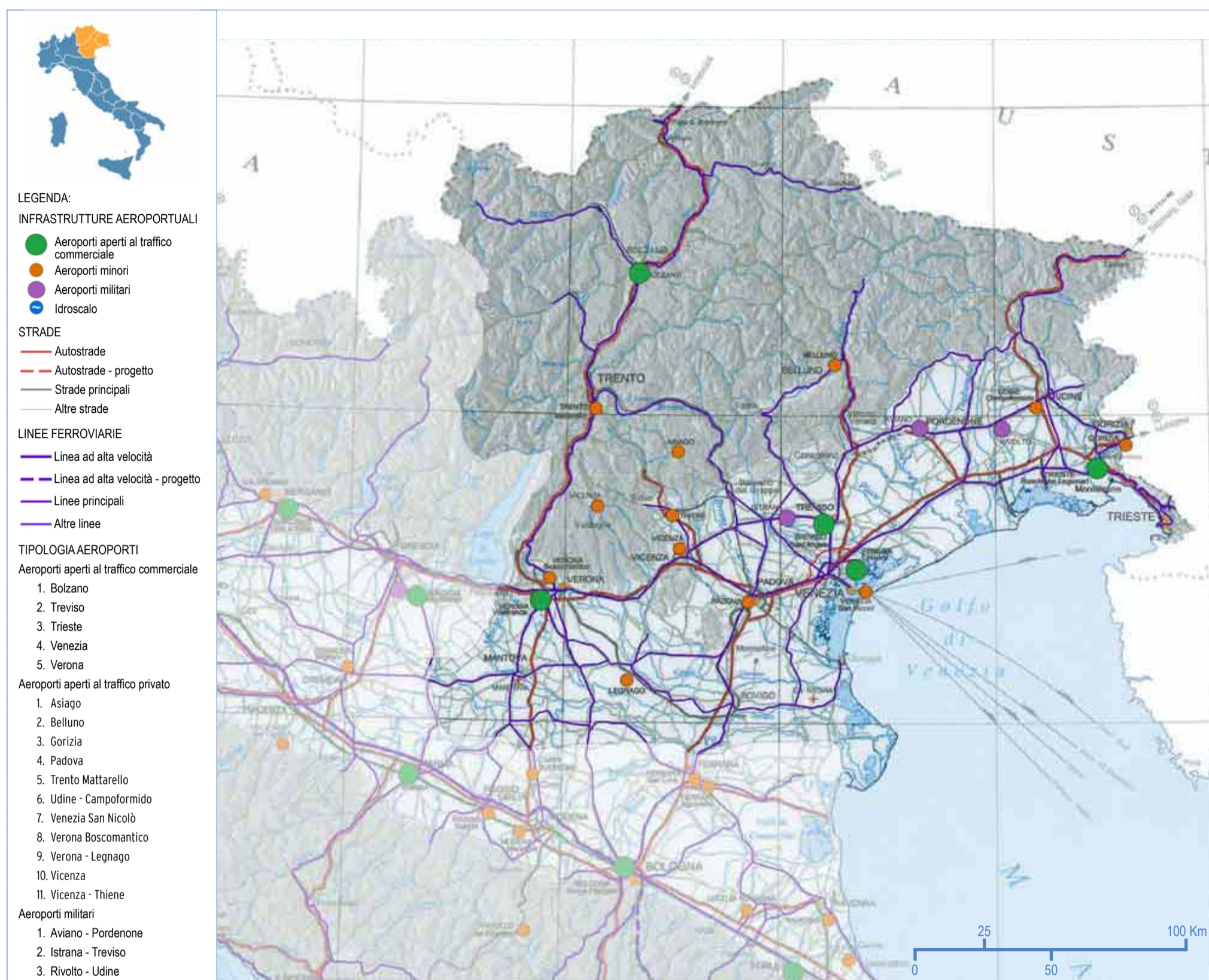


# 5. NORD EST

## 5.1 Quadro di riferimento



Nell'area del Nord Est ricadono gli aeroporti di Venezia, Treviso, Verona, Bolzano e Trieste, per i quali si è registrato complessivamente una delle crescite più rilevanti del traffico aereo, rispetto ad altri contesti territoriali. In dieci anni il traffico è passato da 7 a 12 milioni di passeggeri, con un tasso di crescita annuo pari al 7,1%, con forte prevalenza del sistema Venezia- Treviso. Il traffico è prevalentemente internazionale, con rotte verso le principali città europee e una rilevante offerta di voli verso i paesi dell'Europa orientale, che confermano la vocazione del Nord Est come porta di ingresso all'Italia dai paesi dell'Est.

L'area presenta caratteristiche socioeconomiche che rappresentano una potenzialità per lo sviluppo del traffico aereo: alto tasso di crescita della popolazione; PIL al di sopra della media italiana, alta percentuale di residenti stranieri (17%) e di arrivi turistici (25%), presenza del 55,5% delle strutture turistiche italiane, nonché una rilevante percentuale di presenza di imprese attive (13,6%). A questo si aggiunge la caratteristica di essere un mercato aperto, con

un sistema produttivo che si è esteso verso i mercati internazionali, esplorando nuovi territori, soprattutto verso i paesi dell'Europa centro orientale e balcanica. Nonostante la crisi economica in atto, il Nord Est continua comunque ad offrire performance migliori rispetto ad altri contesti territoriali.

Il territorio del Nord Est, se pur ben infrastrutturato, mostra tratti di evidente discontinuità e di inadeguatezza del sistema viario. Nel corso degli ultimi decenni infatti l'area ha registrato ritardi nello sviluppo delle infrastrutture, aggravato dal costante aumento dei flussi commerciali tra l'Italia e i Paesi dell'Europa centro-orientale e balcanica, che hanno trovato sbocco obbligato sull'autostrada A4, su cui si immettono anche i flussi di traffico dell'area pedemontana, dalla quale si dipartono assi stradali verso l'Italia centrale ed adriatica, anch'essi inadeguati, come la SS Romea.

L'area è interessata dall'attraversamento di due importanti corridoi europei, il Corridoio 1 e 5 (Progetto prioritario 1 e 6). Pertanto, se la programmazione seguirà il corso già

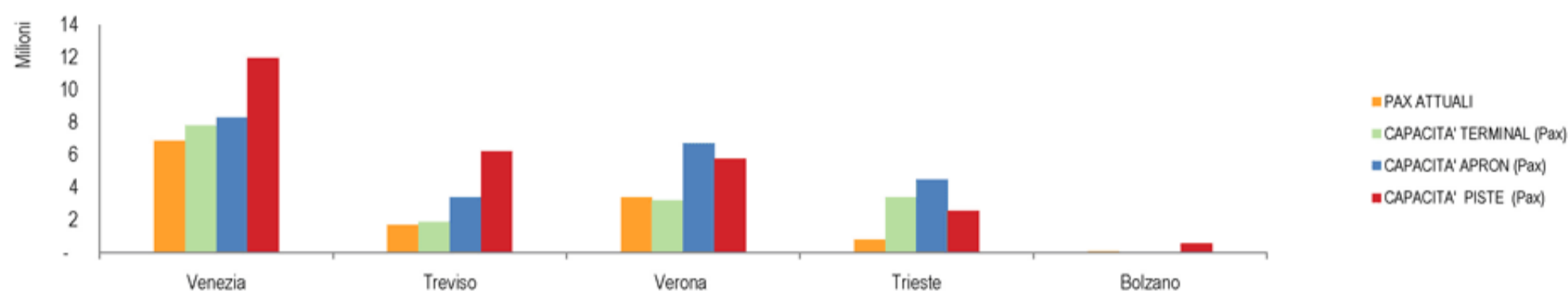
avviato, l'intera area beneficerà di un assetto infrastrutturale di rango internazionale e di una rete autostradale capillare, anche in aree che risultano oggi decentrate. Da segnalare la recente realizzazione di una delle infrastrutture cruciali per il Paese, ovvero il passante di Mestre, che ha consentito la ridefinizione del sistema dei trasporti stradali ed un guadagno di competitività.

Nel breve periodo (entro il 2016) è prevista l'entrata in funzione di due progetti attualmente cantierati, entrambi interamente finanziati, che insistono sul bacino di domanda degli aeroporti di Verona e Venezia; il completamento dell'asse autostradale Tirreno-Brennero (2016) e l'asse autostradale Valdastico Sud (2011). Tra i progetti finanziati al 100% del fabbisogno e, pertanto, prossimi alla cantierizzazione vi è il raccordo autostradale Villesse-Gorizia sull'asse dell'A4. Molti sono gli interventi il cui avvio è previsto entro il 2013, ma con orizzonti temporali di fine lavori non definiti: la maggior parte di questi è in fase di progetto preliminare, mentre altri sono ancora alla fase iniziale della proposta/programmazione.

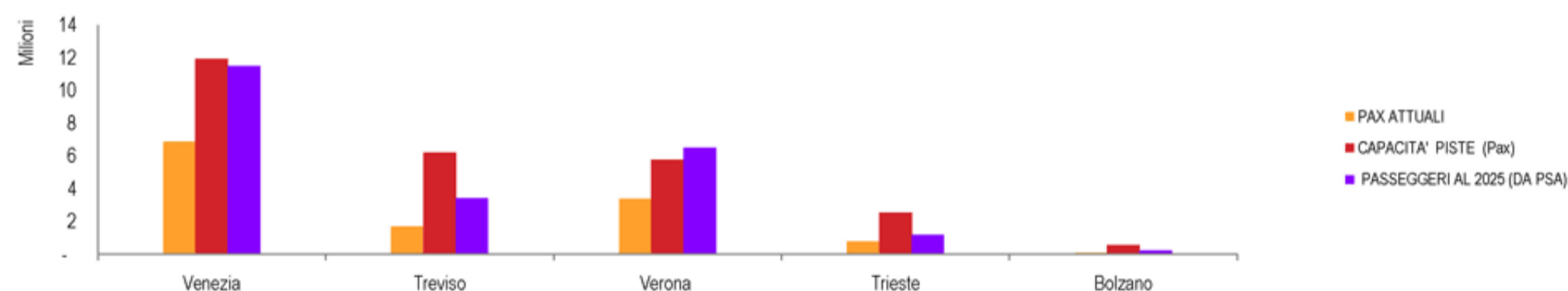
Aeroporti	Traffico 2008	PREVISIONI DA PSA		
		2015	2020	2025
Venezia	6.863.639	8.154.000	9.685.094	11.502.854
Treviso	1.706.345	2.452.757	2.899.060	3.426.572
Verona	3.376.016	5.229.019	5.912.721	6.503.556
Trieste	781.764	993.000	1.100.000	1.200.000
Bolzano	72.034	109.300	155.000	219.000
<b>TOTALE</b>	<b>12.799.798</b>	<b>16.938.076</b>	<b>19.751.875</b>	<b>22.851.982</b>

PREVISIONI STUDIO 20.800.000

Previsioni di traffico



Capacità attuale degli aeroporti del Nord est



Capacità attuale e traffico previsto al 2025 degli aeroporti del Nord est

Importanti progetti di sviluppo riguardano anche il Porto commerciale, sia per le attività merci che passeggeri.

### Scenari di sviluppo del traffico

Per il 2025 le previsioni di traffico desunte dai PSA prevede che il traffico dell'area del Nord Est raggiunga circa 23 milioni di passeggeri, rispetto ai 13 milioni attuali. In valore assoluto la maggior crescita è prevista per il sistema Venezia-Treviso, che vedrà un aumento di 6,5 milioni di passeggeri. Per l'aeroporto di Verona è invece prevista una crescita di circa 3 milioni di passeggeri, pari quasi al raddoppio di quelli attuali. Modeste crescite di traffico sono invece previste per l'aeroporto di Trieste (+ 500.000 pax) e per quello di Bolzano (+ 150.000 pax).

Le previsioni di sviluppo del traffico per tutti gli aeroporti prevedono una lenta crescita fino al 2015, a causa della crisi economica recente, e poi una forte ripresa negli anni successivi. Gli adeguamenti infrastrutturali previsti di conseguenza sono abbastanza modesti al 2015, e molto più consistenti nel decennio successivo.

### Capacità degli aeroporti

A fronte dei 13 milioni di passeggeri attuali del Nord est, la capacità complessiva dei terminal è attualmente pari a circa 16,3 milioni di passeggeri, mentre quella dei piazzali aeromobili è pari a 23 milioni e quelle delle piste invece risulta pari a circa 27 milioni di passeggeri, che rappresenta la soglia di saturazione complessiva degli scali, superiore alle previsioni di traffico.

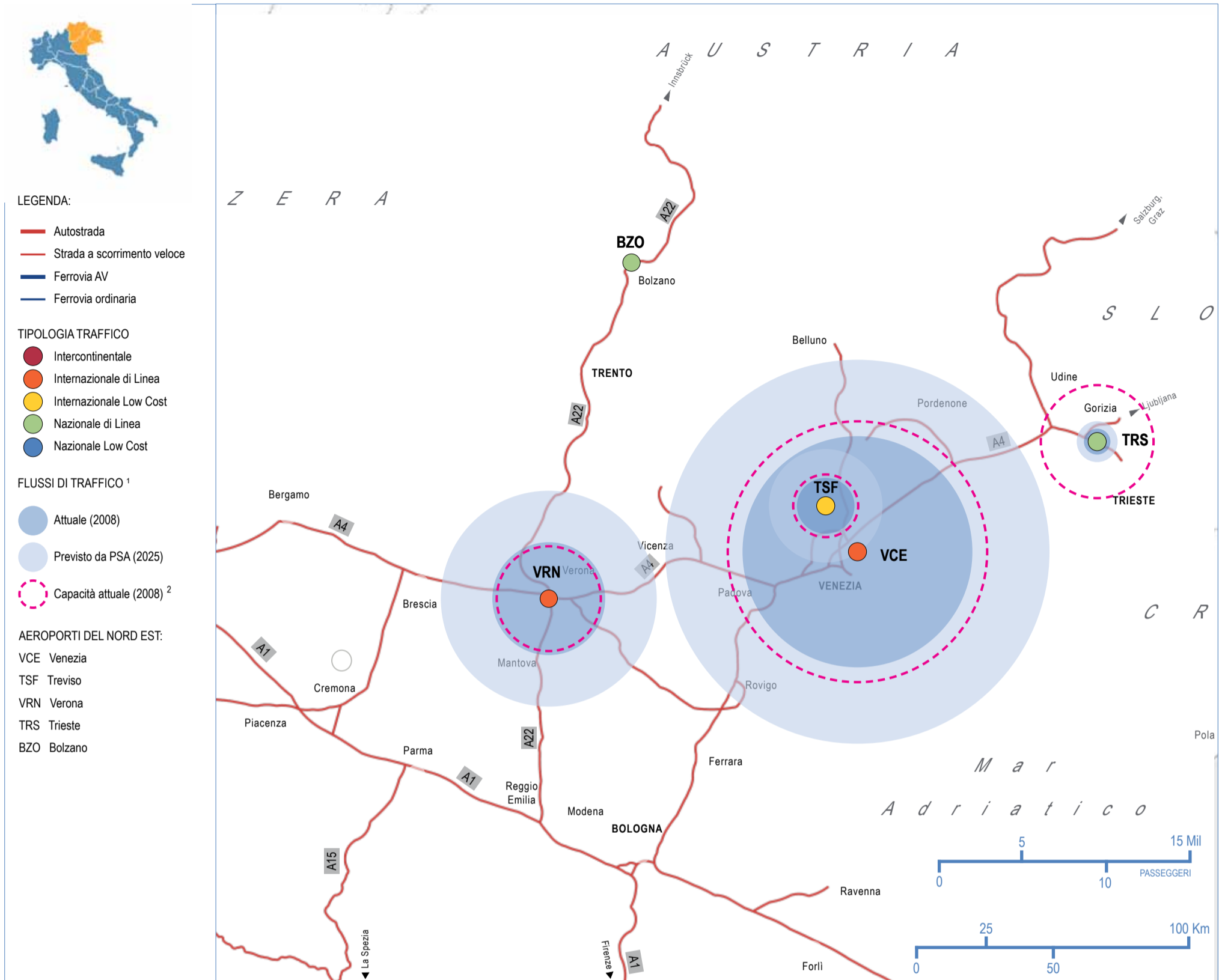
Emerge quindi che gli interventi più consistenti per l'adeguamento degli scali al traffico futuro sono da individuare soprattutto nell'ampliamento delle aerostazioni e dei piazzali aeromobili.

Se si analizzano le capacità dei singoli aeroporti emerge che:

- Venezia ha una capacità di terminal e piazzale che giungerà a saturazione nel 2020, mentre la capacità della pista è sufficiente a garantire il traffico atteso al 2030, ma non oltre. Ciò significa che nel 2030 lo scalo raggiungerà la soglia di saturazione, pari a circa 12 milioni di passeggeri.

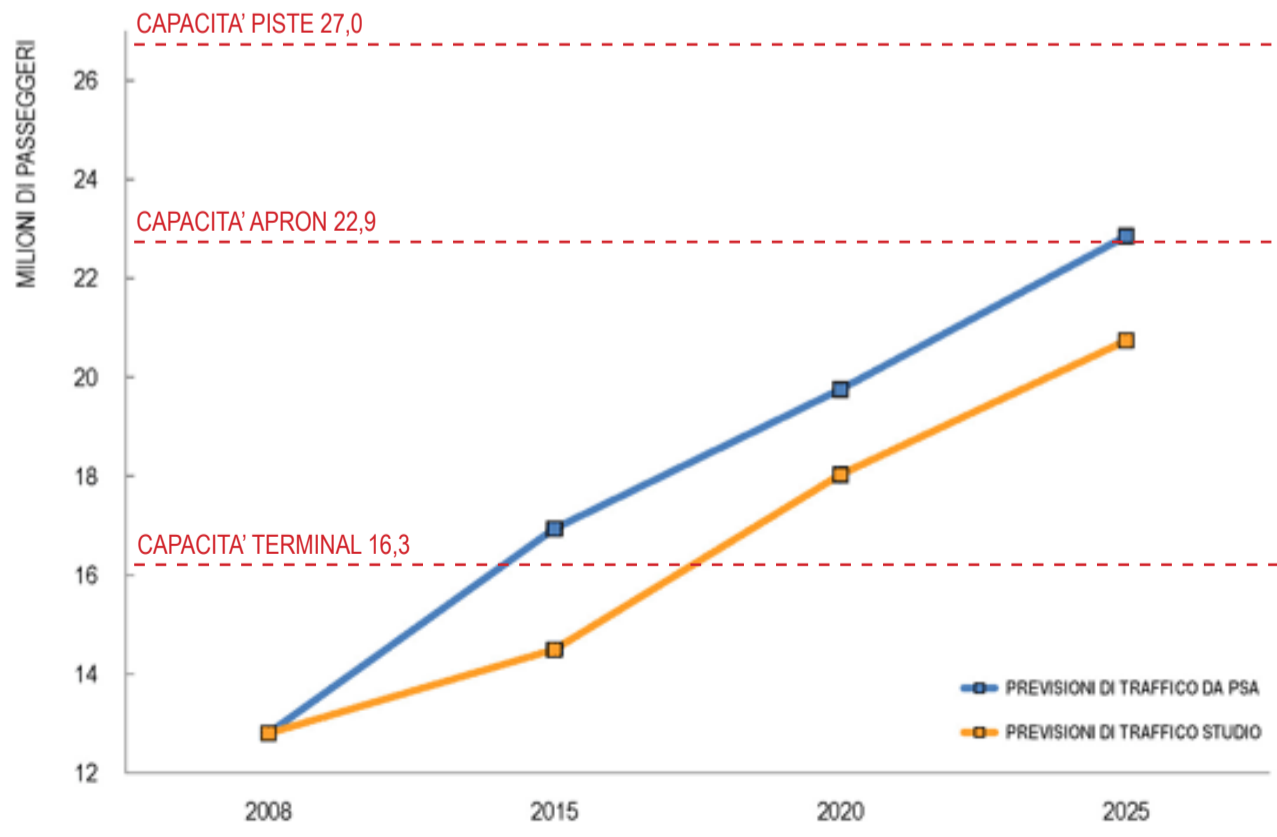
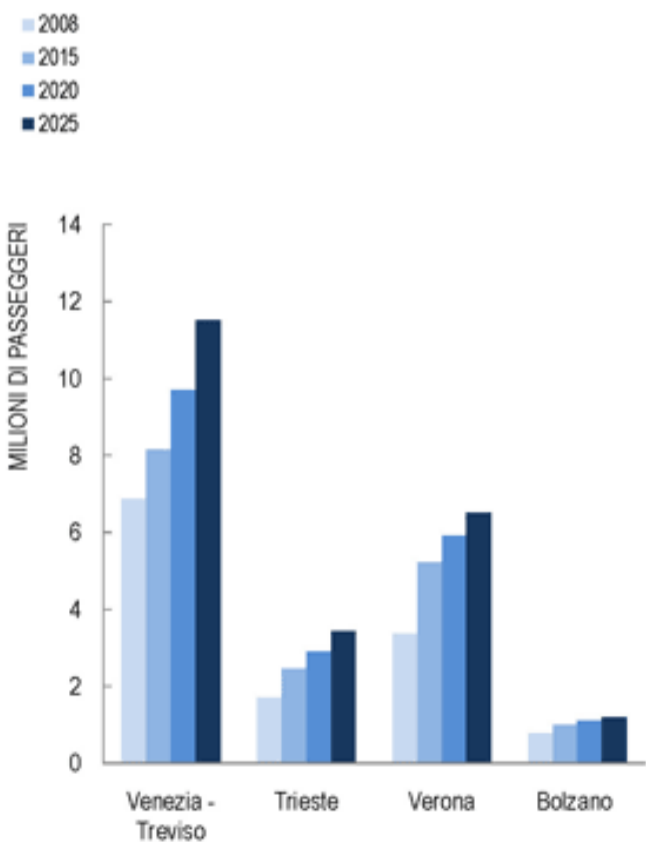
- Treviso ha una ridotta capacità del terminal, che giungerà a saturazione nel 2015.
- Verona ha una ridotta capacità del terminal, che giungerà a saturazione nel 2015, mentre il piazzale e la pista garantiscono il soddisfacimento del traffico atteso entro il 2025, ma non oltre.
- Trieste non presenta in futuro problemi di capacità rispetto al traffico atteso.
- Bolzano ha una capacità del sistema terminal - piazzale che giunge a saturazione entro il 2020.

# Gli aeroporti del Nord Est



<sup>1</sup> La quantità di flusso di traffico attuale, previsto e la capacità sono rappresentati dal raggio del cerchio corrispondente ad ogni singolo aeroporto.

<sup>2</sup> Il valore della capacità attuale è riferita alle infrastrutture aeroportuali con maggiori criticità in termini di saturazione.

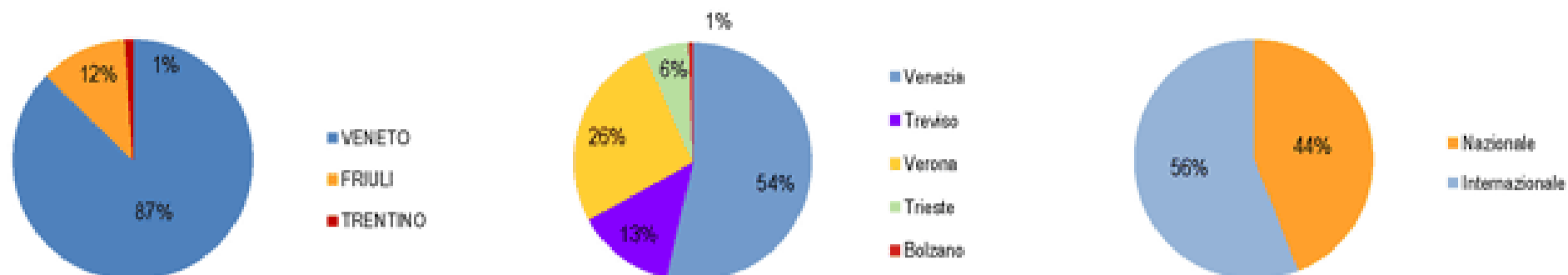


PREVISIONE PSA	12,8	13,2	18,2	22,0
PREVISIONE STUDIO	12,8	14,7	17,9	20,8

Previsioni di traffico da PSA

Previsioni di traffico e capacità aeroportuale al 2025

## TRAFFICO AEREO NORD EST



## AEROPORTI DEL NORD EST

Aeroporto	Tipologia traffico	Sedime Superficie ha	Piste num	Terminal Superficie mq	Traffico Merzi 2008 ton	Low Cost Pax 2008 Millioni ■ Low Cost ■ Tradizionale	Internazionalità Ripartizione Pax 2008 % ■ Nazionale ■ Internazionale
VCE	Internazionale	335	2	53.000	22.600		
TSF	Internazionale - Low Cost	147	1	11.500	8.647		
VRN	Internazionale - Charter	371	1	21.800	1.890		
TRS	Nazionale	247	1	23.565	188		
BZO	Nazionale	78	1	800	--	--	

## TRAFFICO E CAPACITA' DELLE INFRASTRUTTURE

DATI		Venezia	Treviso	Verona	Trieste	Bolzano	TOTALE	MEDIA
PASSEGGERI ANNUI	pax/y	6.863.639	1.706.345	3.376.016	781.764	72.034	<b>12.799.798</b>	
PASSEGGERI ORA DI PICCO	pax/h	2.402	795	1.182	274	58	<b>4.710</b>	
PASSEGGERI PER AEROMOBILE	pax/mov	94	125	93	59	22	-	79
MOVIMENTI ANNUI	mov/y	80.117	19.435	40.807	20.750	14.702	<b>175.811</b>	
MOVIMENTI ORARI (MEDIA)	mov/h	13	3	7	3	2	<b>0</b>	6
MOVIMENTI ORA DI PICCO	mov/h	26	6	13	5	3	<b>0</b>	10
STAND	n.	37	15	30	32	2	<b>116</b>	
STAND/MOVIMENTO ORARIO	stand/mov	1	2	2	7	1	<b>0</b>	<b>2,31</b>
MOVIMENTI ANNUALI /STAND	mov/stand	2.165	1.296	1.360	648	7.351	<b>0</b>	<b>2,131</b>
DIMENSIONE TERMINAL	mq	53.000	11.500	21.750	23.565	800	<b>110.615</b>	
CAPACITA' TERMINAL (Mov/h)	mov/h	29	7	12	20	2	<b>70</b>	
CAPACITA' APRON (Mov/h)	mov/h	31	13	25	27	2	<b>97</b>	
CAPACITA' PISTE (Mov/h)	mov/h	41	16	20	14	7	<b>98</b>	
CAPACITA' TERMINAL (Pax)	pax/y	7.800.000	1.900.000	3.200.000	3.400.000	50.000	<b>16.350.000</b>	
CAPACITA' APRON (Pax)	pax/y	8.300.000	3.400.000	6.700.000	4.500.000	46.000	<b>22.946.000</b>	
CAPACITA' PISTE (Pax)	pax/y	14.348.442	6.205.000	5.770.650	2.562.665	573.342	<b>29.460.099</b>	
UTILIZZO TERMINAL	%	88%	90%	106%	23%	144%	0,00%	78%
UTILIZZO MEDIO PISTA	%	31%	20%	33%	24%	34%	0,00%	28%
UTILIZZO PISTA ORA DI PICCO	%	62%	40%	64%	33%	37%	0,00%	47%
PASSEGGERI AL 2025 (DA PSA)	pax/y	11.502.854	3.426.572	6.503.556	1.200.000	219.000	<b>22.851.982</b>	

### Assi stradali e autostradali

Il territorio del Nord Est, in senso longitudinale, vede come asse principale l'autostrada A4, sezione italiana stradale principale del Corridoio 5, su cui si riversano tutti i flussi commerciali, compresi quelli dell'area pedemontana tra Veneto centrale e Friuli-Venezia Giulia, e dalla quale si dipartono assi viari verso l'Italia centrale e Adriatica. La recente programmazione sia nazionale che regionale prevede pertanto la predisposizione di un sistema complementare di assi autostradali che funga da sistema parallelo di attraversamento lungo la linea Est-Ovest, nella fascia a Nord e in quella a Sud della A4. Dal punto di vista dell'adeguamento infrastrutturale recente, va ricordato che il 2009 si è aperto con l'inaugurazione del Passante di Mestre che ha consentito all'area la ridefinizione del sistema dei trasporti stradali e un guadagno di competitività. L'opera consente ai due tronconi dell'autostrada A4 (Milano-Venezia e Venezia-Trieste) e alla A28 Venezia-Belluno di unirsi attraverso un tratto autostradale, senza più gravare sulla tangenziale di Mestre.

Come effetto più importante dell'apertura del Passante vi è il considerevole calo del traffico sia sulla tangenziale mestrina, che sulla viabilità complementare ad essa.

Sempre sul fronte delle infrastrutture stradali, di rilevanza prioritaria è anche la realizzazione della Pedemontana Veneta (tratto Conegliano-Montebelluna Maggiore). La superstrada è una delle opere da sempre considerate urgenti in quanto destinata a servire l'arco pedemontano veneto tra le province di Treviso e Vicenza, una delle aree a più alta concentrazione industriale del Nord Est, interessata da intensi rapporti commerciali con l'Europa est-orientale. La superstrada è intesa come alternativa all'autostrada A4, attualmente unica direttrice sulla linea Est-Ovest.

Tra i collegamenti complementari previsti e necessari per il completamento dell'autostrada A4 e dell'arco pedemontano vi sono inoltre:

- il completamento dell'autostrada A28 Portogruaro - Pordenone - Conegliano, fondamentale per la ridefinizione viaria dell'arco pedemontano compreso tra Veneto e Friuli Venezia Giulia (destinata a collegare la A27 a Conegliano con la A4 a Portogruaro e pertanto naturale prosecuzione in territorio friulano della Pedemontana Veneta);
- il prolungamento di 20 km dell'autostrada A27 Venezia-Belluno, che verrà effettuato in project financing, e per cui nel 2010 si prevede l'avvio della gara europea per l'assegnazione del progetto; i lavori potrebbero iniziare nel 2011 e concludersi su un arco temporale di 4-5 anni. In prospettiva, si prevede la prosecuzione del nuovo tratto in direzione Est, così da collegare la A27 con la A23 Udine-Tarvisio. Tra le urgenze programmatiche segnalate

dalle Regioni e contenute nel DPEF 2010-2013 grande attenzione è data all'avvio delle procedure per la realizzazione dell'asse autostradale Mestre-Civitavecchia (tratta veneta "Autostrada Nuova Romea"). Il progetto riguarda in massima parte anche la macroarea di cui fa parte la regione Emilia-Romagna. L'intervento, il cui progetto preliminare è stato avviato nel 2001, è lontano dal vedere definiti tempi, modalità e costi di realizzazione.

L'asse autostradale in questione è di estrema rilevanza per diverse ragioni: innanzitutto il decongestionamento della S.S. 309 Romea, nella tratta da Venezia-Mestre a Ravenna. Inoltre la Nuova Romea è concepita come collegamento tra la direttrice Est-Ovest del Corridoio 5 (all'altezza del nodo di Mestre) e Civitavecchia, attraverso Ravenna e Cesena. Le incertezze su tempi e costi derivano ad oggi principalmente dalle difficoltà di progetto e al mancato consenso sul tracciato nell'area ferrarese, all'altezza delle Valli di Comacchio. Con riferimento alle esigenze di raccordo tra il Nord Est, la parte inferiore della Pianura Padana e il versante adriatico centrale si segnala che potrebbero partire entro il 2009 i cantieri della Nogara-Mare, nuova autostrada il cui tracciato si snoda interamente in Veneto collegando le province di Verona e Rovigo. In prospettiva, l'autostrada sarà connessa alle altre due opere in progetto, nel proseguire verso Ovest con la Cremona-Mantova e a Est con la Nuova Romea.

Tra i progetti di saldatura tra il territorio veneto e il territorio trentino vi è il progetto dell'Autostrada A31 Valdastico, sia nel tratto Nord che nel tratto Sud. Il progetto prevede un collegamento tra la provincia di Rovigo e la provincia di Bolzano, attraverso il territorio vicentino, con un tracciato parallelo e alternativo alla A22 Modena-Brennero. Se per il tratto Sud è stato trovato un accordo che ha consentito l'avvio dei lavori, per il tratto Nord vi sono ancora difficoltà circa il consenso.

Gli interventi previsti nelle due province di Trento e Bolzano sono tutti relativi al Corridoio 1 Berlino-Palermo e in particolare alla Galleria di Base del Brennero e al raddoppio della tratta tra Fortezza e Verona.

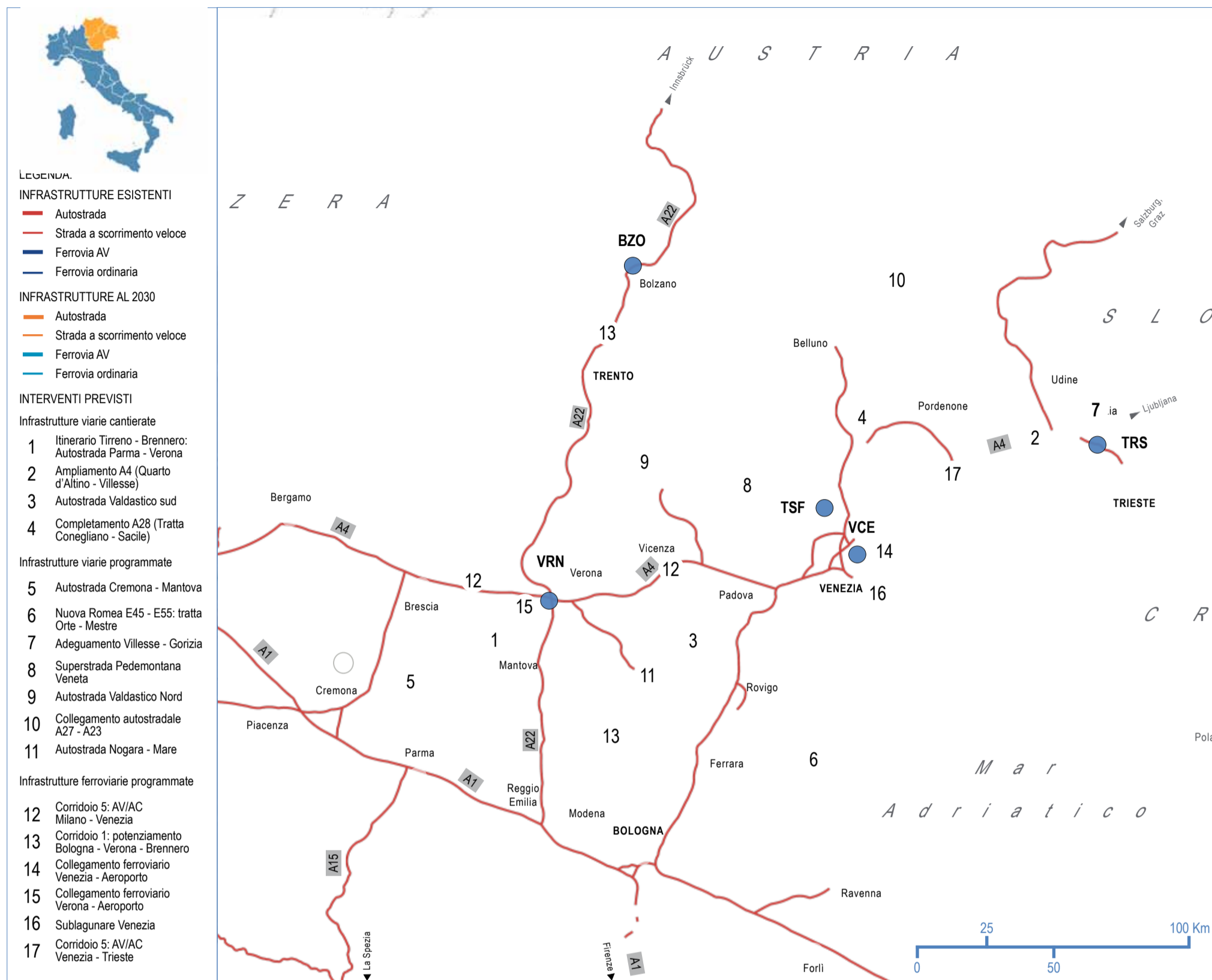
Con riferimento alla direttrice del Brennero inoltre, si segnala come infrastruttura di estrema rilevanza il completamento, atteso da decenni, del corridoio Tirreno-Brennero, attraverso il collegamento Fontevivo-Nogarole Rocca, che salda l'autostrada A15 della Cisa con la A22 Modena-Brennero, attraverso le province di Parma e Mantova. Il collegamento consente la realizzazione di un corridoio viario fondamentale alternativo all'A1 nel tratto Parma-Modena. I vantaggi attesi sono quelli di una adeguata infrastrutturazione a scorrimento veloce nel territorio mantovano e un decongestionamento di uno dei tratti più trafficati dell'A1.

La programmazione infrastrutturale del Friuli-Venezia Giulia ha alcuni obiettivi prioritari, tra cui diversi interventi di adeguamento di assi esistenti. Tra le infrastrutture di totale realizzazione si segnala la creazione di un collegamento rapido tra la parte settentrionale della provincia di Belluno e la Carnia, aree entrambe oggi isolate dai grandi flussi di comunicazione, e alla loro integrazione nella direttrice trasversale che dall'Austria raggiunge il Veneto Orientale [A23: bretella di collegamento con la A27 (tratta friulana)].

### Assi ferroviari

Con riferimento agli assi ferroviari, si segnala che nel DPEF 2010-2013, recentemente pubblicato, è inserito, dopo anni di attesa da parte dei portatori di interesse del Veneto, il progetto AV/AC Milano-Venezia-Trieste. L'asse ferroviario AV/AC Torino-Trieste è una direttrice prioritaria dal momento che insiste sul tracciato del Corridoio paneuropeo 5 in Italia. Lo stato dell'arte delle diverse tratte presenta forti disomogeneità: la tratta Torino-Milano è già operativa; la tratta AV Milano-Verona è in fase di progettazione. La tratta Verona-Padova, opera finanziata in attesa di progetto definitivo, andrà a completare la Padova-Venezia, già in funzione dal 2007. La ferrovia AV Venezia-Trieste ad oggi finanziata al 2% del fabbisogno complessivo è, sulla base delle modalità progettuali, suddivisa in due tronchi: la tratta Venezia-aeroporto Ronchi dei Legionari, in fase di valutazione di fattibilità, e la tratta aeroporto Ronchi dei Legionari-Trieste per la quale il progetto preliminare è in corso di istruttoria.

Per la direttrice del Brennero, si prevede il potenziamento dell'asse Verona-Monaco con il quadruplicamento della linea Fortezza-Verona. Con riferimento alle infrastrutture locali di adduzione agli aeroporti di Venezia e Verona è prevista la realizzazione di un raccordo ferroviario rapido con i centri storici: nel caso di Venezia il collegamento è integrato col Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale in modo da consentire l'accesso al principale scalo aereo del Veneto da tutti i bacini di traffico serviti.



### INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PREVISTI - Scheda del Nord Est

N°	Infrastruttura	Tratta	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori	Fine lavori prevista	Costo (Mil di Euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
1	Autostrada Tirreno - Brennero	Nuova autostrada Parma - Verona	Internazionale	cantierato	2006	2016	1.833	100%	Bolzano / Verona
2	A4 Venezia-Trieste	Adeguamento Quarto d'Altino-Villesse	Nazionale	appalto	2006	2022	1.193	99%	Venezia / Trieste
3	Autostrada Valdastico Sud	Vicenza - Rovigo	Regionale	cantierato	2006	2011	800	100%	Verona / Venezia
4	Completamento A28	Completamento tratta Sacile - Conegliano	Regionale	cantierato	2008	2010	145	80%	Treviso/ Venezia
5	Autostrada Cremona-Mantova	Nuova autostrada Cremona -Mantova	Regionale	progetto preliminare	-	-	-	-	Verona / Brescia / Parma
6	Nuova Romea E45-E55	Orte - Mestre	Nazionale	proposta / programmazione	2013	-	7.500	75%	Venezia
7	Raccordo autostradale Villesse-Gorizia	Raccordo autostradale Villesse-Gorizia	Regionale	finanziato / da avviare	da avviare	-	142	100%	Trieste
8	Superstrada Pedemontana Veneta	Superstrada Pedemontana Veneta	Nazionale	progetto preliminare	2013	2015	2.177	100%	Treviso
9	Autostrada Valdastico Nord	Trento - Pivovene Rocchette	Internazionale	proposta/ programmazione	-	-	-	-	Bolzano / Verona / Venezia
10	Bretella di collegamento A27-A23	Nuovo collegamento	Nazionale	proposta/ programmazione	richiesta 2007	-	800	-	Treviso
11	Nogara - mare	Potenziamento SS434 Legnago - Rovigo	Regionale	progetto preliminare	da avviare	-	1.200	100%	Verona

Interventi programmati - Assi Autostradali

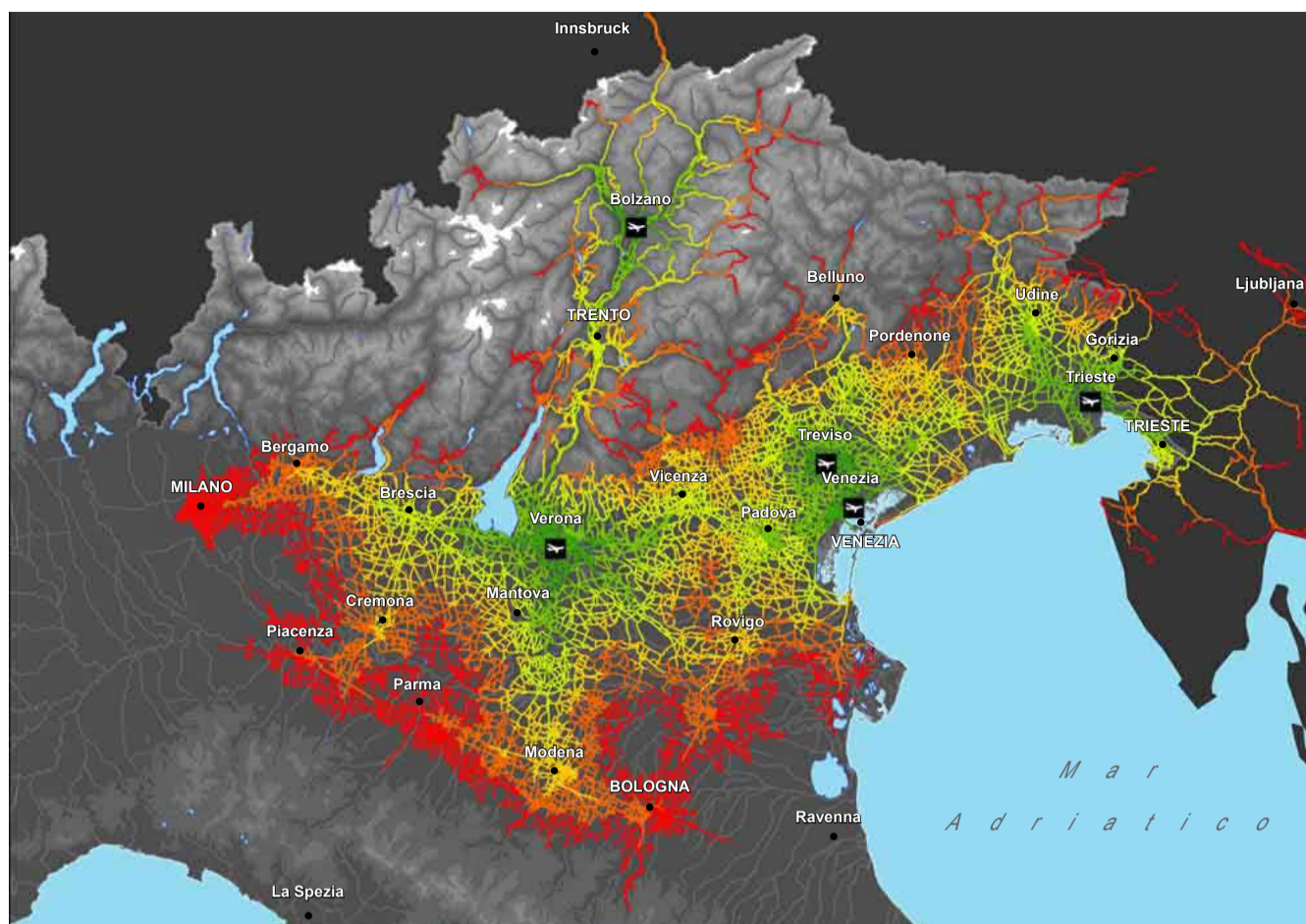
N°	Infrastruttura	Tratta	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori	Fine lavori prevista	Costo (Mil di Euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
12	Corridoio 5	Sistemazione nodo AV/AC Verona	Nazionale	progetto preliminare	2013	-	670	2%	Bolzano / Verona
		AV/AC Verona-Padova	Nazionale	finanziato / da avviare	2013	-	5.130	3%	Verona
		AV/AC MI-VR (tratta Brescia-Verona)	Internazionale	progetto preliminare	-	-	2.738	0%	Brescia / Verona
17		AV Venezia-Trieste	Nazionale	progetto preliminare	2013	-	1.929	2%	Venezia / Trieste
13	Corridoio 1	Monaco-Verona: Galleria del Brennero	Internazionale	finanziato / da avviare	2011	2022	-	-	Bolzano
		AV/AC Fortezza-Verona	Internazionale	progetto preliminare	2013	-	2.563	7%	Verona
14	Collegamento ferroviario Venezia Aeroporto	Venezia - Aeroporto	Locale	progetto preliminare	2013	-	224	0%	Venezia
15	Collegamento ferroviario Verona Aeroporto	Verona - Aeroporto	Locale	progetto preliminare	2013	-	90	0%	Verona
16	Sublagunare di Venezia	Venezia - Aeroporto	Locale	proposta/programmazione	-	-	-	-	Venezia

Interventi programmati - Assi Ferroviari

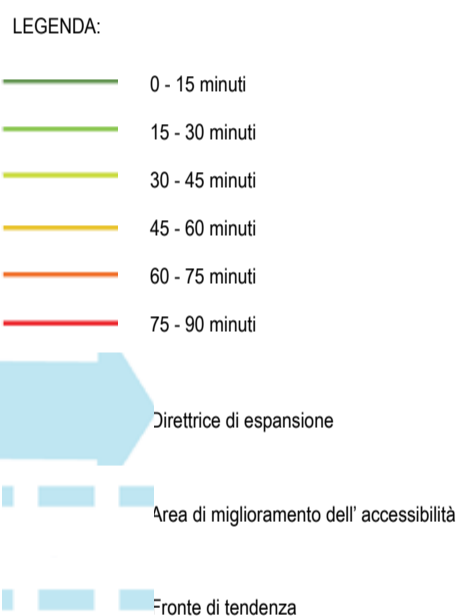
## 5.4 Bacini di traffico attuali e previsti

### Isocrone su gomma

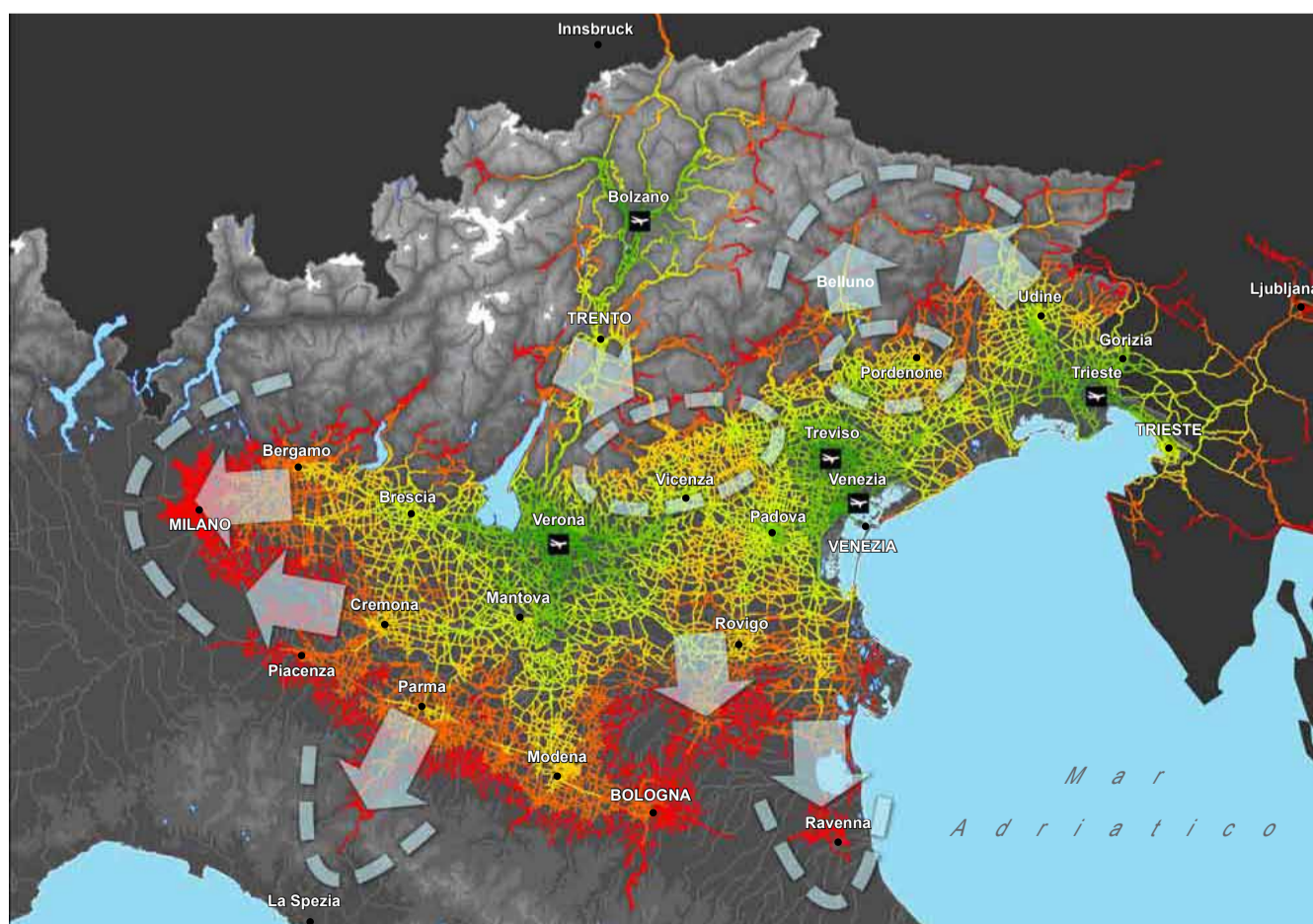
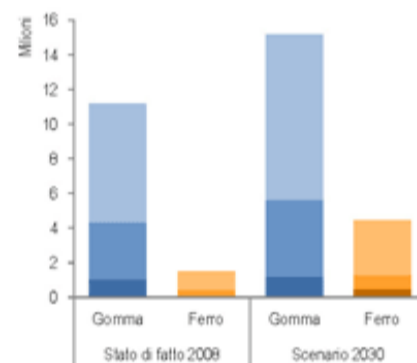
Nella macroarea Nord-Est il miglioramento dell'accessibilità viabilistica è maggiore a Sud lungo il corridoio della Ti-Bre (Parma- Verona), della Cremona-Mantova e della Nuova Romea, mentre il collegamento A23-A27, la pedemontana Veneta e la nuova Valdastico, sono infrastrutture che eliminano importanti sacche di ridotta accessibilità. Le aree di Trieste e Bolzano non mostrano miglioramenti di particolare rilievo rispetto all'accessibilità isocrona.



Isocrone su gomma - 2009

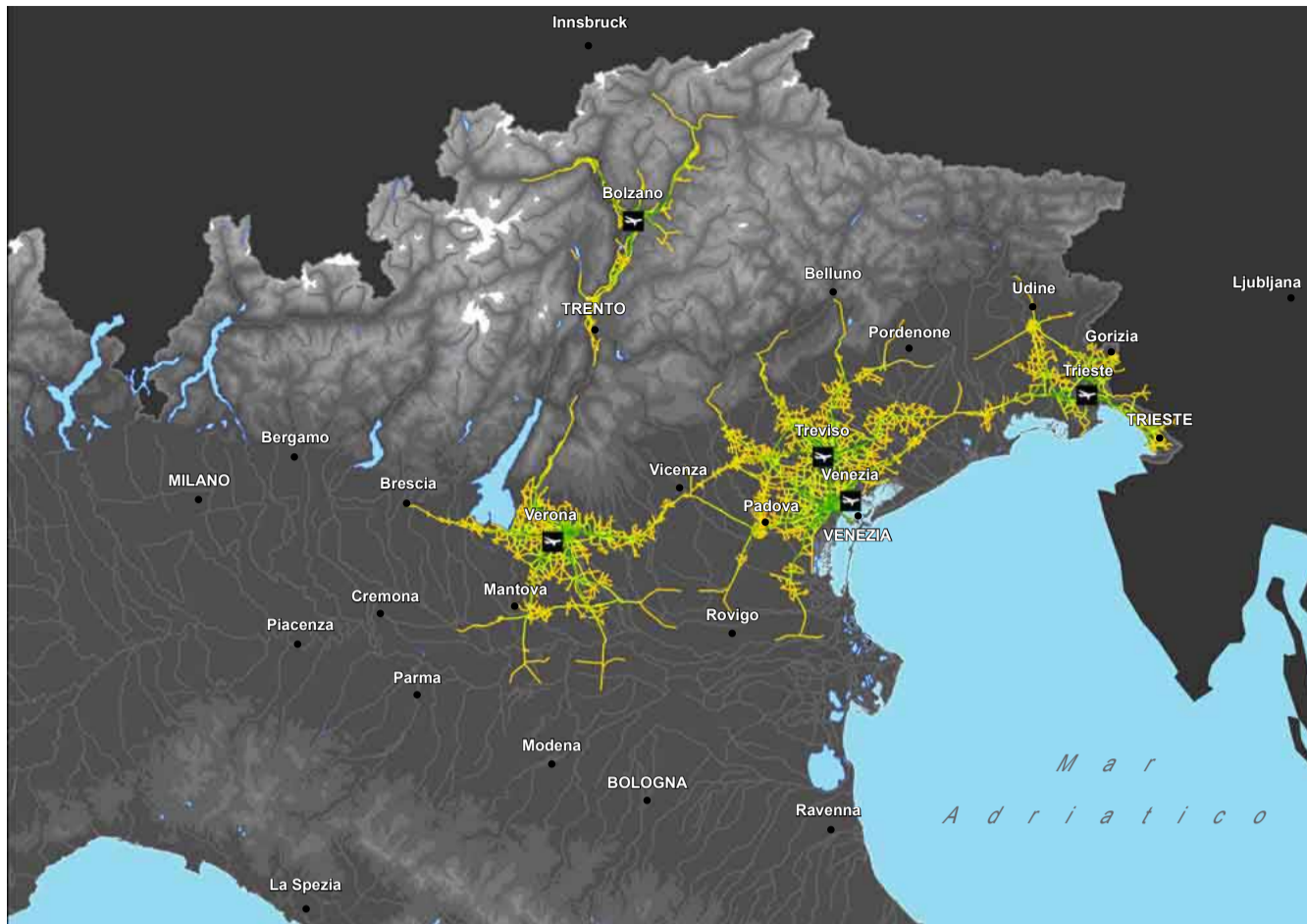


### VERONA



Isocrone su gomma - 2030





Isocrone su ferro - 2009

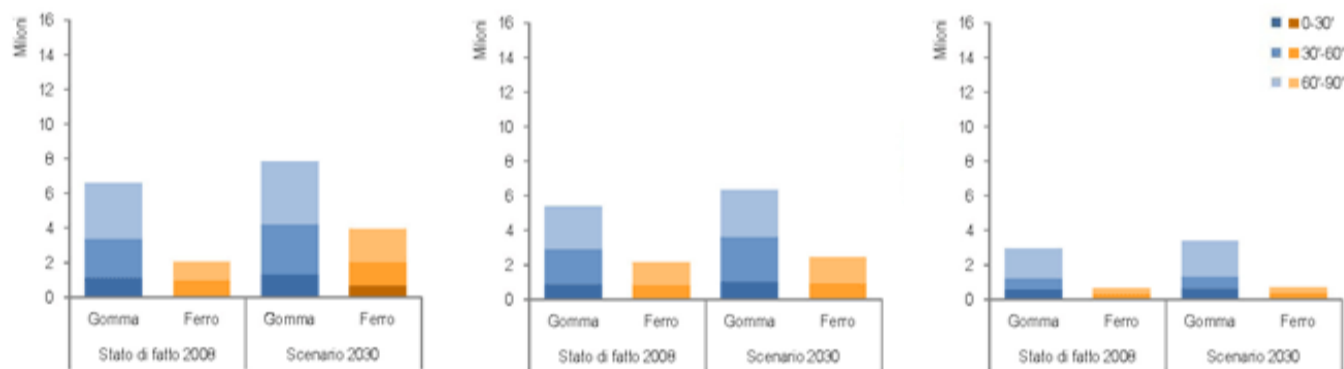
### Isocrone su ferro

Il miglioramento dell'accessibilità alla scala della macroarea è dovuto essenzialmente a due fattori: la presenza della modalità ferro direttamente in ambito aeroportuale sia a Venezia che a Verona e l'avvio del nuovo servizio di AV/AC, quest'ultimo soprattutto lungo il Corridoio 1. Lungo la direttrice est-ovest l'aumento dell'accessibilità è dovuto al nuovo servizio SFMR che raggiunge un bacino strategico nel cuore del territorio, mentre gli effetti del servizio veloce, a causa della distanza tra le stazioni, sono meno evidenti.

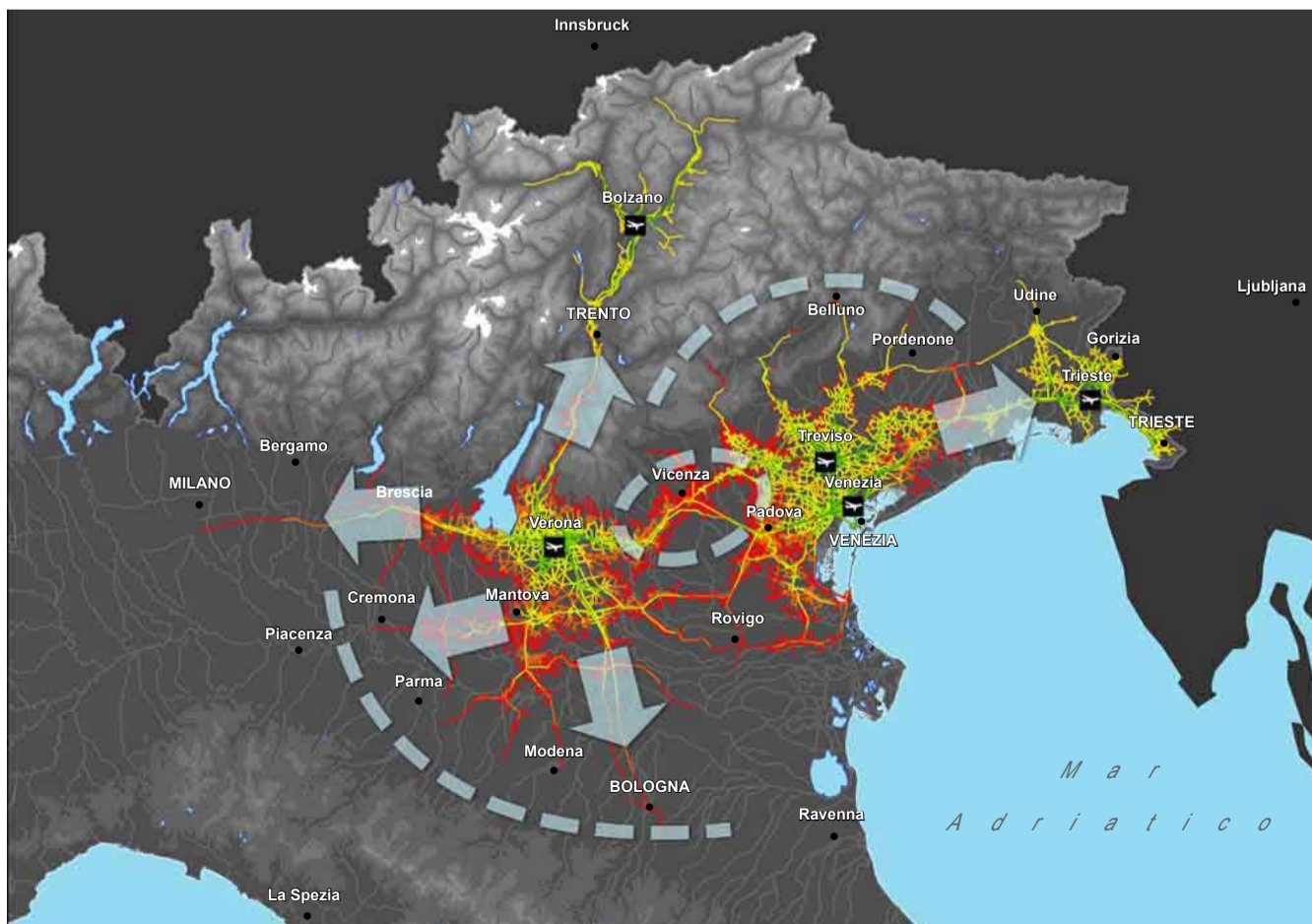
VENEZIA

TREVISO

TRIESTE



Popolazione raggiunta per tempi di accessibilità 2009 - 2030



Isocrone su ferro - 2030

## 5.5 Potenzialità degli aeroporti, posizionamento e ruolo

### VENEZIA

L'aeroporto Marco Polo è lo scalo di riferimento senza pari concorrenti non solo nell'area metropolitana di Venezia, Padova e Treviso, ma di tutto il Veneto e della regione Nord Est per la quale l'aeroporto rappresenta la principale porta di accesso territoriale dalle lunghe distanze. Nell'ultimo decennio, oltre ai collegamenti con le principali capitali europee, si sono consolidati collegamenti intercontinentali che hanno conferito al Marco Polo un ruolo di rilevante importanza per l'internazionalizzazione e la crescita economica nell'area, lo sviluppo dei flussi turistici e, in generale, l'innalzamento della qualità della vita. L'area aeroportuale è parte di un ambiente che non presenta né rilievi né particolari ostacoli alla navigazione nelle direzioni di atterraggio e decollo. I principali limiti intorno all'area dello scalo sono costituiti dalla Laguna sulla quale si affaccia oltre un terzo dell'intero sedime aeroportuale e dell'abitato di Tessera. Sebbene collocato in un territorio in generale densamente e diffusamente abitato, l'area prossima all'aeroporto verso l'entroterra presenta ancora ampi spazi agricoli che possono garantire, con adeguata pianificazione, spazi ottimali per lo sviluppo futuro delle infrastrutture e dei servizi. Non sono attualmente presenti collegamenti all'aeroporto su ferro, l'accessibilità è pertanto garantita su gomma e via acqua per il collegamento con Venezia centro storico e isole. In generale, l'aeroporto dispone di una buona accessibilità veicolare in gran parte assicurata dalla bretella che collega il tratto della SS 14 "Triestina" con l'autostrada A27 Venezia-Belluno, la tangenziale di Mestre con la A4 Torino-Trieste e il Passante di Mestre di recente realizzazione.

A livello di rapporti con il bacino di traffico, è evidente la scarsa connessione tra le reti di trasporto locali e un basso grado di integrazione delle diverse modalità. Per far fronte alle esigenze derivanti da tali condizioni, è stato avviato il progetto di sviluppo di un vero e proprio nodo intermodale qualificato dalle connessioni ferroviarie.

#### Interventi di sviluppo programmati

Al 2025-2030 è prevista la saturazione del complesso aeroportuale e delle sue potenzialità di sviluppo, pari ad una capacità di circa 12-13 milioni di pax. Gli adeguamenti si otterranno attraverso i seguenti interventi:

- ampliamento terminal pax e merci;
- ampliamento piazzale aeromobili;
- miglioramento accessibilità e intermodalità;
- ampliamento parcheggi;
- realizzazione airport city.

Dalla lettura dei "fattori di sviluppo" dello scalo di Venezia sono emerse valutazioni estremamente positive in relazione a:

- volume e tipologia di traffico, con particolare

- riferimento all'offerta di tratte internazionali ed intercontinentali stabili e consolidate;
- maturità della pianificazione e progettazione degli sviluppi e di concertazione con gli Enti locali;
- capacità delle infrastrutture e alla disposizione di suolo per le espansioni future;
- potenzialità di rafforzamento delle connessioni modali, ed in particolare con la linea ferroviaria di Alta Velocità;
- aggregazione sistemica con l'aeroporto di Treviso, individuato come riserva di capacità.

La valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2) conferma che lo scalo dimostra di possedere tutti i requisiti per configurarsi come un "aeroporto strategico" e **Gate Intercontinentale** nella rete aeroportuale comunitaria e nazionale e più in generale come un nodo intermodale di trasporto nel sistema della mobilità regionale.

### TREVISO

L'aeroporto di Treviso fa parte del sistema aeroportuale Venezia-Treviso; i due aeroporti distano tra loro circa 29 Km e con la loro diversità, per tipo di struttura e traffico, rappresentano un polo aeroportuale versatile. L'aeroporto di Treviso, per caratteristiche geografiche, strutturali e operative, è dedicato a voli di tipo regionale, low-cost e charter. I due scali sono pertanto complementari e costituiscono un Sistema Aeroportuale che si sviluppa in armonia, nell'ottica di una corretta specializzazione del traffico.

Il successo del sistema è confermato dalla costante crescita del traffico dal 2000 a oggi, con Treviso che è cresciuto da 276 mila a 1,7 milioni di passeggeri. Lo scalo è caratterizzato da un forte indice di internazionalizzazione (87%) operato con voli di linea.

Le principali criticità che presenta l'aeroporto sono determinate dalla difficoltà di ulteriori sviluppi delle infrastrutture per la presenza di elementi naturali e artificiali negli intorni del sedime. In particolare: a Sud la presenza del fiume Sile limita eventuali allungamenti della pista e rende difficoltosa anche l'installazione di strumentazioni di ausilio alla navigazione aerea, a Nord la presenza di infrastrutture stradali e la presenza di insediamenti antropici limita future espansioni lungo tale direzione. Particolarmente critica la dotazione di parcheggi.

#### Interventi di sviluppo programmati

Al 2025 è prevista la saturazione del complesso aeroportuale e delle sue potenzialità di sviluppo, pari ad una capacità di circa 4 milioni di pax. Gli adeguamenti si otterranno attraverso i seguenti interventi:

- ampliamento terminal;
- ampliamento piazzali aeromobili;

- ampliamento parcheggi auto.

Lo scalo, una volta realizzati gli interventi suddetti, non ha possibilità di ampliamenti di capacità ulteriori, ma può aumentare e migliorare il sistema dei servizi offerti.

Dalla valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2) emerge che lo scalo, in ragione del ruolo che svolge nel sistema con Venezia, si configura come "aeroporto primario".

### VERONA

Oggi lo scalo veronese, è il secondo polo aeroportuale del Nord-Est per importanza e traffici, e assorbe il 46% del traffico aereo di tutta l'area. Il traffico è caratterizzato da un alto indice di internazionalità (61%) e da un peso dei voli operati con charter (35%) che caratterizzano la vocazione dell'aeroporto di Verona per il traffico leisure e business e da uno spiccato sviluppo del settore charter. L'aeroporto è attualmente compreso nel Sistema Aeroportuale del Garda insieme all'aeroporto di Brescia Montichiari, che nel quadro di una politica di differenziazione e specializzazione delle funzioni, nel medio periodo assegna a Brescia il ruolo di scalo specializzato nel traffico low cost e merci, mentre a Verona quello di scalo per i voli di linea e i charter e per alcune nicchie di mercato del trasporto merci.

Lo scalo è posizionato all'incrocio di due assi autostradali che costituiscono due corridoi di interesse europeo lungo i quali, nel territorio prossimo all'aeroporto, ricadono importanti insediamenti logistici di rilievo quali l'Interporto di Verona, secondo come importanza in Europa che realizza circa il 30% di tutto il traffico combinato italiano e l'Interporto Quadrante Europa, che rappresenta un punto di incontro per il trasporto merci stradale, ferroviario ed aereo, nazionale ed internazionale.

In relazioni alle condizioni suddette l'aeroporto ha le potenzialità per posizionarsi come polo intermodale per lo sviluppo delle attività produttive dell'area della Regione Veneto. Dal punto di vista infrastrutturale lo scalo presenta oggi una capacità limitata e scarse possibilità di espansione della zona land side, mentre presenta notevoli possibilità di espansione nella zona nord. La presenza di numerose infrastrutture e del centro abitato sulla direttrice a Nord della pista di volo dà origine a numerosi ostacoli che intersecano le superfici di protezione al volo.

L'accessibilità da entrambe le autostrade è critica, pur essendo i caselli autostradali d'ingresso abbastanza vicini all'aeroporto, poiché le condizioni di traffico risultano particolarmente congestionate.

#### Interventi di sviluppo programmati

Al 2025 è prevista la saturazione del

complesso aeroportuale e delle sue potenzialità di sviluppo, pari ad una capacità di circa 6/7 milioni di pax. Gli adeguamenti si otterranno attraverso i seguenti interventi:

- prolungamento pista;
- nuovo piazzale aeromobili;
- ampliamento terminal;
- miglioramento accessibilità;
- ampliamento parcheggi;
- servizi complementari (direzionali e ricettivi).

Per il soddisfacimento della domanda oltre il 2025 è prevista la realizzazione di un nuovo complesso terminale dal lato opposto di quello attuale, a nord della pista di volo.

Dalla valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2) emerge che lo scalo si configura come **"aeroporto primario"**.

### TRIESTE

Il traffico passeggeri di Trieste dal 2000 al 2008 mostra un incremento abbastanza costante che si traduce in un CAGR del 4%, raggiungendo oltre 780.000 passeggeri nel 2008 di cui il 60% su voli nazionali, a testimonianza caratterizzazione dello scalo per un traffico di tipo business.

L'aeroporto di Ronchi dei Legionari si è ritagliato il ruolo particolare e specifico di scalo sovranazionale capace di attirare traffico oltre frontiera, ed in particolare dalla Slovenia occidentale, dalla Croazia nord-occidentale e dalla Carinzia meridionale.

Lo scalo non ha criticità infrastrutturali di base che ne impediscano la crescita e lo sviluppo; si rilevano però alcune limitazioni all'operatività aeronautica dovute all'interferenza di rilievi orografici. Anche l'accessibilità è buona, essendo collegato all'autostrada A4 mediante un raccordo dedicato.

Sicuramente la presenza di aeroporti di maggiori dimensioni a distanza contenuta (Sistema Venezia/Treviso, Lubiana) genera una situazione competitiva che, soprattutto per certi mercati, rappresenta un limite all'attivazione di nuovi collegamenti.

#### Interventi di sviluppo programmati

- adeguamento delle pendenze della pista;
- ampliamento piazzale aeromobili;
- acquisizione aree ex militare;

Dalla valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2) emerge che lo scalo si configura come **"aeroporto primario"** di supporto al vicino sistema aeroportuale Venezia-Treviso.

### BOLZANO

Lo scalo ha avviato la sua attività per rispondere alla domanda di accesso alle lunghe distanze nel ricco e popolato bacino delle valli afferenti all'Adige nella regione Altoatesina, che non trovano negli scali di

Verona e di Innsbruck, adeguata risposta né per le attività economiche della zona né per il turismo, essendo accessibili dall'area dell'Alto Adige attraverso l'Autostrada del Brennero in tempi superiori alle 2 ore.

Nel 2008 lo scalo ha registrato 72.000 passeggeri, in costante calo dal 2005. Il traffico è prevalentemente di natura nazionale, operato con voli di linea, con Roma come destinazione prevalente. I voli internazionali invece sono per lo più operati con voli charter.

Le difficoltà a consolidare l'operatività che risponde a tale quadro sono ascrivibili più che all'effettiva domanda di traffico, a problematiche connesse alle procedure operative, che impongono la certificazione degli equipaggi di volo.

Infatti per i decolli e gli atterraggi sono in uso procedure particolari, in ragione della particolare situazione orografica e dalla limitata estensione della pista.

Lo scalo si trova in una posizione di territorio che risulta racchiusa tra i binari ferroviari e l'Autostrada del Brennero. Questa particolare posizione limita in parte le possibilità di espansione dell'aeroporto.

L'aeroporto è collegato attraverso una viabilità di recente realizzazione al casello autostradale Bolzano Sud e al centro della città, nonché alla strada statale verso Trento.

Essendo il sedime ubicato in prossimità della linea ferroviaria, c'è la possibilità di prevedere una fermata dedicata nell'ottica dello sviluppo di collegamenti intermodali, di cui dovrà essere attentamente valutata la sostenibilità economica, in relazione ai flussi attesi.

#### Interventi di sviluppo programmati

- ampliamento terminal;
- ampliamento piazzale.

La valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2), indica Bolzano come **"scalo complementare"**, a servizio dei settori del turismo alpino Altoatesino.

## 5.6 Indirizzi strategici

1. Alcune significative nuove opere infrastrutturali di recente realizzazione, altre in corso di realizzazione o in fase di progetto avanzato stanno determinando la futura armatura delle reti infrastrutturali del Nord Est con asse principale lungo il Corridoio V. L'aspetto di maggiore importanza che caratterizza il nuovo quadro che si sta configurando è l'evoluzione da rete disomogenea e frammentata, a rete gerarchizzata e strutturata per risolvere la domanda dei flussi che attraversano il territorio o che nello stesso territorio si distribuiscono. Nella nuova rete, in particolare l'area in cui ricade l'aeroporto di Venezia sarà oggetto di trasformazioni importanti dal punto di vista dei collegamenti infrastrutturali, già programmati o in corso di studio di fattibilità, che prefigurano pertanto lo scalo veneziano come un nodo importante di interscambio tra differenti modalità di trasporto.

2. La disponibilità, la distribuzione e le caratteristiche delle infrastrutture aeroportuali nel Nord Est, confrontate con l'estensione del bacino di traffico, suggeriscono di indirizzare lo sviluppo su:

- Il migliore utilizzo delle infrastrutture esistenti.
- la realizzazione dei potenziamenti necessari attraverso opere di ampliamento delle infrastrutture esistenti che dispongono delle migliori caratteristiche e potenzialità di accessibilità e quindi relazione con il bacino di traffico.

3. In tale quadro, il posizionamento e il ruolo del sistema **Venezia-Treviso**, baricentrico rispetto al Nord Est, saranno fattori determinanti, insieme alla disponibilità e flessibilità delle infrastrutture, per consolidare le caratteristiche di nodo strategico intermodale di rilievo nelle reti transeuropee. Il processo di sviluppo da aeroporto a nodo intermodale del Marco Polo di Venezia, già avviato in termini di pianificazione e studi di fattibilità (co-finanziati dalla Commissione Europea nell'ambito del programma delle Reti TEN-T), dovrà essere presidiato e supportato con le necessarie risorse ai fini della capacità e dell'efficienza dello stesso nodo nella macroarea e nelle reti transeuropee, sia in termini di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali che di reti di accessibilità su gomma e su ferro.

4. Per gli spazi già preservati nell'intorno aeroportuale a **Venezia** per i futuri sviluppi infrastrutturali (2° pista) dovranno essere predisposti dagli Enti preposti adeguati strumenti urbanistici a completamento di quelli già approvati con le necessarie salvaguardie e previsioni di funzioni urbane coerenti, complementari e di supporto.

5. Per lo scalo di **Treviso**, i livelli di traffico già pianificati nel medio e lungo termine dovranno essere garantiti da spazi adeguati nell'intorno aeroportuale, in parte già previsti, in parte da prevedere.

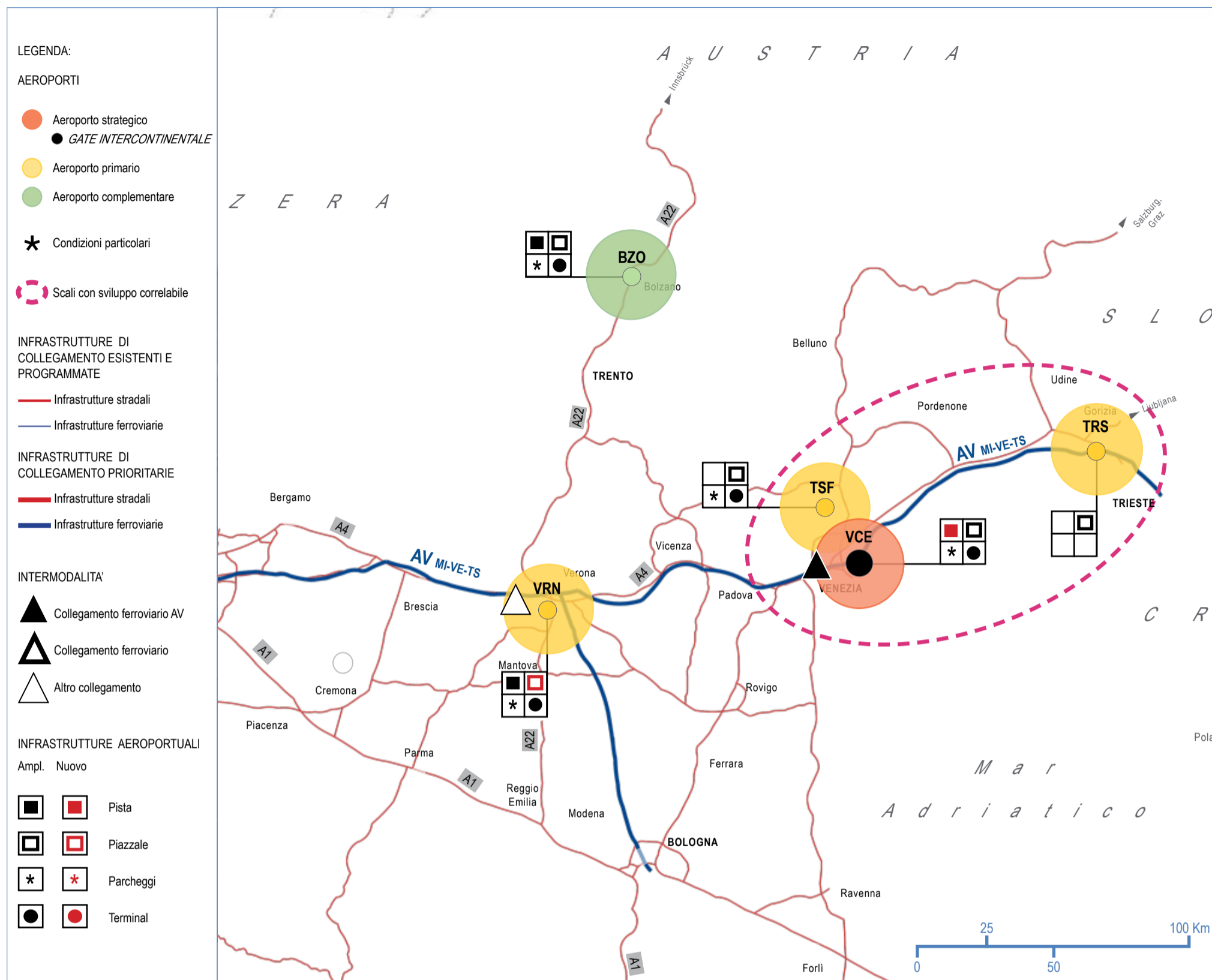
6. Il Valerio Catullo di **Verona** si configura come scalo primario fra i sistemi aeroportuali del Nord Ovest e del Nord Est, con un ruolo già oggi consolidato soprattutto per il traffico charter internazionale e di connessioni punto-punto di supporto all'economia locale; per lo sviluppo dello scalo saranno necessari interventi di potenziamento dell'accessibilità e di adeguamento delle infrastrutture air side.

7. L'aeroporto di **Trieste** è definito come scalo primario che può trovare un ruolo di complementarità con il sistema Venezia-Treviso, con il quale è raccomandato il coordinamento del traffico e, auspicabilmente, l'inclusione, nel sistema stesso.

8. **Bolzano** potrà continuare a svolgere un importante ruolo di interesse regionale, soddisfacendo segmenti specifici di domanda, quali collegamenti punto a punto e di supporto ai flussi turistici.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per l'area del Nord Est potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima):

Aeroporti	2030		
	MIN	MED	MAX
VENEZIA	12,0	15,0	16,0
TREVISI	3,0	3,5	4,0
VERONA	6,0	6,0	7,0
TRIESTE	1,0	1,2	1,4
BOLZANO	0,2	0,3	0,4
TOTALE	22,2	26,0	28,8



## Interventi prioritari

ACCESSIBILITA' SU GOMMA	ACCESSIBILITA' SU FERRO	INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI
<p><b>VENEZIA:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Potenziamento autostrada Venezia - Trieste;</li> <li>- Nuova Triestina (by-pass di Tessera).</li> </ul> <p><b>VERONA:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuovo casello autostradale dedicato.</li> </ul>	<p><b>VENEZIA:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Linea Alta Velocità Trieste-Venezia-Milano con fermata in aeroporto;</li> <li>- Bretella di collegamento alla linea SMFR;</li> <li>- Stazione intermodale.</li> </ul> <p><b>VERONA:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Connessione alla stazione di Verona.</li> </ul>	<p><b>VENEZIA:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pianificazione nuova pista di volo a nord di quella esistente;</li> <li>- Ampliamento piazzali;</li> <li>- Ampliamento del Terminal Passeggeri;</li> <li>- Riconfigurazione delle infrastrutture cargo.</li> </ul> <p><b>VERONA:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampliamento piazzali;</li> <li>- Ampliamento del Terminal Passeggeri.</li> </ul>

## 5.7 Interventi prioritari negli aeroporti strategici

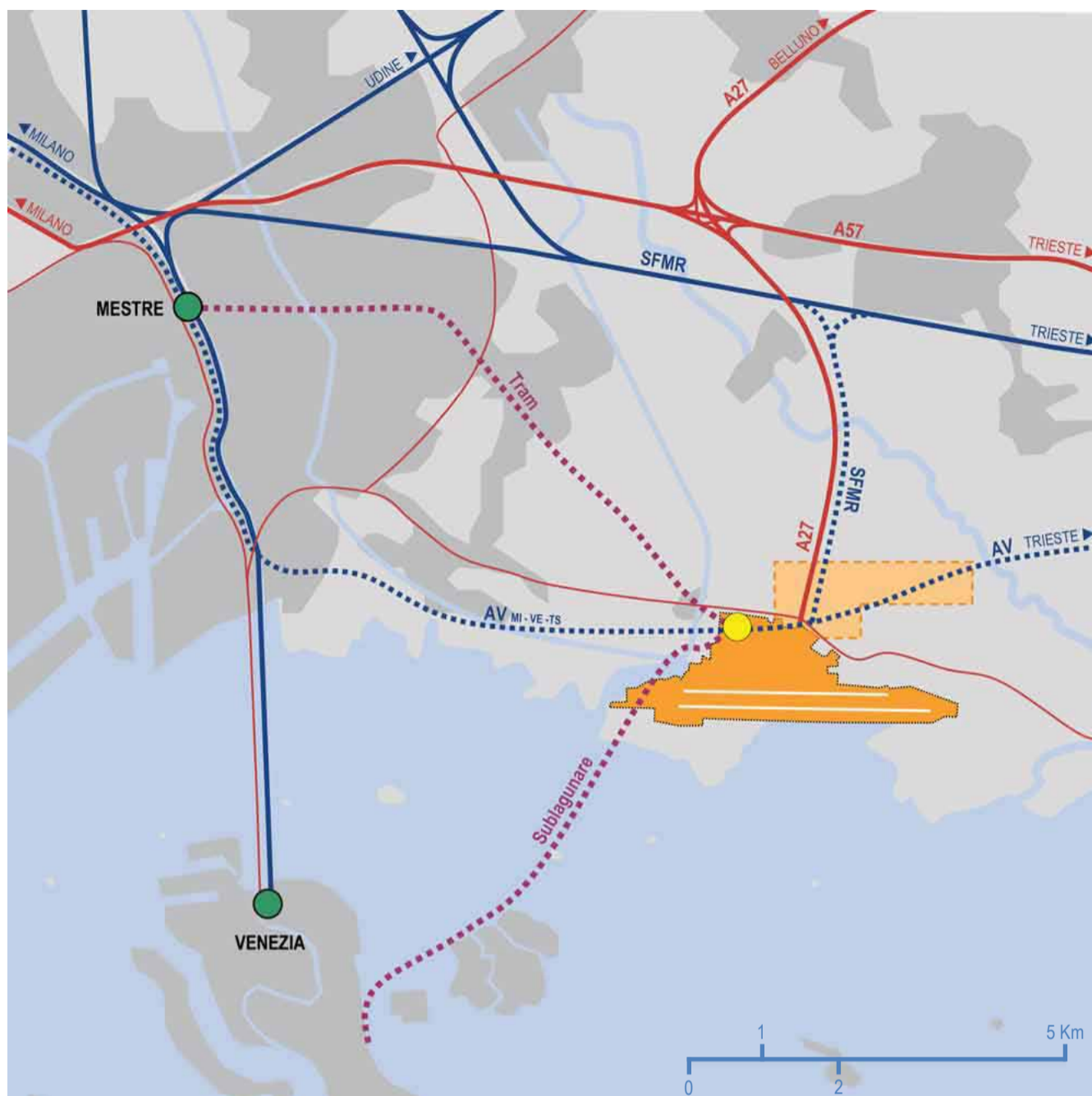
LEGENDA:

AUTOSTRADA		esistente
		progetto
		potenziamento
LINEA FERROVIARIA		esistente
		progetto
		potenziamento
		Alta Velocità
		Regionale
CONNESSIONE DIRETTA CITTA'		esistente
		progetto
NODI DI INTERSCAMBIO		Aeroporto
		Città
SEDIME AEROPORTO		esistente
		progetto

Il processo di sviluppo dell'aeroporto di Venezia a nodo intermodale, così come delineato dallo studio di fattibilità in corso, cofinanziato dalla Comunità europea nell'ambito del programma TEN-T, deve necessariamente avvenire attraverso l'attuazione di importanti infrastrutture di collegamento, di competenza di diversi Enti, nazionali, regionali e locali. Pertanto è necessario un grande sforzo di coordinamento nella fase di pianificazione e progettazione in atto, e in quella di attuazione futura, che dovrà essere supportata dalle necessarie risorse. In particolare gli interventi **prioritari** individuati per il potenziamento dello scalo come nodo di interscambio modale a livello europeo sono costituiti da :

- passaggio della linea dell'Alta Velocità Trieste - Venezia - Milano nell'aeroporto, con fermata dedicata;
- bretella di collegamento con la linea ferroviaria regionale SMFR;
- stazione ferroviaria ipogea, passante per la linea AV, e di testata per la linea SMFR;
- potenziamento del collegamento tra l'autostrada A27 e l'aeroporto e realizzazione del by pass di Tessera. I collegamenti con le città di Venezia e di Mestre potranno essere potenziati attraverso interventi alla scala locale, già pianificati, come la connessione sublagunare, tra lo scalo e le isole veneziane, ed il tram di collegamento con le zone urbane di Mestre e la relativa stazione ferroviaria.

Si ritiene altresì prioritario la **salvaguardia delle aree** necessarie all'espansione del sedime aeroportuale, per la realizzazione di una nuova pista, fondamentale per adeguare la capacità aeroportuale nel lungo periodo.



AEROPORTO DI VENEZIA - TESSERA