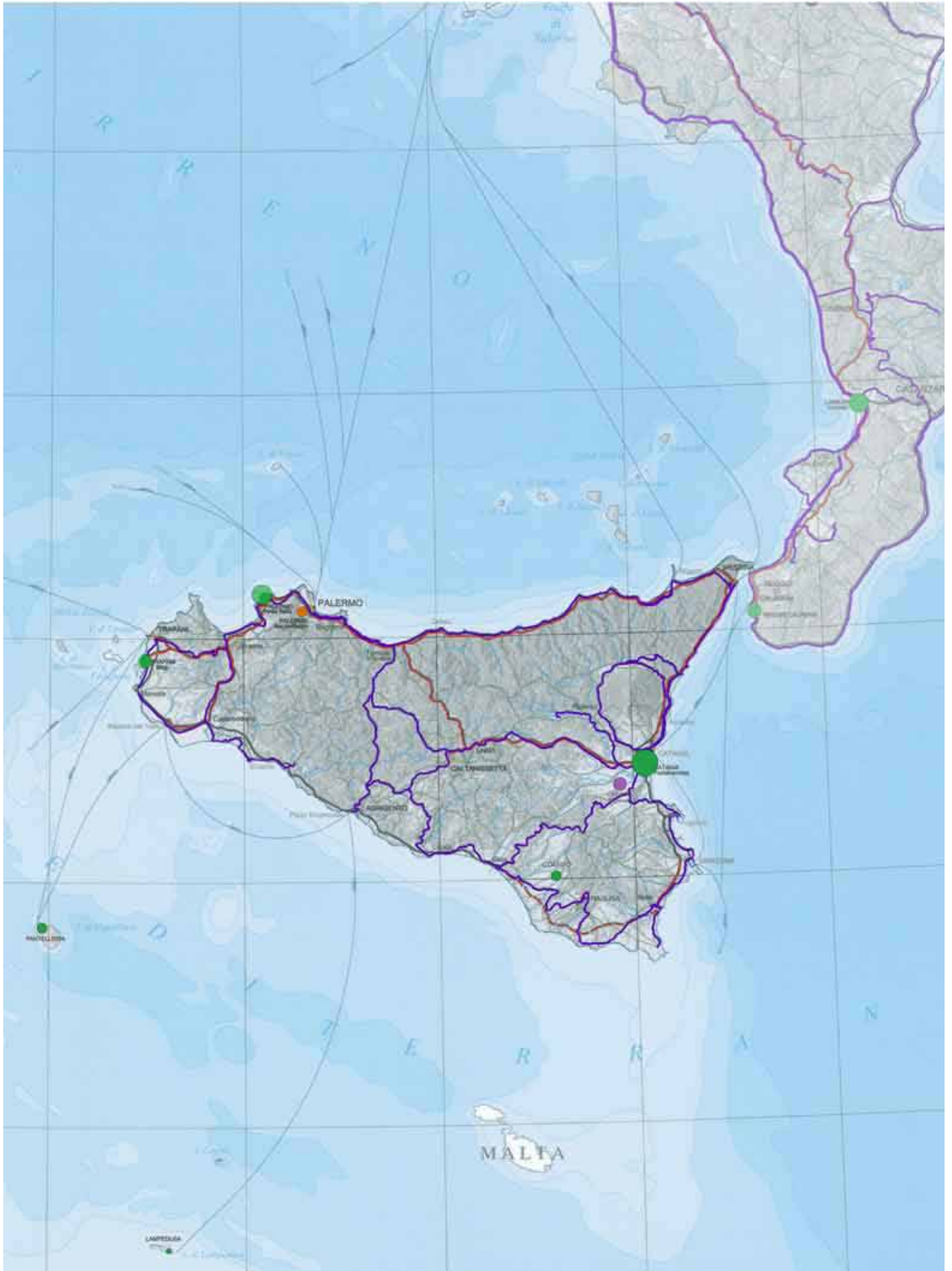
Tab.6.1.16 Reddito disponibile (migliaia di euro, 2005)

	Sicilia	Italia
Consumi finali interni (milioni di euro)	59.365	885.686
di cui consumi alimentari (%)	20,8	17,5
di cui consumi non alimentari (%)	79,2	82,5
Consumi procapite (euro)	11.833	14.978

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istituto Tagliacarne

Tab.6.1.17 Consumi finali interni (euro, 2006)

## 6.2 Inquadramento infrastrutturale e programmatico





## In sintesi: l'assetto infrastrutturale futuro

La programmazione infrastrutturale della Sicilia rivela un imponente impianto strategico finalizzato alla messa a sistema e al potenziamento dei principali assi viari e ferroviari. Tra le infrastrutture prioritarie che emanciperanno il sistema regionale vi sono il potenziamento dell'asse autostradale e della linea ferroviaria Palermo-Messina-Catania. Il territorio esprime inoltre grandi attese per l'ammodernamento/ adeguamento del tratto Agrigento-Caltanissetta che va a raccordarsi con la A19 e che consentirà un collegamento di rango autostradale tra la parte settentrionale e la parte meridionale dell'isola.

## Gli orizzonti temporali di completamento

Il completamento degli interventi, nel complesso, sembra impattare soprattutto sugli aeroporti di Catania e Palermo.

E' tuttavia vero che, a fronte di una copiosa programmazione, sono poche le opere che termineranno nel breve periodo.

Nel medio periodo è atteso, con una tempistica già prevista, il completamento dell'asse ferroviario Salerno-Palermo/Catania (per la tratta Messina-Palermo), nonché degli assi stradali Ragusa-Catania e Gela-Agrigento-Trapani.

Sono ancora allo stadio iniziale di "proposta/ programmazione" la linea Salerno-Palermo/Catania nella tratta campana-calabrese e alcuni tratti della A3 Salerno-Reggio Calabria.

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

A livello locale, si segnala che ha ottenuto i finanziamenti ed è in attesa di avvio il prolungamento della rete ferroviaria nella tratta metropolitana di Catania dalla stazione all'aeroporto.

## In dettaglio: l'inquadramento territoriale e programmatico

### Assi stradali e autostradali

Gli assi stradali e autostradali programmati per la Sicilia sono in sostanza tutti prioritari. La sottoinfrastrutturazione dell'area in termini di efficienza dei collegamenti rende infatti necessario un adeguamento e ammodernamento dei principali assi. Tra le opere cantierate, vi è l'asse autostradale Messina-Siracusa-Gela, ideale prosecuzione, tramite il Ponte sullo Stretto, della A3 Napoli-Salerno-Reggio Calabria. Sono invece finanziate ma in attesa di avvio alcune tratte interne di collegamento con la costa, tra cui

l'asse stradale Palermo-Agrigento (che insiste sulla statale 121), l'asse stradale Ragusa-Catania, opera di potenziamento del sistema viario dell'area sud orientale della regione, e il Gela-Agrigento-Trapani, in fase di progettazione definitiva.

A queste si aggiunge l'asse autostradale Agrigento-Caltanissetta-A19 itinerario che collega Agrigento con la autostrada A19 verso Palermo e Catania. Per il 1° stralcio funzionale è in corso l'appalto da parte di Anas.

### Assi ferroviari

Con riferimento agli interventi sulle opere ferroviarie, la programmazione prevede:

- la velocizzazione della tratta Messina-Catania-Palermo, con una capacità attesa di traffico di oltre 220 treni/giorno e la riduzione dei tempi di percorrenza della relazione Messina-Palermo di circa 30 minuti;

- l'adeguamento della linea Salerno-Palermo/Catania; la parte siciliana dell'intera opera (tratte Messina-Catania e Messina-Palermo) costituisce una delle infrastrutture prioritarie per la regione e pertanto il suo completamento è ritenuto estremamente sensibile. Nel complesso i lavori di ammodernamento prevedono il raddoppio e l'adeguamento tecnologico di alcune tratte, con l'obiettivo di sviluppare, nel prossimo decennio, una rete che privilegi l'asse Palermo-Catania-Messina, con ricadute positive anche sui collegamenti con Agrigento e Siracusa.



## 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	Sicilia	Messina-Siracusa-Gela	Internazionale	cantierato	In corso	-	Completamento di alcune tratte. L'opera costava nel 2001 circa 700 milioni di euro. Nel 2002 è stato redatto il progetto e sottoposto al CIPE e alle procedure di VIA. Nel 2003 è stata bandita la gara, agli inizi del 2005 sono iniziati i lavori. Nel luglio 2008 lo stato di avanzamento dell'opera era oltre il 60%.	728,3	95,3%	Catania
Asse ferroviario	Sicilia	Linea Salerno - Palermo/Catania; adeguamento tratta Messina - Catania (Siracusa)	Nazionale	cantierato	2007	2017	Asse prioritario della regione. L'intervento di ammodernamento prevede il raddoppio e l'adeguamento tecnologico di alcune tratte. Gli interventi hanno l'obiettivo di sviluppare, nel prossimo decennio una rete che privilegia l'asse Palermo-Catania-Messina, con positive ricadute anche sui collegamenti con Agrigento e Siracusa.	2.170,6	100,0%	Catania, Reggio Calabria

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

## PROGETTI FINANZIATI DA AVVIARE

Tipologia	Regioni interessate	Infrastruttura	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori previsto	Fine lavori prevista	Descrizione	Costo (milioni di euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
Asse plurimodale	Calabria; Sicilia	Ponte sullo Stretto	Nazionale	finanziato da avviare	-	-	Realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, di collegamento viario e ferroviario tra le regioni Calabria e Sicilia (tra Villa San Giovanni e Messina). L'opera è inserita nel Corridoio europeo 1 Berlino-Palermo.	6.100,0	76,8%	Catania, Reggio Calabria
Asse stradale	Sicilia	Palermo-Agrigento (SS 120)	Nazionale	finanziato da avviare	2009	-	Tra le opere che sono in fase di gara o di aggiudicazione e il cui avvio è previsto nel 2009, sono inserite il 1° lotto funzionale dell'itinerario Palermo-Agrigento (tratto Palermo-Lercara Freddi), tra Bologneta e bivio Manganaro, il cui affidamento a Contraente Generale è in corso di perfezionamento.	1.218,4	68,3%	Palermo
Asse autostradale	Sicilia	Agrigento-Caltanissetta-A19	Regionale	finanziato da avviare	2009	-	L'itinerario collega Agrigento e Caltanissetta con la autostrada A19 verso Palermo e Catania. Per il 1° stralcio funzionale è in corso l'appalto da parte di Anas.	1.489,6	100,0%	Catania, Palermo
Asse stradale	Sicilia	Ragusa-Catania	Regionale	finanziato da avviare	2010	2015	L'intervento, di lunghezza complessiva pari a circa 68 km, adegua l'itinerario tra Catania e Ragusa al fine di potenziare il sistema viario nell'area sud orientale della Sicilia.	815,4	100,0%	Catania
Asse ferroviario	Sicilia	Linea Salerno-Palermo/Catania; adeguamento tratta Messina - Palermo (varie tratte)	Nazionale	finanziato da avviare	-	-	I diversi interventi previsti rientrano nell'ambito della realizzazione delle opere ferroviarie per la velocizzazione dell'asse Messina - Palermo. L'intervento genererà l'aumento della capacità di traffico ad oltre 220 treni/giorno e l'aumento della velocità di esercizio con riduzione dei tempi di percorrenza della relazione Messina-Palermo di circa 30 minuti.	7.239,0	46,1%	Palermo, Catania, Reggio Calabria
Metropolitana	Sicilia	Catania stazione - aeroporto	Locale	finanziato da avviare	da avviare	-	Linea ferroviaria circumetnea di Catania. Prolungamento della rete ferroviaria nella tratta metropolitana di Catania dalla stazione all'aeroporto; tratta Sbesicoro-aeroporto.	425,0	21,2%	Catania

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 stradale	Sicilia	Gela-Agrigento-Trapani	Regionale	progetto definitivo	2010	2015	Il progetto approvato riguarda i lavori di costruzione della Variante alla Statale 115 "Sud Occidentale Sicula" nel tratto Trapani-Mazara del Vallo compreso tra lo svincolo "Birgi" e il collegamento alla Statale 115 in corrispondenza di Mazara del Vallo. Il tratto dell'itinerario Gela-Agrigento-Trapani è inserito nell'Accordo Quadro Stato-Regione Sicilia e rientra fra le previsioni programmatiche di realizzazione delle infrastrutture strategiche.	287,2	0,0%	Trapani, Palermo

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

## INTERVENTI PROPOSTI/PROGRAMMATI

Tipologia	Regioni interessate	Infrastruttura	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori previsto	Fine lavori prevista	Descrizione	Costo (milioni di euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
Asse stradale	Sicilia	SS 117: Itinerario Nord-Sud	Regionale	progetto preliminare	2010	2015	Variante alla SS117 Centrale Sicula; potenziamento tratto S. Stefano di Camastra - Gela; l'opera consiste nell'ammodernamento della SS 117 "Centrale sicula" alla categoria C nella tratta compresa tra Santo Stefano di Camastra e lo svincolo Mulinello con l'A19 Palermo - Catania.	720,5	37,9%	Catania, Palermo

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

## SI.1 ■ Aeroporto internazionale di Catania-Fontanarossa







# Aeroporto Internazionale Catania - Fontanarossa



## SEDIME (ha)

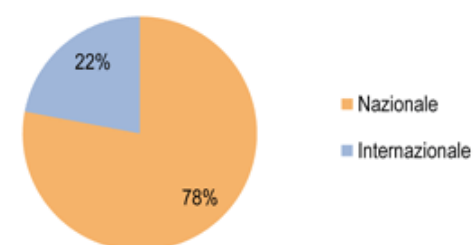
area civile  
225

area militare  
10

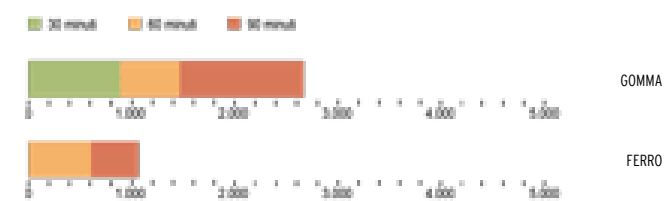
PISTE (num)  
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
6.021.000

## RIPARTIZIONE PAX 2008



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



## TERMINAL

superficie (mq)  
43.310

dotazione per passeggero (mq)  
20,4

## incidenza aree funzionali



## POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'Aeroporto Internazionale di Catania-Fontanarossa, consolidando il trend di crescita di traffico aereo degli ultimi anni, nel 2008 ha registrato 6.020.606 di passeggeri, configurandosi come il sesto aeroporto d'Italia - per traffico passeggeri - ed il primo del Mezzogiorno.

Conta su un bacino d'utenza di 7 province e assorbe buona parte dei flussi turistici dell'isola.

L'aeroporto gestisce un notevolissimo traffico nazionale (78%) ma anche diversi collegamenti di medio-lungo raggio con importanti destinazioni europee e, ultimamente, anche extraeuropee (come Capo Verde, Dubai e Tel Aviv). Lo scalo dal 2003 è inoltre base logistica della compagnia aerea low cost Wind Jet, dedicata al trasporto nazionale, che ha contribuito significativamente all'incremento del traffico degli anni recenti.

Se il traffico internazionale è estremamente articolato per destinazioni, quello nazionale presenta invece due tratte molto rappresentative verso Fiumicino e Linate, che insieme rappresentano il 51% del totale.

La decisione dell'Alitalia di scegliere Catania tra le sue sei basi operative sul territorio nazionale, la prossima apertura dell'Aeroporto di Comiso, gestito dalla stessa società di gestione dell'Aeroporto di Catania, connesse alla diminuzione di traffico registrato dall'Aeroporto di Reggio Calabria, si configurano come fattori che meritano una particolare attenzione ed approfondimento, nell'ottica del potenziamento ulteriore delle infrastrutture sia aeroportuali che di accesso allo stesso scalo e dell'eventuale costituzione di un sistema aeroportuale integrato per servire la Sicilia orientale e l'area dello Stretto.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto è situato nella periferia sud del territorio del comune di Catania, in prossimità della costa. È nato all'inizio del secolo come scalo civile ed ha subito nel tempo numerosi interventi di adeguamento, soprattutto il terminal passeggeri che è stato nel tempo ricostruito più volte.

Il sedime aeroportuale ha un'estensione di 235 ettari e risulta inserito nella conurbazione periferica di Catania. L'area landside è delimitata a nord e ad est dall'abitato di Fontanarossa, mentre la zona airside è delimitata ad est dalla SSP 53, che costeggia il mare, dal quale la testata della pista risulta a poche centinaia di metri. Il lato sud invece risulta adiacente alla grande area industriale catanese e alla Stazione Bicocca, la principale stazione merci di Catania.

Lo scalo risulta più o meno equidistante dalle principali città capoluogo di Provincia della Sicilia orientale; infatti dista 60 km da Siracusa, 85 km da Enna, 94 da Messina, 104 km da Ragusa, 110 Caltanissetta.

Dista invece 168 km da Agrigento, 209 da Palermo e 317 da Trapani.

## LIMITI E VINCOLI

Le limitazioni allo sviluppo dello scalo catanese provengono prevalentemente dalla sua collocazione geografica, stretto com'è tra il mare, la città, la Zona industriale di Catania e gli impianti ferroviari della Stazione di Catania Bicocca.

In particolare appare piuttosto costretta l'area landside, mentre la zona airside ha ancora una capacità di spazi al suo interno a sud della pista e disponibilità di aree agricole al contorno scarsamente edificate. La pista non ha più possibilità di prolungamento. Fra i limiti operativi vi è l'attività vulcanica dell'Etna che negli ultimi anni ha comportato penalizzazioni sensibili dello scalo.

## ACCESSIBILITÀ E SOSTA

Lo scalo è accessibile dalla tangenziale di Catania, che collette tutta la viabilità proveniente dalla regione, mediante la SP70 che con uno svincolo dedicato

per l'aeroporto conduce direttamente alla viabilità interna, costituita da un sistema rampe-viadotto da cui si accede ai due livelli principali dell'aerostazione. Pertanto dall'ingresso principale dell'aeroporto, in diretta connessione con la tangenziale, si accede direttamente alla zona arrivi (0,0), alla rampa del livello partenze (+ 6,00) ed alla strada di servizio che, verso ovest, conduce i mezzi di servizio alle aree cargo, carburante, Enav, VVF e GdF. Le aree attualmente destinate alla sosta, garantiscono circa 1800 posti auto circa.

Nel complesso il sistema della viabilità e della sosta necessita di interventi di razionalizzazione e di miglioramento della capacità, anche includendo aree limitrofe che ancora non fanno parte del sedime aeroportuale.

Attualmente non esiste un collegamento ferroviario, ma è in programma nel 2018 la realizzazione del prolungamento della metropolitana di Catania fino all'aeroporto.

## STATO ATTUALE AEROPORTO E PROGETTI IN CORSO

Vista l'inadeguatezza del precedente impianto, progettato negli anni '70 per accogliere un traffico massimo di un milione di passeggeri annui, negli scorsi anni è stato avviato un processo di adeguamento infrastrutturale dello scalo che ha comportato la realizzazione di importanti interventi.

In ambito airside è stato realizzato:

- l'ampliamento dell'area di sosta per i velivoli portato a 166.000 mq, con una capacità di 26 aeromobili in configurazione standard;
- una nuova via di rullaggio che collega il piazzale di sosta aeromobili con la testata pista 08;
- una bretella che consentirà agli aeromobili in atterraggio di liberare rapidamente la pista 08 elevandone la capacità oraria a 23 movimenti;
- un sentiero di avvicinamento luminoso CAT I per la pista 08 e di uno semplificato per la 26.

In area land side invece è stata realizzata la nuova aerostazione, a fianco del vecchio terminale.

Il nuovo terminal fa parte di un progetto di costruzione più ampio che, secondo i programmi della società di gestione, si completerà in futuro con l'assetto definitivo di 3 terminal, la costruzione di una seconda pista in luogo dell'unica attualmente utilizzata, il collegamento con la metropolitana e con le Ferrovie dello Stato e la riqualificazione di tutto il territorio circostante attraverso la costruzione di parcheggi multipiano e nuove aree commerciali.

## TERMINAL PASSEGGERI

Il nuovo terminal ha una superficie lorda di 43.310 mq ed è costituito da un edificio a pianta rettangolare con struttura in acciaio e facciata vetrata, dominato in testata da un'alta torre circolare, di circa 30 metri, rivestita di pietra bianca, che accoglie gli uffici ed un ristorante.

La struttura è dimensionata per assorbire un traffico annuo di circa 6.500.000 passeggeri ed è articolata in maniera da gestire i passeggeri in arrivo ed in partenza in due livelli separati.

Il viadotto di accesso al piano delle partenze è utilizzato a piano terra ad uso commerciale e determina uno spazio a tutta altezza che attraversa longitudinalmente l'aerostazione. Nel terminal trovano spazio ampie superfici commerciali (2150 mq) e servizi di ristorazione (1810mq). La zona partenze è dotata di 46 banchi check-in, 11 varchi controllo e 20 gates.

In aderenza alla nuova aerostazione si trova ancora il vecchio terminal costruito negli anni '80 e poco distante il capannone che per alcuni anni ha svolto la funzione di terminal arrivi.

Nel complesso il terminal passeggeri, 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. Da segnalare però che la capacità dell'aerostazione è inadeguata ai futuri flussi di traffico. Infatti la dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 20,4 mq/pax, al di sotto della media nazionale.

## TERMINAL MERCI

Il terminal merci ha una superficie di circa 4000 mq e gestisce circa 10.000 tonnellate di merce e di posta all'anno.

## INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La pista di volo è lunga 2435 metri ed è orientata in direzione pressoché Ovest-Est con il piazzale di sosta che segue lo sviluppo della pista e sul quale sono predisposti un totale di 39 stand, sette dei quali serviti da loading bridge. L'aerostazione è ubicata a Nord della pista in posizione baricentrica.

Grazie alla strumentazione installata è possibile accogliere aeromobili in atterraggio anche in condizioni meteo non ottimali aumentando l'operatività dello scalo.

## CRITICITÀ

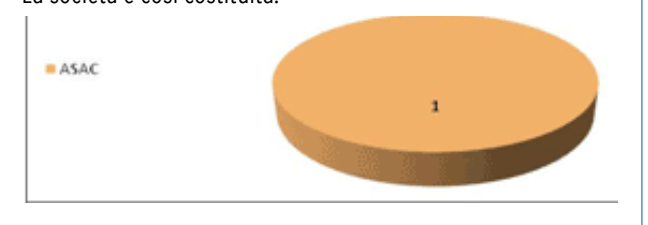
Le criticità principali dell'aeroporto sono individuabili principalmente nella esigua dimensione e frammentazione della zona landside anche per la presenza di un campo sportivo comunale tra la viabilità di accesso e l'area parcheggio, che limita la funzionalità del sistema viario, e nell'assenza di aree libere per future espansioni.

Operativamente la parte airside è limitata dall'assenza di una taxiway che comporta il congestionamento dell'apron taxiway percorsa dagli aeromobili in fase di rullaggio per raggiungere le testate pista.

## GESTIONE AEROPORTUALE

L'Aeroporto è gestito dalla Società SAC Spa, in regime di gestione totale quarantennale a decorrere dal 13/09/2007, in virtù della Convenzione n. 29 del 22/05/2007.

La società è così costituita:





## SI.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 è situato nella periferia sud del territorio del comune di Catania, in prossimità della costa, inserito nella conurbazione periferica urbana.

L'area landside è delimitata a nord e ad est dall'abitato di Fontanarossa, mentre la zona airside è delimitata ad est dalla SSP 53, che costeggia il mare, dal quale la testata della pista risulta a poche centinaia di metri. Il lato sud invece risulta adiacente alla grande area industriale catanese e alla Stazione Bicocca, la principale stazione merci di Catania.

Lo scalo è accessibile dalla tangenziale di Catania, che colletta tutta la viabilità proveniente dalla regione, mediante la SP70 che con uno svincolo dedicato per l'aeroporto conduce direttamente alla viabilità interna. Attualmente non esiste un collegamento ferroviario.





**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**

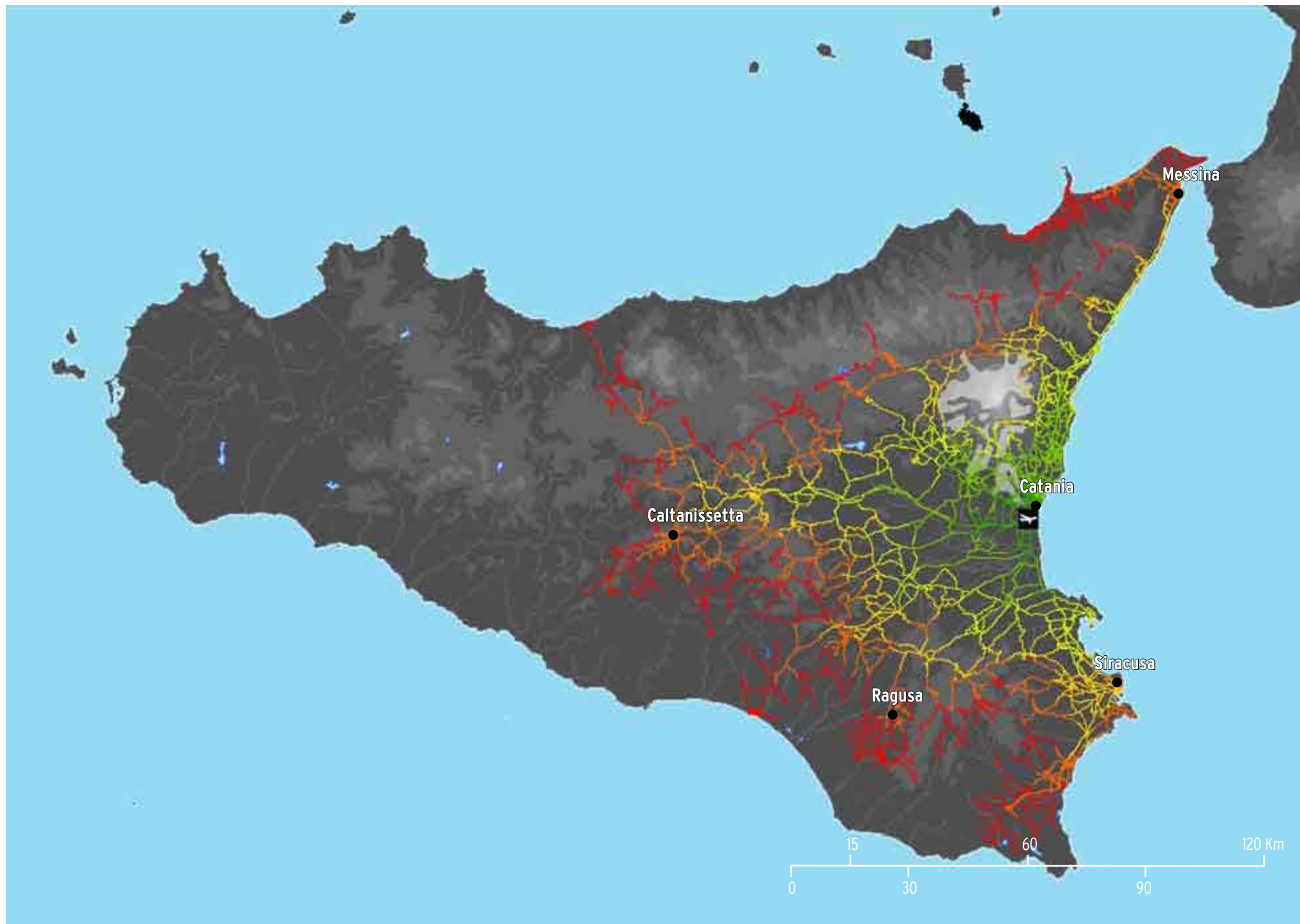
Le limitazioni allo sviluppo dello scalo catanese provengono prevalentemente dalla sua collocazione geografica, stretto com'è tra il mare, la città, la Zona industriale di Catania e gli impianti ferroviari della Stazione di Catania Bicocca.

In particolare appare piuttosto costretta l'area landside, mentre la zona airside ha ancora una capacità di spazi al suo interno a sud della pista e disponibilità di aree agricole al contorno scarsamente edificate. La pista non ha più possibilità di prolungamento. Fra i limiti operativi vi è l'attività vulcanica dell'Etna che negli ultimi anni ha comportato penalizzazioni sensibili dello scalo.



# SI.1.3 Bacino di traffico

## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



### LEGENDA ISOCRONE

- 0 - 15 mins
- 15 - 30 mins
- 30 - 45 mins
- 45 - 60 mins
- 60 - 75 mins
- 75 - 90 mins

### LEGENDA RETI

- Autostrade
- S.S.V.
- Strade Statali
- - - Ferrovie



### Modalità gomma

Le Autostrade A18 (Messina-Catania/Siracusa-Rosolini) e A19 (Palermo-Catania), unite alla vicinanza con le pendici dell'Etna, condizionano l'andamento delle isocrone riferite all'aeroporto di Catania, che gode di una discreta accessibilità verso ovest ed è raggiungibile in circa 90' da Messina.

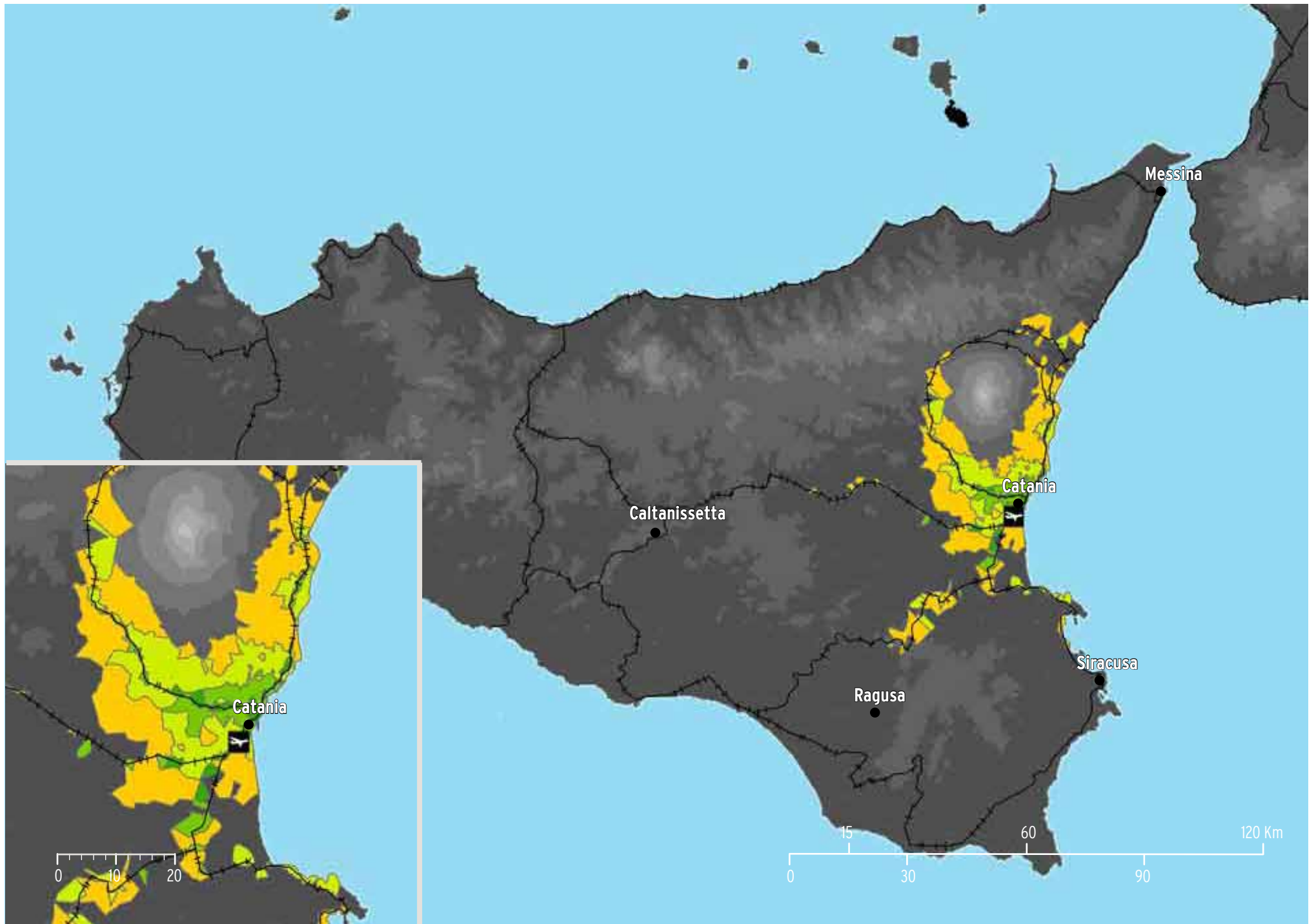
Rispetto a un totale riferito a 90' di circa 2.700.000 residenti (dati popolazione ISTAT 2008), possono raggiungere l'aeroporto in meno di 30' circa 900.000 residenti (pari al 33%), mentre circa 580.000 residenti (pari al 22%) impiegano un tempo tra 30' e 60' e circa 1.200.000 (pari al 45%) in un tempo che varia tra 60' e 90'.

Per quanto riguarda gli addetti (dato ISTAT 2001), circa 200.000 (35%) sono localizzati nella prima macro-fascia (0-30'), circa 120.000 (21%) nella seconda (30'-60') e circa 250.000 (44%) nella terza (60'-90').

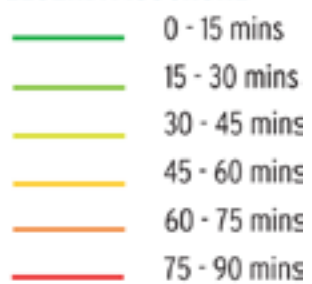
La superficie territoriale relativa alla prima macro-fascia è di circa 2.000 kmq (15%). Per la seconda e la terza macro-fascia, invece, si hanno rispettivamente circa 4.100 kmq (31%) e circa 7.200 kmq (54%).



## 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 utilizzata è quella cittadina, posta a nord in prossimità della stazione marittima. L'isocrona è caratterizzata da uno sviluppo limitato dovuto alla presenza dell'area etnea e l'accessibilità vede come limiti i Comuni di Taormina a nord, di Catenanuova a ovest e di Augusta e Vizzini a sud. La fascia dei 30-45 minuti, come accennato, vede su due lati un limite fisico, l'Etna e la costa, quindi le aree accessibili entro 30-45 minuti sono l'area metropolitana con limite verso i Comuni di Paternò e Lentini.

Le caratteristiche sopra esposte fanno sì che il 58% dei residenti (pari a circa 620.000) possa raggiungere la stazione di riferimento in meno di 30' mentre il 42% (pari a circa 450.000) in un tempo compreso tra i 30' e i 60' (dati popolazione ISTAT 2008).

La distribuzione degli addetti è di seguito elencata (dato ISTAT 2001):

- c.a. 160.000 (pari al 70%) nella macro-fascia 0-30';
  - c.a. 70.000 (pari al 30%) nella macro-fascia 30'-60'.
- Le superfici territoriali, pari a circa 2.400 Km<sup>2</sup> totali, ricoperta dalle 2 macro-fasce, risulta distribuita per il 40% sulla prima macro fascia (circa 1.000 Km<sup>2</sup>) e per il 60% sulla seconda (circa 1.450 Km<sup>2</sup>).

## SI.1.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO INTERNAZIONALE DI CATANIA - FONTANAROSSA (LICC)

**AREA PIAZZALE (mq)**  
180.000

**AREA TERMINAL (mq)**  
43.310

**GATES**  
20

**STAND TOTALI**  
39

**LOADING BRIDGE**  
7

**STAND AVIAZIONE GENERALE**  
10

**PARCHEGGI**  
1.800

**PISTA 1**

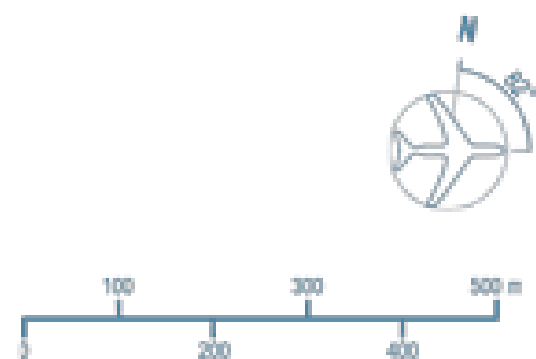
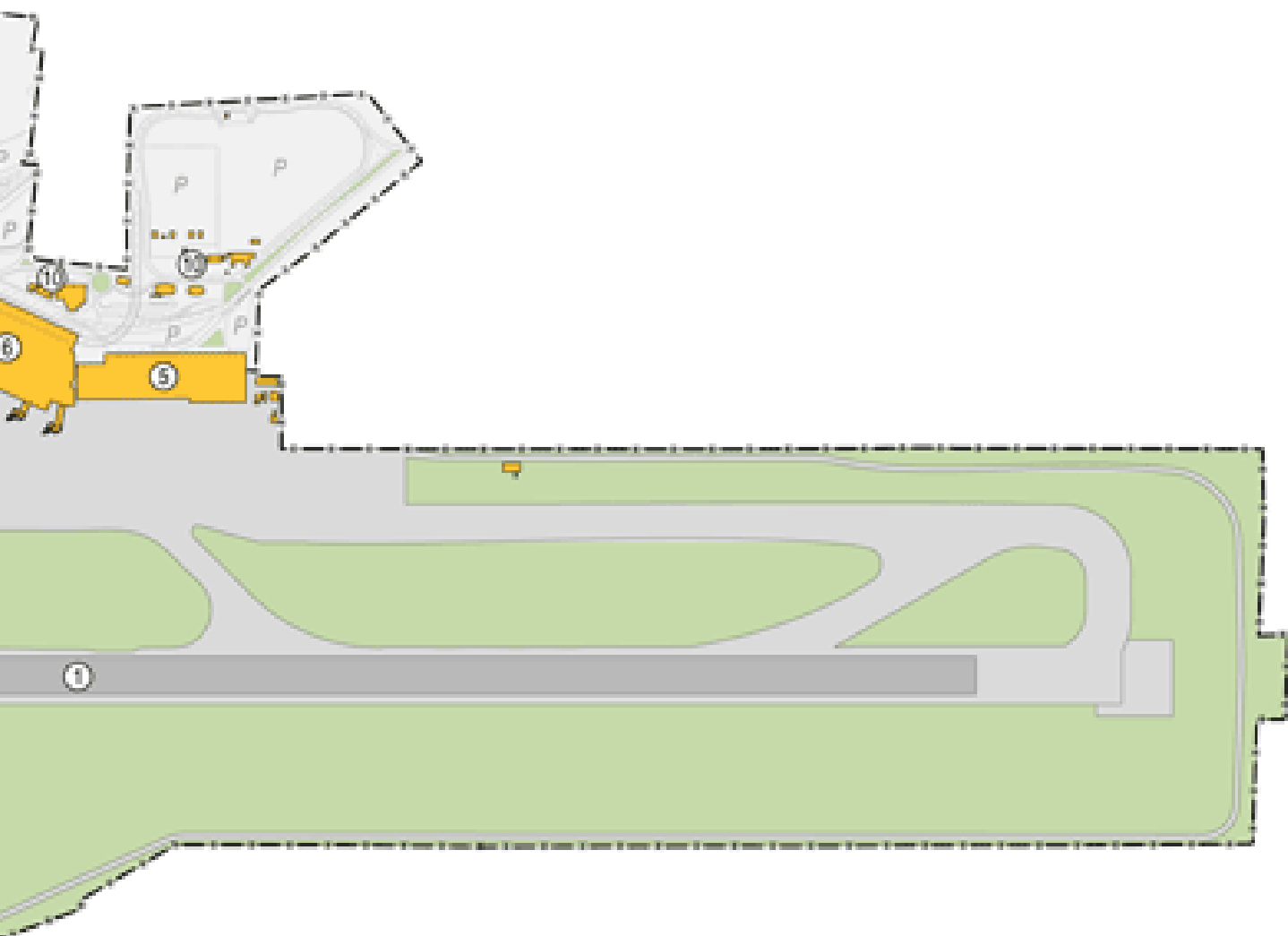
**STRUMENTAZIONE RWY 08**  
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

**LUNGHEZZA 08 (m)**  
2.435

**LUNGHEZZA 26 (m)**  
2.435

**LARGHEZZA (m)**  
45





*Stato attuale dell'aeroporto*

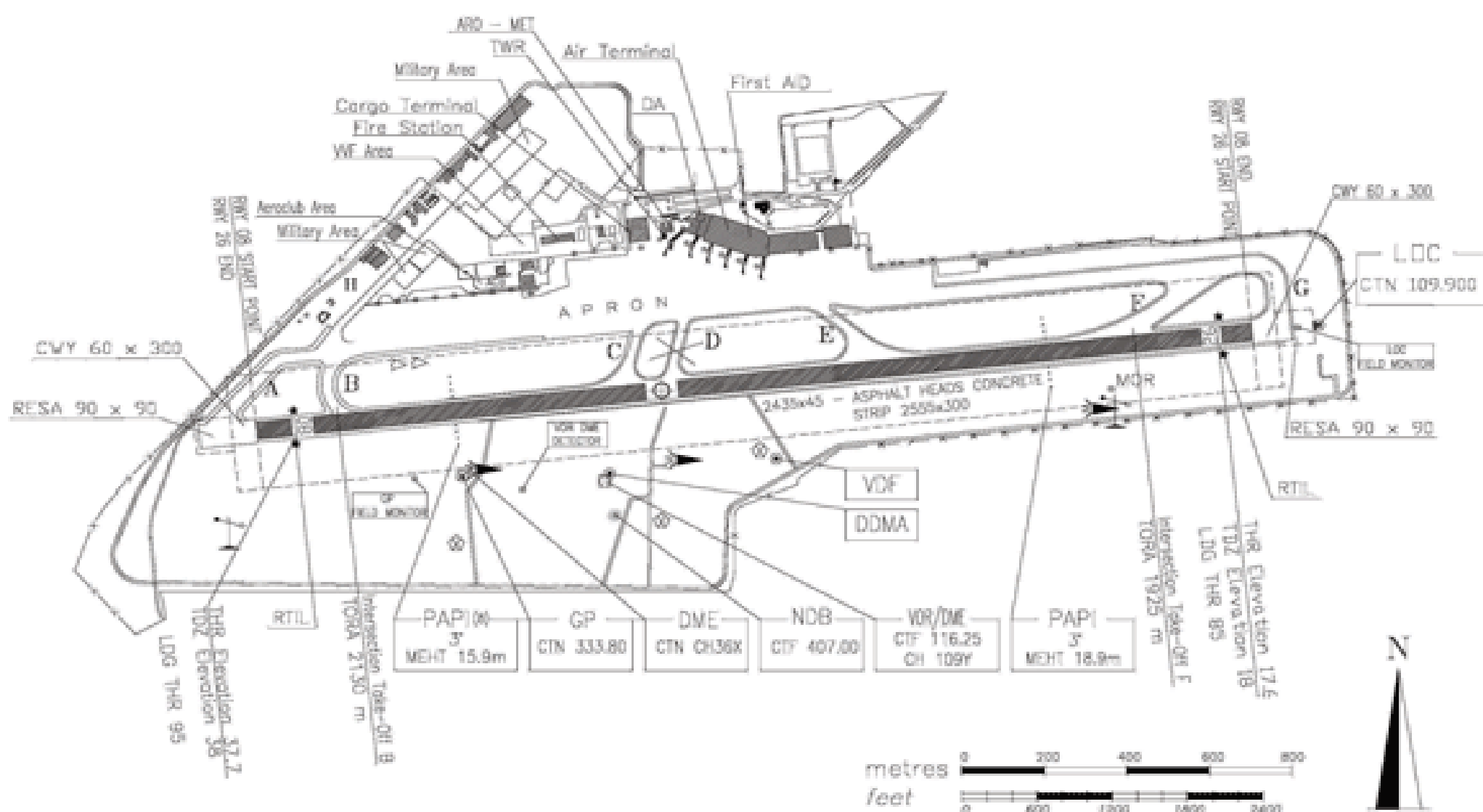
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 08	2435	2495	2435	2340
RWY 26	2435	2495	2435	2350

Tab.SI.1.4.1 Caratteristiche delle piste

#### LEGENDA

- ① Pista di volo
- ② Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
- ③ Piazzale ad uso militare
- ④ TWR
- ⑤ Vecchia aerostazione passeggeri
- ⑥ Nuova aerostazione passeggeri
- ⑦ Aerostazione merci
- ⑧ VVF
- ⑨ Hangar aeromobili
- ⑩ Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto
- ⑪ Area militare

## SI.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.s.l.m.	
1.4.1.1	Pista 1	08	37°27'56.59"N 015°03'13.66"E	082°	2435	2495	2435	2340	-	60 x 300	90 x 90	2555 x 300	45	11.49	PCN 50/F/B/W/T ASPH
		26	37°28'04.27"N 015°04'44.90"E	262°	2435	2495	2435	2350	-	61 x 300	91 x 90	2556 x 300	45	5.36	

Tab.SI.1.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron	179900	PCN 70/R/D/W/T	300	SM	NA	-
			PCN 70/R/D/W/T	301 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 1 2 4 20 21 22	PB	NA	-
			PCN 70/R/D/W/T	302 317 3	PB/SM	NA	-
			NA	5	PB	NA	-
			NA	6 7 8 9 10 11	PB	NA	servito da finger
			PCN 70/R/C/W/T	12 13 14 15	PB	NA	-
			PCN 70/R/B/W/T	16 17 18	PB	NA	-
1.4.3.2	Apron GA	NA	PCN 28/R/B/W/T	100 → 110	SM	GA	-

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A	23	PCN 60/F/B/W/T	-
1.4.4.2	B	27	PCN 60/F/B/W/T	-
1.4.4.3	C	23	PCN 35/F/C/W/T	-
1.4.4.4	D	20	PCN 32/F/B/W/T	-
1.4.4.5	E	23	PCN 29/F/B/W/T	-
1.4.4.6	F G	23	PCN 46/F/B/W/T	-
1.4.4.7	H	20	PCN 07/F/D/W/T	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VDF	Catania Gonio Homer
1.4.5.2	VOR/DME	CTF
1.4.5.3	NDB	CTF, RCA
1.4.5.4	ILS RWY 08 LOC CAT I	CTN
1.4.5.5	DME	CTN
1.4.5.6	GP	-
1.4.5.7	TVOR/DME	RCA

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	Capacità Pista (0800-1900): 18 Mov/h Capacità Pista (1901-0759): 20 Mov/h  Fonte: Assoclearence

Tab.SI.1.5.2 Dati infrastrutture airside

### Piste e aree di sicurezza

La pista di volo ha identificativo 08-23 ed è orientata in direzione pressoché Ovest-Est, è realizzata in conglomerato bituminoso con testate in pavimentazione rigida, ha il piazzale di sosta che segue lo sviluppo della pista e l'aerostazione ubicata a Nord in posizione baricentrica. Entrambe le testate 08 e 26 presentano le soglie di atterraggio decalate rispettivamente di 95 ed 85m con raccordi di testa su entrambe le estremità della pista.

La pista 08 è equipaggiata per atterraggi strumentali di precisione di categoria CAT I.

### Piazzale aeromobili

Sul piazzale di sosta aeromobili vi è un totale di 39 stand, alcuni dei quali da occuparsi in sovrapposizione. La movimentazione è prevista sia in self che in push. I 7 stand situati fronte aerostazione sono serviti da loading bridge.

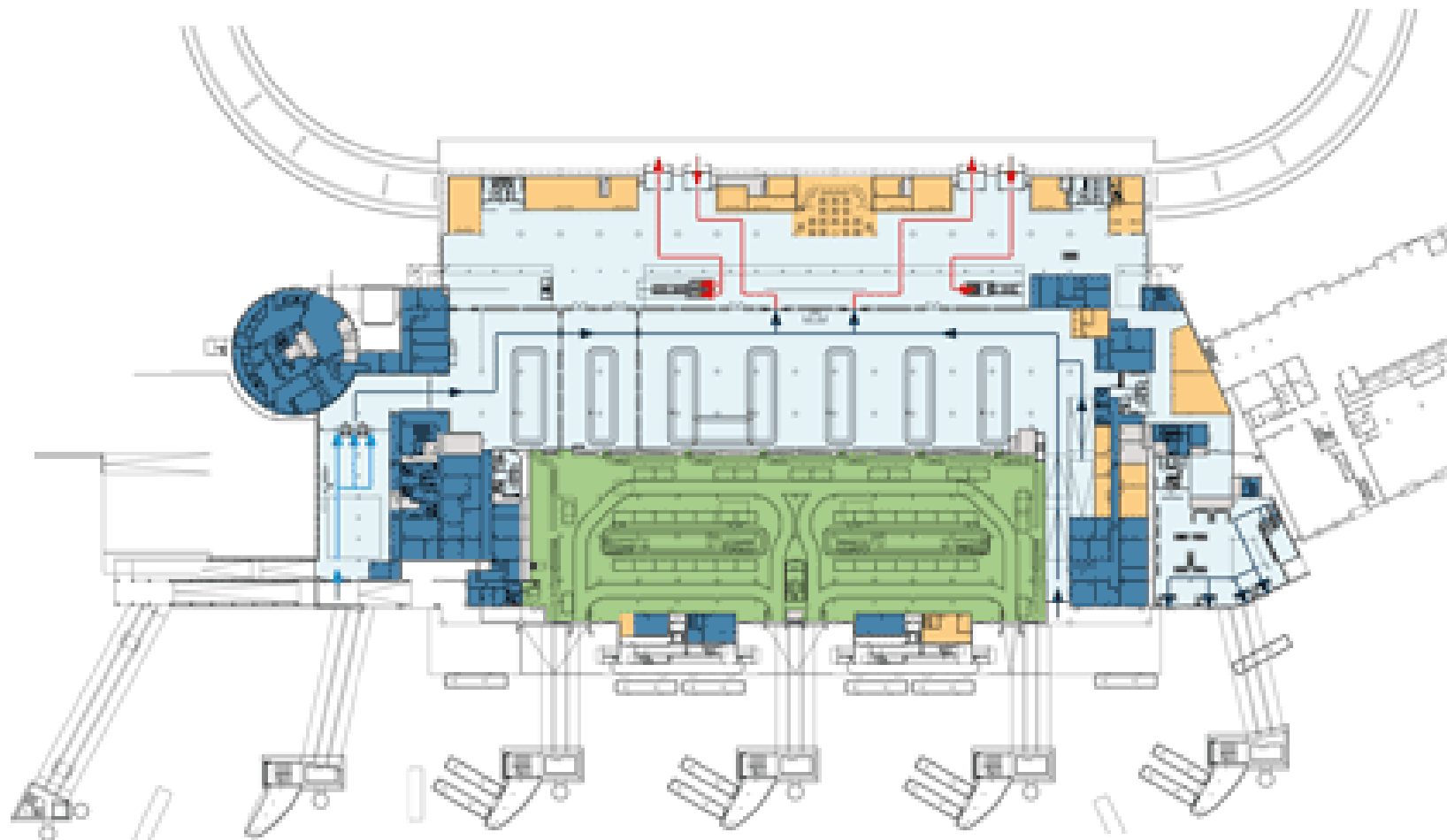
Il piazzale è percorso longitudinalmente da una Apron-Taxiway A, che gli aeromobili utilizzano per imboccare bretelle che connettono il piazzale alla pista. A Nord dell'Apron principale è presente un Apron per Aviazione Generale raggiungibile percorrendo la taxiway H.

### Vie di rullaggio

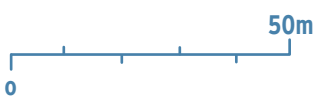
Il sistema delle vie di rullaggio prevede sette bretelle che connettono l'Apron-Taxiway A con la pista di volo. Di queste bretelle, la A e la B connettono in testata 08 mentre la F (taxi di uscita rapida) e la G sono ubicate presso la testata 26; tutte sono dotate di Holding Position.

# SI.1.6 Terminal passeggeri









## SISTEMI FUNZIONALI



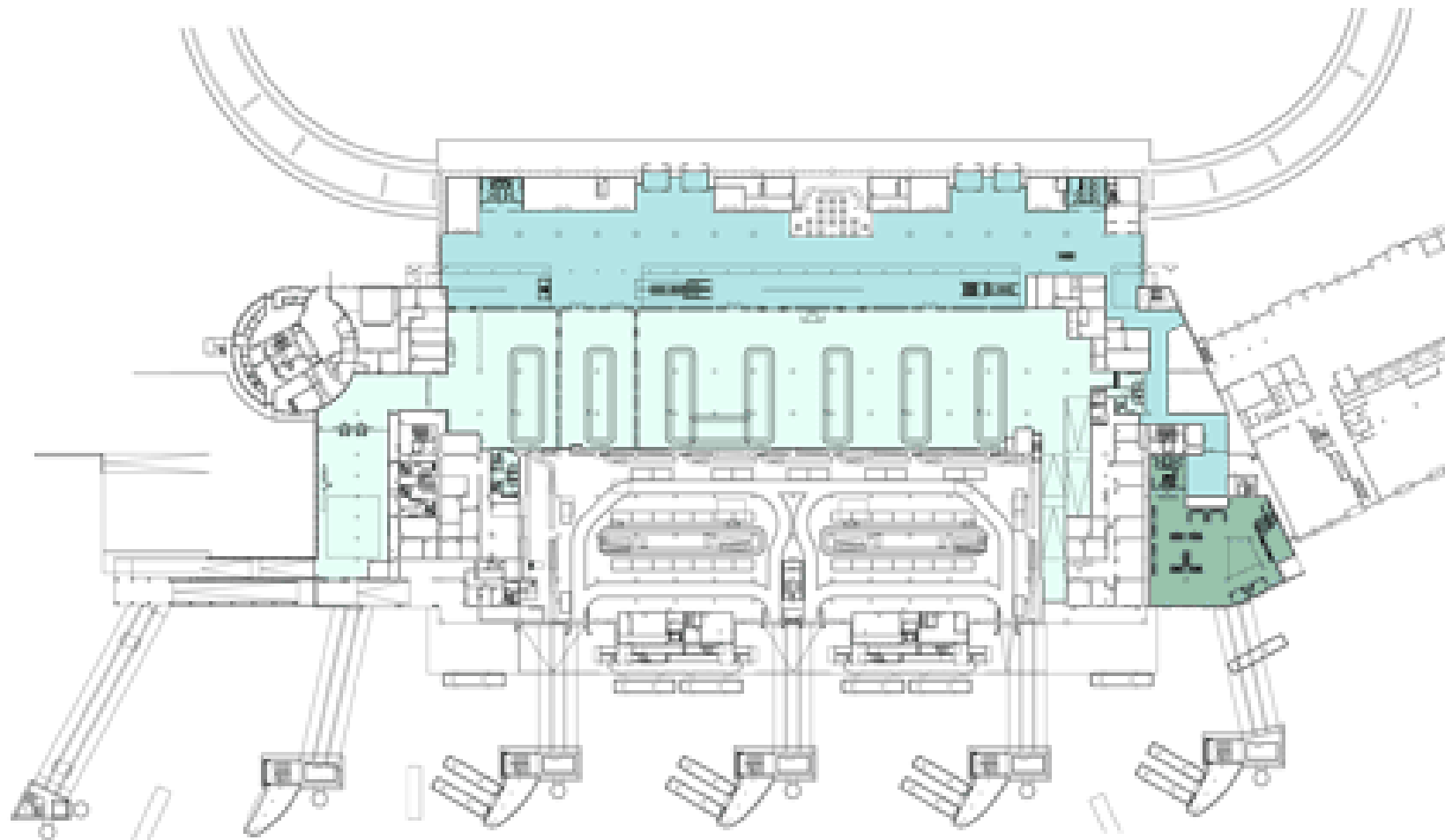
Sistemi funzionali, Pianta piano terra



### 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



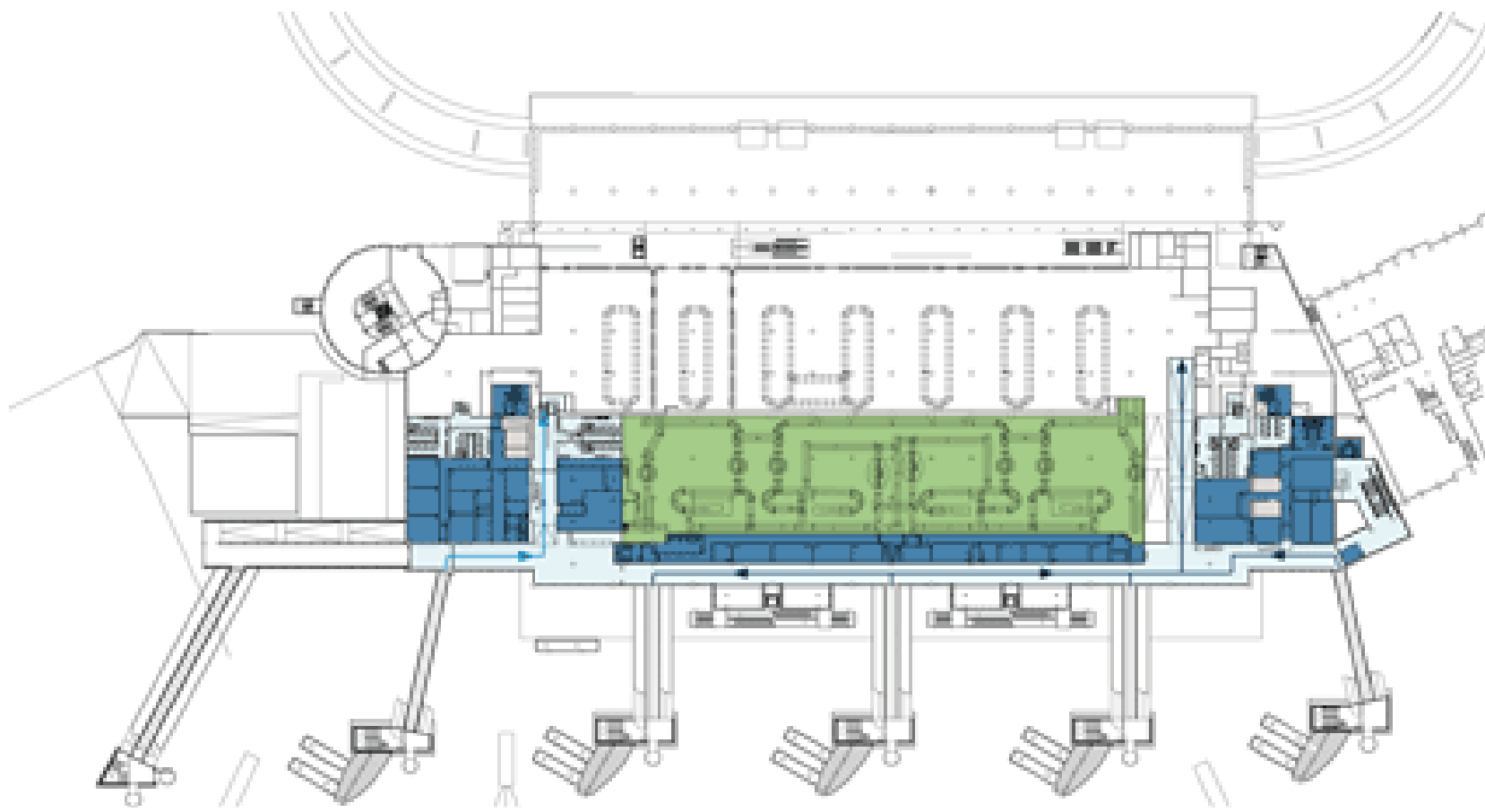


*Sottosistemi, Pianta piano terra*

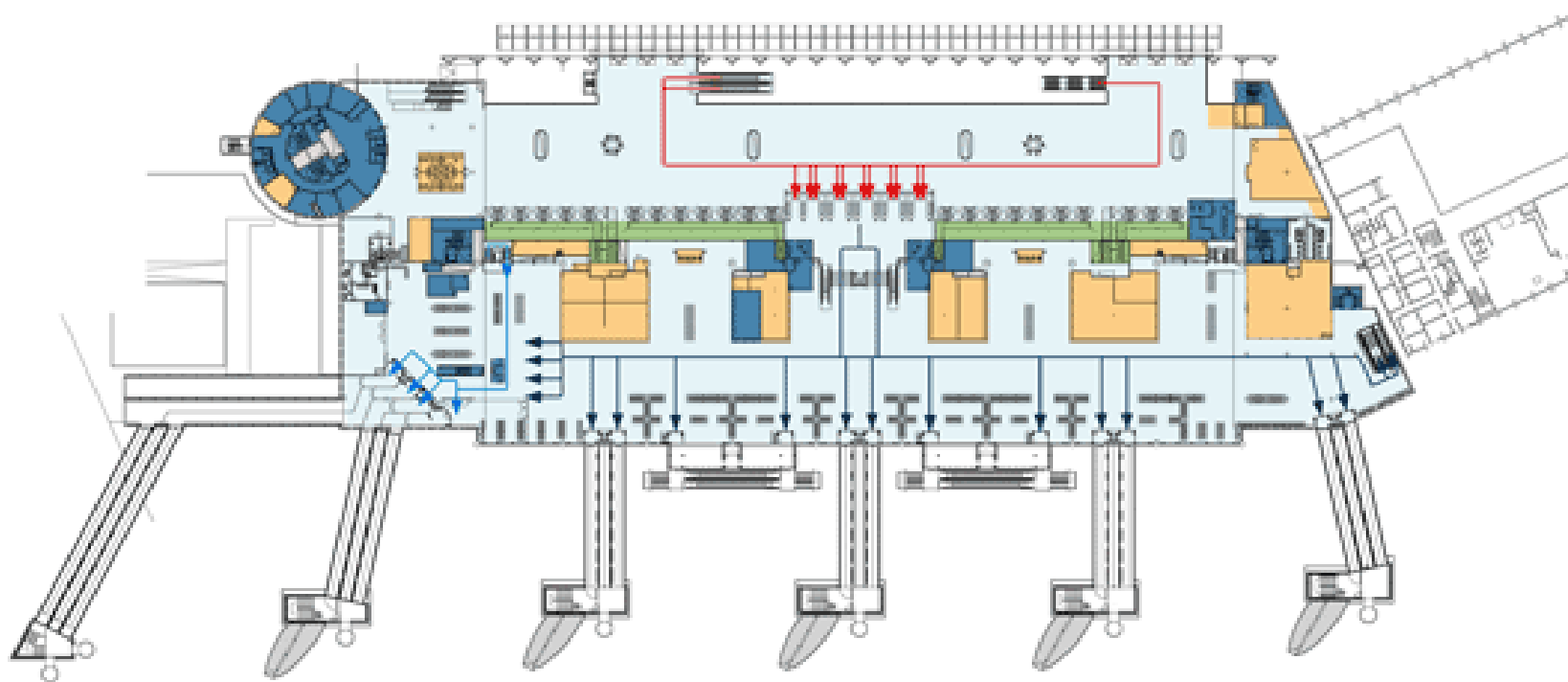
**LEGENDA**

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

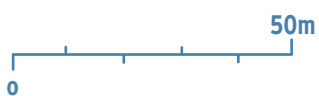
## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano primo






Sistemi funzionali, Pianta piano secondo



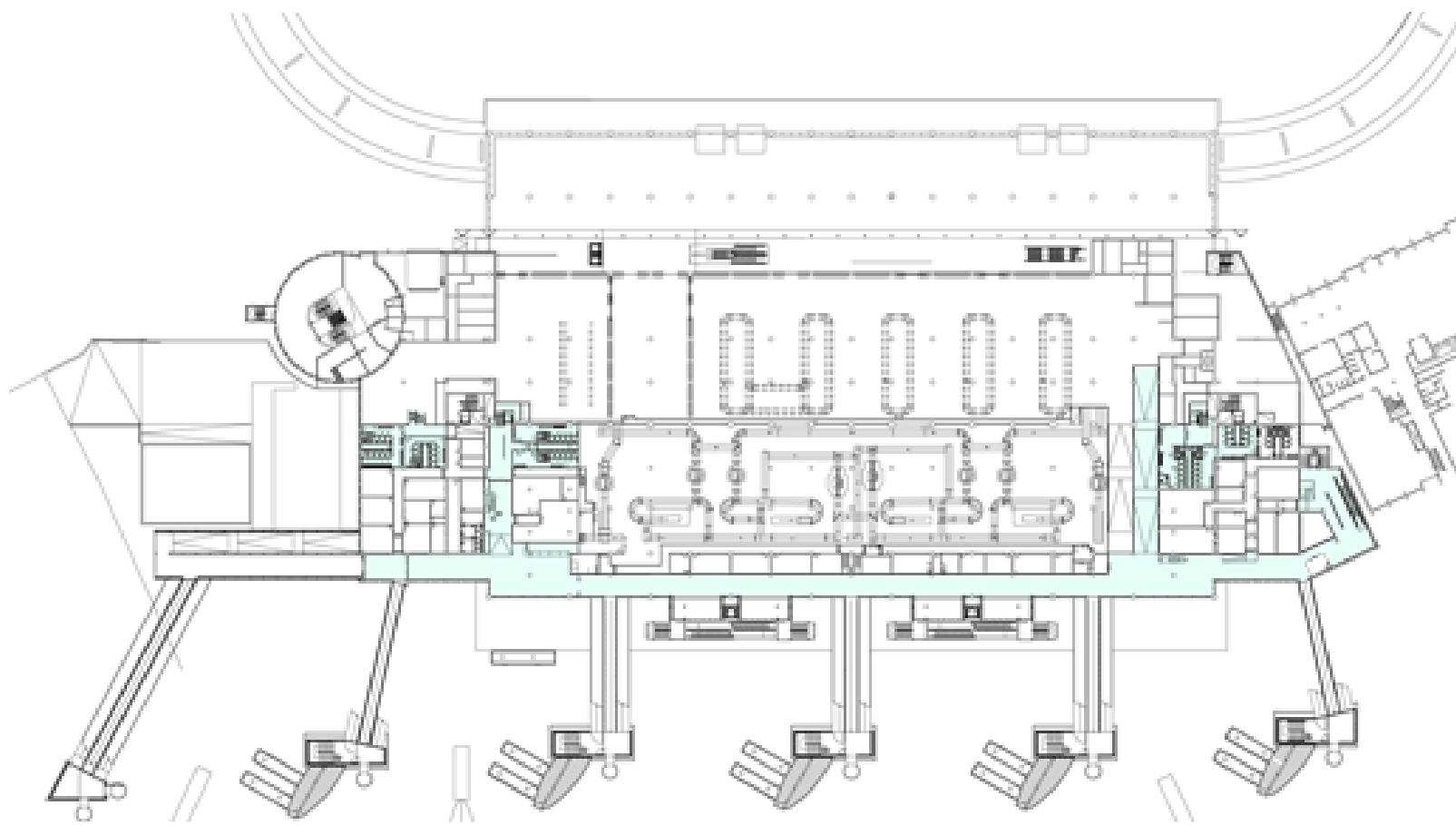
### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	17600
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	4175
Bhs, trattamento bagagli	mq	6085
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	6920
Spazi tecnici ,impianti	mq	8545

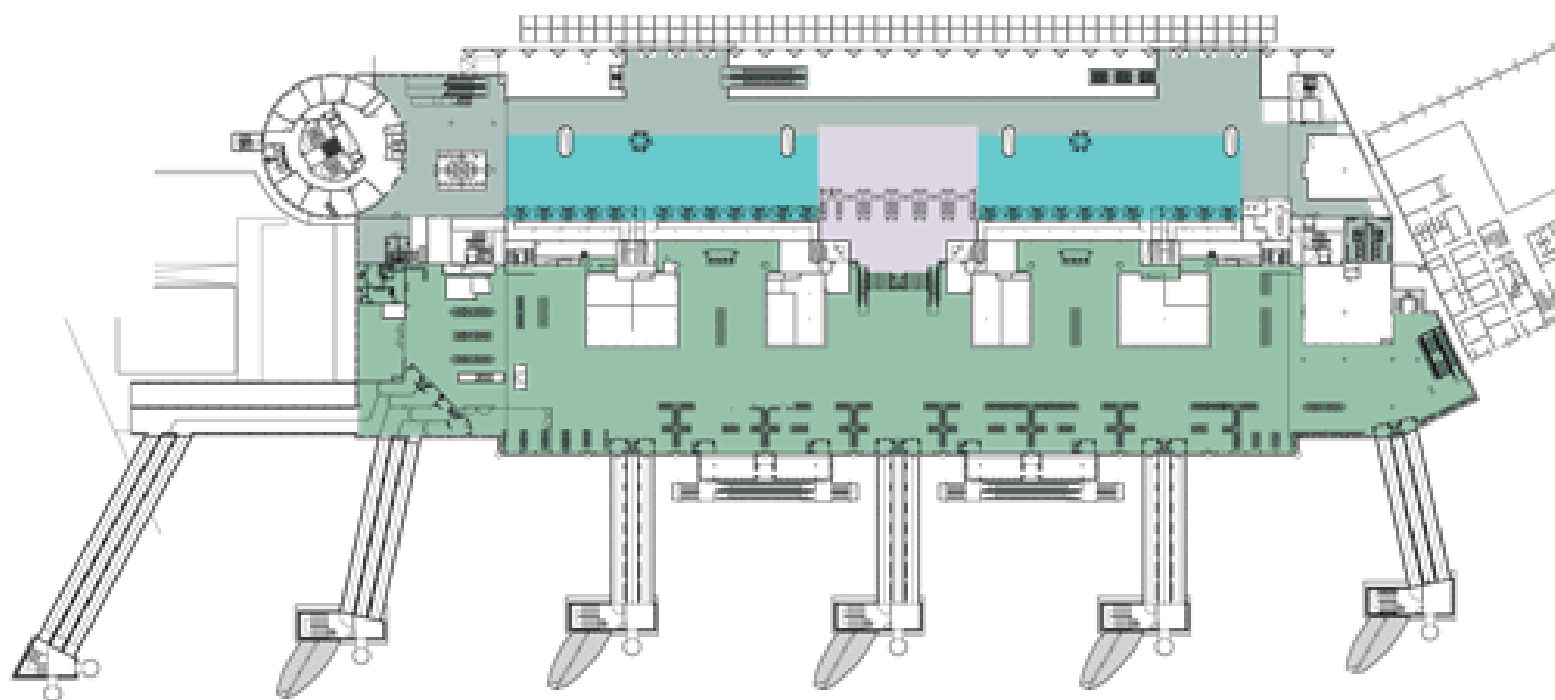
### LEGENDA

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

## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano primo



Sottosistemi, Pianta piano secondo

### SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	1780
Area Check-in	mq	1370
Area Varchi di Sicurezza	mq	600
Sale imbarco	mq	5355
Hall arrivi	mq	2800
Sale riconsegna bagagli	mq	5910

## LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

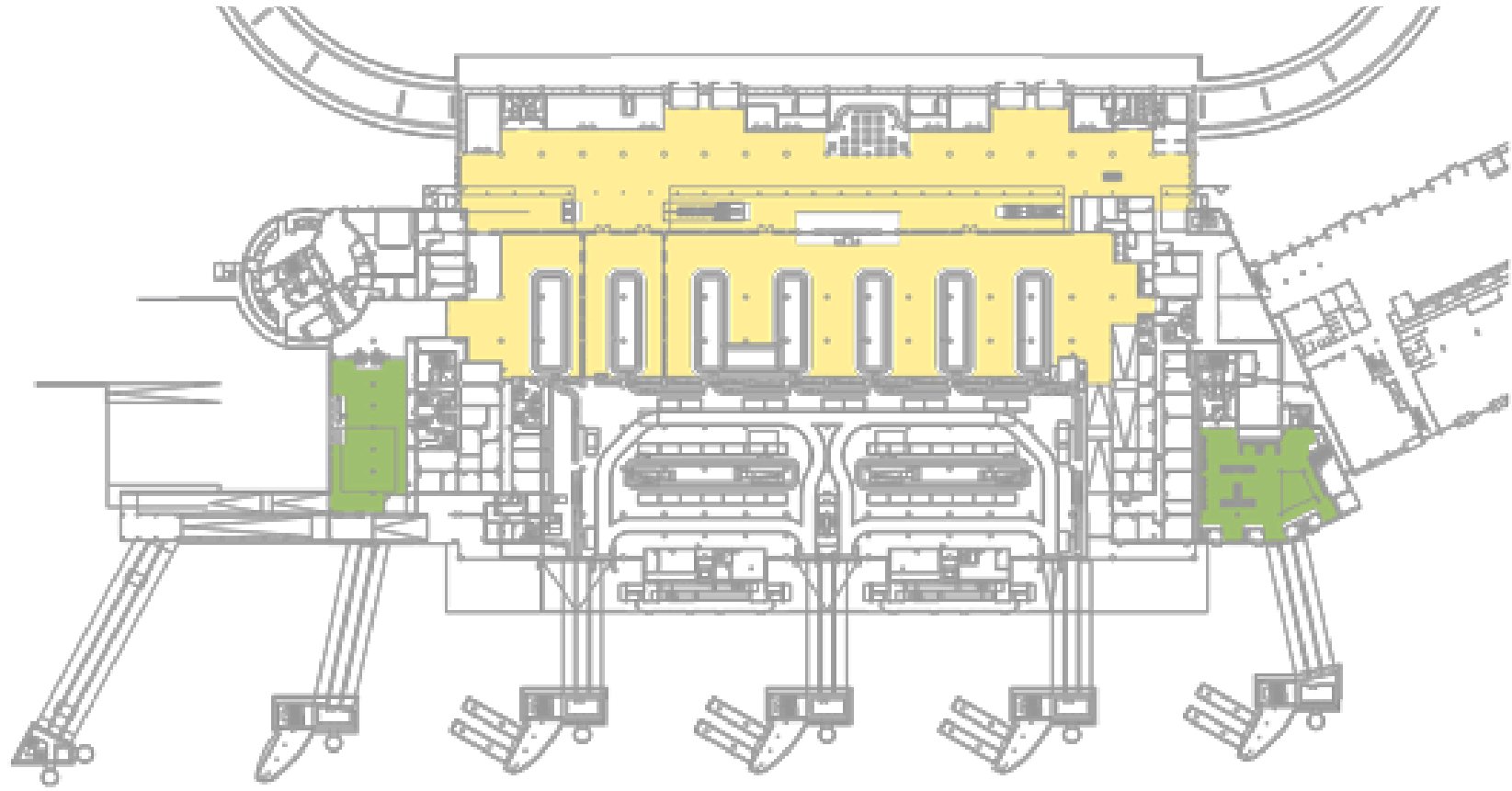
### LEGENDA

<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#92d050; border:1px solid black;"></span> A
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#fff2cc; border:1px solid black;"></span> B
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#d9ead3; border:1px solid black;"></span> C
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#f4b400; border:1px solid black;"></span> D
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#e74c3c; border:1px solid black;"></span> E

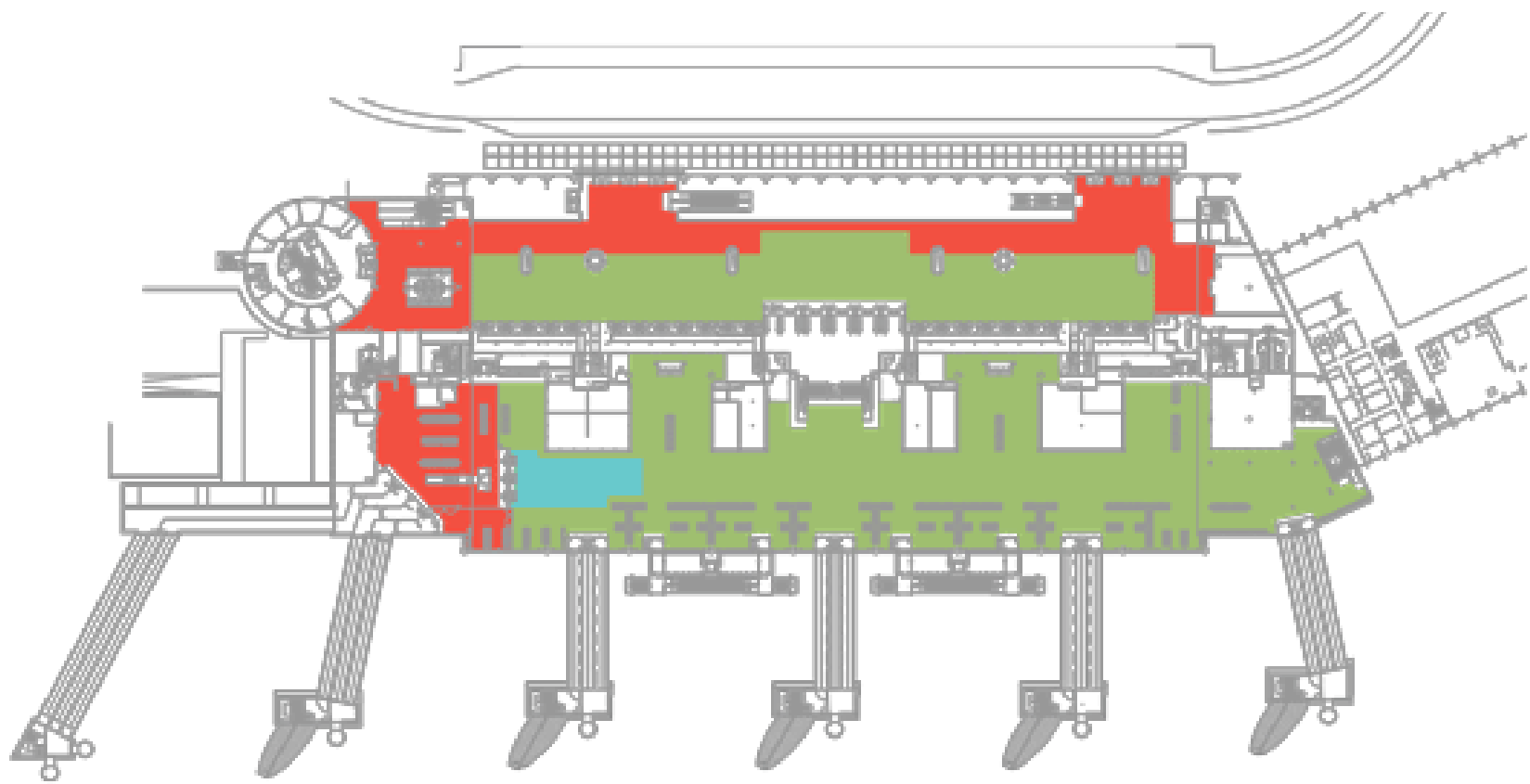
1_Hall partenze	mq fabbisogno	1788
	mq presenti	1340
	mq differenza	-448
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	791
	mq presenti	1110
	mq differenza	319
	n° check-in fabbisogno	38
	n° check-in presenti	46
3 Controlli di sicurezza	n° differenza	8
	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	330
	mq differenza	330
	n° varchi fabbisogno	10
4 Controlli passaporti OUT	n° presenti	11
	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	176
	mq presenti	210
	mq differenza	34
5 Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° postazioni fabbisogno	4
	n° presenti	6
	n° differenza	2
	mq fabbisogno	2146
	mq presenti	4175
A Sala imbarchi Schengen	mq differenza	2029
	n° gates fabbisogno	14
	n° presenti	20
	n° differenza	6
	mq fabbisogno	2146
B Sala imbarchi extra Schengen	mq presenti	3685
	mq differenza	1539
	n° gates fabbisogno	8
	n° presenti	16
	n° differenza	8
6 Controlli passaporti IN	mq fabbisogno	858
	mq presenti	490
	mq differenza	-368
	n° gates fabbisogno	6
	n° presenti	4
7 Ritiro bagagli	n° differenza	-2
	mq accodamento fabbisogno	176
	mq presenti	335
	mq differenza	159
	n° postazioni fabbisogno	4
8_Hall arrivi	n° presenti	4
	n° differenza	0
	mq fabbisogno	1280
	mq presenti	1930
	mq differenza	650
A_Check-in A	n° nastri fabbisogno	3
	n° presenti	6
	n° differenza	3
B_Check-in B	mq fabbisogno	1788
	mq presenti	2170
	mq differenza	382
A_Check-in A	mq accodamento fabbisogno	361
	mq presenti	505
	mq differenza	144
B_Check-in B	n° check-in presenti	21
	mq accodamento fabbisogno	430
	mq presenti	605
	mq differenza	175
	n° check-in presenti	25

### SUPERFICI TOTALI

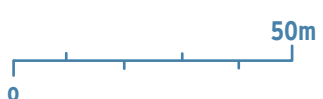
Piano interrato	mq	8650
Piano terra	mq	13100
Piano primo	mq	5750
Piano secondo	mq	11250
Piano terzo	mq	3400
Piano quarto	mq	480
Piano quinto	mq	480
Totale	mq	43110



*Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra*



*Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano secondo*





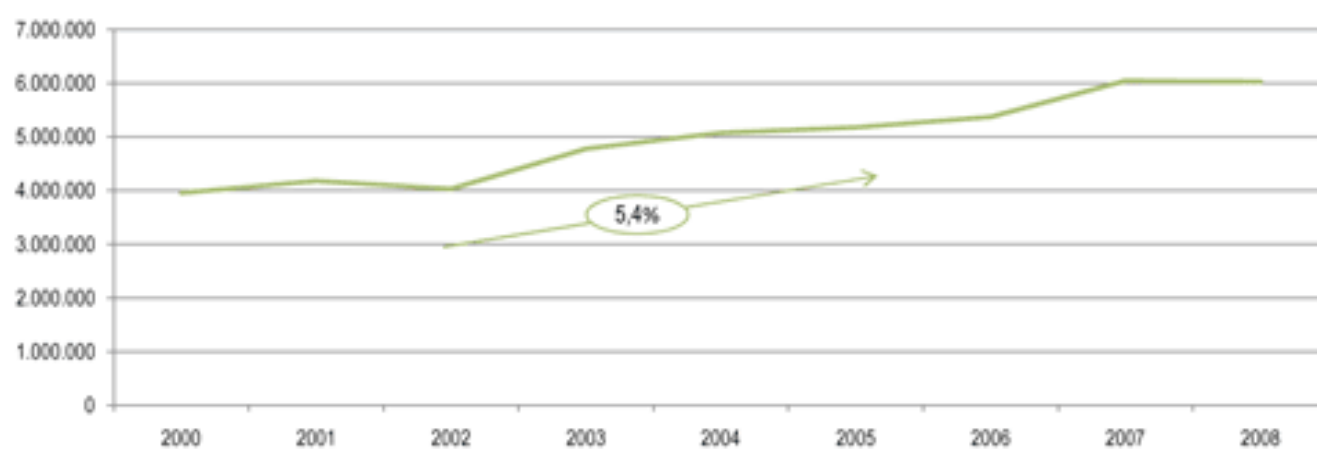
## Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri movimentato dall'aeroporto di Catania è risultato in costante crescita (Cagr +5,4%), legata soprattutto al traffico nazionale (78% del totale). Gli anni di maggior crescita sono stati il 2003 (+18,7%) ed il 2007 (+12,6%) anno in cui si è toccata per la prima volta quota 6 milioni di passeggeri. Nel 2003 Catania è divenuta la base operativa della compagnia low cost Wind Jet, che ha introdotto in primis la tratta Catania-Roma, alla quale si sono aggiunte le tratte verso Milano, Forlì e Parigi. Il consistente incremento del traffico 2007 è derivato dal consolidamento di alcune nuove tratte nazionali ed internazionali, tra cui Londra, Atene, Bilbao, Madrid, Barcellona, Mosca, ecc., introdotte l'anno precedente ed operate da vettori low cost (Wind Jet, Central Wing, ecc.) e da vettori tradizionali (British Airways, Meridiana, Air One, ecc.), che hanno dato un forte impulso sia al traffico nazionale che a quello internazionale.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 5.905.074 con una diminuzione del 1,9% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

Anno	PAX	Δ%
2000	3.958.883	
2001	4.181.080	5,6%
2002	4.027.407	-3,7%
2003	4.780.506	18,7%
2004	5.078.975	6,2%
2005	5.173.486	1,9%
2006	5.374.189	3,9%
2007	6.050.299	12,6%
2008	6.024.555	-0,4%

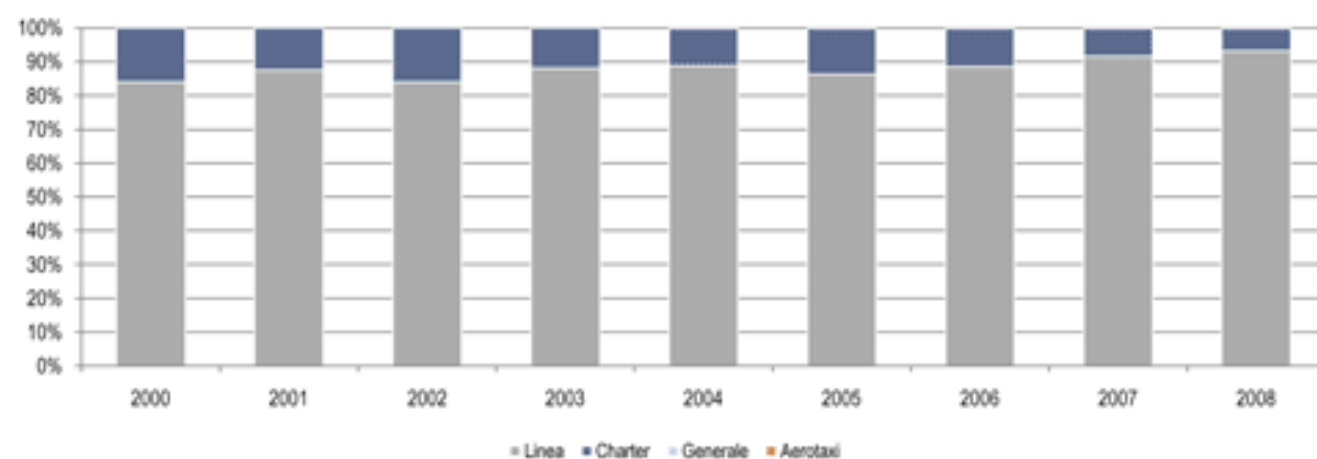
CAGR	5,4%
------	------



Tab.SI.1.7.1 Passeggeri 2000-2008

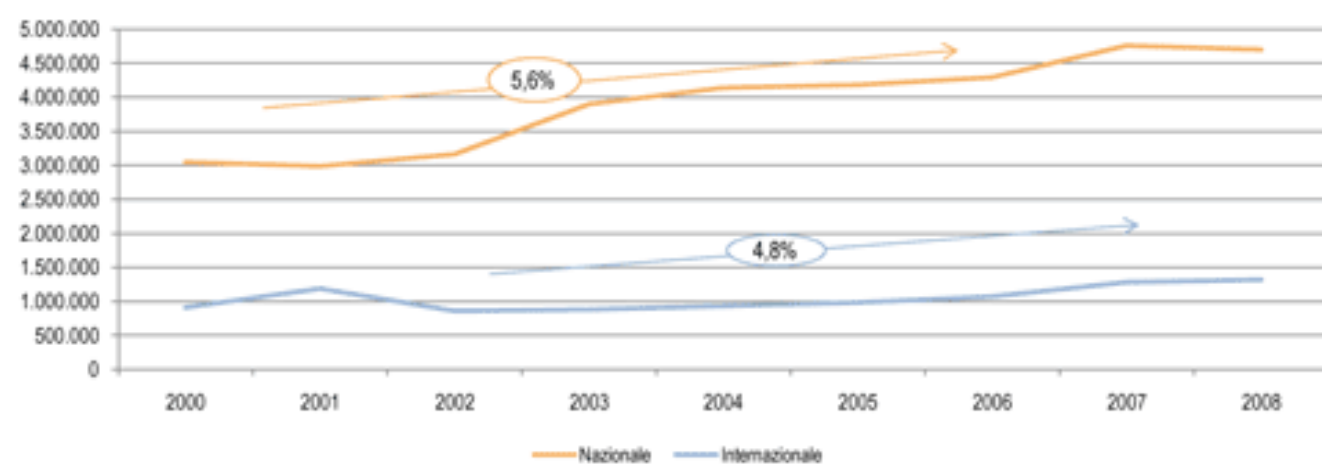
Il traffico charter mantiene una percentuale di traffico passeggeri considerevole, anche se più che dimezzata nel 2000/2008, passando dal 16% al 6,6%.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	83,9%	16,0%	0,0%	0,0%	100,0%
2001	87,5%	12,5%	0,0%	0,0%	100,0%
2002	84,1%	15,9%	0,0%	0,1%	100,0%
2003	88,0%	11,9%	0,0%	0,1%	100,0%
2004	88,8%	11,1%	0,0%	0,1%	100,0%
2005	86,4%	13,5%	0,0%	0,1%	100,0%
2006	88,5%	11,4%	0,1%	0,1%	100,0%
2007	91,6%	8,2%	0,1%	0,1%	100,0%
2008	93,3%	6,6%	0,0%	0,1%	100,0%



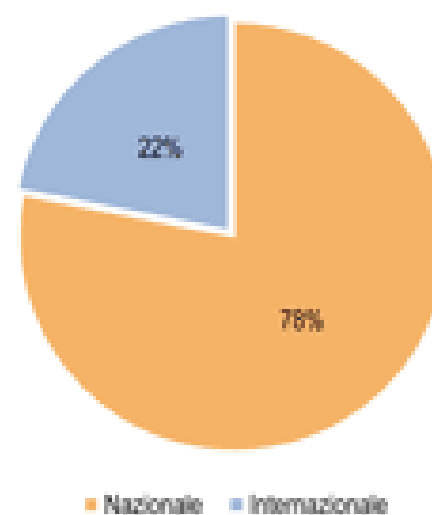
Tab.SI.1.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	3.048.352		2000	908.296	
2001	2.991.486	-1,9%	2001	1.188.099	30,8%
2002	3.162.213	5,7%	2002	861.528	-27,5%
2003	3.897.773	23,3%	2003	879.050	2,0%
2004	4.137.676	6,2%	2004	935.648	6,4%
2005	4.182.881	1,1%	2005	984.484	5,2%
2006	4.294.240	2,7%	2006	1.073.431	9,0%
2007	4.759.843	10,8%	2007	1.283.394	19,6%
2008	4.699.302	-1,3%	2008	1.318.465	2,7%
CAGR		5,6%	CAGR		4,8%



Tab.SI.1.7.3 Passengers 2000-2008

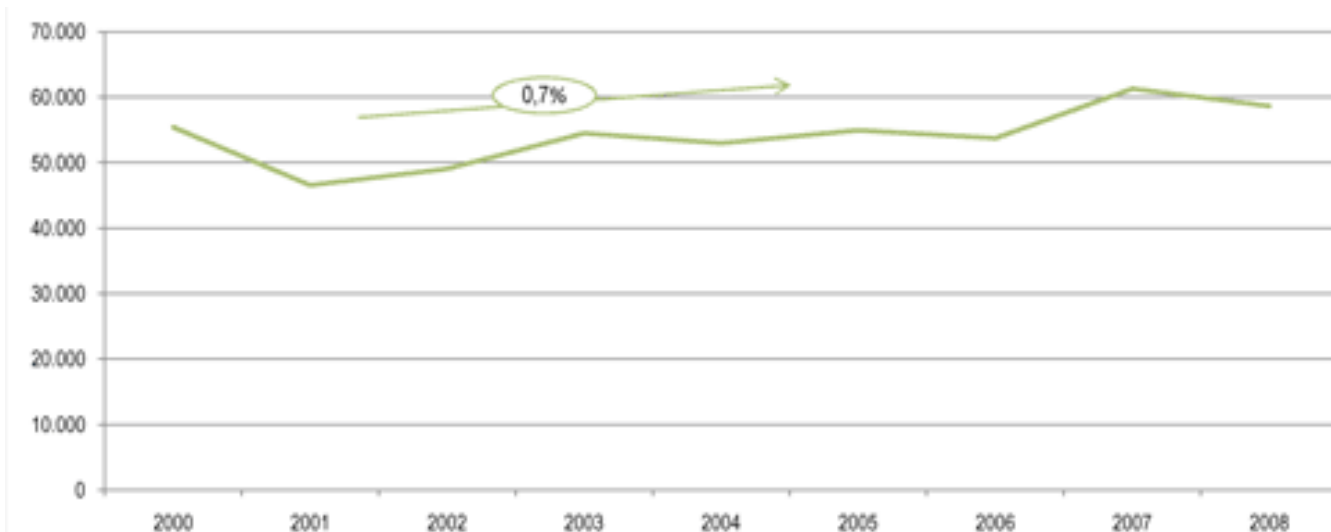
Per quel che riguarda i voli di linea e charter, lo scalo di Catania è prevalentemente interessato dal traffico passeggeri nazionale con il 78% sul totale.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

La variazione del traffico nazionale è stata +5,6% medio annuo, 0,8% in più di quella dell'internazionale (+4,8%). Il primo ha registrato un incremento di 1,7 milioni di passeggeri tra il 2000 ed il 2008, con una crescita importante nel 2003 (+23,2%), mentre il secondo di quasi 400 mila, con picchi positivi nel 2001 e 2007 (+30,8% e +19,6% rispettivamente) e una flessione importante nel 2002 (-27,5%).

Anno	MOV	Δ%
2000	55.405	
2001	46.555	-16,0%
2002	49.080	5,4%
2003	54.466	11,0%
2004	52.953	-2,8%
2005	54.956	3,8%
2006	53.748	-2,2%
2007	61.272	14,0%
2008	58.655	-4,3%
CAGR		0,7%



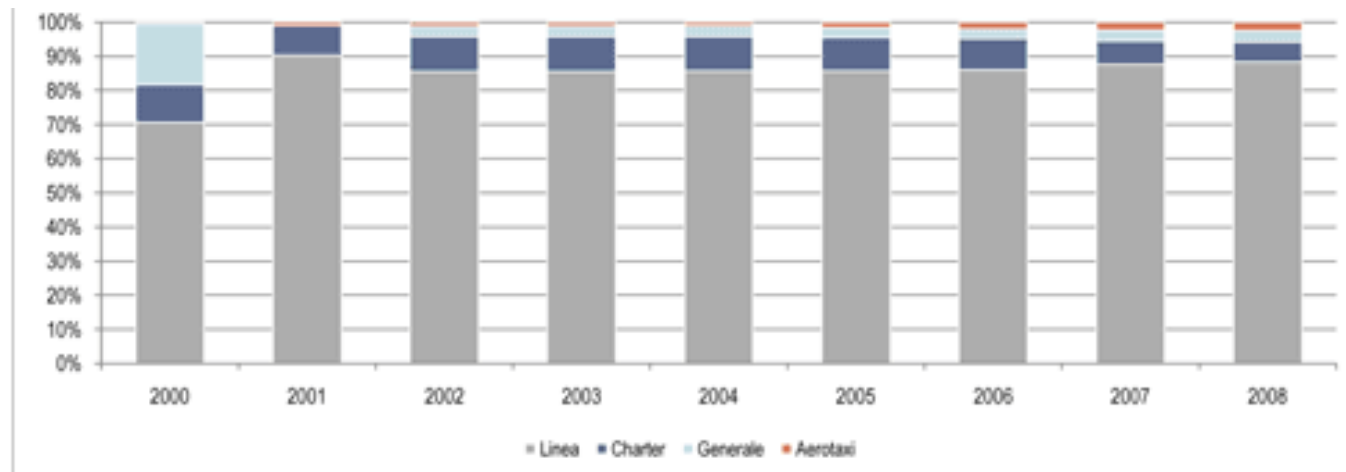
Tab.SI.1.7.4 Movimenti 2000-2008

## Movimenti

Il numero di movimenti ha registrato un ridotto tasso di crescita (+0,7% annuo medio).

L'aviazione generale, in termini di movimenti, rappresenta a partire dal 2002 una quota del 3%. La maggior parte dei movimenti sono di linea, che ha visto aumentare la sua importanza dal 70,6% al 88,3%. Il traffico charter ha invece ridotto le sue quote passando dall'11,1% al 5,8%.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	70,6%	11,1%	0,5%	17,9%	100,0%
2001	90,3%	8,7%	1,0%	0,0%	100,0%
2002	85,6%	10,1%	1,2%	3,1%	100,0%
2003	85,6%	10,2%	1,2%	3,0%	100,0%
2004	85,8%	9,9%	1,0%	3,3%	100,0%
2005	85,8%	9,7%	1,7%	2,8%	100,0%
2006	86,0%	9,1%	2,0%	2,8%	100,0%
2007	87,6%	6,9%	2,3%	3,2%	100,0%
2008	88,3%	5,8%	2,5%	3,3%	100,0%

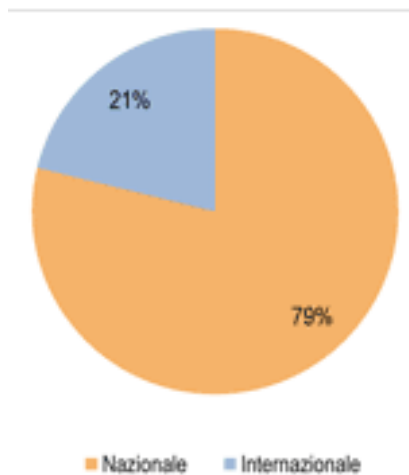


Tab.SI.1.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

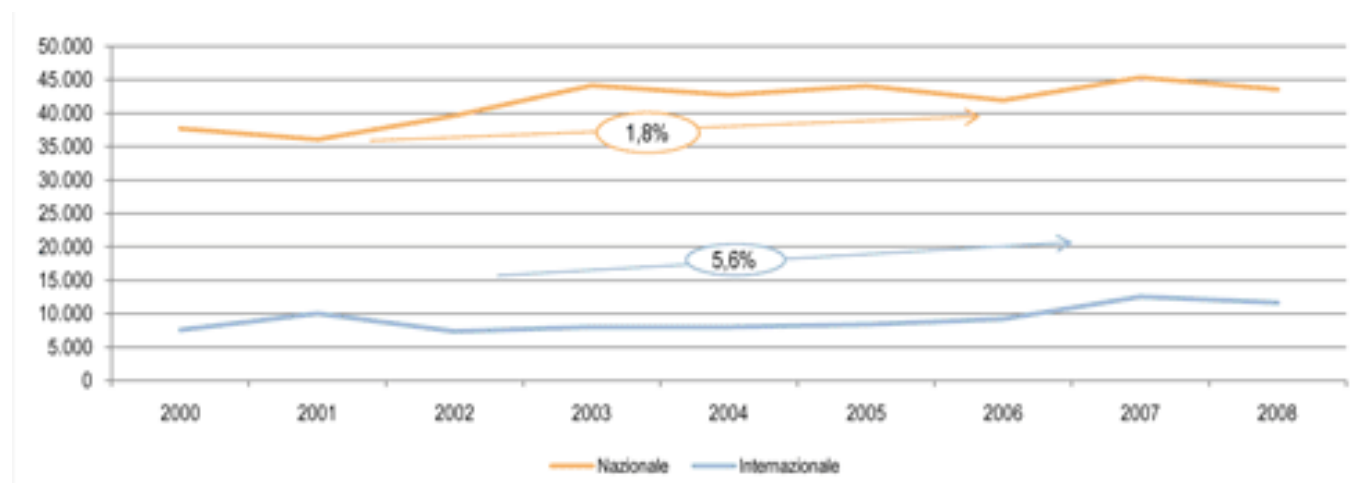
Per quel che riguarda i voli di linea e charter, il numero dei movimenti nazionali è cresciuto con un CAGR dell'1,8% mentre i movimenti internazionali hanno registrato un CAGR del 5,6% con forti tassi di crescita nel 2001 e 2007.

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	37.667		2000	7.561	
2001	36.015	-4,4%	2001	10.055	33,0%
2002	39.628	10,0%	2002	7.371	-26,7%
2003	44.128	11,4%	2003	8.017	8,8%
2004	42.689	-3,3%	2004	7.996	-0,3%
2005	44.092	3,3%	2005	8.385	4,9%
2006	41.913	-4,9%	2006	9.223	10,0%
2007	45.320	8,1%	2007	12.558	36,2%
2008	43.557	-3,9%	2008	11.671	-7,1%
CAGR	1,8%		CAGR	5,6%	

In termini di movimenti, la percentuale nazionale è leggermente superiore rispetto a quella passeggeri (7,9% e 7,8% rispettivamente).



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

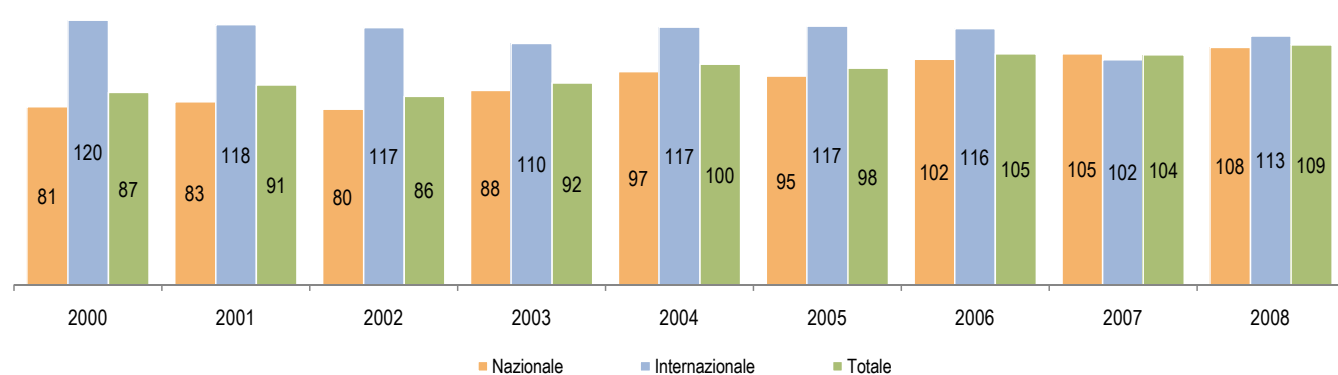


Tab.SI.1.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	81	120	87
2001	83	118	91
2002	80	117	86
2003	88	110	92
2004	97	117	100
2005	95	117	98
2006	102	116	105
2007	105	102	104
2008	108	113	109
CAGR	3,7%	-0,8%	2,8%

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

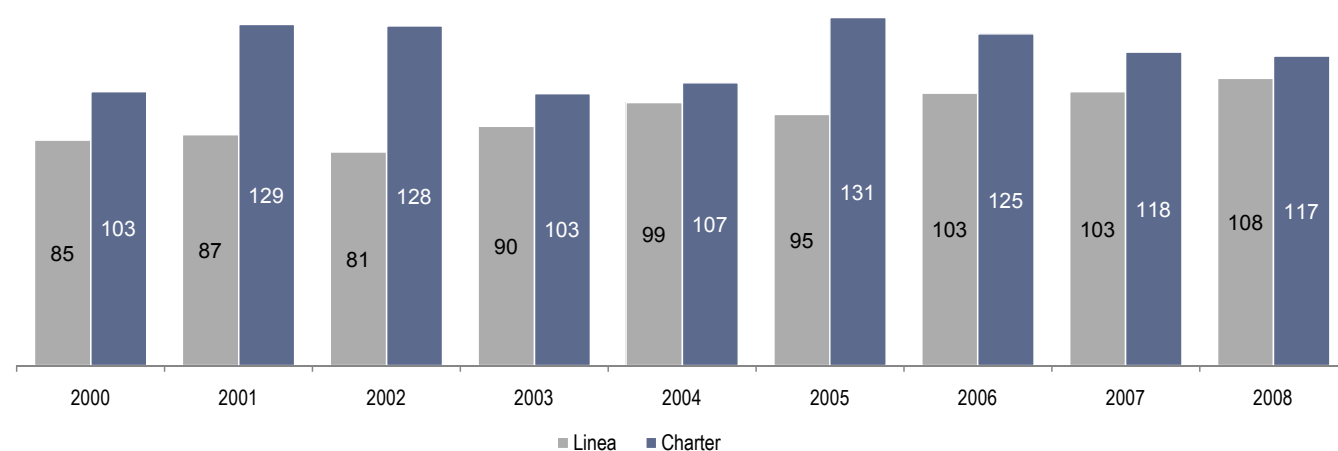
La media di passeggeri per volo internazionale ha subito una flessione del -0,8% annua, passando da 120 (2000) a 113 (2008) passeggeri mentre il nazionale ha registrato un incremento del 3,7% medio annuo, raggiungendo quota 108 passeggeri.



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

Anno	LINEA	CHARTER
2000	85	103
2001	87	129
2002	81	128
2003	90	103
2004	99	107
2005	95	131
2006	103	125
2007	103	118
2008	108	117
CAGR	3,1%	1,5%

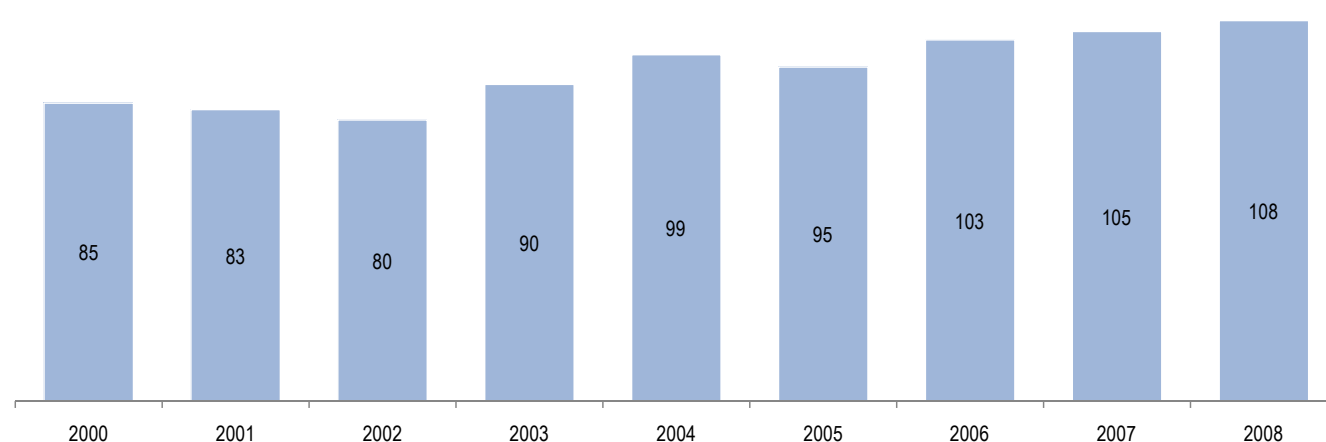
Il traffico di linea ha mostrato un leggero incremento fino al 2003 per poi raggiungere 108 passeggeri nel 2008. Anche il numero medio dei voli charter è aumentato sostanzialmente, raggiungendo 117 passeggeri nel 2008, avendo toccato anche 131 nel 2005.



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

Il numero medio di passeggeri del traffico di linea nazionale è aumentato del 3,1% medio annuo, raggiungendo quota 108 nel 2008, allineata alla media dell'aeroporto (109 passeggeri nel 2008).

Anno	LINEA Naz
2000	85
2001	83
2002	80
2003	90
2004	99
2005	95
2006	103
2007	105
2008	108
CAGR	
	3,1%

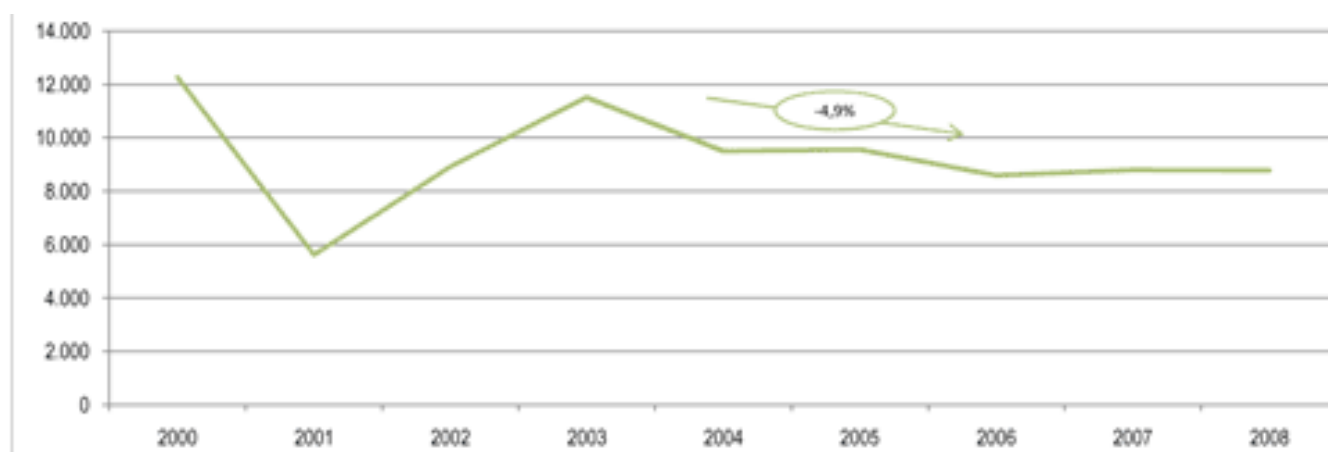


Tab.SI.1.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

### Traffico cargo

Il traffico cargo ha subito una sostanziale riduzione, pari circa ad un terzo del totale (-4,1% annuo medio), subendo delle fluttuazioni importanti dal 2001 al 2003 (-54,2%, +59% e +28,9% rispettivamente), stabilizzandosi dal 2004 in poi intorno a quota 9 mila tonnellate.

Anno	TONS	Δ%
2000	12.271	
2001	5.620	-54,2%
2002	8.935	59,0%
2003	11.518	28,9%
2004	9.498	-17,5%
2005	9.553	0,6%
2006	8.585	-10,1%
2007	8.800	2,5%
2008	8.773	-0,3%
CAGR		-4,1%

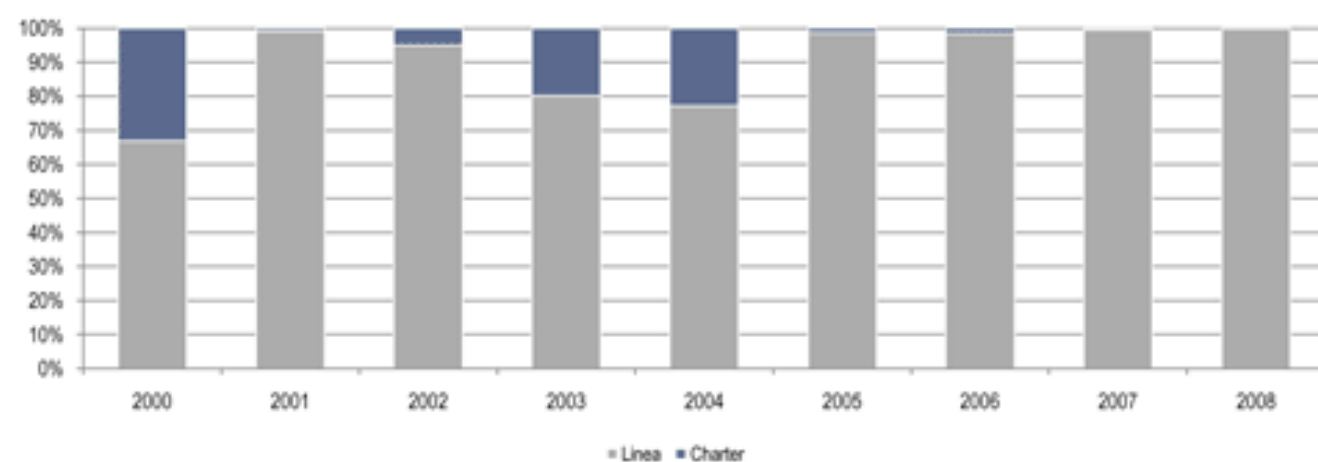


Tab.SI.1.7.10 Cargo (Tons) 2000-2008



Anno	Linea	Charter
2000	66,9%	33,1%
2001	99,1%	0,9%
2002	95,0%	5,0%
2003	80,1%	19,9%
2004	77,2%	22,8%
2005	98,7%	1,3%
2006	98,6%	1,4%
2007	99,5%	0,5%
2008	99,8%	0,2%

Il traffico cargo è stato servito da voli charter per una percentuale importante del totale nel 2000 (33,1%), 2003 (19,9%) e nel 2004 (22,8%), mentre per gli altri anni i voli di linea hanno mantenuto una percentuale superiore al 95%.

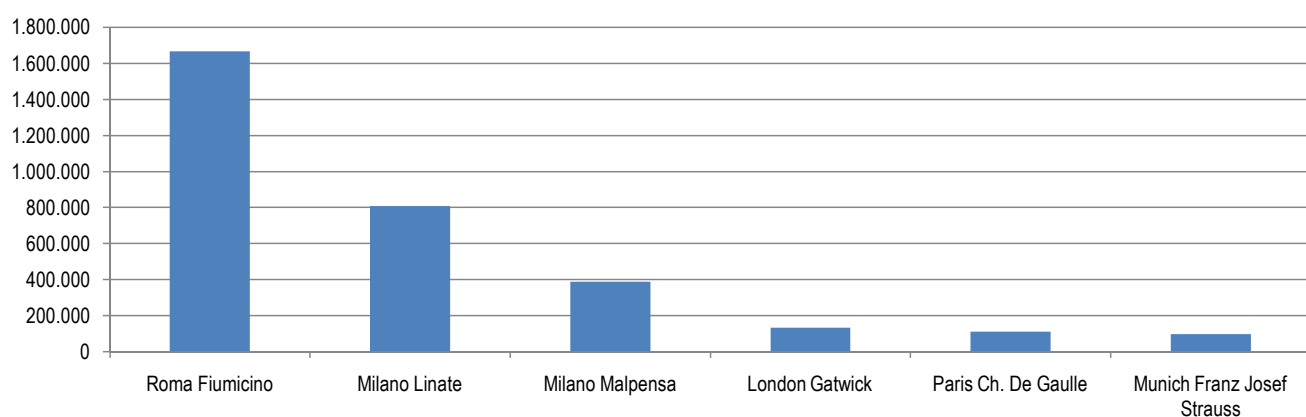


Tab.SI.1.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Germania	276.696	62.470	69.181	281.119	220.353	304.009	281.843	
Gran Bretagna	41.439	62.470	69.181	53.449	90.710	110.513	136.860	

### Principali O-D

Essendo un aeroporto a maggioranza di traffico nazionale, il numero di passeggeri che hanno viaggiato verso l'Italia è notevolmente più elevato del numero di passeggeri destinati alle nazioni estere. Le due tratte estere più servite sono state la Germania e la Gran Bretagna, con 282 mila e 137 mila passeggeri nel 2006.



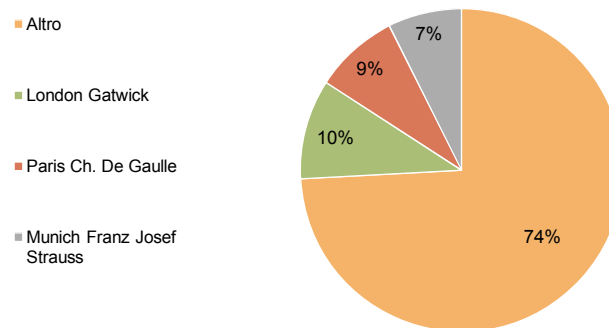
Tab.SI.1.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

Il traffico internazionale è ripartito su una pluralità di destinazioni e la principale, London Gatwick, rappresenta solo il 10% sul totale del traffico internazionale.



Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									977.435
London Gatwick				26.429	72.450	90.892	115.602	121.435	132.062
Paris Ch. De Gaulle				45.124	110.605		105.196	101.203	111.616
Munich Franz Josef Strauss				53.674	49.124	66.764	59.142	87.989	97.352

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.



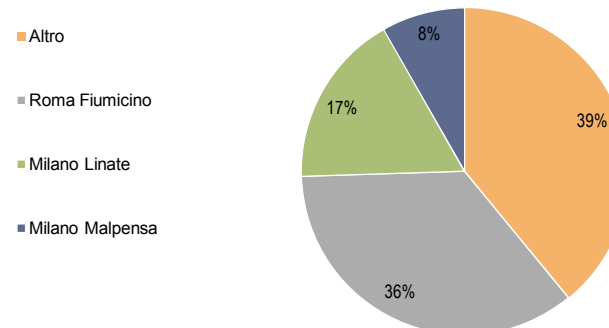
Tab.SI.1.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

Al contrario del traffico internazionale, il nazionale presenta due tratte molto rappresentative verso Fiumicino (quasi 1,6 milioni nel 2008) e Linate (809.071 nel 2008), che insieme rappresentano il 44% del totale. Il restante traffico è ripartito su dieci tratte.



Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									1.835.439
Roma Fiumicino				1.395.759	1.413.988	1.367.764	1.370.048	1.458.826	1.666.670
Milano Linate				844.655	867.208	916.071	968.192	944.583	809.071
Milano Malpensa				401.296	311.446	307.549	298.365	379.549	388.122

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

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	284.621	681.722	239.058	327.769	412.574	311.844	493.303	801.444	930.110
			139,5%	-64,9%	37,1%	25,9%	-24,4%	58,2%	62,5%	16,1%
	Nazionale	3.038.640	2.975.471	3.146.058	3.881.253	4.099.157	4.156.759	4.261.802	4.743.259	4.689.352
			-2,1%	5,7%	23,4%	5,6%	1,4%	2,5%	11,3%	-1,1%
	<b>TOT</b>	<b>3.323.261</b>	<b>3.657.193</b>	<b>3.385.116</b>	<b>4.209.022</b>	<b>4.511.731</b>	<b>4.468.603</b>	<b>4.755.105</b>	<b>5.544.703</b>	<b>5.619.462</b>
			10,0%	-7,4%	24,3%	7,2%	-1,0%	6,4%	16,6%	1,3%
Charter	Internazionale	623.675	506.377	622.470	551.281	523.074	672.640	580.128	481.950	388.355
			-18,8%	22,9%	-11,4%	-5,1%	28,6%	-13,8%	-16,9%	-19,4%
	Nazionale	9.712	16.015	16.155	16.520	38.519	26.122	32.438	16.584	9.950
			64,9%	0,9%	2,3%	133,2%	-32,2%	24,2%	-48,9%	-40,0%
	<b>TOT</b>	<b>633.387</b>	<b>522.392</b>	<b>638.625</b>	<b>567.801</b>	<b>561.593</b>	<b>698.762</b>	<b>612.566</b>	<b>498.534</b>	<b>398.305</b>
			-17,5%	22,3%	-11,1%	-1,1%	24,4%	-12,3%	-18,6%	-20,1%
Aerotaxi	Internazionale	390	516	514	557	857	1.479	1.812	1.779	1.266
			32,3%	-0,4%	8,4%	53,9%	72,6%	22,5%	-1,8%	-28,8%
	Nazionale	523	979	784	722	1.252	1.083	928	1.247	1.573
			87,2%	-19,9%	-7,9%	73,4%	-13,5%	-14,3%	34,4%	26,1%
	<b>TOT</b>	<b>913</b>	<b>1.495</b>	<b>1.298</b>	<b>1.279</b>	<b>2.109</b>	<b>2.562</b>	<b>2.740</b>	<b>3.026</b>	<b>2.839</b>
			63,7%	-13,2%	-1,5%	64,9%	21,5%	6,9%	10,4%	-6,2%
Generale	Internazionale	382		1105	1138	1568				
					3,0%	37,8%				
	Nazionale	940		1.263	1.266	1.974				
				0,2%	55,9%					
	<b>TOT</b>	<b>1.322</b>		<b>2.368</b>	<b>2.404</b>	<b>3.542</b>	<b>3.559</b>	<b>3.778</b>	<b>4.036</b>	<b>3.949</b>
				1,5%	47,3%	0,5%	6,2%	6,8%	-2,2%	
TOT	Internazionale	909.068	1.188.615	863.147	880.745	938.073	985.963	1.075.243	1.285.173	1.319.731
			30,8%	-27,4%	2,0%	6,5%	5,1%	9,1%	19,5%	2,7%
	Nazionale	3.049.815	2.992.465	3.164.260	3.899.761	4.140.902	4.183.964	4.295.168	4.761.090	4.700.875
			-1,9%	5,7%	23,2%	6,2%	1,0%	2,7%	10,8%	-1,3%
		<b>3.958.883</b>	<b>4.181.080</b>	<b>4.027.407</b>	<b>4.780.506</b>	<b>5.078.975</b>	<b>5.173.486</b>	<b>5.374.189</b>	<b>6.050.299</b>	<b>6.024.555</b>
			5,6%	-3,7%	18,7%	6,2%	1,9%	3,9%	12,6%	-0,4%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	3.241	6.141	2673	3.508	3.817	3.384	4.736	8.530	8.496
			89,5%	-56,5%	31,2%	8,8%	-11,3%	40,0%	80,1%	-0,4%
	Nazionale	35.861	35.875	39.347	43.106	41.609	43.773	41.505	45.134	43.322
			0,0%	9,7%	9,6%	-3,5%	5,2%	-5,2%	8,7%	-4,0%
	<b>TOT</b>	<b>39.102</b>	<b>42.016</b>	<b>42.020</b>	<b>46.614</b>	<b>45.426</b>	<b>47.157</b>	<b>46.241</b>	<b>53.664</b>	<b>51.818</b>
			7,5%	0,0%	10,9%	-2,5%	3,8%	-1,9%	16,1%	-3,4%
Charter	Internazionale	4.320	3.914	4698	4.509	4179	5001	4.487	4.028	3.175
			-9,4%	20,0%	-4,0%	-7,3%	19,7%	-10,3%	-10,2%	-21,2%
	Nazionale	1.806	140	281	1.022	1080	319	408	186	235
			-92,2%	100,7%	263,7%	5,7%	-70,5%	27,9%	-54,4%	26,3%
	<b>TOT</b>	<b>6.126</b>	<b>4.054</b>	<b>4.979</b>	<b>5.531</b>	<b>5.259</b>	<b>5.320</b>	<b>4.895</b>	<b>4.214</b>	<b>3.410</b>
			-33,8%	22,8%	11,1%	-4,9%	1,2%	-8,0%	-13,9%	-19,1%
Aerotaxi	Internazionale	102	150	199	228	221	407	594	787	557
			47,1%	32,7%	14,6%	-3,1%	84,2%	45,9%	32,5%	-29,2%
	Nazionale	148	335	385	440	321	513	487	636	919
			126,4%	14,9%	14,3%	-27,0%	59,8%	-5,1%	30,6%	44,5%
	<b>TOT</b>	<b>250</b>	<b>485</b>	<b>584</b>	<b>668</b>	<b>542</b>	<b>920</b>	<b>1.081</b>	<b>1.423</b>	<b>1.476</b>
			94,0%	20,4%	14,4%	-18,9%	69,7%	17,5%	31,6%	3,7%
Generale	Internazionale	240		477	521	636				
					9,2%	22,1%				
	Nazionale	9.687		1.020	1.132	1.090				
				11,0%	-3,7%					
	<b>TOT</b>	<b>9.927</b>		<b>1.497</b>	<b>1.653</b>	<b>1.726</b>	<b>1.559</b>	<b>1.531</b>	<b>1.971</b>	<b>1.951</b>
				10,4%	4,4%	-9,7%	-1,8%	28,7%	-1,0%	
TOT	Internazionale	7.903	10.205	8.047	8.766	8.853	8.792	9.817	13.345	12.228
			29,1%	-21,1%	8,9%	1,0%	-0,7%	11,7%	35,9%	-8,4%
	Nazionale	47.502	36.350	41.033	45.700	44.100	44.605	42.400	45.956	44.476
			-23,5%	12,9%	11,4%	-3,5%	1,1%	-4,9%	8,4%	-3,2%
		<b>55.405</b>	<b>46.555</b>	<b>49.080</b>	<b>54.466</b>	<b>52.953</b>	<b>54.956</b>	<b>53.748</b>	<b>61.272</b>	<b>58.655</b>
			-16,0%	5,4%	11,0%	-2,8%	3,8%	-2,2%	14,0%	-4,3%

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	260	170	56	409	85	30	98	2.168	2.128
			-34,6%	-67,1%	630,4%	-79,2%	-64,7%	226,7%	2112,2%	-1,8%
	Nazionale	7.955	5.401	8.432	8.818	7.245	9.396	8.366	6.586	6.630
			-32,1%	56,1%	4,6%	-17,8%	29,7%	-11,0%	-21,3%	0,7%
	<b>TOT</b>	<b>8.215</b>	<b>5.571</b>	<b>8.488</b>	<b>9.227</b>	<b>7.330</b>	<b>9.426</b>	<b>8.464</b>	<b>8.754</b>	<b>8.758</b>
			-32,2%	52,4%	8,7%	-20,6%	28,6%	-10,2%	3,4%	0,0%
Charter	Internazionale	82	49	58	49	42	49	110	27	13
			-39,9%	17,3%	-15,5%	-14,3%	16,7%	124,5%	-75,5%	-51,9%
	Nazionale	3.973	0	389	2.242	2.126	78	11	19	2
			-100,0%	0	476,3%	-5,2%	-96,3%	-85,9%	72,7%	-89,5%
	<b>TOT</b>	<b>4.056</b>	<b>49</b>	<b>447</b>	<b>2.291</b>	<b>2.168</b>	<b>127</b>	<b>121</b>	<b>46</b>	<b>15</b>
			-98,8%	803,5%	412,5%	-5,4%	-94,1%	-4,7%	-62,0%	-67,4%
Generale	Internazionale	343	220	114	458	127	79	208	2.195	2.141
			-35,8%	-48,1%	301,8%	-72,3%	-37,8%	163,3%	955,3%	-2,5%
	Nazionale	11.928	5.401	8.821	11.060	9.371	9.474	8.377	6.605	6.632
			-54,7%	63,3%	25,4%	-15,3%	1,1%	-11,6%	-21,2%	0,4%
	<b>TOT</b>	<b>12.271</b>	<b>5.620</b>	<b>8.935</b>	<b>11.518</b>	<b>9.498</b>	<b>9.553</b>	<b>8.585</b>	<b>8.800</b>	<b>8.773</b>
			-54,2%	59,0%	28,9%	-17,5%	0,6%	-10,1%	2,5%	-0,3%

## SI.2 Aeroporto internazionale "Falcone Borsellino" di Palermo-Punta Raisi







# Falcone Borsellino

## Palermo - Punta Raisi



### SEDIME (ha)

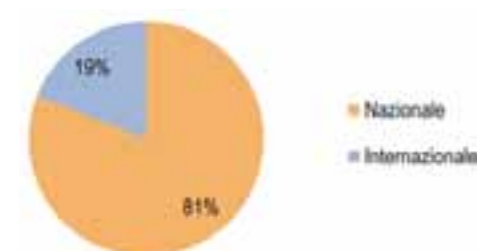
area civile  
391

area militare  
0

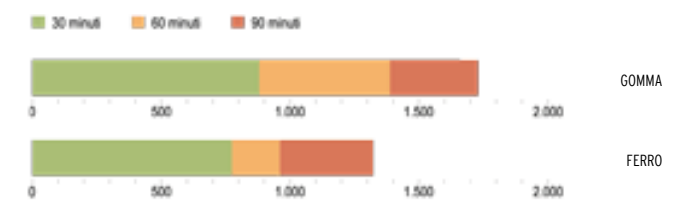
PISTE (num)  
2

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
4.425.000

### RIPARTIZIONE PAX 2008



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

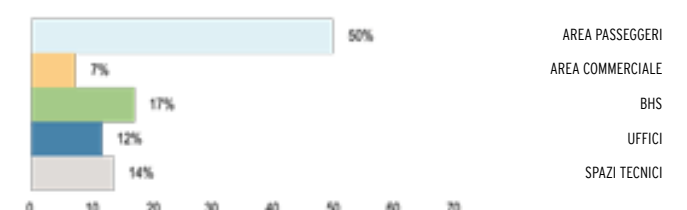


### TERMINAL

superficie (mq)  
35.400

dotazione per passeggero (mq)  
22,8

### incidenza aree funzionali



## POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto costituisce lo scalo di riferimento dell'area metropolitana di Palermo e di tutta la Sicilia occidentale e delle isole di Lampedusa e Pantelleria e rappresenta la porta di accesso preferenziale per un'area molto distante dai principali centri di interesse nazionale. L'aeroporto di Palermo ha consolidato negli anni il ruolo preminente di scalo per collegamenti domestici e internazionali di breve e medio raggio. Nello scenario attuale la posizione della Sicilia in posizione centrale rispetto all'area Mediterranea apre per lo scalo di Palermo prospettive di sviluppo di nuove correnti di traffico da e verso i paesi del nord Africa e più in generale della zona sud dell'area mediterranea. Prospettive che potranno essere colte dallo scalo attraverso la realizzazione di infrastrutture flessibili per il accogliere basi operati vedi vettori, anche nell'ottica di "hub multi vettori", verificando eventuali sinergie con l'aeroporto di Trapani.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto Internazionale di Palermo "Falcone e Borsellino" si trova a ovest del capoluogo siciliano, sulla costa tirrenica nord-occidentale tra il Golfo di Carini e il Golfo di Castellammare, in località Punta Raisi. È ubicato nel territorio del Comune di Cinisi, ad una distanza di 35 km dal centro della città di Palermo. Lo scalo nasce nel 1960 per sostituire l'allora aeroporto cittadino di Palermo-Boccadifalco, non più adeguato alla domanda di traffico. Il sedime aeroportuale occupa una porzione di fascia costiera di 391 Ha, che degrada con lieve pendenza dalle pendici del Monte Pecoraro fino alla linea di costa. Il terreno è in molti punti roccioso e irregolare con alcuni tratti di costa sopraelevati e a picco sul mare. Lungo il confine sud ed est del sedime aeroportuale sono presenti alcuni insediamenti abitativi che si differenziano per estensione e per le dimensioni dei fabbricati.

## LIMITI E VINCOLI

La particolare localizzazione geografica rappresenta il principale problema per lo sviluppo dell'aeroporto, in quanto pone forti limitazioni all'acquisizione di nuove aree.

Oltre alla costa, l'ostacolo più problematico è rappresentato da un insediamento prevalentemente residenziale, situato a nord est, tra l'autostrada A29 e il sedime aeroportuale, costituito da villini di altezza non superiore ai due piani, in quanto giace nell'unica area individuabile per lo sviluppo futuro dell'aeroporto. Nelle restanti parti il sedime dello scalo confina con il mare ed è soggetto pertanto a tutte le limitazioni di legge sull'uso delle aree costiere. Dal punto di vista della limitazione all'attività aeronautica è da segnalare la presenza di forti venti meridionali condizionano le operazioni di decollo ed atterraggio. Inoltre la presenza dell'abitato di Terrasini nelle direzioni di decollo ed atterraggio della pista pone problemi di inquinamento acustico che possono vincolare l'operatività dello scalo.

## ACCESSIBILITA' E SOSTA

Anche l'accessibilità è fortemente condizionata dalla posizione: il sedime aeroportuale di fatto ostruisce Punta Raisi ad ovest impedendo lo sbocco dell'aeroporto verso Terrasini e relegandolo ad una posizione terminale delle vie di comunicazione che lo raggiungono, l'autostrada A29 e la ferrovia metropolitana per Palermo. Dall'Autostrada A29 si raggiunge l'aeroporto attraverso un'uscita dedicata con raccordo in aeroporto, che immette direttamente nel sistema anulare della viabilità interna, che distribuisce gli accessi ai parcheggi e al terminal passeggeri. La bretella di connessione tra l'aeroporto e l'A29 dispone di quattro corsie con caratteristiche geometriche autostradali. La dotazione infrastrutturale è stata notevolmente

potenziata, negli ultimi anni, risolvendo quelle criticità che caratterizzavano i flussi veicolari negli anni precedenti.

Come detto l'aeroporto dispone di un collegamento ferroviario dedicato, allacciato alla linea Palermo-Trapani. L'attestamento dell'infrastruttura ferroviaria, costituito da un terminal a doppia banchina lungo due binari, è interrato in corrispondenza del fronte dell'aerostazione, sul lato nord della stessa. L'accesso all'aerostazione avviene attraverso un percorso sotterraneo dedicato, che consente di accedere attraverso scale fisse, mobili e ascensori ai livelli superiori del terminal. L'attuale frequenza del collegamento è oraria; la bassa frequenza dei treni determina, attualmente, un limitato utilizzo del servizio da parte dei viaggiatori. La linea ferroviaria metropolitana da Palermo, il Trinacria Express, ha come capolinea la fermata dell'aeroporto, situata al piano interrato del terminal, e collega la città all'aeroporto in 40 minuti circa. In aeroporto sono disponibili circa 1364 parcheggi destinati ai passeggeri.

## STATO ATTUALE AEROPORTO E PROGETTI IN CORSO

Negli ultimi anni sono stati avviati importanti interventi di potenziamento delle infrastrutture, alcune delle quali completate ed altre in corso di realizzazione. Sono in corso di realizzazione la prima fase di ampliamento dei piazzali e la bretella di volo, sono completate invece le opere di riconfigurazione della viabilità di accesso e circolazione principale ed un primo ampliamento delle aree di parcheggio situate sul fronte dell'aerostazione, mentre sono iniziate le opere che porteranno ad una prima riconfigurazione del curb arrivi e di quello partenze. Affrontate queste opere emergenziali, è stata poi avviata la progettazione e l'attuazione degli interventi di riqualificazione dell'Aerostazione.

## TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione passeggeri è attualmente costituita da un edificio a pianta rettangolare che si sviluppa in direzione Est-Ovest, per una lunghezza di circa 274 m, e di circa 75 m di larghezza. Il terminal è articolato su tre livelli, con superfici variabili per la presenza di rientranze e terrazze panoramiche, per una superficie complessiva di circa 35.400 mq. Il primo livello a terra accoglie le aree di movimentazione dei bagagli e la zona arrivi; all'interno della hall arrivi si trovano alcuni esercizi commerciali ed il rent a car. Il secondo livello accoglie i check-in divisi in due aree separate, rispettivamente di 15 e 11 banchi; questo livello accoglie inoltre la maggiore quota di aree commerciali. Nell'area del secondo livello, a ridosso del piazzale aeromobili, si trovano le partenze internazionali, accessibili dai varchi per i controlli di sicurezza posizionati al terzo livello. Il terzo livello infine accoglie il ristorante e altri esercizi commerciali, oltre ai varchi di accesso alle aree imbarchi nazionali, allo stesso livello, e attraverso collegamenti verticali al secondo livello dove sono ubicate le partenze internazionali.

Attualmente l'aerostazione il 44% della superficie complessiva è concentrato nel primo livello, mentre il restante 56% è distribuito nel secondo e nel terzo. Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 50,1% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 7,3%. La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 22,8 mq/pax, molto al di sopra della media nazionale.

Nel complesso il terminal, per caratteristiche

dimensionali, distributive e funzionali, nonché per l'obsolescenza dei sistemi di allestimento e degli impianti non appare in grado di rispondere alle esigenze dell'utenza, sempre crescenti sia sul piano quantitativo che qualitativo.

Per risolvere tali problematiche la società di gestione ha avviato da qualche anno un processo di ampliamento e riqualificazione del terminal.

## TERMINAL MERCI

Ad est dell'aerostazione passeggeri, in un prefabbricato con superficie di circa 600 mq, realizzato in allineamento con l'aerostazione passeggeri, vengono svolte le operazioni di ricevimento ed immagazzinamento delle merci provenienti via aerea e via terra, sia in arrivo sia in partenza. L'edificio prospetta sul piazzale adiacente a quello per la sosta degli autoveicoli, godendo quindi delle stesse possibilità di collegamento alla viabilità principale. Il confezionamento delle merci non avviene nel sedime aeroportuale air side ma in un capannone metallico con superficie di 1.435 mq, posto all'estremità ovest dell'aeroporto. Le due zone sono separate fra di loro dalla presenza dell'aerostazione passeggeri e di altri fabbricati.

La movimentazione delle merci da un edificio all'altro avviene attraverso il piazzale aeromobili, con transito davanti all'aerostazione passeggeri. Tale servitù di passaggio costituisce un ostacolo operativo, pur di modesta entità, nell'area antistante l'aerostazione passeggeri.

## INFRASTRUTTURE AIRSIDE

Il sistema airside è composto da due piste incidenti: la principale ha lunghezza pari a 3325 metri e la secondaria 2070 metri. Apron e aerostazione sono ubicati a Nord della pista principale in posizione centrale rispetto ad essa e prossimi alla testata 20 della pista secondaria, il numero di piazzole può variare tra 21 e 25 a seconda della tipologia di aeromobile. Entrambe le piste possano accogliere avvicinamenti anche in condizioni meteo non ottimali grazie alla strumentazione di cui sono dotate. La maggior parte degli avvicinamenti effettuati su pista secondaria avviene su testata 20 per problematiche legate all'inquinamento acustico delle zone a Sud della secondaria. La pista principale è percorsa parallelamente dalla taxiway T che incrocia anche la pista secondaria. A Sud dell'infrastruttura il Monte Pellegrino forma le superfici di limitazione ostacoli, in particolare l'orizzontale interna e la conica.

## CRITICITA'

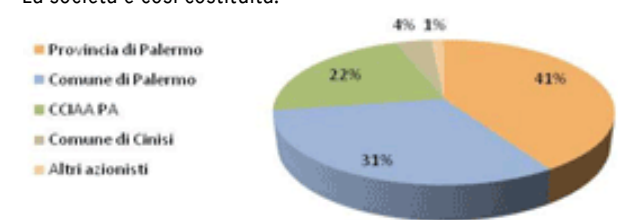
L'attuale sistema di piste e taxiway non rappresenta il collo di bottiglia della capacità airside, infatti se consideriamo la pista principale, che è utilizzata per circa il 70-80% delle operazioni, questa permette complessivamente circa 45 movimenti orari tra arrivi e decolli.

L'anello debole del sistema di infrastrutture lato aria è costituito invece dal pianale aeromobili. Per superare tale problematicità la società di gestione ha recentemente avviato i lavori di ampliamento del pianale per via del ridotto numero di piazzole.

## GESTIONE AEROPORTUALE

La Società GESAP Spa gestisce l'Aeroporto in regime di gestione totale quarantennale a decorrere dal 02/08/2007, in virtù della Convenzione n. 47 del 17/11/2006.

La società è così costituita:





## SI.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 Internazionale di Palermo "Falcone e Borsellino" si trova a ovest del capoluogo siciliano, sulla costa tirrenica nord-occidentale tra il Golfo di Carini e il Golfo di Castellammare, in località Punta Raisi. È ubicato nel territorio del Comune di Cinisi, ad una distanza di 35 km dal centro della città di Palermo ed occupa una porzione di fascia costiera, che degrada con lieve pendenza dalle pendici del Monte Pecoraro fino alla linea di costa.

Lungo il confine del sedime aeroportuale sono presenti alcuni insediamenti abitativi che si differenziano per estensione e per le dimensioni dei fabbricati.

Anche l'accessibilità è fortemente condizionata dalla posizione: il sedime aeroportuale di fatto ostruisce Punta Raisi ad ovest impedendo lo sbocco dell'aeroporto verso Terrasini e relegandolo ad una posizione terminale delle vie di comunicazione che lo raggiungono, l'autostrada A29 e la ferrovia metropolitana per Palermo.

Dall'Autostrada A29 si raggiunge l'aeroporto attraverso un'uscita dedicata con raccordo in aeroporto, che immette direttamente nel sistema anulare della viabilità interna, che distribuisce gli accessi ai parcheggi e al terminal passeggeri. La bretella di connessione tra l'aeroporto e l'A29 dispone di quattro corsie con caratteristiche geometriche autostradali.

Come detto l'aeroporto dispone di un collegamento ferroviario dedicato, allacciato alla linea Palermo-Trapani.





**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 particolare localizzazione geografica rappresenta il principale problema per lo sviluppo dell'aeroporto, in quanto pone forti limitazioni all'acquisizione di nuove aree.

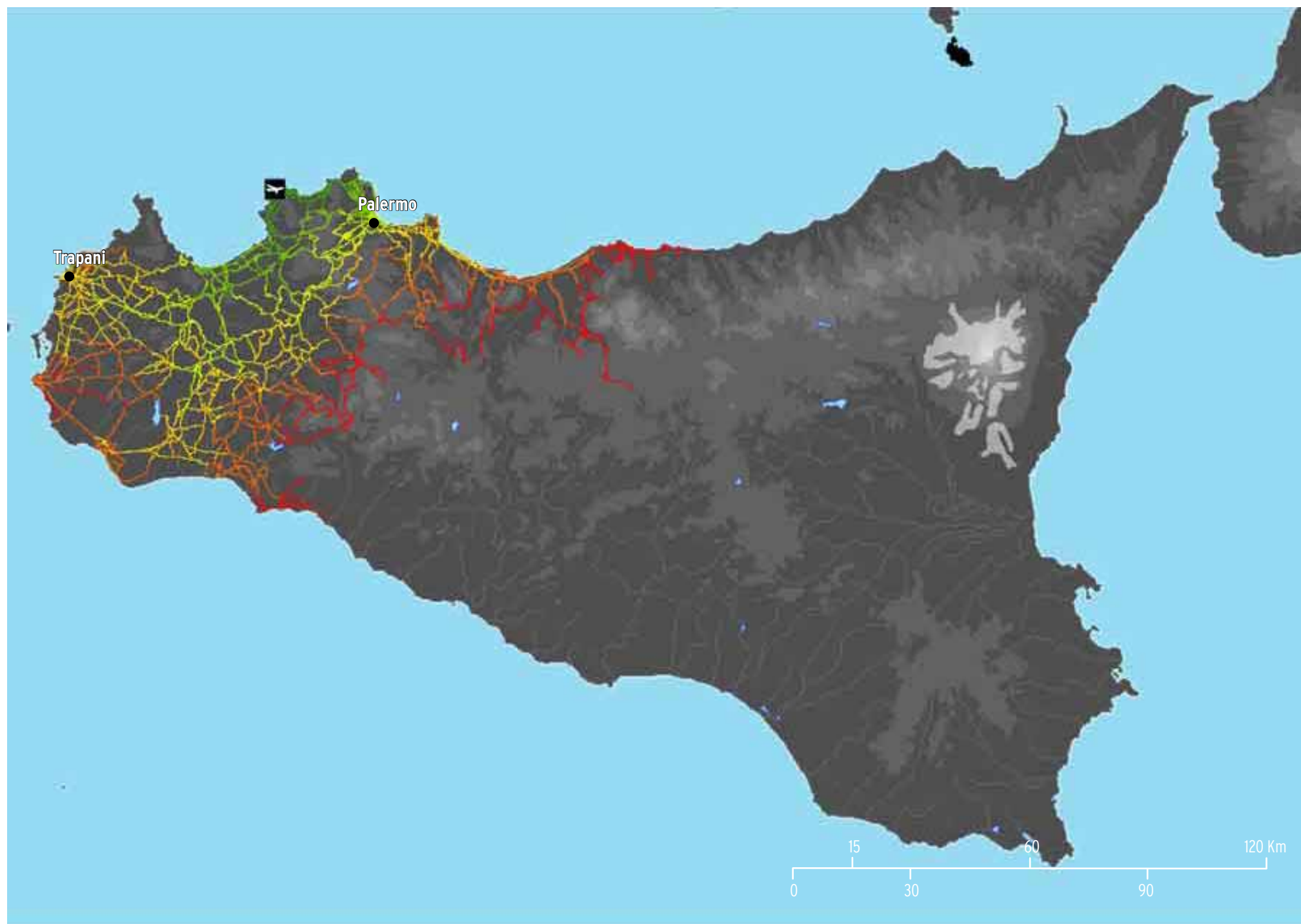
Oltre alla costa, l'ostacolo più problematico è rappresentato da un insediamento prevalentemente residenziale, situato a nord est, tra l'autostrada A29 e il sedime aeroportuale, in quanto giace nell'unica area individuabile per lo sviluppo futuro dell'aeroporto.

Nelle restanti parti il sedime dello scalo confina con il mare ed è soggetto pertanto a tutte le limitazioni di legge sulla tutela delle aree costiere.

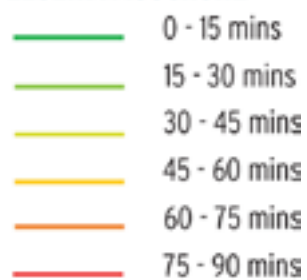
Dal punto di vista della limitazione all'attività aeronautica è da segnalare che forti venti meridionali condizionano le operazioni di decollo ed atterraggio. Inoltre la presenza dell'abitato di Terrasini nelle direzioni di decollo ed atterraggio della pista pone problemi di inquinamento acustico che possono vincolare l'operatività dello scalo.

## SI.2.3 Bacino di traffico

### ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



#### LEGENDA ISOCRONE



#### LEGENDA RETI



#### Modalità gomma

La vicinanza con la costa e la presenza dei rilievi montuosi dell'entroterra condiziona in maniera marcata l'andamento delle isocrone relative all'aeroporto di Palermo.

L'autostrada A29 (Autostrada del Sale Palermo-Mazara del Vallo) permette il collegamento con il centro della città in 30'. Si nota inoltre come l'Autostrada A19 (Palermo-Catania) favorisca gli spostamenti diretti verso la provincia di Enna.

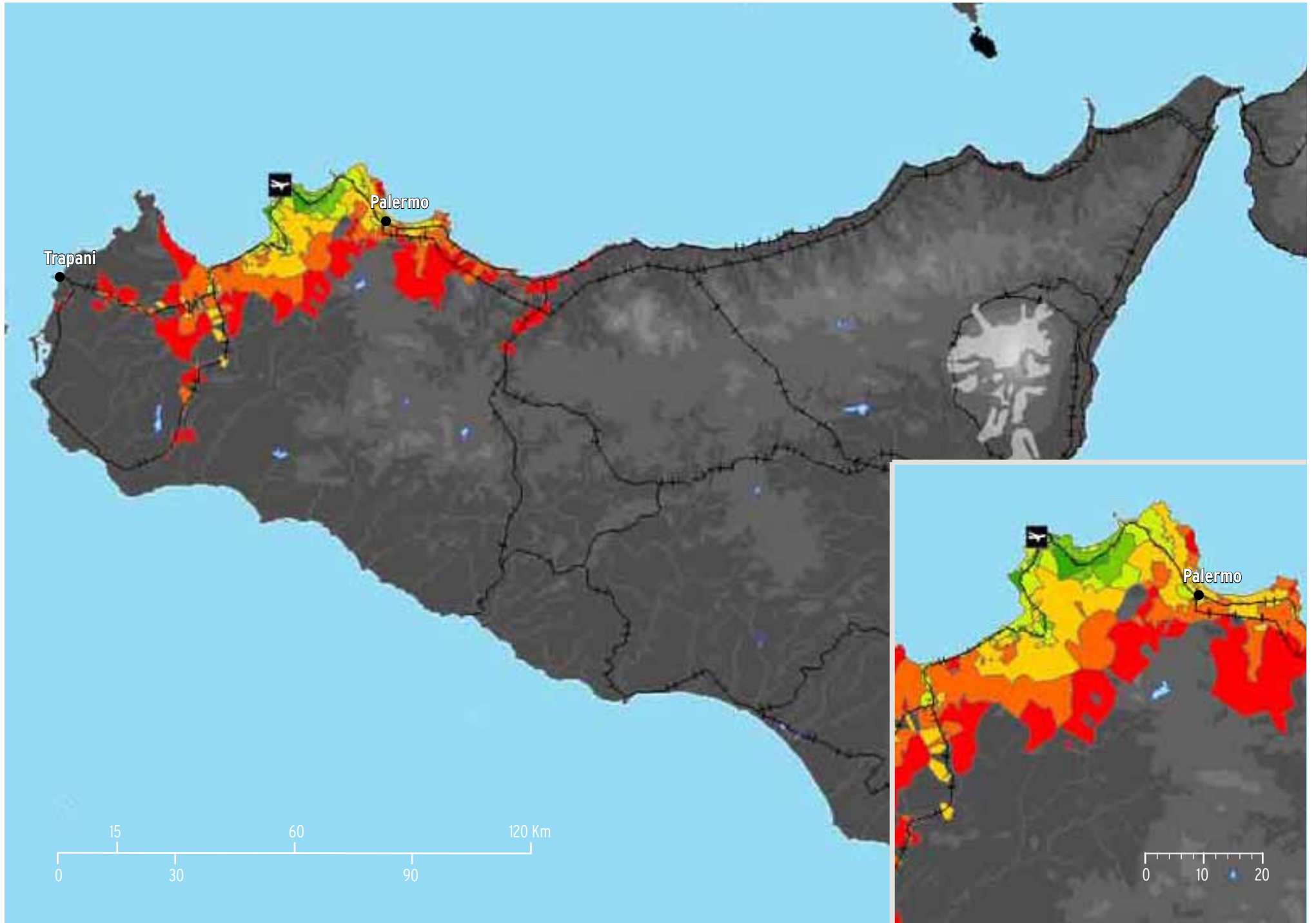
L'aeroporto di Palermo è in grado di servire un'utenza di circa 1.550.000 residenti, i quali possono raggiungere l'aerostazione in meno di 90'.

Nello specifico, la prima macro-fascia di isocrone (0-30') è in grado di servire circa 170.000 residenti (11% del totale) e 30.500 addetti (8% del totale), la seconda (30'-60') circa 1.000.000 residenti (pari al 67%) e 270.000 addetti (pari al 72%), mentre la terza (60'-90') circa 350.000 (pari al 22%) e 75.000 addetti (pari al 20%) (dato ISTAT 2008 per la popolazione residente e dato ISTAT 2001 per gli addetti).

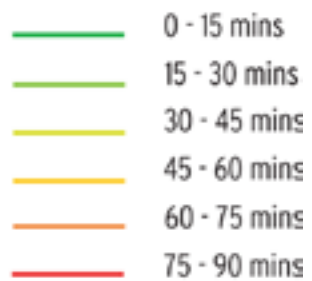
Contrariamente ai dati sopra esposti, la prima macro-fascia ricopre solo 500 kmq (8% rispetto al totale), mentre la seconda si estende su una superficie di 2.600 kmq (pari al 44%) e la terza su un'area pari a 2.900 kmq (pari al 48%).



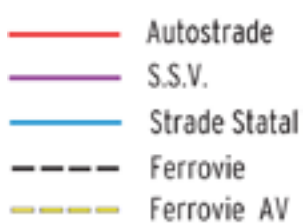
## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



### LEGENDA ISOCRONE



### LEGENDA RETI



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



### Modalità ferro

L'accessibilità isocrona del sistema ferroviario relativa all'aeroporto di Punta Raisi a Palermo è fortemente determinata dalla presenza della stazione all'interno dell'edificio aeroportuale. Tale caratteristica permette una netta riduzione dei tempi di interscambio per i viaggiatori diretti verso l'aeroporto.

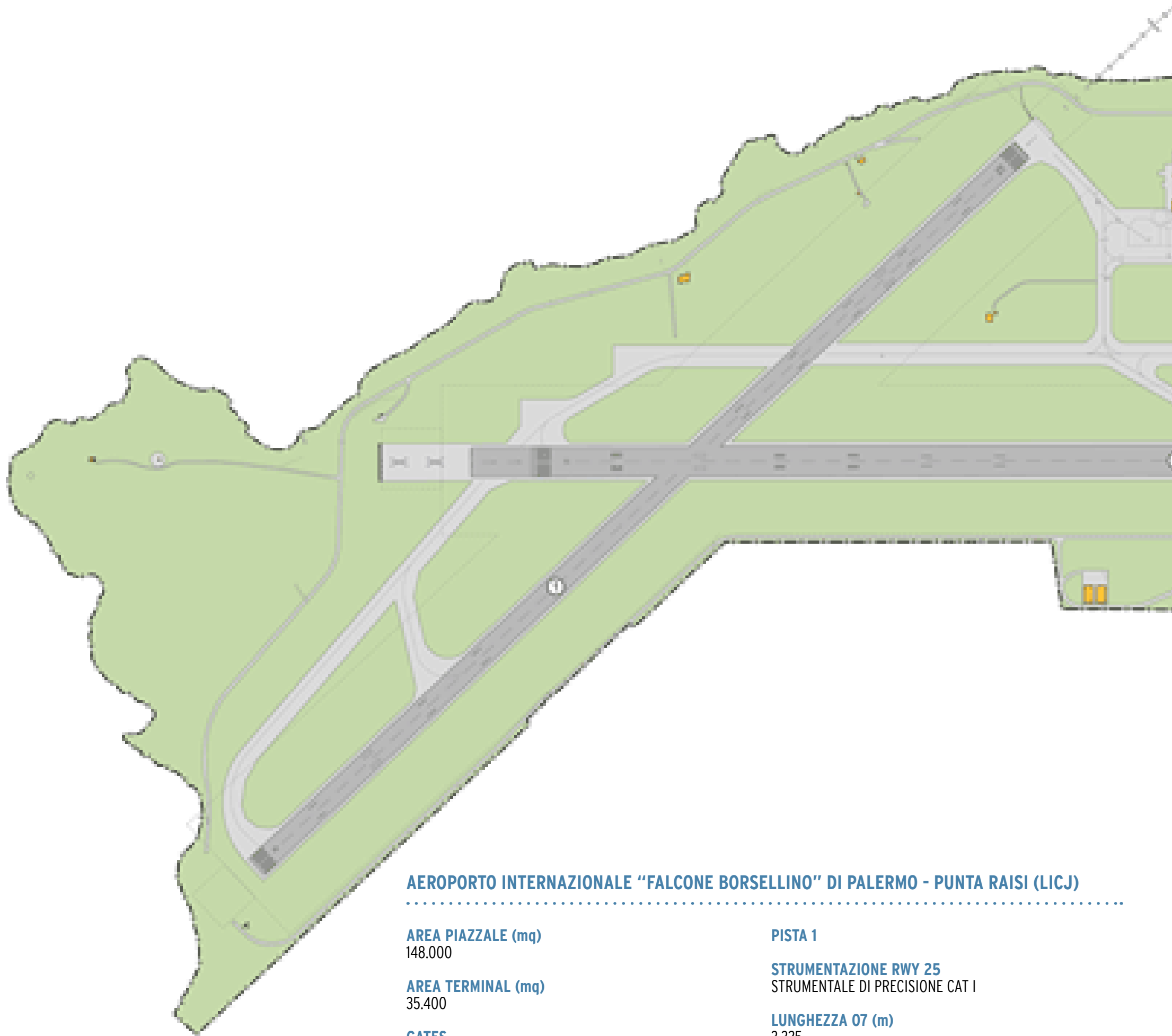
Data la posizione dell'aeroporto, decentrato lungo la costa rispetto al territorio comunale, tramite ferrovia è possibile raggiungere, in 30', la città di Palermo stessa ed il Comune di Partinico in direzione Sud.

Il limite estremo dei 90' lambisce, invece, i Comuni di Cefalù ad Est, Castelvetrano a Sud e di Trapani ed Ovest. Questa configurazione si riflette nella distribuzione dei tempi di accesso: circa 100.000 abitanti (pari all'8% del totale riferito ai 90') possono raggiungere l'aeroporto in meno di 30', quasi 860.000 residenti (pari al 67%) impiegano un tempo compreso tra i 30' e i 60' e circa 320.000 (pari al 25%) in un tempo variabile tra i 60' e i 90' (dati popolazione ISTAT 2008).

Relativamente agli addetti, si ha che quasi 20.000 (pari al 6%) risultano essere compresi nella macro-fascia 0-30', circa 200.000 (pari al 72%) nella macro-fascia 30'-60' e circa 60.000 (pari al 22%) nella macro-fascia 60'-90' (dato ISTAT 2001).

Le superfici territoriali riferite ai comuni interessati dalle 3 macro-fasce risultano essere pari a circa 260 kmq (equivalente al 9%) per la prima, a circa 600 kmq (pari al 22%) per la seconda ed a circa 1.900 kmq (pari al 69%) per la terza.

## SI.2.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO INTERNAZIONALE "FALCONE BORSELLINO" DI PALERMO - PUNTA RAISI (LICJ)

**AREA PIAZZALE (mq)**  
148.000

**AREA TERMINAL (mq)**  
35.400

**GATES**  
16

**STAND TOTALI**  
30

**LOADING BRIDGE**  
9

**STAND AVIAZIONE GENERALE**  
--

**PARCHEGGI**  
1364

**PISTA 1**

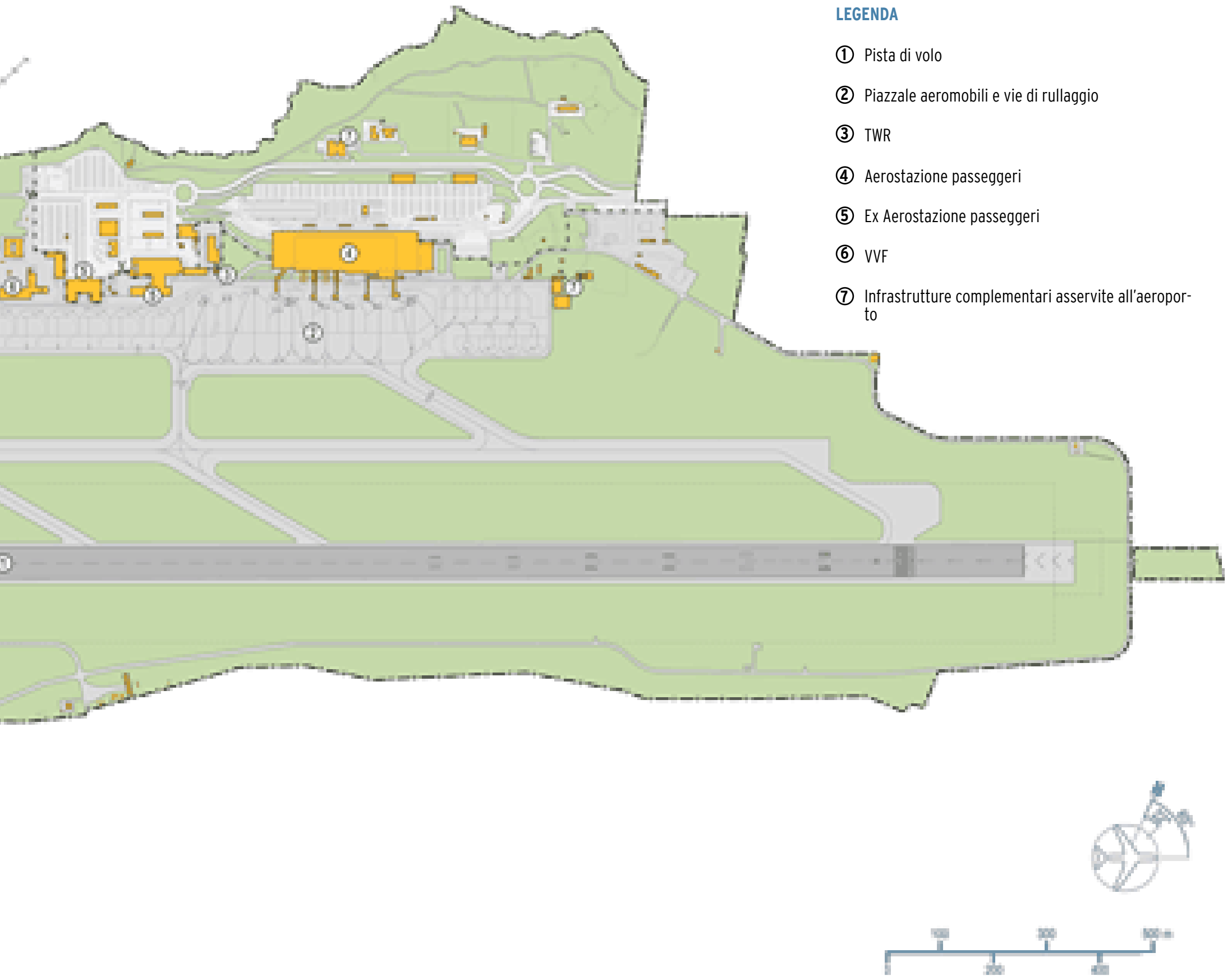
**STRUMENTAZIONE RWY 25**  
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

**LUNGHEZZA 07 (m)**  
3.325

**LUNGHEZZA 25 (m)**  
3.325

**LARGHEZZA (m)**  
60





**LEGENDA**

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

*Stato attuale dell'aeroporto*

**PISTA 2**

**STRUMENTAZIONE RWY 20**  
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

**LUNGHEZZA 02 (m)**  
2.070

**LUNGHEZZA 20 (m)**  
2.070

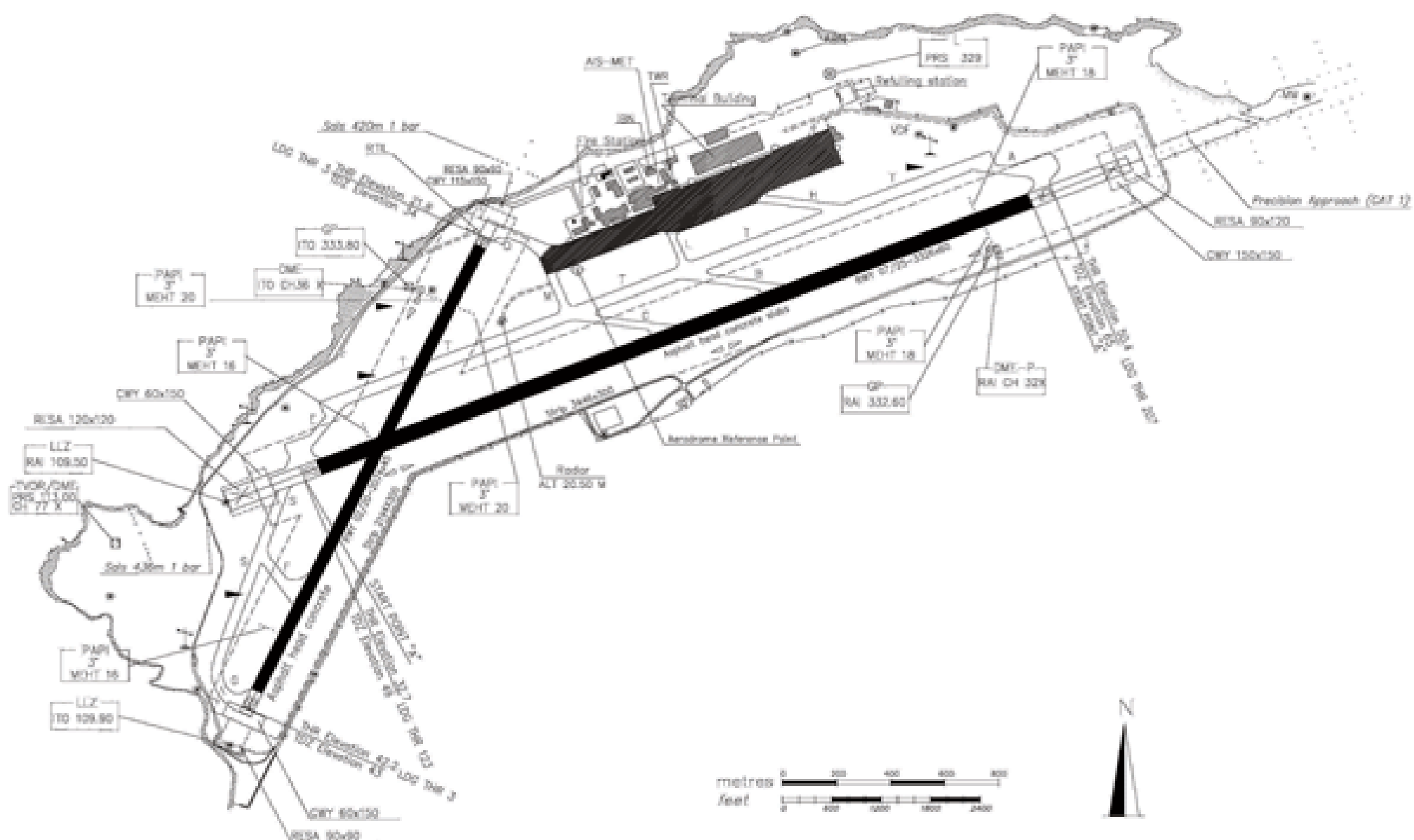
**LARGHEZZA (m)**  
45

PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 07	3326	3476	3326	3203
RWY 25	3326	3386	3326	3119

PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 02	2074	2189	2074	2071
RWY 20	2074	2134	2074	2071

Tab.SI.2.4.1 *Caratteristiche delle piste*

## SI.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	m.s.l.m.m	
1.4.1.1	Pista 1	07	38°10'29.10"N 013°05'16.14"E	065°	3326	3476	3326	3203	-	150 x 150	90 x 120	3446 x 300	60	9.97	PCN 78/F/A/X/T testate in cls
		25	38°11'07.19"N 013°07'09.40"E	265°	3326	3386	3326	3119	-	60 x 150	120 x 120	3447 x 300	60	15.36	
1.4.1.2	Pista 2	02	38°09'58.57"N 013°05'08.50"E	022°	2074	2189	2074	2071	-	115 x 150	90 x 90	2194 x 300	45	12.86	PCN 88/F/A/X/T testate in cls
		20	38°10'59.91"N 013°05'42.93"E	202°	2074	2134	2074	2071	-	60 x 150	90 x 90	2195 x 300	45	6.64	

Tab.SI.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.	
1.4.3.1	Apron 100	148000	PCN 119 R/A/X/T concrete	101	SM	767	-	
				102 103 104 105 106 107	SM	maxWS 25m	-	
1.4.3.2	Apron 200			PCN 119 R/A/X/T concrete	201	PB	maxWS 30m	-
					202	PB	747/777	-
					203 205	PB	MD80/737/ A320	-
					204	PB	747	-
					206 207	PB	MD81/737/ A320	-
					208	PB	A300/757/767/ 747	-
					209 213	PB	MD80	-
					210	PB	757/737/ A320	-
					211	PB	767/737/ MD80	-
1.4.3.3	Apron 300			PCN 119 R/A/X/T concrete	212 215	PB	A300/737/ A320	-
					214	PB	A300/A330/76 7/747	-
					303 305	PB	maxWS 29m	-
					307	PB	maxWS 30m	-
					302	PB	maxWS 35m	-
			304 306 308	SM	maxWS 23m	-		
			301	PB	maxWS 32m	-		

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	Main T	45	PCN 76 F/A/X/T	-
1.4.4.2	A	30	PCN 105 R/A/X/T conc	-
1.4.4.3	B	30	PCN 68 F/A/X/T	-
1.4.4.4	C	30	PCN 63 F/A/X/T	-
1.4.4.5	D	23	PCN 120 F/A/X/T	-
1.4.4.6	E	30	PCN 112 R/A/X/T conc	-
1.4.4.7	F	30	PCN 67 F/A/X/T	-
1.4.4.8	G	30	PCN 53 F/A/X/T	-
1.4.4.9	H	30	PCN 66 F/A/X/T	-
1.4.4.10	L	30	PCN 72 F/A/X/T	-
1.4.4.11	M	30	PCN 78 F/A/X/T	-
1.4.4.12	S	30	PCN 57 F/A/X/T	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	DME	ITO
1.4.5.2	ILS RWY 25 LOC CAT I	RAI
1.4.5.3	GP	-
1.4.5.4	ILS RWY 20 LOC CAT I	ITO
1.4.5.5	VOR/DME	PAL
1.4.5.6	NDB	PAL, TRP
1.4.5.7	TVOR/DME	PRS
1.4.5.8	L	PRS
1.4.5.9	DME-P	RAI
1.4.5.10	VORTAC	TRP

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	Capacità Operativa Piazzali: 20 Mov/h Capacità Operativa Piste: 45 Mov/h



Procedura di atterraggio strumentale di precisione

## Piste e aree di sicurezza

Il sistema airside è composto da due piste incidenti, di cui la principale 07-25 ha dimensioni 3326x60m e la secondaria 02-20 ha dimensioni 2074x45m. Entrambe le piste sono pavimentate in conglomerato bituminoso con testate in rigido.

Entrambe le piste sono equipaggiate per avvicinamenti strumentali di precisione CAT I, in particolare la principale su testata 25 e la secondaria su testata 20. La maggior parte degli avvicinamenti effettuati su pista secondaria avvengono su testata 20 per problematiche legate all'inquinamento acustico.

Apron e aerostazione sono ubicati a Nord della pista principale in posizione centrale rispetto ad essa e prossimi alla testata 20 della pista secondaria. La pista principale è percorsa parallelamente dalla main taxiway T, che incrocia anche la pista secondaria, in corrispondenza dell'attraversamento c'è una holding position a protezione e controllo degli attraversamenti di pista.

A Sud dell'infrastruttura il Monte Pellegrino fora le superfici di limitazione ostacoli, in particolare l'orizzontale interna e la conica. Il circuito di traffico per pista 02-20 è previsto ad Ovest della pista e comunque sempre a Nord dell'aeroporto qualunque sia la pista in uso.

## Piazzale aeromobili

L'Apron può ospitare tra 21 e 25 aeromobili a seconda della presenza o meno di aerei wide-body con alcune piazzole in sovrapposizione per gli aeromobili di classe maggiore. Ha una superficie di circa 148000mq ed è suddiviso in tre zone denominate Apron 100, Apron 200 e 300 con gli stand sul fronte dell'aerostazione che movimentano in push e sono serviti da loading bridge.

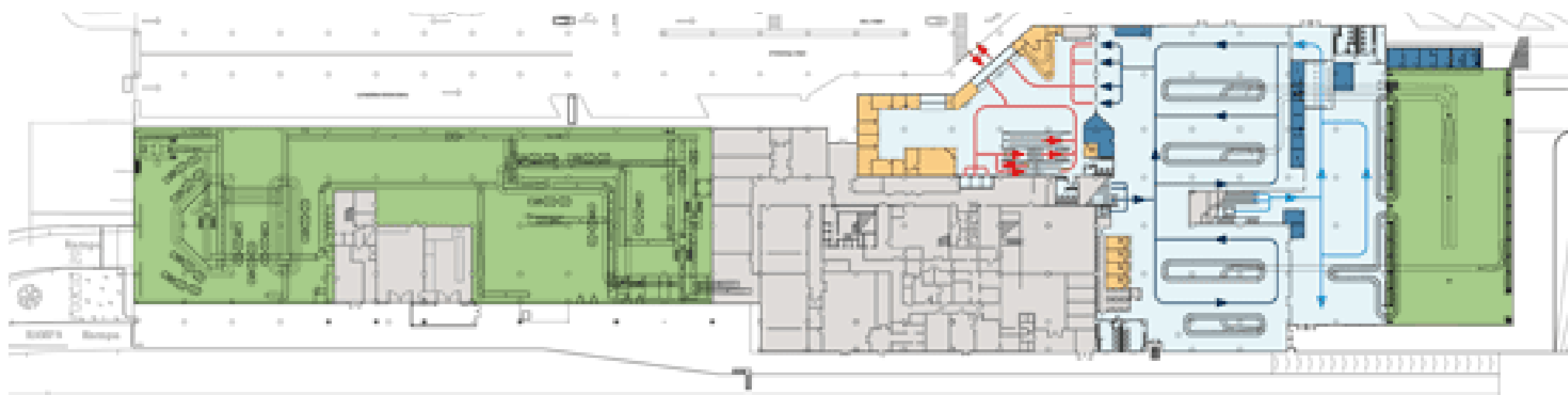
## Vie di rullaggio

Il sistema di rullaggio si compone di due taxiway parallele alle piste di volo, per la pista secondaria questa è solo parziale e raggiunge la sola testata 02. Il sistema è basato, per la pista principale, su due raccordi intermedi e sui raccordi di fine pista, mentre per la secondaria sono disponibili uscite in testata oltre al raccordo intermedio F. Tutte le vie di rullaggio hanno una larghezza minima della pavimentazione portante di 30 m.

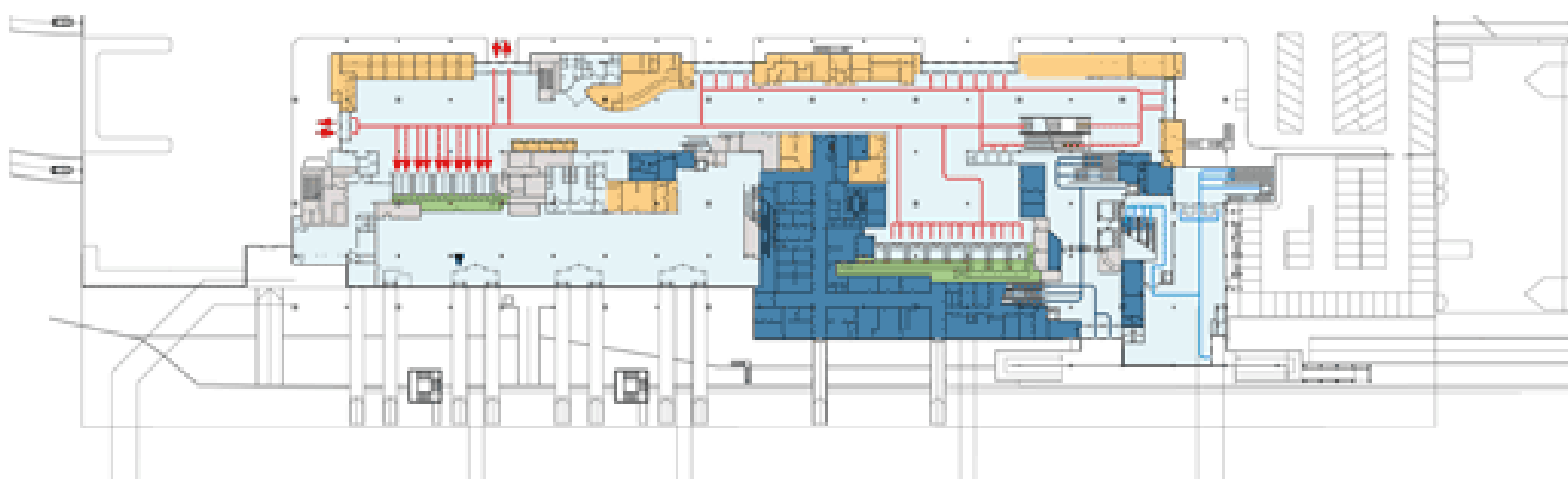
Tab.SI.2.5.2 Dati infrastrutture airside

# SI.2.6 Terminal passeggeri

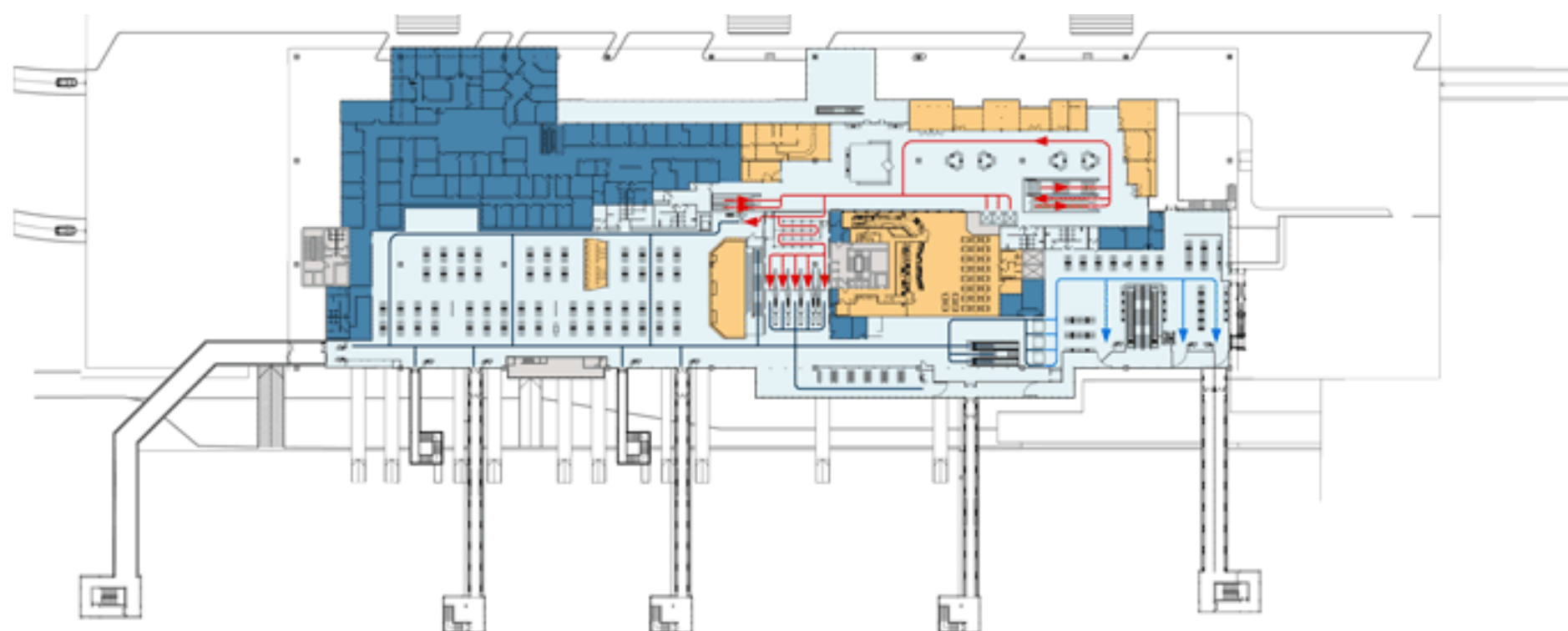
## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra



Sistemi funzionali, Pianta piano primo






Sistemi funzionali, Pianta piano secondo

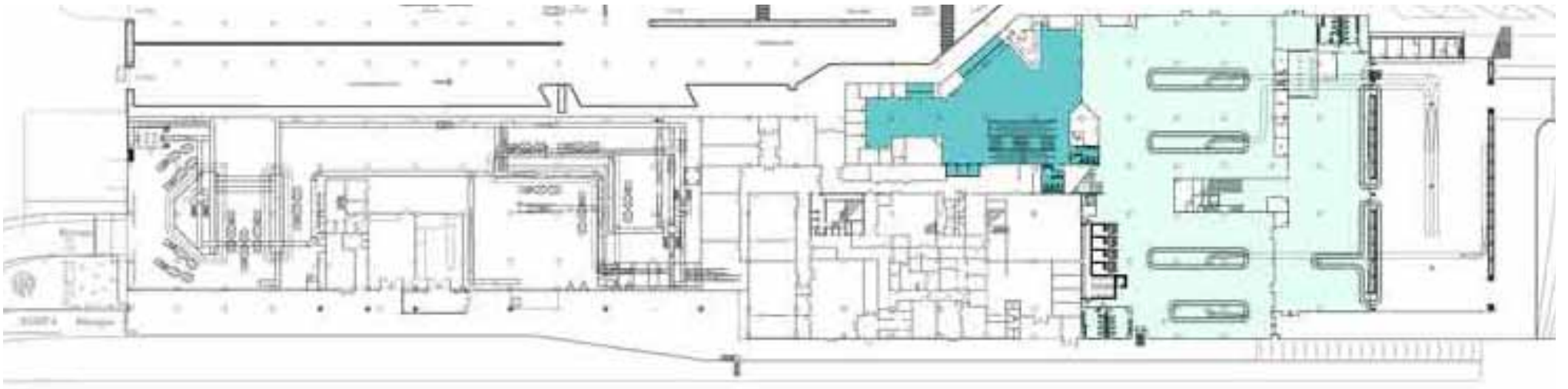
## SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	17725
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	2585
Bhs, trattamento bagagli	mq	6070
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	4180
Spazi tecnici ,impianti	mq	4850

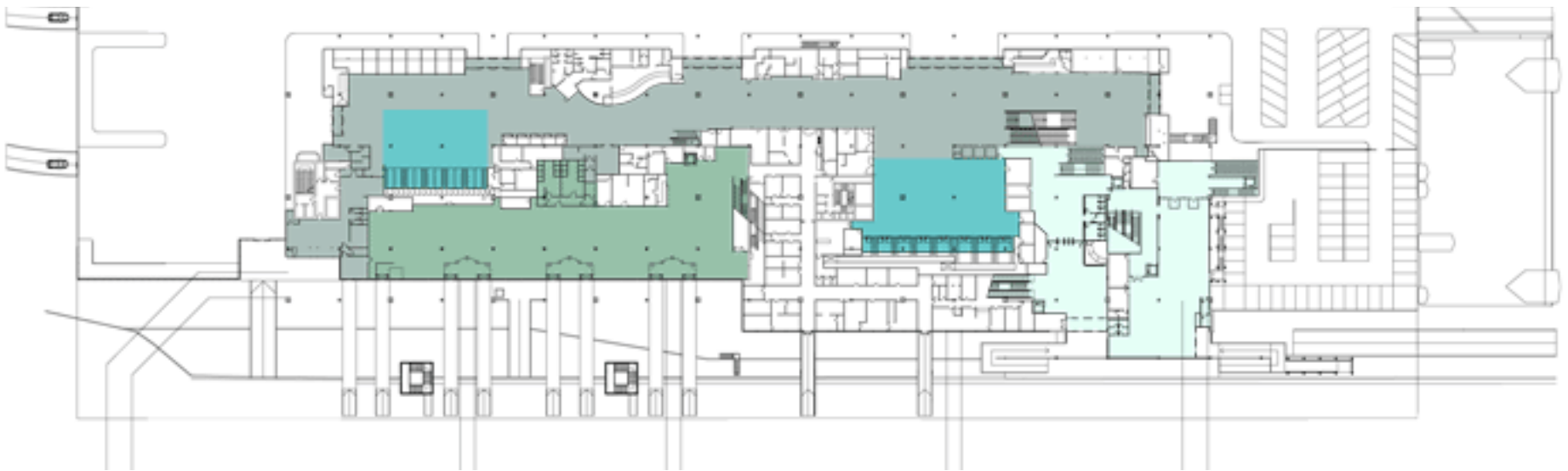
## LEGENDA

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

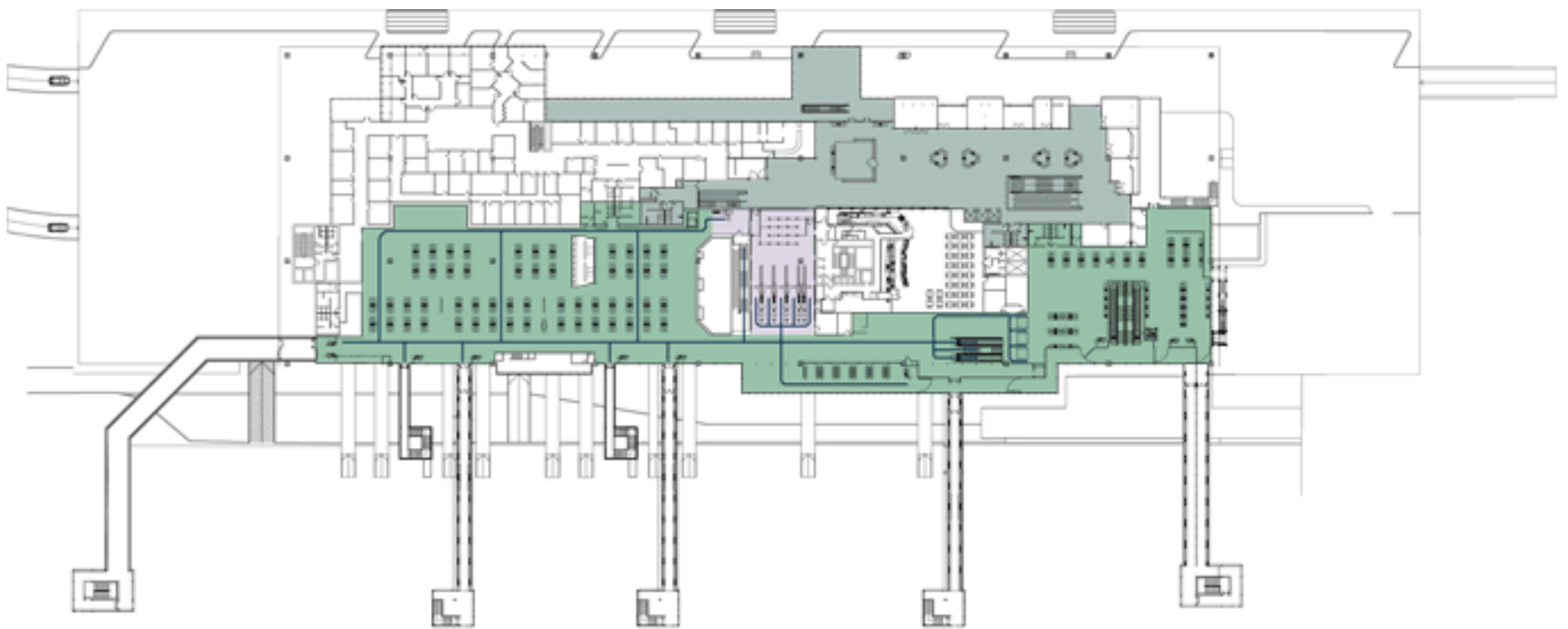
## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



*Sottosistemi, Pianta piano terra*



*Sottosistemi, Pianta piano primo*



*Sottosistemi, Pianta piano secondo*

## SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	4430
Area Check-in	mq	900
Area Varchi di Sicurezza	mq	375
Sale imbarco	mq	5425
Hall arrivi	mq	980
Sale riconsegna bagagli	mq	5345



## LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

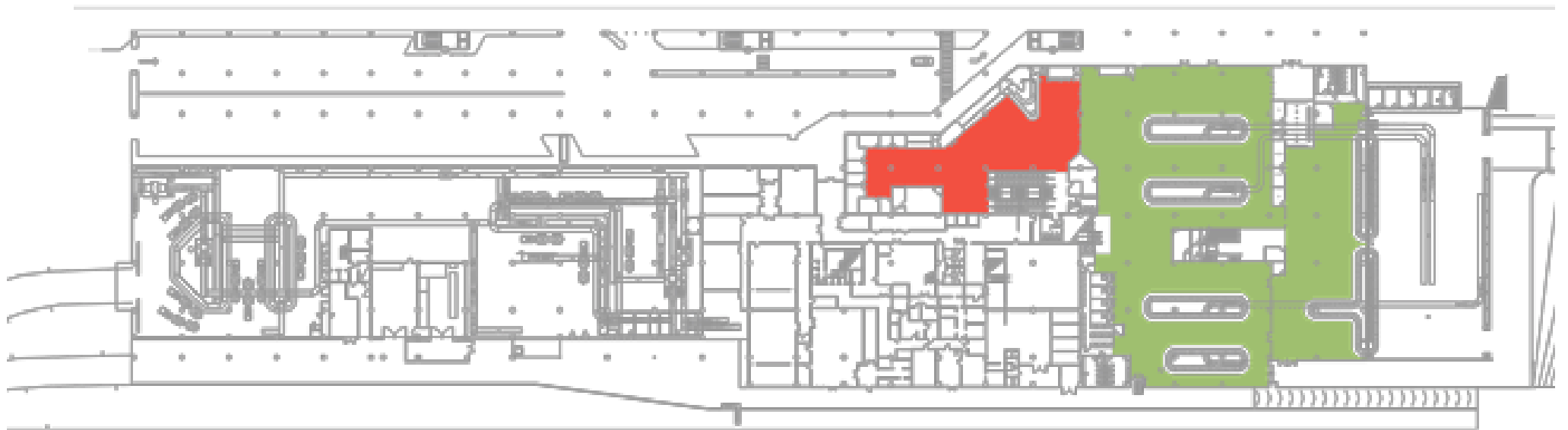
### LEGENDA

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

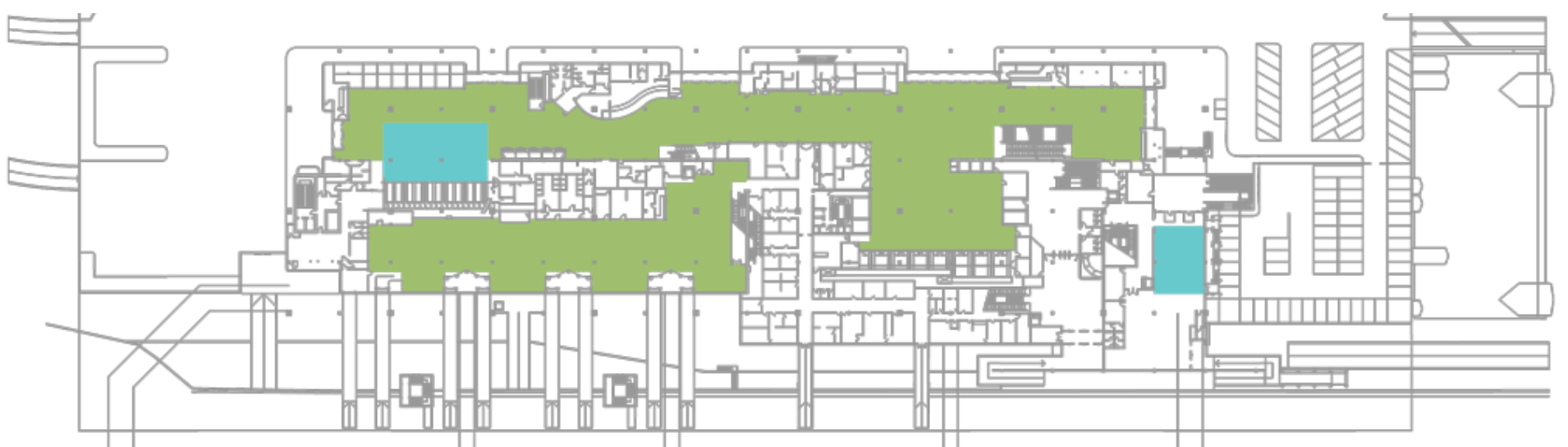
1_Hall partenze	mq fabbisogno	876
	mq presenti	2935
	mq differenza	2059
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	581
	mq presenti	700
	mq differenza	119
	n° check-in fabbisogno	28
	n° check-in presenti	25
3_Controlli di sicurezza	n° differenza	-3
	mq accodamento fabbisogno	27
	mq presenti	125
	mq differenza	98
	n° varchi fabbisogno	6
4_Controllo passaporti OUT	n° presenti	6
	n° differenza	0
	mq accodamento fabbisogno	129
	mq presenti	120
	mq differenza	-9
5_Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° postazioni fabbisogno	6
	n° presenti	4
	n° differenza	-2
	mq fabbisogno	1402
	mq presenti	4145
A_Sala imbarchi Schengen	mq differenza	2743
	n° gates fabbisogno	10
	n° presenti	16
	n° differenza	6
	mq fabbisogno	1402
B_Sala imbarchi extra Schengen	mq presenti	3480
	mq differenza	2078
	n° gates fabbisogno	6
	n° presenti	13
	n° differenza	7
6_Controllo passaporti IN	mq fabbisogno	561
	mq presenti	665
	mq differenza	104
	n° gates fabbisogno	4
	n° presenti	3
7_Ritiro bagagli	n° differenza	-1
	mq accodamento fabbisogno	129
	mq presenti	140
	mq differenza	11
	n° postazioni fabbisogno	9
8_Hall arrivi	n° presenti	4
	n° differenza	-5
	mq fabbisogno	941
	mq presenti	2650
	mq differenza	1709
8_Hall arrivi	n° nastri fabbisogno	2
	n° presenti	6
	n° differenza	4
	mq fabbisogno	1315
8_Hall arrivi	mq presenti	675
	mq differenza	-640

### SUPERFICI TOTALI

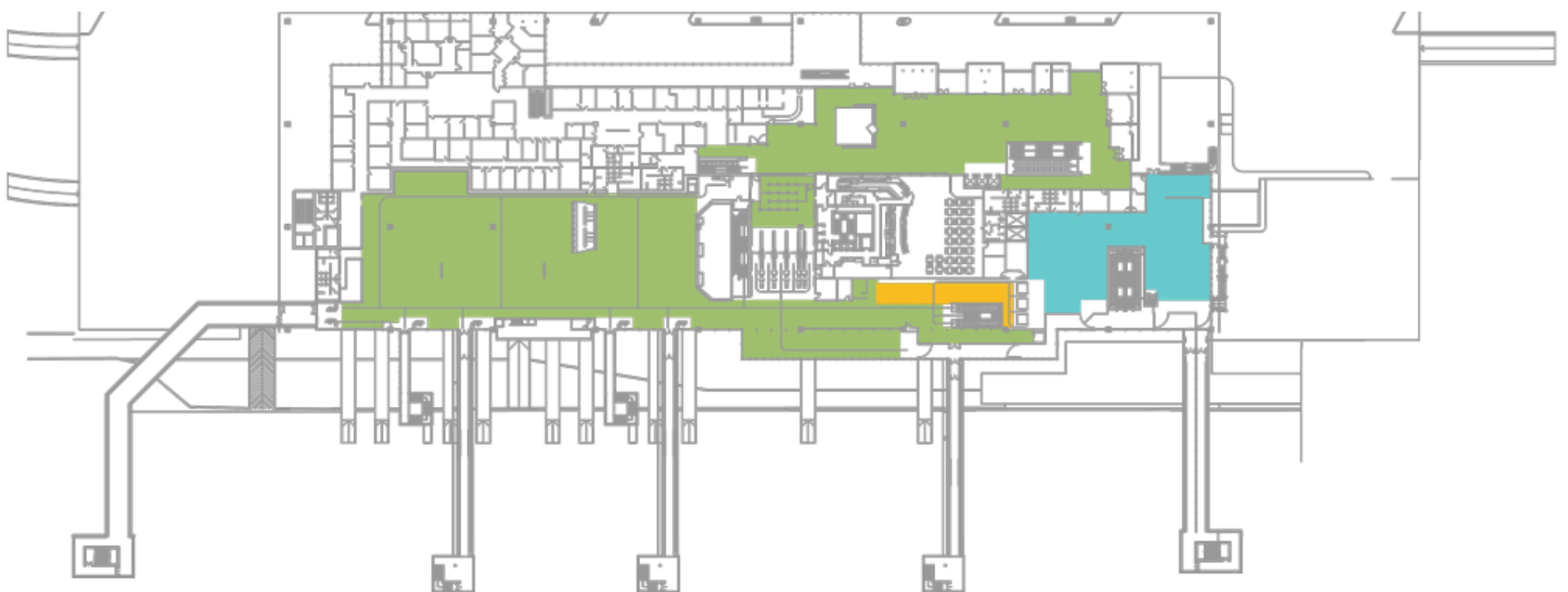
Piano terra	mq	15500
Piano primo	mq	9450
Piano secondo	mq	10450
Totale	mq	35400



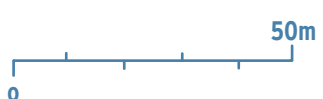
*Livello di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra*



*Livello di servizio aree passeggeri, Pianta piano primo*



*Livello di servizio aree passeggeri, Pianta piano secondo*



## SI.2.7 Traffico commerciale 2000-2008

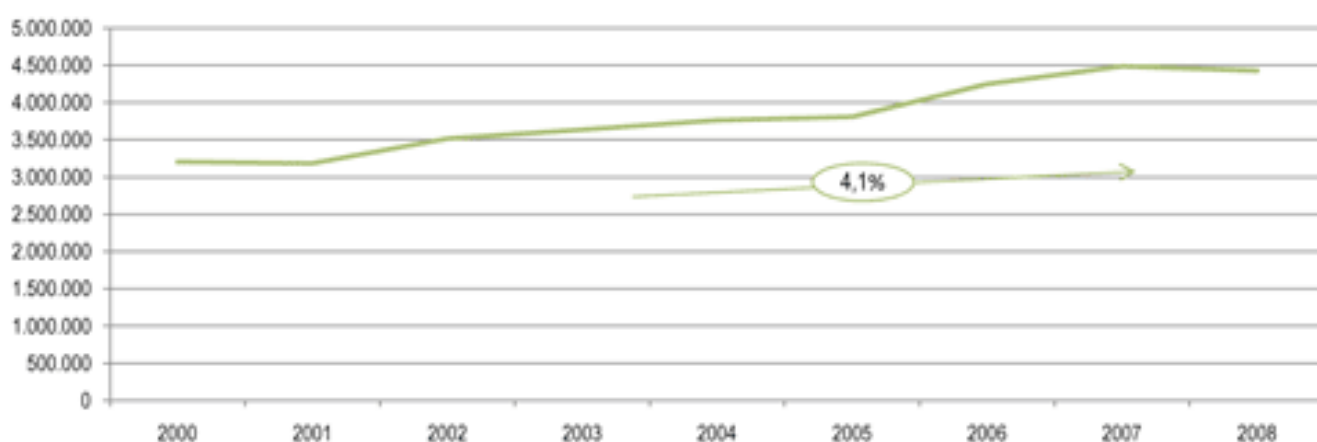
### Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri movimentato dall'aeroporto di Palermo ha registrato una crescita tra il 2000 al 2008 (Cagr +4,1%), raggiungendo quota 4,4 milioni l'ultimo anno. Il sensibile incremento registrato nel 2006 (+11,5%) è derivante dall'aumento del traffico operato da Wind Jet (il cui traffico è cresciuto del 45%) e da Meridiana e dal consolidamento del traffico Air One, con un aumento dei passeggeri principalmente nei collegamenti verso Milano Malpensa e Linate, Roma, Firenze e Verona. L'aeroporto di Palermo ha mantenuto una prevalente vocazione nazionale, anche se si è avuta una buona crescita di traffico internazionale (Cagr +7,1%), per collegamenti verso il Centro-Nord Europa. Il calo del 2008 è ascrivibile esclusivamente al traffico internazionale per la contrazione delle frequenze dei collegamenti low cost (Ryanair, Tui Fly) verso destinazioni internazionali.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 4.352.778 con una diminuzione del 1,6% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

Anno	PAX	Δ%
2000	3.200.858	
2001	3.185.860	-0,5%
2002	3.517.491	10,4%
2003	3.632.947	3,3%
2004	3.759.058	3,5%
2005	3.809.637	1,3%
2006	4.247.660	11,5%
2007	4.489.940	5,7%
2008	4.429.312	-1,4%

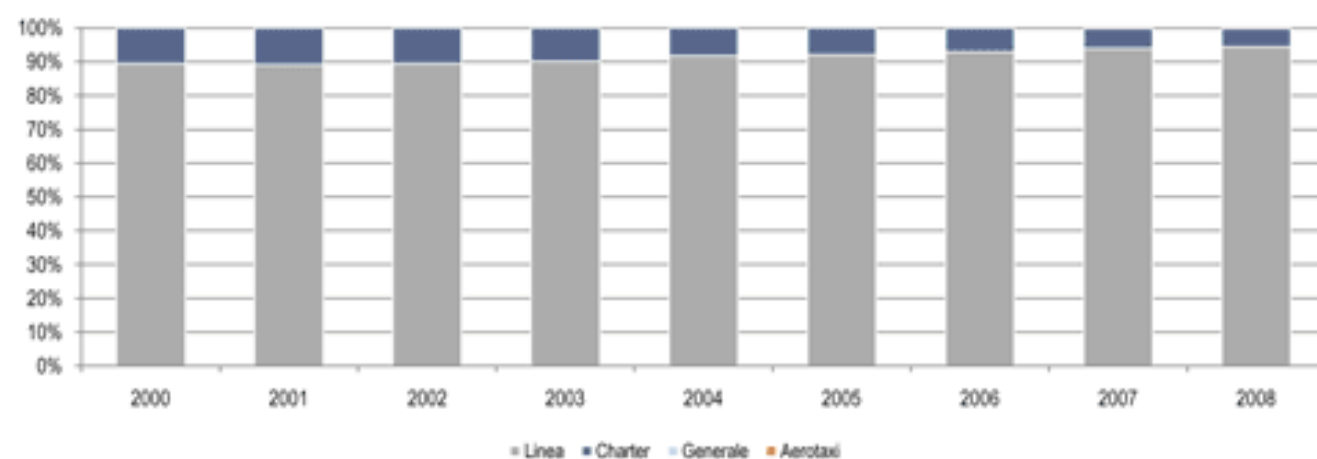
CAGR	4,1%
------	------



Tab.SI.2.7.1 Passeggeri 2000-2008

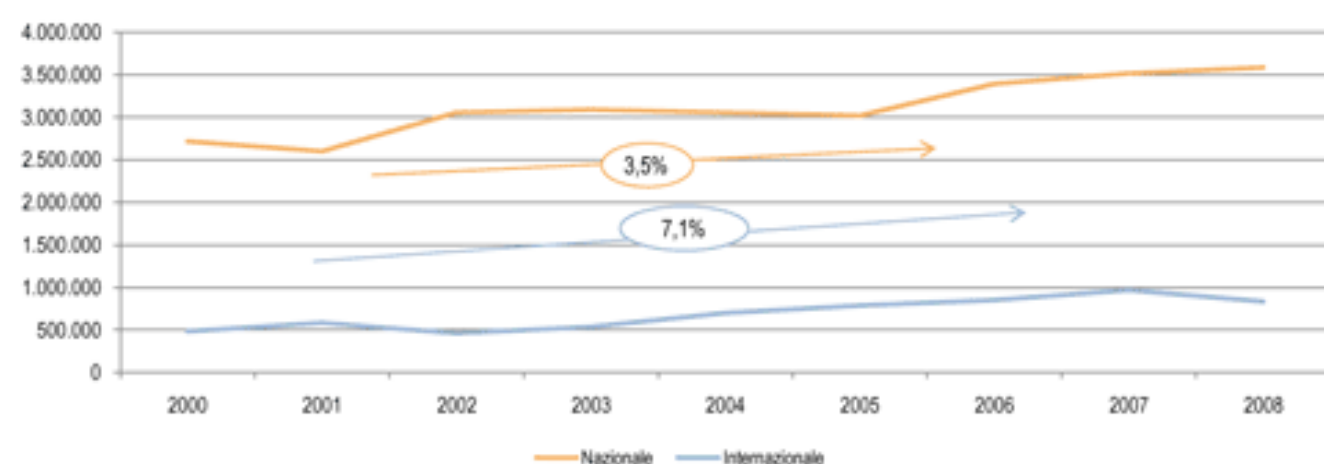
I passeggeri trasportati da voli charter si sono quasi dimezzati negli anni (10,6% nel 2000, 5,5% sul 2008), a favore del traffico di linea.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	89,4%	10,6%	0,0%	0,0%	100,0%
2001	89,1%	10,9%	0,0%	0,0%	100,0%
2002	89,4%	10,6%	0,0%	0,0%	100,0%
2003	90,1%	9,8%	0,0%	0,0%	100,0%
2004	91,8%	8,2%	0,0%	0,0%	100,0%
2005	92,0%	7,9%	0,0%	0,0%	100,0%
2006	93,0%	6,9%	0,1%	0,0%	100,0%
2007	94,0%	5,9%	0,1%	0,1%	100,0%
2008	94,4%	5,5%	0,1%	0,1%	100,0%



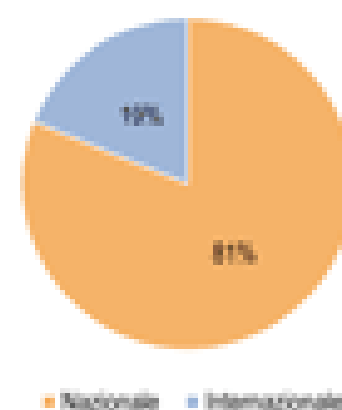
Tab.SI.2.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	2.717.091		2000	482.660	
2001	2.602.476	-4,2%	2001	582.211	20,6%
2002	3.056.166	17,4%	2002	459.588	-21,1%
2003	3.091.823	1,2%	2003	539.317	17,3%
2004	3.055.347	-1,2%	2004	701.249	30,0%
2005	3.021.728	-1,1%	2005	786.237	12,1%
2006	3.394.135	12,3%	2006	850.244	8,1%
2007	3.515.856	3,6%	2007	968.102	13,9%
2008	3.585.938	2,0%	2008	836.122	-13,6%
CAGR	3,5%		CAGR	7,1%	



Tab.SI.2.7.3 Passeggeri 2000-2008

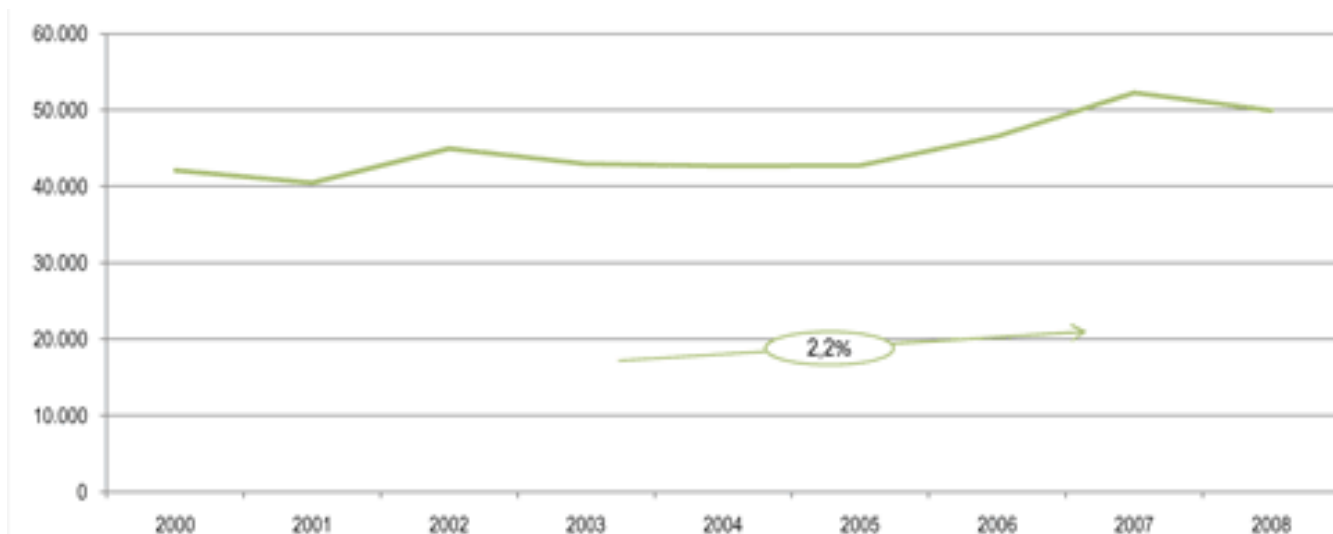
Per quel che riguarda i voli di linea e charter, l'aeroporto è sostanzialmente sbilanciato verso il traffico nazionale, con una percentuale dell' 81% sul totale.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

Il traffico nazionale in termini di passeggeri è cresciuto in media del 3,5% annuo, raggiungendo quota 3,5 milioni nel 2008. La crescita ha subito dei brevi rallentamenti nel 2001 (-4,2%), 2004 (-1,2%) e 2005 (-1,1%) e degli incrementi sostanziosi nel 2002 (+17,4%) e nel 2006 (+12,3%). Il traffico internazionale è quasi raddoppiato nel 2000/2008, raggiungendo quasi il milione di passeggeri nel 2007 ma subendo una flessione nel 2008 (-13,6%).

Anno	MOV	Δ%
2000	42.133	
2001	40.464	-4,0%
2002	44.955	11,1%
2003	42.959	-4,4%
2004	42.699	-0,6%
2005	42.751	0,1%
2006	46.560	8,9%
2007	52.295	12,3%
2008	49.961	-4,5%
CAGR	2,2%	



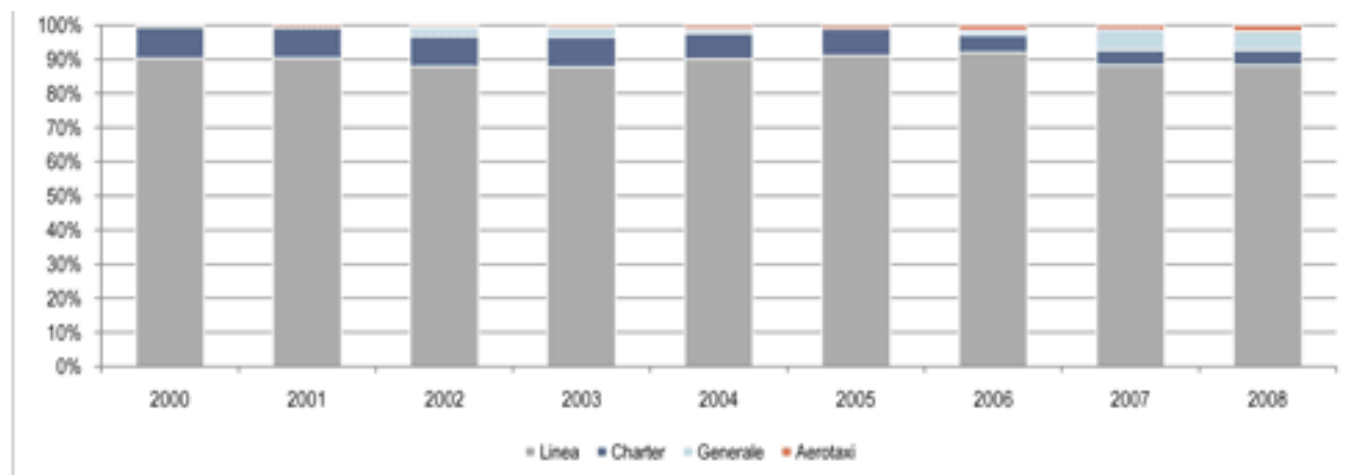
Tab.SI.2.7.4 Movimenti 2000-2008

## Movimenti

Il numero di movimenti è cresciuto del 2,2% annuo, raggiungendo quota 49,9 mila.

In termini di movimenti, l'aviazione generale non ha avuto un grande sviluppo, raggiungendo una buona quota soltanto nel 2007 e 2008. I voli charter hanno visto più che dimezzare il proprio peso nel periodo 2000-2008 (dall' 9,2% al 4,1%).

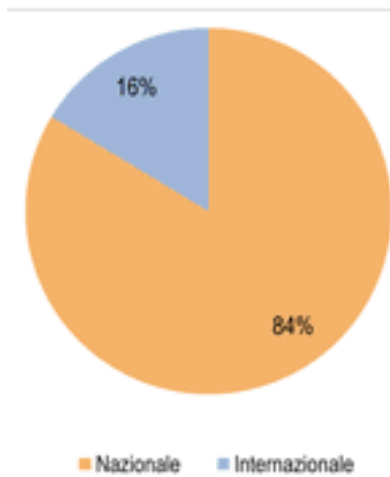
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	90,2%	9,2%	0,6%	0,0%	100,0%
2001	90,3%	8,7%	0,9%	0,0%	100,0%
2002	87,9%	8,7%	0,6%	2,8%	100,0%
2003	87,8%	8,7%	0,7%	2,8%	100,0%
2004	90,1%	7,4%	1,0%	1,5%	100,0%
2005	91,1%	7,9%	1,0%	0,0%	100,0%
2006	92,0%	5,1%	1,5%	1,4%	100,0%
2007	88,3%	4,3%	1,3%	6,1%	100,0%
2008	88,4%	4,1%	1,8%	5,7%	100,0%



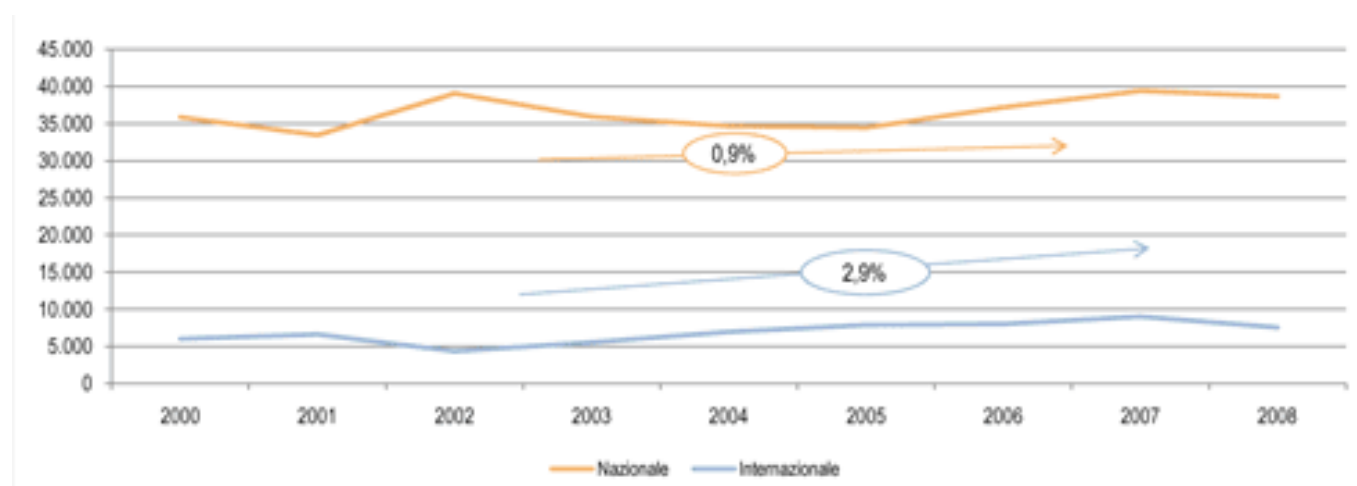
Tab.SI.2.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

Per quel che riguarda i voli di linea e charter, il numero di movimenti nazionali ha registrato un CAGR dell'0,9% con un picco importante di crescita percentuale del +16,7% nel 2002, raggiungendo quasi la quota di 40 mila movimenti annui nel 2008. Il numero di movimenti internazionali ha registrato una crescita maggiore, pari al 2,9% annuo.

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	35.860		2000	6.019	
2001	33.463	-6,7%	2001	6.632	10,2%
2002	39.059	16,7%	2002	4.365	-34,2%
2003	35.884	-8,1%	2003	5.554	27,2%
2004	34.660	-3,4%	2004	6.970	25,5%
2005	34.415	-0,7%	2005	7.890	13,2%
2006	37.187	8,1%	2006	8.005	1,5%
2007	39.411	6,0%	2007	9.017	12,6%
2008	38.648	-1,9%	2008	7.574	-16,0%
CAGR	0,9%		CAGR	2,9%	



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008



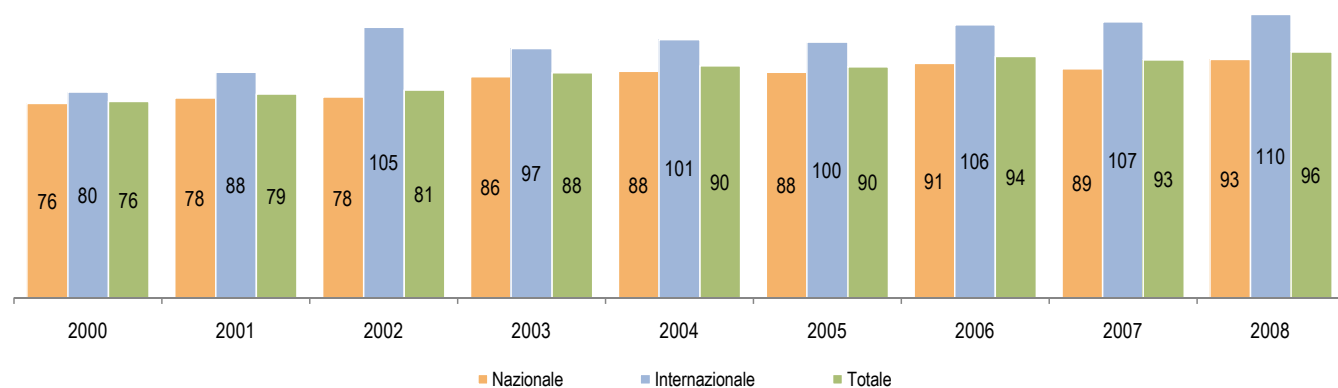
Tab.SI.2.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008



Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	76	80	76
2001	78	88	79
2002	78	105	81
2003	86	97	88
2004	88	101	90
2005	88	100	90
2006	91	106	94
2007	89	107	93
2008	93	110	96
CAGR	2,6%	4,1%	2,9%

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

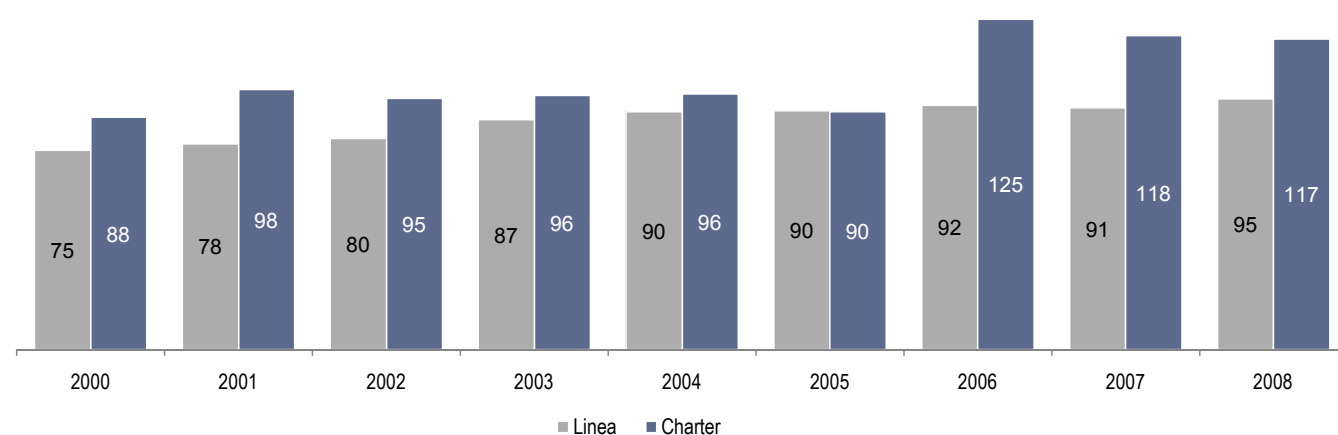
Il numero medio di passeggeri per volo è cresciuto in percentuale maggiore per il traffico internazionale, raggiungendo quota 110 nel 2008 con un CAGR del 4,1%.



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

Anno	LINEA	CHARTER
2000	75	88
2001	78	98
2002	80	95
2003	87	96
2004	90	96
2005	90	90
2006	92	125
2007	91	118
2008	95	117
CAGR	2,9%	3,7%

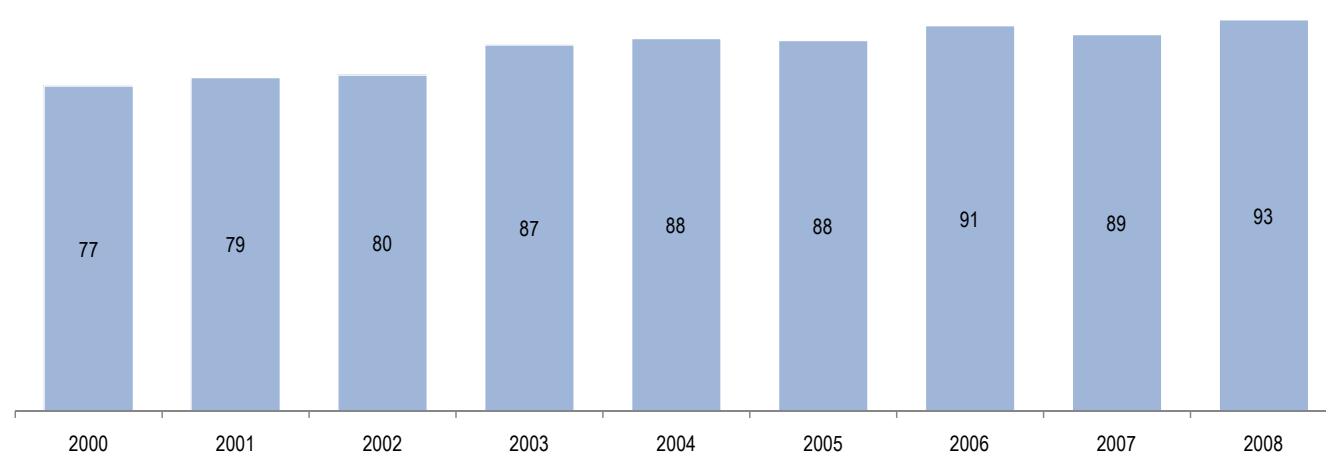
I passeggeri trasportati per volo dai charter hanno subito un importante incremento nel 2006, passando da 90 a 125, confermato nel 2008 in cui si è attestato a quota 117. Il traffico di linea registra un valore allineato alla quota nazionale.



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

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

Anno	LINEA Naz
2000	77
2001	79
2002	80
2003	87
2004	88
2005	88
2006	91
2007	89
2008	93
CAGR	2,3%

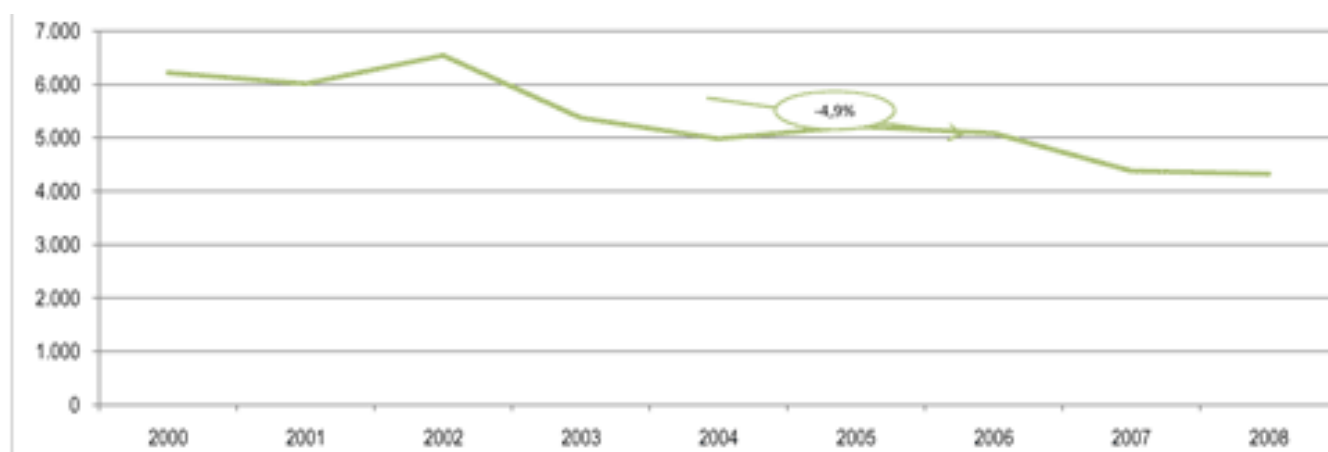


Tab.SI.2.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

### Traffico cargo

Il traffico cargo mostra una flessione, con un Cagr di -4,4%, passando da 6.216 tonnellate nel 2000 a 4.320 tonnellate nel 2008.

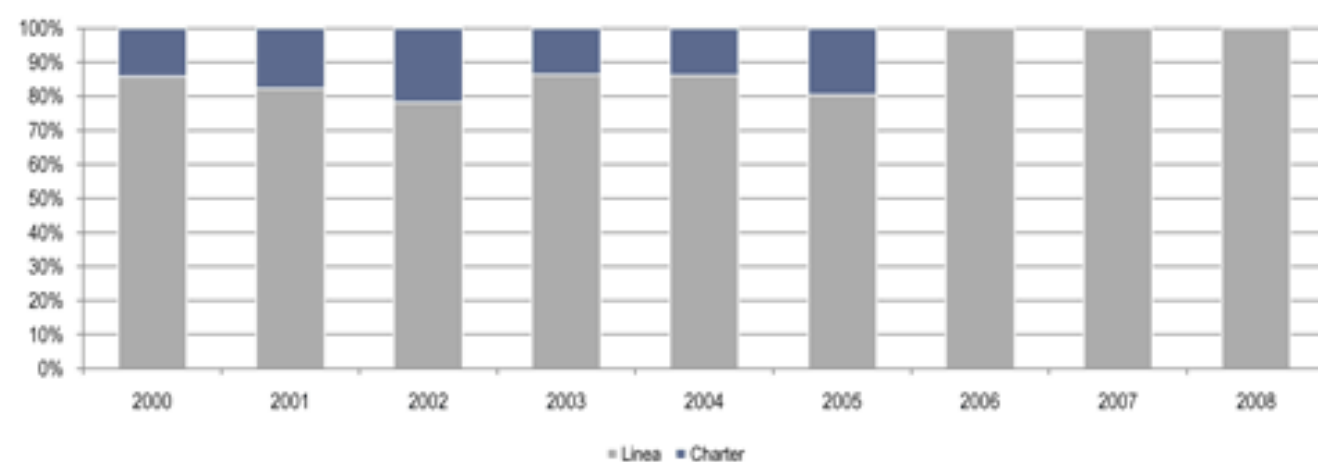
Anno	TONS	Δ%
2000	6.216	
2001	6.015	-3,2%
2002	6.547	8,8%
2003	5.371	-18,0%
2004	4.984	-7,2%
2005	5.216	4,7%
2006	5.085	-2,5%
2007	4.382	-13,8%
2008	4.320	-1,4%
CAGR	-4,4%	



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

Anno	Linea	Charter
2000	85,8%	14,2%
2001	82,4%	17,6%
2002	78,3%	21,7%
2003	86,4%	13,6%
2004	86,1%	13,9%
2005	80,5%	19,5%
2006	100,0%	0,0%
2007	100,0%	0,0%
2008	100,0%	0,0%

Il traffico cargo servito da voli charter ha rappresentato storicamente una buona percentuale del totale, registrando anche una quota pari al 21,7% nel 2002, per poi annullarsi completamente negli anni 2006, 2007 e 2008.

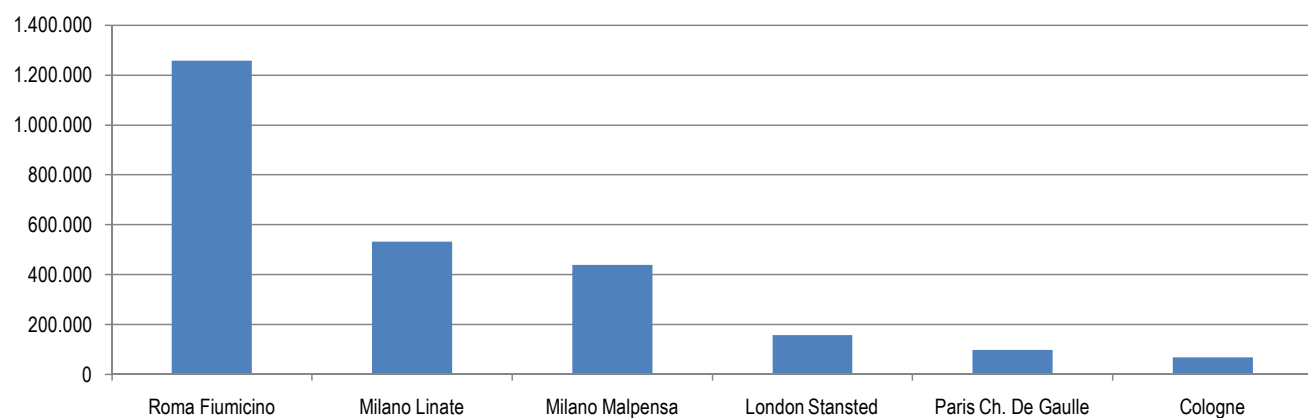


Tab.SI.2.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Italia	2.716.608	2.670.995	2.943.445	3.080.496	3.115.827	3.069.950	3.395.403	
Germania				38.602	96.896	198.700	224.805	
Gran Bretagna	1.397	439		94.087	175.935	184.751	187.443	

### Principali O-D

Le tratte maggiormente servite mettono in collegamento Palermo con l'Italia, con 3,4 milioni di passeggeri nel 2006, mentre la nazione estera maggiormente collegata è la Germania con 224 mila passeggeri seguita dalla Gran Bretagna con 187 mila.



Tab.SI.2.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

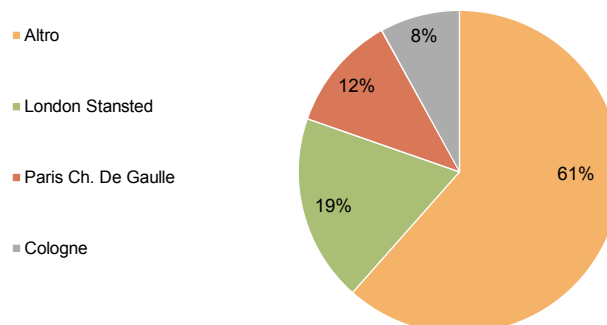
Analizzando la singola tratta, Londra registra nel 2008 quasi 160 mila passeggeri, seguita da Parigi con 97mila. La tratta con Londra ha avuto un importante sviluppo nel 2003/2004, per poi attestarsi sui 180.000 passeggeri e subire addirittura una flessione nel 2007 e 2008.



Le prime due tratte rappresentano il 31% del totale ma la voce più importante risulta essere "Altro", a testimonianza della varietà delle tratte internazionali.

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									514.575
London Stansted				77.541	170.969	178.176	181.119	168.821	157.279
Paris Ch. De Gaulle				63.948	99.642	82.599	107.713	107.397	97.152
Cologne					45.603	71.029		84.081	67.116

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.



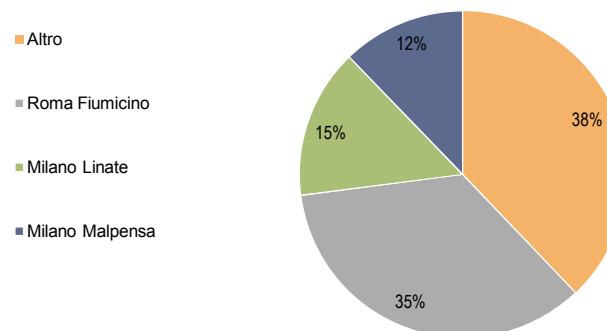
Tab.SI.2.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

Le tratte nazionali sono ben rappresentate dai collegamenti con Fiumicino (35%) e Linate (15%), che insieme a Malpensa (12%) rappresentano il 62% del



Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									1.358.017
Roma Fiumicino				1.129.059	1.147.196	1.107.783	1.174.595	1.169.826	1.258.482
Milano Linate				535.535	536.359	573.149	614.153	531.411	531.275
Milano Malpensa				320.766	260.347	258.588	370.531	450.886	438.164

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

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Linea</b>	Internazionale	178.540	279.066	115.953	204.689	401.674	493.897	563.232	712.061	601.581
			56,3%	-58,4%	76,5%	96,2%	23,0%	14,0%	26,4%	-15,5%
	Nazionale	2.681.576	2.558.645	3.027.677	3.069.844	3.048.448	3.011.954	3.386.280	3.506.716	3.577.739
			-4,6%	18,3%	1,4%	-0,7%	-1,2%	12,4%	3,6%	2,0%
<b>TOT</b>	<b>2.860.116</b>	<b>2.837.711</b>	<b>3.143.630</b>	<b>3.274.533</b>	<b>3.450.122</b>	<b>3.505.851</b>	<b>3.949.512</b>	<b>4.218.777</b>	<b>4.179.320</b>	
			-0,8%	10,8%	4,2%	5,4%	1,6%	12,7%	6,8%	-0,9%
<b>Charter</b>	Internazionale	304.120	303.145	343.635	334.628	299.575	292.340	287.012	256.041	234.541
			-0,3%	13,4%	-2,6%	-10,5%	-2,4%	-1,8%	-10,8%	-8,4%
	Nazionale	35.515	43.831	28.489	21.979	6.899	9.774	7.855	9.140	8.199
			23,4%	-35,0%	-22,9%	-68,6%	41,7%	-19,6%	16,4%	-10,3%
<b>TOT</b>	<b>339.635</b>	<b>346.976</b>	<b>372.124</b>	<b>356.607</b>	<b>306.474</b>	<b>302.114</b>	<b>294.867</b>	<b>265.181</b>	<b>242.740</b>	
			2,2%	7,2%	-4,2%	-14,1%	-1,4%	-2,4%	-10,1%	-8,5%
<b>Aerotaxi</b>	Internazionale	571	552	666	586	1.030	1.035	908	912	1.282
			-3,3%	20,7%	-12,0%	75,8%	0,5%	-12,3%	0,4%	40,6%
	Nazionale	536	621	440	559	659	637	1.268	1.494	1.525
			15,9%	-29,1%	27,0%	17,9%	-3,3%	99,1%	17,8%	2,1%
<b>TOT</b>	<b>1.107</b>	<b>1.173</b>	<b>1.106</b>	<b>1.145</b>	<b>1.689</b>	<b>1.672</b>	<b>2.176</b>	<b>2.406</b>	<b>2.807</b>	
			6,0%	-5,7%	3,5%	47,5%	-1,0%	30,1%	10,6%	16,7%
<b>Generale</b>	Internazionale			245	214	251				
					-12,7%	17,3%				
	Nazionale			386	448	522				
					16,1%	16,5%				
<b>TOT</b>			<b>631</b>	<b>662</b>	<b>773</b>		<b>1.105</b>	<b>3.576</b>	<b>4.445</b>	
				4,9%	16,8%			223,6%	24,3%	
<b>TOT</b>	Internazionale	483.231	582.763	460.499	540.117	702.530	787.272	851.152	969.014	837.404
			20,6%	-21,0%	17,3%	30,1%	12,1%	8,1%	13,8%	-13,6%
	Nazionale	2.717.627	2.603.097	3.056.992	3.092.830	3.056.528	3.022.365	3.395.403	3.517.350	3.587.463
			-4,2%	17,4%	1,2%	-1,2%	-1,1%	12,3%	3,6%	2,0%
<b>TOT</b>	<b>3.200.858</b>	<b>3.185.860</b>	<b>3.517.491</b>	<b>3.632.947</b>	<b>3.759.058</b>	<b>3.809.637</b>	<b>4.247.660</b>	<b>4.489.940</b>	<b>4.429.312</b>	
			-0,5%	10,4%	3,3%	3,5%	1,3%	11,5%	5,7%	-1,4%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Linea</b>	Internazionale	3.215	4.195	1498	2.344	3.930	4.666	5.736	6.884	5.592
			30,5%	-64,3%	56,5%	67,7%	18,7%	22,9%	20,0%	-18,8%
	Nazionale	34.787	32.364	38.004	35.375	34.521	34.274	37.092	39.306	38.560
			-7,0%	17,4%	-6,9%	-2,4%	-0,7%	8,2%	6,0%	-1,9%
<b>TOT</b>	<b>38.002</b>	<b>36.559</b>	<b>39.502</b>	<b>37.719</b>	<b>38.451</b>	<b>38.940</b>	<b>42.828</b>	<b>46.190</b>	<b>44.152</b>	
			-3,8%	8,1%	-4,5%	1,9%	1,3%	10,0%	7,9%	-4,4%
<b>Charter</b>	Internazionale	2.804	2.437	2867	3.210	3040	3224	2.269	2.133	1.982
			-13,1%	17,6%	12,0%	-5,3%	6,1%	-29,6%	-6,0%	-7,1%
	Nazionale	1.073	1.099	1055	509	139	141	95	105	88
			2,4%	-4,0%	-51,8%	-72,7%	1,4%	-32,6%	10,5%	-16,2%
<b>TOT</b>	<b>3.877</b>	<b>3.536</b>	<b>3.922</b>	<b>3.719</b>	<b>3.179</b>	<b>3.365</b>	<b>2.364</b>	<b>2.238</b>	<b>2.070</b>	
			-8,8%	10,9%	-5,2%	-14,5%	5,9%	-29,7%	-5,3%	-7,5%
<b>Aerotaxi</b>	Internazionale	144	176	151	136	220	259	234	234	413
			22,2%	-14,2%	-9,9%	61,8%	17,7%	-9,7%	0,0%	76,5%
	Nazionale	110	193	108	171	199	187	466	444	485
			75,5%	-44,0%	58,3%	16,4%	-6,0%	149,2%	-4,7%	9,2%
<b>TOT</b>	<b>254</b>	<b>369</b>	<b>259</b>	<b>307</b>	<b>419</b>	<b>446</b>	<b>700</b>	<b>678</b>	<b>898</b>	
			45,3%	-29,8%	18,5%	36,5%	6,4%	57,0%	-3,1%	32,4%
<b>Generale</b>	Internazionale			127	122	123				
					-3,9%	0,8%				
	Nazionale			1.145	1.092	527				
					-4,6%	-51,7%				
<b>TOT</b>			<b>1.272</b>	<b>1.214</b>	<b>650</b>		<b>668</b>	<b>3.189</b>	<b>2.841</b>	
				-4,6%	-46,5%			377,4%	-10,9%	
<b>TOT</b>	Internazionale	6.163	6.808	4.643	5.812	7.313	8.149	8.239	9.251	7.987
			10,5%	-31,8%	25,2%	25,8%	11,4%	1,1%	12,3%	-13,7%
	Nazionale	35.970	33.656	40.312	37.147	35.386	34.602	37.653	39.855	39.133
			-6,4%	19,8%	-7,9%	-4,7%	-2,2%	8,8%	5,8%	-1,8%
<b>TOT</b>	<b>42.133</b>	<b>40.464</b>	<b>44.955</b>	<b>42.959</b>	<b>42.699</b>	<b>42.751</b>	<b>46.560</b>	<b>52.295</b>	<b>49.961</b>	
			-4,0%	11,1%	-4,4%	-0,6%	0,1%	8,9%	12,3%	-4,5%

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Linea</b>	Internazionale	5	5	65	74	20	27	215	20	389
			1,7%	1310,6%	13,8%	-73,0%	35,0%	696,3%	-90,7%	1845,0%
	Nazionale	5.329	4.950	5.059	4.569	4.273	4.170	4.870	4.361	3.931
			-7,1%	2,2%	-9,7%	-6,5%	-2,4%	16,8%	-10,5%	-9,9%
<b>TOT</b>	<b>5.334</b>	<b>4.955</b>	<b>5.124</b>	<b>4.643</b>	<b>4.293</b>	<b>4.197</b>	<b>5.085</b>	<b>4.381</b>	<b>4.320</b>	
			-7,1%	3,4%	-9,4%	-7,5%	-2,2%	21,2%	-13,8%	-1,4%
<b>Charter</b>	Internazionale	396	7	282	386	682	969	0	1	0
			-98,3%	4209,9%	36,9%	76,7%	42,1%	-100,0%		-100,0%
	Nazionale	486	1.053	1.141	342	9	50	0	0	0
			116,7%	8,3%	-70,0%	-97,4%	455,6%	-100,0%		
<b>TOT</b>	<b>882</b>	<b>1.060</b>	<b>1.423</b>	<b>728</b>	<b>691</b>	<b>1.019</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	
			20,1%	34,3%	-48,8%	-5,1%	47,5%	-100,0%		-100,0%
<b>Generale</b>	Internazionale	401	11	347	460	702	996	215	21	389
			-97,2%	3011,8%	32,6%	52,6%	41,9%	-78,4%	-90,2%	1752,4%
	Nazionale	5.815	6.004	6.200	4.911	4.282	4.220	4.870	4.361	3.931
			3,2%	3,3%	-20,8%	-12,8%	-1,4%	15,4%	-10,5%	-9,9%
<b>TOT</b>	<b>6.216</b>	<b>6.015</b>	<b>6.547</b>	<b>5.371</b>	<b>4.984</b>	<b>5.216</b>	<b>5.085</b>	<b>4.382</b>	<b>4.320</b>	
			-3,2%	8,8%	-18,0%	-7,2%	4,7%	-2,5%	-13,8%	-1,4%

Tab.SI.2.7.15 Allegato



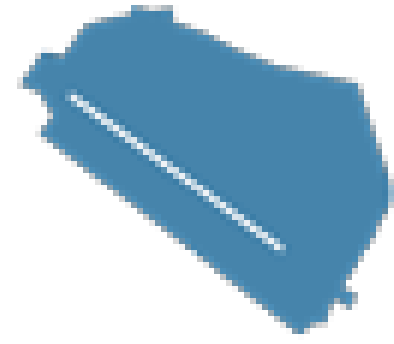
## SI.3 **Aeroporto civile "Vincenzo Florio" di Trapani-Birgi**





# Vincenzo Florio

## Trapani - Birgi



### SEDIME (ha)

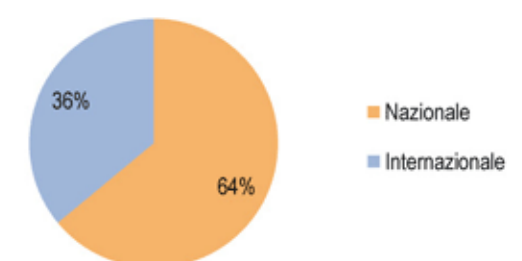
area civile  
26

area militare  
559

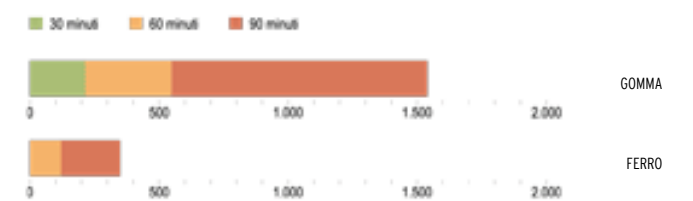
PISTE (num)  
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
531.000

### RIPARTIZIONE PAX 2008



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

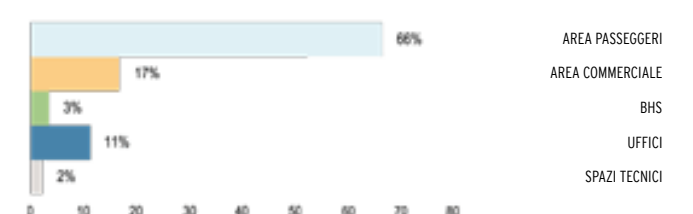


### TERMINAL

superficie (mq)  
14.700

dotazione per passeggero (mq)  
35,7

### incidenza aree funzionali



## POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto di Trapani è uno scalo militare aperto al traffico civile.

È in forte crescita e vede il suo traffico composto sia da collegamenti garantiti dall'imposizione di oneri di servizio pubblico che da un crescente traffico low cost dovuto al fatto che alla fine del 2008 l'Aeroporto è diventato una base Ryanair.

Ha un traffico che per il 2008 si attesta oltre i 500mila passeggeri con una percentuale del 54% nazionale e 36% internazionale.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'Aeroporto si trova a metà strada fra Trapani e Marsala, distanti solo 15 km, dista meno di 100 km da Sciacca e da Palermo, 168 Km da Agrigento.

Il sedime aeroportuale civile occupa un'area di circa 26ha, mentre l'area militare occupa circa 559 Ha.

L'aeroporto è disposto lungo la costa, sul lato nord-ovest; il lato sud-ovest è delimitato dall'alveo di un fiume, mentre il lato est è delimitato dalla linea ferroviaria e dalla viabilità locale.

La zona nord dello scalo confina con ampie zone agricole e con il centro abitato di Lido Marausa.

Lo scalo è accessibile direttamente dal tratto terminale della autostrada A29 proveniente da Palermo. Da Trapani e da Marsala è raggiungibile attraverso la viabilità locale o mediante la strada statale 115.

## LIMITI E VINCOLI

Il principale vincolo allo sviluppo dello scalo, è rappresentato dal fiume posto a confine del lato sud e dal relativo vincolo di tutela paesaggistica e idrogeologica. Costituiscono invece un limite fisico la linea ferroviaria e la viabilità locale ad est.

## ACCESSIBILITA' E SOSTA

L'Aeroporto è facilmente accessibile via gomma, anche con frequenti servizi bus e taxi e offre un ampio parcheggio, sia lunga che breve sosta, con n.580 posti.

## STATO ATTUALE DELL'AEROPORTO E PROGETTI IN CORSO

È in corso un intervento di ampliamento e riqualifica del terminal, volto a garantire una sicurezza adeguata e a rispondere alla futura domanda di traffico.

Sono previsti altri interventi di riqualifica e miglioramento dei servizi aeroportuali come ad esempio: adeguamento del BHS, impianto di videosorveglianza, nuovo deposito carburante, ampliamento del piazzale aeromobili.

## TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione passeggeri è costituita da un edificio a pianta rettangolare che si sviluppa su due livelli.

Il piano terra, ricopre una superficie di 9500 mq e accoglie 15 banchi check-in. Nella zona partenze sono inoltre presenti servizi di rent a car, biglietteria e food&beverage. Nella parte sinistra invece si sviluppa la zona arrivi, Schengen ed extra-Schengen.

Il primo piano ha un'estensione di 5200 mq ed è dedicato alle sale imbarchi, dotate di 8 gate, di cui 3 extra-Schengen. Al primo livello vi è inoltre un'ampia area commerciale, gli uffici delle compagnie aeree e della società di gestione.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 66,4% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 16,7%.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 35,7 mq/pax.

## INFRASTRUTTURE AIR SIDE

La pista di volo ha una lunghezza di 2700 metri con la taxiway parallela utilizzabile come pista di volo solo da aeromobili militari.

L'aerostazione prospiciente l'Apron è ubicata a Sud in

prossimità della testata 31L e sul piazzale di sosta, che ha una superficie di 77252mq, sono previsti nove stand per aeromobili fino alla classe C ICAO. Le dotazioni impiantistiche dell'infrastruttura permettono di accogliere atterraggi anche in condizioni meteo non ottimali, mentre a causa della mancanza della RESA è richiesto ai piloti di effettuare l'atterraggio in esatta coincidenza della zona di toccata.

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

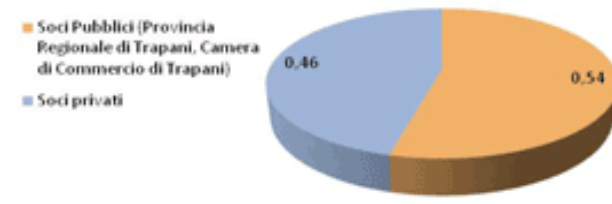
La mancanza della RESA su entrambe le testate, che attutirebbe i danni in caso di atterraggio corto prima della soglia, impone di vincolare i piloti ad effettuare l'atterraggio non al di fuori della zona di toccata prevista.

Future espansioni della pista dovranno tener conto del limite della striscia pavimentata a Ovest che dista soli 200 metri dal mare, mentre oltre la testata a Est alcuni elementi puntuali e parte del terreno sporgono interferendo con le superfici di limitazione ostacoli.

## GESTIONE AEROPORTUALE

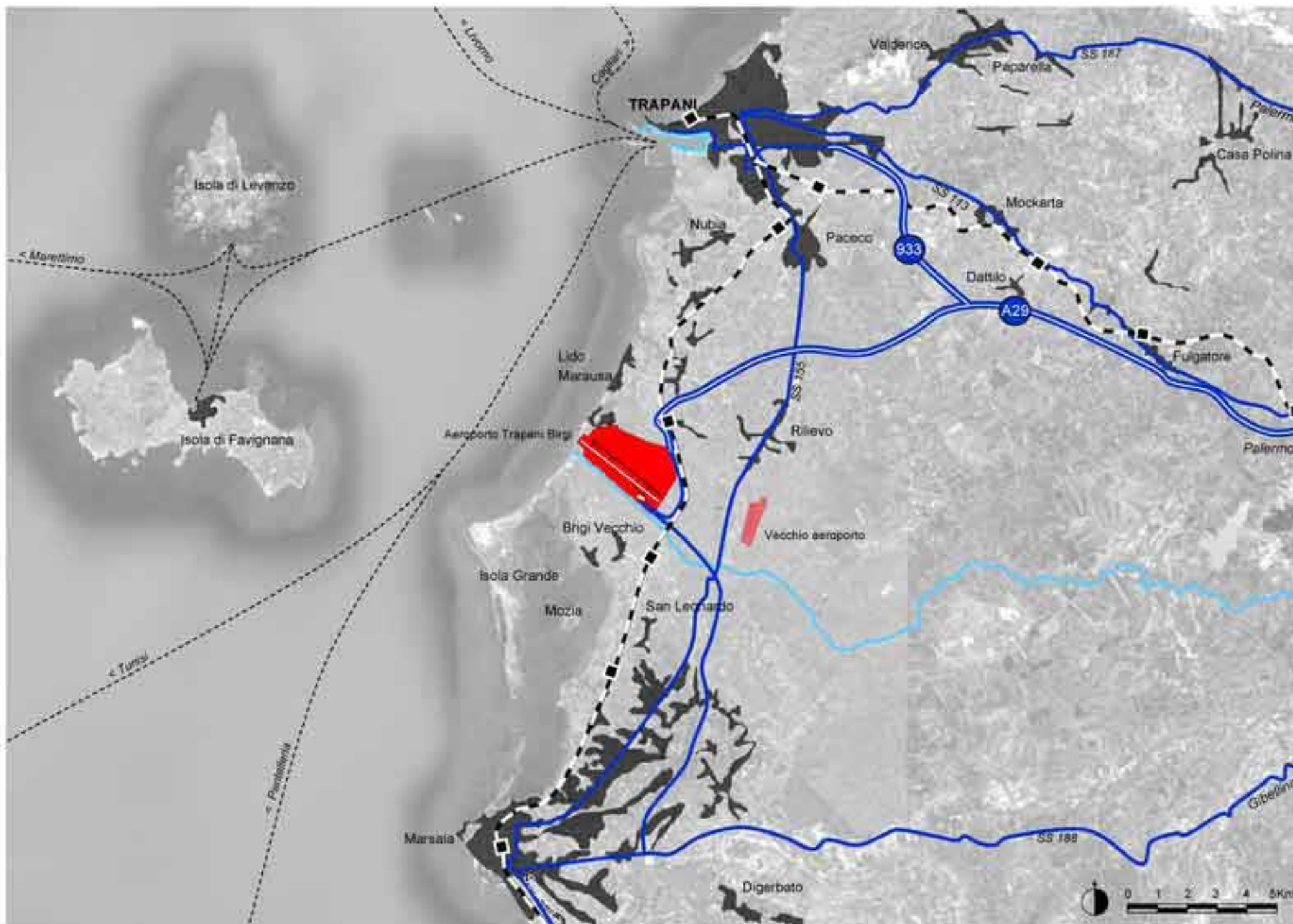
L'Aeroporto è gestito dalla Società AIRGEST S.p.A. in regime di gestione parziale.

La società è così costituita:





## SI.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 si trova a 15 km a sud di Trapani. L'aeroporto è disposto lungo la costa, sul lato nord-ovest; il lato sud-ovest è delimitato dall'alveo di un fiume mentre il lato est è delimitato dalla linea ferroviaria e dalla viabilità locale. La zona nord dello scalo confina con ampie zone agricole e con il centro abitato di Lido Marausa. Lo scalo è accessibile direttamente dal tratto terminale della autostrada A29 proveniente da Palermo. Da Trapani e da Marsala è raggiungibile attraverso la viabilità locale o mediante la strada statale 115.





**LEGENDA**

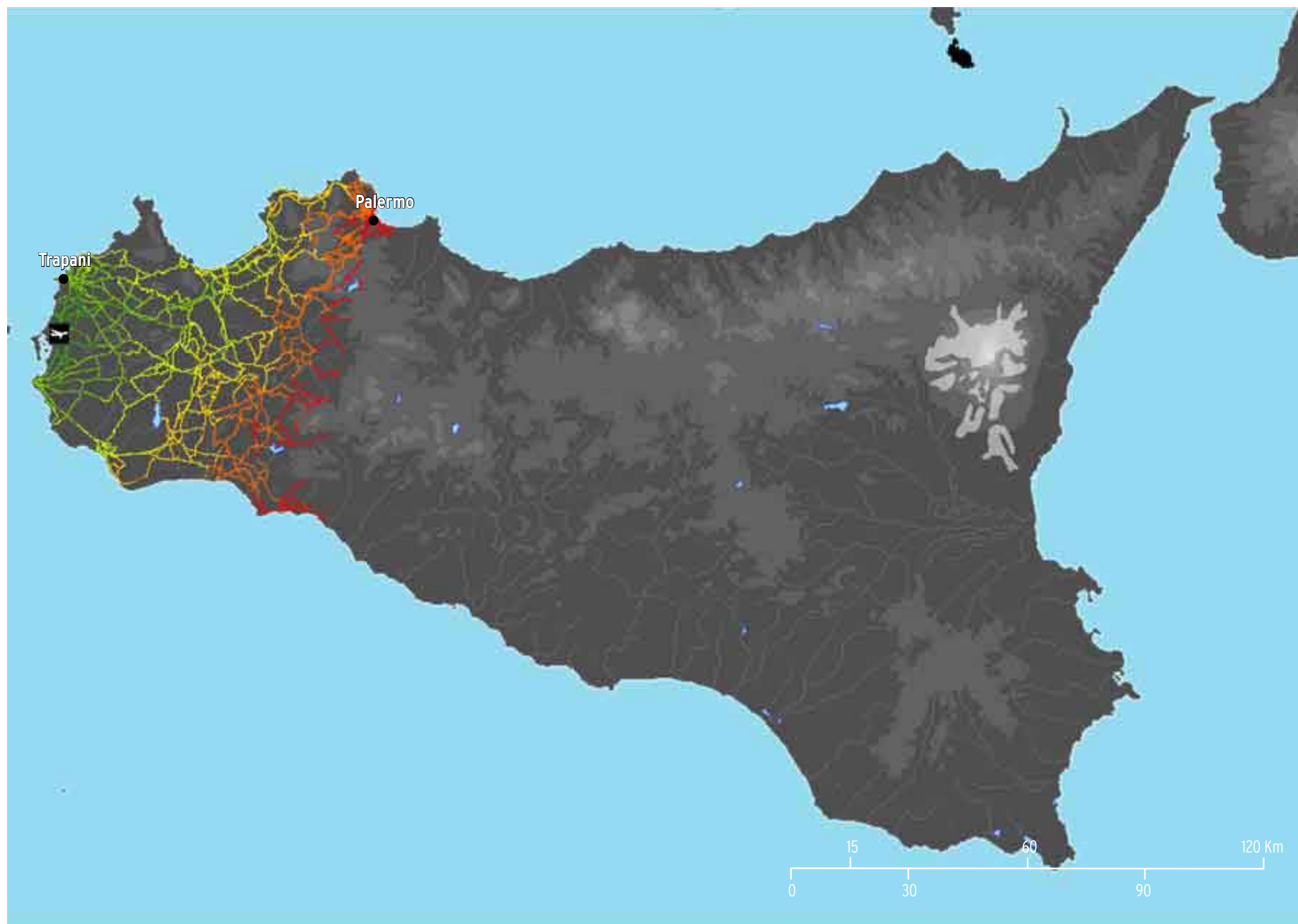
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile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

**Limiti e vincoli**

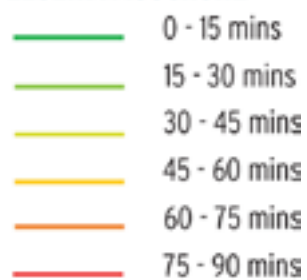
Il principale vincolo allo sviluppo dello scalo è rappresentato dal fiume posto a confine del lato sud e dal relativo vincolo di tutela paesaggistica e idrogeologici. Costituiscono inoltre un limite fisico allo sviluppo la linea ferroviaria e la viabilità locale ad est del sedime aeroportuale.

## SI.3.3 Bacino di traffico

### ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



#### LEGENDA ISOCRONE



#### LEGENDA RETI



#### Modalità gomma

Il sistema infrastrutturale afferente all'aeroporto di Trapani è composto principalmente dall'Autostrada A29 (Autostrada del Sale Palermo-Mazara del Vallo) e dalla diramazione A29DIR (diramazione Alcamo-Birgi e diramazione Trapani).

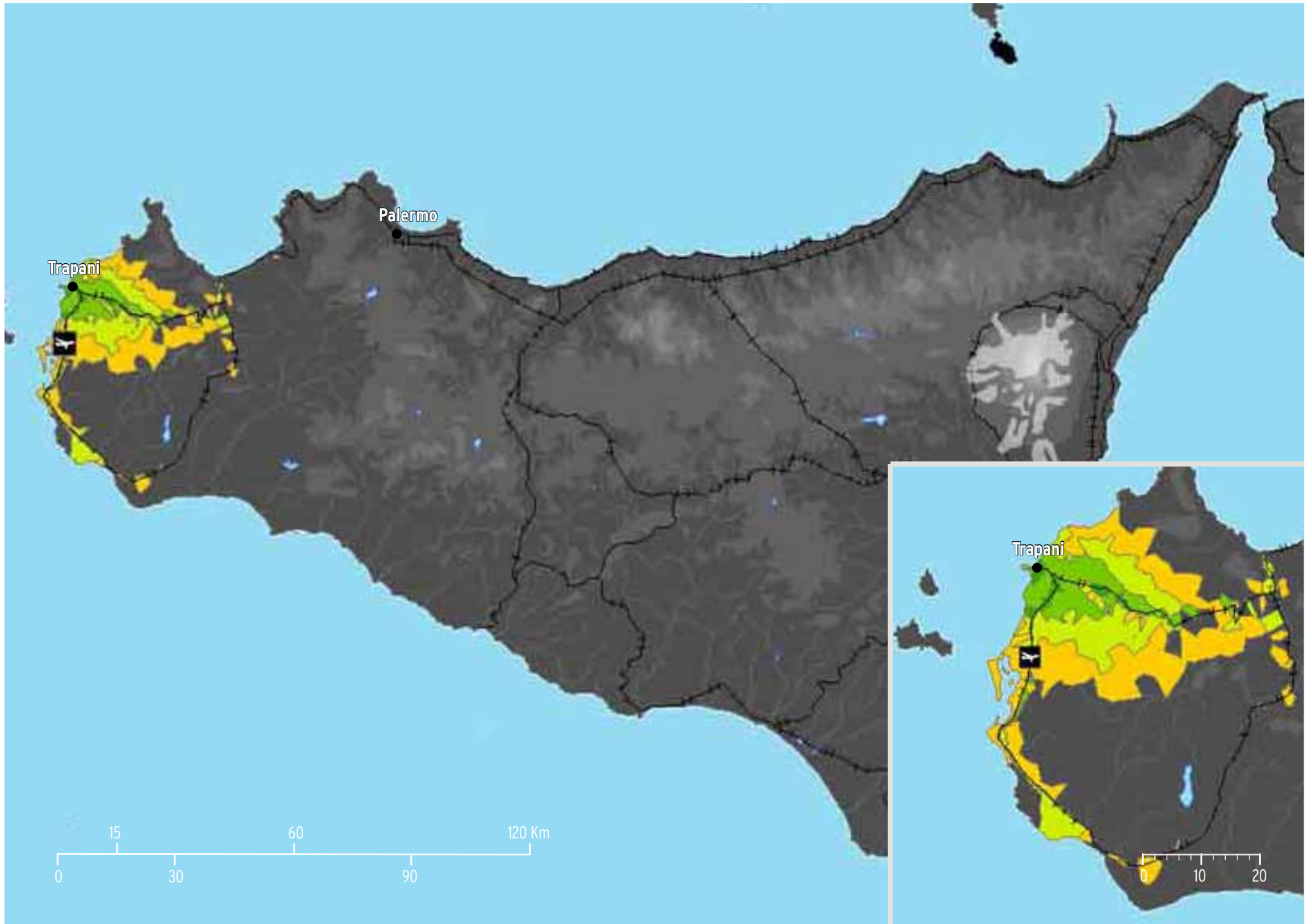
Grazie a tali infrastrutture è possibile il collegamento con Mazara del Vallo in circa 60' e con Palermo in circa 75'.

Gli abitanti dei comuni ubicati ad una distanza percorribile in meno di 30' dall'aeroporto sono poco più di 200.000 (pari al 16% del totale sui 90'), mentre possono raggiungere l'aerostazione in un tempo compreso tra i 30' e i 60' circa 320.000 persone (pari al 25%), e circa 800.000 (pari al 64%) in un tempo che varia tra i 60' e i 90' (dati popolazione ISTAT 2008). Dall'analisi relativa al numero di addetti emerge che circa 50.000 (pari al 15%) fanno parte della prima macro-fascia, circa 65.000 (pari al 19%) appartengono alla seconda e circa 220.000 (pari al 66%) alla terza macro-fascia (dato ISTAT 2001).

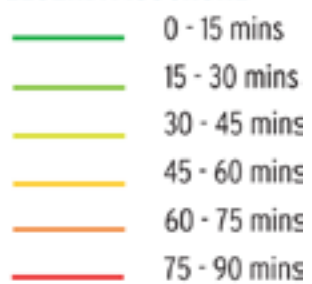
La superficie territoriale riferita ai comuni compresi nella prima macro-fascia è di circa 700 kmq (pari al 16%), mentre per la seconda circa 1.900 kmq (pari al 44%) e per la terza circa 1.600 kmq (pari al 40% del totale).



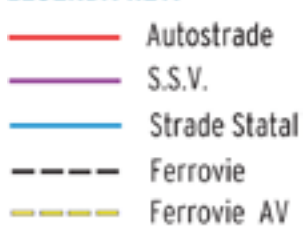
## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



### LEGENDA ISOCRONE



### LEGENDA RETI



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



### Modalità ferro

La stazione ferroviaria più vicina all'aeroporto Birgi di Trapani è Mozia-Birgi che dista soli 2 km dall'aerostazione. Attualmente tuttavia non esistendo né navette, né alcun percorso pedonale, che colleghino la stazione ferroviaria all'aeroporto; si è quindi considerata l'accessibilità isocrona dalla stazione centrale di Trapani.

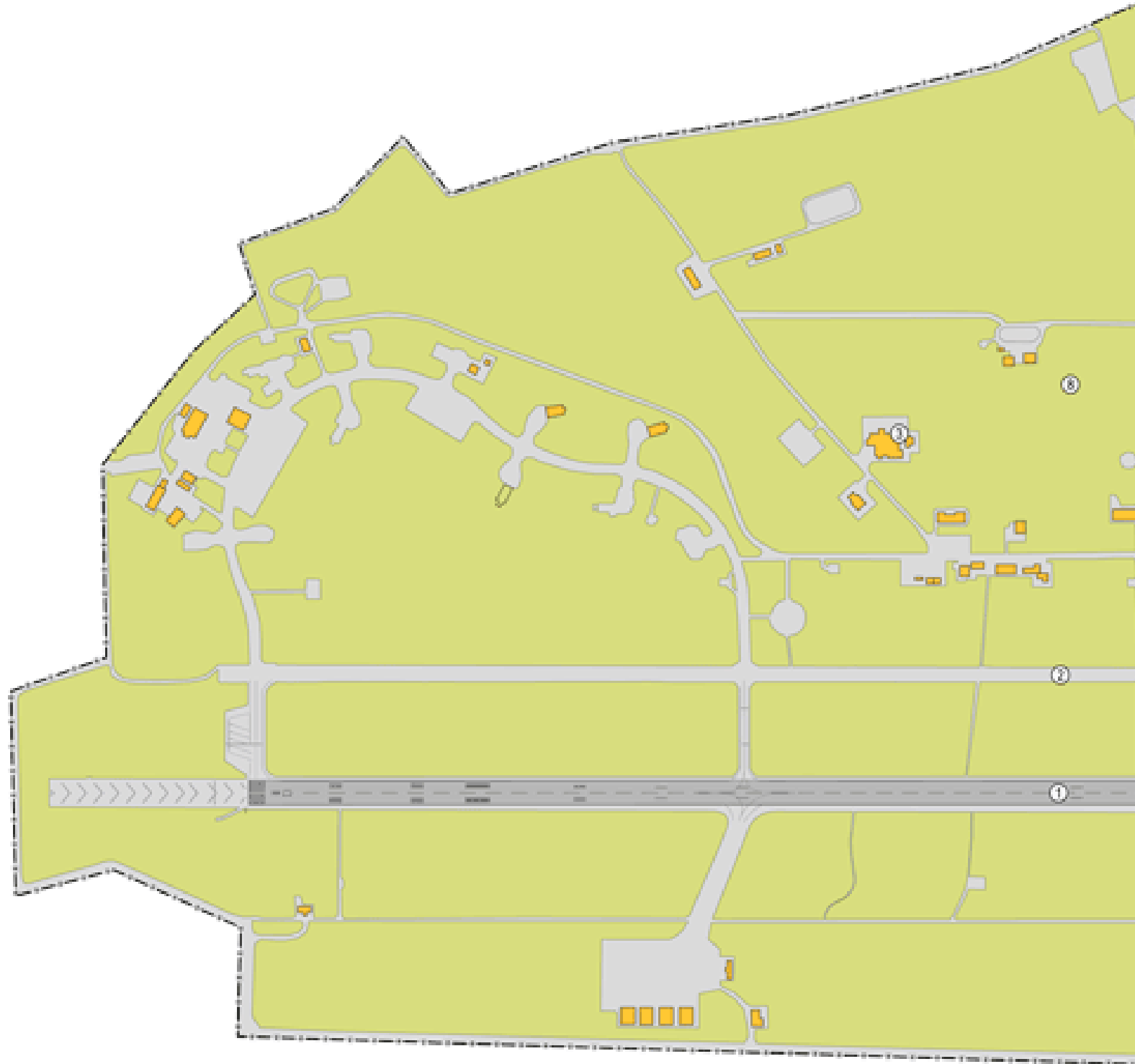
In conseguenza della posizione dell'aeroporto, posto a ridosso del mar Tirreno, l'accessibilità isocrona nei 30 minuti consente di raggiungere i Comuni di Calatafimi - Segesta ad Est e di Marsala a Sud, mentre il limite estremo dei 60' lambisce i comuni di Partinico ad Est e di Mazara del Vallo a Sud Est.

Possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di 30' circa 190.000 residenti (pari al 59%), mentre impiegano un tempo compreso tra i 30' e i 60' circa 130.000 residenti (pari al 41%, includendo nel conto anche il Comune di Trapani) (dato popolazione ISTAT 2008).

La presenza di addetti vede nella prima macro-fascia (0-30') circa 40.000 unità (pari al 63%) e nella seconda (30'-60') circa 25.000 (pari al 37%) (dato ISTAT 2001). La macro-fascia 0-30' ricopre una superficie di circa 600 kmq (pari al 46%), mentre la macro-fascia 30'-60' si estende su circa 700 kmq (pari al 54%).



## SI.3.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO CIVILE "VINCENZO FLORIO" DI TRAPANI - BIRGI (LICT)

**AREA PIAZZALE (mq)**  
77.000

**AREA TERMINAL (mq)**  
14.700

**GATES**  
8

**STAND TOTALI**  
12

**LOADING BRIDGE**  
--

**STAND AVIAZIONE GENERALE**  
--

**PARCHEGGI**  
563

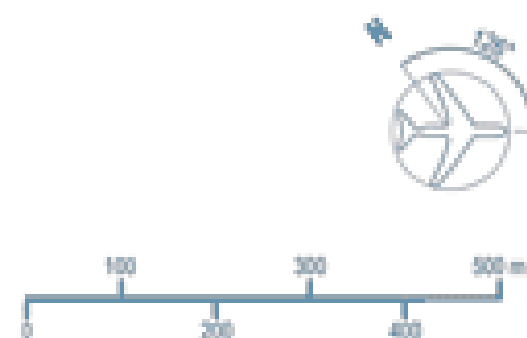
**PISTA 1**

**STRUMENTAZIONE RWY 31L**  
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

**LUNGHEZZA 13R (m)**  
2.700

**LUNGHEZZA 31L (m)**  
2.700

**LARGHEZZA (m)**  
44



*Stato attuale dell'aeroporto*

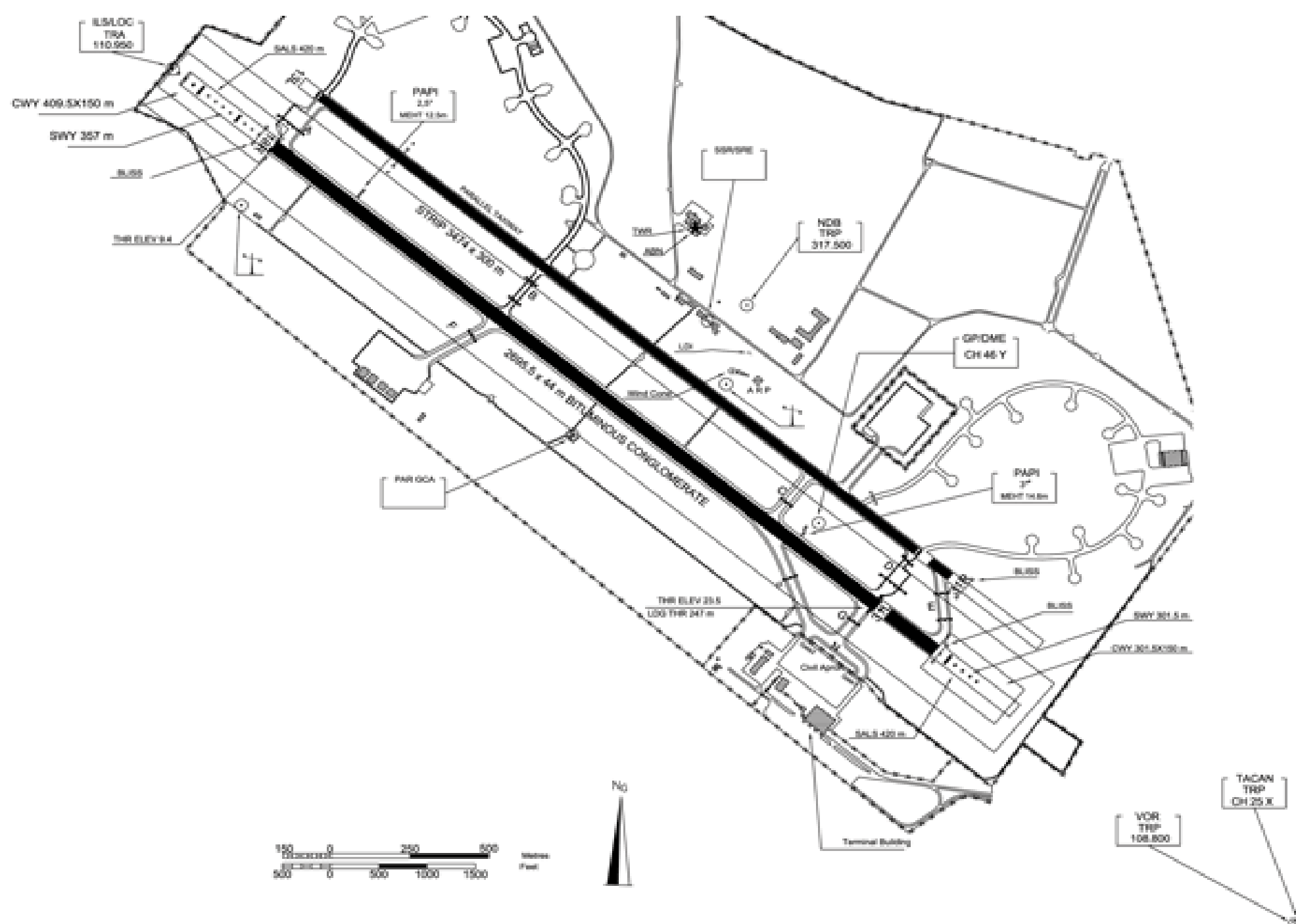
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 13R	2695.5	2997	2997	2695.5
RWY 31L	2695.5	3105	3052.5	2448.5

Tab.SI.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 Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto
- ⑧ Area militare

## SI.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 x m		m	
1.4.1.1	Pista 1	13R	37°55'07.76"N 012°28'32.94"E	126°	2695.5	2997	2997	2695.5	301.5	301.5 x 150	-	3474 x 300	44	2.87	LCN 65 / 15 SIWL Congl. Bitum.
		31L	37°54'19.27"N 012°29'52.30"E	306°	2695.5	3105	3052.5	2448.5	357	409.5 x 150	-	3474 x 300	44	7.16	

Tab.SI.3.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

1.4.2	CLASSE APT	
1.4.2.1	Classe ICAO	4C
1.4.2.2	Antincendio ICAO	7

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		m <sup>2</sup>		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron 1	77252	PCN 70/R/B/WT	301 305	SM	C	maxWS=36m maxL=40m
				302 303 304	SM	C	maxWS=36m maxL=40m elicotter max OA=16,3m
			PCN 70/R/B/W/U	306 3071 3072 3081 3082 3091 3092	SM	C	maxWS=36m maxL=45m

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A D	23	Conc NA	-
1.4.4.2	B	15	Conc NA	-
1.4.4.3	C	18	Conc LCN 65	-
1.4.4.4	E	23	Asph LCN 65	-
1.4.4.5	F	18	Asph NA	-
1.4.4.6	G H	23	Asph LCN 80	-
1.4.4.7	N	42	Asph NA	-
1.4.4.8	TWY//	30	Conc/Asph NA	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VOR/DME	PAL
1.4.5.2	NDB	PAL, TRP
1.4.5.3	VOR/DME	PAN
1.4.5.4	TVOR/DME	PRS
1.4.5.5	ILS RWY 31L LOC CAT I	TRA
1.4.5.6	GP	-
1.4.5.7	DME-P	TRA
1.4.5.8	VORTAC	TRP

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	-

Tab.SI.3.5.2 Dati infrastrutture airside

### Piste e aree di sicurezza

La pista di volo 13R-31L è lunga circa 2700m e larga 44m, realizzata in conglomerato bituminoso con soglia 31L decalata di 247m. L'aerostazione, prospiciente l'Apron, è ubicata a Sud della pista in prossimità della testata 31L, alla quale è collegata tramite due vie di rullaggio. A Nord della pista è presente una taxiway parallela utilizzabile come pista di volo militare con identificativo 13L-31R.

Operativamente l'aeroporto può accogliere sia traffico IFR che VFR, la pista 31L è dotata di sistema di avvicinamento strumentale di precisione CAT I. A causa della mancanza della RESA è richiesto ai piloti di effettuare l'atterraggio all'interno della TDZ individuata dall'apposita segnaletica orizzontale. In caso di visibilità (generale) minore di 1200m non è possibile effettuare più di un movimento per volta sull'area di manovra.

### Piazzale aeromobili

Il piazzale di sosta aeromobili presenta una superficie di 77252mq, è realizzato in pavimentazione flessibile e su di esso sono previsti nove stand per aeromobili apertura alare massima di 36m. Le manovre sono previste tutte in self con possibilità di accogliere anche elicotteri con dimensione massima del fuori tutto di 16,3m.

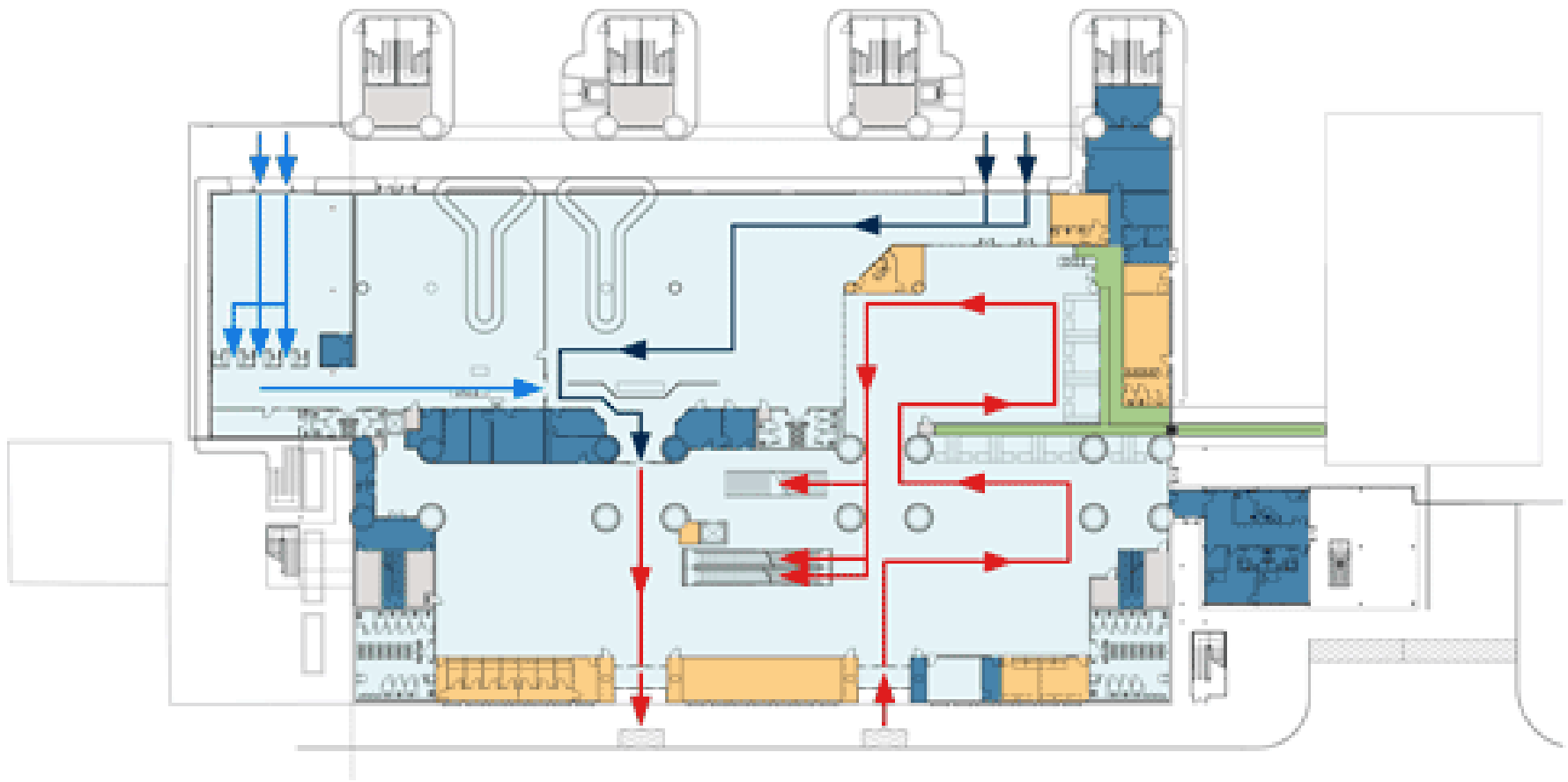
### Vie di rullaggio

La pista di volo 13R-31L è collegata alla taxiway parallela (pista militare 13L-31R) mediante quattro raccordi dei quali i due in testata sono dotati di sistemi bypass. Il piazzale di sosta è collegato alla pista di volo attraverso il raccordi G ed H, il primo di questi immette proprio all'altezza della soglia 31L.

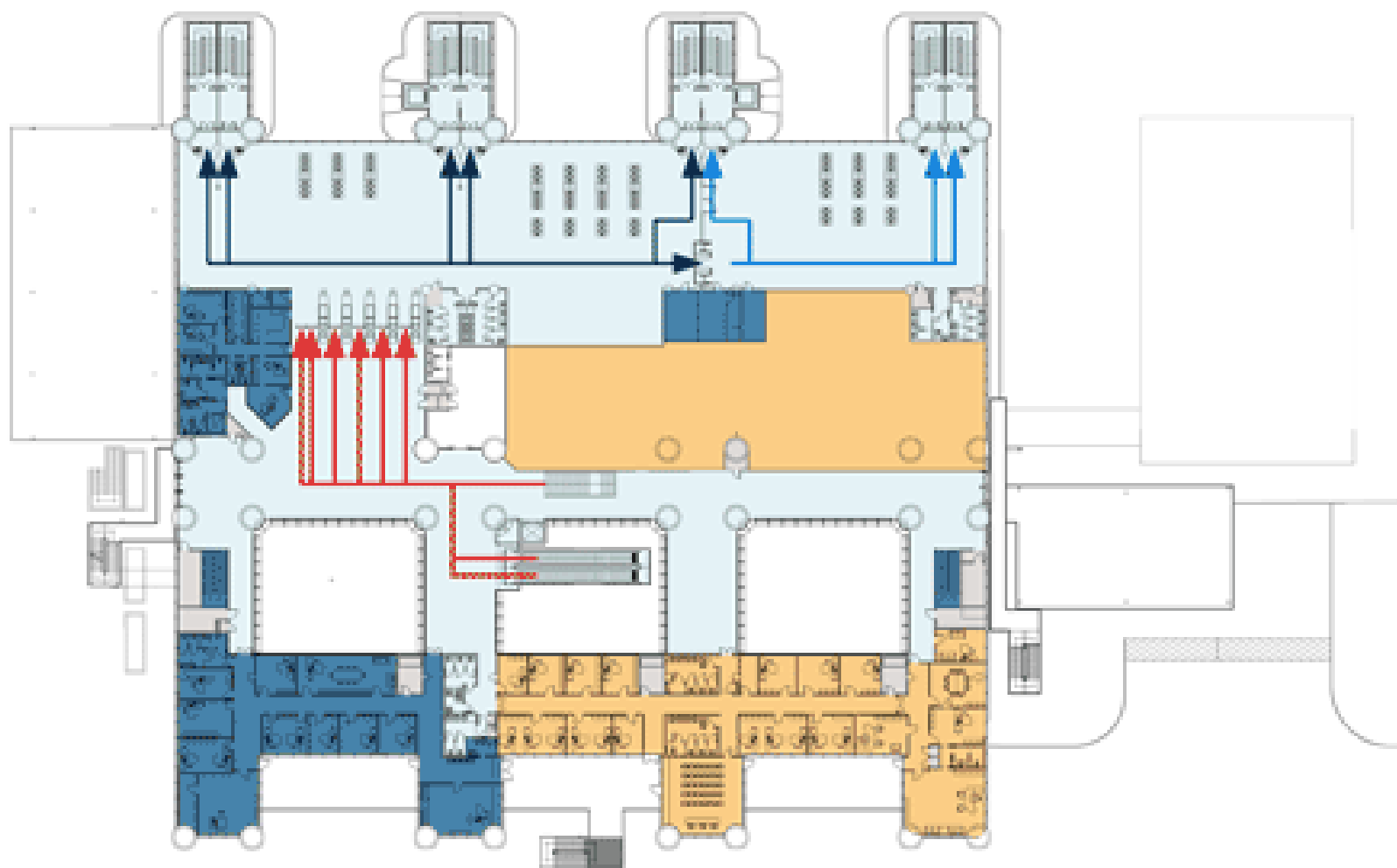


# SI.3.6 Terminal passeggeri

## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra



Sistemi funzionali, Pianta piano primo



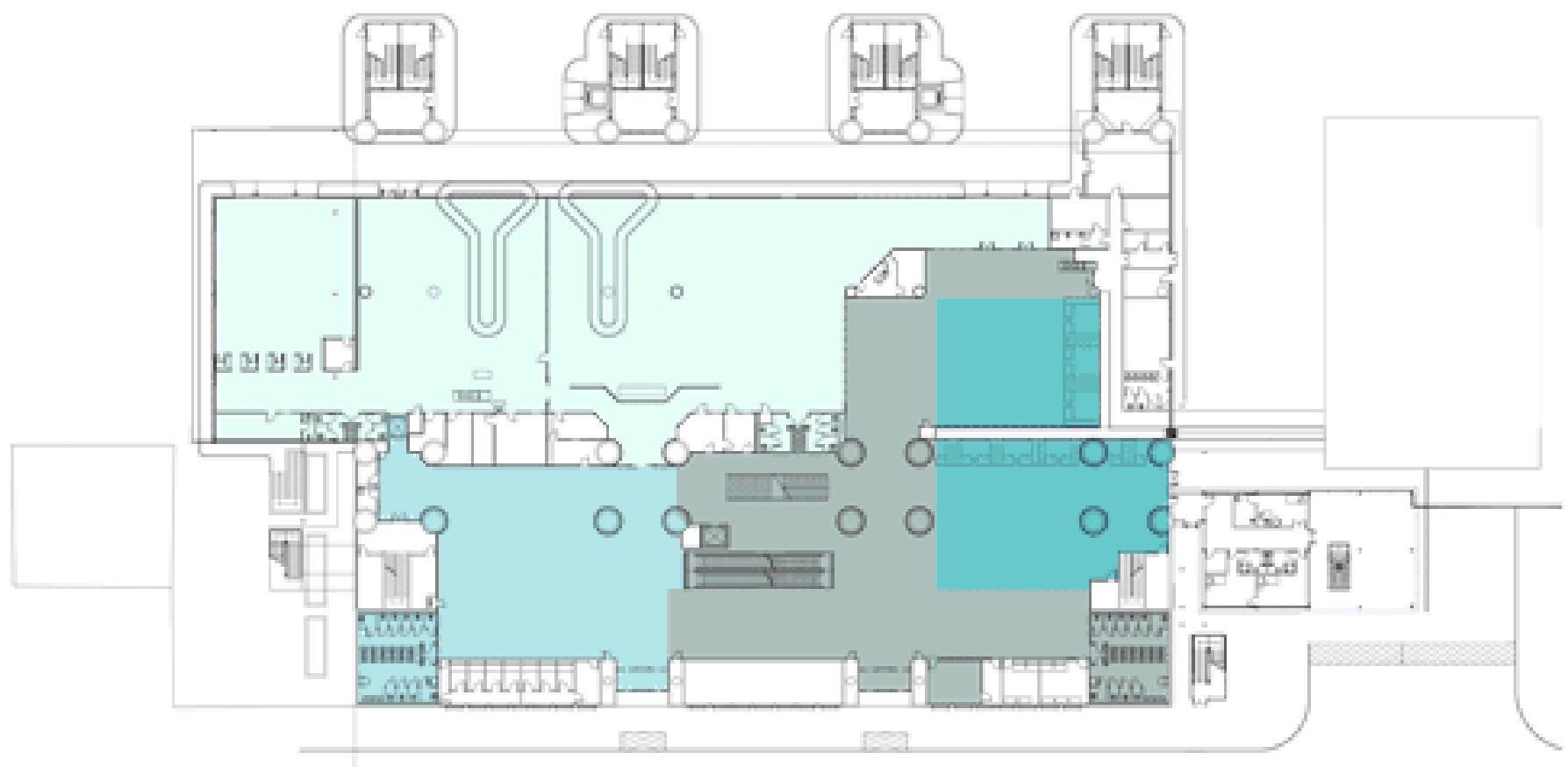
### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	6010
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	1510
Bhs, trattamento bagagli	mq	310
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	1025
Spazi tecnici ,impianti	mq	200

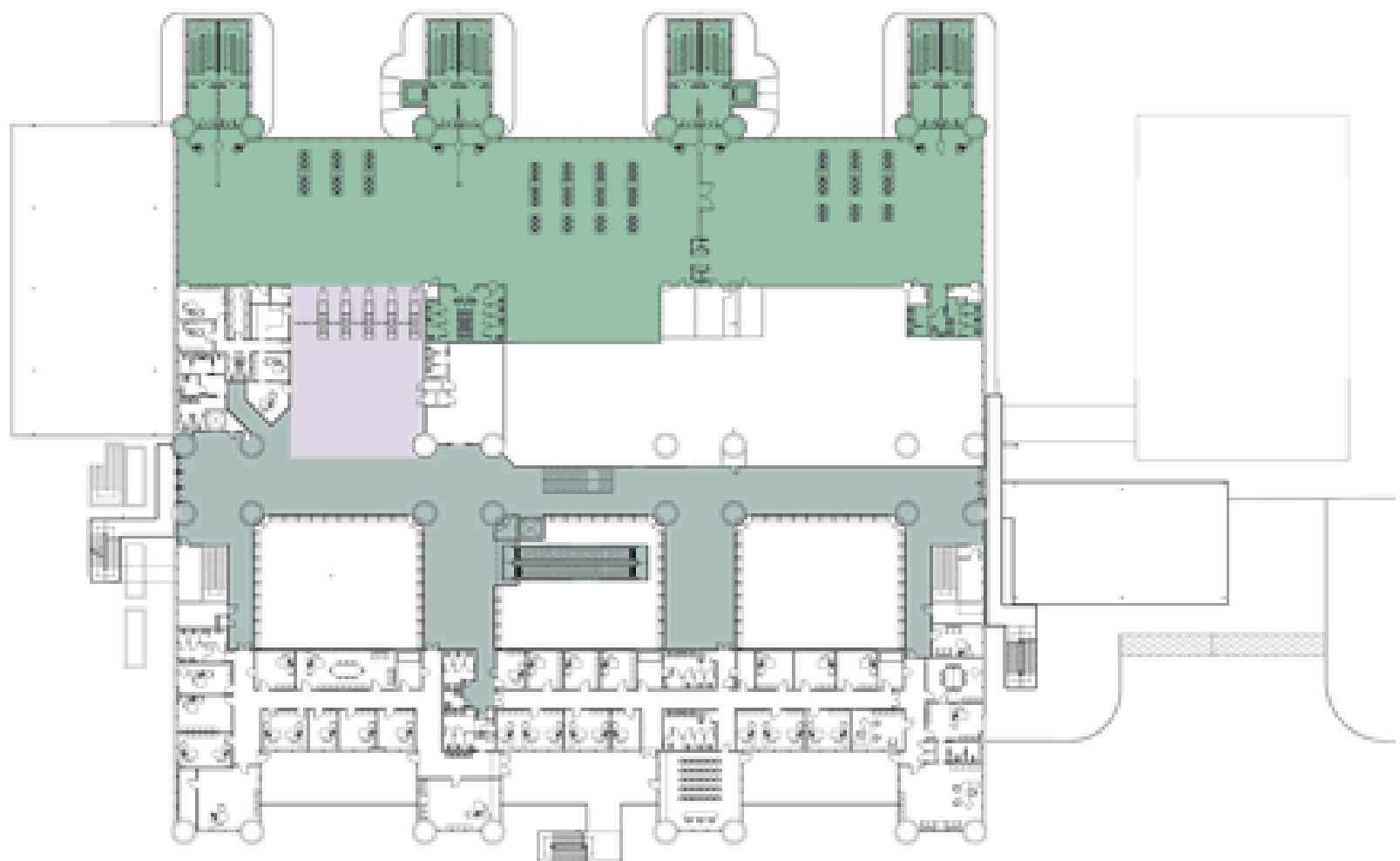
### LEGENDA

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

## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano terra



Sottosistemi, Pianta piano primo

## SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	1690
Area Check-in	mq	500
Area Varchi di Sicurezza	mq	215
Sale imbarco	mq	1575
Hall arrivi	mq	555
Sale riconsegna bagagli	mq	1460

## LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

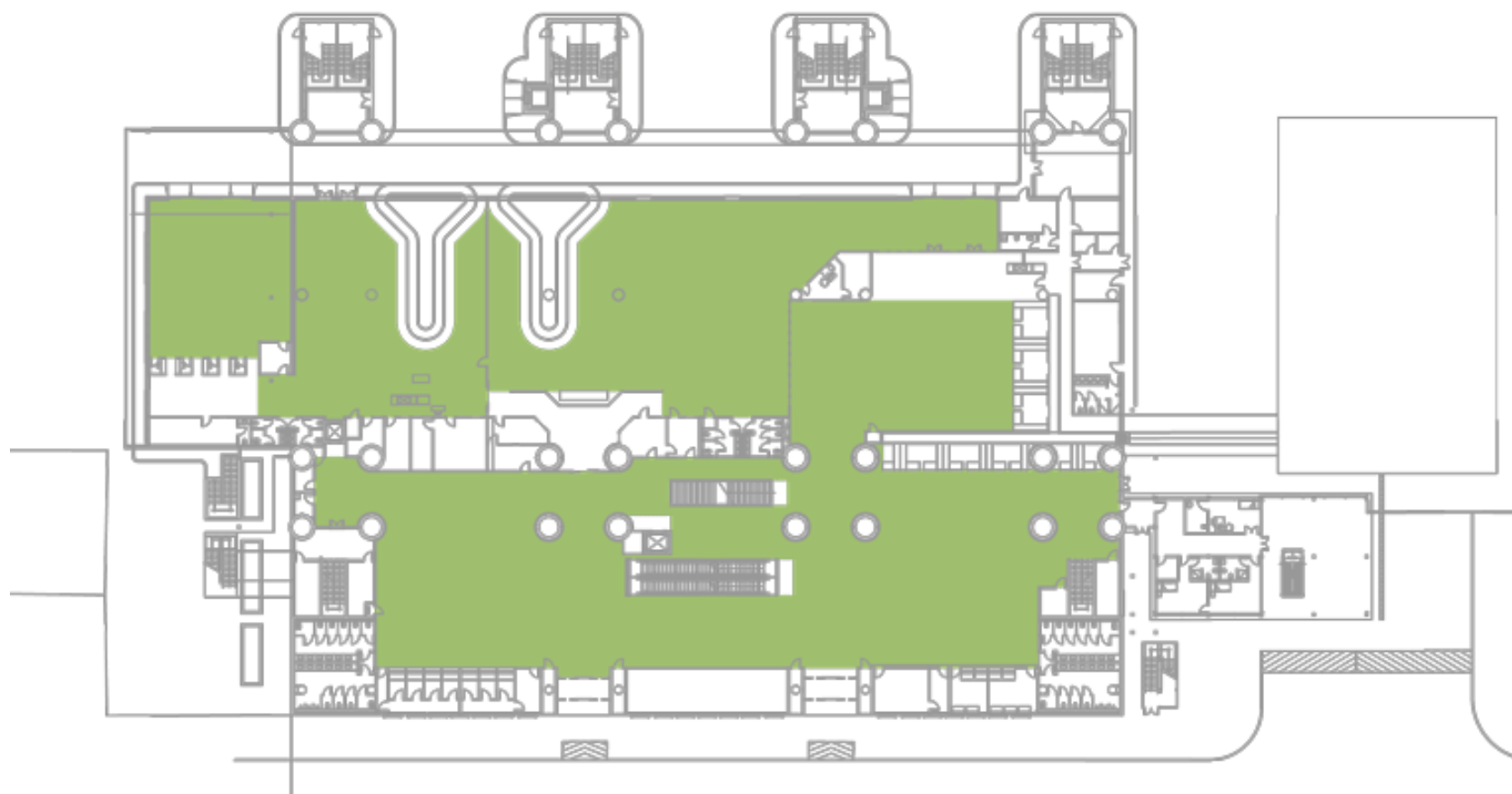
### LEGENDA

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

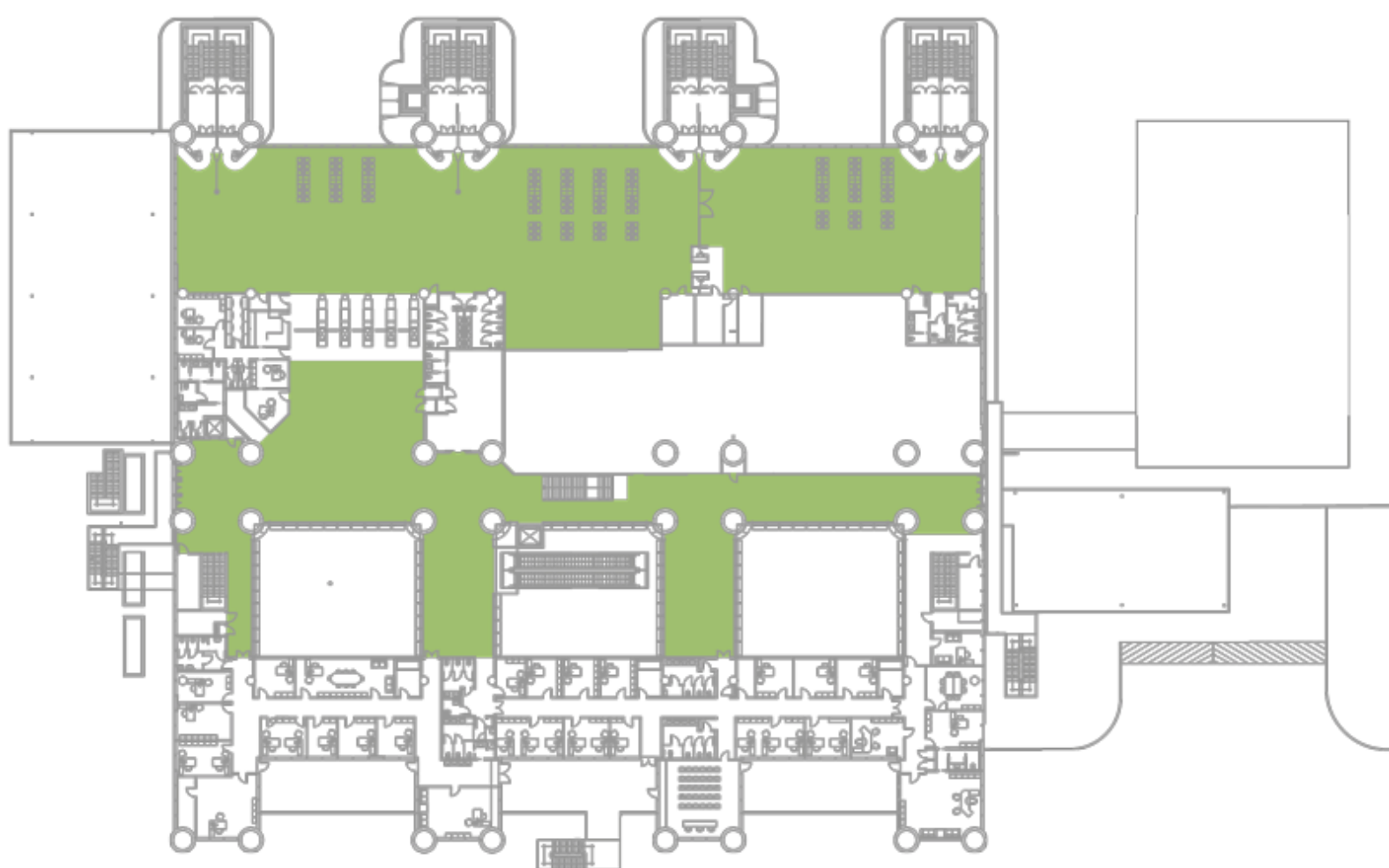
1_Hall partenze	mq fabbisogno	253	
	mq presenti	1205	
	mq differenza	952	
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	112	
	mq presenti	390	
	mq differenza	278	
	n° check-in fabbisogno	5	
	n° check-in presenti	15	
	n° differenza	10	
3_Controlli di sicurezza	mq accodamento fabbisogno	0	
	mq presenti	130	
	mq differenza	130	
	n° varchi fabbisogno	1	
	n° presenti	5	
4_Controllo passaporti OUT	n° differenza	4	
	mq accodamento fabbisogno	25	
	mq presenti	45	
	mq differenza	20	
	n° postazioni fabbisogno	1	
5_Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° presenti	2	
	n° differenza	1	
	mq fabbisogno	304	
	mq presenti	1070	
	mq differenza	766	
A_Sala imbarchi Schengen	n° gates fabbisogno	2	
	n° presenti	8	
	n° differenza	6	
	mq fabbisogno	304	
	mq presenti	720	
B_Sala imbarchi extra Schengen	mq differenza	416	
	n° gates fabbisogno	1	
	n° presenti	5	
	n° differenza	4	
	mq fabbisogno	121	
6_Controllo passaporti IN	mq presenti	350	
	mq differenza	229	
	n° gates fabbisogno	1	
	n° presenti	3	
	n° differenza	2	
7_Ritiro bagagli	mq accodamento fabbisogno	25	
	mq presenti	195	
	mq differenza	170	
	n° postazioni fabbisogno	1	
	n° presenti	4	
8_Hall arrivi	n° differenza	3	
	mq fabbisogno	181	
	mq presenti	860	
	mq differenza	679	
	n° nastri fabbisogno	0	
A_Check-in A	n° presenti	2	
	n° differenza	2	
	mq fabbisogno	253	
	mq presenti	455	
B_Check-in B	mq differenza	202	
	mq accodamento fabbisogno	67	
	mq presenti	250	
	mq differenza	240	
B_Check-in B	n° check-in presenti	9	
	mq accodamento fabbisogno	45	
	mq presenti	150	
	mq differenza	150	
		n° check-in presenti	6

### SUPERFICI TOTALI

Piano terra	mq	4300
Piano primo	mq	5200
Totale	mq	9500



*Livello di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra*



*Livello di servizio aree passeggeri, Pianta piano primo*

0 50m



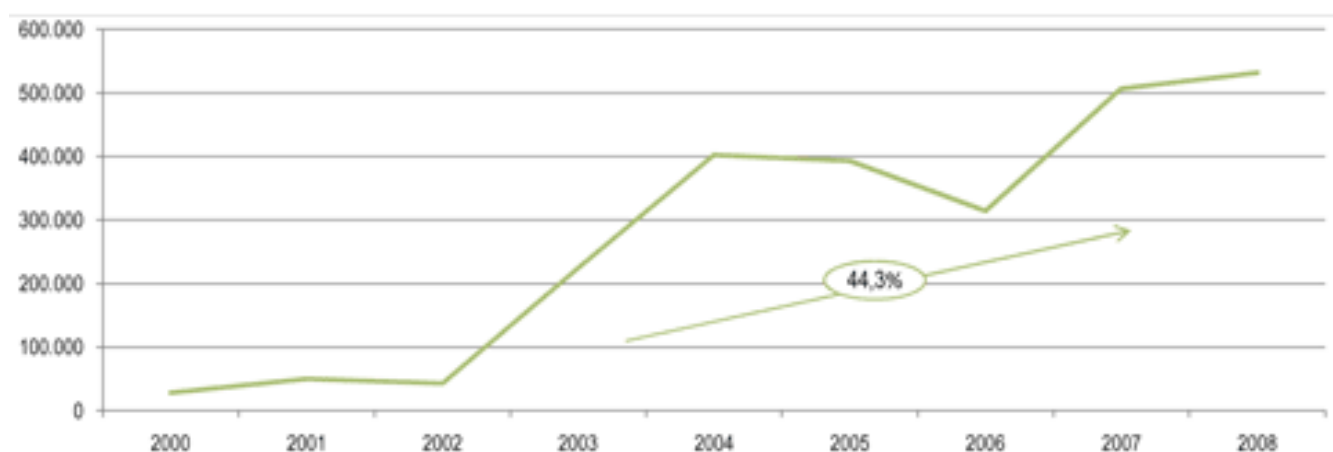
## SI.3.7 Traffico commerciale 2000-2008

### Traffico passeggeri

L'aeroporto di Trapani ha registrato una crescita consistente dal 2000 al 2008 (Cagr +44,3%), con una contrazione nel 2006. Il boom di crescita (+424%) registrato nel 2003 e nel 2004 è derivante dall'introduzione di nuove tratte (Bari, Venezia, Milano Linate e Roma Fiumicino), in regime di continuità territoriale e operate da Air One. Anche nel 2007 è stata registrata una forte crescita del traffico grazie all'inserimento, in alcuni casi già dal 2006, di nuovi collegamenti low cost operati dalla Ryanair, nazionali (Roma, Torino, ecc.), ma anche internazionali (Girona, Brema, Stoccolma, etc.); questi ultimi evidenziano effetti positivi crescenti anche nel 2008, in controtendenza rispetto al calo del traffico nazionale.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 1.069.019 con un incremento del 101,4% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

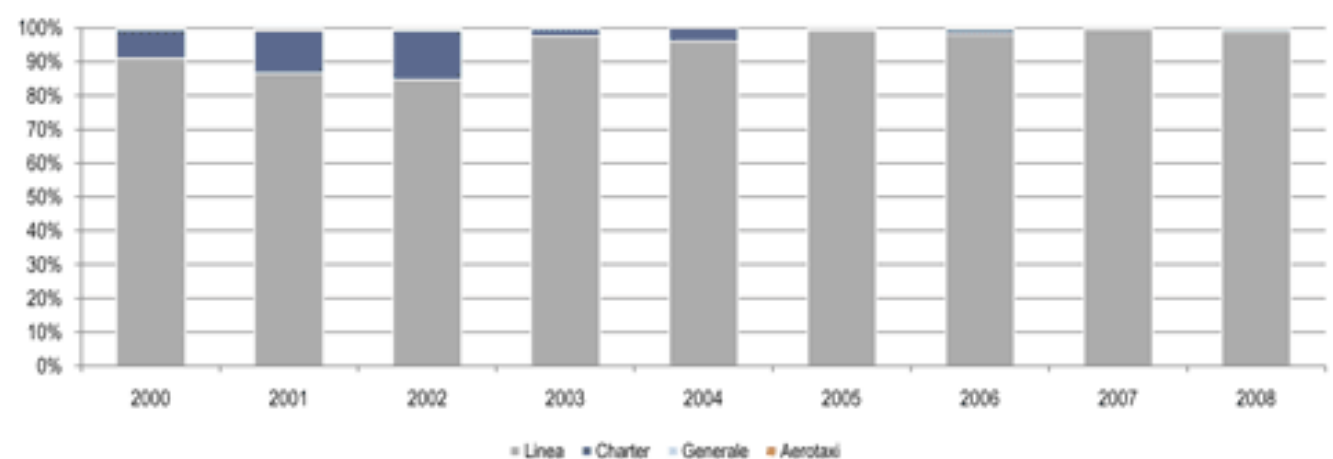
Anno	PAX	Δ%
2000	28.312	
2001	50.510	78,4%
2002	42.895	-15,1%
2003	224.897	424,3%
2004	402.267	78,9%
2005	392.997	-2,3%
2006	314.650	-19,9%
2007	506.633	61,0%
2008	531.818	5,0%
<b>CAGR</b>	<b>44,3%</b>	



Tab.SI.3.7.1 Passeggeri 2000-2008

I passeggeri hanno viaggiato negli ultimi anni utilizzando voli di linea, tanto che dal 2003 i voli charter non hanno mai superato il 5% del totale.

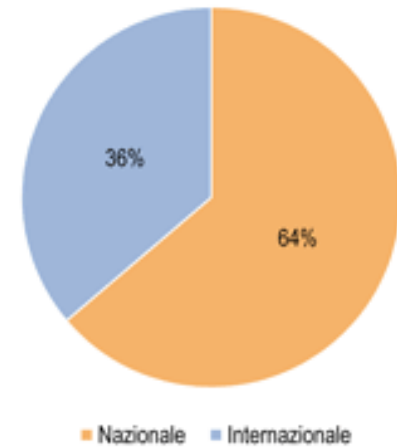
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	91,0%	8,6%	0,4%	0,0%	100,0%
2001	86,7%	12,6%	0,6%	0,1%	100,0%
2002	84,7%	14,6%	0,5%	0,3%	100,0%
2003	97,6%	2,0%	0,2%	0,2%	100,0%
2004	96,1%	3,8%	0,1%	0,0%	100,0%
2005	99,2%	0,6%	0,2%	0,0%	100,0%
2006	98,2%	1,4%	0,2%	0,3%	100,0%
2007	99,6%	0,1%	0,1%	0,1%	100,0%
2008	99,0%	0,6%	0,2%	0,2%	100,0%



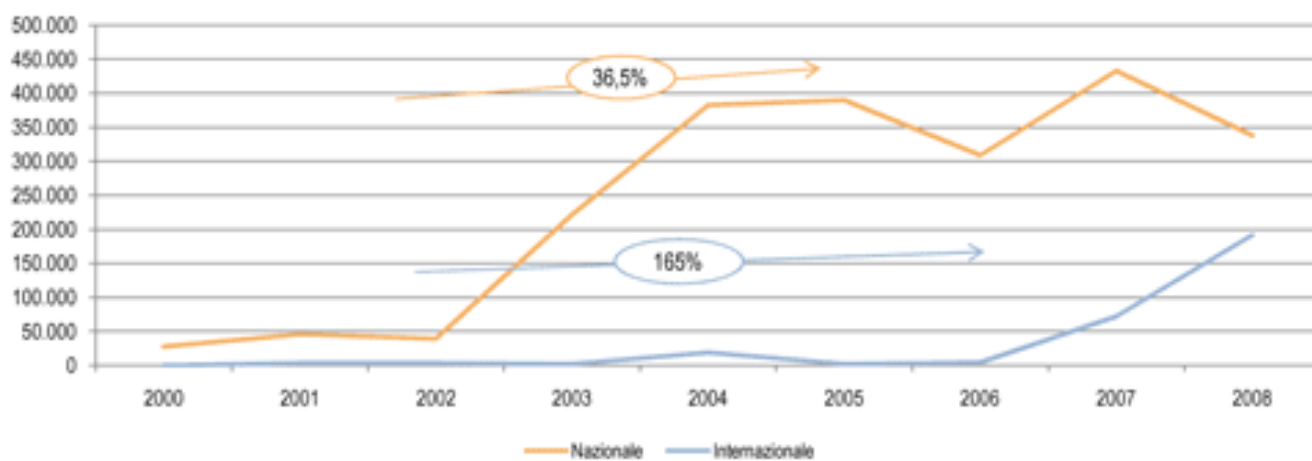
Tab.SI.3.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	28.120		2000	79	
2001	46.148	64,1%	2001	4.008	4973,4%
2002	39.112	-15,2%	2002	3.471	-13,4%
2003	221.788	467,1%	2003	2.281	-34,3%
2004	382.715	72,6%	2004	19.225	742,8%
2005	389.924	1,9%	2005	2.200	-88,6%
2006	308.939	-20,8%	2006	4.246	93,0%
2007	433.120	40,2%	2007	72.288	1602,5%
2008	337.924	-22,0%	2008	191.998	165,6%
CAGR	36,5%		CAGR	165,0%	

Per quel che riguarda i voli di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato il 64% del totale gestito dall'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008



Il traffico passeggeri ha registrato un aumento sostanziale negli anni, con un CAGR per l'internazionale pari addirittura a +165%. L'incremento per il traffico nazionale si è avuto dal 2003 (+467%) mentre per il traffico internazionale è avvenuto successivamente, a partire dal 2007 (1602%).

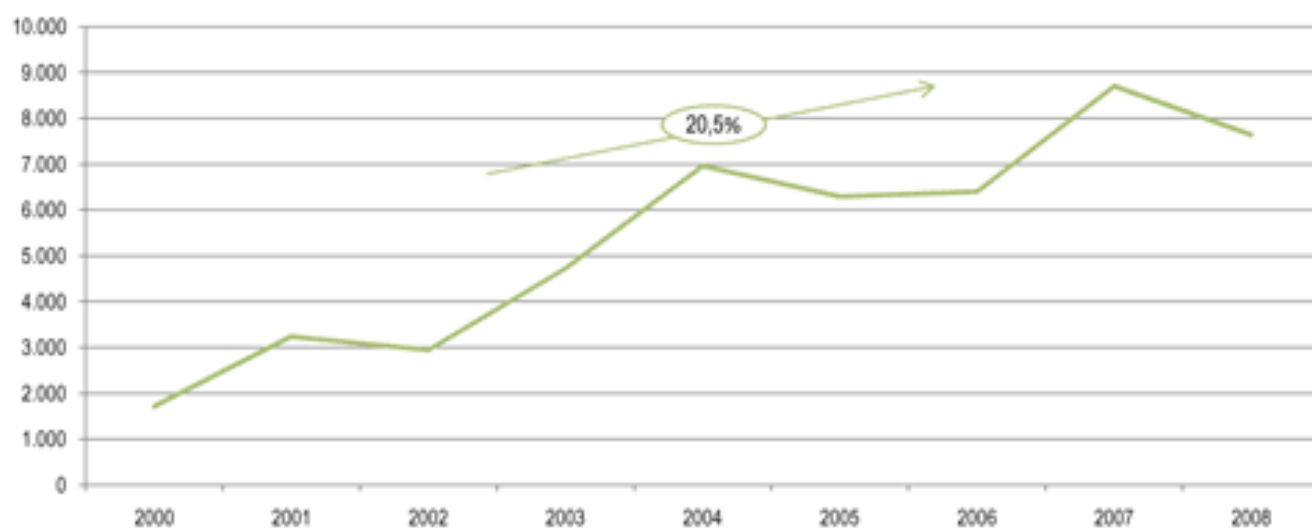
Tab.SI.3.7.3 Passeggeri 2000-2008

Anno	MOV	Δ%
2000	1.715	
2001	3.236	88,7%
2002	2.951	-8,8%
2003	4.724	60,1%
2004	6.965	47,4%
2005	6.299	-9,6%
2006	6.407	1,7%
2007	8.700	35,8%
2008	7.641	-12,2%
CAGR	20,5%	

### Movimenti

Il numero di movimenti ha avuto un andamento discontinuo, registrando comunque volumi maggiori negli anni 2004-2008 rispetto ai precedenti. Nel 2001, 2003, 2004 e 2007 ci sono stati dei picchi di incremento percentuale che vanno dal 35,8% al 88,7%, i quali hanno contribuito al valore del CAGR di 20,5%.

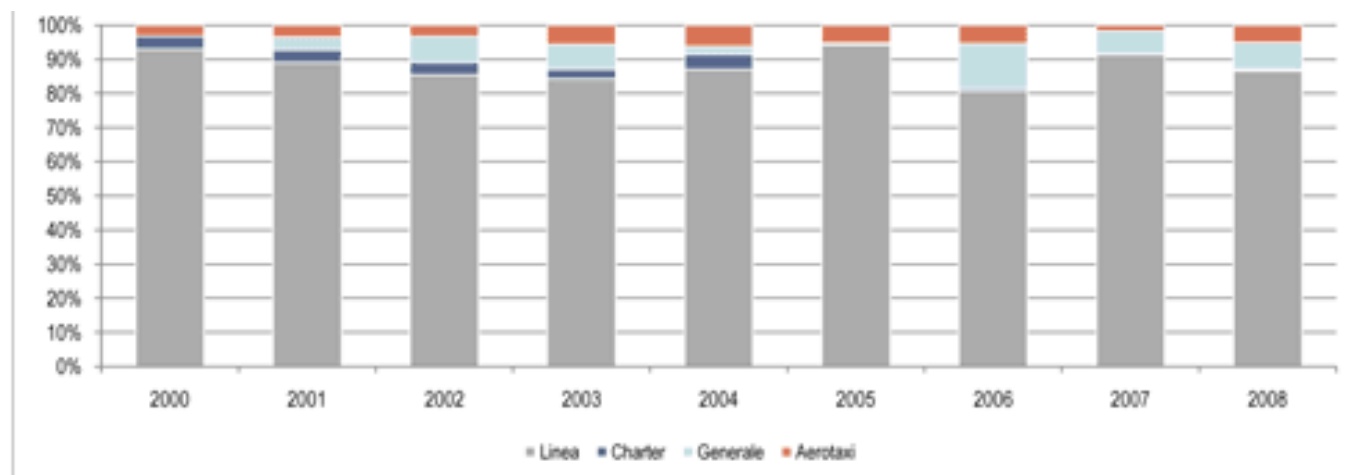
Nota: Per gli anni 2000, 2005 e 2008 il numero di movimenti di aviazione generale poiché non disponibile, è stato calcolato utilizzando il trend degli altri anni.



Tab.SI.3.7.4 Movimenti 2000-2008

I movimenti sono stati principalmente di linea, con i charter che hanno visto diminuire la loro incidenza sul totale, dal 3,8% all' 0,5% e il traffico aerotaxi che ha mantenuto la percentuale intorno al 5%.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	93,1%	3,8%	3,1%	0,0%	100,0%
2001	89,1%	3,6%	3,6%	3,8%	100,0%
2002	85,5%	3,6%	3,3%	7,6%	100,0%
2003	84,4%	2,8%	5,7%	7,2%	100,0%
2004	87,0%	4,4%	6,3%	2,2%	100,0%
2005	94,3%	0,5%	5,3%	0,0%	100,0%
2006	80,8%	0,7%	5,5%	13,0%	100,0%
2007	91,5%	0,1%	1,8%	6,6%	100,0%
2008	86,6%	0,5%	5,0%	7,9%	100,0%

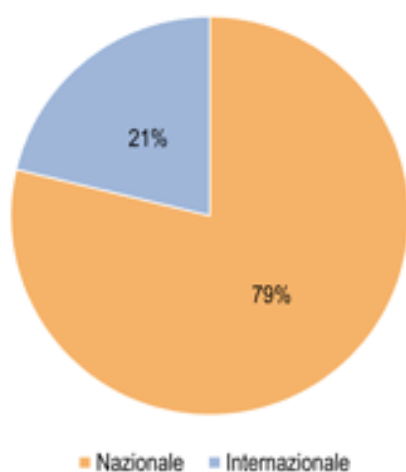


Tab.SI.3.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

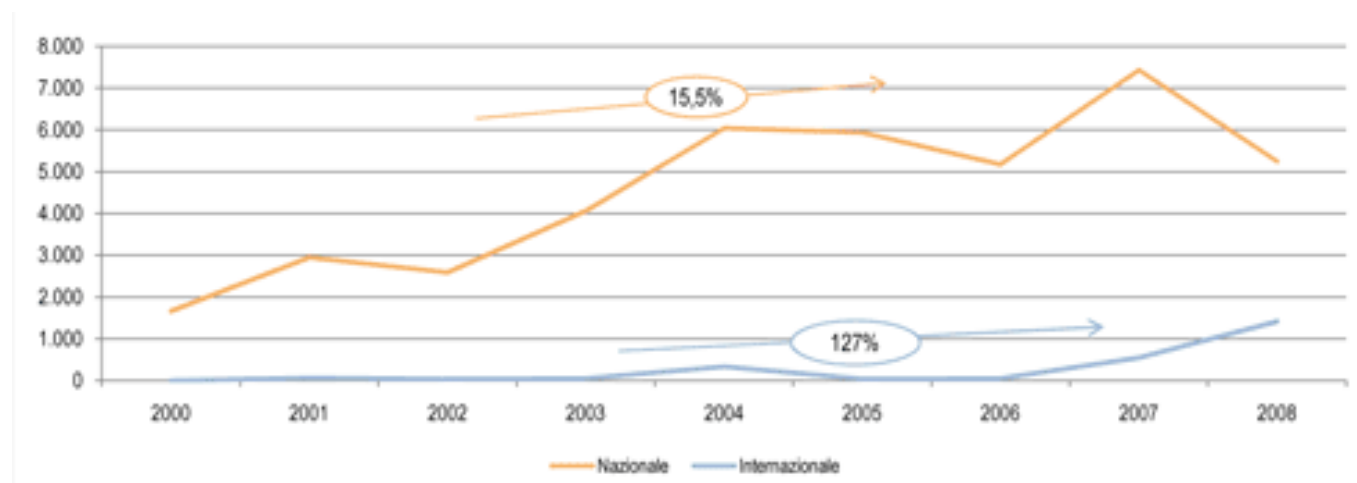
Per quel che riguarda i voli di linea e charter, come per i passeggeri, il numero di movimenti nazionali ha registrato un incremento importante nel 2003 (+56,8%), mentre l'internazionalizzazione dello scalo si è avuta nel 2007 (+1053,2%).

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	1.659		2000	2	
2001	2.944	77,5%	2001	55	2650,0%
2002	2.592	-12,0%	2002	36	-34,5%
2003	4.063	56,8%	2003	52	44,4%
2004	6.041	48,7%	2004	329	532,7%
2005	5.933	-1,8%	2005	33	-90,0%
2006	5.174	-12,8%	2006	47	42,4%
2007	7.427	43,5%	2007	542	1053,2%
2008	5.246	-29,4%	2008	1.409	160,0%
CAGR	15,5%		CAGR	127,0%	

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta il 79% del totale dell'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

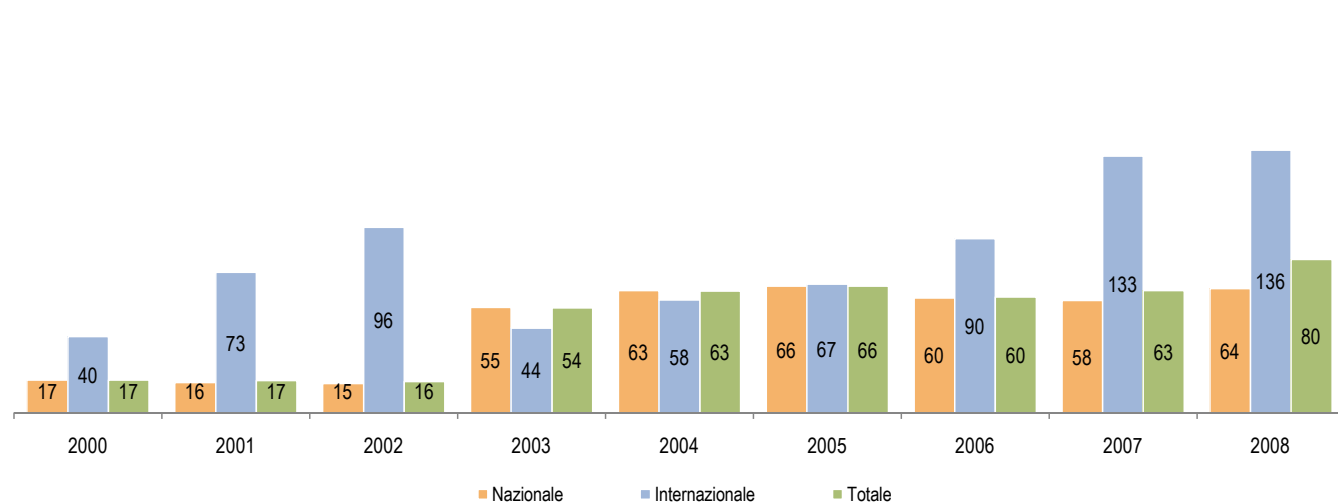


Tab.SI.3.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	17	40	17
2001	16	73	17
2002	15	96	16
2003	55	44	54
2004	63	58	63
2005	66	67	66
2006	60	90	60
2007	58	133	63
2008	64	136	80
CAGR	18,2%	16,7%	21,3%

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

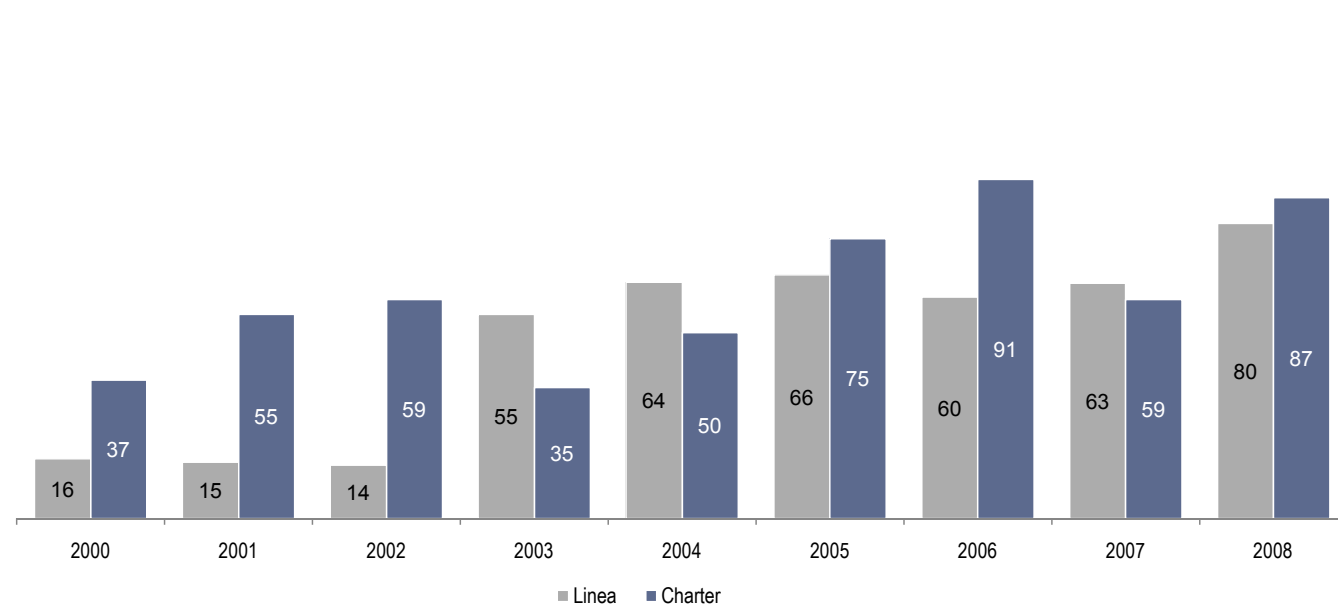
Il picco d'incremento del numero di passeggeri per volo nazionale si è avuto nel 2003, passando da 15 a 55 passeggeri. Al contrario, per l'internazionale si è avuta una riduzione nel 2003 (da 96 a 44) e un'importante ripresa tra il 2006 ed il 2007 (90 e 133 rispettivamente).



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

Anno	LINEA	CHARTER
2000	16	37
2001	15	55
2002	14	59
2003	55	35
2004	64	50
2005	66	75
2006	60	91
2007	63	59
2008	80	87
CAGR	22,1%	11,1%

I voli charter hanno avuto un numero passeggeri medi molto discontinuo, attestandosi sugli 87 passeggeri nel 2008.

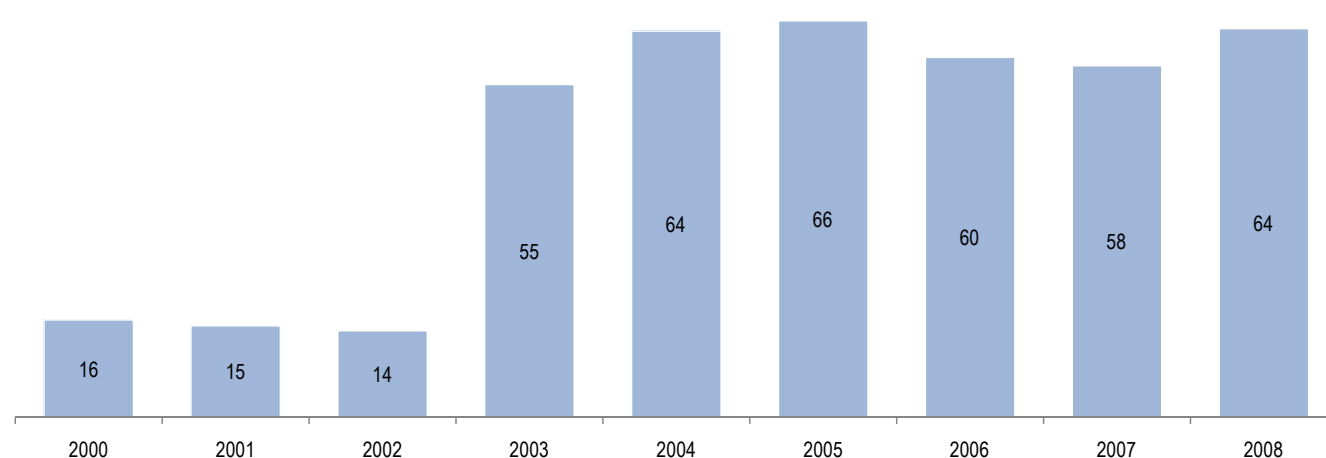


Tab.SI.3.7.8 Numero medio Pax/Movimenti per tipologia di volo 2000-2008



L'andamento del numero passeggeri medi per volo di linea nazionale è ancora una volta spiegato dalla forte crescita avvenuta nel 2003.

Anno	LINEA Naz
2000	16
2001	15
2002	14
2003	55
2004	64
2005	66
2006	60
2007	58
2008	64
CAGR	
	18,9%

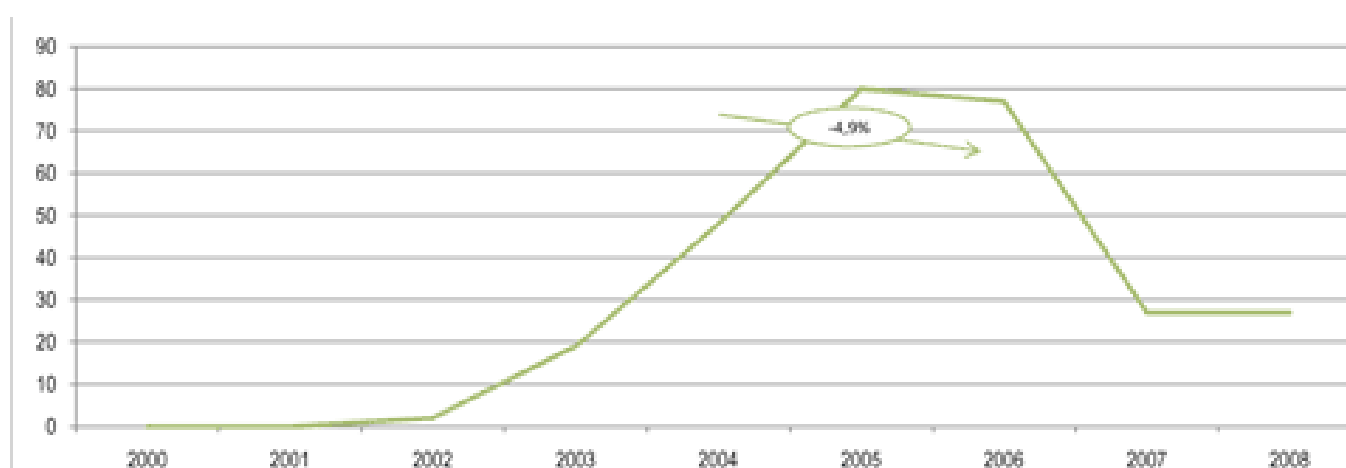


Tab.SI.3.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

### Traffico cargo

Il traffico cargo ha avuto un importante sviluppo in termini percentuali tra il 2003 ed il 2005, mantenendo comunque dei valori assoluti molto bassi (80 tonnellate nel 2005), per poi ridursi sensibilmente arrivando a 27 tonnellate trasportate nel 2008.

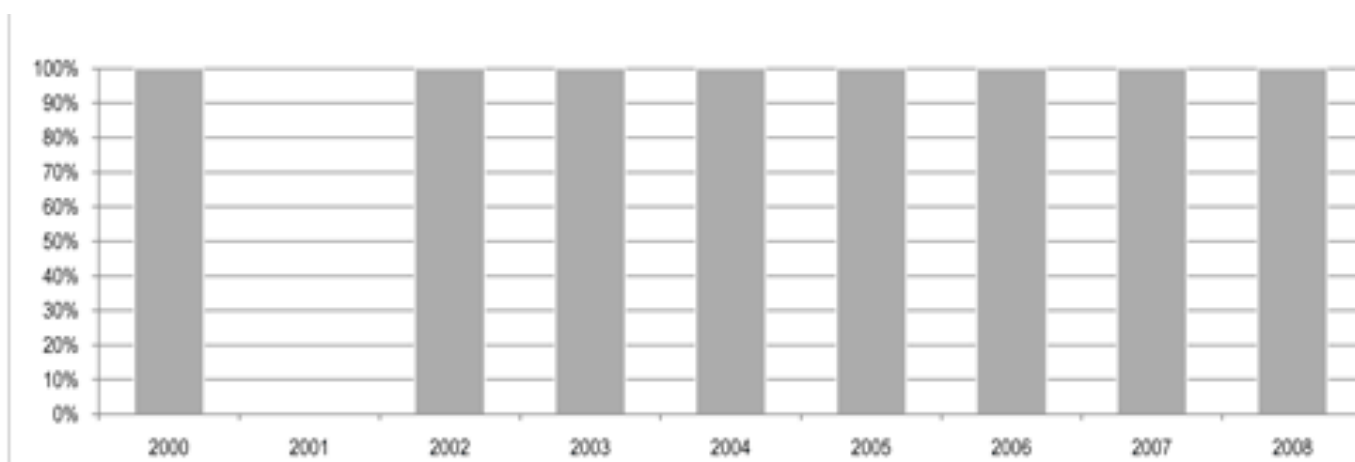
Anno	TONS	Δ%
2000	0	
2001	0	-100,0%
2002	2	-
2003	19	850,0%
2004	48	152,6%
2005	80	66,7%
2006	77	-3,8%
2007	27	-64,9%
2008	27	0,0%
CAGR		180,7%



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

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

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

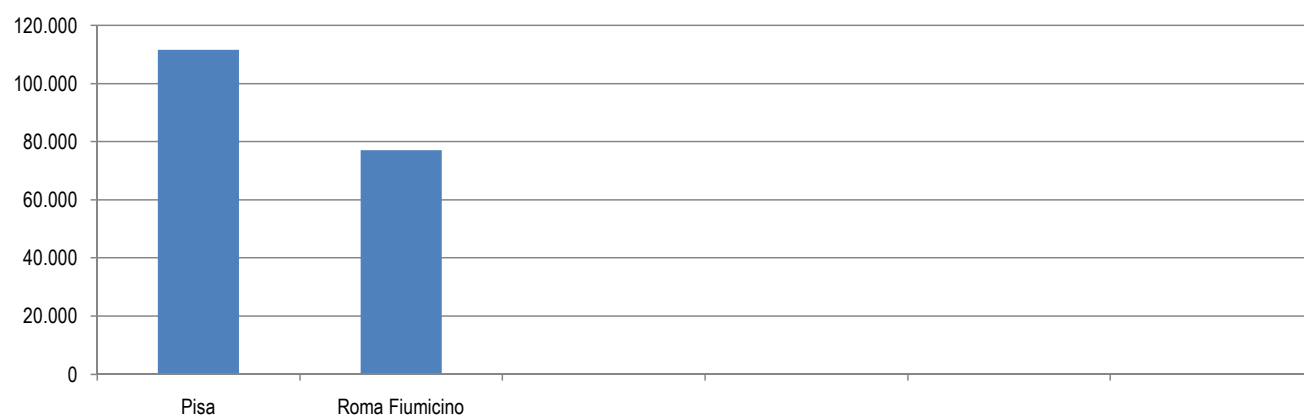


Tab.SI.3.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Jugoslavia (Serbia e Mont.)							692	
Francia					6.978	488	479	

### Principali O-D

La nazione estera maggiormente collegata nel 2006 è la Jugoslavia, seguita dalla Francia.

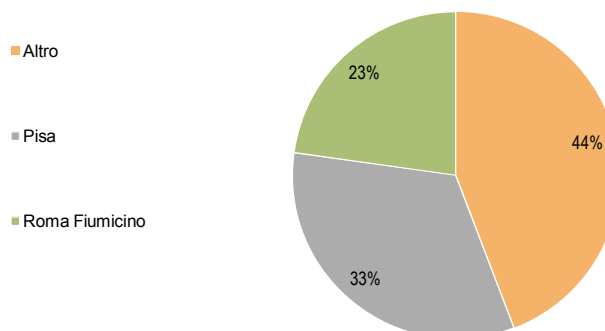


Tab.SI.3.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

Le due tratte principali sono state verso Pisa (33% del totale nazionale) e Roma Fiumicino (23%).

Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									149.288
Pisa								111.746	111.609
Roma Fiumicino				121.591				134.256	77.027

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.SI.3.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	0	0	121	10.225	259	205	71.830	190.085
						8350,4%	-97,5%	-20,8%	34939,0%	164,6%
	Nazionale	25.773	43.779	36.325	219.351	376.266	389.676	308.684	432.869	336.463
			69,9%	-17,0%	503,9%	71,5%	3,6%	-20,8%	40,2%	-22,3%
	<b>TOT</b>	<b>25.773</b>	<b>43.779</b>	<b>36.325</b>	<b>219.472</b>	<b>386.491</b>	<b>389.935</b>	<b>308.889</b>	<b>504.699</b>	<b>526.548</b>
			69,9%	-17,0%	504,2%	76,1%	0,9%	-20,8%	63,4%	4,3%
Charter	Internazionale	79	4.008	3.471	2.160	9.000	1.941	4.041	458	1.913
			4973,4%	-13,4%	-37,8%	316,7%	-78,4%	108,2%	-88,7%	317,7%
	Nazionale	2.347	2.369	2.787	2.437	6.449	248	255	251	1.461
			0,9%	17,6%	-12,6%	164,6%	-96,2%	2,8%	-1,6%	482,1%
	<b>TOT</b>	<b>2.426</b>	<b>6.377</b>	<b>6.258</b>	<b>4.597</b>	<b>15.449</b>	<b>2.189</b>	<b>4.296</b>	<b>709</b>	<b>3.374</b>
			162,9%	-1,9%	-26,5%	236,1%	-85,8%	96,3%	-83,5%	375,9%
Aerotaxi	Internazionale	14	49	45	35	42	302	295	98	189
			250,0%	-8,2%	-22,2%	20,0%	619,0%	-2,3%	-66,8%	92,9%
	Nazionale	99	232	157	320	285	571	318	383	668
			134,3%	-32,3%	103,8%	-10,9%	100,4%	-44,3%	20,4%	74,4%
	<b>TOT</b>	<b>113</b>	<b>281</b>	<b>202</b>	<b>355</b>	<b>327</b>	<b>873</b>	<b>613</b>	<b>481</b>	<b>857</b>
			148,7%	-28,1%	75,7%	-7,9%	167,0%	-29,8%	-21,5%	78,2%
Generale	Internazionale		2	0	75	0				
				-100,0%		-100,0%				
	Nazionale		71	110	398	0				
				54,9%	261,8%	-100,0%				
	<b>TOT</b>		<b>73</b>	<b>110</b>	<b>473</b>	<b>0</b>	<b>852</b>	<b>744</b>	<b>1.039</b>	
				50,7%	330,0%	-100,0%		-12,7%	39,7%	
TOT	Internazionale	93	4.059	3.516	2.391	19.267	2.502	4.541	72.386	192.187
			4264,5%	-13,4%	-32,0%	705,8%	-87,0%	81,5%	1494,1%	165,5%
	Nazionale	28.219	46.451	39.379	222.506	383.000	390.495	309.257	433.503	338.592
			64,6%	-15,2%	465,0%	72,1%	2,0%	-20,8%	40,2%	-21,9%
	<b>TOT</b>	<b>28.312</b>	<b>50.510</b>	<b>42.895</b>	<b>224.897</b>	<b>402.267</b>	<b>392.997</b>	<b>314.650</b>	<b>506.633</b>	<b>531.818</b>
			78,4%	-15,1%	424,3%	78,9%	-2,3%	-19,9%	61,0%	5,0%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	-	-	0	8	185	11	2	533	1.391
						2212,5%	-94,1%	-81,8%	26550,0%	161,0%
	Nazionale	1.596	2.883	2.522	3.977	5.877	5.926	5.172	7.424	5.225
			80,6%	-12,5%	57,7%	47,8%	0,8%	-12,7%	43,5%	-29,6%
	<b>TOT</b>	<b>1.596</b>	<b>2.883</b>	<b>2.522</b>	<b>3.985</b>	<b>6.062</b>	<b>5.937</b>	<b>5.174</b>	<b>7.957</b>	<b>6.616</b>
			80,6%	-12,5%	58,0%	52,1%	-2,1%	-12,9%	53,8%	-16,9%
Charter	Internazionale	2	55	36	44	144	22	45	9	18
			2650,0%	-34,5%	22,2%	227,3%	-84,7%	104,5%	-80,0%	100,0%
	Nazionale	63	61	70	86	164	7	2	3	21
			-3,2%	14,8%	22,9%	90,7%	-95,7%	-71,4%	50,0%	600,0%
	<b>TOT</b>	<b>65</b>	<b>116</b>	<b>106</b>	<b>130</b>	<b>308</b>	<b>29</b>	<b>47</b>	<b>12</b>	<b>39</b>
			78,5%	-8,6%	22,6%	136,9%	-90,6%	62,1%	-74,5%	225,0%
Aerotaxi	Internazionale	4	12	21	17	16	50	59	31	88
			200,0%	75,0%	-19,0%	-5,9%	212,5%	18,0%	-47,5%	183,9%
	Nazionale	50	103	77	253	423	283	291	122	297
			106,0%	-25,2%	228,6%	67,2%	-33,1%	2,8%	-58,1%	143,4%
	<b>TOT</b>	<b>54</b>	<b>115</b>	<b>98</b>	<b>270</b>	<b>439</b>	<b>333</b>	<b>350</b>	<b>153</b>	<b>385</b>
			113,0%	-14,8%	175,5%	62,6%	-24,1%	5,1%	-56,3%	151,6%
Generale	Internazionale		2	2	33	0				
				0,0%	1550,0%	-100,0%				
	Nazionale		120	223	306	156				
				85,8%	37,2%	-49,0%				
	<b>TOT</b>		<b>122</b>	<b>225</b>	<b>339</b>	<b>156</b>	<b>836</b>	<b>578</b>	<b>601</b>	
				84,4%	50,7%	-54,0%	-100,0%		-30,9%	4,0%
TOT	Internazionale	6	69	59	102	345	83	106	573	1.497
			1050,0%	-14,5%	72,9%	238,2%	-75,9%	27,7%	440,6%	161,3%
	Nazionale	1.709	3.167	2.892	4.622	6.620	6.216	5.465	7.549	5.543
			85,3%	-8,7%	59,8%	43,2%	-6,1%	-12,1%	38,1%	-26,6%
	<b>TOT</b>	<b>1.715</b>	<b>3.236</b>	<b>2.951</b>	<b>4.724</b>	<b>6.965</b>	<b>6.299</b>	<b>6.407</b>	<b>8.700</b>	<b>7.641</b>
			88,7%	-8,8%	60,1%	47,4%	-9,6%	1,7%	35,8%	-12,2%

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	11
	Nazionale	0	0	2	19	48	80	77	27	16
			-100,0%		850,0%	152,6%	66,7%	-3,8%	-64,9%	-40,7%
	<b>TOT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>19</b>	<b>48</b>	<b>80</b>	<b>77</b>	<b>27</b>	<b>27</b>
			-100,0%		850,0%	152,6%	66,7%	-3,8%	-64,9%	0,0%
Charter	Internazionale	-	-	-	-	-	0	0	0	0
	Nazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>TOT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
TOT	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	11
	Nazionale	0	0	2	19	48	80	77	27	16
			-100,0%		850,0%	152,6%	66,7%	-3,8%	-64,9%	-40,7%
	<b>TOT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>19</b>	<b>48</b>	<b>80</b>	<b>77</b>	<b>27</b>	<b>27</b>
			-100,0%		850,0%	152,6%	66,7%	-3,8%	-64,9%	0,0%

Tab.SI.3.7.14 Allegato

## SI.4 ■ Aeroporto di Lampedusa







# Aeroporto Lampedusa



## SEDIME (ha)

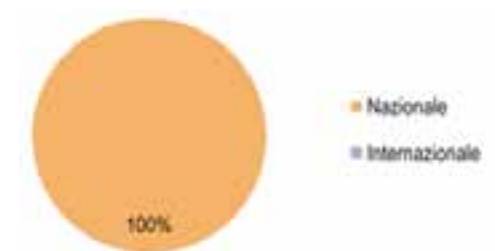
area civile  
66

area militare  
8

PISTE (num)  
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
184.000

## RIPARTIZIONE PAX 2008



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

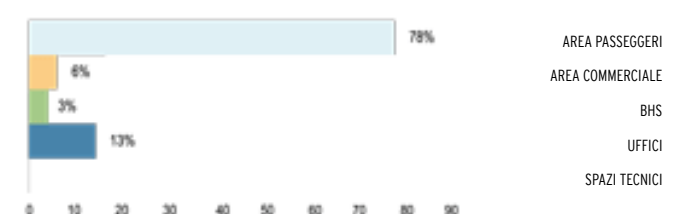


## TERMINAL

superficie (mq)  
1.300

dotazione per passeggero (mq)  
8,8

## incidenza aree funzionali



## POSIZIONAMENTO E RUOLO

Lampedusa è un aeroporto civile aperto al traffico commerciale, direttamente gestito da ENAC, che ha il ruolo di collegare un territorio isolato, che ha nel trasporto marittimo l'unica possibilità di collegamento al territorio nazionale.

L'aeroporto ha usufruito fin dal 2004 del regime di oneri di servizio pubblico che permettono alla popolazione di essere collegata ogni giorno dell'anno con il sistema nazionale. Principalmente è collegato con gli aeroporti di Trapani e Palermo.

Durante la stagione estiva il traffico aumenta notevolmente con collegamenti con le principali città italiane.

Il traffico 2008 si è attestato a quota 184.344 passeggeri.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto si trova sull'isola di Lampedusa che con una superficie di 20,2 kmq, è la sesta per estensione delle isole siciliane a circa 200Km dalla costa siciliana.

L'Aeroporto risale agli anni '60 quando i militari costruirono la pista che nel 1968 per la prima volta ospitò voli commerciali. Fu riclassificato come civile nel 1975. Il sedime ha un'ampiezza di 74 Ha, di cui 8Ha del demanio militare.

Lo scalo è situato nelle immediate vicinanze del centro abitato, da cui è accessibile attraverso la viabilità urbana. Dal resto dell'isola l'accesso in aeroporto avviene attraverso la viabilità principale, con attraversamento obbligato del centro urbano.

## LIMITI E VINCOLI

I limiti allo sviluppo dello scalo sono costituiti oltre che dai vincoli di carattere ambientale e paesaggistico, dalla particolare ubicazione, che vede l'aeroporto circondato su tre lati dal mare e per il resto dal centro abitato.

Piccole aree per sviluppi land side sono presenti tra lo scalo e le prime abitazioni di Lampedusa.

## ACCESSIBILITA' E SOSTA

Lo scalo è situato nelle immediate vicinanze del centro abitato, da cui è accessibile attraverso la viabilità urbana. Dal resto dell'isola l'accesso in aeroporto avviene attraverso la viabilità principale, con attraversamento obbligato del centro urbano.

## STATO ATTUALE DELL'AEROPORTO E PROGETTI IN CORSO

L'aeroporto è oggetto di un rinnovamento totale. Infatti sono in corso di realizzazione un complesso di interventi di rilievo quali:

- la nuova aerostazione passeggeri, comprensiva delle opere di urbanizzazione, dei parcheggi;
- l'ampliamento del piazzale aeromobili;
- la nuova torre di controllo;
- la nuova recinzione e viabilità perimetrale.

## TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione attuale di Lampedusa ha una superficie totale di 1300 mq distribuiti su un unico piano, dedicato sia alle partenze che agli arrivi. L'impianto è piuttosto semplice: a destra 4 check-in e 2 gate per voli nazionali, a sinistra 1 nastro di riconsegna bagagli e la hall arrivi. Nella zona retrostante i check-in si trova l'area movimentazione bagagli (BHS).

Sono di recente stati appaltati i lavori di costruzione di una nuova aerostazione di 3100 mq.

## INFRASTRUTTURE AIR SIDE

La pista di volo è lunga 1800 metri, è realizzata in conglomerato bituminoso e disposta in direzione Ovest-Est. L'Aerostazione e l'Apron sono ubicati a Nord della pista in posizione centrale, quest'ultimo presenta una superficie totale di circa 17000mq e su di esso trovano posto tre aeromobili.

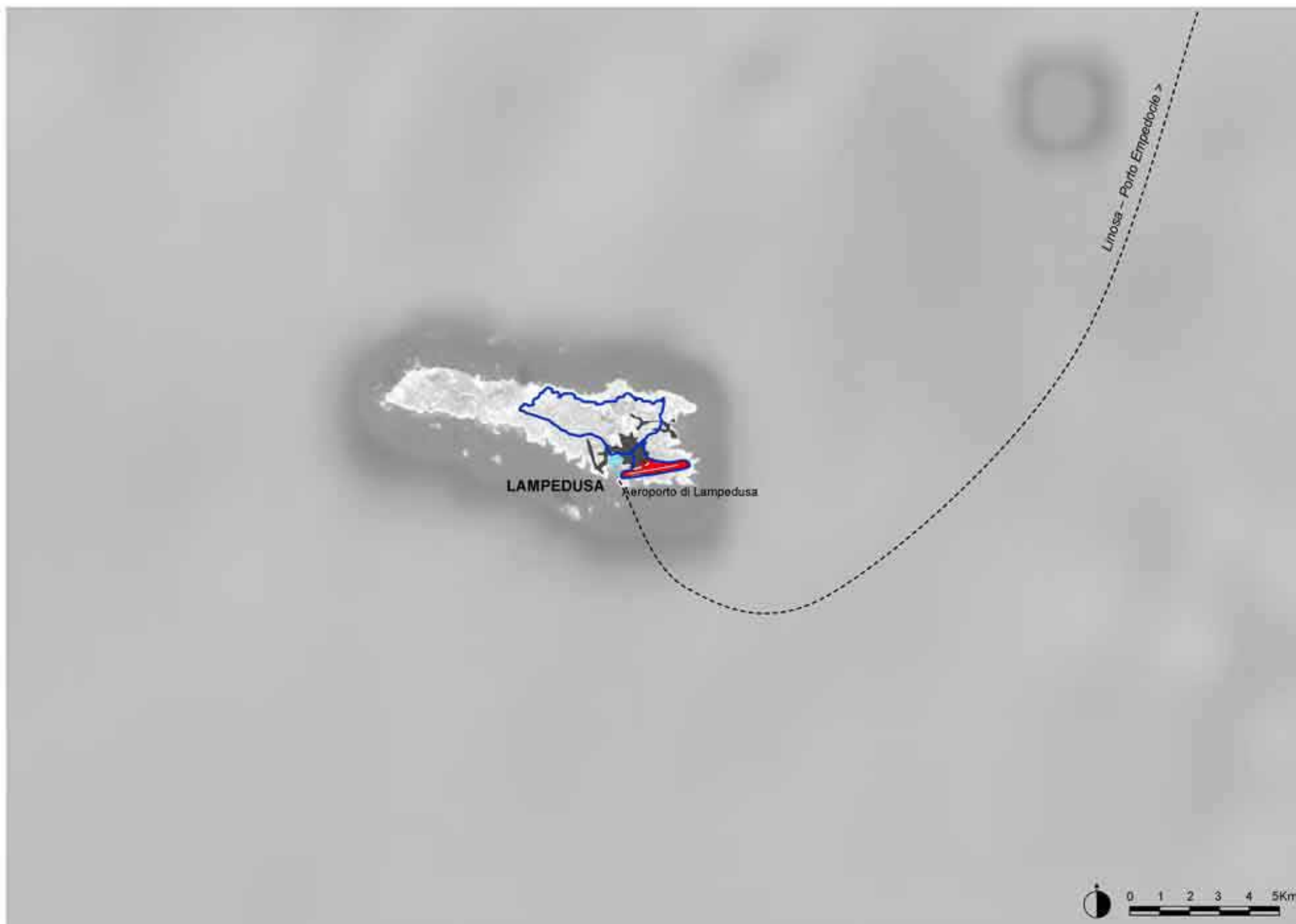
Alcuni rilievi montuosi a Nord dell'infrastruttura forano le superfici di limitazione ostacoli, in più il terreno e alcuni ostacoli puntuali situati oltre la testata 26 sporgono oltre i piani ostacoli forando le superfici di avvicinamento e decollo.



## GESTIONE AEROPORTUALE

L'Aeroporto di Lampedusa è a gestione diretta Enac.

## SI.4.2.1 Inquadramento territoriale



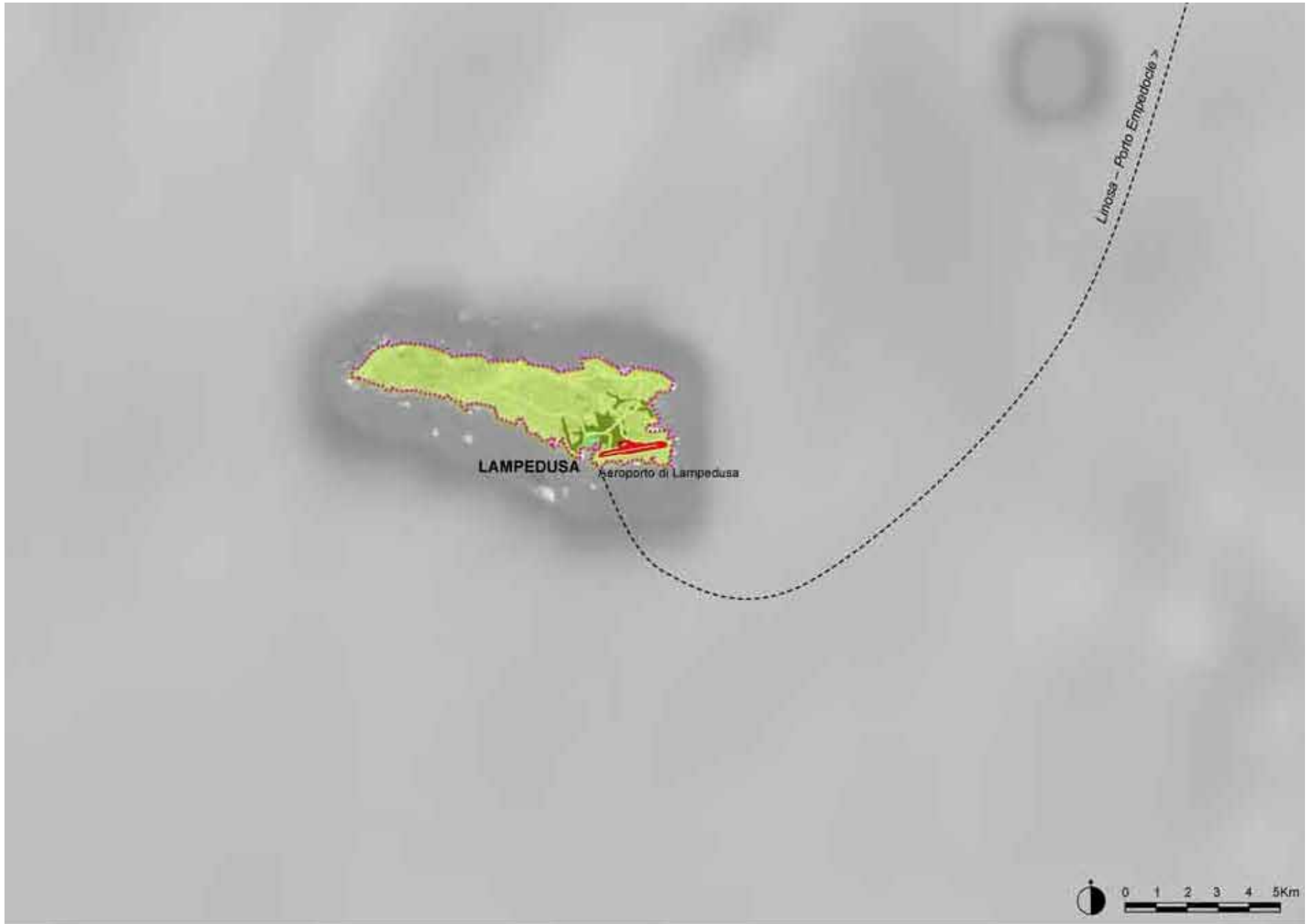
### LEGENDA

- 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 è situato nella zona su orientale dell'isola di Lampedusa, a circa 200Km dalla costa siciliana. Lo scalo è situato nelle immediate vicinanze del centro abitato, da cui è accessibile attraverso la viabilità urbana. Dal resto dell'isola l'accesso in aeroporto avviene attraverso la viabilità principale, con attraversamento obbligato del centro urbano.



**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 dello scalo sono costituiti oltre che dai vincoli di carattere ambientale e paesaggistico, dalla particolare ubicazione, circondata su tre lati dal mare e per il resto dal centro abitato. Piccole aree per sviluppi land side sono presenti tra lo scalo e le prime abitazioni di Lampedusa.



## SI.4.3 Bacino di traffico

### ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



#### LEGENDA ISOCRONE

- 0 - 15 mins
- 15 - 30 mins
- 30 - 45 mins
- 45 - 60 mins
- 60 - 75 mins
- 75 - 90 mins

#### LEGENDA RETI

- Autostrade
- S.S.V.
- Strade Statali
- Ferrovie



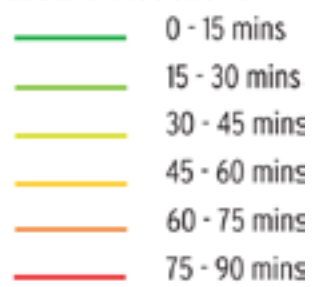
#### Modalità gomma

L'accessibilità relativa all'aeroporto di Lampedusa risulta limitata dalla ridotta estensione dell'isola. Si segnala comunque che l'aerostazione è raggiungibile in massimo 15' da ogni località presente sull'isola. Il Comune di Lampedusa e Linosa conta circa 6.100 abitanti (dati popolazione ISTAT 2008) e circa 1.300 addetti (dato ISTAT 2001). La superficie territoriale risulta essere pari a circa 25 kmq.

## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



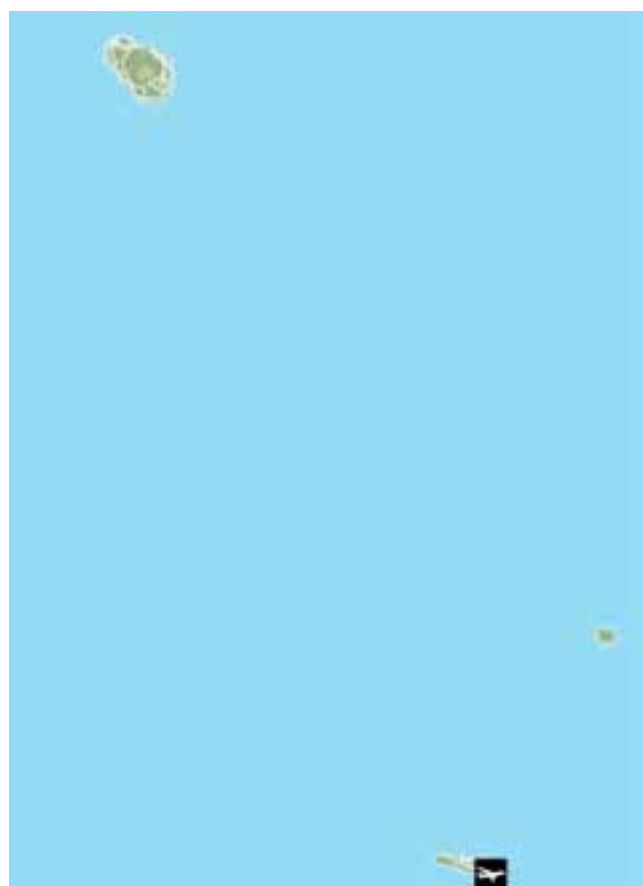
### LEGENDA ISOCRONE



### LEGENDA RETI



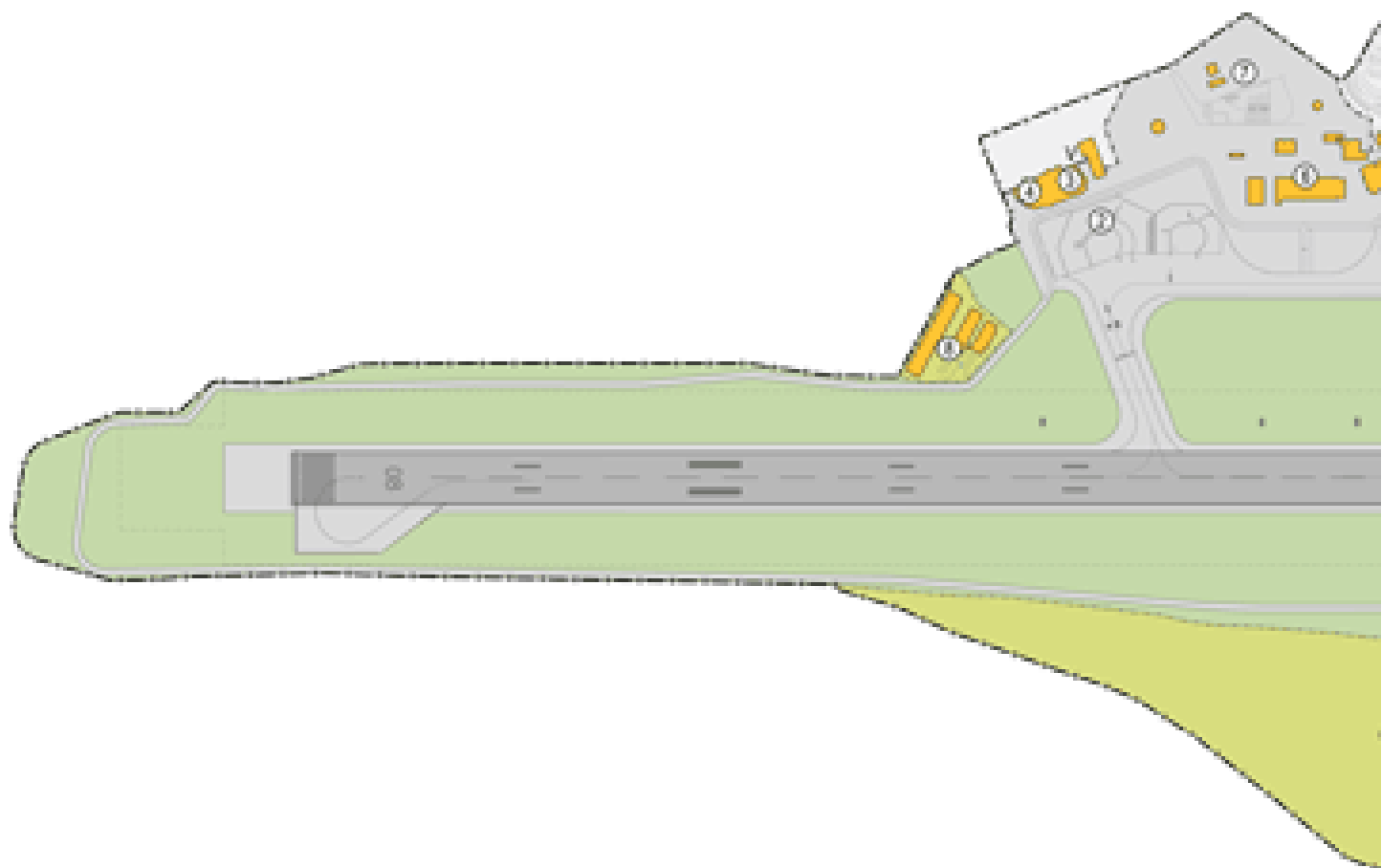
NB: Le stazioni ferroviarie individuate sono quelle raggiungibili dall'aeroporto in un tempo compreso tra 0 e 30 minuti, mentre l'accessibilità aeroportuale di tipo intermodale (ferro-gomma) viene misurata entro i 90 minuti complessivi.



### Modalità ferro

Non è presente nessun collegamento ferroviario, con un tempo di accesso all'aeroporto compreso tra 0 e 30 minuti. Questa condizione particolare non permette quindi il calcolo di un'accessibilità isocrona di tipo "pubblico".

## SI.4.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO DI LAMPEDUSA (LICD)

---

**AREA PIAZZALE (mq)**  
17.000

**AREA TERMINAL (mq)**  
1.300

**GATES**  
2

**STAND TOTALI**  
3

**LOADING BRIDGE**  
--

**STAND AVIAZIONE GENERALE**  
--

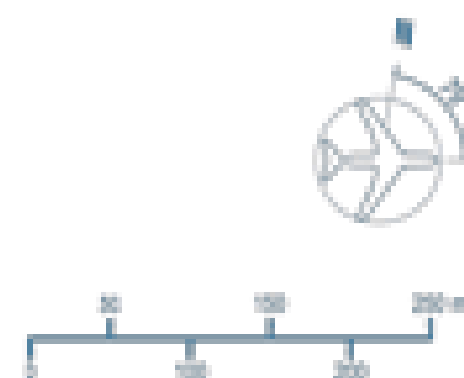
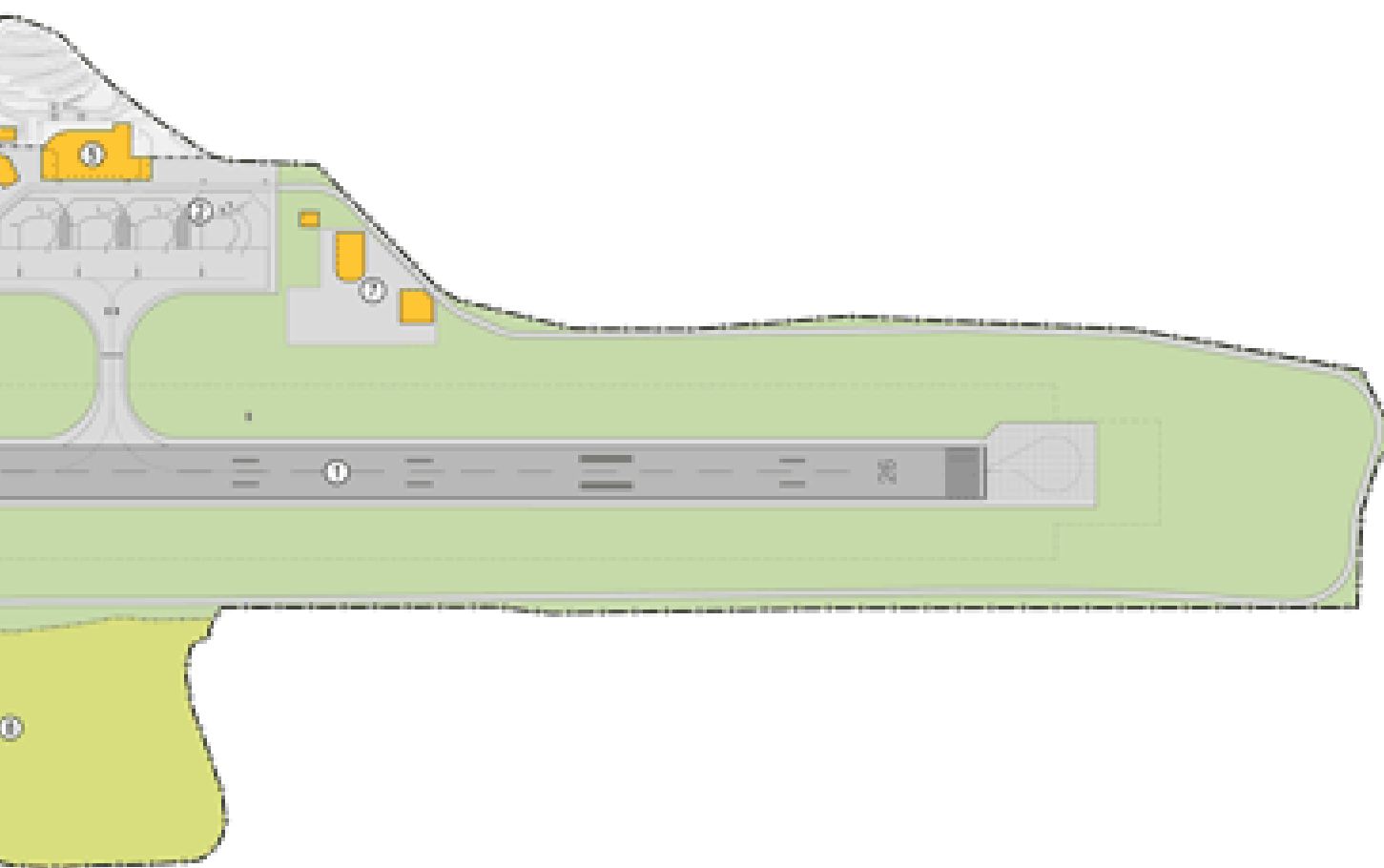
**PARCHEGGI**  
--

**PISTA 1**

**LUNGHEZZA 08 (m)**  
1.800

**LUNGHEZZA 26 (m)**  
1.800

**LARGHEZZA (m)**  
45



*Stato attuale dell'aeroporto*

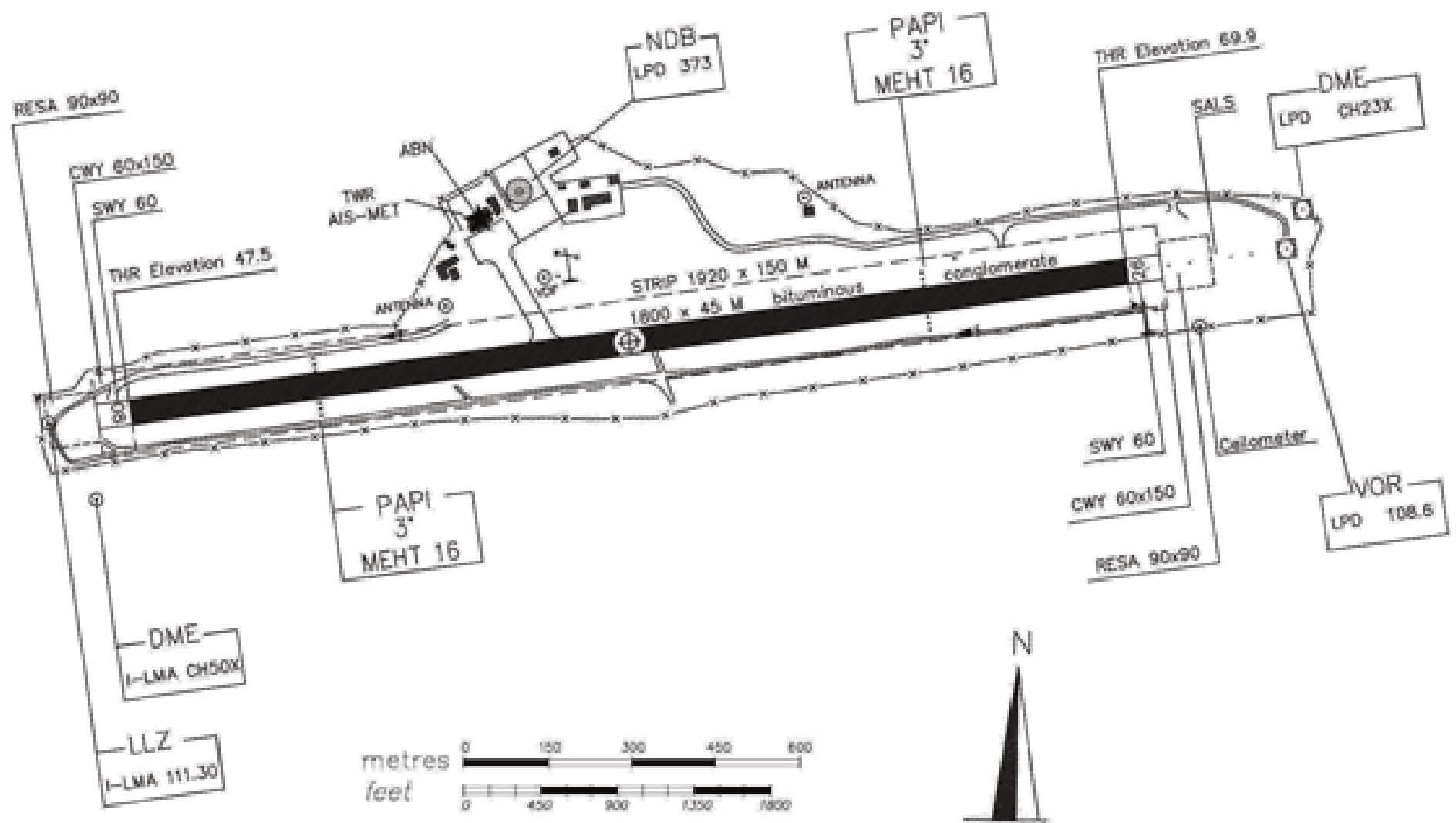
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 08	1800	1860	1860	1800
RWY 26	1800	1860	1860	1800

Tab.SI.4.4.1 Caratteristiche delle piste

**LEGENDA**

- ① Pista di volo
- ② Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
- ③ VVF
- ④ Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto
- ⑤ Area militare

## SI.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.m		
1.4.1.1	Pista 1	08	35°29'47.92"N 012°36'29.80"E	079°	1800	1860	1860	1800	60	60 x 150	90 x 90	1920 x 150	45	14.48	PCN 39F/B/W/T Conglom. Bitum.
		26	35°29'57.44"N 012°37'40.33"E	259°	1800	1860	1860	1800	60	61 x 150	91 x 90	1921 x 150	45	21.31	

Tab.SI.4.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste



1.4.2	CLASSE APT	
1.4.2.1	Classe ICAO	4C
1.4.2.2	Antincendio ICAO	6

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron 1	11025	PCN 40/R/D/W/T	1 2 3	SM	C	-
1.4.3.2		5850	PCN 14/R/D/W/T				

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	TWY unica	NA	calcestruzzo	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VDF	Lampedusa Gonio Homer
1.4.5.2	ILS RWY 26 LOC CAT I	I-LMA
1.4.5.3	DME	I-LMA
1.4.5.4	VOR/DME	LPD
1.4.5.5	NDB	LPD

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	--

Tab.SI.4.5.2 Dati infrastrutture airside

### Piste e aree di sicurezza

L'Aeroporto di Lampedusa è dotato di una pista di volo con identificativo 08-26 lunga 1800m e larga 45m realizzata in conglomerato bituminoso ed orientata in direzione Ovest-Est. L'Aerostazione e l'Apron sono ubicati a Nord della pista in posizione centrale e sono collegati mediante una singola taxiway realizzata in pavimentazione rigida. Oltre la testata 08 è installato un localizer al servizio degli avvicinamenti su pista 26, mentre la strip non è conforme agli standard ICAO.

### Piazzale aeromobili

Il piazzale di sosta aeromobili che presenta una superficie totale di circa 17000mq ed è realizzato con due pacchetti di pavimentazione a diversa portanza trovano posto tre aeromobili con movimentazione in self, è possibile ospitare elicotteri secondo disponibilità.

### Vie di rullaggio

L'unica via di rullaggio connette l'Apron al centro pista ed è realizzata in pavimentazione rigida. Non essendovi taxiway che portano alle testate, oltre le soglie sono disponibili aree pavimentate 60x60m adibite alle manovre di back track per l'allineamento in soglia.

# SI.4.6 Terminal passeggeri

## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra

## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano terra






### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	970
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	65
Bhs, trattamento bagagli	mq	35
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	165
Spazi tecnici ,impianti	mq	5

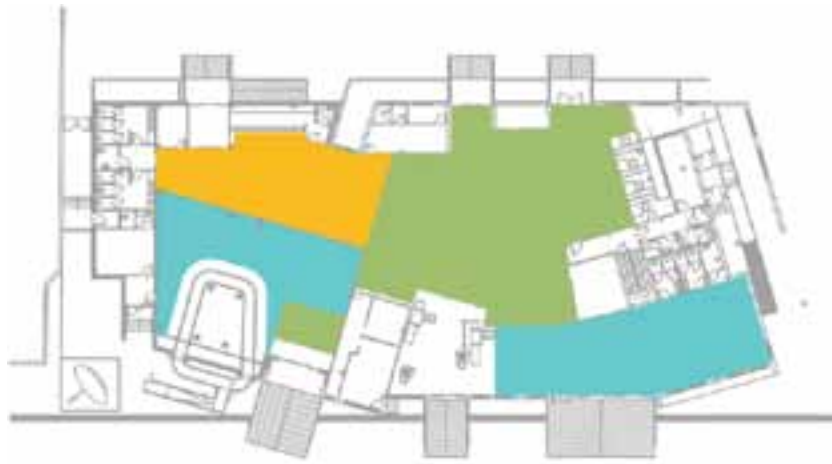
### SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	200
Area Check-in	mq	110
Area Varchi di Sicurezza	mq	85
Sale imbarco	mq	185
Hall arrivi	mq	190
Sale riconsegna bagagli	mq	205

### 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	95
	mq presenti	200
	mq differenza	105
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	63
	mq presenti	90
	mq differenza	27
	n° check-in fabbisogno	3
	n° check-in presenti	4
3_Controlli di sicurezza	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	20
	mq differenza	20
	n° varchi fabbisogno	1
4_Controllo passaporti OUT	n° presenti	1
	n° differenza	0
	mq accodamento fabbisogno	14
	mq presenti	20
	mq differenza	6
5_Sala imbarchi Schengen	n° postazioni fabbisogno	1
	n° presenti	1
	n° differenza	0
	mq fabbisogno	152
	mq presenti	160
6_Controllo passaporti IN	mq differenza	8
	n° gates fabbisogno	1
	n° presenti	2
	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	14
7_Ritiro bagagli	mq presenti	20
	mq differenza	6
	n° postazioni fabbisogno	1
	n° presenti	1
	n° differenza	0
8_Hall arrivi	mq fabbisogno	102
	mq presenti	110
	mq differenza	8
	n° nastri fabbisogno	0
	n° presenti	1
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	143
	mq presenti	125
	mq differenza	-18

### SUPERFICI TOTALI

Piano terra	mq	1300
Totale	mq	1300

## SI.4.7 Traffico commerciale 2000-2008

### Traffico passeggeri

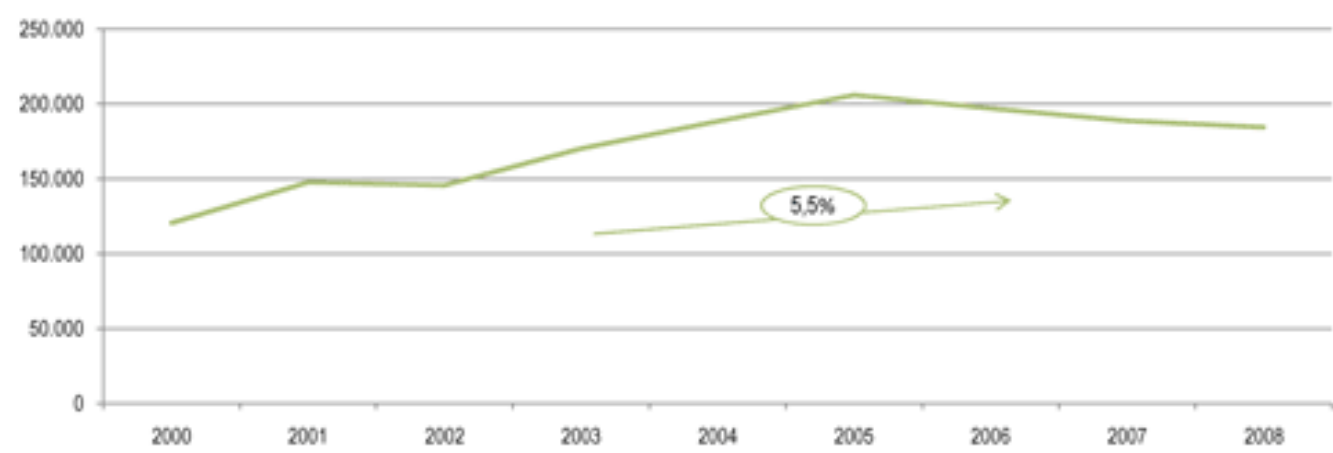
L'aeroporto di Lampedusa, che ha movimentato esclusivamente traffico nazionale, evidenzia una crescita dei passeggeri fino al 2005 ed un leggero decremento gli anni successivi. La crescita del 2004 è stata generata dalla conclusione dell'iter di affidamento delle rotte in regime di onere di servizio pubblico, a queste si sono aggiunti collegamenti (di carattere stagionale) verso le principali città italiane.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 187.952 con un incremento del 2,0% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

Anno	PAX	Δ%
2000	120.471	
2001	147.675	22,6%
2002	145.502	-1,5%
2003	170.199	17,0%
2004	188.445	10,7%
2005	205.903	9,3%
2006	196.847	-4,4%
2007	188.708	-4,1%
2008	184.344	-2,3%

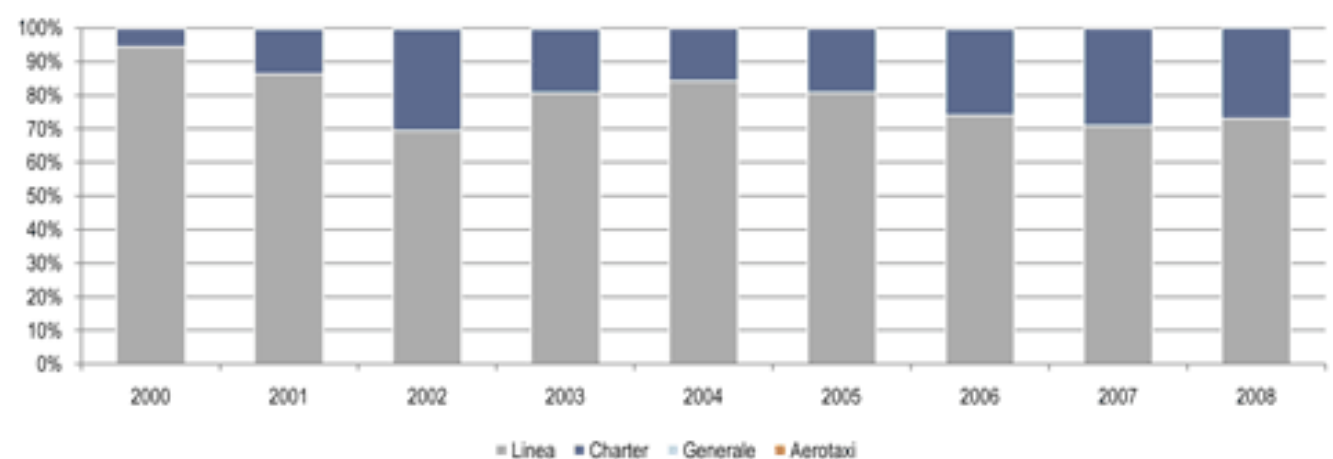
CAGR	5,5%
------	------



Tab.SI.4.7.1 Passeggeri 2000-2008

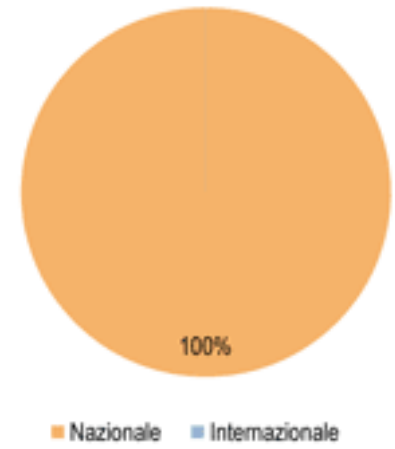
Il traffico rivolto a Lampedusa, in termini di passeggeri, è stato servito principalmente da voli di linea, anche se i voli charter hanno rappresentato una percentuale importante.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	94,4%	5,4%	0,2%	0,0%	100,0%
2001	86,3%	13,4%	0,3%	0,0%	100,0%
2002	69,5%	30,2%	0,3%	0,1%	100,0%
2003	80,7%	19,0%	0,0%	0,3%	100,0%
2004	84,1%	15,6%	0,2%	0,0%	100,0%
2005	80,8%	19,0%	0,2%	0,0%	100,0%
2006	74,1%	25,6%	0,2%	0,1%	100,0%
2007	71,0%	28,9%	0,2%	0,0%	100,0%
2008	72,9%	27,1%	0,0%	0,0%	100,0%

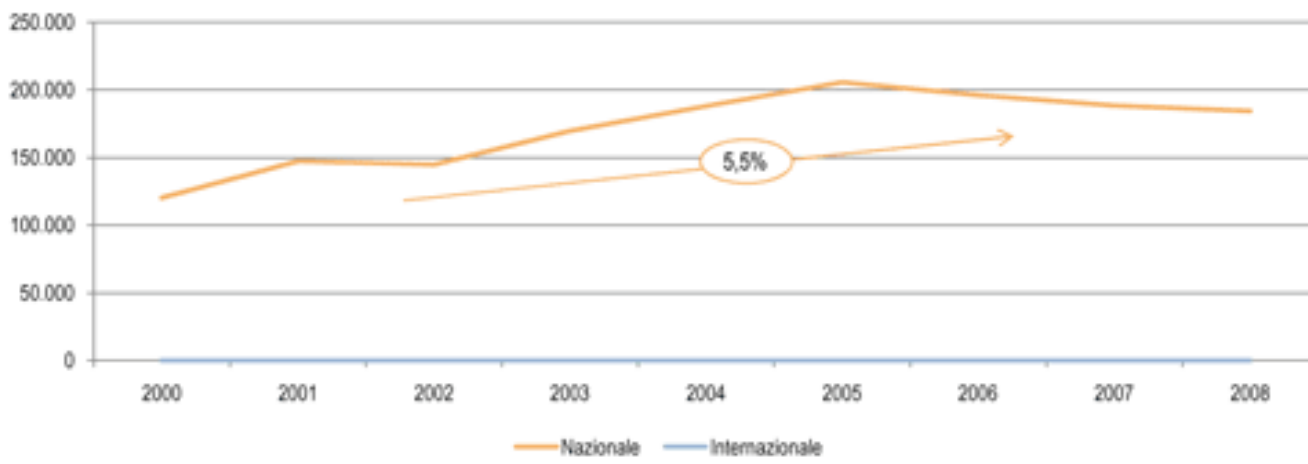


Tab.SI.4.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	120.189		2000	0	
2001	147.274	22,5%	2001	0	-
2002	144.943	-1,6%	2002	0	-
2003	169.682	17,1%	2003	0	-
2004	188.025	10,8%	2004	0	-
2005	205.462	9,3%	2005	0	-
2006	196.163	-4,5%	2006	0	-
2007	188.377	-4,0%	2007	0	-
2008	184.344	-2,1%	2008	0	-
CAGR	5,5%		CAGR	-	



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008



Tab.SI.4.7.3 Passeggeri 2000-2008



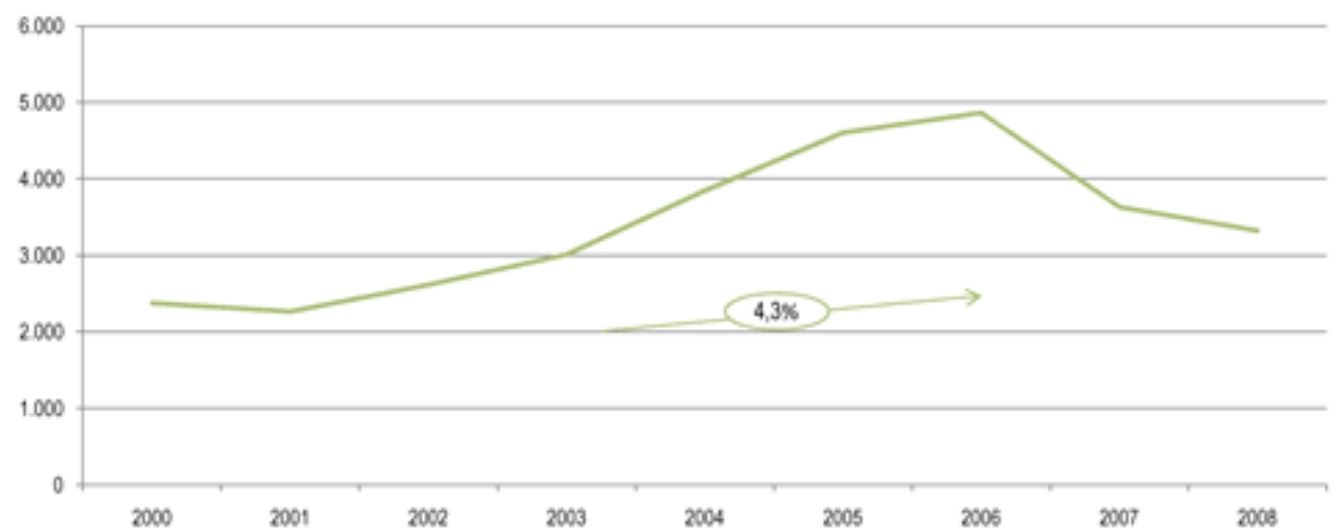
## Movimenti

Il numero di voli ha avuto un picco nel 2006 con 4,8 mila movimenti, un anno dopo al picco passeggeri. Nel 2007 e 2008 si è avuta una riduzione sostanziale, con 3,6 mila e 3,3 mila rispettivamente (-25,4% e -8,4%).

Anno	MOV	Δ%
2000	2.376	
2001	2.267	-4,6%
2002	2.619	15,5%
2003	3.012	15,0%
2004	3.850	27,8%
2005	4.606	19,6%
2006	4.867	5,7%
2007	3.631	-25,4%
2008	3.326	-8,4%

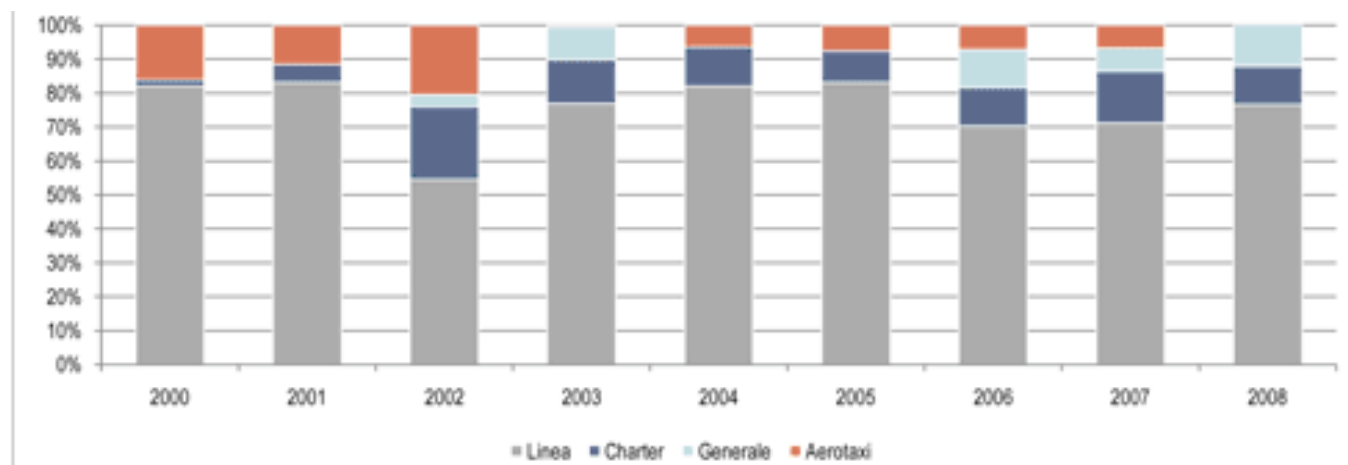
CAGR	4,3%
------	------



Tab.SI.4.7.4 Movimenti 2000-2008

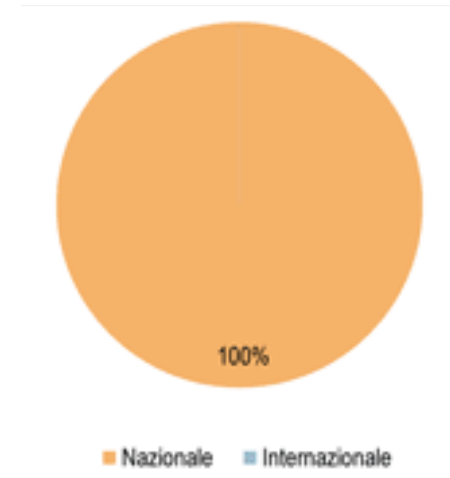
I voli di linea hanno rappresentato sempre la maggioranza dei movimenti dello scalo.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	82,1%	1,9%	16,1%	0,0%	100,0%
2001	83,2%	5,2%	11,6%	0,0%	100,0%
2002	54,6%	21,4%	20,5%	3,5%	100,0%
2003	77,0%	12,8%	0,5%	9,8%	100,0%
2004	82,0%	11,6%	6,4%	0,0%	100,0%
2005	83,2%	9,1%	7,6%	0,0%	100,0%
2006	70,4%	11,2%	7,1%	11,3%	100,0%
2007	71,2%	15,2%	6,7%	6,9%	100,0%
2008	76,7%	11,2%	0,0%	12,1%	100,0%

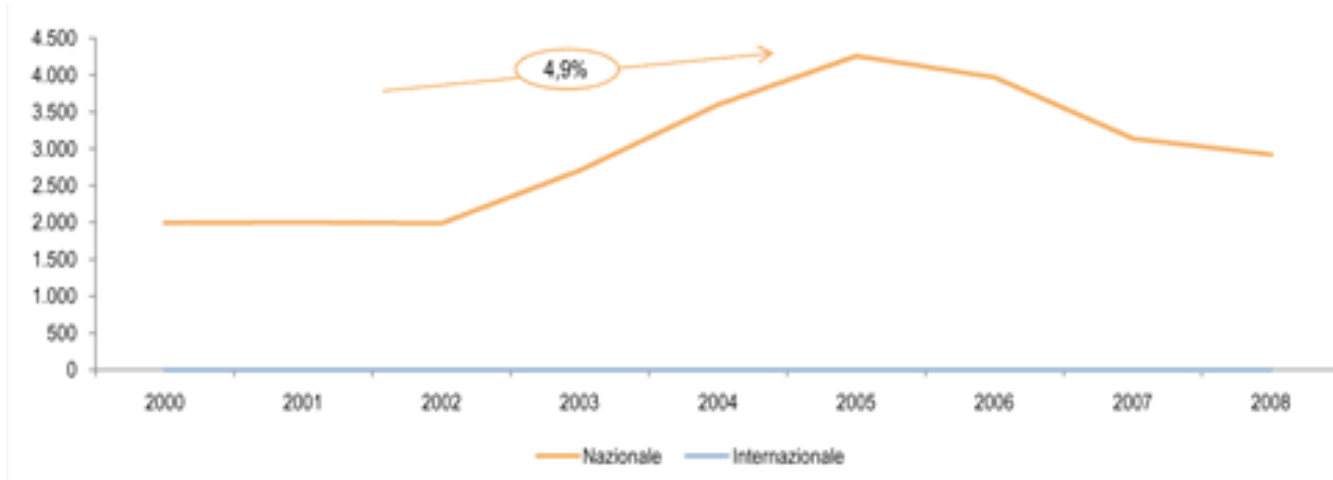


Tab.SI.4.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	1.994		2000	0	
2001	2.004	0,5%	2001	0	-
2002	1.990	-0,7%	2002	0	-
2003	2.704	35,9%	2003	0	-
2004	3.602	33,2%	2004	0	-
2005	4.254	18,1%	2005	0	-
2006	3.968	-6,7%	2006	0	-
2007	3.136	-21,0%	2007	0	-
2008	2.922	-6,8%	2008	0	-
CAGR	4,9%		CAGR	-	

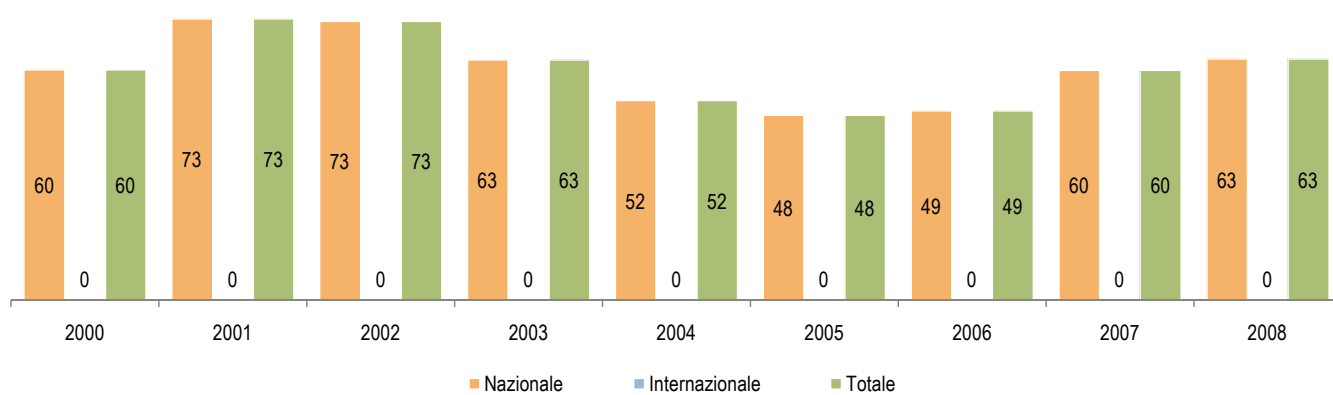


Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008



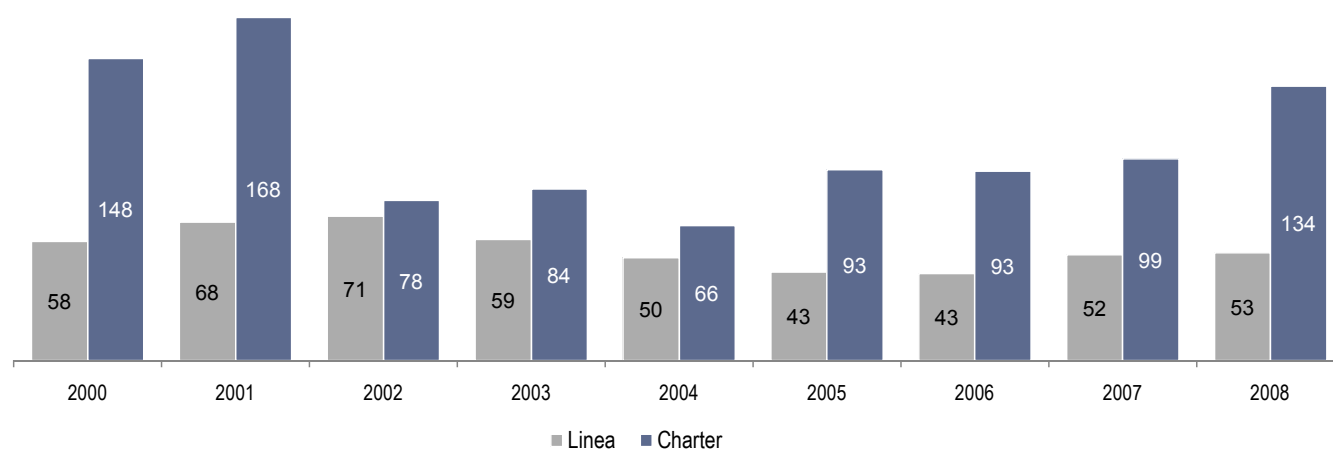
Tab.SI.4.7.6 Movimenti 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	60	-	60
2001	73	-	73
2002	73	-	73
2003	63	-	63
2004	52	-	52
2005	48	-	48
2006	49	-	49
2007	60	-	60
2008	63	-	63
CAGR	0,6%	-	0,6%



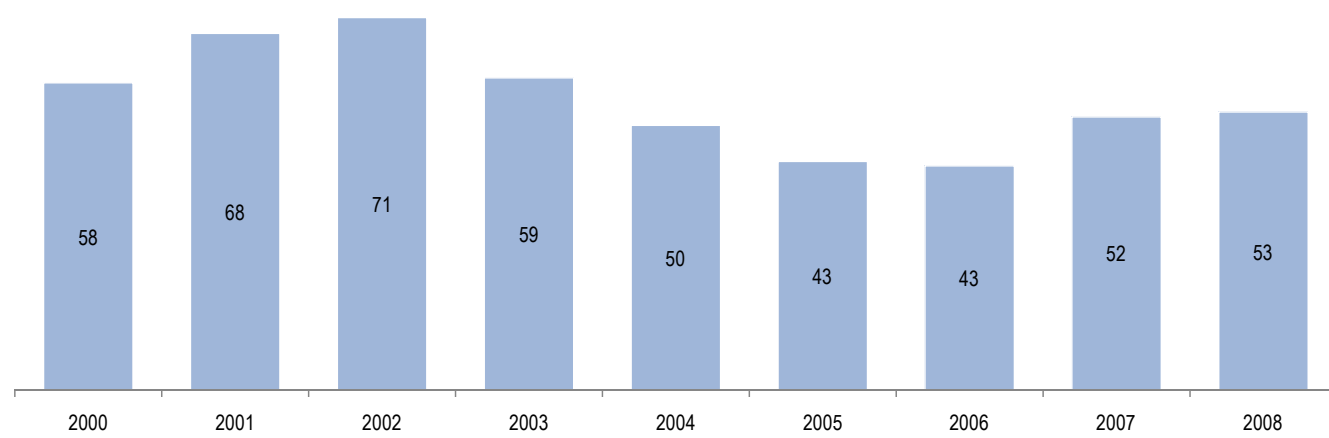
Tab.SI.4.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

Anno	LINEA	CHARTER
2000	58	148
2001	68	168
2002	71	78
2003	59	84
2004	50	66
2005	43	93
2006	43	93
2007	52	99
2008	53	134
CAGR	-1,2%	-1,2%



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

Anno	LINEA Naz
2000	58
2001	68
2002	71
2003	59
2004	50
2005	43
2006	43
2007	52
2008	53
CAGR	-1,2%



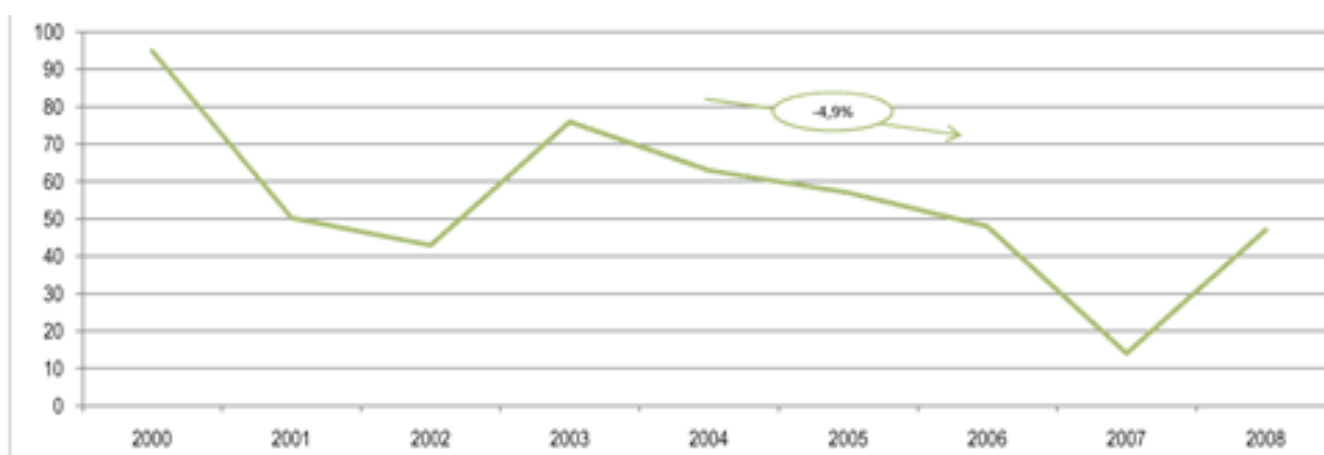
Tab.SI.4.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

### Traffico cargo

Il traffico cargo ha avuto sempre volumi modesti, con una diminuzione complessiva rispecchiata dal CAGR di -8,4%.

Anno	TONS	Δ%
2000	95	
2001	50	-47,1%
2002	43	-14,4%
2003	76	76,7%
2004	63	-17,1%
2005	57	-9,5%
2006	48	-15,8%
2007	14	-70,8%
2008	47	235,7%

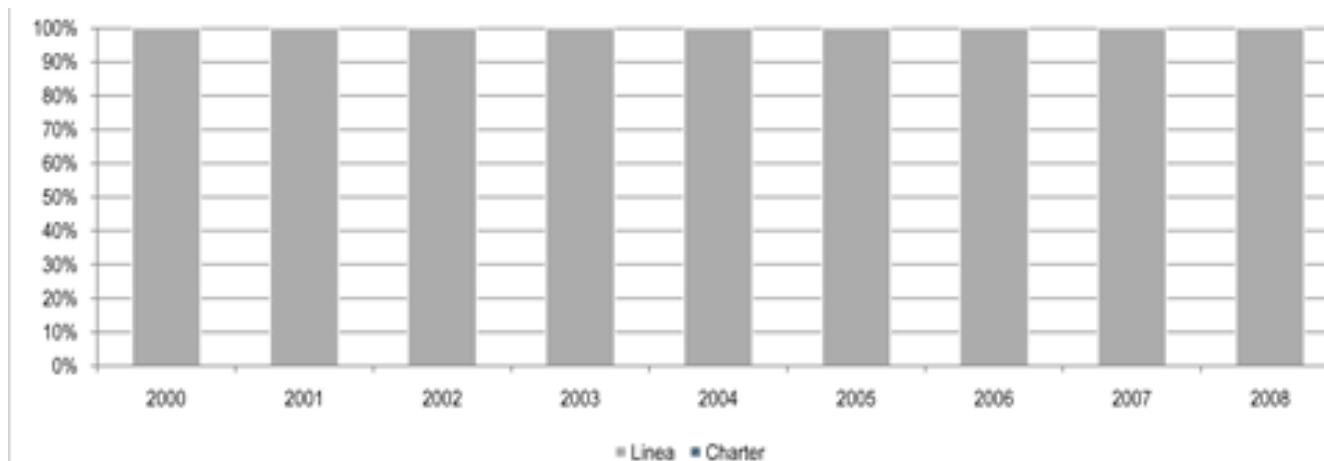
CAGR	-8,4%
------	-------



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

La totalità del traffico cargo è stata servita da voli di linea.

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



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



Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	113.693	127.498	101.070	137.322	158.565	166.273	145.776	133.929	134.457
			12,1%	-20,7%	35,9%	15,5%	4,9%	-12,3%	-8,1%	0,4%
	<b>TOT</b>	<b>113.693</b>	<b>127.498</b>	<b>101.070</b>	<b>137.322</b>	<b>158.565</b>	<b>166.273</b>	<b>145.776</b>	<b>133.929</b>	<b>134.457</b>
			12,1%	-20,7%	35,9%	15,5%	4,9%	-12,3%	-8,1%	0,4%
Charter	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	6.496	19.776	43.873	32.360	29.460	39.189	50.387	54.448	49.887
			204,4%	121,8%	-26,2%	-9,0%	33,0%	28,6%	8,1%	-8,4%
	<b>TOT</b>	<b>6.496</b>	<b>19.776</b>	<b>43.873</b>	<b>32.360</b>	<b>29.460</b>	<b>39.189</b>	<b>50.387</b>	<b>54.448</b>	<b>49.887</b>
			204,4%	121,8%	-26,2%	-9,0%	33,0%	28,6%	8,1%	-8,4%
Aerotaxi	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	282	401	452	26	420	441	441	331	0
			42,2%	12,7%	-94,2%	1515,4%	5,0%	0,0%	-24,9%	-100,0%
	<b>TOT</b>	<b>282</b>	<b>401</b>	<b>452</b>	<b>26</b>	<b>420</b>	<b>441</b>	<b>441</b>	<b>331</b>	<b>0</b>
			42,2%	12,7%	-94,2%	1515,4%	5,0%	0,0%	-24,9%	-100,0%
Generale	Internazionale			0	0					
	Nazionale			107	491					
					358,9%					
	<b>TOT</b>			<b>107</b>	<b>491</b>	<b>0</b>	<b>243</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
					358,9%			-100,0%		
TOT	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	120.471	147.675	145.502	170.199	188.445	205.903	196.604	188.708	184.344
			22,6%	-1,5%	17,0%	10,7%	9,3%	-4,5%	-4,0%	-2,3%
		<b>120.471</b>	<b>147.675</b>	<b>145.502</b>	<b>170.199</b>	<b>188.445</b>	<b>205.903</b>	<b>196.847</b>	<b>188.708</b>	<b>184.344</b>
			22,6%	-1,5%	17,0%	10,7%	9,3%	-4,4%	-4,1%	-2,3%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	-	-	0	0	0	0	-	-	-
	Nazionale	1.950	1.886	1.430	2.318	3.156	3.834	3.424	2.584	2.550
			-3,3%	-24,2%	62,1%	36,2%	21,5%	-10,7%	-24,5%	-1,3%
	<b>TOT</b>	<b>1.950</b>	<b>1.886</b>	<b>1.430</b>	<b>2.318</b>	<b>3.156</b>	<b>3.834</b>	<b>3.424</b>	<b>2.584</b>	<b>2.550</b>
			-3,3%	-24,2%	62,1%	36,2%	21,5%	-10,7%	-24,5%	-1,3%
Charter	Internazionale	-	-	0	0	0	0	-	-	-
	Nazionale	44	118	560	386	446	420	544	552	372
			168,2%	374,6%	-31,1%	15,5%	-5,8%	29,5%	1,5%	-32,6%
	<b>TOT</b>	<b>44</b>	<b>118</b>	<b>560</b>	<b>386</b>	<b>446</b>	<b>420</b>	<b>544</b>	<b>552</b>	<b>372</b>
			168,2%	374,6%	-31,1%	15,5%	-5,8%	29,5%	1,5%	-32,6%
Aerotaxi	Internazionale	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nazionale	382	263	537	14	248	352	347	245	0
			-31,2%	104,2%	-97,4%	1671,4%	41,9%	-1,4%	-29,4%	-100,0%
	<b>TOT</b>	<b>382</b>	<b>263</b>	<b>537</b>	<b>14</b>	<b>248</b>	<b>352</b>	<b>347</b>	<b>245</b>	<b>0</b>
			-31,2%	104,2%	-97,4%	1671,4%	41,9%	-1,4%	-29,4%	-100,0%
Generale	Internazionale			0	0					
	Nazionale			92	294					
					219,6%					
	<b>TOT</b>			<b>92</b>	<b>294</b>	<b>552</b>	<b>250</b>	<b>404</b>		
					219,6%		-54,7%	61,6%		
TOT	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	2.376	2.267	2.619	3.012	3.850	4.606	4.315	3.381	2.922
			-4,6%	15,5%	15,0%	27,8%	19,6%	-6,3%	-21,6%	-13,6%
		<b>2.376</b>	<b>2.267</b>	<b>2.619</b>	<b>3.012</b>	<b>3.850</b>	<b>4.606</b>	<b>4.867</b>	<b>3.631</b>	<b>3.326</b>
			-4,6%	15,5%	15,0%	27,8%	19,6%	5,7%	-25,4%	-8,4%

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	95	50	43	76	63	57	48	14	47
			-47,1%	-14,4%	76,7%	-17,1%	-9,5%	-15,8%	-70,8%	235,7%
	<b>TOT</b>	<b>95</b>	<b>50</b>	<b>43</b>	<b>76</b>	<b>63</b>	<b>57</b>	<b>48</b>	<b>14</b>	<b>47</b>
			-47,1%	-14,4%	76,7%	-17,1%	-9,5%	-15,8%	-70,8%	235,7%
Charter	Internazionale									
	Nazionale									
	<b>TOT</b>									
TOT	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	95	50	43	76	63	57	48	14	47
			-47,1%	-14,4%	76,7%	-17,1%	-9,5%	-15,8%	-70,8%	235,7%
	<b>TOT</b>	<b>95</b>	<b>50</b>	<b>43</b>	<b>76</b>	<b>63</b>	<b>57</b>	<b>48</b>	<b>14</b>	<b>47</b>
			-47,1%	-14,4%	76,7%	-17,1%	-9,5%	-15,8%	-70,8%	235,7%

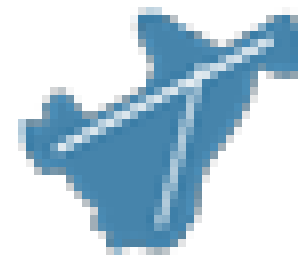
Tab.SI.4.7.12 Allegato

## SI.5 Aeroporto civile di Pantelleria





# Aeroporto Civile Pantelleria



## SEDIME (ha)

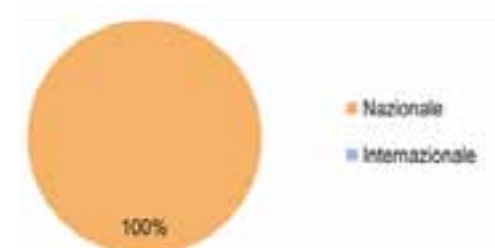
area civile  
12

area militare  
146

PISTE (num)  
2

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
153.000

## RIPARTIZIONE PAX 2008



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

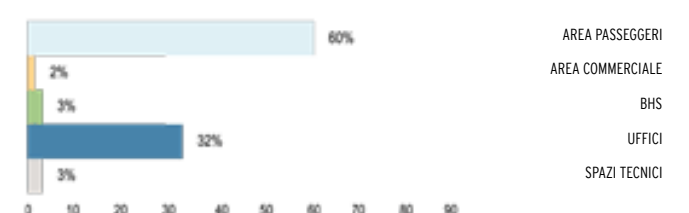


## TERMINAL

superficie (mq)  
1.600

dotazione per passeggero (mq)  
13,0

## incidenza aree funzionali



## POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto di Pantelleria è uno scalo militare aperto al traffico civile autorizzato, gestito direttamente da ENAC. Il traffico registrato nel 2008 è stato di 153.268 passeggeri, che dimostrano sostanzialmente la natura di servizio di trasporto per i residenti nell'isola e di un traffico legato al turismo, con ancora forti potenzialità. Interessanti potenzialità sono rappresentate anche dall'aviazione generale, che gravita sull'isola con esigenze superiori a quelle di una semplice nicchia di utenti, e che riguarda un solido nucleo di frequentatori abituali dell'isola.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto è situato nella zona nord dell'isola, a pochi chilometri a sud del centro abitato di Pantelleria. Lo scalo è situato nella zona pianeggiante alle pendici della "Montagna Grande" che occupa la maggior parte dell'isola.

L'aeroporto della quarta isola italiana per grandezza nasce negli anni '30 per esigenze belliche. Considerata la posizione strategica nel Mediterraneo, l'isola è infatti una eccellente base per l'esercito e, soprattutto, per la Marina e l'Aeronautica Militare del nostro Paese. Durante il Secondo Conflitto Mondiale lo scalo subisce pesanti bombardamenti alleati che rendono completamente inagibili le piste, tutte in terra battuta. Terminati i lavori di ripristino eseguiti dagli americani, lo scalo di Pantelleria entra nella rete dei collegamenti aerei civili nazionali nel 1949.

Il medesimo decennio vede poi la costruzione delle due piste attuali: una di 1.300 metri, mai più modificata, e la seconda di 780 metri allungata alle dimensioni odierne e dotata di un adeguato impianto d'illuminazione notturna.

Il sedime aeroportuale ha un'estensione complessiva di 158 ha, di cui solo 12 appartenenti al demanio aeroportuale civile.

## LIMITI E VINCOLI

I vincoli allo sviluppo dell'aeroporto sono costituiti essenzialmente dai rilievi montuosi circostanti. Il sedime offre però al suo interno ancora ampi margini per il potenziamento e l'ampliamento delle infrastrutture.

## ACCESSIBILITA' E SOSTA

L'accessibilità è garantita dalla viabilità dell'isola e l'area di sosta è composta da un parcheggio a raso di fronte all'aerostazione con un capacità di 165 posti.

## STATO ATTUALE DELL'AEROPORTO E PROGETTI IN CORSO

L'aeroporto è stato recentemente interessato da un complesso di interventi, quali l'ampliamento del piazzale di sosta aeromobili, e la messa in esercizio del deposito di carburante.

Sono attualmente in corso in corso la realizzazione di una nuova aerostazione con capacità fino a circa 300.000 passeggeri/anno, e la riqualifica sia della pista principale 08/26 che di quella ausiliaria 03/21.

## TERMINAL

L'aerostazione passeggeri è attualmente costituita da un edificio a pianta rettangolare e si sviluppa su due livelli, di cui uno è un mezzanino che si affaccia sulla hall partenze. Quest'ultimo ospita esclusivamente uffici della società di gestione. Al piano terra di 1200 mq le partenze sono dislocate nella parte destra del terminal con 2 check-in, 1 varco di sicurezza e due sale imbarchi. La prima per i voli nazionali, 2 gate, la seconda per quelli internazionali, 1 gate. Nella parte sinistra 1 nastro di riconsegna bagagli precede la hall arrivi. La superficie totale è pari a 1600 mq.

E' recentemente stato appaltato il progetto di ampliamento, sviluppato su un progetto preliminare selezionato nell'ambito di un concorso di idee.



## INFRASTRUTTURE AIR SIDE

Il sistema airside è composto da due piste incidenti, delle quali è operativa solo la 08-26 lunga 1675 metri e realizzata in conglomerato bituminoso. L'aerostazione e l'Apron sono ubicati a Nord della pista con il piazzale che può ospitare quattro aeromobili di classe C. La strip della pista principale non è conforme alla Normativa riguardante le piste strumentali.

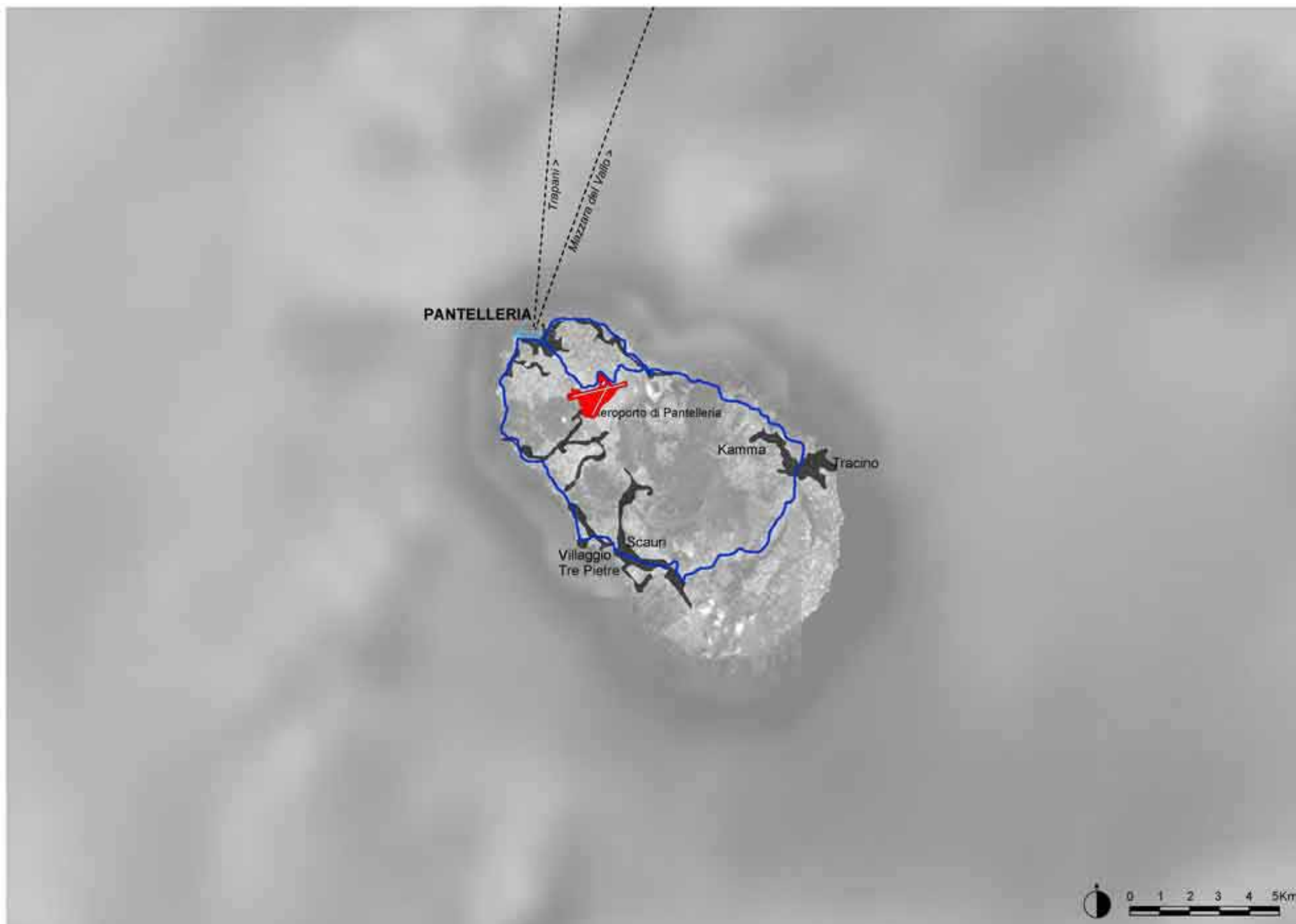


## GESTIONE AEROPORTUALE

L'Aeroporto di Pantelleria è a gestione diretta Enac.



## SI.5.2.1 Inquadramento territoriale



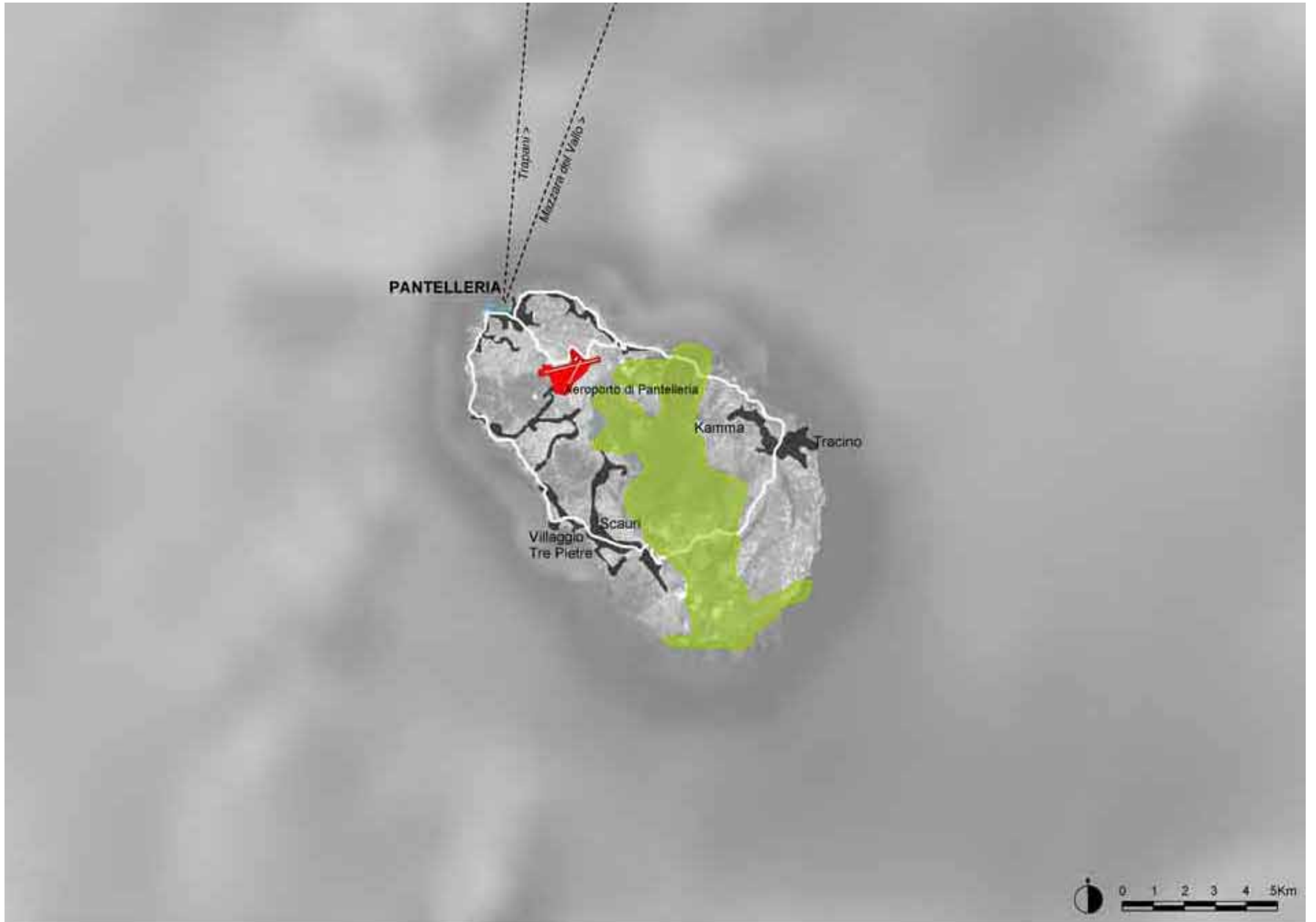
### LEGENDA

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



### Inquadramento territoriale

L'aeroporto è situato nella zona nord dell'isola, a pochi chilometri a sud del centro abitato di Pantelleria. Lo scalo è situato nella zona pianeggiante alle pendici della "Montagna Grande" che occupa la maggior parte dell'isola. L'accessibilità è garantita dalla viabilità dell'isola.



**LEGENDA**

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

**Limiti e vincoli**

I vincoli allo sviluppo dell'aeroporto sono costituiti essenzialmente dai rilievi montuosi circostanti. Il sedime offre però al suo interno ancora ampi margini per il potenziamento e l'ampliamento delle infrastrutture.

## SI.5.3 Bacino di traffico

### ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



#### LEGENDA ISOCRONE

- 0 - 15 mins
- 15 - 30 mins
- 30 - 45 mins
- 45 - 60 mins
- 60 - 75 mins
- 75 - 90 mins

#### LEGENDA RETI

- Autostrade
- S.S.V.
- Strade Statali
- - - Ferrovie

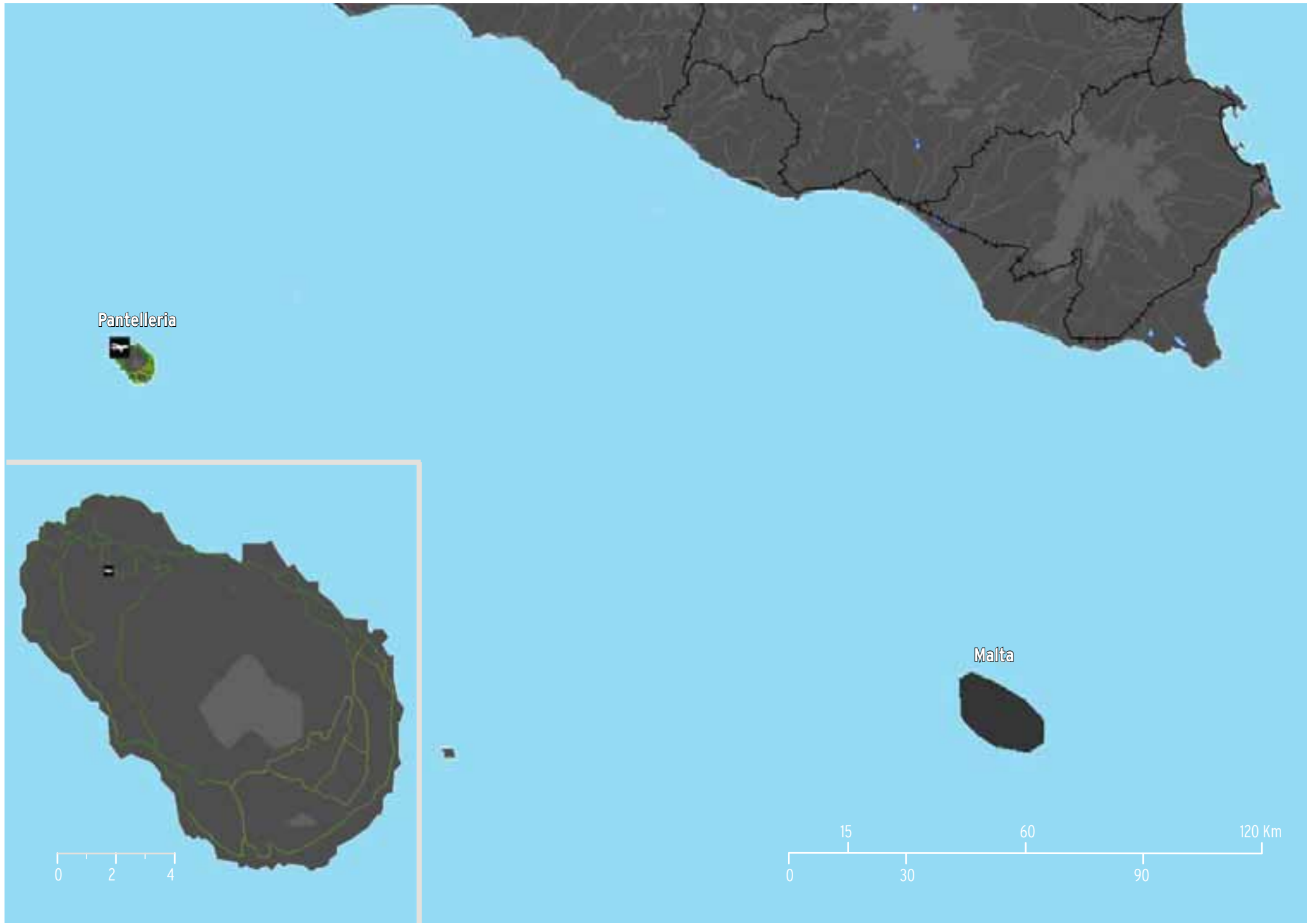


#### Modalità gomma

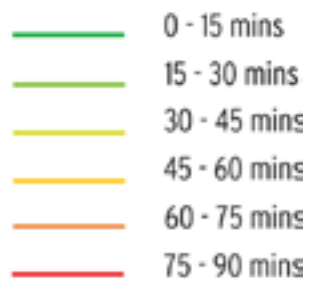
La ridotta estensione dell'isola di Pantelleria permette lo sviluppo di 2 sole fasce isocrone, riferite esclusivamente agli intervalli 0-15' e 15'-30'.

La popolazione residente del Comune di Pantelleria è di circa 7.700 abitanti (dati popolazione ISTAT 2008), mentre si contano circa 1.700 addetti (dato ISTAT 2001). L'estensione territoriale dell'isola è di circa 83 kmq.

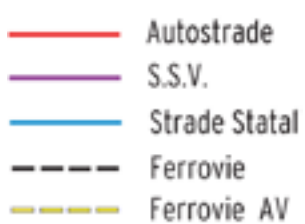
## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



### LEGENDA ISOCRONE



### LEGENDA RETI



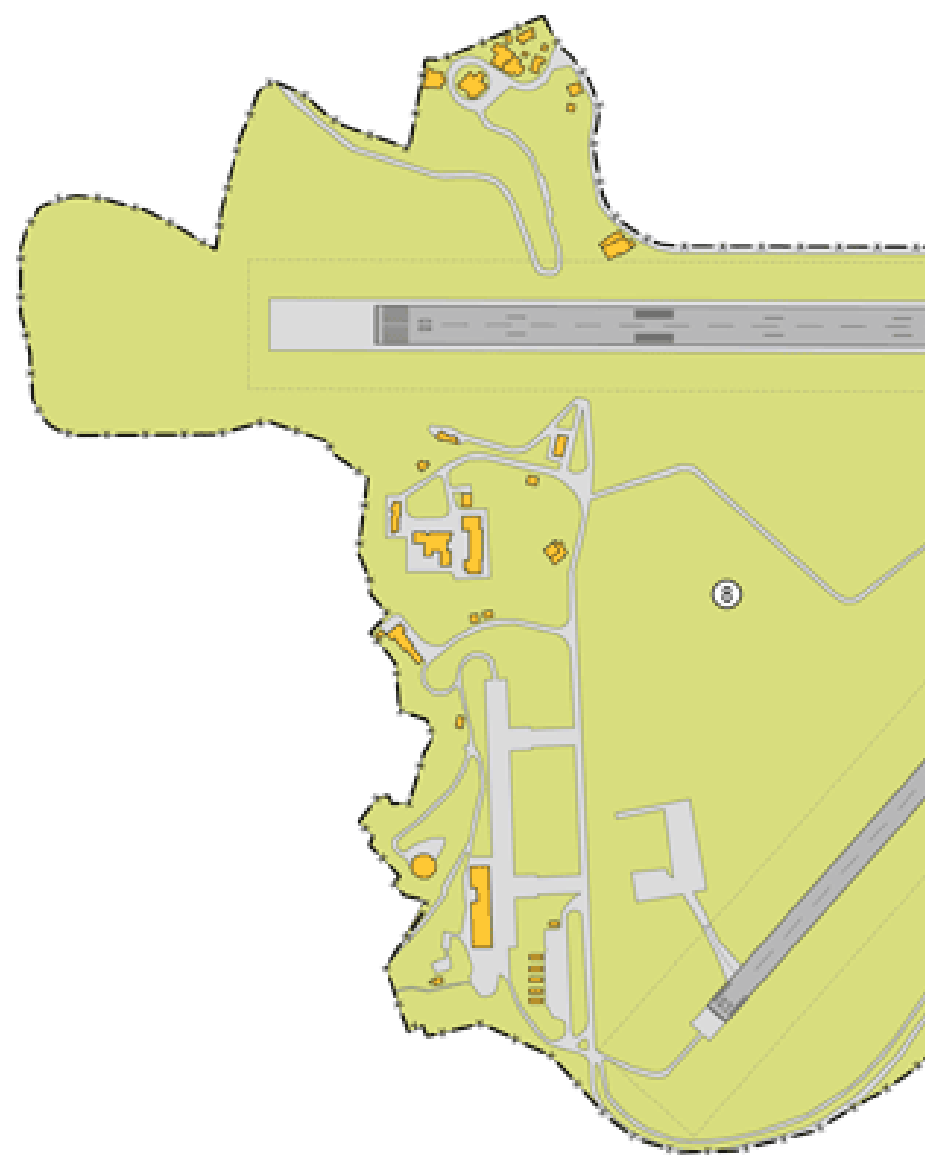
NB: Le stazioni ferroviarie individuate sono quelle raggiungibili dall'aeroporto in un tempo compreso tra 0 e 30 minuti, mentre l'accessibilità aeroportuale di tipo intermodale (ferro-gomma) viene misurata entro i 90 minuti complessivi.



### Modalità ferro

Non è presente nessun collegamento ferroviario, con un tempo di accesso all'aeroporto compreso tra 0 e 30 minuti. Questa condizione particolare non permette quindi il calcolo di un'accessibilità isocrona di tipo "pubblico".

## SI.5.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO CIVILE DI PANTELLERIA (LICG)

AREA PIAZZALE (mq)  
44.000

AREA TERMINAL (mq)  
1.600

GATES  
3

STAND TOTALI  
8

LOADING BRIDGE  
--

STAND AVIAZIONE GENERALE  
--

PARCHEGGI  
165

PISTA 1

LUNGHEZZA 08 (m)  
1.675

LUNGHEZZA 26 (m)  
1.675

LARGHEZZA (m)  
45

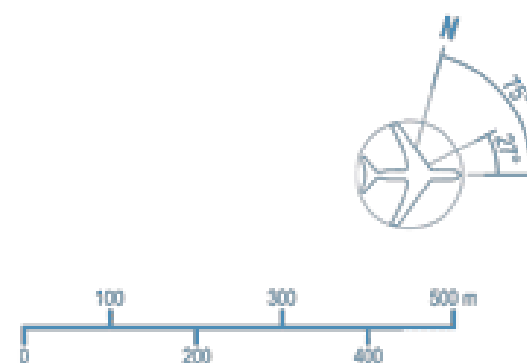
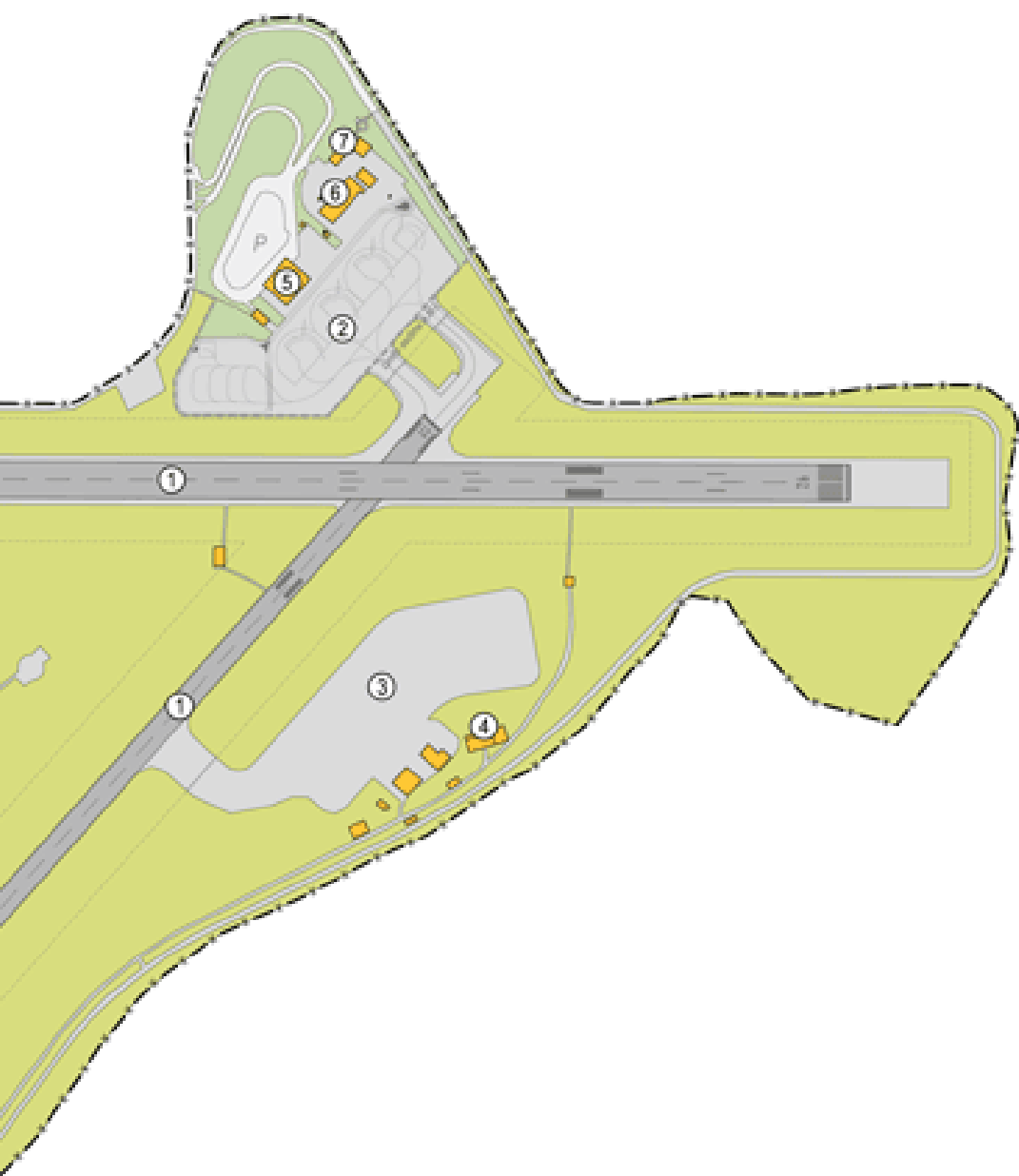
PISTA 2

LUNGHEZZA 03 (m)  
1.232

LUNGHEZZA 21 (m)  
1.232

LARGHEZZA (m)  
--





*Stato attuale dell'aeroporto*

PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 08	1675	1825	1675	1675
RWY 26	1675	1825	1675	1675

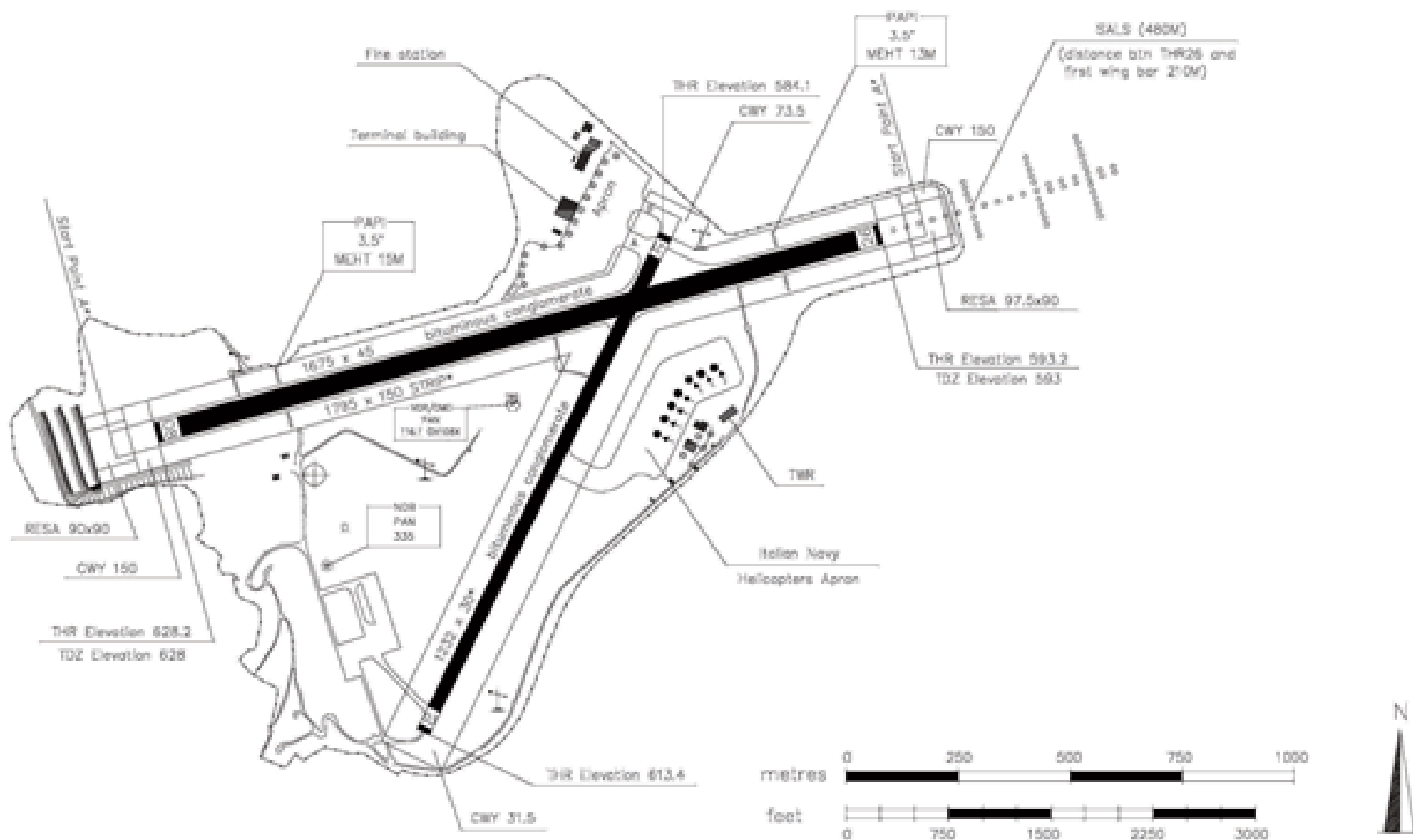
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 03	1232	1305.5	1232	-
RWY 21	1232	1263.5	1232	1232

**LEGENDA**

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

Tab.SI.5.4.1 Caratteristiche delle piste

# SI.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	08	36°48'50.83"N 011°57'24.58"E	075°	1675	1825	1675	1675	-	150 x 150	97.5 x 90	1796 x 150	45	191.48	LCN 60 Conglom. Bitum.
		26	36°49'03.62"N 011°58'30.27"E	255°	1675	1825	1675	1675	-	151 x 150	90 x 90	1797 x 150	45	180.81	
1.4.1.2	Pista 2	03	36°48'28.65"N 011°57'47.75"E	027°	1232	1305.5	1232	-	-	73.5	-	-	-	186.96	SIWL 6700Kg Conglom. Bitum.
		21	36°49'04.00"N 011°58'10.92"E	207°	1232	1263.5	1232	1232	-	31.5	-	-	-	178.03	

Tab.SI.5.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

1.4.2	CLASSE APT	
1.4.2.1	Classe ICAO	3C
1.4.2.2	Antincendio ICAO	6

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron 1	43500	NA concrete	1 → 4	SM	C	-
				5 → 8	SM	AG	-

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A	38	NA conglomerato bituminoso	-
1.4.4.2	B	25	NA conglomerato bituminoso	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VOR/DME	PAN
1.4.5.2	NDB	PAN

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	--

Tab.SI.5.5.2 Dati infrastrutture airside

### Piste e aree di sicurezza

Il sistema airside è composto da due piste incidenti, delle quali solo una operativa, la 08-26, lunga 1675m e larga 45m realizzata in conglomerato bituminoso. L'aerostazione e l'Apron sono ubicati a Nord della pista 08-23 in posizione centrale rispetto ad essa. Tutte le operazioni di avvicinamento devono essere condotte con estrema attenzione a causa delle forti depressioni presenti oltre i limiti della strip. La visibilità minima di decollo per tutti gli aeromobili è fissata in 800m e non è possibile effettuare atterraggi notturni su RWY 08. La strip della pista principale non è conforme alla Normativa riguardante le piste strumentali, sono state stabilite specifiche minime per le operazioni sullo scalo.

### Piazzale aeromobili

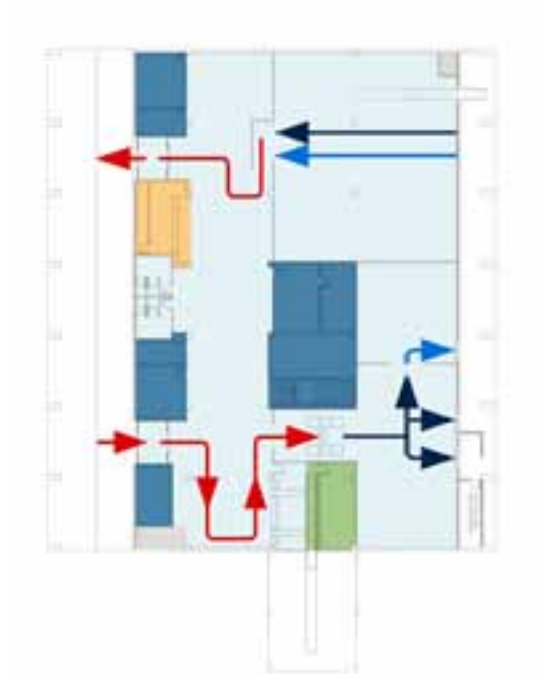
Il piazzale di sosta può ospitare quattro aeromobili di classe C con movimentazione in self e quattro aeromobili di Aviazione Generale in self. L'Apron ha una superficie di 43500mq ed è realizzato in pavimentazione rigida. A Sud della pista principale è presente un Apron per la sosta di elicotteri della Marina Militare. Dall'Apron è possibile raggiungere la pista di volo principale, 08-26, percorrendo una delle due bretelle che si svincolano dal piazzale (A e B) e poi rullando lungo la pista 03-21 per allinearsi in pista.

### Vie di rullaggio

Il sistema di rullaggio si compone di due bretelle che portano dall'Apron alla pista secondaria, realizzate in conglomerato bituminoso. La pista secondaria non è operativa e viene utilizzata per il rullaggio e l'accesso in pista che avviene a circa 600m dalla testata 26. Per l'allineamento in testata bisognerà effettuare back track su pista.

# SI.5.6 Terminal passeggeri

## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra

## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano terra



### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	890
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	30
Bhs, trattamento bagagli	mq	35
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	480
Spazi tecnici ,impianti	mq	45

### SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	150
Area Check-in	mq	65
Area Varchi di Sicurezza	mq	60
Sale imbarco	mq	205
Hall arrivi	mq	145
Sale riconsegna bagagli	mq	270

### 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	79
	mq presenti	120
	mq differenza	41
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	53
	mq presenti	35
	mq differenza	-18
	n° check-in fabbisogno	3
	n° check-in presenti	2
3_Controlli di sicurezza	n° differenza	-1
	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	35
	mq differenza	35
	n° varchi fabbisogno	1
4_Controllo passaporti OUT	n° presenti	1
	n° differenza	0
	mq accodamento fabbisogno	12
	mq presenti	10
	mq differenza	-2
5_Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° postazioni fabbisogno	1
	n° presenti	1
	n° differenza	0
	mq fabbisogno	127
	mq presenti	150
A_Sala imbarchi Schengen	mq differenza	23
	n° gates fabbisogno	1
	n° presenti	3
	n° differenza	2
	mq fabbisogno	127
B_Sala imbarchi extra Schengen	mq presenti	85
	mq differenza	-42
	n° gates fabbisogno	1
	n° presenti	2
	n° differenza	1
6_Controllo passaporti IN	mq fabbisogno	51
	mq presenti	65
	mq differenza	14
	n° gates fabbisogno	0
	n° presenti	1
7_Ritiro bagagli	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	12
	mq presenti	35
	mq differenza	23
	n° postazioni fabbisogno	1
8_Hall arrivi	n° presenti	1
	n° differenza	0
	mq fabbisogno	85
	mq presenti	205
	mq differenza	120
7_Ritiro bagagli	n° nastri fabbisogno	0
	n° presenti	1
	n° differenza	1
8_Hall arrivi	mq fabbisogno	119
	mq presenti	130
	mq differenza	11

### SUPERFICI TOTALI

Piano terra	mq	1200
Piano primo	mq	400
Totale	mq	1600



# SI.5.7 Traffico commerciale 2000-2008

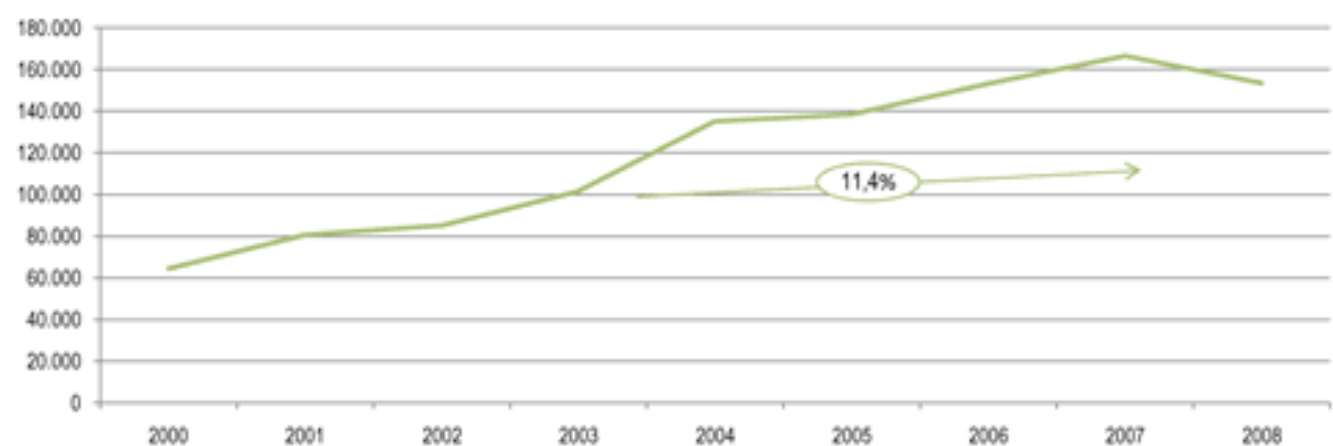
## Traffico passeggeri

L'aeroporto di Pantelleria, che ha movimentato esclusivamente traffico nazionale, ha evidenziato un trend crescente negli anni (Cagr +11,4%), più che raddoppiando i passeggeri tra il 2000 e il 2008. L'anno di maggior crescita è il 2004 (+32,9% rispetto al 2003), quando sono stati introdotti nuovi collegamenti giornalieri per Trapani e Palermo (rispettivamente Air One e Meridiana), finanziati attraverso gli Oneri di Servizio Pubblico. Gli anni successivi hanno evidenziato una continua crescita grazie al consolidamento dei collegamenti esistenti ed all'introduzione di collegamenti, principalmente stagionali, con le principali città italiane. L'unico anno in cui si è verificata una contrazione dei passeggeri movimentati è stato il 2008 (-7,8%).

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 136.860 con una diminuzione del 10,7% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

Anno	PAX	Δ%
2000	64.539	
2001	80.595	24,9%
2002	85.227	5,7%
2003	101.647	19,3%
2004	135.062	32,9%
2005	138.360	2,4%
2006	153.135	10,7%
2007	166.423	8,7%
2008	153.449	-7,8%

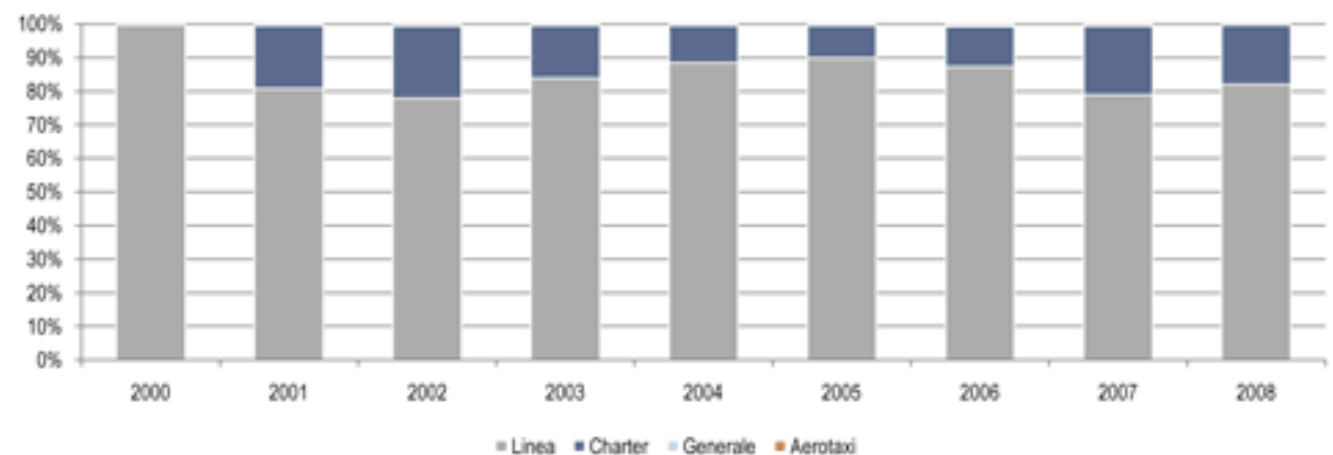
CAGR	11,4%
------	-------



Tab.SI.5.7.1 Passeggeri 2000-2008

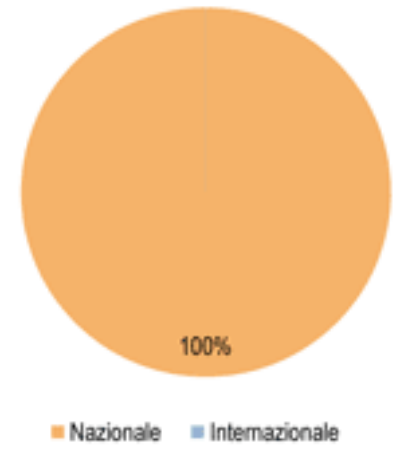
Il traffico passeggeri è stato servito principalmente da voli di linea, con i voli charter che hanno comunque rappresentato una percentuale considerevole.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	99,7%	0,3%	0,0%	0,0%	100,0%
2001	80,8%	18,8%	0,0%	0,4%	100,0%
2002	77,9%	21,6%	0,0%	0,5%	100,0%
2003	83,9%	15,6%	0,2%	0,2%	100,0%
2004	88,5%	11,0%	0,2%	0,3%	100,0%
2005	89,9%	9,7%	0,2%	0,2%	100,0%
2006	87,3%	11,9%	0,3%	0,5%	100,0%
2007	78,8%	20,5%	0,3%	0,4%	100,0%
2008	82,1%	17,6%	0,3%	0,1%	100,0%

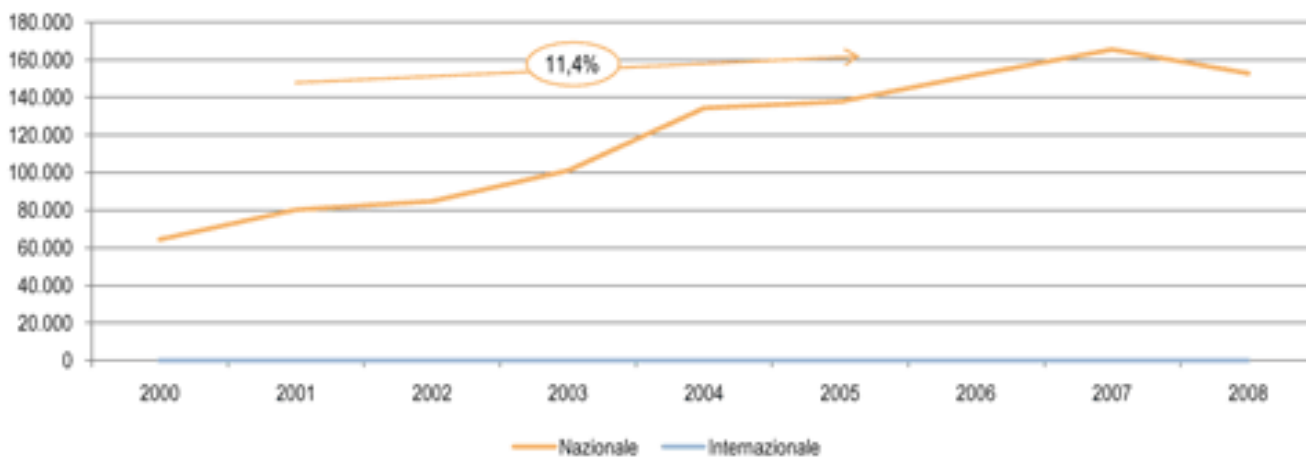


Tab.SI.5.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	64.539		2000	0	
2001	80.263	24,4%	2001	0	-
2002	84.744	5,6%	2002	0	-
2003	101.199	19,4%	2003	0	-
2004	134.372	32,8%	2004	0	-
2005	137.778	2,5%	2005	0	-
2006	151.927	10,3%	2006	0	-
2007	165.326	8,8%	2007	0	-
2008	152.866	-7,5%	2008	0	-
CAGR	11,4%		CAGR	-	



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008



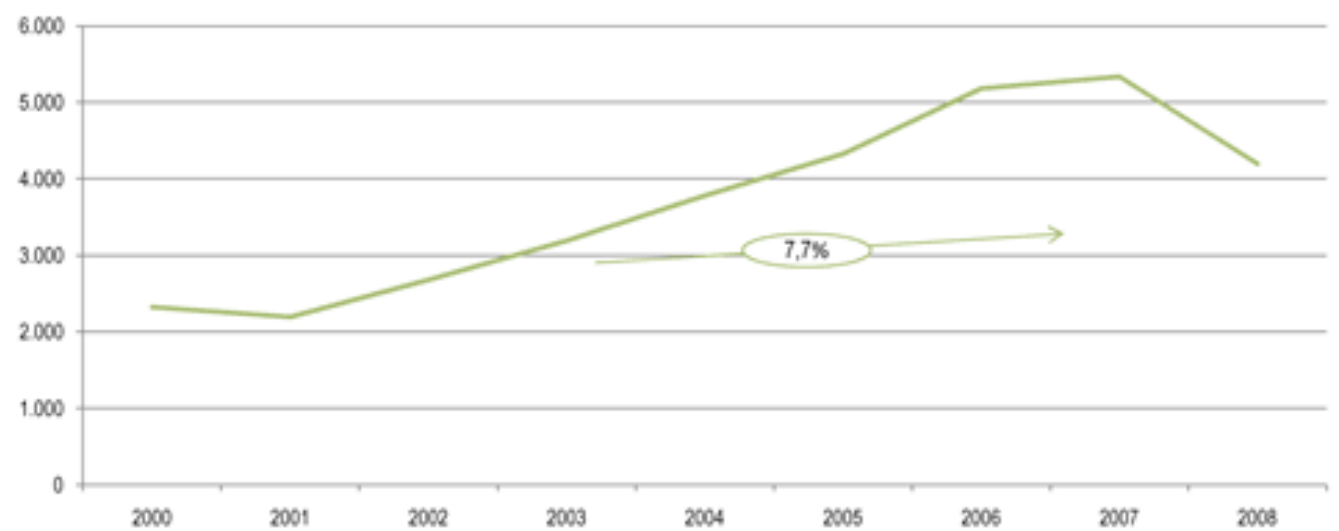
Tab.SI.5.7.3 Passeggeri 2000-2008

## Movimenti

Il numero di movimenti ha avuto un andamento simile a quello del traffico passeggeri.

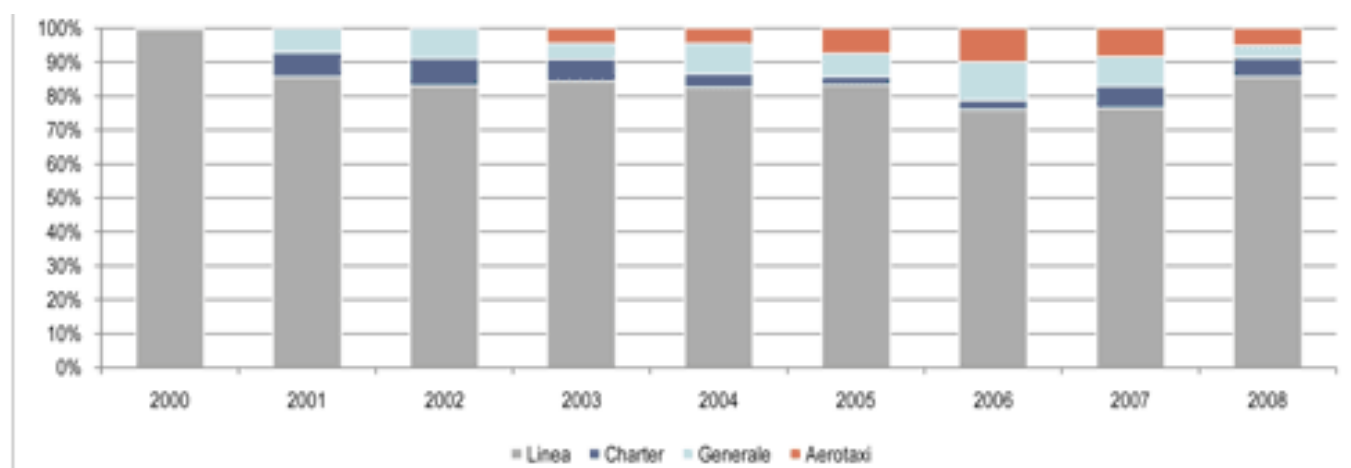
Anno	MOV	Δ%
2000	2.324	
2001	2.198	-5,4%
2002	2.683	22,1%
2003	3.194	19,0%
2004	3.780	18,3%
2005	4.327	14,5%
2006	5.181	19,7%
2007	5.336	3,0%
2008	4.198	-21,3%

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



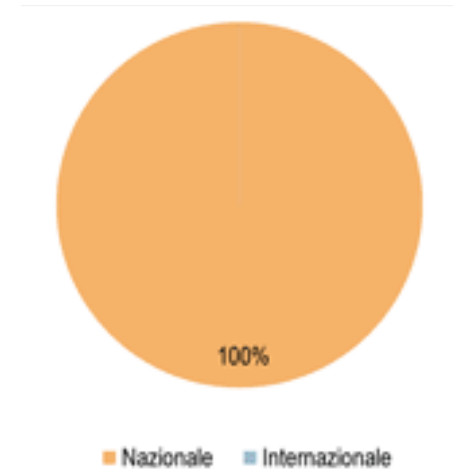
Tab.SI.5.7.4 Movimenti 2000-2008

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	99,7%	0,3%	0,0%	0,0%	100,0%
2001	85,7%	7,1%	0,0%	7,2%	100,0%
2002	83,0%	8,1%	0,2%	8,7%	100,0%
2003	84,3%	6,5%	4,6%	4,7%	100,0%
2004	82,6%	3,9%	4,6%	8,9%	100,0%
2005	83,3%	2,3%	7,4%	7,0%	100,0%
2006	76,0%	2,5%	9,9%	11,5%	100,0%
2007	76,5%	6,4%	8,3%	8,8%	100,0%
2008	85,6%	5,6%	5,2%	3,6%	100,0%

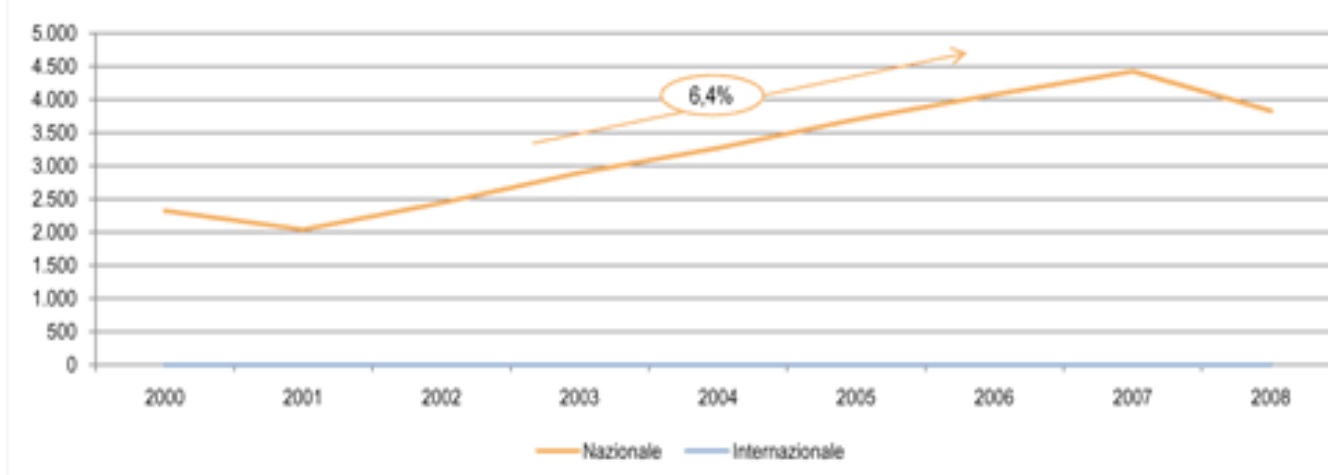


Tab.SI.5.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	2.324		2000	0	
2001	2.039	-12,3%	2001	0	-
2002	2.444	19,9%	2002	0	-
2003	2.899	18,6%	2003	0	-
2004	3.270	12,8%	2004	0	-
2005	3.704	13,3%	2005	0	-
2006	4.072	9,9%	2006	0	-
2007	4.425	8,7%	2007	0	-
2008	3.830	-13,4%	2008	0	-
CAGR	6,4%		CAGR	#DIV/0!	

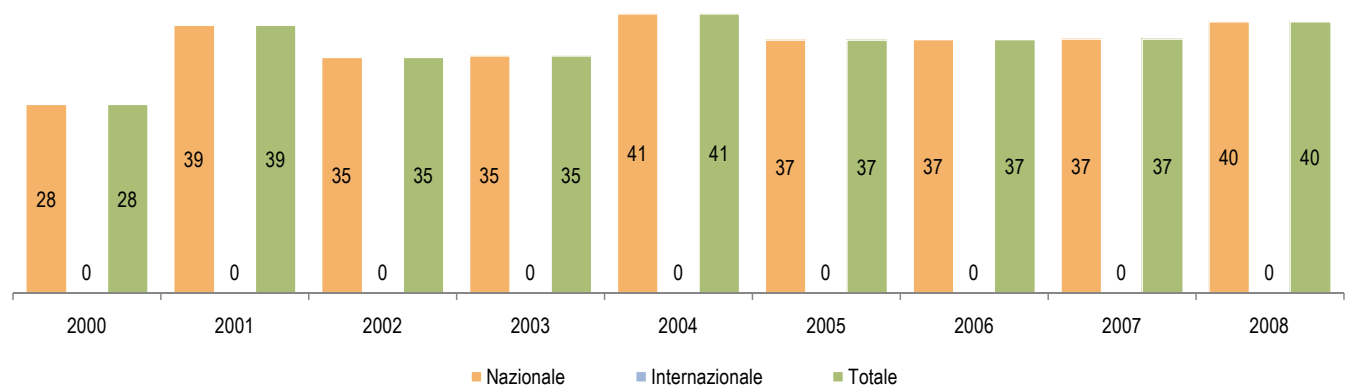


Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008



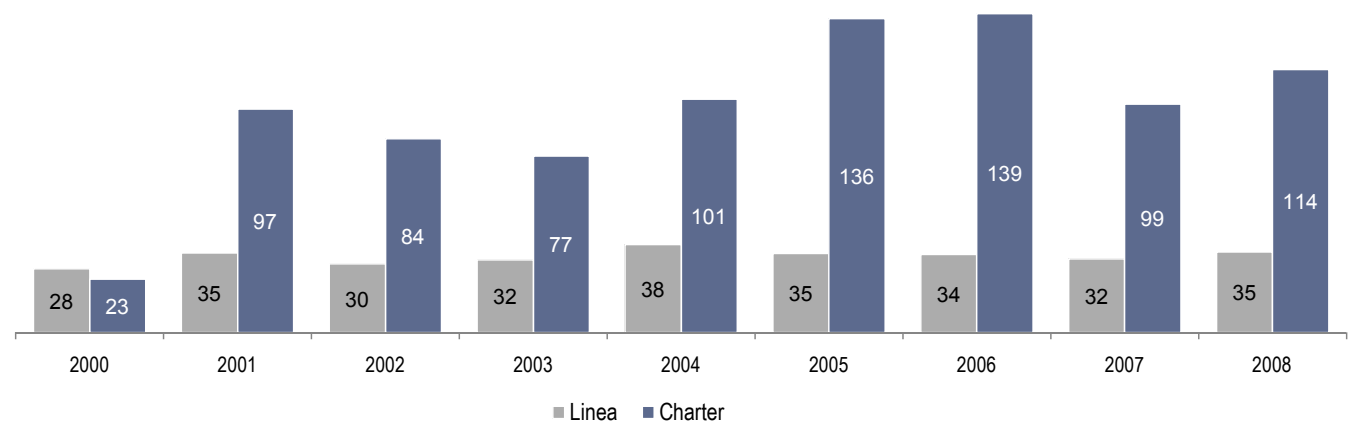
Tab.SI.5.7.6 Movimenti 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	28	-	28
2001	39	-	39
2002	35	-	35
2003	35	-	35
2004	41	-	41
2005	37	-	37
2006	37	-	37
2007	37	-	37
2008	40	-	40
CAGR	4,6%	-	4,6%



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

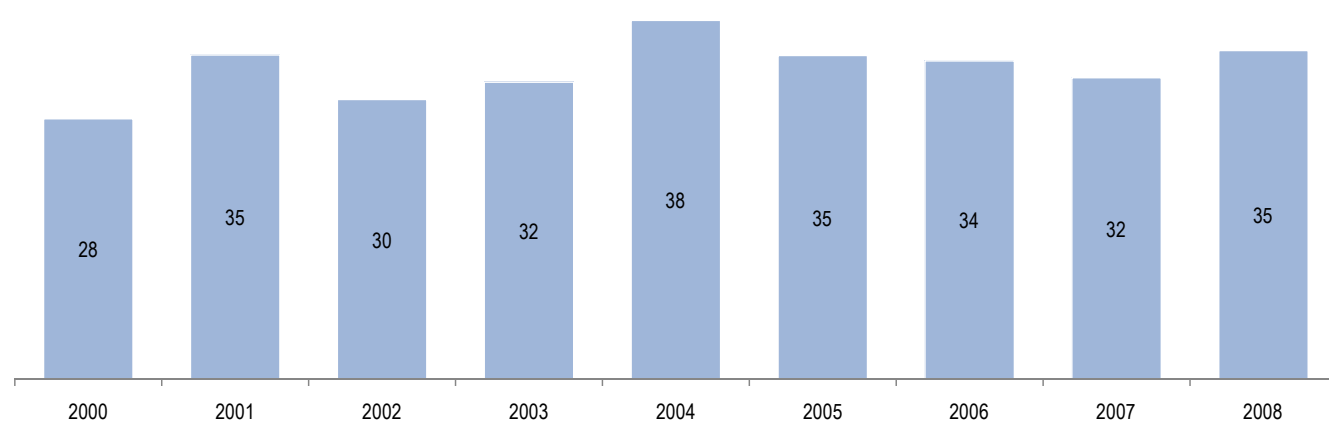
Anno	LINEA	CHARTER
2000	28	23
2001	35	97
2002	30	84
2003	32	77
2004	38	101
2005	35	136
2006	34	139
2007	32	99
2008	35	114
CAGR	2,9%	22,0%



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



Anno	LINEA Naz
2000	28
2001	35
2002	30
2003	32
2004	38
2005	35
2006	34
2007	32
2008	35
CAGR	2,9%



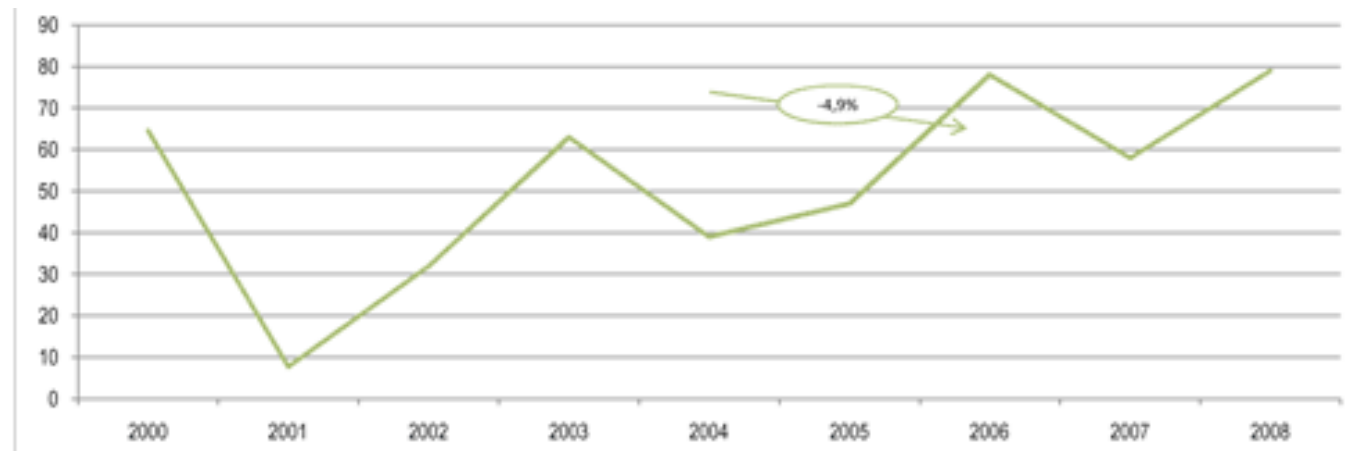
Tab.SI.5.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

### Traffico cargo

Il traffico cargo ha registrato volumi modesti, con un leggero incremento rispecchiato dal CAGR del 2,6%.

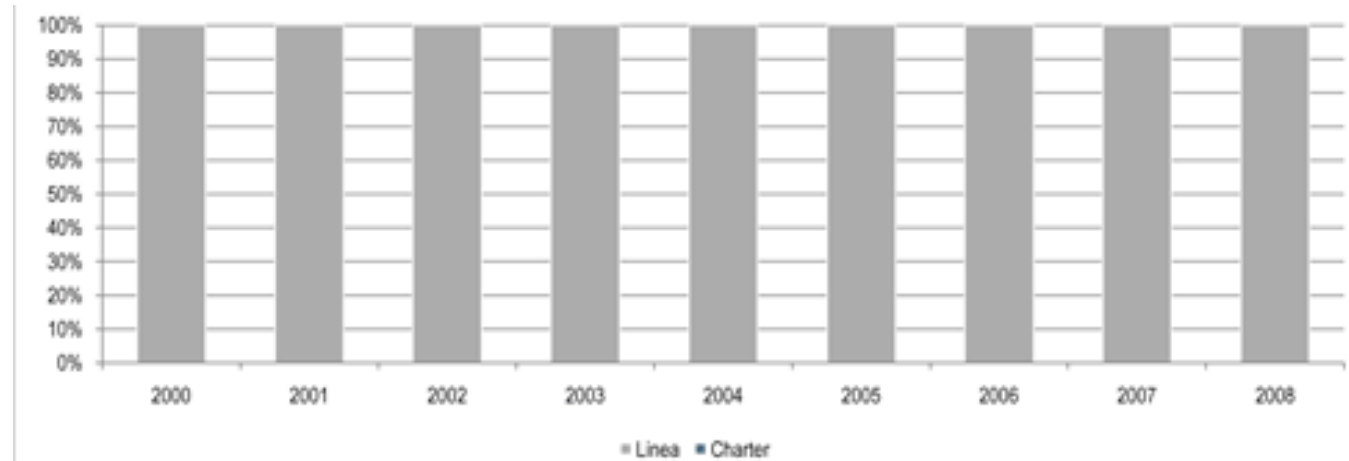
Anno	TONS	Δ%
2000	65	
2001	8	-88,0%
2002	32	314,0%
2003	63	96,9%
2004	39	-38,1%
2005	47	20,5%
2006	78	66,0%
2007	58	-25,6%
2008	79	36,2%

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



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

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



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

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	64.353	65.124	66.365	85.313	119.564	124.424	133.641	131.186	125.911
	TOT	64.353	65.124	66.365	85.313	119.564	124.424	133.641	131.186	125.911
Charter	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	186	15.139	18.379	15.886	14.808	13.354	18.286	34.140	26.955
	TOT	186	15.139	18.379	15.886	14.808	13.354	18.286	34.140	26.955
Aerotaxi	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	0	0	16	197	297	279	500	500	402
	TOT	0	0	16	197	297	279	500	500	402
Generale	Internazionale		83	136	66	126				
	Nazionale	249	331	329	44,1%	44,3%				
	TOT	332	467	251	393	303	708	597	181	
TOT	Internazionale	0	83	136	66	126	0	0	0	0
	Nazionale	64.539	80.512	85.091	101.581	134.936	138.057	152.427	165.826	153.268
	TOT	64.539	80.595	85.227	101.647	135.062	138.360	153.135	166.423	153.449

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	-	-	0	0	0	0	-	-	-
	Nazionale	2.316	1.883	2.226	2.692	3.124	3.606	3.940	4.081	3.594
	TOT	2.316	1.883	2.226	2.692	3.124	3.606	3.940	4.081	3.594
Charter	Internazionale	-	-	0	0	0	0	-	-	-
	Nazionale	8	156	218	207	146	98	132	344	236
	TOT	8	156	218	207	146	98	132	344	236
Aerotaxi	Internazionale	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nazionale	-	0	6	146	174	322	513	444	217
	TOT	0	0	6	146	174	322	513	444	217
Generale	Internazionale		29	69	28	121				
	Nazionale	130	164	26,2%	-26,2%	77,7%				
	TOT	159	233	149	336	301	596	467	151	
TOT	Internazionale	0	29	69	28	121	0	0	0	0
	Nazionale	2.324	2.169	2.614	3.166	3.659	4.026	4.585	4.869	4.047
	TOT	2.324	2.198	2.683	3.194	3.780	4.327	5.181	5.336	4.198

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	65	8	32	63	39	47	78	58	79
	TOT	65	8	32	63	39	47	78	58	79
Charter	Internazionale									
	Nazionale									
	TOT									
TOT	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	65	8	32	63	39	47	78	58	79
	TOT	65	8	32	63	39	47	78	58	79

Tab.SI.5.7.12 Allegato

## SI.6 Aeroporto "Vincenzo Magliocco" di Comiso







# Vincenzo Magliocco Comiso



## SEDIME (ha)

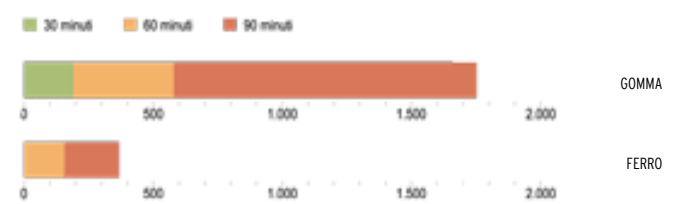
area civile  
143

area militare  
99

PISTE (num)  
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
-

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

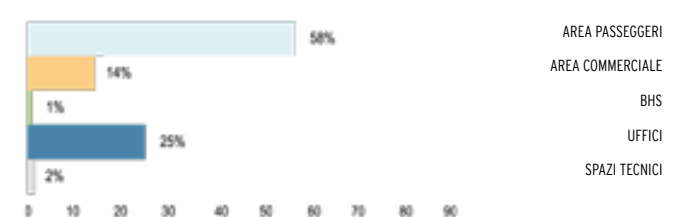


## TERMINAL

superficie (mq)  
6.300

dotazione per passeggero (mq)  
-

## incidenza aree funzionali





## POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto di Comiso non è ancora aperto al traffico commerciale pertanto non è possibile definirne il ruolo ed il posizionamento sulla base delle caratteristiche del traffico, ma solamente riportare quanto è stato previsto dagli Enti promotori.

Il piano del trasporto aereo della Regione Sicilia, inserisce lo scalo di Comiso nel polo aeronautico orientale, insieme a Catania, mentre definisce aeroporti di Palermo e Trapani come scali costituenti il polo aeronautico occidentale.

Le previsioni poste alla base della realizzazione dello scalo, delineano un traffico nei primi anni di circa 400.000 passeggeri/anno, e successivamente di 600.000 passeggeri l'anno.

Nell'ottica di decongestionamento degli scali maggiori, per lo scalo di Comiso è ipotizzata la funzione di complementarietà rispetto all'aeroporto di Catania-Fontanarossa, come base oltre che per i voli di linea, per voli charter, low cost e ma anche come base cargo per potenziare lo sviluppo delle attività commerciali della Sicilia meridionale ed orientale, o come scalo alternativo in caso di temporanea chiusura dello scalo catanese a causa delle eruzioni vulcaniche.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'Aeroporto di Comiso si trova nella parte sudorientale della Sicilia, in località Cannamellito, nel territorio del Comune di Comiso, provincia di Ragusa, lungo la strada provinciale n. 5.

L'aeroporto è stato realizzato fra il 1937 ed il 1939 come base militare ed intitolato al generale di brigata Vincenzo Magliocco. Bombardato durante la seconda guerra mondiale e successivamente ricostruito, diventa base NATO dal 1984 fino al 1990, quando la base sarà definitivamente chiusa.

Nel 1999 l'ex base NATO divenne un centro d'accoglienza che fornì alloggio a quasi cinquemila profughi del Kosovo.

Lo scalo dista 5 km dalla città di Comiso, 15 km da Ragusa, 43Km da Gela e circa 80 da Catania.

Il sedime aeroportuale ha un'estensione di circa 296 ettari e comprende anche le aree della ex base NATO e della base militare italiana, costituite da un consistente numero di edifici prevalentemente residenziali, nella maggior parte in stato di abbandono e di avanzato degrado. Alcuni edifici a tipologia non residenziale,

sono stati utilizzati dal Comune di Comiso, come il cine teatro, o dati in uso a istituzioni scolastiche, come l'Università di Catania, che utilizza il piano terra di una palazzina uffici come facoltà di informatica, o il centro di formazione regionale.

## LIMITI E VINCOLI

Allo stato attuale l'aeroporto non presenta particolari limiti o vincoli allo sviluppo e presenta ampia disponibilità di espansione all'interno del sedime ed oltre.

## ACCESSIBILITA'

L'aeroporto è raggiungibile da Ragusa attraverso la SP52 fino a Vittoria e poi la SP 5; da Gela invece la E45; da Catania invece dalla SS514 e poi la SP5.

## STATO ATTUALE AEROPORTO

Attualmente sono quasi terminati i lavori di riconversione dell'aeroporto in scalo civile. Nella parte airside è stata realizzata la pista di 2.460 metri, il tratto Nord-Est della via di rullaggio parallela alla pista di volo, tre bretelle di collegamento, le vie di circolazione, del piazzale di sosta aeromobili, della piazzola elicotteri, nonché le opere per l'assistenza radio al volo. E' inoltre realizzata la torre di controllo di 19 metri. In area landside è in avanzata fase di completamento la nuova aerostazione passeggeri, mentre sono completate le opere relative alla viabilità perimetrale di accesso e la ristrutturazione della caserma dei Vigili del Fuoco.

## TERMINAL PASSEGGERI

Il terminal passeggeri, oramai completato, è costituito da due corpi edilizi, di cui uno parallelo alla pista e l'altro alla viabilità di accesso, incernierati su una hall centrale e su un patio. La struttura è in cemento armato con coperture metalliche e murature perimetrali rivestite in pietra comisana.

L'edificio si sviluppa su tre livelli, per una superficie complessiva di circa 3600 mq.

Al piano terra sono concentrati gli spazi per la gestione dei passeggeri in arrivo ed in partenza, divisi dalla hall centrale, nonché il trattamento dei bagagli.

Nella zona partenze sono già installati 10 banchi check-in, e predisposti gli spazi per le biglietterie e gli uffici informazioni. La sala imbarchi è dotata di tre gates. Nell'atrio arrivi sono predisposti spazi per esercizi

commerciali, tra cui un bar; la zona di sbarco è dotata di due nastri "caroselli" per la restituzione dei bagagli. Nel primo piano, di circa 1.300 mq, sono invece distribuiti gli uffici operativi (società di gestione, compagnie aeree, ecc.), e uno spazio destinato a iniziative congressuali.

Al secondo piano invece, accessibile direttamente dalla hall centrale con una scala mobile ed una scala elicoidale, sono situate le attività commerciali e un ristorante, su una superficie di 1200 mq.

## INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La pista ha una dimensione di 2546 m x 60 m, con taxiway di 38m e 3 bretelle di collegamento. Su entrambe le testate la resa misura 240m. Il piazzale aeromobile ha un'estensione di 35.000 mq e conta su 6 stand di classe C.

## CRITICITA'

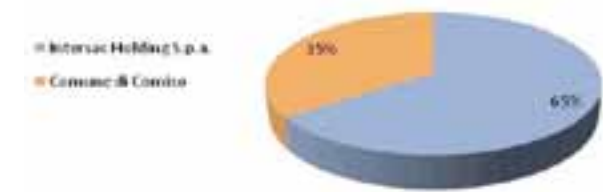
La maggiore criticità che si troverà ad affrontare lo scalo, una volta che saranno attivati voli commerciali, sarà sicuramente quello legato alla accessibilità, che nella configurazione attuale appare inadeguato a garantire un bacino di utenza che generi la domanda stimata.

L'aeroporto infatti dovrà essere reso facilmente accessibile dalle zone turistiche, dai centri principali, dal porto di Pozzallo e soprattutto da Catania, nell'ottica della realizzazione di un sistema aeroportuale integrato.

## GESTIONE AEROPORTUALE

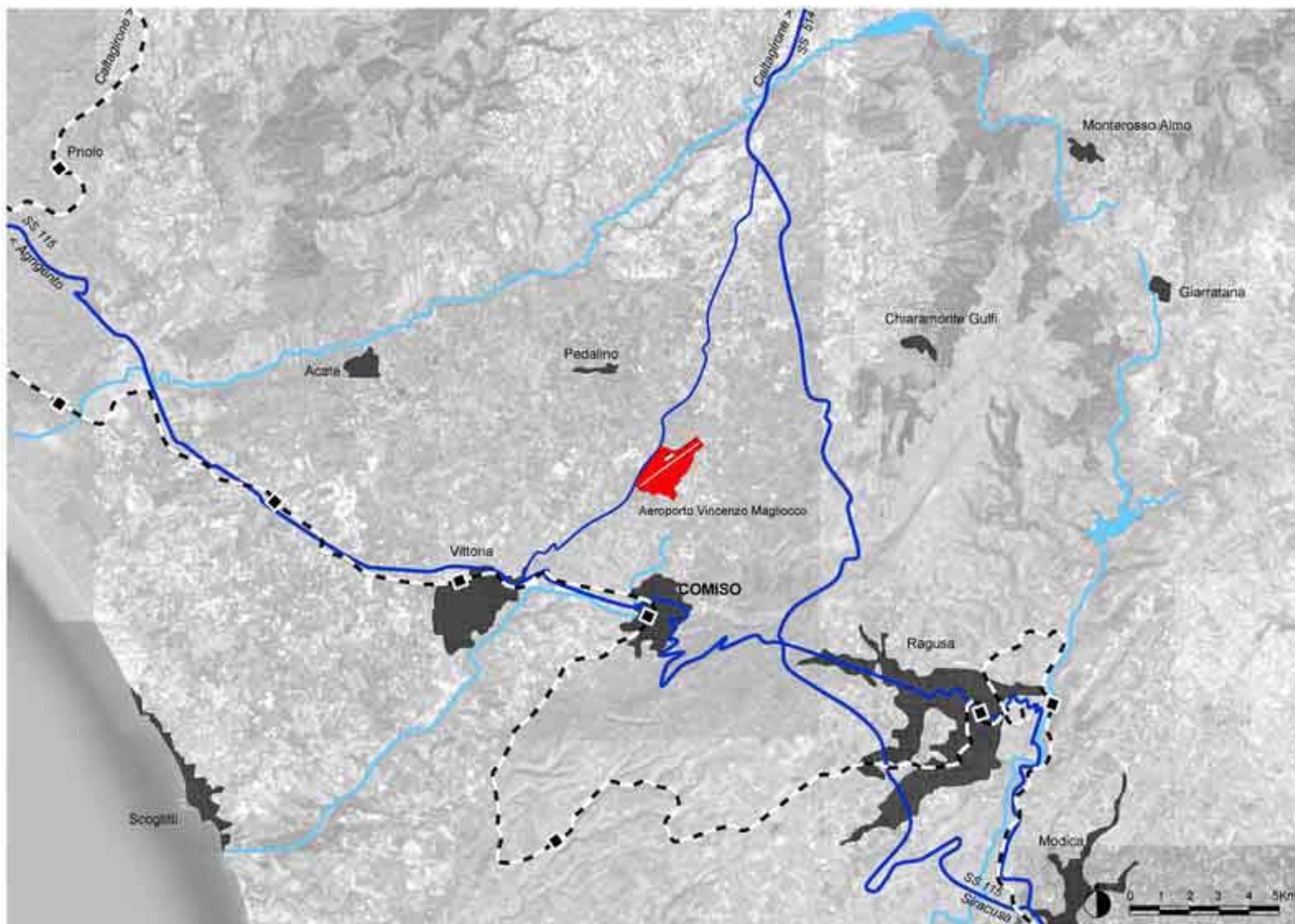
L'Aeroporto è gestito dalla Società S.O.A.CO. SpA (Società dell'Aeroporto di Comiso), a cui è stata affidata la gestione dell'Aeroporto è l'utilizzo dei relativi impianti dal Comune di Comiso.

La società è così costituita:





## SI.6.2.1 Inquadramento territoriale



### LEGENDA

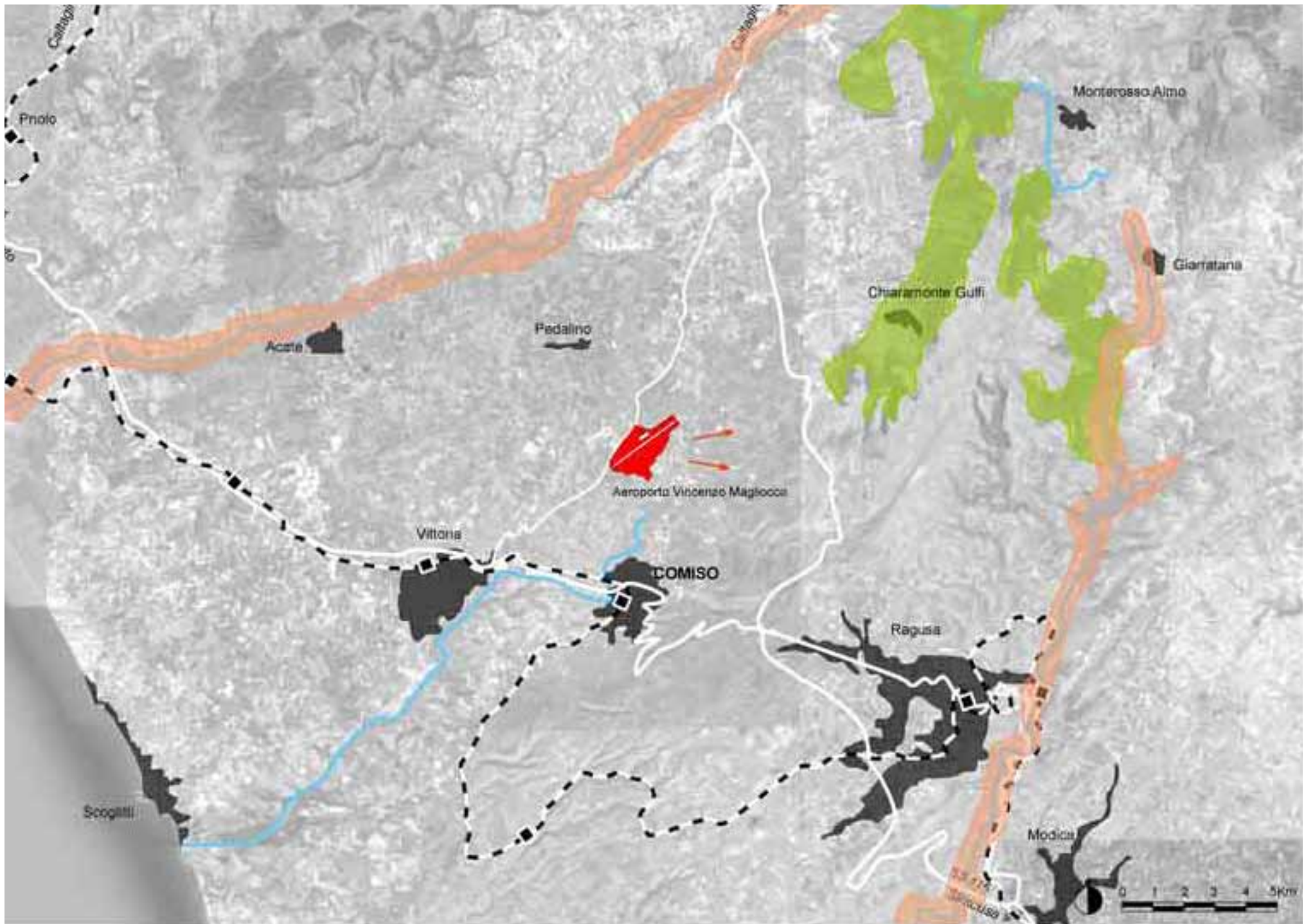
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Altre infrastrutture aeroportuali
- Infrastruttura portuale
- Altri nodi infrastrutturali (interporto, autoporto, ecc...)
- Autostrada per mobilità nazionale
- Casello autostradale
- Autostrada per mobilità locale o altra infrastruttura a scorrimento veloce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



### Inquadramento territoriale

L'Aeroporto di Comiso si trova nella parte sudorientale della Sicilia nel territorio del Comune di Comiso, provincia di Ragusa, lungo la strada provinciale n. 5, a 5 km dalla città di Comiso, e circa 80 da Catania. Il sedime aeroportuale è circondato dalle aree della ex base NATO e quelle della base militare italiana, costituite da un consistente numero di edifici prevalentemente residenziali, nella maggior parte in stato di abbandono e di avanzato degrado. L'aeroporto è raggiungibile da Ragusa attraverso la SP52 fino a Vittoria e poi la SP 5; da Gela invece la E45; da Catania invece dalla SS514 e poi la SP5.





**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

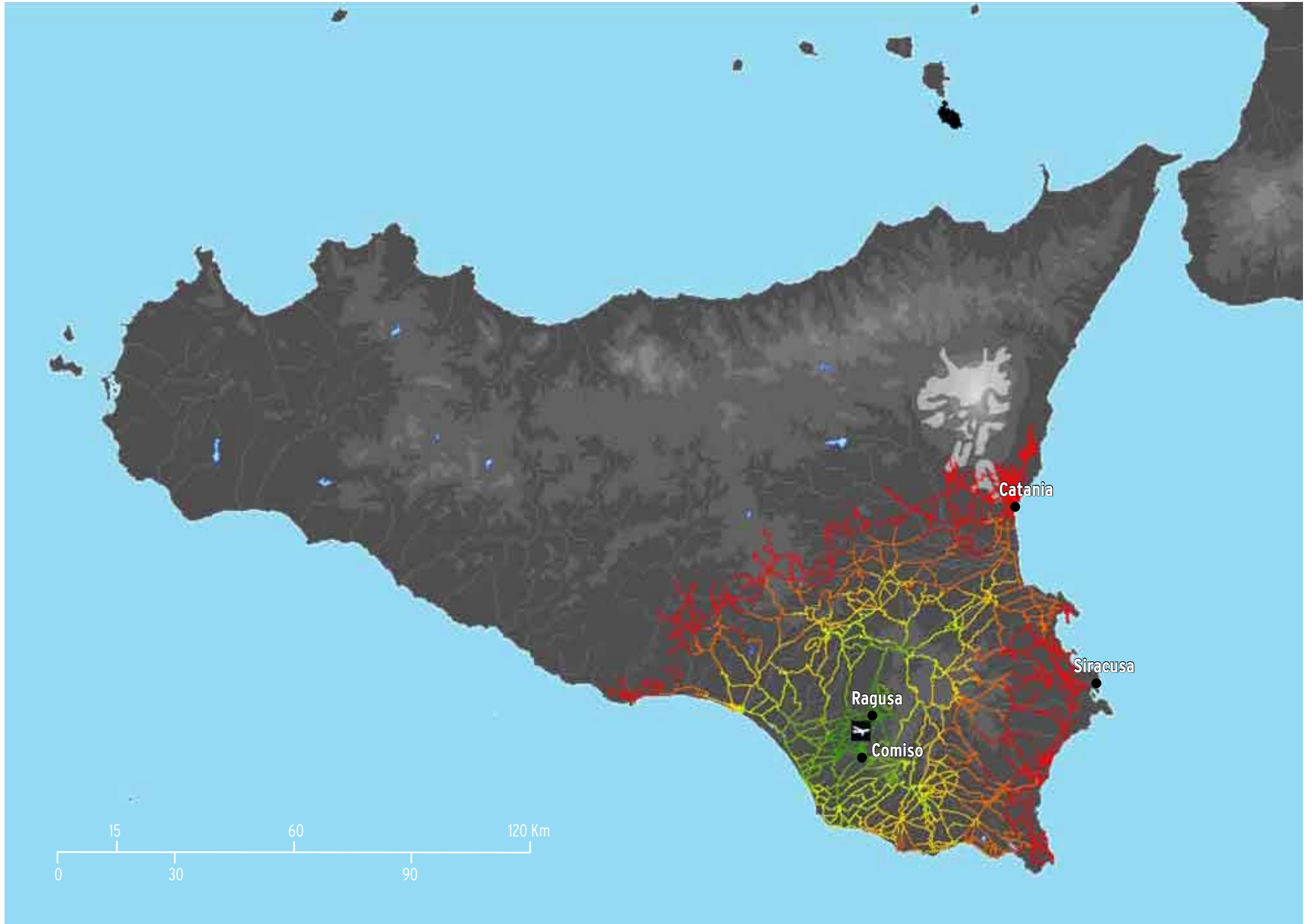
**Limiti e vincoli**

Allo stato attuale l'aeroporto non presenta particolari limiti o vincoli allo sviluppo e presenta ampia disponibilità di espansione all'interno del sedime ed oltre.



## SI.6.3 Bacino di traffico

### ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



#### LEGENDA ISOCRONE

- 0 - 15 mins
- 15 - 30 mins
- 30 - 45 mins
- 45 - 60 mins
- 60 - 75 mins
- 75 - 90 mins

#### LEGENDA RETI

- Autostrade
- S.S.V.
- Strade Statali
- - - Ferrovie



#### Modalità gomma

Le infrastrutture in grado di condizionare le isocrone originate dall'aeroporto di Comiso sono soprattutto le Strade Statali SS. 115 (Sud Occidentale Sicula) e SS. 514 (di Chiaramonte) ed in parte l'Autostrada A18 (Messina-Catania/Siracusa-Rosolini).

L'aeroporto risulta così raggiungibile in meno di 90' sia dagli utenti provenienti dalla provincia di Ragusa che di Siracusa.

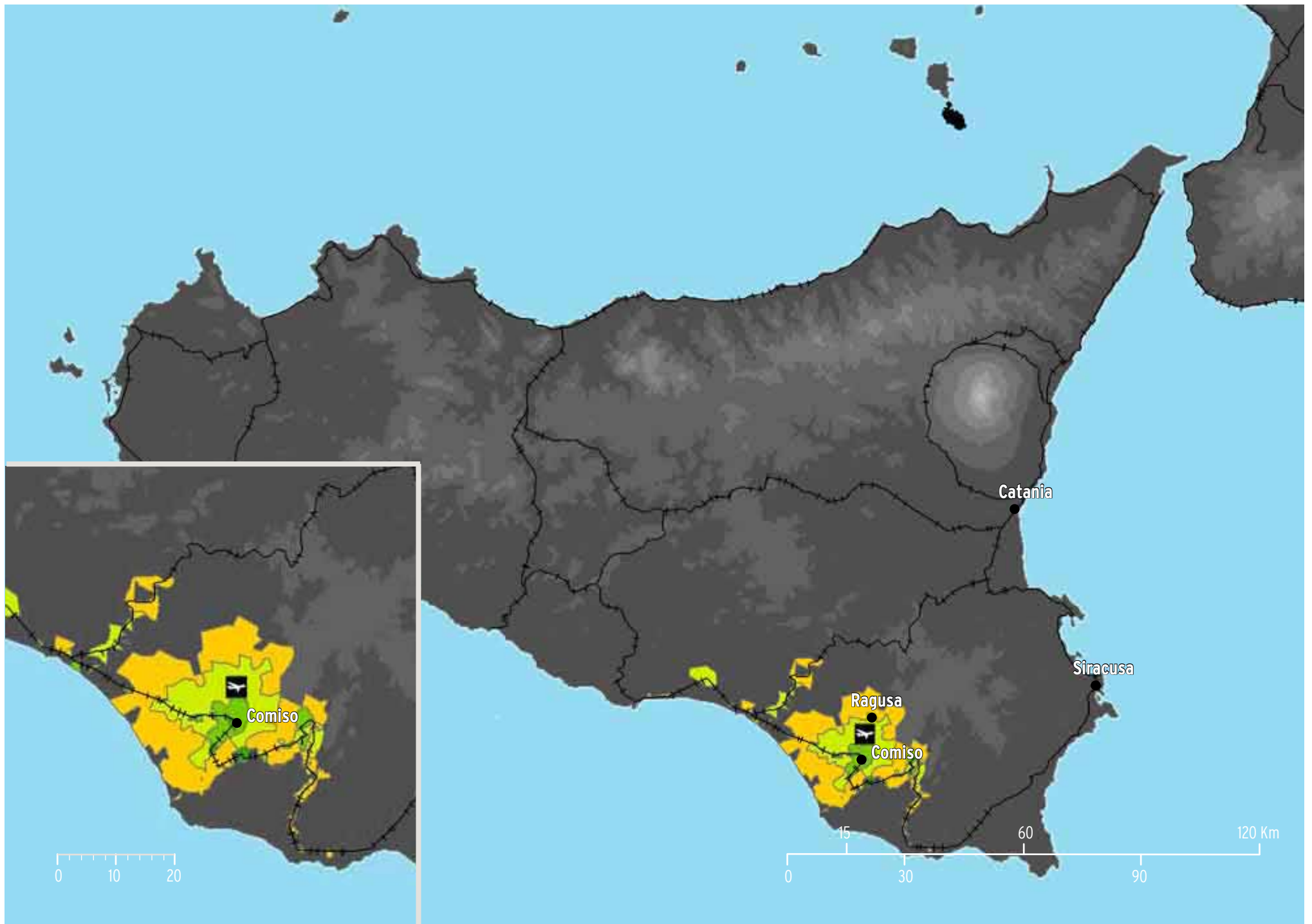
Gli abitanti compresi nella prima macro-fascia (0-30') sono circa 200.000 (pari al 11% del totale relativo ai 90'), mentre circa 380.000 (pari al 22%) appartengono alla seconda macro-fascia (30'-60') e circa 1.200.000 (pari al 67%) alla terza (60'-90') (dati popolazione ISTAT 2008).

Gli addetti sono così distribuiti (dato ISTAT 2001):

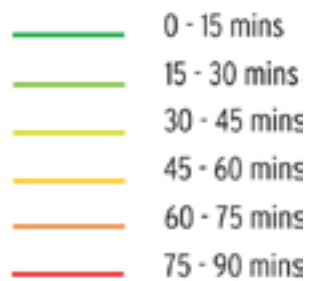
- c.a. 40.000 (pari al 12%) nella macro-fascia 0-30';
- c.a. 65.000 (pari al 17%) nella macro-fascia 30'-60';
- c.a. 265.000 (pari al 71%) nella macro-fascia 60'-90'.

La prima macro-fascia ha un'estensione di circa 1.200 kmq (pari al 15% del totale), la seconda di circa 2.400 kmq (pari al 31%), mentre la terza di circa 4.200 kmq (pari al 54%).

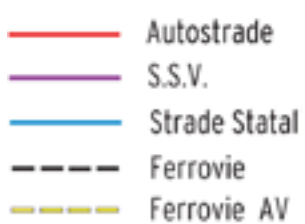
## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



### 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

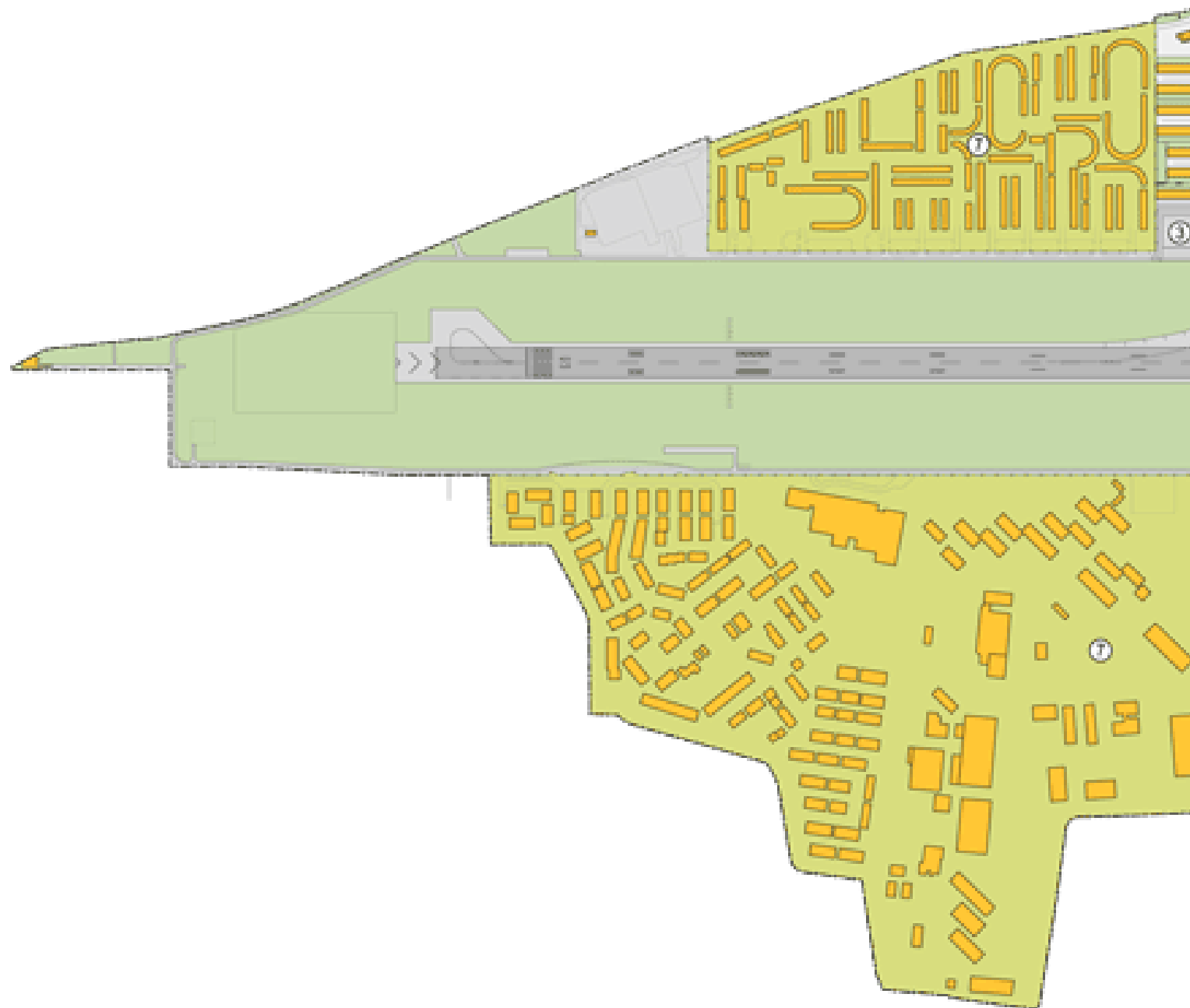
La stazione ferroviaria individuata è quella di Comiso, localizzata sulla linea ferroviaria Siracusa - Ragusa - Gela. L'accessibilità è limitata all'area di Ragusa, Vittoria e Modica per la prima macrofascia (0-30 minuti), mentre si estende nel range dei 60 minuti arrivando a coprire Scicli e Pozzallo ad Est, Gela e Niscemi ad Ovest. La distribuzione dei residenti vede nella prima macrofascia (0-30') circa 160.000 unità (pari al 45%) e nella seconda (30'-60') circa 200.000 (pari al 55%) (dato popolazione ISTAT 2008).

La presenza di addetti che possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di 30' ammonta a circa 40.000 unità (pari al 50%), mentre una quota equivalente impiega un tempo compreso tra i 30' e i 60' (dati ISTAT 2001).

La macro-fascia 0-30' ricopre una superficie di circa 700 kmq (pari al 39%), mentre la macro-fascia 30'-60' si estende su circa 1.100 kmq (pari al 61%).



## SI.6.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO "VINCENZO MAGLIOCCO" DI COMISO

---

AREA PIAZZALE (mq)  
35.000

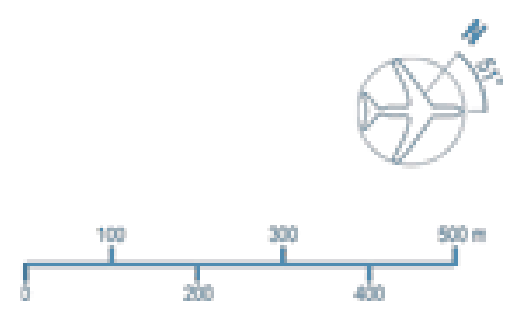
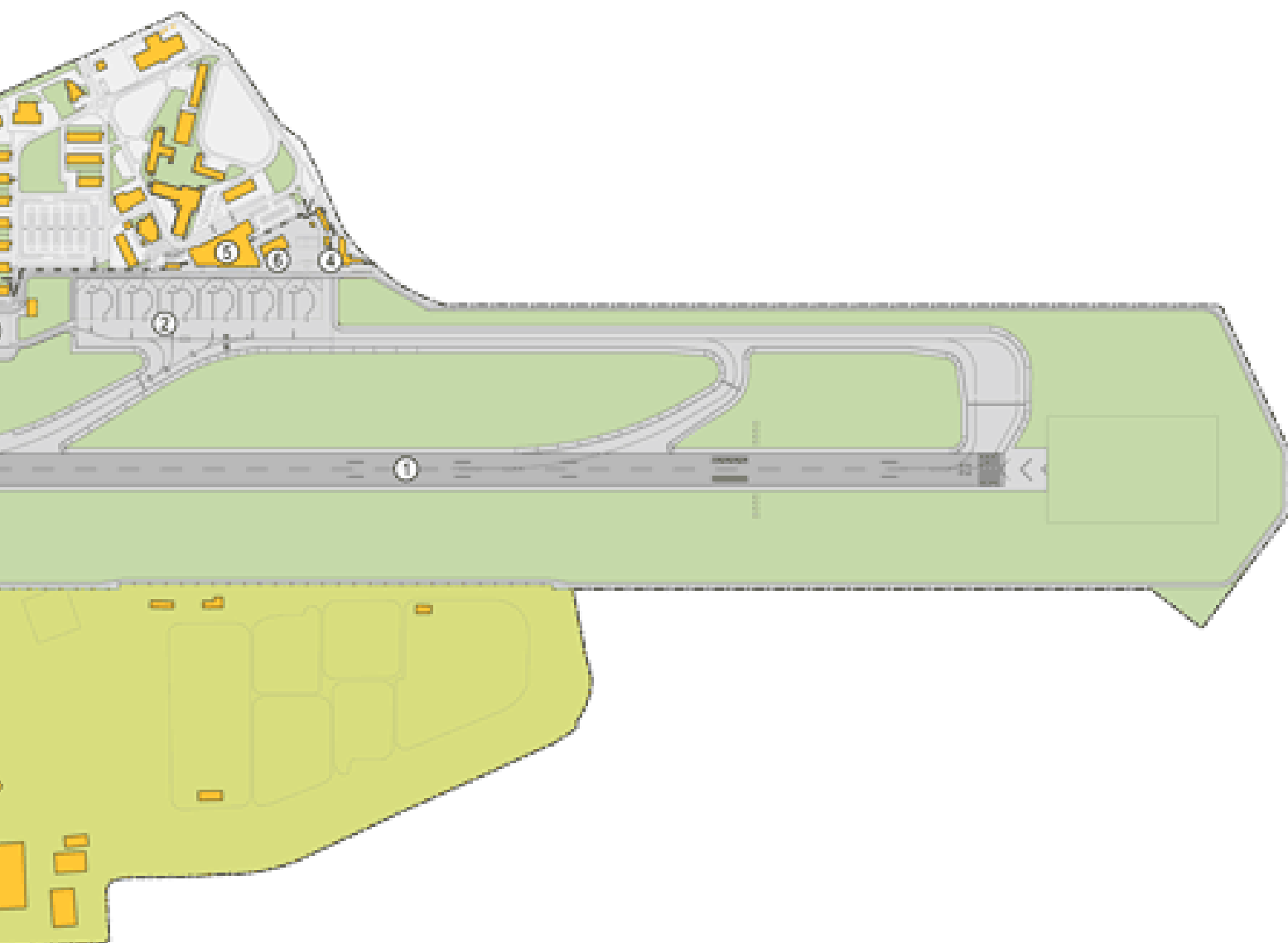
AREA TERMINAL (mq)  
6.300

GATES  
3

STAND TOTALI  
6

STAND AVIAZIONE GENERALE  
--

PARCHEGGI  
--



*Stato attuale dell'aeroporto*

**LEGENDA**

- ① Pista di volo
- ② Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
- ③ Piazzale aviazione generale
- ④ TWR
- ⑤ Aerostazione passeggeri
- ⑥ VVF
- ⑦ Area militare

# SI.6.5 Terminal passeggeri

## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, 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

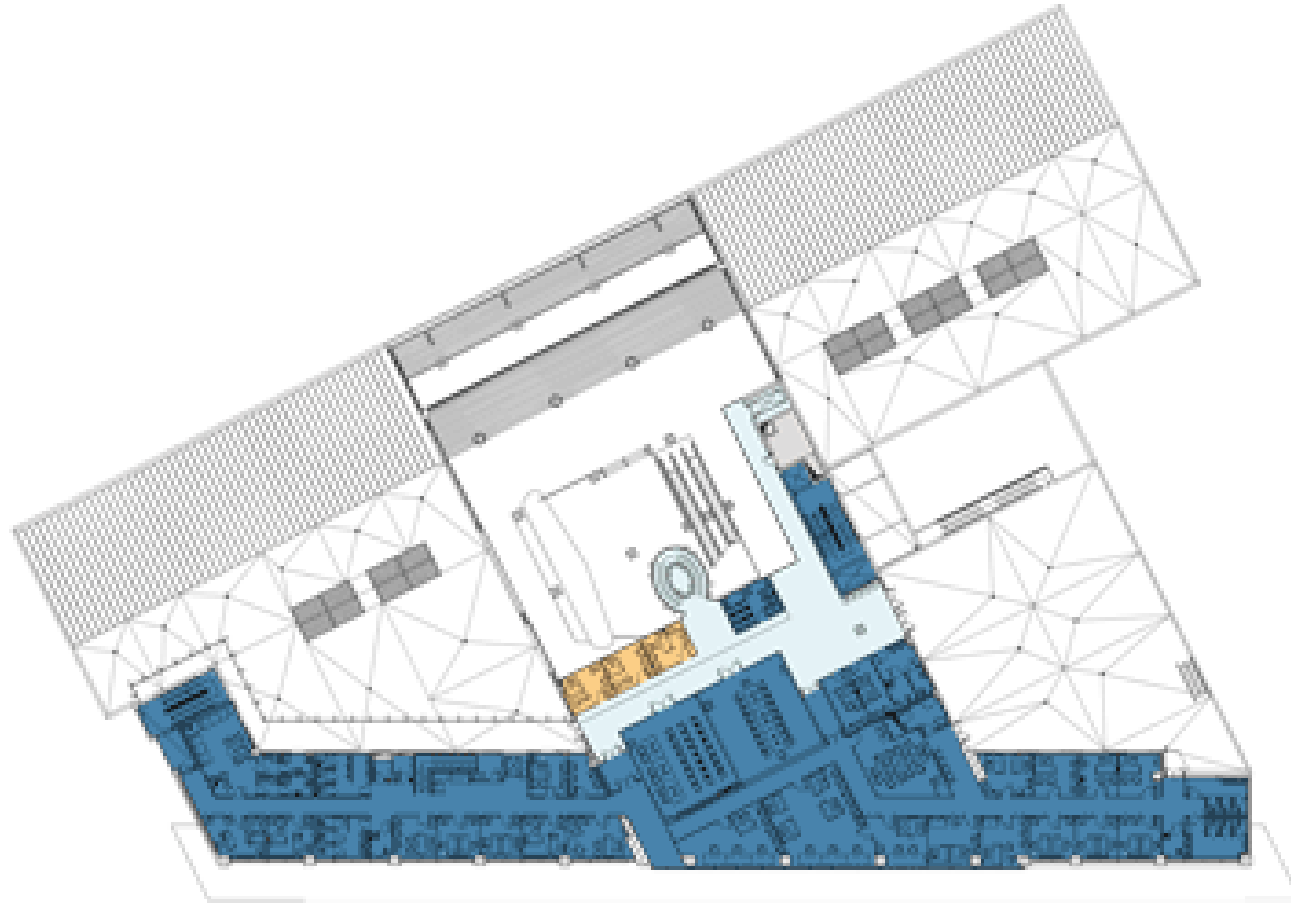


*Sottosistemi, Pianta piano terra*

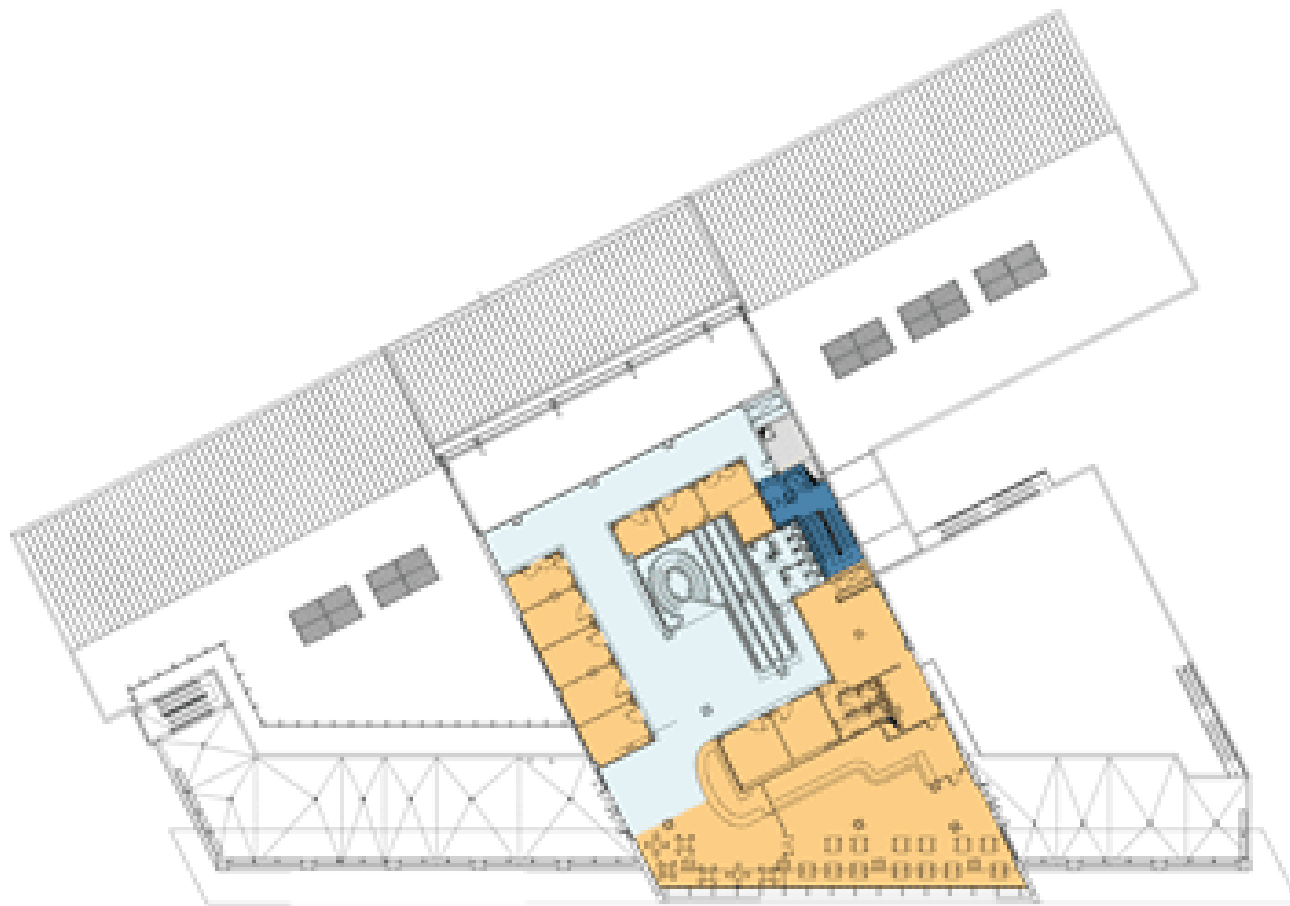
**LEGENDA**

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

## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano primo






Sistemi funzionali, Pianta piano secondo



### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

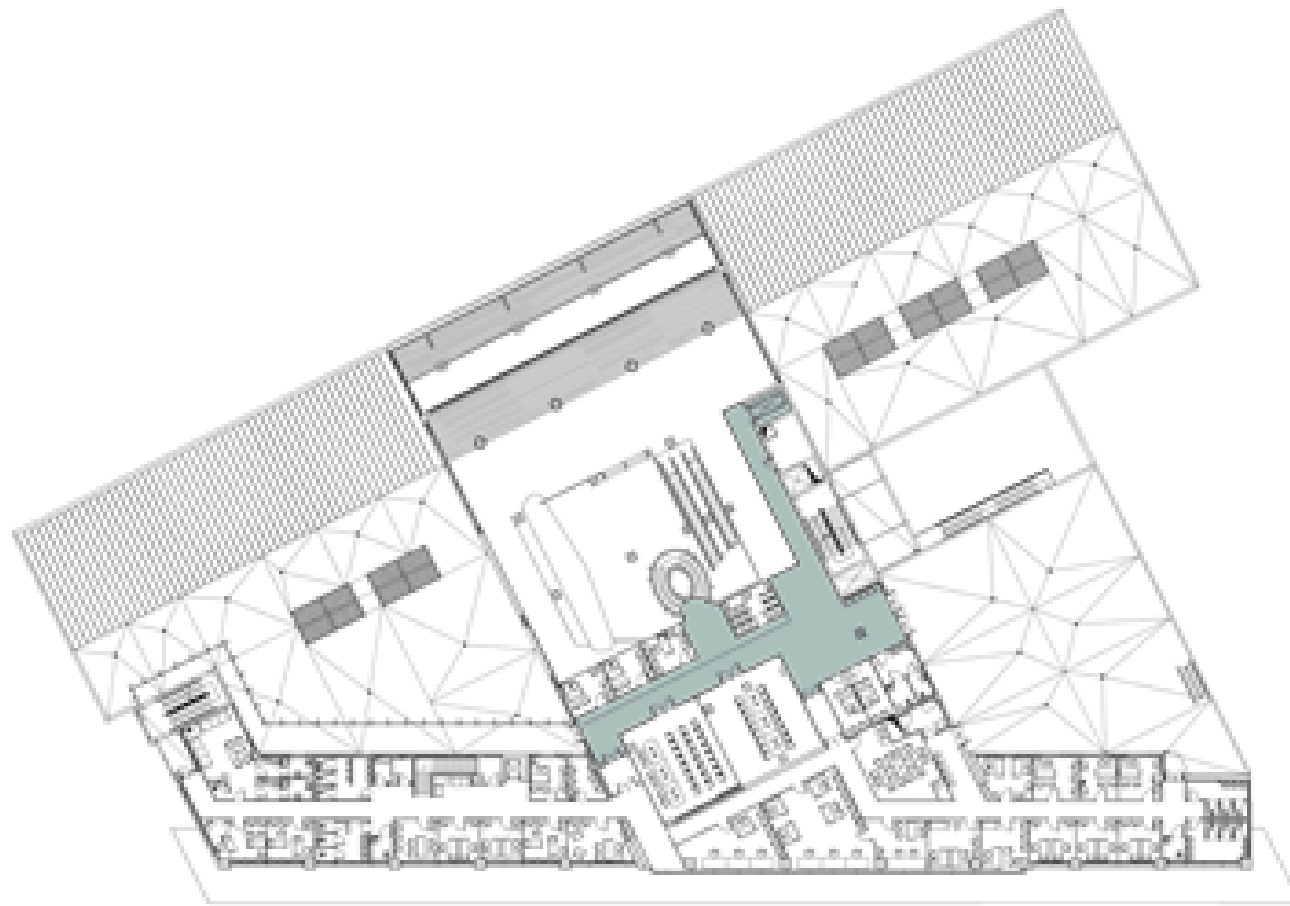
Area passeggeri	mq	3490
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	840
Bhs, trattamento bagagli	mq	45
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	1510
Spazi tecnici ,impianti	mq	110

### LEGENDA

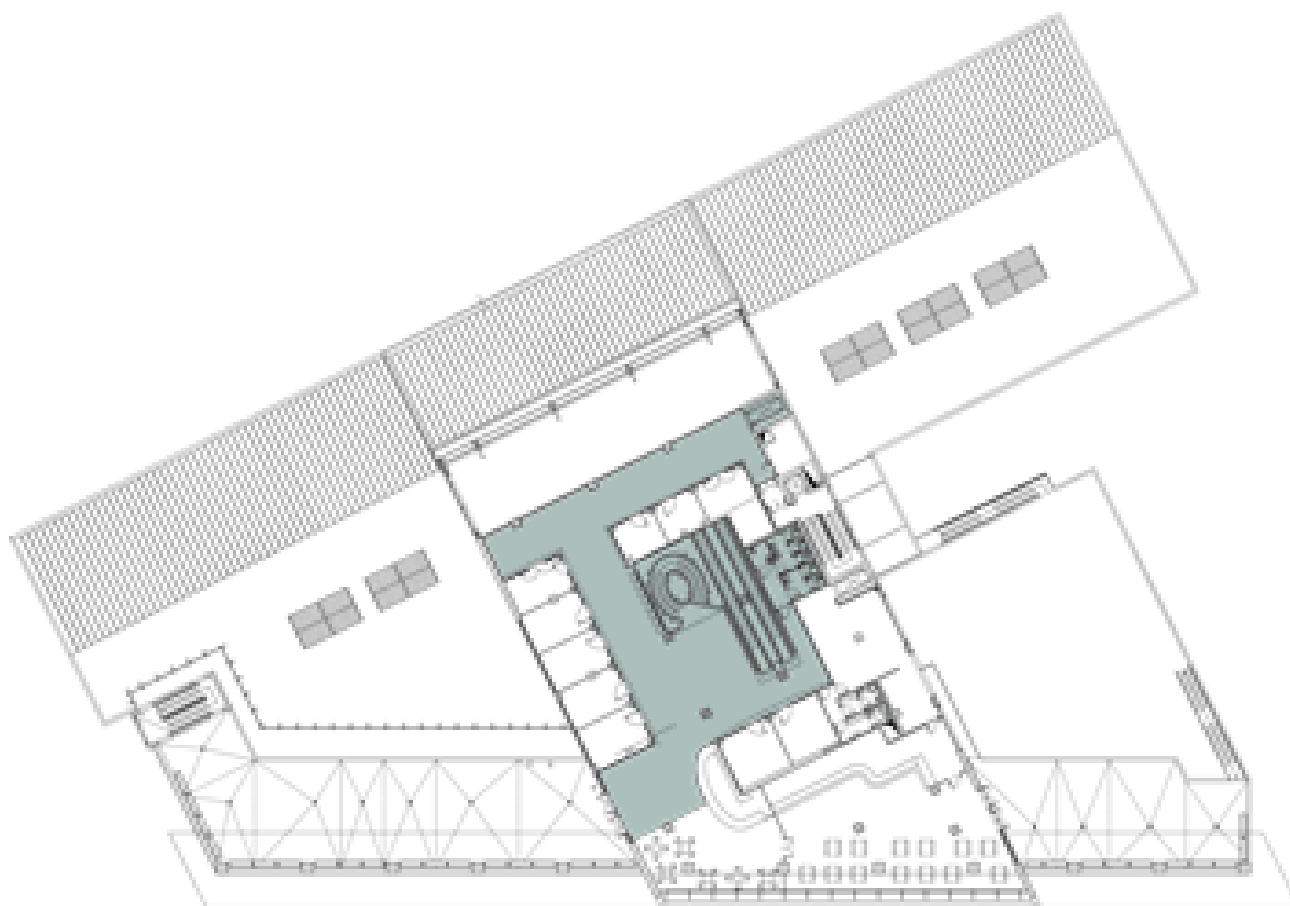
-  Flussi airside - Schengen
-  Flussi airside - Extra Schengen
-  Flussi landside



## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



*Sottosistemi, Pianta piano primo*



*Sottosistemi, Pianta piano secondo*

### SUPERFICI TOTALI

Piano terra	mq	3700
Piano primo	mq	1400
Piano secondo	mq	1200
<b>Totale</b>	<b>mq</b>	<b>6300</b>

### SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	1310
Area Check-in	mq	245
Area Varchi di Sicurezza	mq	85
Sale imbarco	mq	495
Hall arrivi	mq	600
Sale riconsegna bagagli	mq	700

