

AEROPORTI DEL MEZZOGIORNO

2007



AEROPORTI DEL MEZZOGIORNO

2007





Ho trascorso quasi trent'anni della mia vita in Calabria e a Reggio Calabria in particolare. Sono stati anni che ho interamente dedicato allo studio e alla pianificazione del territorio, per cui ho ben presente l'importanza di un efficiente sistema di mobilità per l'Italia meridionale e insulare.

Le regioni dell'Italia del Sud sono attualmente dotate di un sistema aeroportuale moderno e quindi lo sforzo che bisogna compiere è in direzione della piena integrazione con le reti di trasporto europee, affinché il Mezzogiorno d'Italia diventi la vera testa di ponte continentale verso i paesi della riva sud ed est del Mediterraneo.

Un vasto piano di interventi infrastrutturali negli aeroporti dell'Italia meridionale è in corso di attuazione in esecuzione di Accordi di programma quadro per il trasporto aereo sottoscritti con le singole regioni. Sono il frutto di una efficace collaborazione istituzionale tra l'Unione Europea, che li ha finanziati con i fondi strutturali, le regioni, che hanno impegnato importanti contributi, e il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture impegnato a centrare l'obiettivo di rendere migliore servizio al cittadino-utente. Comunque è l'intero panorama del trasporto aereo dell'Italia meridionale che potrebbe uscire profondamente rinnovato grazie agli interventi del PON Trasporti.

Dal punto di vista territoriale la geografia articolata dell'Italia rende prioritarie le esigenze di consolidamento di un vasto network senza privilegiare solo le tratte più redditizie, e la continuità territoriale è prerequisito irrinunciabile perché l'Europa sia veramente unita e perché le barriere geografiche non si trasformino in ostacoli allo sviluppo economico. Eliminando gli effetti negativi della cosiddetta insularità interna, ossia quei fenomeni di isolamento dovuti a collegamenti interni viari e ferroviari insufficienti e spesso in grave stato di arretratezza.

È questo uno degli obiettivi del nuovo Piano generale della mobilità, le cui linee guida pensiamo di presentare al più presto. La parola d'ordine del Piano sarà integrazione: tra modi di comunicazione (strada, ferrovia, mare, cielo) e tra livelli di comunicazione (integrazione tra reti nazionali e internazionali e tra reti nazionali e locali).

Il futuro dovrà perciò trovare le regioni impegnate a sviluppare sistemi di trasporto intermodali, migliorando le condizioni di accessibilità alle infrastrutture già esistenti e i collegamenti fra di esse.

In campo aeroportuale l'Italia del Sud, come si diceva, sta rivelando dinamismo e concretezza imprenditoriali, per poter garantire un'alta qualità dei servizi in sicurezza e la più completa tutela dei passeggeri.

Le nuove aerostazioni di Cagliari, Olbia, Alghero, Bari, Catania e Crotone sono state realizzate con parametri architettonici e funzionali di alto pregio, mentre lavori di ampliamento stanno interessando Napoli, Lamezia Terme, Reggio Calabria e Palermo, adeguandone la capacità di aeromobili e di passeggeri a volumi di traffico destinati a raddoppiare nei prossimi venti anni.

Le numerose opere portate a termine implicano un rinnovo radicale delle condizioni di accesso al territorio e un deciso rilancio delle prospettive di sviluppo.

Le marcate tendenze di crescita nel campo dell'aviazione civile, l'ingresso di nuovi attori economici quali le società di gestione aeroportuale e le compagnie low-cost, l'importanza sempre maggiore assunta dallo sfruttamento commerciale degli aeroporti, sono tutti motivi di spinta dell'economia e fattori di traino per la crescita dell'occupazione che il Ministero dei Trasporti deve saper orientare scrivendo regole adeguate, fornendo indirizzi chiari e verificando l'attuazione dei programmi, anche a garanzia di un impegno istituzionale per la sicurezza, vero e proprio imperativo categorico, presupposto di ogni altra ulteriore attività.

Alessandro Bianchi
Ministro dei Trasporti



Da un esame complessivo del sistema aeroportuale dell'Italia meridionale emerge la considerevole crescita dell'offerta di infrastrutture e di servizi di cui l'aviazione civile dispone oggi in Sardegna, Campania, Puglia, Calabria e Sicilia.

La presente pubblicazione ha come obiettivo quello di rendere partecipi i cittadini delle nuove opportunità di mobilità che il trasporto aereo offre nelle regioni che hanno beneficiato dei finanziamenti del PON Trasporti 2000-2006. È, infatti, un atto dovuto informare su tempi, costi e stato di attuazione gli utenti finali degli importanti interventi infrastrutturali realizzati e in corso di realizzazione che interessano gli aeroporti del Sud Italia.

In particolare, si tratta di interventi finalizzati al potenziamento delle infrastrutture di ricezione dei passeggeri sotto il profilo della sicurezza e della qualità dei servizi, adeguandoli alla normativa internazionale di riferimento, nel più ampio rispetto della compatibilità ambientale.

Vediamo oggi i frutti di un programma di investimento pari a 900 milioni di euro, previsto dagli Accordi di Programma Quadro stipulati tra il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Enac, l'Enav SpA e le regioni interessate, che ha portato alla realizzazione delle nuove aerostazioni di Bari, Cagliari, Catania e Olbia, nonché al rinnovamento delle aerostazioni di Alghero, Lamezia, Napoli e Palermo.

Grande attenzione è stata posta anche alle realtà geograficamente svantaggiate, ma non per questo "minori": Crotone dispone già di una nuova aerostazione e sono in fase di realizzazione quelle di Lampedusa e di Pantelleria.

Oggi il Sud Italia possiede un sistema aeroportuale in grado di dare una reale competitività funzionale ad un'area geografica sempre più strategica all'interno del bacino del Mediterraneo.

Tuttavia il bacino naturale d'utenza degli aeroporti del Sud Italia varca i confini del Mediterraneo: basta pensare che il corridolo n°1 collega Palermo a Berlino, proiettando in modo diretto l'Italia meridionale nel nord dell'Europa, e il corridoio 8 parte da Bari e arriva a Varna sul Mar Nero, attraversando l'Albania, la Macedonia

e la Bulgaria, tutte aree geografiche suscettibili di forte crescita.

In quest'ottica il Sud Italia da area ai margini dei processi di sviluppo diventa punto focale dei flussi di uomini e merci in Europa.

I nuovi aeroporti sono luoghi nei quali potranno maturare nuove professionalità per il rilancio dell'economia e dell'occupazione in modo che gli investimenti portino ricadute positive e durevoli sul territorio.

Antonio Di Pietro
Ministro delle Infrastrutture



I servizi di trasporto aereo in Italia presentano una condizione di arretratezza rispetto al contesto europeo: da analisi di confronto sui passeggeri e sulle merci in volo rapportati al PIL ed alla popolazione emerge per l'Italia un ritardo rispetto alla media UE-15 dell'ordine del 30-40% per i passeggeri e del 40-50% per le merci. In tale scenario di arretratezza del nostro Paese, il Mezzogiorno presenta un ulteriore gap rispetto alle altre aree del Paese soprattutto per ciò che riguarda la qualità dei servizi, al di là del deficit infrastrutturale pur presente, anche se in maniera più contenuta rispetto alle altre aree modalità di trasporto. Ad esempio, infatti, in termini di movimenti, passeggeri e merci in volo rapportati al Pil ed alla popolazione, il sud continentale presenta valori notevolmente inferiori rispetto alla media italiana (senza considerare le regioni con aeroporti hub).

INDICATORI DI MOVIMENTI, PASSEGGERI E MERCI IN VOLO (INDICE ITALIA = 100)						
	Movimenti Rapportati al PIL	Passeggeri Rapportati al PIL	Merce (in peso) Rapportati al PIL	Movimenti Rapportati alla popolazione	Passeggeri Rapportati alla popolazione	Merce (in peso) Rapportati alla popolazione
CENTRO - NORD	88,7	76,9	109,6	110,7	96,0	136,8
SUD CONTINENTALE	70,3	77,6	44,8	52,1	57,5	44,8
ISOLE	230,3	279,5	172,1	174,8	212,2	172,1
MEZZOGIORNO (SUD + ISOLE)	119,2	139,3	83,7	89,1	104,1	83,7
ITALIA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Confronto tra le diverse aree del Paese (con l'esclusione delle regioni Lazio e Lombardia nel centro-nord) dei movimenti, dei passeggeri e delle merci in volo rapportati al PIL e alla popolazione. Fonte: Elaborazione su dati Enac (2004)

Tale condizione di ritardo per il Mezzogiorno emerge con ancora più chiarezza se si analizza il quadro dei collegamenti aerei sud-sud e nord-nord da cui si evince come, nel Mezzogiorno, solo 3 relazioni (Palermo-Napoli, Catania-Napoli e Trapani-Bari) siano servite da collegamenti aerei ordinari contro le 7 del nord; inoltre il numero totale di voli ordinari settimanali sud-sud è pari a 84 contro i 198 nord-nord.

Altra grave lacuna è quella relativa ai collegamenti aerei tra il Mezzogiorno ed i

Paesi della sponda sud del Mediterraneo: solo una relazione (Palermo-Tunisi con 6 voli settimanali) è servita da collegamenti aerei ordinari. Il Mezzogiorno d'Italia, quindi, non è assolutamente ben collegato con i Paesi del Maghreb e del Mashrek: ad esempio per andare da Napoli, da Bari o da Reggio Calabria a Tripoli, a Tunisi o a Casablanca bisogna necessariamente spostarsi prima a Roma o a Milano.

Si tratta di punti di debolezza molti forti per le aree del Mezzogiorno che contribuiscono a rallentare lo sviluppo economico, e che le stesse regioni del sud hanno segnalato con molta chiarezza sia nel documento "Le proposte per un nuovo sistema dei trasporti e delle infrastrutture del Mezzogiorno" approvato nel febbraio 2006 dai Presidenti delle Regioni Meridionali, sia nel documento "Insieme per lo sviluppo - Le priorità per il Mezzogiorno" approvato nel luglio 2006 dai Presidenti delle Regioni Meridionali, dal Presidente di Confindustria e dai Segretari Generali di CGIL, CISL, UIL.

In entrambi i documenti, inoltre, le regioni del Mezzogiorno hanno segnalato la necessità di intervenire per colmare queste lacune, da un lato, completando lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti meridionali e, dall'altro, sostenendo l'avvio di nuovi collegamenti aerei per il Mezzogiorno.

Quest'ultimo rappresenta un tema particolarmente significativo per il rilancio e lo sviluppo del Mezzogiorno. Difatti le regioni del sud sottolineano, in particolare, l'opportunità di favorire, anche attraverso il cofinanziamento della fase di start-up, l'avvio di nuovi collegamenti aerei sud-sud (da scegliere ovviamente tra quelli più significativi in relazione alla potenziale domanda di traffico ed alle alternative di trasporto via terra) con l'obiettivo di costruire una rete di servizi tra le varie città in modo che il Mezzogiorno possa "parlare" di più con se stesso e divenire un mercato autonomo, ma anche di nuovi collegamenti aerei con i Paesi della sponda sud del Mediterraneo in modo da sostenere l'intensificazione e lo sviluppo delle relazioni e degli interscambi tra il Mezzogiorno e questi Paesi.

Ennio Cascetta
Coordinatore della Commissione Infrastrutture,
Mobilità e Territorio della Conferenza
delle Regioni e delle Province autonome



È oggi in fase di compimento un vasto piano di interventi infrastrutturali che l'Enac, Autorità unica di regolazione, controllo e certificazione per l'aviazione civile, ha attuato negli aeroporti del Sud Italia, secondo quanto previsto da singoli Accordi di Programma Quadro sottoscritti con le Regioni.

I territori ed i sistemi produttivi e sociali del Mezzogiorno costituiscono un bacino di traffico capace di intercettare nel 2006 oltre 25 milioni di passeggeri, con un tasso di crescita complessivo negli ultimi cinque anni che sfiora il 50%.

Alcune linee di tendenza si sono nettamente affermate. Proviamo a riassumerle in tre punti.

In primo luogo un numero crescente di italiani preferisce l'aereo per i suoi spostamenti. Nostro compito sarà riconoscere la sovranità del passeggero negli scenari futuri della mobilità aerea: un passeggero capace di scegliere collegamenti punto a punto, tariffe snelle, servizi di qualità nei quali la sicurezza resta l'elemento decisivo.

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

Di qui l'impulso dato all'attività di certificazione degli aeroporti e degli operatori condotta in modo pressoché esaustivo, al fine della concessione delle gestioni totali.

Infine, è mutata la concezione degli spazi aeroportuali: non semplici e anonimi collettori di mezzi e di passeggeri, ma luoghi accoglienti nei quali è stato dato un notevole impulso al settore commerciale. Tutto ciò si traduce in comfort supplementare per i passeggeri e in ricadute positive sul territorio, che ha una vetrina per promuovere le sue risorse naturali e culturali. L'aeroporto diventa quindi uno strumento di marketing del territorio che è bene impiegare al meglio.

Ci stanno a cuore aeroporti esteticamente apprezzabili e multifunzionali. Ma gli

aeroporti devono in primo luogo essere sicuri. Il presidio della sicurezza del trasporto aereo è compito fondamentale dell'Enac, insieme con il controllo dell'efficienza delle condizioni di esercizio degli aeroporti, in ossequio alle vigenti normative internazionali, per poter garantire un'alta qualità dei servizi e la più completa tutela dei passeggeri.

A tale scopo sono state tempestivamente aviate e concluse le procedure di certificazione degli aeroporti e delle società di gestione, in ossequio alla normativa ICAO sulla sicurezza e sui servizi aeroportuali.

Sono importantissimi atti amministrativi, ma sono molto di più: si tratta dei risultati tangibili di capacità imprenditoriali declinate con efficienza e di un'attenta attività da parte dell'Ente coronata dalla realizzazione delle infrastrutture nel rispetto dei tempi.

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

Silvano Manera

Direttore Generale dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile



Enac, conformemente alla propria missione istituzionale, si è posta l'obiettivo di essere parte attiva dello sviluppo del trasporto aereo e dell'aviazione civile in senso lato.

Questa ambiziosa sfida, volta allo sviluppo dell'aviazione nel Paese, si è tradotta in linee strategiche, azioni programmatiche ed in atti di amministrazione i cui risultati sono presentati nelle pagine che seguono.

Realizzare cambiamenti ed interventi di miglioramento, soprattutto laddove la situazione di partenza è maggiormente critica, offre la misura concreta e chiaramente visibile di quanto si sia fatto per garantire il raggiungimento, omogeneamente su tutto il territorio nazionale, degli standard internazionali dal punto di vista strutturale ed operativo.

La realizzazione di efficienti infrastrutture di trasporto, possibile anche grazie al contributo dei fondi Comunitari, fornisce la possibilità di sviluppare interconnessioni fra aree economiche convergenti ed aiuta l'Italia ad allinearsi agli altri Paesi dell'Unione Europea.

Gli aeroporti del Sud e delle isole, maggiormente strutturati ed accoglienti, rappresentano un importante volano di sviluppo per il territorio meridionale la cui ricchezza ambientale e turistica, oltre ad essere apprezzata da tutta Europa, oggi può essere più accessibile e fruibile.

Questo lavoro fotografa i risultati complessivi fortemente perseguiti dall'Ente ed attuati anche grazie alla dedizione del suo personale.

Silvano Manera
Direttore Generale dell'Ente Nazionale
per l'Aviazione Civile

AEROPORTI DEL MEZZOGIORNO

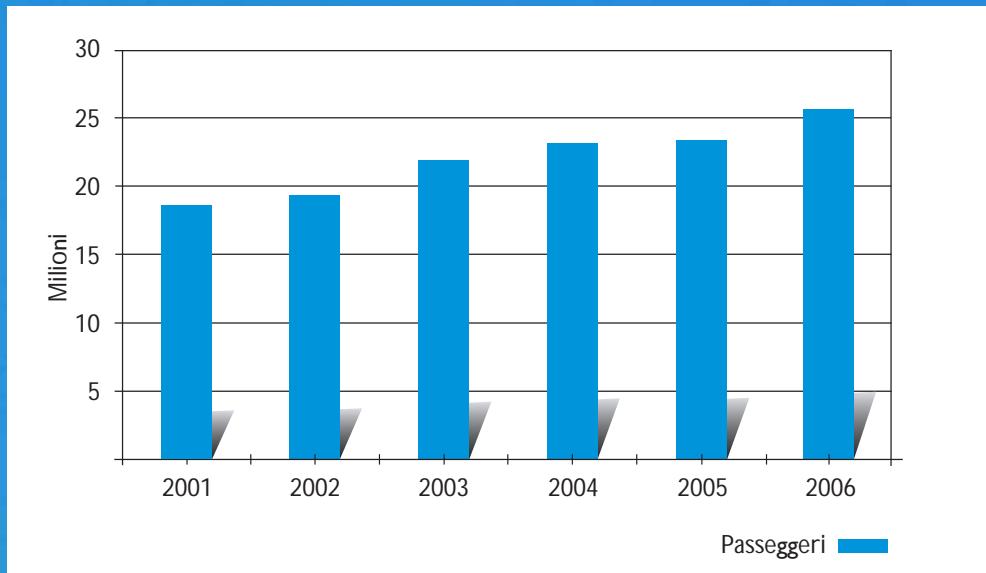
DATI DI TRAFFICO

Anno	Movimenti	Passeggeri	Movimenti Aviazione Generale
2001	241.926	18.552.753	48.725
2002	251.613	19.309.457	38.539
2003	260.610	21.929.839	42.656
2004	262.656	23.097.753	42.651
2005	269.305	23.358.359	51.090
2006 dati provvisori	278.457	25.442.014	50.282



AEROPORTI DEL MEZZOGIORNO

DATI DI TRAFFICO



L'Enac (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) è l'organismo regolatore delle attività del trasporto aereo in Italia, istituito il 25 luglio 1997 con Decreto Legislativo N° 250/97.

L'Enac si occupa di molteplici aspetti di regolamentazione del sistema del trasporto aereo, del controllo e presidio dell'applicazione delle norme adottate, della disciplina degli aspetti amministrativo-economici del sistema stesso.

Nell'ambito delle attività istituzionali, l'Enac ha la competenza di vigilare, da un lato, sull'attuazione dei programmi di investimento e di realizzazione delle infrastrutture aeroportuali attuati dalle Società di Gestione aeroportuali e, dall'altro lato, ha la responsabilità dell'attuazione diretta dei programmi di investimento su alcuni aeroporti "in gestione diretta" (nel Sud si tratta degli aeroporti di Pantelleria e Lampedusa), sia finanziati con fondi nazionali, che con fondi comunitari.

Con Decisione C(2001) 2162 del 14.09.2001, modificata con Decisione C(2004)5190 del 15.12.2004, la Commissione Europea ha approvato il Programma Operativo "Trasporti" che si integra nel Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) per gli interventi strutturali nelle regioni interessate dall'Obiettivo 1 in Italia per il periodo 2000-2006.

Il Programma Operativo Nazionale (PON) Trasporti 2000-2006 è lo strumento di attuazione delle politiche sulle Infrastrutture e i Trasporti previste dal Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) 2000-2006, operante nelle sei regioni Obiettivo 1 dell'Italia.



Per le infrastrutture aeroportuali, il PON Trasporti agisce attraverso la Misura III.2 "Potenziamento delle Infrastrutture aeroportuali Air side e Land side", gestita dall'Enac, che mette a disposizione per il finanziamento di interventi sulle infrastrutture aeroportuali nelle regioni Obiettivo 1 circa 374,674 milioni di Euro.

Le tipologie di intervento inserite nella Misura riguardano il potenziamento delle infrastrutture di volo (piste, vie di rullaggio, piazzali di sosta aeromobili), nuove aerostazioni passeggeri, ampliamento e ristrutturazione aerostazioni e parcheggi esistenti, adeguamento strutture civili e impianti tecnologici ed informatici, realizzazione di sistemi di sicurezza, di controllo bagagli ed impatto ambientale (rumore).

Responsabile della Misura è il Direttore Generale dell'Enac, Com.te Silvano Manera.

La Direzione responsabile della gestione delle risorse finanziarie e degli interventi che fanno capo alla Misura e delle relative attività di monitoraggio è la Direzione Investimenti Infrastrutturali.

ENAC

Direzione Investimenti Infrastrutturali

Viale Castro Pretorio, 118 - 00185 Roma

Direttore: Marcella Maggiori

Tel + 39 06 44596380 - m.maggiori@enac.rupa.it



SOMMARIO



SARDEGNA

pag. 18

Aeroporto di Cagliari	20
Aeroporto di Olbia	30
Aeroporto di Alghero	42



CAMPANIA

pag. 50

Aeroporto di Napoli	52
Aeroporto di Salerno Pontecagnano	62



PUGLIA

pag. 66

Aeroporto di Bari	68
Aeroporto di Brindisi	78
Aeroporto di Foggia	86
Aeroporto di Taranto Grottaglie	90





CALABRIA

pag. 94

Aeroporto di Lamezia Terme	96
Aeroporto di Reggio Calabria	104
Aeroporto di Crotone	110



SICILIA

pag. 116

Aeroporto di Catania	118
Aeroporto di Palermo	126
Aeroporto di Trapani	136
Aeroporto di Lampedusa	142
Aeroporto di Pantelleria	146
Aeroporto di Comiso	152





Sardegna



Il progetto

Con due milioni e mezzo di passeggeri nel 2006 l'aeroporto di Cagliari Elmas è la principale porta di accesso alla Sardegna. La sua attuale fisionomia è il frutto di un cantiere di eccellenza, ad alto valore aggiunto di risorse e di uomini. Con un investimento complessivo di 75 milioni di euro, i lavori sono stati portati a termine nel giugno 2003 mantenendo l'aeroporto aperto e operativo per tutti i tre anni e mezzo di durata del cantiere.

La tempestività di esecuzione rende ancora più evidenti le caratteristiche innovative del progetto, all'avanguardia dal punto di vista funzionale ed estetico. Le sue potenzialità, anticipate in termini di modularità e ampliabilità successiva, si dispiegheranno nel corso del tempo, garantendo un adeguato rendimento operativo ed economico.

L'elaborazione del progetto è stata preceduta da una lunga fase di osservazione e di studio che ha implicato la visita di oltre 40 aerostazioni in Europa e nel mondo, fra cui Abu Dhabi, Madrid, Nizza, San Francisco.

La realizzazione della nuova aerostazione ha fatto seguito alla demolizione delle strutture preesistenti. Ciò ha consentito inoltre un ampliamento del piazzale aeromobili, che passa da 13 a 16 piazzole, oltre a far posto alla nuova aerostazione passeggeri con i suoi 6 loading bridges, e a un edificio polifunzionale, primo nucleo della futura cargo city.

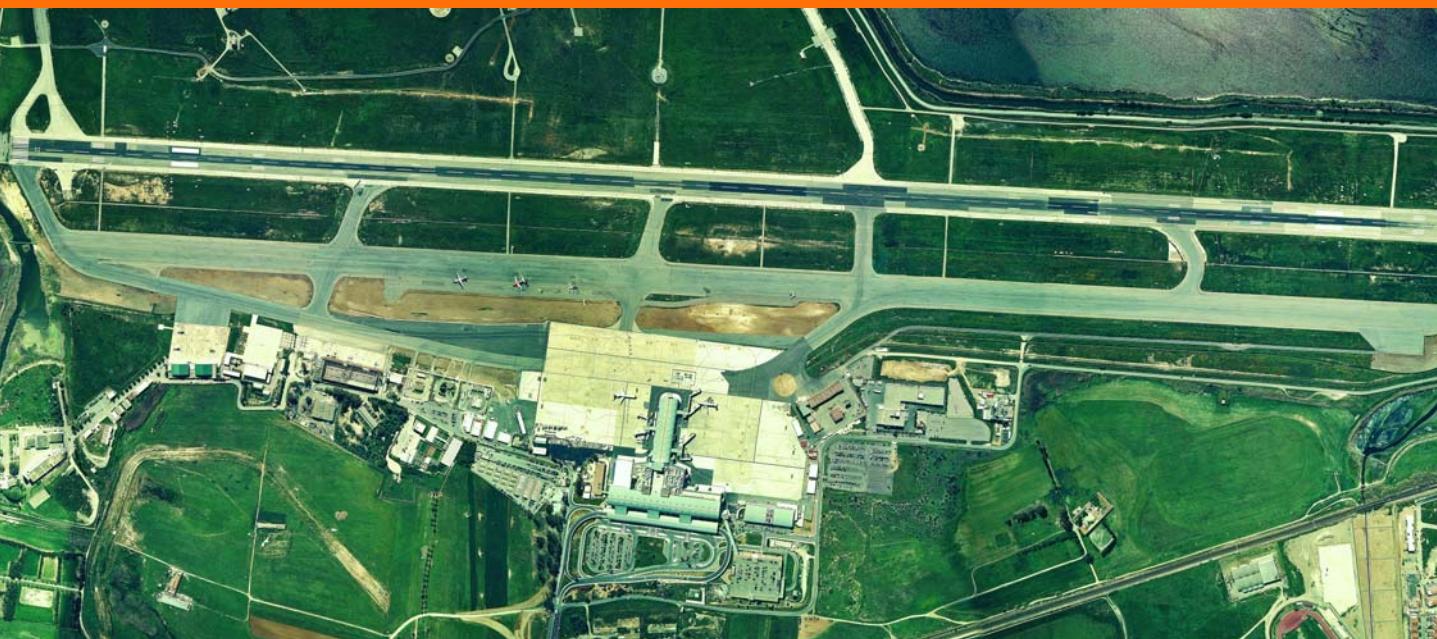
Il progetto ha tenuto conto di un inserimento ambientale che riducesse al minimo l'impatto sui colori sfumati della laguna e sulle montagne che le fanno da sfondo. L'aerostazione si integra nell'ambiente circostante, di cui riflette sulle ampie vetrate le sfumature cangianti nei diversi momenti della giornata.

La macchina aeroportuale vista dall'alto ha la forma di una gigantesca "T", con forti suggestioni aeronautiche che evocano un aeromobile pronto al decollo. Eppure l'aspetto futuribile è solidamente ancorato nella tradizione cagliaritana, grazie all'uso di materiali tipici, dalla pietra bianca calcarea, tipica dell'architettura locale, al granito screziato dei pavimenti, al "biancone d'Orosei" che dà lustro alle pareti.

La storia della Sardegna riaffiora nel disegno delle volte delle due navate, sospese su svettanti travi curve che richiamano le volte a crociera gotico-aragonesi delle chiese isolate. Le soluzioni adottate soddisfano gli elevati standard di sicurezza internazionali e

PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
AEROSTAZIONE			
Aerostazione passeggeri - I e II Fase	110,188	Eseguito	ottobre-03
LATO ARIA			
Riqualifica aeroporto classe ICAO (pista principale)	25,000	Appalto in corso di assegnazione	novembre-07
Zona sicurezza (RESA) testata 32 pista principale mediante colmata stagno - Adeguamento pista volo sussidiaria, comprese aree di sicurezza di testata (RESA) e tombamento canale di guardia	7,000	In corso	settembre-07
Hangar Aeroclub e Aviazione Generale	1,000	In corso	novembre-07
SECURITY			
Sistema controllo 100% bagagli da stiva	0,430	Eseguito	aprile-04



SARDEGNA

CAGLIARI



le esigenze di comfort del passeggero. Se l'impostazione su due livelli principali discende direttamente dalla normativa internazionale ICAO, l'uso della pietra calcarea bianca fa sentire "di casa" in aeroporto il passeggero residente e offre un assaggio di Sardegna al turista.

Tutto nell'aerostazione di Cagliari è frutto di un delicato equilibrio fra tecnologia e tradizione, funzionalità e comfort.

La copertura metallica del terminal è realizzata in una lega di zinco e titanio che si adagia come una pelle sulle strutture in acciaio, che affiorano, ammorbidente, sotto la sua superficie.

La presenza di spazi verdi interni ed esterni, il patio e la terrazza-bar, anticipano la natura della Sardegna già all'interno dell'aerostazione.

La prima fase del piano di sviluppo dell'aeroporto, da completare entro il 2008, prevede inoltre la creazione di un'area per l'aviazione generale, che in Sardegna ha una solida tradizione e grandi potenzialità di sviluppo.

Inoltre è stata portata a termine un'area tecnica con ricovero per i mezzi di rampa, spogliatoi per il personale, spazi per il catering, la mensa, la manutenzione dei mezzi ed i depositi materiali che consente una sempre maggiore qualità dei servizi erogati.

STATUS AEROPORTO MILITARE APERTO AL TRAFFICO CIVILE COMMERCIALE NAZIONALE ED INTERNAZIONALE

Codice ICAO	LIEE
Codice IATA	CAG
Altezza slm	3,96 m
Posizione	6 km da Cagliari
Coordinate geografiche	39°14'50" N, 09°03'23" E
Sedime	287 ha
Agibilità	H24
Pista	RWY 14/32 dim. 2.803 m x 45 m
Categoria antincendio	7 ^a ICAO
Assistenze luminose	PAPI, ABN/IBN, ALS
Radioassistenza	ILS, GP, LO, MM, NDB, OM, VOR/DME
Gestione e handling	SOGAER SpA

LEGENDA

ABN	<i>aerodrome</i>	faro aerodromo direzionale
ALS	<i>approach lighting system</i>	sentiero di avvicinamento luminoso
DME	<i>distance measuring equipment</i>	apparato misuratore di distanza
GP	<i>glide path</i>	sentiero di discesa
IBN	<i>identification beacon</i>	faro di identificazione
ILS	<i>instrument landing system</i>	sistema di atterraggio strumentale
LO	<i>locator, outer</i>	radiofaro locatore esterno
MM	<i>middle marker</i>	marker intermedio
NDB	<i>non-directional radio beacon</i>	radiofaro non direzionale
OM	<i>outer marker</i>	marker esterno
PAPI	<i>precision approach path indicator</i>	indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento
RWY	<i>runway</i>	pista di volo
VOR	<i>VHF omnidirectional radio range</i>	radiosentiero omnidirezionale in VHF

Contemporaneamente si è proceduto al riassetto della viabilità esterna, con la creazione di un doppio livello che separa arrivi e partenze servito da un viadotto coperto, l'ampliamento del parcheggio multipiano e un collegamento diretto pensile tra il parcheggio e l'aerostazione.

La superficie di circa 41.000 mq, permette di erogare un servizio di livello A/B (eccellenza) sino all'anno 2010, da cui il nome del progetto "Cagliari Elmas 2010".

Il terminal passeggeri offre tutti i servizi - commerciali e non - di cui si possa avere necessità in aeroporto: banca, ufficio postale, pronto soccorso, autonoleggi, farmacia, bar, ristorante, edicola, tabacchi, duty free, prodotti enogastronomici, artigianato artistico,

SARDEGNA

CAGLIARI



libreria. Completa il progetto il Business Centre dotato di una sala conferenze da 180 posti, uffici e sale riunioni di varie dimensioni.

Da una terrazza coperta dotata di ampie vetrate gli appassionati possono godere della visione degli aerei nei piazzali e sulle piste. Con alle spalle settantacinque anni di storia gloriosa, il volo resta ancora, per i cagliaritani, una grande, contagiosa passione.

La storia

Il nucleo originario dell'aeroporto di Cagliari, situato in un'area a nord-ovest della città, era costituito da un idroscalo, che sorgeva su una penisola nella laguna di Santa Gilla. La grande laguna aveva le fattezze del migliore e più sicuro idroscalo del mondo, un modello naturale anche per il più dotato degli architetti, fra l'altro priva dell'effetto specchio, insidioso per i piloti in fase di atterraggio. L'idroscalo di Santa Gilla fu così sulla fine degli anni Venti teatro delle imprese dei grandi trasvolatori: nel febbraio del 1927 il marchese napoletano Francesco De Pinedo da lì prese le mosse per una crociera aerea di 50.000 chilometri, attraverso l'Africa e le Americhe, a bordo di un Savoia S55 progettato dall'ingegner Marchetti: velocità di crociera 160 chilometri orari. Il 21 aprile del 1928 saranno inaugurati i collegamenti con l'idroscalo di Ostia, operati da S55 con una capacità di venti passeggeri, che venivano accompagnati dalla città "con vettura" - recita lo slogan dell'epoca - fino al pontile della Regia Aeronautica.

Nel 1934 verrà aperta una vera e propria pista di atterraggio per gli RO I di una scuola di pilotaggio. Prenderà vita così la "cittadella dell'aria" che ancora oggi si può osservare, concepita in ossequio allo stile architettonico razionalista del tempo. Del maggio del 1937 è l'inaugurazione del terminal passeggeri e l'aeroporto verrà dedicato a Mario Mameli, un giovane aviatore cagliaritano caduto in Africa orientale.

Lo scalo, a partire dal 1941 e per tutta la seconda guerra mondiale, fu adibito ad usi bellici grazie alla sua posizione strategica nel bacino del Mediterraneo. Solo nell'aprile del 1947 Elmas avrebbe ripreso le funzioni civili. Dal marzo del 1958 sarebbe stato dotato di una nuova aerostazione, più idonea alle mutate esigenze di traffico, sostituita in seguito da una nuova infrastruttura, costruita negli anni Settanta e inaugurata nel 1980.

Posta alla fine di un viale alberato e circondata da palme, operava su un livello unico, per partenze ed arrivi, con solo alcuni uffici al piano superiore. Dimensionata per 600.000 - 800.000 passeggeri aveva subito un solo intervento di ampliamento nel 1990, limitato alla zona partenze nazionali, in occasione dei Mondiali di calcio.

Nell'estate del 1996 prende corpo l'idea di realizzare una nuova aerostazione. I lavori inizieranno a fine dicembre 1999 per essere portati a termine nel giugno del 2003, con l'apertura tecnica del nuovo complesso.

SARDEGNA

CAGLIARI

SERVIZI DELL'AEROPORTO

SERVIZI PASSEGGERI

Biglietterie aeree
Ristorante
Bar partenze
Bar gelateria arrivi
Bar terrazza panoramica
Ufficio postale
Banca
Negozzi: giornali, tabacchi, libreria, gioielleria, ottica, enogastronomia, artigianato tipico, magliette, gadget, articoli vari
Uffici informazioni Alitalia, Meridiana, AirOne, Sogaerdyn
Autonoleggi: AM Service, Italy by Car, Airport Service, Benito Pintauro, Ruviali Rent a Car, Autonoleggio Matta, Easy Car, Sicily by Car, Sardinya, Euroservice, Mida Rent.

SITO INTERNET

www.sogaer.com

PARCHEGGI AUTO

Liberi per auto e bus
A pagamento: fronte arrivi e multipiano

COLLEGAMENTI

Taxi coop. Radiotaxi "Quattro Mori" 070 400101
Taxi coop. Radiotaxi "Rossoblù" 070 6655
Bus ARST per/da centro storico ogni 30 min./l' ora 800 865 042
Bus FARAVIAGGI per/da Oristano 0783 72883/73883

TELEFONI

Sogaer centralino 070 211211
Sogaer Security 070 2109700
Sogaerdyn 070 212076/9
Sogaerdyn Biglietteria 070 2128263
Enac Direzione Aeroportuale 070 210547
Enav SpA 070 21124004
Pronto soccorso/Croce Rossa 070 241344
Parcheggio Multipiano 070 21121560/l



OPERATORI BASATI SULLO SCALO

11° Nucleo Elicotteristi Carabinieri
 Aeronautica Militare Distaccamento
 Aeroporto di Elmas
 Aeroclub di Cagliari
 Nucleo Elicotteristi Esercito
 Nucleo Elicotteristi Guardia di Finanza

COMPAGNIE AEREE

Alitalia, AirOne, Meridiana, Alpi Eagles, British Airways, Lufthansa, HLX, Ryanair

PRINCIPALI COLLEGAMENTI**Nazionali**

Bologna, Brescia, Catania, Firenze, Genova, Milano Linate, Napoli, Olbia, Palermo, Roma Fiumicino, Torino, Venezia, Verona.

Internazionali

Barcellona, Bruxelles, Budapest, Colonia, Düsseldorf, Ginevra, Londra, Lussemburgo, Madrid, Malta, Mosca, Monaco, Parigi, Palma di Maiorca, Praga, Sharm El Sheikh, Tunisi, Vienna, Zurigo.

**Dati di traffico****2003****2004****2005****2006**
dati provvisori

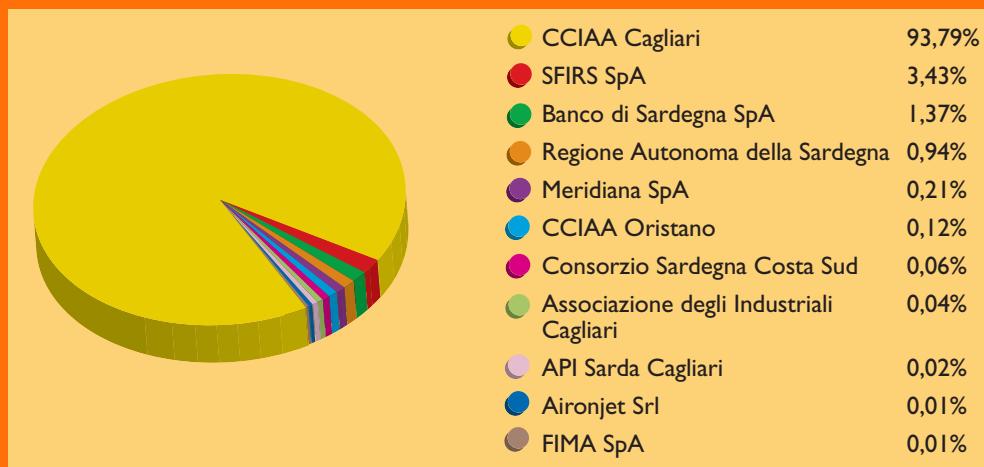
Aeromobili	Traffico commerciale	25.016	25.187	26.425	27.125
	Aviazione generale	3.650	2.102	2.046	3.121
Passeggeri	Traffico commerciale	2.301.270	2.271.829	2.344.282	2.464.084
Cargo	Tonnellate	4.549	4.409	4.849	4.801

La società di gestione

SOGAER SpA, Società Gestione Aeroporto di Cagliari Elmas, nata nel 1990 per iniziativa della Camera di Commercio di Cagliari, che detiene la maggioranza azionaria, è operativa dal 1992. Il Gruppo Sogaer è costituito, oltre che dalla società madre Sogaer SpA, anche dalla società Sogaerdyn SpA, che ha il compito di svolgere i servizi di handling (assistenza a passeggeri ed aeromobili per le compagnie che non operano in regime di autoassistenza); dalla Sogaer Security, il cui compito è quello di affiancare la Polizia di Stato nell'esecuzione dei controlli di sicurezza a passeggeri, bagagli e merci per garantire il massimo della sicurezza; dalla Sogaer Service Srl, che si occupa della gestione dei parcheggi a pagamento e delle pulizie negli uffici.

Al gruppo Sogaer appartengono in regime normale circa trecento dipendenti, a cui se ne aggiungono altri quaranta attorno alla stagione estiva. A tutt'oggi la Sogaer ha maturato capacità gestionali che hanno portato, fra l'altro, alla realizzazione della nuova aerostazione di Cagliari, che rientra nel più ampio piano di sviluppo aeroportuale, completo della valutazione di impatto ambientale e comprensivo di tutti i progetti di intervento realizzati e programmati in ambito aeroportuale.

COMPOSIZIONE AZIONARIA



SARDEGNA

CAGLIARI



Il progetto

L'Aeroporto di Olbia Costa Smeralda presenta un livello di infrastrutture superlativo, che, per la sua funzione di porta aperta sull'isola, ne fa una vera e propria vetrina della Costa Smeralda: un ottimo inserimento ambientale, altissimi livelli di sicurezza e un confort per il passeggero ai limiti del lusso.

La prima aerostazione è stata inaugurata il 10 luglio del 1974. I lavori di rifacimento e ampliamento dell'aeroporto sono iniziati nel 2000 e, rispettando i tempi previsti nelle regole del finanziamento comunitario, sono state aperte le aree operative della nuova aerostazione. La conclusione dei lavori di ampliamento, con la realizzazione totale delle opere e la cerimonia di inaugurazione, è avvenuta il 6 giugno 2004.

Durante gli ultimi tre anni sono stati realizzati investimenti per un totale di circa 46 milioni di euro e per i prossimi anni sono previsti investimenti per oltre 35 milioni di euro per infrastrutture e sicurezza.

L'aerostazione è stata ampliata fino a raggiungere 42.000 mq, il triplo della superficie rispetto alla vecchia struttura. È dotata di 40 banchi check-in, 15 uscite, 5 pontili



mobili (fingers), un ampio centro commerciale di 2.200 mq con negozi e servizi ed è stata disegnata per accogliere 4.500.000 passeggeri all'anno.

L'architettura è elegante e moderna, una particolare attenzione è stata dedicata allo studio della più armonica integrazione tra la struttura e il paesaggio sardo al fine di valorizzare al massimo le peculiarità del territorio e per offrire l'opportunità al passeggero e al visitatore di trascorrere l'attesa nel modo migliore e con il massimo del comfort.

Difficile non cedere al fascino di realizzazioni architettoniche e ingegneristiche all'avanguardia. Difficile sfuggire alla tentazione di fare dell'aeroperto di Olbia una sorta di monumento, e non perdere di vista la sua funzione, quella di uno strumento che garantisce la mobilità in sicurezza per tutti i cittadini.

Benché il traffico sia stagionale e si concentri prevalentemente fra maggio e ottobre, transitano a Olbia un milione e mezzo di passeggeri, facendone un punto nodale in quella rete di City-Airport alla quale l'Italia del turismo di qualità è naturalmente vocata: strutture sicure, un'offerta di servizi di alta qualità ai passeggeri, voli frequenti, diretti, ad un costo vantaggioso.

Il sistema dei trasporti in Italia è talvolta condizionato da una concezione modale,

PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
AEROSTAZIONE			
Aerostazione passeggeri - I e II Fase	27,642	Eseguito	luglio-03
Interventi di completamento aeroporto	0,700	Eseguito	maggio-06
LATO ARIA			
Ampliamento piazzale di sosta aeromobili e relative strutture logistiche - I Lotto	8,000	In corso	maggio-07
Ampliamento piazzale aeromobili e relative strutture logistiche - II Lotto	8,000	In corso di progettazione preliminare	maggio-08
Amodernamento Sistema ATC	26,102	In corso	
SECURITY			
Sistema di controllo 100% bagagli da stiva	3,029	Eseguito	giugno-05

SARDEGNA

OLBIA

per cui vie e mezzi restano ancora scarsamente interconnessi. L'aeroporto di Olbia anche da questo punto di vista costituisce un'eccezione con soluzioni per molti versi d'avanguardia. Non c'è frattura fra l'aeroporto e il territorio circostante grazie ai consistenti interventi effettuati sulla viabilità d'accesso. Il collegamento viario dalla statale 125 all'aeroporto è stato interamente rinnovato. Con investimenti per 750 mila euro i lavori, terminati nel 2001, hanno portato il raddoppio della carreggiata e numerosi interventi sulla sicurezza stradale: la costruzione della corsia d'emergenza e dei marciapiedi, l'impianto d'illuminazione notturna, e uno spartitraffico che si inserisce nel contesto con eleganti decorazioni floreali.

Inoltre sono stati investiti poco meno di 4 milioni di euro per aumentare la capacità dei posteggi per le autovetture e migliorare la viabilità delle zone verdi. I lavori iniziati alla fine del 2001 e terminati nel corso del 2003, hanno creato condizioni di accesso all'aeroporto invidiabili, con un ottimo inserimento ambientale e confort per gli utenti, che quando lasciano l'auto vengono "accompagnati" da una pensilina coperta fino all'aerostazione.

Per chi arriva e non ha la macchina Olbia offre il più grande parco di macchine a noleggio in Italia. L'edificio di fronte all'aerostazione, costruito con finanziamenti regionali, ospita le compagnie di noleggio auto, consentendo ad un passeggero su cinque di arrivare in aereo e ripartire in macchina.

L'aeroporto di Olbia è uno scalo di rilievo anche per l'aviazione generale, per la quale ha da sempre un occhio di riguardo.

L'aviazione generale si occupa dell'assistenza ai voli privati fornendo tutti i servizi necessari agli aeromobili, ai passeggeri ed agli equipaggi di volo. L'aerostazione è separata da quella utilizzata per i voli di commerciali di linea e charter ed è stata recentemente ampliata e ammodernata secondo criteri e standard internazionali orientati al più ampio confort per i passeggeri e gli equipaggi. Per far fronte a queste esigenze è nata "Eccelsa Aviation" una *business unit* di Geasar SpA che ha lo scopo di fornire servizi di elevato standard qualitativo e soddisfare qualsiasi necessità operativa secondo le esigenze di questo specifico settore. L'aerostazione, una delle più grandi in Europa, ha una superficie di circa 1.600 mq e dispone di un'ampia sala di attesa per i passeg-



STATUS

AEROPORTO CIVILE APERTO AL TRAFFICO COMMERCIALE NAZIONALE ED INTERNAZIONALE

Codice ICAO	LIEO
Codice IATA	OLB
Altezza slm	11 m
Posizione	2 km da Olbia
Coordinate geografiche	40°53'55" N, 09°31'04" E
Sedime	180 ha
Agibilità	H24
Pista	RWY 06/24 dim. 2.446 m x 45 m
Categoria antincendio	8 ^a ICAO
Assistenze luminose	PAPI, ABN
Radioassistenze	ILS, MM, NDB, VDF, VOR/DME
Gestione e handling	GEASAR SpA

LEGENDA

ABN	<i>aerodrome beacon</i>	faro aerodromo
DME	<i>distance measuring equipment</i>	apparato misuratore di distanza
ILS	<i>instrument landing system</i>	sistema di atterraggio strumentale
MM	<i>middle marker</i>	marker intermedio
NDB	<i>non-directional radio beacon</i>	radiofaro non direzionale
PAPI	<i>precision approach path indicator</i>	indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento
RWY	<i>runway</i>	pista di volo
VDF	<i>very high frequency direction - finding station</i>	radiogoniometro
VOR	<i>VHF omnidirectional radio range</i>	radiosentiero omnidirezionale in VHF

SARDEGNA

OLBIA



geri suddivisa in cinque salotti elegantemente arredati, di un'area modernamente attrezzata per i servizi offerti agli equipaggi e di una elegante Vip lounge. L'aerostazione dispone inoltre di una sala relax per i piloti e di un'area shopping di prodotti locali regionali.

L'aeroporto di Olbia apre i locali della sua ampia area formazione e convegni agli studenti dell'Università di Sassari, che ha qui una sua sede distaccata. Al piano rialzato - il mezzanino - sono stati realizzati i locali sede del Corso di laurea in "Economia ed Imprese del

Turismo" dell'Università di Sassari. Le aree hanno un'estensione di circa 1.000 mq e sono composte da aule didattiche, laboratori, uffici e un'aula magna (250 posti). L'iniziativa è stata ideata al fine di far crescere la cultura imprenditoriale indispensabile per promuovere lo sviluppo del tessuto turistico locale. È in tal senso che va l'apporto di competenze dell'Università alla comunità locale, al fine di favorire e creare cultura, impresa e sviluppo.

Infine un forte impulso è stato dato al settore commerciale, il cosiddetto *non-aviation*. L'aeroporto è dotato di ampio centro commerciale di circa 2.200 mq ed un parcheggio di circa 1.700 posti auto. La realizzazione della shopping area "Corte Smeralda" rappresenta un'importante novità, un servizio di valore aggiunto per i passeggeri ed il territorio che promuove l'integrazione tra aeroporto e comunità locale.

La storia

La prima aerostazione dell'aeroporto di Olbia Costa Smeralda è stata inaugurata il 10 luglio del 1974, in seguito al trasferimento delle operazioni dallo storico aeroporto di Venaflorita.

Quello di Venaflorita era un aeroporto militare aperto al traffico civile dal 1964, divenuto insufficiente ad accogliere la crescita del traffico commerciale.

In quegli anni incominciarono i primi collegamenti effettuati dall'Alisarda, la compagnia aerea che nel 1991 cambiò la propria denominazione in Meridiana, al fine di proiettarsi in una dimensione nazionale e internazionale. Lo sviluppo dell'aeroporto è stato fortemente legato alla crescita della compagnia aerea che ha creato in Sardegna la sua base operativa, gli hangar ed il suo quartier generale contribuendo in maniera significativa allo sviluppo economico del territorio.

Dal 1989, anno in cui la Geasar è diventata operativa, fino al 2003 il traffico passeggeri è stato in costante crescita con un trend medio di crescita di circa il 5 %. Il traffico passeggeri ha superato, nel 2003, la quota di 1.550.000 passeggeri registrando un incremento del 12% rispetto all'anno precedente, con una crescita significativa del 29% del volume internazionale.

Ad aprile 2003 sono stati inaugurati i voli annuali low cost per la Germania (Colonia e Hannover) operati da Hapag Lloyd Express, che rappresentano il primo importante passo verso la destagionalizzazione dell'aeroporto. Nel corso del 2004 sono state aperte nuove rotte low cost verso Stoccarda, Stoccolma e Oslo.



SERVIZI DELL'AEROPORTO

TELEFONI

Geasar Centralino
0789 563400

Ufficio informazioni Geasar
0789 563444/440

Enac Direzione Aeroportuale
0789 69101

Enav SpA
0789 644606

LA SHOPPING AREA "CORTE SMERALDA"

L'aeroporto è dotato di ampio centro commerciale di circa 2.200 mq ed un parcheggio di circa 1.300 posti auto. All'interno della nuova aerostazione sono disponibili i seguenti servizi:

- Ristorante self service, pizzeria di qualità e bar proprio al centro della *Corte Smeralda*
- Ristorante esterno all'aerostazione con cucina raffinata, grigliaria, pizzeria e wine bar
- Snack Bar in area partenze
- Chiosco esterno con bar all'aria aperta
- Distributori automatici di bevande calde/fredde 24h su 24h

In ambito *retail*, l'offerta si compone di:

- libreria edicola e prodotti multimediali
- due multistore (posizionati sia nel land side sia nel air side) con prodotti da viaggio, profumeria, pelletteria, abbigliamento, giocattoli, ottica e tabacchi
- due negozi di prodotti tipici regionali Sardi alimentari e dell'artigianato, uno nell'area Corte Smeralda e l'altro nell'area partenze
- un ottico con un'ampia gamma di prodotti e marchi
- un negozio di orologeria e oreficeria
- un negozio di abbigliamento
- un punto vendita di erboristeria
- un punto vendita di intimo
- un punto vendita specializzato in cappellini
- un punto vendita specializzato in maglieria in cachemire e seta

Per rendere la permanenza in aeroporto più piacevole possibile, è disponibile l'area ricreativa "Dumboclub" dedicata ai bambini dai 2 ai 10 anni, per far trascorrere in allegria l'attesa al volo ai bambini.

BANCOMAT

1 bancomat Banca di Sassari



SITO INTERNET

www.geasar.it

Nel 2003 è stato implementato il nuovo sito ufficiale dell'aeroporto Olbia Costa Smeralda che si propone di offrire informazioni non solo sull'aeroporto ma anche sulla Sardegna. Il sito offre suggerimenti utili ai turisti: dove dormire, cosa fare e dove andare. Soluzioni per le vacanze, itinerari culturali, consigli enogastronomici, idee di viaggio ed escursioni per invogliare il cliente a visitare la Sardegna. Ricco il ventaglio di proposte, tutte facilmente consultabili. Il sito è disponibile in tre lingue: italiano, inglese e tedesco.

**OPERATORI
BASATI SULLO SCALO**

Carabinieri 0789 68774

Croce Rossa Italiana
0789 68319

Dogana 0789 69494

Guardia di Finanza
0789 69496

Polizia di frontiera
0789 641059

Scalo Merci 0789 645119

U.S. NAVY support Office
0789 563450

**POSTAZIONI
INTERNET**

5 postazioni con
operatore Telelink

2 postazioni con
operatore Telecom

PARCHEGGI AUTO

1.100 posti auto a pagamento

600 posti auto per dipendenti

200 posti auto liberi

60 posti moto liberi

AUTONOLEGGI

Autonoleggio Pinna, Ellepi, EuropCar, Italy By Car, Maggiore, Sardinia, Avis, Auto Europa - Sicily By Car, Hertz, Ruviali, Sardinya, Mida Rent, E@Sy Car, Sixt Win Rent, Euorent, A.M. Service, Smeralda.

SARDEGNA

OLBIA

SERVIZI DELL'AEROPORTO

COLLEGAMENTI

Bus da/per centro di Olbia Linea 2 e Circolare INPS ogni 15 minuti. Tempo di percorrenza 10 minuti.

Taxi 0789 22718 / 0789 69150.

Trasporti extraurbani per: Cagliari, Sassari, Nuoro, Oristano, Arzachena, Palau, Porto Torres, San Teodoro, Siniscola, Ghilarza, Santa Teresa di Gallura, Cannigione, Porto Rotondo, Porto Cervo, Baia Sardinia, Luras, Calangianus, Aggius, Trinità d'Agultu, Isola Rossa, Badesi, Valledoria, Castelsardo, Dorgali, Ozieri, Thiesi, Tempio.

COMPAGNIE AEREE

Meridiana, Hapag Lloyd Express (gruppo TUI), Alpi Eagles, Air Alps, Volareweb, Air Dolomiti, Snowflake, Norwegian, Austrian Airlines, Lufthansa, Swiss, Luxair, LTU, Edelweiss, Air Méditerranée, Euralair, Germania, Euro Wings, JetX, Darwin Airlines, Welcome Air, AirVallée, Airnostrum, Astraeus, AirOne, Eurofly, Transavia Airlines, CSA, Monarch, Star Airlines, Cirrus Airlines, Thomas Cook, Bruxelles Airlines, Aigle Azur, Styrian Airlines.

PRINCIPALI COLLEGAMENTI

Nazionali

Roma, Milano Linate, Milano Malpensa, Bologna, Firenze, Pisa, Verona, Genova, Venezia, Bergamo, Brescia, Cagliari, Parma, Torino, Bolzano, Albenga, Napoli, Catania, Parma, Aosta, Cuneo, Ancona, Rimini, Siena, Perugia, Trieste.

Internazionali

Hannover, Colonia, Stoccarda, Londra, Parigi, Stoccolma, Oslo, Lussemburgo, Vienna, Ginevra, Bruxelles, Madrid, Barcellona, Dusseldorf, Francoforte, Bordeaux, Berna, Bristol, Edimburgo, Going Metz, Lugano, Altenrhein, Basilea, Monaco, Fredrichshafen, Graz, Innsbruck, Le Havre, Lubiana, Linz, Manchester, Marsiglia, Nantes, Salisburgo, Toulouse.





Dati di traffico		2003	2004	2005	2006 dati provvisori
Aeromobili	Traffico commerciale	15.565	15.763	21.767	19.175
	Aviazione generale	9.316	11.956	13.358	13.767
Passeggeri	Traffico commerciale	1.500.739	1.532.717	1.608.312	1.765.507
Cargo	Tonnellate	1.831	1.012	926	889

La società di gestione

La GEASAR SpA, società di gestione dell'aeroporto di Olbia, è stata costituita nel 1985 ed è diventata operativa nel mese di marzo del 1989 quando ha ottenuto dal Ministero dei trasporti l'affidamento dell'aerostazione e delle relative per tinenze.

La compagine azionaria è costituita da: Meridiana SpA (79,8%), Camera di Commercio di Sassari (10%), Camera di Commercio di Nuoro (8%), Regione Autonoma della Sardegna (2%), Consorzio Costa Smeralda (0,2%).

Geasar SpA, nell'ambito delle proprie attività, si propone di attuare i seguenti obiettivi:

- pianificare lo sviluppo dell'aeroporto e la realizzazione delle strutture e infrastrutture aeroportuali, garantendo elevati standard operativi e di sicurezza;
- gestire efficientemente la struttura aeroportuale offrendo ai vettori e ai passeggeri servizi di elevata qualità in un'ottica di miglioramento continuo;
- promuovere lo sviluppo dell'aeroporto in armonia con le esigenze del territorio sardo, favorendo la destagionalizzazione e la crescita del traffico passeggeri, attraverso iniziative atte a sostenere lo sviluppo turistico, economico e sociale della Sardegna;
- favorire l'integrazione dell'aeroporto con il territorio promuovendo progetti che abbiano ricadute in termini di sviluppo culturale, imprenditoriale e sociale.

Dal 15 marzo 2005 la Geasar ha ottenuto con decreto interministeriale la gestione totale con concessione quarantennale. La società prevede, per gli anni di concessione, un'importante e impegnativa attività di sviluppo aeroportuale articolata in tre fasi successive di espansione.





COMPOSIZIONE AZIONARIA



Il progetto

L'aeroporto *Riviera del Corallo*, situato a pochi chilometri da Alghero, è caratterizzato dalla sua ubicazione strategica per chi vuole raggiungere comodamente sia la Gallura ed il Nuorese che la costa dell'Oristanese ed il vicino scalo marittimo di Porto Torres.

È diventato un aeroporto civile nel 1974 grazie all'impulso dei flussi turistici provenienti soprattutto dal Nord Europa. È stato potenziato e migliorato grazie alla collaborazione fra il governo centrale, il governo regionale, l'Enac e la Società di gestione (operativa dal 1996) in termini di sviluppo del traffico e delle infrastrutture.

Il sedime aeroportuale di Alghero Fertilia copre una superficie complessiva di circa 246 ettari ed è composto da una zona centrale occupata dalle infrastrutture di volo, da un'ampia zona ad ovest di competenza militare e da una più limitata zona ad est della pista destinata alle attività dell'aviazione civile.

L'area terminale di aviazione civile si sviluppa attorno all'esistente aerostazione passeggeri, su una superficie coperta di circa 13.500 metri quadrati. Il nuovo terminal, realizzato nel 2003, è articolato su due piani, per una superficie complessiva di circa 9.400 metri quadrati: 6.800 posti al piano terra, funzionali alle attività di scalo (registrazione, imbarco e arrivi) e 2.600 metri quadrati al primo piano, che ospita la centrale tecnologica, gli uffici della Società di gestione, delle compagnie aeree, dell'Enac e degli enti di Stato.

La scelta strutturale è stata orientata sulla soluzione più essenziale e funzionale, che prevede il trattamento dei passeggeri e dei bagagli sullo stesso livello permettendo una continuità operativa tra il nuovo edificio ed il fabbricato esistente.

Il vecchio edificio, la cui superficie coperta misura 4.000 metri quadrati, oggetto di un prossimo intervento di riconfigurazione, verrà dedicato allo sviluppo delle attività commerciali ed ai servizi di ristorazione, migliorando ulteriormente il livello di funzionalità del complesso.

L'area terminale merci si trova a sud del terminal passeggeri ed è costituita da due corpi di fabbrica. Per quanto concerne le infrastrutture di volo, la configurazione attuale dello scalo di Alghero Fertilia appare sostanzialmente adeguata alle necessità odierne ed a quelle prevedibili anche nel medio lungo termine.

PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
AEROSTAZIONE			
Opere di ampliamento della nuova Aerostazione Passeggeri ed Area Terminal	17,540	Eseguito	dicembre-03
Ristrutturazione vecchia aerostazione passeggeri	5,000	In corso di progettazione esecutiva	febbraio-08
LATO ARIA			
Riqualifica pista di volo	9,000	In corso	aprile-07
Riqualifica via di rullaggio I Lotto	6,200	Eseguito	maggio-06
Completamento riqualifica via di rullaggio	10,000	Eseguito	febbraio-07
Ampliamento piazzali sosta aeromobili	6,000	In corso	aprile-07
Ammodernamento Sistema ATC	8,983	Eseguito	
SECURITY			
Sistema di controllo perimetrale e completamenti operativi	6,000	In corso di aggiudicazione gara	dicembre-07
Sistema di controllo 100% bagagli da stiva	0,363	Eseguito	dicembre-03

L'aeroporto è dotato di una *pista di volo* con lunghezza di 3.000 metri e larghezza di 45, orientata correttamente (02/20) nella direzione dei venti dominanti, provvista di sistemi luminosi e radioelettrici di aiuto alla navigazione aerea, adeguati alle necessità espresse dal traffico e pienamente efficienti.

Gli interventi di realizzazione della nuova aerostazione passeggeri hanno interessato anche la viabilità di accesso al terminal passeggeri e la riorganizzazione dei parcheggi auto per una superficie complessiva di circa 21.000 metri quadrati ed una capacità ricettiva di circa 820 posti. Numerosi sono gli interventi in corso per il miglioramento delle infrastrutture dell'air-side e del land-side. Il piano degli investimenti per le infrastrutture e le attrezzature prevede una spesa complessiva di 43 milioni di euro per il quinquennio dal 2004 al 2008.

SARDEGNA

ALGHERO

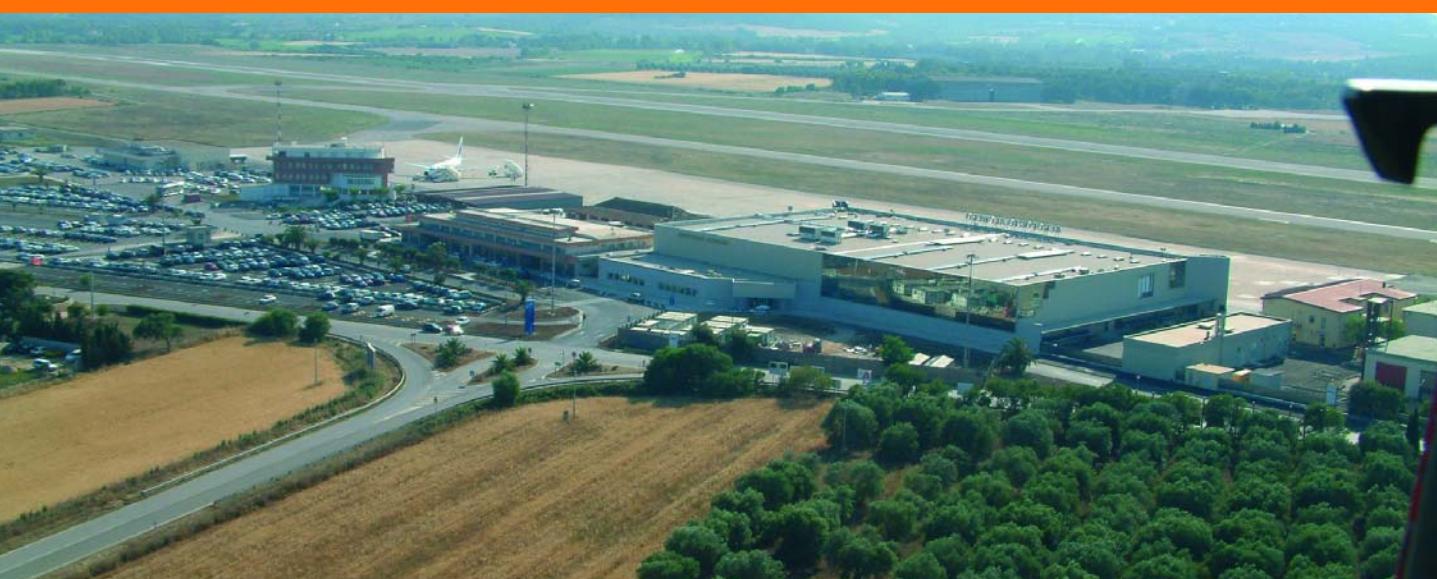
STATUS

AEROPORTO CIVILE APERTO AL TRAFFICO COMMERCIALE NAZIONALE ED INTERNAZIONALE

Codice ICAO	LIEA
Codice IATA	AHO
Altezza slm	26,51 m
Posizione	6 km da Fertilia e 10 km da Alghero
Coordinate geografiche	40°37'52" N, 08°17'19" E
Sedime	246 ha
Agibilità	H24
Pista	RWY 02/20 dim. 3.000 m x 45 m
Categoria antincendio	7 ^a ICAO
Assistenze luminose	PAPI, ABN/IBN
Radioassistenze	ILS, GP, LO, MM, NDB, OM, TACAN, VDF, VORTAC
Gestione	SOGEAAL
Handling	SOGEAAL e EAS

LEGENDA

ABN	<i>aerodrome glide path</i>	faro aerodromo direzionale
GP	<i>glide path</i>	sentiero di discesa
IBN	<i>identification beacon</i>	faro di identificazione
ILS	<i>instrument landing system</i>	sistema di atterraggio strumentale
LO	<i>locator, outer</i>	radiofaro locatore esterno
MM	<i>middle marker</i>	marker intermedio
NDB	<i>non-directional radio beacon</i>	radiofaro non direzionale
OM	<i>outer marker</i>	marker esterno
PAPI	<i>precision approach path indicator</i>	indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento
RWY	<i>runway</i>	pista di volo
TACAN	<i>UHF tactical navigation aid</i>	radioassistenza UHF per la navigazione tattica
VDF	<i>very high frequency direction - finding station</i>	radiogoniometro
VOR	<i>VHF omnidirectional radio range</i>	radiosentiero omnidirezionale in VHF
VORTAC	<i>VOR and TACAN combination</i>	combinazione VOR/TACAN



La storia

Lo scalo di Alghero Fertilia fu inaugurato nel marzo del 1938 in località La Nurra. Inizialmente privo di pista di volo serviva a sostituire l'idroscalo di Porto Conte. Una pista in terra battuta lunga 700 metri venne costruita dalla Luftwaffe durante la seconda guerra mondiale.

La prima conformazione dell'aeroporto consisteva in un piazzale ad ellissi, sul perimetro del quale vennero realizzati alcuni hangar, che nella parte ovest ospitava una serie di edifici destinati alle attività aeroportuali.

Dal 1947 l'aeroporto fu aperto al traffico civile con i collegamenti per Cagliari, Milano e Roma. Negli anni '50 la lunghezza della pista fu raddoppiata, poi portata a 1800 e ancora a 2200 metri. Una fase significativa di trasformazioni ebbe luogo negli anni '60 con l'utilizzo di un hangar di 4000 metri quadri, situato nel lato est del sedime quale prima aerostazione. Solo nel 1968 venne realizzato un vero e proprio terminal.

Nel 1971 venne aperto il terminal passeggeri a due piani, adesso inglobato nel nuovo progetto. Nello stesso anno Fertilia inaugurerà il primo collegamento internazionale regolare con Londra.

A metà anni '70, a seguito dei finanziamenti concessi dalla legge Bozzi, la pista di volo venne estesa e fu portata da 2.200 metri agli attuali 3.000. Sempre in tale periodo avvenne il passaggio del sedime aeroportuale dal demanio militare a quello civile.

Storicamente le attività militari dell'aeroporto di Alghero consistevano anche nella formazione dei piloti all'interno della SVBI, la Scuola di volo basico iniziale. In seguito a questa tradizione ed in ragione delle particolari condizioni sulle quali insiste l'aeroporto di Alghero, nacque la prestigiosa Scuola Volo dell'Alitalia, che ha formato intere generazioni di piloti.

Durante gli anni '80 a seguito della smilitarizzazione dei servizi di assistenza al volo, lo scalo di Alghero divenne un aeroporto civile aperto al traffico commerciale.

All'inizio degli anni '90 l'aeroporto ha attraversato una fase di esitazione, nonostante il forte sviluppo turistico locale. In un contesto economico stimolante ha preso corpo l'iniziativa della Provincia di Sassari, sollecitata delle nuove normative di liberalizzazione dei servizi aeronautici. Nasce così nel 1994 la Sogeaal, società di gestione dell'aeroporto di Alghero, che ha dato l'impulso per la concezione e l'attuazione del nuovo piano di sviluppo.

SERVIZI DELL'AEROPORTO

SERVIZI PASSEGGERI

Punto ristoro
2 Enogastronomie
Negozio di abbigliamento
Negozio di artigianato
Edicola
Ufficio postale
Bancomat
Postamat
Punto Informazioni Turistiche
Agenzia di Viaggi
La riconfigurazione complessiva degli spazi porterà il terminal a dotarsi di:
Ristorante self-service
Ristorante alla carta
Banca
22 postazioni commerciali
Info Point

SERVIZI DI INFORMAZIONE AL PUBBLICO

Al fine di potenziare il sistema di informazioni al pubblico, unitamente ai già presenti monitor per le informazioni sui voli, dispenser con le Carte dei Servizi ed un punto di informazioni turistiche, la Sogeaal si è dotata di ulteriori 10 monitor.

PARCHEGGI AUTO

Liberi per auto e bus
Due parcheggi a pagamento

TRASPORTI

Taxi 079 935035 (capolinea aeroporto)
Taxi 079 975396 (capolinea Alghero)
ARST collegamenti con Sassari 079 2639200
FdS collegamenti con Alghero 079 950458
Logudoro Tours collegamenti aeroporto con Macomer, Oristano, Cagliari 079 281728
Deplanu, collegamenti con Alghero città, Macomer, Ottana, Nuoro 079 30325 - 0784 31458

OPERATORI BASATI SULLO SCALO

39° Gruppo Squadroni Drago dell'Aviazione Militare.
Nucleo elicotteri dei Vigili del Fuoco.

SITO INTERNET

www.aeroportodialghero.it



TELEFONI

Informazioni Turistiche 08.30-13.00/15.30-22.00
tel. 079 935150

Biglietteria Sogeaal 079 935282

Biglietteria AirOne 079 935034

Bagagli smarriti 079 935282

Aviazione Generale 06.00-22.00
tel.079 935282

Parcheggio auto 079 935282

Croce Rossa Pronto Soccorso h24 079 935221

Ufficio Postale 079 936045

Enac Direzione Aeroportuale 079 9369711

Enav SpA 079 9369065

COMPAGNIE AEREE

Air Alps, Air Dolomiti, AirOne, Air Vallée, Alpi Eagles, Britannia, British European, Czech Airlines, Eurofly, Europe Airport, Finnair, Maersk, Ryanair, Sterling, Transavia



PRINCIPALI COLLEGAMENTI

Nazionali

Bergamo Orio al Serio, Bologna, Brescia, Milano Linate, Milano Malpensa, Parma, Perugia, Rimini, Roma, Torino, Venezia, Verona

Internazionali

Amsterdam, Barcellona Girona, Birmingham, Francoforte Hahn, Colonia, Copenhagen, Dublin, East Midlands, Helsinki, Liverpool, Londra Gatwick, Londra Stansted, Parigi, Praga, Stoccolma, Oslo.

Dati di traffico

2003 **2004** **2005** **2006**
dati provvisori

Aeromobili	Traffico commerciale Aviazione generale	8.291 1.116	10.264 776	10.053 4.866	10.186 842
Passeggeri	Traffico commerciale	888.991	991.633	1.072.595	1.068.015
Cargo	Tonnellate	1.203	1.185	690	702

La società di gestione

La SOGEAAL SpA svolge presso l'aeroporto di Alghero il doppio ruolo di gestore e *handler*.

Come gestore aeroportuale si occupa di gestione, amministrazione, manutenzione delle infrastrutture aeroportuali; gestione del parcheggio a pagamento, controlli di sicurezza su passeggeri e bagagli. Come *handler* si occupa di assistenza a terra di passeggeri ed aeromobili.

L'iniziativa di dare vita alla società di gestione dell'Aeroporto di Alghero Fertilia, Sogeaal SpA, è stata condivisa dalla CCIAA di Sassari, dai comuni di Alghero e di Sassari, con il sostegno della Regione Sardegna che, insieme con la SFIRS - la finanziaria pubblica regionale - è entrata a far parte del capitale sociale.

Nel 1994 nasce la Sogeaal SpA che inizia l'attività operativa il 15 marzo 1996.

Nel 1995 avviene la concessione per la gestione dei servizi di handling sullo scalo di Alghero alla Sogeaal da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione e nel 1996 ha inizio l'attività handling.

Dal 1999 la società è stata autorizzata alla riscossione dei diritti aeroportuali, con vincolo della destinazione agli interventi indifferibili ed urgenti necessari alle attività di manutenzione, gestione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali.

Nel 2000 la Sogeaal ottiene l'affidamento in concessione del servizio di sicurezza aeroportuale (controllo passeggeri e bagagli a mano) e nel 2002 viene riconosciuta la Certificazione di qualità per le attività di handling.

Da marzo 2003 avvia il servizio di controllo dei bagagli da stiva.

A novembre 2004 Sogeaal ha ottenuto il Certificato d'aeroporto conformemente ai requisiti di sicurezza recepiti dall'Enac nel *Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti*.

In seguito al finanziamento CIPE del 28/08/97 la Sogeaal ha investito sullo scalo risorse per un importo complessivo di circa 25 milioni di euro con un programma lavori che si articola in due fasi, la prima di realizzazione della nuova aerostazione e la seconda per la riqualificazione dell'aerostazione esistente.

COMPOSIZIONE AZIONARIA



(Foto Emilio Canu)



Campania



Il progetto

Già a partire dal 1995 all'Aeroporto Internazionale di Napoli sono state realizzate importanti opere di ampliamento: il terminal 2, i posteggi per le auto portati fino a 1.600 posti, l'aumento delle piazzole di sosta aeromobili da 8 a 27.

Importanti anche gli interventi migliorativi all'interno dell'aerostazione, fra i quali la realizzazione di una nuova sala partenze per i voli nazionali, tre uffici di cambio, banchi per i check-in (passati da 13 a 29).

È stata realizzata inoltre un'area commerciale con strutture per la ristorazione, la Galleria Napoli.

Nel 2001 è stata terminata la seconda strada d'ingresso all'aeroporto civile. L'anno successivo è stata completata la nuova sala partenze inaugurata da Carlo d'Inghilterra.

Il 14 giugno 2005 è partito il primo collegamento intercontinentale per New York.

Negli ultimi 6 anni, il traffico passeggeri dell'aeroporto di Napoli è cresciuto del 39,2% passando da 3 milioni e 661 mila passeggeri nel 1999 a circa 5 milioni di passeggeri nel 2006.

Il dato estremamente positivo è da attribuirsi proprio all'aumento delle destinazioni internazionali collegate con voli diretti di linea e al potenziamento delle rotte esistenti. I principali vettori italiani e stranieri sia di linea che low cost, hanno puntato in





questi anni sullo scalo di Napoli, con notevole beneficio per lo sviluppo turistico ed economico della città e dell'intera regione.

Fra gli interventi in corso quello più importante è l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri, con investimenti per poco meno di quaranta milioni di euro.

Sul lato aria è stato realizzato l'ampliamento delle piazzole di sosta aeromobili, ad

CAMPANIA

NAPOLI



PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
AEROSTAZIONE			
Ampliamento aerostazione passeggeri atrio partenza, sala arrivi, sala partenze I piano, nuovi check-in e relativo sistema di trasporto e HBS	38,780	In corso	ottobre-08
LATO TERRA			
Costruzione parcheggio bus turistici in area ex A.M.I.	5,000	In corso	marzo-08
Forecourt: sistemazione viabilità antistante il terminal I	1,100	In progettazione definitiva	dicembre-08
Realizzazione di un parcheggio multipiano nell'area ex petrolieri	9,500	In progettazione esecutiva	gennaio-09
LATO ARIA			
Riqualificazione funzionale e strutturale della pista di volo, impianto luci asse pista e taxiway ed opere complementari	7,000	In corso	dicembre-07
Realizzazione rete sottoservizi idraulico- fognario ecc. per pista raccordo piazzali	12,000	In corso	marzo-08
Realizzazione piazzali aviazione generale e relativi raccordi	4,000	In progettazione definitiva	agosto-08
Realizzazione di impianto di alimentazione elettrica 400 Hz, impianto di alimentazione e drenaggio acque, ecc. per piazzali E1/E5 e A1/A4	2,500	In progettazione definitiva	dicembre-08
Ammodernamento Sistema ATC	22,427	In corso	
Ammodernamento Sistema AVL	1,292	Eseguito	febbraio-06



Ministero delle Infrastrutture
Ministero dei Trasporti



SOCIETÀ NAZIONALE PER L'ASSISTENZA AL VOLO



oggi 27 postazioni, oltre alla riqualifica della pista di volo e l'adeguamento alla normativa internazionale di riferimento.

Dal lato terra è previsto inoltre un ulteriore incremento dei posti auto con la costruzione di un parcheggio multipiano e la creazione di un collegamento diretto con la metropolitana.

Nel 2004, inoltre, sono state implementate le radioassistenze con l'installazione di un'antenna DME e di un'antenna ILS (attualmente in fase di testing) su testata 24.



CAMPANIA

NAPOLI

STATUS	AEROPORTO MILITARE APERTO AL TRAFFICO CIVILE COMMERCIALE NAZIONALE ED INTERNAZIONALE
Codice ICAO	LIRN
Codice IATA	NAP
Altezza slm	390 m
Posizione	7 km da Napoli
Coordinate geografiche	40°53'04" N, 14°17'27" E
Sedime	280 ha
Agibilità	H24
Pista	RWY 06/24 dim. 2.628 m x 45 m
Categoria antincendio	7 ^a ICAO
Assistenze luminose	PAPI, ABN/IBN, ALS, CALVERT ridotto
Radioassistenze	ILS, GP, MM, NDB, OM, T-VOR/DME, VDF
Gestione	GESAC SpA
Handling	ALITALIA AIRPORT, AVIATION SERVICES, G.H. NAPOLI, SKY SERVICES e ALISUD

LEGENDA

ABN	<i>aerodrome beacon</i>	faro aerodromo
ALS	<i>approach lighting system</i>	sentiero di avvicinamento luminoso
CALVERT	<i>lighting device for precision approach</i>	sistema luminoso di avvicinamento
DME	<i>distance measuring equipment</i>	apparato misuratore di distanza
GP	<i>glide path</i>	sentiero di discesa
IBN	<i>identification beacon</i>	faro di identificazione
ILS	<i>instrument landing system</i>	sistema di atterraggio strumentale
MM	<i>middle marker</i>	marker intermedio
NDB	<i>non-directional radio beacon</i>	radiofaro non direzionale
OM	<i>outer marker</i>	marker esterno
PAPI	<i>precision approach path indicator</i>	indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento
RWY	<i>runway</i>	pista di volo
T-VOR	<i>terminal VOR (VHF omnidirectional radio range)</i>	VOR (radiosentiero omnidirezionale in VHF) terminale
VDF	<i>very high frequency direction - finding station</i>	radiogoniometro





La storia

Le prime "prove d'aviazione" hanno luogo sui siti dell'attuale aeroporto già nel 1910. Sono pionieristiche esibizioni di velivoli sull'allora Campo di Marte (che dopo lo scoppio della prima guerra mondiale sarebbe diventato un aeroporto militare). Nel 1921 l'aeroporto militare fu intitolato a Ugo Niutta. A partire dal 1925 la superficie di 400 ettari del Campo di Marte sarà progressivamente ampliata. La pista viene allungata a 2.150 metri nel 1950, anno in cui l'aeroporto viene aperto al traffico commerciale. Nel 1980 è stata costituita la società Gesac SpA Gestione Servizi Aeroporto Capodichino, su iniziativa del Comune e della Provincia di Napoli e di Alitalia. Nel 1982 Gesac cambierà denominazione assumendo quella di Gestione Servizi Aeroporti Campani. Nel 1995 la Gesac e la BAA, società leader al mondo nella gestione aeroportuale, hanno elaborato il piano di sviluppo dell'aeroporto, dando inizio ad un programma ventennale di investimenti. Nello stesso anno apre il Terminal 2 per i passeggeri dei voli charter. Nel 1997 BAA acquisisce da Comune e Provincia la maggioranza del pacchetto azionario di Gesac, con una quota del 70%. Nel 1998 viene inaugurata la Galleria Napoli, il centro commerciale aperto 365 giorni all'anno. Nel 1999 l'Interporto campano di Nola entra nella compagine azionaria della Gesac con una quota del 5% ceduta da BAA. Il traffico passeggeri è in costante aumento e tocca nel 2000 il traguardo dei quattro milioni di passeggeri. Nel 2006 è la svolta dei 5 milioni di passeggeri.

SERVIZI DELL'AEROPORTO



SERVIZI PASSEGGERI

Ufficio informazioni e biglietteria
Agenzia di viaggi
Bar/tavola calda
Ristoranti
Ufficio Postale
Banca
Sportello Bancomat
Ufficio cambio
Sale VIP
Assistenza bagagli
Deposito bagagli
15 Negozи
Autonoleggi: Avis, Dollar, Europcar, Hertz, Maggiore, Sixt, Sicily by Car, Targarent
Autolavaggio

COLLEGAMENTI

Taxi
Bus Azienda Napoletana Mobilità, da/per centro città
Navetta Alibus, da/per centro città dalle 6.30 alle 23.30 ogni 30 minuti
Autobus 3S da/per stazione FS - parcheggio Brin, partenze ogni 15 minuti
Autobus da/per Sorrento, Benevento, Caserta, Avellino, Salerno

NEGOZI

Prodotti tipici della tradizione eno-gastronomica campana, vini, gadget turistici, accessori da viaggio, abbigliamento, edicola e tabacchi.

COMPAGNIE AEREE

Aerosvit call center 02 70023700
Air Lingus call center 02 43458311
Air France call center 848884466
Air Malta 06 4884685
Air Nostrum call center 199 101191
AirOne call center 199 207080
Alitalia call center 06 2222
Alpi Eagles call center 899 500058
Austrian Airlines 02 89634296
Bmi call center 199 400044
British Airways call center 199 712266
Carpatair 02 36006676
Condor call center 848 694 688
Easyjet call center 848 887766
Eurofly call center 199 509960
Helvetica 02 69682684
Hlx call center 199 192692
Intersky
Lufthansa call center 199 400044
Meridiana call center 89 29 28
Myaircom call center 899 500060
Sas 02 72000193
Sky Europe call center 166 205 304
Transavia Airlines 02 69682615
Virgin Express call center 848390109
Volare call center 199 414 500

TELEFONI

Gesac SpA centralino 081 7896111
 Enac Direzione Aeroportuale 081 5951111
 Enav SpA 081 707 0002
 Carabinieri 081 7896 691
 Dogana 081 7896.291
 Guardia di Finanza 081 780 3088
 Polizia 081 7896 331
 Polizia Municipale 081 7896 300
 Vigili del Fuoco 081 738 2950
 Presidio sanitario 081 7896 476

PRINCIPALI COLLEGAMENTI**Nazionali**

Bergamo Orio al Serio, Bologna, Cagliari, Catania, Genova, Milano Linate, Milano Malpensa, Olbia, Palermo, Pisa, Roma Fiumicino, Torino, Trieste, Venezia, Verona

Internazionali

Amsterdam, Atene, Barcellona, Basilea, Berlino, Bratislava, Brussels, Bucarest, Budapest, Colonia, Cracovia, Dublino, Friedrichshafen, Hannover, Kiev, Londra, Madrid, Malta, Monaco, Mosca, New York, Nizza, Oslo, Parigi, Praga, Stoccarda, Timisoara, Vienna, Zurigo

PARCHEGGI AUTO

1182 posti auto
 14 punti di pagamento
 Assistenza clienti 24 ore su 24, tramite citofono dalle piste di entrata e uscita, dalle casse automatiche o direttamente alla cassa presidiata.

**Dati di traffico**

2003 **2004** **2005** **2006**
dati provvisori

Aeromobili	Traffico commerciale Aviazione generale	56.881 7.141	51.455 8.373	49.096 8.868	52.519 9.043
Passeggeri	Traffico commerciale	4.533.875	4.608.083	4.573.158	5.067.395
Cargo	Tonnellate	6.202	5.028	4.195	5.058

CAMPANIA

NAPOLI



La società di gestione

La società di gestione dell'Aeroporto Internazionale di Napoli è la GESAC SpA, controllata, per il 65% dalla BAA, la società privata leader nel mondo nella gestione aeroportuale. La Gesac SpA (*Gestione Servizi Aeroporti Campani*) è stata costituita nel 1980, a maggioranza pubblica, per iniziativa del Comune di Napoli, della Provincia di Napoli e dell'Alitalia (la quota di quest'ultima è stata successivamente rilevata dalla SEA di Milano).

Nell'agosto del 1997, gli enti pubblici azionisti hanno ceduto rispettivamente alla BAA il 35% delle azioni in proprio possesso, consentendo così alla società di acquisire il 70% del pacchetto azionario. La privatizzazione dello scalo campano, la prima in Italia, matura dalla consapevolezza del management e dei soci pubblici (Comune di Napoli e Provincia di Napoli)

dell'importanza strategica di una gestione privatistica dello scalo per lo sviluppo dell'aeroporto e della stessa città.

Nel maggio del 1999, la BAA ha ceduto una quota azionaria pari al 5% all'Interporto Campano di Nola.

L'attuale compagine azionaria risulta così suddivisa: 65% BAA Italia, 12,5% Comune di Napoli, 12,5% Provincia di Napoli, 5% SEA SpA, 5% Interporto Campano SpA. Oggi Gesac fa parte del più grande gruppo al mondo che si occupa di gestione aeroportuale.

Nella storia recente dell'aeroporto di Napoli le tappe più significative sono state:

- l'11 marzo 2003 la Gesac ha ottenuto la gestione totale dell'aeroporto di Napoli. Con un decreto interministeriale i Ministri dei Trasporti, dell'Economia e della Difesa hanno approvato la convenzione di gestione totale dell'aeroporto di Napoli

COMPOSIZIONE AZIONARIA



sottoscritta fra l'Enac e Gesac per la durata di 40 anni. Fra i principali compiti del gestore rientrano:

- sviluppo, gestione e mantenimento delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali;
- coordinamento e controllo dei parametri di qualità relativi a tutti i servizi funzionali alle operazioni di volo;
- gestione, coordinamento e controllo dei servizi d'imbarco e arrivo dei passeggeri ;
- sicurezza aeroportuale e controllo dei passeggeri e dei bagagli da stiva;
- coordinamento e controllo delle attività di handling connesse alle operazioni di volo;
- sviluppo e controllo dei servizi commerciali agli utenti aeroportuali;
- il 15 settembre 2005 l'Enac ha concesso alla Gesac il Certificato di Aeroporto, che attesta la conformità alla normativa internazionale dell'ICAO.

La Gesac ha inoltre ottenuto la certificazione ISO 9001:2000 da parte dell'ente-certificatore TÜV Italia. Si tratta della certificazione del proprio *Sistema di Gestione per la Qualità* secondo i requisiti della norma internazionale ISO 9001:2000. I processi che hanno ottenuto la certificazione sono: progettazione ed erogazione dei servizi di assegnazione, esercizio e supervisione delle risorse centralizzate; manutenzione mezzi e infrastrutture; informativa di scalo; esercizio impianto smistamento bagagli; informativa al pubblico; controlli di sicurezza passeggeri, bagagli e merci; gestione delle sub-concessioni; gestione parcheggi auto.

CAMPANIA

SALERNO PONTECAGNANO

Il progetto

Gli interventi realizzati dall'Aeroporto di Salerno SpA consistono nell'allungamento della pista di volo a 1499 metri, la costruzione di nuove vie di rullaggio, l'ampliamento dei piazzali aeromobili e dei parcheggi auto, l'installazione del VOR/DME e di altre attrezzature per aprire lo scalo.

Il ruolo dell'aeroporto di Pontecagnano è quello di operare integrando Napoli Capodichino.

PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
LATO ARIA			
Adeguamento RESA	0,448	Eseguito	dicembre-06
Adeguamento STRIP	0,287	Eseguito	dicembre-06
Adeguamento STRIP	1,050	In corso	dicembre-07
Potenziamento pista	0,856	Eseguito	settembre-06
Fabbricati servizi e piazzali	1,257	Eseguito	dicembre-06
Sistema AVL	2,023	In corso	maggio-07
Impianto VOR	1,162	In corso	maggio-07
LATO TERRA			
Strada servizio Interna	0,790	Eseguito	gennaio-07
Attrezzature aerostazione	0,366	In corso	maggio-07
SECURITY			
Nuova recinzione	0,274	In corso	aprile-07
Sistemi radiogeni bagagli e sistema movimentazione bagagli	0,826	In corso	maggio-07
Sistema informativo	1,373	In corso	dicembre-07
ALTRÉ OPERE			
Impianto disoleazione ed allacciamenti fognatura comunale	0,222	In corso	dicembre-07
Integrazione blocco tecnico	0,967	In corso	dicembre-07

La storia

Campo di fortuna creato dal Genio Aeronautico di Napoli nel 1926, la pista era inizialmente una striscia lunga un migliaio di metri e larga 50, sulla quale campeggiava una gigantesca "M" ad indicare l'appartenenza al comune di Montecorvino Rovella. Da luglio 1929 venne utilizzato dal 20° Stormo Aeroplani da Ricognizione comandato dal Col. Pilota Mario Martucci, al quale successivamente sarebbe stato intitolato l'aeroporto.



Il passaggio dell'area sotto la giurisdizione del Comune di Pontecagnano avvenne il 1° gennaio 1943. La scuola di volo entrò in attività e dal 1° maggio 1940 al 30 maggio 1943 furono abilitati 298 piloti da caccia.

Durante la seconda guerra mondiale l'aeroporto fu pesantemente bombardato.

Nel 1946 fu riadibito a mansioni aeronautiche con l'istituzione di un servizio

STATUS	AEROPORTO CIVILE APERTO AL TRAFFICO COMMERCIALE
Codice ICAO	LIRI
Codice IATA	QSR
Altezza slm	40 m
Posizione	6 km da Pontecagnano, 19 km da Salerno
Coordinate geografiche	40°37'12" N, 14°54'45" E
Sedime	77 ha
Agibilità	HJ ± 30
Pista	RWY 05/23 dim. 1.395 m x 45 m
Categoria antincendio	2 ^a ICAO
Radioassistenze	VDF
Gestione	AEROPORTO DI SALERNO SpA

AEROPORTO CIVILE APERTO AL TRAFFICO COMMERCIALE

Codice ICAO	LIRI
Codice IATA	QSR
Altezza slm	40 m
Posizione	6 km da Pontecagnano, 19 km da Salerno
Coordinate geografiche	40°37'12" N, 14°54'45" E
Sedime	77 ha
Agibilità	HJ ± 30
Pista	RWY 05/23 dim. 1.395 m x 45 m
Categoria antincendio	2 ^a ICAO
Radioassistenze	VDF
Gestione	AEROPORTO DI SALERNO SpA

LEGENDA

HJ ± 30	from half an hour before sunset to half an hour after sunrise	da mezz'ora prima del sorgere del sole a mezz'ora dopo il tramonto
RWY	runway	pista di volo
VDF	very high frequency direction - finding station	radiogoniometro

CAMPANIA

SALERNO PONTECAGNANO

meteorologico e l'ingresso di un nutrito gruppo di aeromodellisti, propugnatori di una significativa cultura aeronautica: dal 1958 al 1970 nell'aeroporto si svolsero 13 avioraduni.

Le opere di sminamento del sedime aeroportuale ne causarono la chiusura dal 1973 al 1975: nell'area furono rinvenuti ben 730 ordigni inesplosi.

Nel periodo di inagibilità dell'aeroporto fu deciso il recupero dell'aviorimessa progettata dall'architetto Nervi sulla scorta dei disegni originali.

Nel 1989 è avvenuta la riapertura al traffico nazionale, dopo la realizzazione di un raccordo, un parcheggio aeromobili e una torre di controllo. La pista di volo è stata successivamente asfaltata e portata a 1.450 metri.

La società di gestione

Nel 1981 è stato costituito il Consorzio Aeroporto Salerno Pontecagnano, poi, ai sensi della nuova normativa, si è costituita una società per azioni, la Aeroporto di Salerno SpA. La società Aeroporto di Salerno (costituita da due soci, Salerno Interporto 9% e Consorzio Aeroporto 91%) si occupa della gestione e dello sviluppo della struttura.

SERVIZI DELL'AEROPORTO

COLLEGAMENTI

Taxi 089 229947 da/per Salerno città

Bus SITA 089 226404 da/per Piazza della Concordia

Linea urbana n. 8 - CSTP 089 227660 da/per Piazza della Concordia



TELEFONI

Aeroporto di Salerno SpA 0828 351810

Enac Direzione Aeroportuale di Napoli 081 5951111

Enav SpA 0828 5474002

Nucleo Elicotteri Carabinieri 0828 51752

Nucleo Elicotteri Vigili del Fuoco 0828 53712

Croce Rossa Italiana 0828 539871

SITO INTERNET

www.aeroportosalerno.it



COMPOSIZIONE AZIONARIA



Dati di traffico		2003	2004	2005	2006 dati provvisori
Aeromobili	Aviazione generale	6.606	6.731	6.731	7.098
Passeggeri	Aviazione generale	870	681	681	952



Puglia



Il progetto

Il nuovo aeroporto internazionale di Bari, intitolato nel 2005 a Karol Wojtyla, rappresenta a pieno titolo un elemento trainante del processo di sviluppo di un'area caratterizzata da un forte dinamismo imprenditoriale ed economico.

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

PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
AEROSTAZIONE			
Nuova aerostazione passeggeri I e II lotto con opere di pertinenza	54,347	Eseguito	marzo-05
LATO ARIA			
Ampliamento piazzali di sosta aeromobili e via di rullaggio	9,347	Eseguito	marzo-03
Adeguamento infrastrutture di volo ed impianti alla normativa di riferimento - prolungamento pista rwy 07/25, via di rullaggio e bretella di collegamento	8,000	In progettazione esecutiva	dicembre-07
Ampliamento piazzale di sosta aeromobili ad est e ovest	10,000	In progettazione esecutiva	dicembre-07
Smaltimento acque meteoriche	2,000	In corso	luglio-07
Segnaletica luminosa verticale standard ICAO per le aree di manovra	0,355	Eseguito	dicembre-03
Adeguamento safety al codice E ICAO della pista di volo e vie di circolazione	1,650	Eseguito	maggio-06
Interventi di riqualificazione della pavimentazione della pista di volo 07/25	0,759	Eseguito	ottobre-06
Adeguamento e completamento strada perimetrale	0,400	Eseguito	luglio-06
Impianti di depurazione e smaltimento bottini di bordo	0,500	Eseguito	maggio-05



Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
Ammodernamento Sistema ATC	34,796	Eseguito	novembre-06
Ammodernamento Sistema AVL	1,331	Eseguito	
LATO TERRA			
Ristrutturazione caserma VVF	1,000	In corso	luglio-07
Opere di mitigazione impatto ambientale e sistemazione a verde	2,500	Eseguito	novembre-05
Ampliamento aerostazione di Bari Palestro	8,600	In progettazione preliminare	novembre-08
Parcheggio multipiano	10,000	Eseguito	giugno-05
SECURITY			
Sistema controllo 100% bagagli da stiva	0,800	Eseguito	gennaio-03
Realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva - Sistema Sicurezza	1,800	Eseguito	marzo-05
Realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva - adeguamento recinzione nuova normativa security	2,000	Eseguito	settembre-06
Sistemi Informativi	4,500	In corso	maggio-07
ALTRÉ OPERE			
Realizzazione impianto fotovoltaico	2,000	Eseguito	dicembre-06

PUGLIA

BARI

STATUS		AEROPORTO CIVILE APERTO AL TRAFFICO COMMERCIALE NAZIONALE E INTERNAZIONALE
Codice ICAO	LIBD	
Codice IATA	BRI	
Altezza slm	53,82 m	
Posizione	11 km da Bari	
Coordinate geografiche	41°08'17" N, 16°45'54" E	
Sedime	250 ha	
Agibilità	H24	
Pista	RWY 07/25 dim. 2.440 m x 45 m	
Categoria antincendio	8 ^a ICAO	
Assistenze luminose	PAPI, ABN/IBN, SALS	
Radioassistenze	ILS, GP, LO, NDB, OM, VDF, VOR/DME	
Gestione e handling	AEROPORTI DI PUGLIA SpA	

LEGENDA

ABN	<i>aerodrome beacon</i>	faro aerodromo
DME	<i>distance measuring equipment</i>	apparato misuratore di distanza
GP	<i>glide path</i>	sentiero di discesa
IBN	<i>identification beacon</i>	faro di identificazione
ILS	<i>instrument landing system</i>	sistema di atterraggio strumentale
LO	<i>locator, outer</i>	radiofaro locatore esterno
NDB	<i>non-directional radio beacon</i>	radiofaro non direzionale
OM	<i>outer marker</i>	marker esterno
PAPI	<i>precision approach path indicator</i>	indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento
RWY	<i>runway</i>	pista di volo
SALS	<i>simple approach lighting system</i>	sentiero di avvicinamento luminoso semplificato
VDF	<i>very high frequency direction - finding station</i>	radiogoniometro
VOR	<i>VHF omnidirectional radio range</i>	radiosentiero omnidirezionale in VHF

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

Il processo di ampliamento e di qualificazione delle infrastrutture dell'aeroporto di Bari è avvenuto parallelamente al costante incremento del traffico passeggeri registrato nel corso degli ultimi anni: frutto del potenziamento dei collegamenti nazionali, dell'avvio di collegamenti di linea con le principali destinazioni europee (Londra, Parigi, Monaco, Stoccarda, Colonia, Mosca, Francoforte) e con aree che si stanno affacciando



in maniera sempre più significativa sullo scenario economico del vecchio continente (Romania ed Albania).

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

Tale attività, che è stata resa possibile dall'attuazione di strumenti di pianificazione strategica e di programmazione economica realizzati da Aeroporti di Puglia SpA e recepiti nel Piano Regionale dei Trasporti adottato dalla Regione Puglia, prevede investimenti, inseriti nell'Accordo di Programma Quadro Trasporti sottoscritto nel 2003, per circa 151 milioni di euro.



La progettazione della nuova aerostazione passeggeri ha preso le mosse da una concezione innovativa dell'aeroporto, non più considerato come semplice luogo di imbarco e sbarco, bensì come una macchina complessa e diversificata, dotata di opportuni servizi ausiliari e integrativi. Un'attenzione particolare è stata riservata a facilitare l'accessibilità delle strutture, secondo criteri di ergonomia e di funzionalità che hanno tenuto conto dell'abbattimento delle barriere architettoniche. In linea con le tendenze più moderne della progettazione aeroportuale, la nuova aerostazione consente una netta separazione dei flussi passeggeri: si sviluppa su due piani, uno per le partenze e uno per gli arrivi. Il mezzanino rientra in questa concezione degli spazi aeroportuali articolati su più livelli e ha la funzione di agevolare il transito dei passeggeri, rendendolo più fluido e sicuro.

La ripartizione interna della pianta dell'aerostazione è stata elaborata secondo canoni classici, semplici e rigorosi. È strutturata secondo un modello tradizionale di assi perpendicolari, che si sviluppano da est ad ovest in un ideale decumano e da nord a sud sulla direttiva del cardo. Il gioco ortogonale fra decumano e cardo crea un cannocchiale di grande visibilità e di pregevole effetto, con una fuga prospettica ariosa ed aperta.

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



La storia

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

Nel 1979 fu inaugurata la pista attuale, consentendo così una crescita del traffico nonostante il persistere dell'utilizzo degli edifici militari adibiti ad aerostazione. È del 1981 la realizzazione di una nuova infrastruttura prevista come terminal cargo, ma in realtà utilizzata come aerostazione passeggeri. In occasione dei mondiali di calcio del 1990 la pista fu allungata e l'aerostazione ampliata, con l'aggiunta in seguito di un piano superiore. Nonostante l'ampliamento l'aerostazione era insufficiente per i flussi di traffici in continua crescita.

Nel marzo del 2000 sono stati inaugurati i lavori per la costruzione della nuova aerostazione, terminati nel marzo 2005.

SERVIZI DELL'AEROPORTO

SERVIZI PASSEGGERI

Informazioni
Biglietteria
Bagagli
Parcheggio
Bus
Autonoleggio
Taxi
Cargo
Totem web point
Area Wireless

PARCHEGGI AUTO

Multipiano con n. 3.000 posti auto totali

COLLEGAMENTI

Autobus Amtab n. 16 per/da centro città (Piazza Moro)
Autobus Tempesta per/da stazione centrale
Radio taxi 080 5543333
Radio taxi satellitare Apulia Taxi 080 5346666

NEGOZI

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

SITO INTERNET

www.aeropordidipuglia.it

TELEFONI

Informazioni 080 5800200
Biglietteria Aeroporti di Puglia SpA 080 5800204
Telecheck-in 800 949944
Enac Direzione Aeroportuale 080 5361400/411
Enav SpA 080 5859009
Polizia di Frontiera 080 5857611
Guardia di Finanza Bari
Uff. Amministrativo 080 5316156
Uff. Arrivi internazionali 080 5301243
Agenzia delle Dogane 080 5316196
Carabinieri 080 5456435
Croce Rossa 080 5370512
Pronto Soccorso Aeroportuale 080 5788027
Ufficio Lost & Found Aeroporti di Puglia SpA
080 5800224
Ufficio Lost & Found Alitalia 080 5315411



COMPAGNIE AEREE

Air Dolomiti call center 045 28 86 140
 AirOne 199 207 080
 Alpi Eagles numero verde 899 500 058
 Alitalia prenotazioni 06 2222
 Austrian call center 02 896 342 96
 Belleair call center Italia 02 6101448, 02 6100769
 call center Albania +355 04 240175/243761
 Blu Express.com per le chiamate dall'Italia
 899 199 034 per le chiamate dall'estero +39 06 602 145 77
 British Airways prenotazioni 199 712 266
 Eurofly call center e prenotazioni 199 509960
 per le chiamate dall'estero +39 02 82688268
 Helvetic.com call center 02 696 826 84
 Iberia prenotazioni 199 101 191
 Itali Airlines call center 085 54 450
 Lufthansa prenotazioni 199 400 044
 Luxair call center +352 24 56 42 42
 Meridiana call center 199 111 333
 Myair.com 899 500 060
 Ryanair 899 678 910
 Brussels Airlines servizio clienti 02 696 82 364
 Tuifly.com prenotazioni 199 192 692
 Virgin Express call center 848 390 109
 Volare per le chiamate dall'Italia 199 414 500
 per le chiamate dall'estero +39 070 46 03 397

**PRINCIPALI COLLEGAMENTI DI LINEA****Nazionali**

Bergamo Orio al Serio,
 Bologna, Milano Linate, Milano
 Malpensa, Roma, Torino, Trapani,
 Venezia, Verona

Internazionali

Barcellona, Bucarest, Colonia,
 Londra, Lussemburgo, Monaco,
 Parigi, Stoccarda, Mosca,
 Francoforte, Tirana, Zurigo

Dati di traffico

2003

2004

2005

2006
dati provvisori

Aeromobili	Traffico commerciale Aviazione generale	20.271 3.181	22.603 3.021	20.452 2.867	24.192 3.076
Passeggeri	Traffico commerciale	1.438.029	1.722.523	1.624.445	1.951.936
Cargo	Tonnellate	3.723	4.263	3.938	3.257

La società di gestione

La prima società di gestione degli aeroporti pugliesi, oggi Aeroporti di Puglia SpA, nasce nel 1984 allo scopo di gestire gli scali del sistema aeroportuale pugliese (Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie).

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

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

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

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

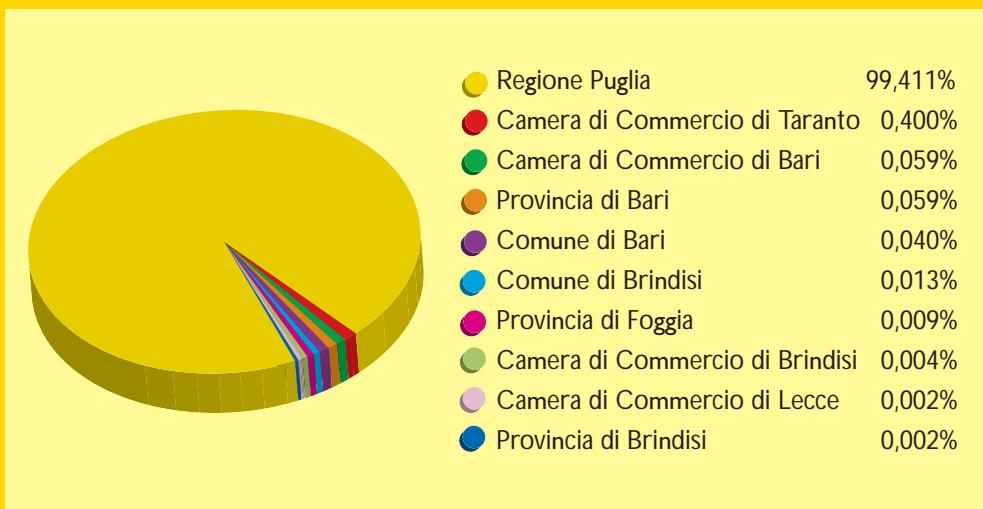
La società di gestione ha nel Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti la normativa di riferimento per poter ottenere il Certificato di Aeroporto. Il Certificato, rilasciato dall'Enac, attesta che l'aeroporto dal punto di vista delle infrastrutture, degli impianti, delle procedure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

L'aeroporto di Bari è stato certificato, in seguito alla conclusione positiva dell'istruttoria del team ispettivo dell'Enac, nel mese di novembre 2004. È stato altresì completato con esito positivo l'iter certificativo per gli aeroporti di Brindisi e Grottaglie.

La Aeroporti di Puglia SpA opera con particolare attenzione per porre in essere interventi adeguati per pervenire al definitivo sviluppo del trasporto aereo nella regione. Uno sviluppo che non è il solo potenziamento di strutture e collegamenti. È anche crescita del patrimonio aziendale, degli uomini e delle donne che di esso fanno parte. È soprattutto il maturare di un atteggiamento di rinnovata cura nei confronti del cliente, garantendo non solo il miglioramento degli standard qualitativi ma anche la sicurezza aeroportuale.

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

COMPOSIZIONE AZIONARIA





Il progetto

Con un investimento complessivo di oltre 56 milioni di euro l'aeroperto di Brindisi sarà sottoposto a quattro ordini di interventi:

- ampliamento ed adeguamento dell'aerostazione passeggeri;
- adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo e degli impianti;
- parcheggio multipiano riconfigurazione della viabilità;
- interventi per la sicurezza.

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

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

PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
AEROSTAZIONE			
Ampliamento e ristrutturazione aerostazione passeggeri ed opere di pertinenza	12,141	In corso	aprile-07
LATO ARIA			
Adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo e impianti alla normativa di riferimento: RESA, STRIP, pista 14/32, prolungamento pista e via di rullaggio 14/32, strada perimetrale, recinzione, smaltimento acque meteoriche, pista 05/23	26,750	In corso	dicembre-07
Demolizione vecchia aerostazione - Rimozione ostacoli alla navigazione aerea	0,250	Eseguito	ottobre-06
Segnaletica luminosa verticale standard ICAO per le aree di manovra	0,830	Eseguito	aprile-04
Completamento ripristino ammaloramento piazzali di sosta aeromobili	0,900	Eseguito	giugno-06
LATO TERRA			
Riconfigurazione viabilità e parcheggi operatori ed enti di stato	1,500	Eseguito	dicembre-06
Parcheggio multipiano	8,000	In corso	dicembre-07
SECURITY			
Sistema di controllo 100% bagagli da stiva	2,600	In corso	aprile-07
Realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva - Sistema Sicurezza	0,400	In corso	aprile-07
Sistemi informativi	1,138	In corso	giugno-07
ALTRÉ OPERE			
Pannelli fotovoltaici	2,000	In corso	dicembre-07

PUGLIA

BRINDISI



STATUS

AEROPORTO MILITARE APERTO AL TRAFFICO CIVILE COMMERCIALE NAZIONALE ED INTERNAZIONALE

Codice ICAO	LIBR
Codice IATA	BDS
Altezza slm	14,1 m
Posizione	3 km da Brindisi
Coordinate geografiche	40°39'38" N, 17°56'53" E
Sedime	316 ha
Agibilità	H24
Piste	RWY 05/23 dim. 1.814 m x 45 m RWY 14/32 dim. 2.532 m x 45 m
Categoria antincendio	8 ^a ICAO
Assistenze luminose	ABN/IBN, SALS
Radioassistenze	ILS, GP, NDB, OM, VDF, VORTAC
Gestione e handling	AEROPORTI DI PUGLIA SpA

LEGENDA

ABN	<i>aerodrome beacon</i>	faro aerodromo
GP	<i>glide path</i>	sentiero di discesa
IBN	<i>identification beacon</i>	faro di identificazione
ILS	<i>instrument landing system</i>	sistema di atterraggio strumentale
NDB	<i>non-directional radio beacon</i>	radiofaro non direzionale
OM	<i>outer marker</i>	marker esterno
RWY	<i>runway</i>	pista di volo
SALS	<i>simple approach lighting system</i>	sentiero di avvicinamento luminoso semplificato
VDF	<i>very high frequency direction - finding station</i>	radiogoniometro
VORTAC	<i>VOR (VHF omnidirectional radio range) and TACAN (UHF tactical navigation aid) combination</i>	combinazione VOR (radiosentiero omnidirezionale in VHF) / TACAN (radioassistenza UHF per la navigazione tattica)

Il nuovo progetto nasce come un'operazione di rivalutazione dell'ambiente, con una forte consapevolezza dell'identità dei luoghi. Sulla scorta delle verifiche dimensionali effettuate il progetto adegua gli spazi relativi ai banchi delle partenze, alla restituzione dei bagagli, ai flussi dei passeggeri e degli operatori aeroportuali, in modo che la domanda di trasporto passeggeri prevista possa essere tecnicamente ed economicamente soddisfatta.

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

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

Atrio partenze

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

Attesa partenze e sale d'imbarco

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

Ritiro bagagli

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

Atrio passeggeri

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

Spazi commerciali

- Gli spazi commerciali sono previsti, nell'ottica delle moderne aerostazioni, come prosecuzione di percorsi coperti attrezzati a Galleria Commerciale. Gli spazi individuati sono così suddivisi:
 - spazi commerciali atrio passeggeri mq 440,22
 - spazi commerciali - area sterile mq 190,10
 - spazi commerciali - area doganale mq 51,87

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

Si è avuta cura nella definizione di un modello architettonico con un articolato sistema di immagini e di funzioni, aperto alla realtà circostante, superando il concetto di contenitore chiuso e definito. La scelta di una superficie vetrata di facciata ad alta tecnologia consente di coniugare la spazialità interna dell'aerostazione con la trasparenza delle funzioni, anche con la utilizzazione di schermi per mitigare le radiazioni solari.

In tal modo, oltre ad una forte caratterizzazione formale dell'edificio, con aspetto riconoscibile solido e durevole, si esalta l'idea del "luogo" non solo di frettoloso passaggio ma anche di incontro e di scambio.

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

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

La storia

Attivo già prima della seconda guerra mondiale con una pista costruita dal Demanio Militare, l'aeroporto di Brindisi decolla nel trasporto aereo commerciale con la compagnia Ala Littoria, che collega la città con Roma.

Dopo un decennio sulla stessa rotta subentra l'Alitalia, che collega anche Catania a Brindisi via Bari. Nello stesso periodo una nuova aerostazione passeggeri rimpiazza la precedente. Brindisi viene utilizzato sempre più come scalo per i voli diretti nel Medio Oriente, a causa della completa inagibilità di Corfù.

Tra il 1960 e il 1970 la seconda pista viene allungata fino ai 2.623 metri attuali.

Dal 1970 al 1974 la Olympic Airways collega lo scalo con Corfù. Nel 1974 con l'introduzione del DC 9/30 l'Ati inaugura il servizio Brindisi-Bari-Genova-Milano Linate.

I servizi del gruppo Alitalia durano fino ai giorni nostri, anche se l'Ati subentra all'Alitalia. Gli unici voli diretti operativi rimangono quelli con Milano e Roma.

Nell'Aprile 1995 si aggiunge un servizio giornaliero dell'Aliadriatica realizzato con aerei B737, ma poco dopo la compagnia divenuta AirOne abbandona lo scalo.

Negli anni Ottanta le strutture vengono sostanzialmente modificate: sorgono dei nuovi edifici tra cui una caserma dei Vigili del Fuoco ed una struttura per il traffico merci.

Lo scalo serve l'intera provincia di Brindisi, quella di Lecce e una parte di quella di Taranto.

Nel quadro di una serie di attività promozionali per migliorare e riqualificare le condizioni di accessibilità al territorio, la Camera di Commercio di Lecce, la Provincia di Lecce e il Comune di Lecce in collaborazione con Aeroporti di Puglia SpA, hanno realizzato il nuovo Airport City Terminal di Lecce.

Si tratta di una struttura ubicata in posizione strategica all'ingresso Nord di Lecce, dove i passeggeri in transito per l'aeroporto di Brindisi possono effettuare le operazioni di accettazione se viaggiano con il solo bagaglio a mano.

La struttura dispone anche di un punto di informazioni turistiche e di un'area parcheggio completa di zona sosta per camper, collegata direttamente all'aeroporto di Brindisi.



SERVIZI DELL'AEROPORTO**SERVIZI PASSEGGERI**

Informazioni
Biglietteria
Bagagli
Parcheggi
Bus
Autonoleggio
Taxi
Totem web point

TELEFONI

Biglietteria 0831 411720
Enac Ufficio Aeroportuale 0831 416511
Enav SpA 0831 410217
Ufficio Lost & Found 0831 4117206
Ufficio Lost & Found Alitalia 0831 412028
Lecce City Terminal 0832 247882
Pronto soccorso 0831 562090
Croce Rossa Italiana 0831 562078
Polaria 0831 416611

PARCHEGGI AUTO

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

COLLEGAMENTI

Autolinea Regionale: Lecce - Brindisi
Soc. Sita
Aeroporto - Centro città
Società Trasporti Pubblici SpA

**NEGOZI**

Sportello Bancomat
Bar Servair Air Chef
Edicola/tabacchi Servair Air Chef
Prodotti tipici pugliesi Enoteca Anelli
Security Plastic Baggage SI.BA snc
Distributori automatici
Bevande fredde/calde e snack S.O.M.E.D

SITO INTERNET

www.aeroportodipuglia.it

UFFICI INFORMAZIONI

Aeroporti di Puglia SpA

COMPAGNIE AEREE

AirOne
Alitalia
British Airways
Hapag Lloyd
Helvetica.com
Lufthansa/Air Dolomiti
Myair.com
Ryanair
Volare

PRINCIPALI COLLEGAMENTI

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

Internazionali
Londra, Zurigo



Dati di traffico

	2003	2004	2005	2006
				dati provvisori

Aeromobili	Traffico commerciale Aviazione generale	7.996 1.434	8.555 1.575	9.182 1.744	8.455 2.241
Passeggeri	Traffico commerciale	713.629	753.706	792.049	817.312
Cargo	Tonnellate	1.902	805	731	448

PUGLIA

FOGGIA



La storia

L'aeroporto di Foggia "Gino Lisa", sede di una scuola di volo per piloti statunitensi già prima della seconda guerra mondiale, diventa un'importante base aerea militare, che ospita i velivoli dell'Aeronautica Militare Italiana, della Luftwaffe tedesca e successivamente dell'USAF,

il cui personale costruisce una pista in grelle metalliche per le fortezze volanti. Solo nel 1971 inizia l'attività civile con l'Ati, che inserisce lo scalo di Foggia nella tratta Taranto-Trieste. Vengono anche introdotti dei collegamenti due volte al giorno con Roma.

Dal 1975 al 1988 l'aeroporto è frequentato unicamente dagli aerei dell'aviazione generale. Parziale eccezione è il servizio elicotteristico dell'Alidaunia per le isole Tremiti. Alla fine degli anni '80 l'Aliblù collega Foggia a Roma con i Jetstream 31 per oltre un anno e mezzo successivamente cedendo il campo alla sola Alidaunia. Quest'ultima sperimenta per meno di un anno una linea di collegamento con Milano-Malpensa e dall'aprile 1993 con Parma, a mezzo di jet Mitsubishi Diamond a 9 posti.

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

Da dicembre 2006 il vettore Itali Airlines opera un collegamento giornaliero con Milano Malpensa.

PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
LATO ARIA			
Adeguamento infrastrutture di volo ed impianti alla normativa di riferimento - prolungamento adeguamento pista 16/34, taxyway, strisce di sicurezza e piazzali di sosta aeromobili	10,000	In corso	dicembre-07
Ammodernamento Sistema AVL	1,053	Eseguito	



Ministero delle Infrastrutture
Ministero dei Trasporti



STATUS

AEROPORTO CIVILE APERTO
AL TRAFFICO COMMERCIALE NAZIONALE

Codice ICAO	LIBF
Codice IATA	FOG
Altezza slm	81 m
Posizione	3 km da Foggia
Coordinate geografiche	41°26'02" N, 15°32'09" E
Sedime	246 ha
Agibilità	07.00-19.00
Pista	RWY 16/34 dim. 1.440 m x 45 m
Categoria antincendio	3 ^a ICAO
Assistenze luminose	PAPI, ABN/IBN, SALS
Radioassistenze	NDB, VOR
Gestione e handling	AEROPORTI DI PUGLIA SpA

LEGENDA

ABN	<i>aerodrome beacon</i>	faro aerodromo
IBN	<i>identification beacon</i>	faro di identificazione
NDB	<i>non-directional radio beacon</i>	radiofaro non direzionale
PAPI	<i>precision approach path indicator</i>	indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento
RWY	<i>runway</i>	pista di volo
SALS	<i>simple approach lighting system</i>	sentiero di avvicinamento luminoso semplificato
VOR	<i>VHF omnidirectional radio range</i>	radiosentiero omnidirezionale in VHF



PUGLIA

FOGGIA

SERVIZI DELL'AEROPORTO

TELEFONI

Informazioni
0881 650539

Aeroporti di Puglia SpA
fax 0881 650522

Biglietteria Aeroporti di Puglia SpA
0881 650539

Ufficio Lost & Found
0881 650525

Enac Direzione Aeroportuale di Bari
080 5361400/411

Enav SpA
0881 650407



COLLEGAMENTI

Taxi viale Pinto - Foggia
0881 713382

Taxi Piazza V. Veneto - Foggia
0881 721600

Bus navetta Monte S. Angelo -
Foggia Aeroporto

SITO INTERNET

www.aeroportidipuglia.it

SERVIZI PASSEGGERI

Informazioni

Biglietteria

Bagagli

Taxi

COMPAGNIE AEREE

Alidaunia
Itali Airlines

PRINCIPALI COLLEGAMENTI

Isole Tremiti, Milano Malpensa

Dati di traffico

2003

2004

2005

2006

dati provvisori

Aeromobili	Traffico commerciale Aviazione generale	1.970 2.106	1.889 1.849	1.767 1.686	1.723 1.817
Passeggeri	Traffico commerciale	7.784	7.858	6.228	6.714

PUGLIA
FOGGIA





Il progetto

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

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

A Taranto Grottaglie Alenia ha realizzato un nuovo centro di eccellenza per lo sviluppo e la produzione di sezioni della fusoliera del Boeing 787 Dreamliner.

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

Sono stati investiti complessivamente 130 milioni di euro per una serie di interventi che sono stati ultimati, peraltro in anticipo rispetto ai tempi, lo scorso dicembre 2006.

È stato realizzato il previsto potenziamento delle infrastrutture di volo per consentire l'atterraggio dei grossi aeromobili B747 LCF che settimanalmente trasferiranno

PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
Potenziamento land side e air side per la realizzazione di una piattaforma logistica	118,000	Eseguito	dicembre-06
LATO ARIA			
Ammodernamento Sistema AVL	1,073	Eseguito	febbraio-05

STATUS

AEROPORTO CIVILE APERTO
AL TRAFFICO COMMERCIALE NAZIONALE
ED INTERNAZIONALE (a richiesta)

Codice ICAO	LIBG
Codice IATA	TAR
Altezza slm	64,92 m
Posizione	3 km da Grottaglie, 11 km da Taranto
Coordinate geografiche	40°31'02" N, 17°23'59" E
Sedime	212 ha
Agibilità	07.00-19.00
Pista	RWY 17/35 dim. 3.200 m x 45 m
Categoria antincendio	9 ^a ICAO
Assistenze luminose	PAPI, ABN/IBN, ALS, SALS
Radioassistenze	ILS, GP, L, VDF, VOR/DME
Gestione e handling	AEROPORTI DI PUGLIA SpA

LEGENDA

ABN	<i>aerodrome beacon</i>	faro aerodromo
ALS	<i>approach lighting system</i>	sentiero di avvicinamento luminoso
DME	<i>distance measuring equipment</i>	apparato misuratore di distanza
GP	<i>glide path</i>	sentiero di discesa
IBN	<i>identification beacon</i>	faro di identificazione
ILS	<i>instrument landing system</i>	sistema di atterraggio strumentale
L	<i>locator</i>	radiofaro locatore
PAPI	<i>precision approach path indicator</i>	indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento
RWY	<i>runway</i>	pista di volo
SALS	<i>simple approach lighting system</i>	sentiero di avvicinamento luminoso semplificato
VDF	<i>very high frequency direction - finding station</i>	radiogoniometro
VOR	<i>VHF omnidirectional radio range</i>	radiosentiero omnidirezionale in VHF

PUGLIA

TARANTO GROTTAGLIE

negli Stati Uniti le sezioni di fusoliera realizzate nello stabilimento jonico. Un vasto programma di interventi, appaltati con un unico dispositivo di gara, ha previsto tutte le opere necessarie per la classificazione dell'aeroperto nella categoria 4E, per consentire l'operatività degli aeromobili cargo B 747 LCF, che trasporteranno i tronchi di fusoliera del B 787 negli USA.

La pista di volo è stata prolungata da 1.710 metri fino a 3.200 metri. Inoltre sono stati realizzati un piazzale di sosta per gli aerei cargo e la via di rullaggio. Sono stati altresì adeguati gli impianti di assistenza al volo e realizzate una strada perimetrale - interna e la deviazione di una strada provinciale che precedentemente insisteva nella zona di prolungamento della pista.



Dati di traffico

	2003	2004	2005	2006
Aeromobili				<small>dati provvisori</small>

Aeromobili	Traffico commerciale Aviazione generale	122 309	66 289	97 382	6 68
Passeggeri	Traffico commerciale	141	156	401	16

La storia

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

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

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

Nel 1969 lo scalo viene chiuso in seguito ai risultati del "Rapporto Lino" sulla sicurezza negli scali italiani.

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

Lo scalo ritorna operativo nel 1989 grazie ai Fokker F 28 dell'Alinord in servizio per Ciampino, Bergamo, Perugia e Milano Linate.

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

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



Calabria





Il progetto

L'aeroperto di Lamezia Terme è strutturalmente organizzato per accogliere fino a 1,5 milioni di passeggeri all'anno. Attualmente il flusso di passeggeri è di 1.350.000 l'anno con picchi giornalieri di 10.000.

L'aerostazione è stata recentemente ristrutturata e i passeggeri che arrivano a Lamezia vengono accolti da un terminal rinnovato, nel quale partenze e arrivi vengono effettuati su un unico livello.

Un ampliamento dell'aerostazione è stato ultimato ed un altro, in

corso di approvazione, prevede un aumento delle sale di imbarco e più in generale una crescita della capacità della zona arrivi e partenze.

Crescerà il numero dei varchi d'accesso rendendo più fluidi ed efficienti i controlli di sicurezza. È previsto anche un aumento dei banchi per il check-in, con un ulteriore miglioramento del comfort dei passeggeri e la riduzione dei tempi di attesa.

Sul lato aria a fine 2005 sono stati completati quattro hangar. Sono in programma altri interventi, alcuni in fase di ultimazione, che renderanno ancora più confortevole e funzionale lo scalo aeroportuale.

Per il 2007 è prevista la riqualifica della pavimentazione della pista di volo e entro il 2009 il suo allungamento dagli attuali 2.340 metri a 3.000 metri, in modo da consentire agli aeromobili "wide body" di operare sullo scalo lametino senza limitazioni di carico, effettuando così voli intercontinentali senza scalo.

È in corso di realizzazione, inoltre, l'ampliamento del piazzale di sosta degli aeromobili che porterà le piazzole dalle attuali 15 a 19 entro il 2007.



PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
AEROSTAZIONE			
Ampliamento aerostazione passeggeri	15,000	In corso di approvazione	dicembre-09
LATO ARIA			
Riqualifica della pista di volo	5,500	In corso	giugno-07
Prolungamento della pista di volo - I Lotto	7,230	In corso di appalto	giugno-08
Riconfigurazione del piazzale sosta aeromobili ed adeguamento impianti	5,000	In corso	luglio-07
Ammodernamento e Implementazione Sistemi Aeroportuali e Opere Civili e impiantistiche	42,862	In corso	
SECURITY			
Impianti smistamento e controllo di sicurezza 100% bagagli da stiva	5,000	Eseguito	luglio-05

CALABRIA

LAMEZIA TERME



STATUS		AEROPORTO CIVILE APERTO AL TRAFFICO COMMERCIALE NAZIONALE ED INTERNAZIONALE
Codice ICAO	LICA	
Codice IATA	SUF	
Altezza slm	12,31 m	
Posizione	2 km da Lamezia Terme, 40 km da Catanzaro, 75 km da Cosenza	
Coordinate geografiche	38°54'30" N, 16°14'30" E	
Sedime	237 ha	
Agibilità	H24	
Pista	RWY 10/28 dim. 2.414 m x 45 m	
Categoria antincendio	7 ^a ICAO	
Assistenze luminose	PAPI, ABN/IBN	
Radioassistenze	ILS, GP, MM, OM, VOR/DME, VORTAC	
Gestione e handling	SACAL SpA	

LEGENDA

ABN	<i>aerodrome beacon</i>	faro aerodromo
DME	<i>distance measuring equipment</i>	apparato misuratore di distanza
GP	<i>glide path</i>	sentiero di discesa
IBN	<i>identification beacon</i>	faro di identificazione
ILS	<i>instrument landing system</i>	sistema di atterraggio strumentale
MM	<i>middle marker</i>	marker intermedio
OM	<i>outer marker</i>	marker esterno
PAPI	<i>precision approach path indicator</i>	indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento
RWY	<i>runway</i>	pista di volo
TACAN	<i>UHF tactical navigation aid</i>	radioassistenza UHF per la navigazione tattica
VOR	<i>VHF omnidirectional radio range</i>	radiosentiero omnidirezionale in VHF
VORTAC	<i>VOR and TACAN combination</i>	combinazione VOR / TACAN

La storia

L'aeroporto di Lamezia sorge in un punto che è una sorta di baricentro della Calabria, con ampi spazi pianeggianti a disposizione, in prossimità dell'autostrada, della rete ferroviaria nazionale e del porto di Gioia Tauro.

L'inaugurazione dello scalo risale a dicembre 1976 con l'attivazione dei primi servizi di linea per Roma Ciampino, Milano, Catania e Palermo operati dalla compagnia Itavia. È invece del 1982 l'apertura della grande e moderna aerostazione definitivamente configurata.

L'attività di Lamezia Terme è incentrata sui servizi di linea per Roma e Milano gestiti da Alitalia ed AirOne e Volare. AirOne, inoltre, ha attivato un collegamento quotidiano con Bologna e Torino. Alpi Eagles collega la Calabria con il nord-est grazie ad un collegamento punto-a-punto Lamezia - Venezia. Meridiana collega con Verona, Eurofly con New York, Helvetic.com ha un collegamento di linea con Zurigo, Ryanair con Londra.

Il traffico sull'aeroporto di Lamezia conosce una costante crescita legata a fattori logistici, che fanno dell'aereo in Calabria un mezzo di trasporto particolarmente vantaggioso rispetto all'autostrada e alla ferrovia. Lo scalo ha inoltre un ampio bacino di riferimento, che va da Gioia Tauro a sud fino a parte della Campania a nord.

L'aeroporto vanta un'attività charteristica estiva molto intensa che incide per il 30% sull'intero comparto dell'aviazione commerciale. Sono diversi i vettori che collegano la Calabria a numerose località europee (in Germania, Svizzera, Francia, Austria e Polonia) e del Nord-America. In Canada una nutrita comunità di origine calabrese alimenta un cospicuo numero di voli operati dalla compagnia Skyservice direttamente dall'aeroporto del capoluogo dell'Ontario nel periodo che va da maggio a ottobre.



SERVIZI DELL'AEROPORTO

SERVIZI PASSEGGERI

Ufficio informazioni
Sala Vip
Bar
Ristorante
Parcheggio
Bancomat
Negozi
Autonoleggio:
Avis, Europcar, Hertz, Italy
by Car, Maggiore, Sicily by
Car, Sixt, Samarent



SITO INTERNET

www.sacal.it

NEGOZI

Profumeria e bigiotteria, artigianato e prodotti tipici calabresi, souvenir e gioielleria, tabacchi e giornali, bar - tavola calda, camiceria e abbigliamento per bambino, rivendita dolciumi e caramelle, telefonia e apparecchiature elettroniche, wine bar, calzature.

COLLEGAMENTI

Autolinea F.lli Romano

0962 21709

da/per aeroporto:

- Catanzaro
- Cosenza
- Crotone

Taxi

0968 51722

Treni

L'aeroporto di Lamezia Terme dista 2 km dalla stazione ferroviaria di S. Eufemia

Autolinea Ferrovie della Calabria

0961 896111

da/per aeroporto:

- Catanzaro
- Cosenza
- Vibo Valentia

Collegamenti stradali

da Catanzaro per aeroporto:

- strada stat. SS280 direzione Lamezia Terme

da Cosenza per aeroporto:

- autostrada A3 direzione Reggio Calabria

TELEFONI

Enac Direzione Aeroportuale
0968 414111 / 51381
Enav SpA 0968 410076
Carabinieri 0968 51520
Dogana 0968 414319
Guardia di finanza 0968 51713
Polizia di frontiera 0968 419296
Polizia municipale 0968 51485
Vigili del fuoco 0968 51777
Pronto soccorso 0968 414350
Assistenza bagagli Alitalia 0968 417625
Business Center 0968 419403
Parcheggio a pagamento 0968 414377
Taxi 0968 51722
Ospedale 0968 2081
Stazione ferroviaria 0968 892021

Autolinee Ferrovie della Calabria
0961 896111
Autolinee F.lli Romano 0962 28538 / 21709
Numeri uffici Sacal
centralino 0968 414333
fax 0968 411032
Segreteria vertice aziendale
0968 414212
fax 0968 414251
Presidenza 0968 414212 - fax 0968 414251
Direzione generale fax 0968 414251
Direzione esercizio fax 0968 414252
Direzione infrastrutture fax 0968 414252
Amministrazione fax 0968 414250
Ufficio operativo fax 0968 414404
Oggetti smarriti 0968 414391

da Crotone per aeroporto:

- strada statale SS106 per Catanzaro,
SS280 direzione Lamezia Terme

da Reggio Calabria per aeroporto:

- autostrada A3 direzione Salerno o
strada statale SS19

da Vibo Valentia per aeroporto:

- strada statale SS19 direzione Lamezia
Terme

Corrieri
Assitur



CALABRIA

LAMEZIA TERME

PRINCIPALI COLLEGAMENTI

Nazionali

Bologna, Milano Linate, Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Torino, Venezia

Internazionali

Amsterdam, Berlino, Londra, Monaco, New York, Parigi, Praga, Stoccarda, Toronto, Varsavia, Vienna, Zurigo

PARCHEGGI AUTO

L'ampia area parcheggio è assicurata contro il furto totale. Sono allo studio nuove forme di abbonamento e/o di utilizzo delle carte prepagate. L'area parcheggio a pagamento è quasi completamente automatizzata. Sono presenti anche due aree parcheggio libero. Posizione: a 30 m. di fronte arrivi e partenze. Posti auto: n° 677 - Posti auto disabili: n° 17 - Orario di apertura: 05.00 - Orario di chiusura: 24.00.

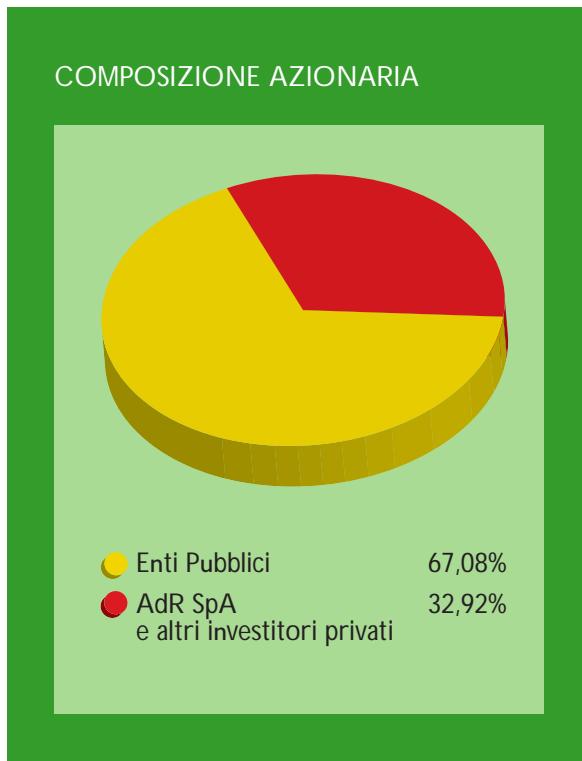
COMPAGNIE AEREE

Air Alps	Central Wings	Myair.com 899 500060
Air Berlin	Eurofly	Ryanair
Air France	Futura	Sas
Air Malta	Hapagfly	Sky Europe
Alpi Eagles 899 500058	Helvetic.com	Sky Service
AirOne 199 207080 uffici 0968 414502 fax 0968 414510 capo scalo 0968 414422 tele check-in 0968 414299	Jet2	Thomsonfly
Alitalia 06 2222 uffici 0968 417611 fax 0968 417622	Jetair	Tnt
	Lufthansa	Transavia
	Luxair	Travel Service
	Martin Air	Tuifly
	Meridiana 199 111333	Volare 199 414500
		Wind Jet

Dati di traffico

2003 2004 2005 2006
dati provvisori

Aeromobili	Traffico commerciale Aviazione generale	12.982 981	14.263 913	12.746 741	14.176 563
Passeggeri	Traffico commerciale	1.110.061	1.265.153	1.155.120	1.342.172
Cargo	Tonnellate	2.170	2.565	2.431	2.010



La società di gestione

Nel 1965 è stato costituito il consorzio Consaer con lo scopo di realizzare il nuovo aeroporto in Calabria.

Nel 1990 a Consaer succede SACAL SpA, Società Aeroportuale Calabrese, che entra in piena attività nell'aprile 1991.

Il pacchetto azionario è detenuto al 67,08% da Enti Pubblici, mentre il rimanente 32,92% è di investitori privati tra i quali AdR SpA.





Il progetto

L'aeroporto di Reggio di Calabria sta vivendo un significativo momento di crescita. Per lo sviluppo dello scalo è stato necessario prevedere due tipologie di intervento che riguardano:

- la safety aeroportuale;
- i livelli di servizio e di comfort dei passeggeri.

Tali interventi sono programmati in diverse fasi temporali di breve, medio e lungo termine nel piano di sviluppo aeroportuale sottoposto all'attenzione dell'Enac per l'approvazione.

Gli interventi previsti sul lato terra riguardano un ampliamento dell'aerostazione con la costruzione di una palazzina per gli uffici di tutti gli operatori aeroportuali. Inoltre verrà realizzata una sopraelevazione degli edifici esistenti, con l'aggiunta di due piani, oltre a quella di due corpi avanzati, sia sul lato land side che su quello air side. Sarà mantenuta al piano terra la zona arrivi e partenze, con tutto quanto è necessario per l'imbarco dei passeggeri, i controlli di sicurezza, la spedizione dei bagagli. Il primo piano sarà destinato a esercizi commerciali, prevedendo uno sviluppo sempre maggiore del settore non-aviation e per fornire ai passeggeri un'offerta di servizi sempre più diversificata. Il secondo piano ospiterà un ristorante, una sala convegni e delle sale d'attesa dedicate alla clientela business. Gli interventi di ristrutturazione prevedono la costruzione di una pensilina per favorire lo spostamento dei passeggeri in arrivo e in partenza, in modo da offrire un comfort sempre maggiore. Miglioreranno anche le condizioni di accesso per i passeggeri all'area dell'aeroporto con la creazione di ulteriori spazi per la sosta delle automobili (parcheggi multipiano e a raso con una capacità fino a 1.700 posti auto) e di una nuova stazione per i pullman.

Una forte attenzione verrà data al settore commerciale (non-aviation) con la realizzazione di nuovi esercizi capaci di ampliare l'offerta dei servizi e suscettibili di grande crescita dal punto di vista imprenditoriale. Per quanto riguarda il lato aria sono numerosi gli interventi previsti per accrescere l'operatività in sicurezza dello scalo.

I lavori di riqualifica e potenziamento della pista di volo 15/33 sono terminati a maggio del 2004. Entro ottobre 2008 avverrà il prolungamento della pista 15/33 e l'ampliamento della zona di sicurezza di fine pista (RESA) per adeguarla all'incremento del traffico passeggeri, innalzando i livelli di operatività in sicurezza.

PROGRAMMA ATTUATIVO

	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
AEROSTAZIONE			
Ristrutturazione ed adeguamento aerostazione passeggeri	8,000	In corso di progettazione definitiva	dicembre-08
Ampliamento aerostazione passeggeri	2,900	In corso di progettazione esecutiva	novembre-07
LATO ARIA			
Riqualifica e potenziamento delle infrastrutture di volo 15/33	5.550	Eseguito	maggio-04
Interventi di adeguamento della zona aeroportuale air side: STRIP, trattamento acque meteoriche, pavimentazione pista 11/29, viabilità perimetrale, recinzione, bonifica da ordigni bellici	3,000	In corso	maggio-07
Prolungamento della pista di volo 33	7,250	In corso di affidamento	ottobre-08
Adeguamento e potenziamento delle infrastrutture in ambito air side: I Lotto	1,200	In corso di redazione del bando di gara	settembre-07
II Lotto	2,789	In corso di approvazione progettazione definitiva	dicembre-07
Edificio polifunzionale sosta mezzi di rampa	0,600	In corso di approvazione del progetto esecutivo	settembre-07
Ammodernamento Sistema ATC	10,361	In corso	
Sistema AVL/Cabina elettrica	1,718	Eseguito	ottobre-05
SECURITY			
Impianti di smistamento e controllo di sicurezza 100% bagagli da stiva	1,949	In corso	aprile-07

CALABRIA

REGGIO CALABRIA

Gli altri interventi di adeguamento e potenziamento della zona air-side attualmente in corso prevedono:

- l'ampliamento del piazzale aeromobili;
- l'ampliamento del piazzale aviazione generale ed allargamento della taxiway di accesso;
- il completamento della strada perimetrale in prossimità del nuovo piazzale di aviazione generale ed in testata 15;
- l'accesso rapido dalla caserma dei Vigili del Fuoco, ai piazzali e alle piste di volo;

STATUS	AEROPORTO CIVILE APERTO AL TRAFFICO COMMERCIALE NAZIONALE ED INTERNAZIONALE
Codice ICAO	LICR
Codice IATA	REG
Altezza slm	29 m
Posizione	4 km da Reggio Calabria
Coordinate geografiche	38°04'19" N, 15°39'13" E
Sedime	144 ha
Agibilità	H24
Piste	RWY 11/29 dim. 1.699 m x 45 m RWY 15/33 dim. 1.996 m x 45 m
Categoria antincendio	7 ^a ICAO
Assistenze luminose	PAPI, ABN/IBN, ALS, SALS
Radioassistenze	LLZ, MM, NDB, OM, T-VOR/DME
Gestione e handling	SOGAS SpA

LEGENDA

ABN	<i>aerodrome beacon</i>	faro aerodromo
ALS	<i>approach lighting system</i>	sentiero di avvicinamento luminoso
DME	<i>distance measuring equipment</i>	apparato misuratore di distanza
IBN	<i>identification beacon</i>	faro di identificazione
LLZ	<i>localizer</i>	localizzatore
MM	<i>middle marker</i>	marker intermedio
NDB	<i>non-directional radio beacon</i>	radiofaro non direzionale
OM	<i>outer marker</i>	marker esterno
PAPI	<i>precision approach path indicator</i>	indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento
RWY	<i>runway</i>	pista di volo
SALS	<i>simple approach lighting system</i>	sentiero di avvicinamento luminoso semplificato
T-VOR	<i>terminal VOR</i> (<i>VHF omnidirectional radio range</i>)	VOR (radiosentiero omnidirezionale in VHF) terminale

- l'allungamento della pista 11/29 in testata 11 di 60 m;
- il completamento del sistema antintrusione e video sorveglianza;
- l'impianto di trattamento delle acque.

Infine dal mese di ottobre del 2006 è operativo il controllo del 100% dei bagagli da stiva, conforme alla normativa nazionale e internazionale in materia di security; a marzo 2007 sarà completato ed operativo l'impianto di smistamento. L'intervento prevede la fornitura degli apparati di sicurezza, la realizzazione di opere edili e degli impianti, l'allestimento dei nastri trasportatori.



La storia

L'aeroporto di Reggio di Calabria nasce come base militare all'inizio degli anni '30. Dopo la seconda guerra mondiale è stato riqualificato e ha iniziato ad ospitare i DC-3 della LAI - Linee Aeree Italiane. Nel corso degli anni le strutture di volo sono state potenziate, nonostante i vincoli posti dall'urbanizzazione incontrollata delle aree circostanti.

Al momento sono due le piste di volo operative: la 11/29 (solo per il decollo) e la 15/33, di recente qualificata e in corso di allungamento. Da marzo 2006 è stata garantita la piena operatività a tutti i vettori aerei, anche ai charter, grazie all'emanazione di un notam che mitiga le procedure di ambientamento degli equipaggi, prima obbligatorie per potere operare sullo scalo. Il bacino di utenza dell'aeroporto dello Stretto è costituito dalle due città di Reggio e Messina e dai relativi territori provinciali, un'area di circa un milione di abitanti.

SERVIZI DELL'AEROPORTO

SERVIZI PASSEGGERI

Ufficio informazioni e biglietteria aerea Sogas
Bar/tavola calda
Ristorante self-service
Box commerciali (prodotti tipici e parafarmaceutici, profumeria, libreria)
Autonoleggi: Auto Europa, Avis, Europcar, Fincom Rent, Hertz, Maggiore, Sixt, Travelcar

COMPAGNIE AEREE

Air Malta 095 313 308
AirOne call center 199 207080
Alitalia call center 06 2222,
dalle 05.30 alle 20.30
Alpi Eagles call center 899 50 00 58
Itali Airlines call center 899 50 00 04
Myair.com call center 899 500060

TELEFONI

Sogas centralino 0965 640517
call center 899 28 28 29
biglietteria 0965 644394
assistenza bagagli 0965 640517
Enac Direzione Aeroportuale
0965 638216 / 220
Enav SpA 0965 688016
Protezione Civile 0965 636407
Polaria 0965 643463
Carabinieri 0965 642359
Dogana 0965 645274
Guardia di Finanza 0965 640122
Vigili del Fuoco 0965 643466
Vigili Urbani 0965 644503
Croce Rossa Italiana 0965 641206

PRINCIPALI COLLEGAMENTI

Nazionali

Bergamo Orio al Serio, Bologna,
Milano Linate, Milano Malpensa, Roma
Fiumicino, Torino, Venezia

Internazionali

Malta

PARCHEGGI AUTO

294 posti auto disponibili

SITO INTERNET

www.aeroprotodellostretto.it

Dati di traffico

2003 2004 2005 2006
dati provvisori

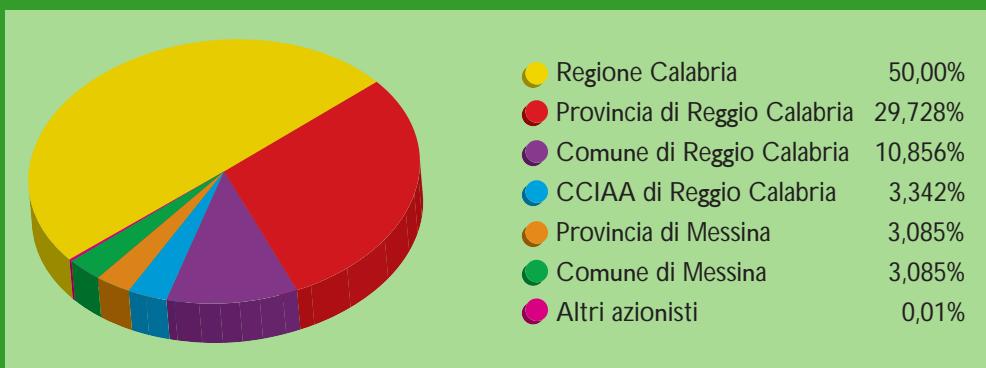
Aeromobili	Traffico commerciale Aviazione generale	5.452 2.189	3.556 1.986	5.153 1.782	9.166 2.334
Passeggeri	Traffico commerciale	441.099	284.244	382.830	578.015
Cargo	Tonnellate	235	186	195	194

La società di gestione

La SOGAS SpA, società di gestione dell'Aeropolo dello Stretto, è nata nel marzo 1981, promossa dalle Camere di Commercio, dalle amministrazioni comunali e provinciali di Reggio e di Messina, e dalla Regione Calabria che ne detiene la maggioranza.



COMPOSIZIONE AZIONARIA





Il progetto

I lavori per la realizzazione dell'aerostazione sono stati effettuati in due lotti: il primo per un importo di 2.100.000 euro consegnato nel maggio 2000 e ultimato nel luglio 2001; il secondo per un importo di 1.200.000 euro, consegnato a giugno 2003 e ultimato ad aprile 2004.

L'aerostazione è progettata per accogliere fino a 250.000 passeggeri l'anno.

L'edificio è costituito da due livelli con una superficie totale utile di 3000 metri quadrati, e inoltre con più di 500 metri quadri di porticati e terrazze lato land side.

Il piano terra è destinato alla zona operativa (2.000 mq) che consiste in una zona centrale per i passeggeri, disposta ad anfiteatro.

Il primo piano è adibito ad uffici, negozi, ristorante.

L'aerostazione "Pitagora" è stata concepita con un tratto estremamente caratterizzato, che tiene conto della storia e delle esigenze ambientali del territorio circostante. Il progetto è stato realizzato con pietra locale di tufo e linee essenziali con richiami all'antichità classica.

PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
AEROSTAZIONE			
Realizzazione aerostazione	4,041	Eseguito	giugno-04
LATO ARIA			
Ampliamento e riqualifica piazzale di sosta aeromobili, raccordi, impianto di illuminazione piazzale aeromobili (torri faro)	3,500	Appaltato	in corso di ultimazione
Impianto di trattamento acque meteoriche superficiali - sistemazioni idrauliche connesse agli interventi di adeguamento e messa a norma delle superfici di sicurezza STRIP e RESA	2,000	Appaltato	in corso di ultimazione
Prolungamento pista di volo	7,890	In corso di progettazione definitiva	dicembre-07
Ammodernamento Sistema AVL	1,077	Eseguito	maggio-05
Costruzione e allestimento nuova TWR/BT	9,4	In corso	
SECURITY			
Impianto smistamento e controllo 100% bagagli da stiva	0,199	Eseguito	giugno-04

Le ampie vetrate creano un'ideale continuità fra il terminal passeggeri e l'air side, mentre la perfetta insonorizzazione garantisce un alto comfort ai passeggeri.

Al di là del pregio e del rispetto dell'impatto ambientale, doveroso in una terra in cui la natura è una ricchezza e un patrimonio di valore inestimabile, si tratta di una infrastruttura cruciale per la Calabria ionica, fortemente penalizzata da una dotazione stradale e ferroviaria ancora inadeguata.

Incoraggiante è il dato relativo al traffico passeggeri che ha registrato un significativo incremento, dai ventottomila del 2002 al picco di oltre centomila raggiunti nel 2006.

Oggi l'aeroporto di Crotone è collegato con Roma Fiumicino con due voli quotidiani.

Attivo un collegamento giornaliero diretto con navetta AirOne su Milano Linate con tariffe onerate.

La storia

L'aeroporto è il più antico della Calabria. Realizzato a fini bellici negli anni '40, subì pesanti bombardamenti da parte della Royal Air Force britannica. Tra il 1963 e il 1979 l'Aeroporto S. Anna ospita dei collegamenti regolari con Roma, Bergamo, Napoli e Corfù assicurati dai voli di linea dell'Itavia. Per tutti gli anni '80 e fino alla metà degli anni '90 l'aeroporto è stato prevalentemente utilizzato dall'aeroclub locale e da qualche volo charter della Alinord. Nel giugno 1996 l'aeroporto è stato riaperto al traffico commerciale con un volo giornaliero per Roma della compagnia AirOne, al quale fu aggiunto un volo bisettimanale per Milano. A partire dal '94 la società di gestione ha messo a punto un piano di sviluppo infrastrutturale che ha previsto in primo luogo l'ampliamento della vecchia aerostazione con la costruzione della sala arrivi. Nel 2003 hanno operato su Crotone dieci vettori, di cui quattro (Alitalia, AirOne, Air Alps,

STATUS

AEROPORTO CIVILE APERTO AL TRAFFICO COMMERCIALE NAZIONALE ED INTERNAZIONALE

Codice ICAO	LIBC
Codice IATA	CRV
Altezza slm	157 m
Posizione	15 km da Crotone
Coordinate geografiche	38°59'48" N, 17°04'45" E
Sedime	184 ha
Agibilità	06.00-22.00 (estendibile su richiesta)
Pista	RWY 17/35 dim. 2.000 x 45 m
Categoria antincendio	6 ^a ICAO
Assistenze luminose	PAPI, ABN/IBN
Radioassistenze	VOR/DME
Gestione e handling	AEROPORTO S. ANNA SpA

LEGENDA

ABN	<i>aerodrome beacon</i>	faro aerodromo
DME	<i>distance measuring equipment</i>	apparato misuratore di distanza
IBN	<i>identification beacon</i>	faro di identificazione
PAPI	<i>precision approach path indicator</i>	indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento
RWY	<i>runway</i>	pista di volo
VOR	<i>VHF omnidirectional radio range</i>	radiosentiero omnidirezionale in VHF

Air Emilia ed altri) con voli di linea e sei con voli charter. Gli interventi che rientrano nell'attuale piano di sviluppo, fra i quali il prolungamento pista di volo e l'ampliamento dei piazzali di sosta aeromobili conferiscono una nuova, decisiva capacità operativa all'aeroporto.

SERVIZI DELL'AEROPORTO

SERVIZI PASSEGGERI

Informazioni
Biglietteria
Presidio Medico
Bagagli
Parcheggio
Bus
Autonoleggio
Taxi
Sala Congressi
Sala Vip
Area Wireless

COMPAGNIE AEREE

AirOne 199 20 70 80
Volare 199 414 500
Eurofly 199 50 99 60
091 5007704



PARCHEGGI AUTO

Parcheggio a pagamento custodito con 100 posti auto
Parcheggi riservati ai portatori di handicap n. 3

NEGOZI

Bar, abbigliamento, abbigliamento sportivo, profumeria, prodotti tipici.

SITO INTERNET

www.aeroporto.kr.it

COLLEGAMENTI

Taxi (in concomitanza con i voli) - Bus da/per Crotone



PRINCIPALI COLLEGAMENTI

Nazionali via Fiumicino
Genova, Milano Linate, Roma, Torino, Trieste, Venezia, Verona

Internazionali via Fiumicino
Atene, Barcellona, Bucarest, Colonia, Copenaghen, Lisbona, Londra, Lussemburgo, Monaco, Parigi, Stoccarda, Timisoara, Tirana

CALABRIA

CROTONE



TELEFONI

Biglietteria e Informazioni 0962 7995 201
Enac Ufficio Aeroportuale
tel. e fax 0962 7911 50
Enav SpA Aro/Afis 0962 7978009
fax 0962 791810
Carabinieri 0962 793289
Dogana 0962 21827
Guardia di finanza 0962 21462
Polizia di frontiera 0962 6636111

Vigili del fuoco 0962 791551
Pronto soccorso 0962 7995201
Servizio centro affari 0962 7995201
Parcheggio a pagamento 0962 7995201
Ospedale 0962 924111
Stazione ferroviaria 1478 88088
Autolinee F.lli Romano
0962 28538-21709
Numeri uffici S. Anna SpA
centralino 0962 7995201
fax 0962 7995212
segreteria aziendale 0962 7995211
fax 0962 7995212
fax ufficio operativo
0962 794368
Presidenza 0962 794388
fax 0962 799501
Direzione generale
fax 0962 7995204
Direzione esercizio
fax 0962 7995221
Direzione commerciale
fax 0962 7995209
Amministrazione
fax 0962 7995222
Ufficio Operativo 0962 7995226
Oggetti smarriti 0962 7995201

Dati di traffico

2003 2004 2005 2006
dati provvisori

Aeromobili	Traffico commerciale Aviazione generale	1.358 978	1.676 136	1.488 978	1.883 148
Passeggeri	Traffico commerciale	88.306	100.752	82.418	104.154

La società di gestione

Il gestore aeroportuale è la Società Aeroporto di S. Anna SpA. È una società con capitale a maggioranza privata e, quale gestore aeroportuale, progetta, realizza e gestisce le strutture e le infrastrutture aeroportuali curandone anche la manutenzione.

Come *handler* la Società Aeroporto S. Anna SpA assiste i vettori, erogando assistenza per i passeggeri, i bagagli e gli aeromobili.



COMPOSIZIONE AZIONARIA





Sicilia





Il progetto

Con quasi cinque milioni e mezzo di passeggeri l'aeroporto di Catania Fontanarossa è la più grande porta di accesso alla Sicilia, vantando un bacino di utenza che coincide con il territorio di sette delle nove provincie regionali.

Numerosi gli interventi infrastrutturali sia sull'*air side* che sul *land side* conclusi alla fine del 2006, tutti finalizzati, data la tendenza di crescita costante negli ultimi anni, a migliorare la capacità dell'aeroporto.

L'opera più significativa è indubbiamente l'aerostazione passeggeri che ritorna ad essere l'elemento principale dell'aeroporto, caratterizzata dall'eleganza delle sue strutture e dalla sua trasparenza sia verso gli aerei che verso il paesaggio urbano. Il nuovo edificio, compatto al suo interno, presenta percorsi ridotti, permettendo ai passeggeri di muoversi seguendo itinerari semplici e lineari.

L'opera, il cui costo è stato di circa 85 milioni di euro, è in grado di garantire, con un alto livello di comfort, una capacità di oltre 6,5 milioni di passeggeri/anno con una previsione di saturazione intorno all'anno 2012, dando così modo di programmare per tempo l'ulteriore raddoppio.

La nuova struttura è organizzata su due livelli operativi, di cui uno con le funzioni di gestione dei passeggeri in arrivo e l'altro di quelli in partenza.

Soluzione all'avanguardia dal punto di vista tecnico ed estetico-formale, la nuova aerostazione prevede un radicale aumento della superficie totale, cresciuta più del doppio, arrivando a 40.000 mq. Operato un significativo adeguamento ad una domanda in forte aumento anche per i banchi check-in (da 32 a 52, di cui 2 esclusivamente dedicati ai passeggeri con bagaglio fuori misura), i varchi di controllo passeggeri (da 8 a 12), le sale d'imbarco (da 12 a 20, di cui 12 servite dai *loading bridges*) e due sale Vip. I passeggeri in arrivo possono ritirare il bagaglio più rapidamente in quanto sono presenti 7 nastri di restituzione in grado di trattare punte di traffico

PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
AEROSTAZIONE			
Nuova aerostazione passeggeri	84,290	Eseguito	settembre-06
LATO ARIA			
Realizzazione via di rullaggio e bretelle-testata 08	7,230	Eseguito	giugno-06
Ampliamento piazzali aeromobili	7,750	Eseguito	marzo-07
Realizzazione via di rullaggio e bretelle-testata 26	9,900	In corso	giugno-08
Amodernamento Sistema ATC	12,506	Eseguito	febbraio-05
Amodernamento Sistema AVL	1,344	Eseguito	gennaio-05
SECURITY			
Sistema controllo bagagli 100% da stiva aeromobili in partenza	8,422	Eseguito	febbraio-06
Nuovo sistema controllo antintrusione perimetrale	2,577	Eseguito	febbraio-07
ALTRÉ OPERE			
Studi di fattibilità: nuova pista di volo II modulo aerostazione	0,516	Eseguito	settembre-04

molto intense. La nuova struttura presenta un alto livello di comfort anche per gli Enti e gli addetti che operano in aeroporto, che hanno a disposizione adeguati ambienti di lavoro, dotati di impianti di alta tecnologia e con i massimi livelli di sicurezza. Oltre alla nuova aerostazione altri importanti lavori si sono conclusi nell'anno appena trascorso, quali l'ampliamento dei piazzali sosta aeromobili che consentono la sosta di 26 macchine, e la prima fase di quella che sarà la via di rullaggio parallela alla pista di volo. È stato infatti per ora reso operativo il tratto che collega i piazzali alla testata 08 e sono stati consegnati i lavori del restante tratto di completamento verso la testata 26.

Infine Catania punta nettamente anche sul settore non-aviation. Gli spazi commerciali e per la ristorazione sono quadruplicati: da 950 a 3.680 mq. Una lungimirante scel-

STATUS		AEROPORTO CIVILE APERTO AL TRAFFICO COMMERCIALE NAZIONALE ED INTERNAZIONALE
Codice ICAO	LICC	
Codice IATA	CTA	
Altezza slm	12 m	
Posizione	4,5 Km da Catania	
Coordinate geografiche	37°28'00" N, 15°03'53" E	
Sedime	300 ha	
Agibilità	H24	
Pista	RWY 08/26 dim. 2.435 m x 45 m	
Categoria antincendio	8 ^a ICAO	
Assistenze luminose	PAPI, ABN/IBN	
Radio assistenza	ILS, GP, NDB, VDF, VOR/DME	
Gestione	SAC SpA	
Handling	SAC SpA, ATA Handling SpA	

LEGENDA

ABN	<i>aerodrome beacon</i>	faro aerodromo
DME	<i>distance measuring equipment</i>	apparato misuratore di distanza
GP	<i>glide path</i>	sentiero di discesa
IBN	<i>identification beacon</i>	faro di identificazione
ILS	<i>instrument landing system</i>	sistema di atterraggio strumentale
NDB	<i>non-directional radio beacon</i>	radiofaro non direzionale
PAPI	<i>precision approach path indicator</i>	indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento
RWY	<i>runway</i>	pista di volo
VDF	<i>very high frequency direction - finding station</i>	radiogoniometro
VOR	<i>VHF omnidirectional radio range</i>	radiosentiero omnidirezionale in VHF

ta imprenditoriale, che parte dal presupposto che gli spazi commerciali costituiscono una delle fonti più importanti dei ricavi per le società aeroportuali, oggi limitati dall'esiguità delle aree disponibili.

È infine opportuno non dimenticare che, a fronte di tutti gli interventi realizzati e da realizzare, la società SAC SpA ha ottenuto il 31 maggio 2004 la Certificazione di conformità ai requisiti di cui al *Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti* a dimostrazione del riconosciuto impegno della società ad adeguare le proprie strutture per garantire le condizioni di corretta gestione della sicurezza delle operazioni dell'aeroporto.

La storia

Nell'intervallo fra le due guerre mondiali, quando avvenne la prima radicale trasformazione della situazione aeroportuale, a seguito dell'intensificazione del trasporto aereo commerciale, anche Catania Fontanarossa ebbe la sua prima vera aerostazione civile, inaugurata da Benito Mussolini nel maggio 1924.

Dopo la Seconda guerra mondiale si decise di costruire una nuova aerostazione all'altezza delle mutate esigenze della città. Inaugurata nel 1950 dall'allora ministro Mario Scelba ebbe una partenza in sordina. Quasi inesistente il traffico passeggeri: nel 1956 a sei anni dall'apertura si era registrato un flusso di viaggiatori che non toccava le 50 mila unità e un movimento di 3.122 velivoli.

Il primo balzo in avanti di una certa consistenza si ebbe dieci anni dopo, con poco più di 260mila passeggeri. Già in quel periodo, nonostante il traffico limitato, la struttura aeroportuale appariva inadeguata e la pista fin troppo corta per aerei sempre più grandi e veloci.

Ma è solo negli anni Settanta, quando il traffico supera il mezzo milione annuo di passeggeri, che l'esigenza di una nuova struttura aeroportuale diventa forte. Si arriva così al progetto Morandi e alla realizzazione della nuova aerostazione grazie a un finanziamento di quasi 11 miliardi di lire. La pista si allunga sino ad arrivare a 2.438 m.. L'aerostazione è progettata per ospitare 800mila passeggeri e viene inaugurata il 5 agosto 1981.

La nuova struttura è affiancata da una nuova torre di controllo, è provvista di uno scalo merci e di una caserma dei vigili del fuoco, un allestimento in linea con le esigenze del tempo. Purtroppo ad appena un anno dall'inaugurazione l'aerostazione risulta non adeguata a sostenere un traffico sempre più crescente.

Nell'arco dei vent'anni successivi l'aeroporto raggiungerà il tetto dei quattro milioni di viaggiatori, portando Catania al terzo posto nella classifica degli aeroporti italiani. Catania Fontanarossa è senza dubbio uno dei più importanti aeroporti d'Italia. La sua posizione geografica, le condizioni climatiche del luogo, i collegamenti stradali e marittimi, assicurano l'elevato livello di afflusso di passeggeri distribuiti nell'arco dell'anno.

SERVIZI DELL'AEROPORTO

SERVIZI PASSEGGERI

Ufficio informazioni e biglietteria aerea Sac
Bar/tavola calda
Ristorante self-service
Ufficio Postale
Banca
Ufficio cambio
Negozi: giornali, tabacchi, articoli vari
Nursery
Duty Paid
Ufficio Società Gruppo La Celere (servizi elicotteristici a domanda)
Ufficio informazioni turistiche
Ufficio informazioni voli (SAC Service)
Autonoleggi: Avis, Easy Car, Eurodolar, Europcar, Europ Rent a Car, Hertz, Holiday Car Rental, Maggiore, Sart, Sicily by Car, Tirreno.

PARCHEGGI AUTO

Lunga permanenza, tel. 095 349770
1.022 posti auto con 20 stalli dedicati ai portatori di handicap. Cassa presidiata aperta h.24. Pagamenti con cheque, contanti, carta di credito e bancomat.
Sosta breve: presso i terminal T4 e T5.

SITO INTERNET

www.aeroporto.catania.it

NEGOZI

Centro commerciale, tabacchi e giornali, duty paid.

COLLEGAMENTI

Radiotaxi 095 330966, servizio notturno 095 386794
Bus: Amt Alibus, Numero Verde 800 018696, Aeroporto-Centro-Stazione ferroviaria, ogni 20 minuti, dalle ore 5.00 alle 24.00
Ast 095 7461096, www.aziendasicilianatrasporti.it, collega Catania con i Comuni delle province di Catania e Siracusa
Etna Trasporti 095 532716, www.etnatrasporti.it, collega Catania con numerosi Comuni siciliani
Giuntabus 090 673782 / 090 675749, fax 090 679677, www.giuntabus.it, collega Catania con Milazzo (da aprile a settembre)
Interbus 095 532716 / 0935, 565111, www.interbus.it, collega molti capoluoghi della Sicilia fra di loro
Molica 0941 301461, collega l'Aeroporto con Comuni limitrofi
Sais Trasporti 095 536168, www.saistrasporti.it, collega l'Aeroporto con Agrigento, Caltanissetta, Canicattì
Sais Autolinee 0935 524111, fax 0935 500520, collega l'Aeroporto con Enna, Messina, Palermo
Eliporti: Elio Elicotteri Srl 095 281404, fax 095 348515
Mediterranean Aviation Services 095 281404, fax 095 348515



TELEFONI

Sac centralino 095 7239111
 Sac numero Verde 800 605656
 Enac Direzione Aeroportuale
 095 340710 / 340937
 Enav SpA 095 7236040
 Carabinieri 095 346138
 Corpo Forestale 095 7239533
 Dogana 095 7239336
 Guardia di Finanza 095 349349
 Polizia 095 7367111
 Polizia di Frontiera 095 7230411 / 412
 Vigili del Fuoco 095 348525 / 7231472
 Vigili Urbani 095 7424274
 Sanità aerea 095 532123
 Primo soccorso sanitario e servizio medico
 095 346075, dalle 8.00 alle 20.00
 095 281501, dalle 20.00 alle 8.00
 Ufficio oggetti smarriti 095 340710

PRINCIPALI COLLEGAMENTI

Nazionali

Bergamo Orio al Serio, Bologna, Forlì,
 Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli,
 Roma Fiumicino, Torino, Venezia, Verona

Internazionali

Amsterdam, Brussels, Colonia, Copenhagen,
 Londra, Malta, Monaco, Parigi, Stoccarda

COMPAGNIE AEREE

Aero Flight 095 311491
 Air Berlin call center 848 390054
 Air France call center 848 884466
 Air Malta 095 530000 / 313308
 AirOne call center 199 207080
 Alitalia call center 06 2222,
 dalle 05.30 alle 20.30
 Alpi Eagles 041 5997777 / 5997788
 Austrian Airlines 02 89634296
 British Airways call center 199 712266
 Condor +49 180 5 767757
 Corsair 06 48771354 / 62
 Csa 06 6576111
 Delta call center 800477999
 Eurofly call center 199 509960
 Hapag Lloyd Express
 Hapag Lloyd
 Helvetic 02 69682684
 Kd Avia
 Klm 02 218981
 Ltu 02 43458382
 Lufthansa 06 65684004
 Luxair 06 65952064
 Meridiana call center 199 111333,
 dalle 05.30 alle 22.30
 Myair.com call center 899 500060
 Transavia Airlines 095 7239320
 Virgin Express call center 848390109
 Volare call center 199 414 500
 Wind Jet call center 899 809060

Dati di traffico

2003 **2004** **2005** **2006**
dati provvisori

Aeromobili	Traffico commerciale Aviazione generale	52.813 1.653	51.227 1.726	53.397 1.559	51.525 1.531
Passeggeri	Traffico commerciale	4.778.102	5.075.433	5.169.927	5.370.411
Cargo	Tonnellate	11.518	9.497	9.553	8.549

La società di gestione

La SAC SpA (Società Aeroporto di Catania) è una società per azioni con sede a Catania presso l'Aeroporto Fontanarossa.

Le principali attività svolte dalla Sac sono:

- progettazione, realizzazione e manutenzione delle infrastrutture di volo (piste, rac-cordi, piazzali, ecc.);
- progettazione, realizzazione e manutenzione dell'aerostazione e delle altre infra-structture utilizzate dai passeggeri e dagli operatori del settore;
- erogazione dei servizi di handling (assistenza a terra degli aeromobili, dei passegge-ri e delle merci); organizzazione e gestione di tutte le attività svolte in area aero-portuale mediante conduzione diretta o contratti di sub-concessione.

L'attività aziendale di Sac consiste principalmente nella gestione dei servizi dello scalo aereo di Catania Fontanarossa, compresa l'attività di assistenza aeroportuale, e nell'assicurare funzionalità ed efficienza alle strutture primarie, secondarie e tecniche dell'aeroporto, nonché agli apparati ed impianti a corredo dei manufatti.

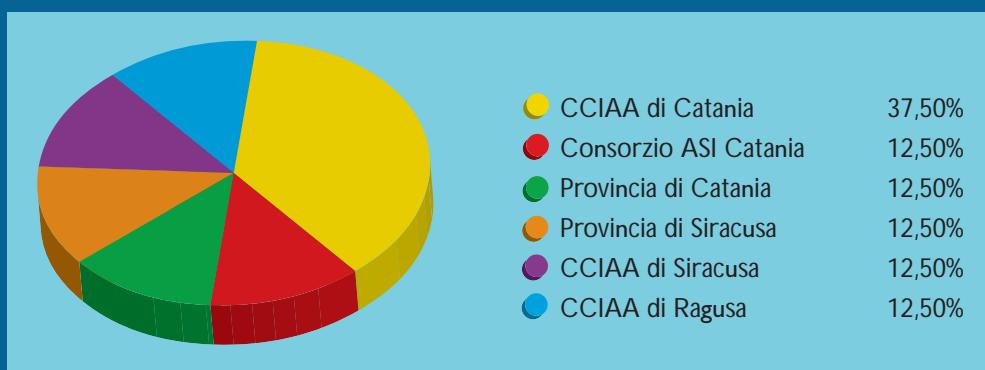
Presso l'aeroporto hanno sede la Direzione, gli Uffici amministrativi e contabili, il centro operativo, lo scalo merci, i servizi tecnici di manutenzione, le officine, la biglietteria ed il servizio sicurezza lavoro.



La Società Sac garantisce l'assistenza agli aeromobili, in relazione alle caratteristiche del singolo aeromobile ed in funzione dello schedulato comunicato dalla compagnia aerea; l'assistenza in arrivo; il servizio merci sia come agenzia sia integrativo dell'assi-stenza passeggeri; l'assistenza al parco mezzi di rampa mediante interventi di manutenzione, modifica e riparazione effe-tuati dal personale di officina; la gestione dei dati e delle informazioni e relativi archivi.



COMPOSIZIONE AZIONARIA



Il progetto

L'aerporto di Palermo continua ad affermare le proprie potenzialità per rappresentare un importante polo aeroportuale dell'area del Mediterraneo. Nonostante i recenti eventi nel panorama internazionale e le loro ripercussioni sul settore aeronautico ed aeroportuale, lo scalo "Falcone e Borsellino" di Punta Raisi conosce una crescita significativa del numero dei passeggeri. Un successo che è il frutto della collaborazione di tutti gli azionisti, con particolare riguardo alla Provincia Regionale di Palermo, al Comune di Palermo, alla Camera di Commercio ed al Comune di Cinisi.

Il loro sostegno ha, infatti, permesso l'accelerazione dei progetti, alcuni dei quali già in fase di avanzata realizzazione. Si tratta di opere di rilevante impatto sull'operatività dello scalo e dei servizi aeroportuali, i quali permetteranno all'aeropporto di Palermo, nel corso degli anni a venire, di attestarsi su livelli infrastrutturali di eccellenza. Il programma di investimenti previsto dall'accordo di programma quadro riguarda interventi per oltre 78 milioni di euro.

In primo luogo l'ampliamento dell'aerostazione: sono stati realizzati gli interventi di ristrutturazione di parte del terminal con ampliamento dell'area imbarchi, la realizzazione delle pre passerelle per l'innesto dei pontili telescopici e la realizzazione delle aree per l'ampliamento del numero dei nastri per la restituzione bagagli per un importo pari a 16 milioni di euro.

Ulteriori progetti andranno ad interessare la realizzazione della palazzina degli uffici, la ridefinizione della viabilità di accesso all'aerostazione (entro aprile 2007, costo 6,5 milioni di euro) e il nuovo cargo-center.

È previsto entro il 2008 anche l'ampliamento del piazzale aeromobili (26 milioni di euro). L'impegno profuso dall'Enac e dall'attuale società di gestione Gesap nello sviluppo dello scalo è certamente coerente e funzionale alle prospettive di rilancio del territorio sia in chiave turistica che imprenditoriale.

Il quadro internazionale impone ad ogni struttura aeroportuale l'adozione di sensibili misure di sicurezza. Nell'aeropporto di Palermo la Gesap ha adeguato i livelli di security recependo prontamente gli indirizzi dell'Enac e del Comitato Interministeriale



SICILIA

PALERMO



PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
LATO ARIA			
Adeguamento infrastrutture air side Il lotto. Bonifica, risagomatura e adeguamento delle fasce di sicurezza	7,221	In corso	aprile-07
Adeguamento infrastrutture air side I lotto	-	In programmazione 2007-2013	-
Adeguamento infrastrutture air side II lotto. Ampliamento piazzale aeromobili	25,923	In progettazione esecutiva	settembre-08
Realizzazione di un sistema integrato per la rilevazione del Wind Shear	8,474	In corso	
Amodernamento Sistema AVL	4,541	Eseguito	ottobre-05
Adeguamento sistema SAAW	0,336	Eseguito	giugno-05
LATO TERRA			
Nuova viabilità di accesso e distribuzione aeroportuale: adeguamento dei tracciati della viabilità	6,549	In corso	aprile-07
Nuovi pontili, adeguamento aerostazione passeggeri	15,990	Eseguito	marzo-05
SECURITY			
Impianto smistamento bagagli e controllo di sicurezza 100%	8,568	Eseguito	ottobre-04
ALTRÉ OPERE			
Indagini Geologiche	1,583	Eseguito	giugno-04
Reti idriche e fognarie, impianti trattamento e smaltimento acque nere e reflue, adeguamento centrali tecnologiche	5,156	In progettazione esecutiva	novembre-08
Realizzazione edificio servizi	7,222	In progettazione esecutiva	luglio-08

sulla Sicurezza, in piena collaborazione con le Forze dell'Ordine e con tutti i soggetti istituzionali coinvolti dalla problematica. A tal proposito, vanno citati sia il potenziamento dei controlli passeggeri e dei bagagli a mano ai varchi di controllo radiogeno, sia l'acquisizione delle nuove apparecchiature EDS (Sistema Rilevatore Esplosivi) di controllo per la sicurezza dei bagagli e delle merci da stiva. L'impianto di controllo di sicurezza sui bagagli da stiva è stato completato ad ottobre 2004, per un costo di 8,6 milioni di euro.



SICILIA

PALERMO

Enac, Enav SpA e Gesap SpA hanno concluso l'8 giugno 2004 un accordo per lo studio e il controllo del *wind shear*, il fenomeno di variazione improvvisa delle correnti ascensionali e discendenti. L'obiettivo è quello di realizzare un sistema integrato di più tecnologie per fare da guida agli altri aeroporti italiani. Punta Raisi, con l'aeropporto situato fra mare e montagna, costituisce il caso italiano più complesso, particolarmente adatto alla ricerca.

STATUS	AEROPORTO CIVILE APERTO AL TRAFFICO COMMERCIALE NAZIONALE ED INTERNAZIONALE
Codice ICAO	LICJ
Codice IATA	PMO
Altezza slm	19,81 m
Posizione	35 km da Palermo
Coordinate geografiche	38°10'55" N, 13°05'58" E
Sedime	450 ha
Agibilità	H24
Piste	RWY 07/25 dim. 3.326 m x 60 m RWY 02/20 dim. 2.074 m x 45 m
Categoria antincendio	8 ^a ICAO
Assistenze luminose	PAPI, ABN/IBN, CALVERT, SALS
Radioassistenze	ILS, GP, L, MM, T-VOR/DME, VDF
Gestione	GESAP SpA
Handling	ALITALIA Airport SpA, GH Palermo SpA, Consorzio PAE MAS, AER SICILIA General Aviation Srl

LEGENDA

ABN	<i>aerodrome beacon</i>	faro aerodromo
CALVERT	<i>lighting device for precision approach</i>	sistema luminoso di avvicinamento
DME	<i>distance measuring equipment</i>	apparato misuratore di distanza
GP	<i>glide path</i>	sentiero di discesa
IBN	<i>identification beacon</i>	faro di identificazione
ILS	<i>instrument landing system</i>	sistema di atterraggio strumentale
L	<i>locator</i>	radiofaro locatore
MM	<i>middle marker</i>	marker intermedio
PAPI	<i>precision approach path indicator</i>	indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento
RWY	<i>runway</i>	pista di volo
SALS	<i>simple approach lighting system</i>	sentiero di avvicinamento luminoso semplificato
T-VOR	<i>terminal VOR</i> (<i>VHF omnidirectional radio range</i>)	VOR (radiosentiero omnidirezionale in VHF) terminale
VDF	<i>very high frequency direction - finding station</i>	radiogoniometro

La storia

L'aeroporto di Palermo è stato costruito all'inizio degli anni Cinquanta. La sua storia recente è legata alle realizzazioni della nuova aerostazione, inaugurata nel 1995. Fino a quella data l'area terminale dello scalo era basata su una serie di costruzioni, risultato di integrazioni successive.

Alla prima struttura, nata più di venti anni addietro, erano stati progressivamente aggiunti altri corpi di fabbrica. Successivamente era stata realizzata una struttura separata dalla prima e destinata in origine ai voli internazionali e, in un secondo momento, agli arrivi.

Oggi l'aeroporto di Palermo ha raggiunto un'offerta di servizi che soddisfa pienamente gli standard internazionali.

Nel 1998, in occasione dei lavori di manutenzione straordinaria della pista principale, si è proceduto alla riqualificazione della parallela via di rullaggio, provvisoriamente classificata come pista sussidiaria. Alla fine del 2001 è stato attivato il collegamento ferroviario tra l'aeroporto, che dispone di una propria stazione ferroviaria sotterranea, ed il centro di Palermo.



SERVIZI DELL'AEROPORTO

SERVIZI PASSEGGERI

Info point
Bar
Ristorante self-service
Ufficio Postale
Banche
Ufficio cambio valute
Area Commerciale
Cappella Interconfessionale
Nursery
Sale Vip
Sala Amica
Presidio sanitario
Ufficio Carta dei Diritti del Passeggero
Informazioni Turistiche
Servizio navetta gratuito
Parcheggi auto
Bus
Taxi
Autonoleggi: Avis, Dollar Thrifty/ Italy by Car, Easy Car, Europ Car, Hertz, Holiday Car Rental, Locauto, Maggiore Car Rental, Sicily by Car, Sixt Rent a Car, Targarent

NEGOZI

Giornali, libri, tabacchi, oggettistica regalo, abbigliamento, oreficeria, ottica, pasticceria, profumeria, telefonia, prodotti tipici

SITO INTERNET

www.aeroporto.palermo.it

PARCHEGGI AUTO

Numero totale: 2.446

TELEFONI

Gesap Centralino 091 7020111
Gesap Numero Verde 800 541880
Assistenza Bagagli:
Alitalia Airport 091 7028390 / 7020289
Gh Palermo 091 5007500 / 7020660
Pae-Mas 091 7020208-209 / 7044012
Enac Direzione Aeroportuale 091 7020619 / 447
Enav SpA 091 7043004
Parcheggi Gesap 091 7020217
Parcheggio Custodito/Car Valet 091 7044019
Ufficio Oggetti Smarriti 091 7020700
Ufficio Reclami 091 7020127
Ufficio Merci 091 7020504
Sanità Aerea 091 7020266
Carabinieri 091 6525028
Dogana 091 7020216
Guardia di Finanza 091 7020126
Polizia di Frontiera 091 6525211
Vigili del Fuoco 091 6520092
Pronto Soccorso 091 7020791

COLLEGAMENTI

Radiotaxi da/per centro città, 091 7020222 / 225455 / 512737
Autobus: Prestia e Comandè da/per Palermo
Gallo da/per Sciacca e Ribera
Sal da/per Agrigento e Porto Empedocle
Segesta da/per Trapani
Metropolitana Trinacria Express da/per la città

COMPAGNIE AEREE

Air Malta 091 6118452
 Air Nostrum call center 199 101191
 AirOne call center 199 207080,
 091 7020368
 Alitalia call center 06 2222,
 091 7020313
 Alpi Eagles call center 899 500058
 Centralwings +48 225580045
 Easy Jet call center 848 887766
 Eurofly call center 199 509960
 Hapag-Lloyd Express
 call center 199 192692
 Helvetic Airways 02 69682684
 Meridiana call center 892 928,
 091 7020254
 Myair.com call center 899 500060
 Ryanair call center 899 678910
 Tunis Air 091 6111845/46
 Virgin Express call center
 848 390109
 Volare call center 199 414500
 Wind Jet call center 899 809060



PRINCIPALI COLLEGAMENTI

Nazionali

Ancona, Bergamo Orio al Serio, Bologna,
 Cagliari, Firenze, Forlì, Genova,
 Lampedusa, Milano Linate, Milano
 Malpensa, Napoli, Olbia, Pantelleria, Roma
 Fiumicino, Torino, Venezia, Verona

Internazionali

Barcellona, Berlino, Bruxelles, Colonia,
 Djerba, Hannover, Londra, Madrid, Malta,
 Monaco, Monastir, New York, Parigi,
 Stoccarda, Stoccolma, Tunisi, Varsavia, Zurigo

Dati di traffico

2003 **2004** **2005** **2006**
dati provvisori

Aeromobili	Traffico commerciale Aviazione generale	41.745 1.214	42.049 650	42.751 2.084	44.774 2.561
Passeggeri	Traffico commerciale	3.632.285	3.758.285	3.809.637	4.246.555
Cargo	Tonnellate	5.370	4.984	5.217	5.211

La società di gestione

GESAP SpA è la società di gestione dell'aeroporto "Falcone e Borsellino" di Palermo, con un capitale sociale di 12.911.000 euro interamente versato e ripartito tra la Provincia Regionale di Palermo, il Comune di Palermo, la Camera di Commercio di Palermo, il Comune di Cinisi ed altri soci minori.

Costituita nel 1984, fino al 1994 ha operato esclusivamente quale *handler*, unico prestatore dei servizi di assistenza a terra per lo scalo di Palermo, la cui gestione era allora affidata direttamente allo Stato ed esercitata dalla Direzione della Circoscrizione Aeroportuale.

Nel 1994 la società ha assunto la gestione parziale dello scalo, divenendo concessionaria degli spazi *land side* (aerostazioni e relative pertinenze).

Nell'aprile 1999, Gesap ha ottenuto l'immissione anticipata nella gestione dell'intero complesso aeroporuale, in forza dell'art. 17 della L. 135/97.

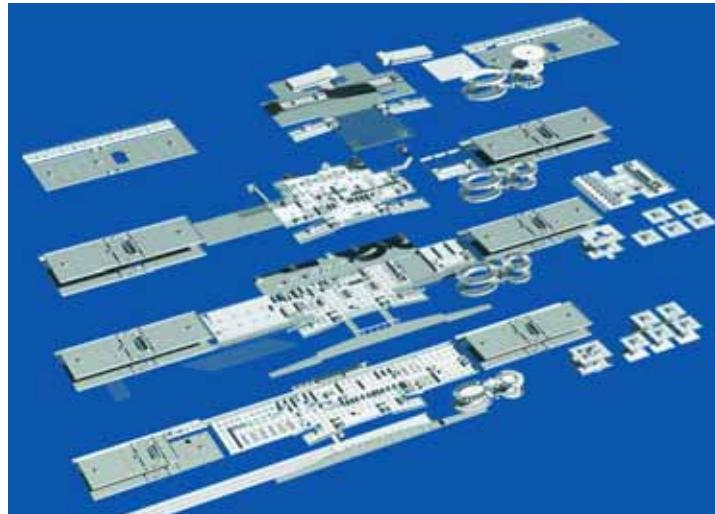
Da allora, Gesap progetta, realizza e gestisce aree, infrastrutture ed impianti dello scalo, dei quali cura ogni necessaria manutenzione ed implementazione, fornendo, altresì, i servizi centralizzati quali, ad esempio, il coordinamento di scalo, i sistemi informativi e di informazione al pubblico, la vigilanza e la sicurezza aeroportuale e la fornitura di servizi commerciali attraverso concessioni a terzi.



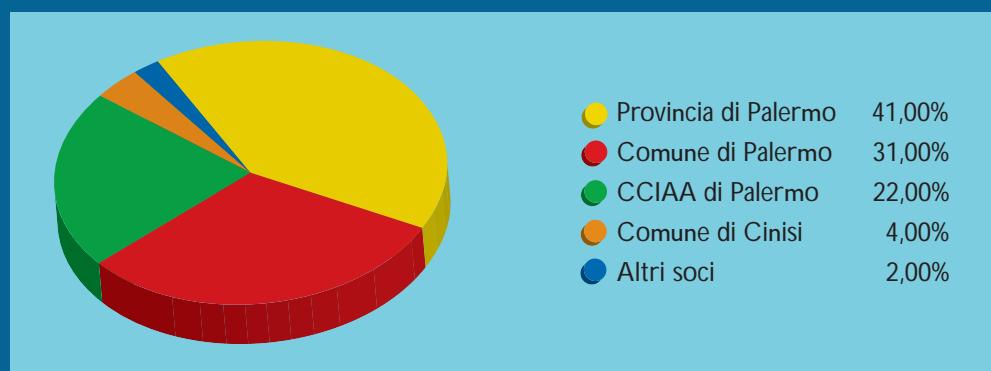
Dall'aprile 2004, Gesap ha conseguito l'estensione della certificazione di qualità UNI ISO 9001/2000 (Vision 2000), già ottenuta per servizi e processi operati dal settore handling, alle attività svolte in qualità di gestore, recentemente rinnovata dalla società di certificazione TUV Italia fino al 4 dicembre 2009.

Il 30 maggio 2004 Gesap ha, inoltre, conseguito da Enac il Certificato di Aeroporto per lo scalo di Palermo, ottenendo pieno riconoscimento della conformità dell'aeroporto ai requisiti prescritti nel *Regolamento Enac per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti*.

Dopo aver operato, nel maggio 2005, il trasferimento del ramo d'azienda del settore handling alla controllata Gh Palermo, il 17 novembre 2006 la società ha sottoscritto con Enac la convenzione per la gestione totale quarantennale dello scalo di Palermo ed è oggi in attesa del rilascio dei relativi decreti di concessione da parte dei Ministeri dei Trasporti e dell'Economia.



COMPOSIZIONE AZIONARIA





Il progetto

Dotato di un'aerostazione e di un sedime di dimensioni ragguardevoli, l'aeroporto di Trapani Birgi è già oggi una realizzazione imponente. Gli interventi previsti sono destinati alla riqualifica dell'aerostazione esistente, a garantire una sicurezza adeguata ai più alti standard internazionali e consentire la massima autonomia di esercizio.

Gli investimenti infrastrutturali, per complessivi 19 milioni di euro, saranno quindi significativi, perché prevedono la riqualifica dell'intera aerostazione, che sarà strutturata su due livelli. Il pianterreno sarà dedicato alla zona arrivi e il primo piano alle partenze, che daranno luogo così a un'aerostazione ampia, del tutto priva di barriere architettoniche, concepita a misura di passeggero.

PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
AEROSTAZIONE			
Ristrutturazione dell'aerostazione passeggeri, degli edifici operativi e degli impianti	9,296	In progettazione esecutiva	dicembre-08
LATO ARIA			
Adeguamento delle infrastrutture di volo alla normativa ICAO	6,145	In progettazione esecutiva	dicembre-08
LATO TERRA			
Trasferimento deposito carburante JA1	2,324	In progettazione esecutiva	novembre-07
Edificio ricovero mezzi di rampa	0,413	In progettazione esecutiva	dicembre-08
Ristrutturazione area merci	0,723	In progettazione esecutiva	dicembre-08
SECURITY			
Impianto controllo bagagli da stiva 100% ed opere complementari	1,032	In progettazione esecutiva	ottobre-07
ALTRÉ OPERE			
Indagini sul sedime aeroportuale	0,051	Eseguito	luglio-03

Il primo piano sarà invece dedicato alle attività commerciali: da una zona per lo shopping a spazi per la ristorazione, snack bar, spazi espositivi. La fine dei lavori è prevista per dicembre 2008. Completeranno gli interventi il trasferimento del deposito carburanti, che con un investimento di 2.300 000 euro garantirà una totale autonomia operativa all'aeroporto a partire da novembre 2007, e la ristrutturazione dell'aerea merci (723.000 euro) in vista di un rilancio dell'attività cargo.

Infine il controllo dei bagagli al 100%, secondo le recenti normative internazionali, è operativo già da luglio 2005; un ulteriore investimento di un milione di euro è previsto entro ottobre 2007.

SICILIA

TRAPANI



STATUS

AEROPORTO MILITARE APERTO AL TRAFFICO CIVILE COMMERCIALE NAZIONALE ED INTERNAZIONALE

Codice ICAO	LICT
Codice IATA	TPS
Altezza slm	7,60 m
Posizione	13 km da Trapani
Coordinate geografiche	37°54'44" N, 12°29'37" E
Sedime	123 ha
Agibilità	H24
Pista	RWY 13/31 dim. 2.698 m x 45 m
Categoria antincendio	7 ^a ICAO
Assistenze luminose	PAPI, ABN/IBN, SALS
Radioassistenze	ILS, DME, GP, NDB, VORTAC
Gestione e handling	AIRGEST SpA

LEGENDA

ABN	<i>aerodrome beacon</i>	faro aerodromo
DME	<i>distance measuring equipment</i>	apparato misuratore di distanza
GP	<i>glide path</i>	sentiero di discesa
IBN	<i>identification beacon</i>	faro di identificazione
ILS	<i>instrument landing system</i>	sistema di atterraggio strumentale
NDB	<i>non-directional radio beacon</i>	radiofaro non direzionale
PAPI	<i>precision approach path indicator</i>	indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento
RWY	<i>runway</i>	pista di volo
SALS	<i>simple approach lighting system</i>	sentiero di avvicinamento luminoso semplificato
VORTAC	<i>VOR (VHF omnidirectional radio range) and TACAN (UHF tactical navigation aid) combination</i>	combinazione VOR (radiosentiero omnidirezionale in VHF) / TACAN (radioassistenza UHF per la navigazione tattica)

La storia

L'attuale aeroporto di Trapani Birgi è in ordine cronologico il terzo scalo del trapanese. Ancora prima della Seconda guerra mondiale era in funzione la base militare di Milo. Successivamente dal 1955 al 1961 fu aperto al traffico civile lo scalo di Chinisia.

Nei primi anni sessanta Birgi entrò in attività, con collegamenti per Palermo, Pantelleria e Tunisi. Dal 1964 fino alla metà degli anni ottanta l'Ati operò sulla rotta Roma-Napoli-Palermo-Trapani, a cui fu aggiunta anche Lampedusa dal 1968.

Negli anni settanta Birgi conobbe una crescita dell'attività militare che portò all'odierna separazione del piazzale civile dalla pista con delle cancellate comandate a distanza, che consentono l'accesso dei passeggeri agli aeromobili.

Dal 15 dicembre 2006 l'Enac ha istituito le tratte sociali per Roma Fiumicino, Bari, Milano Linate, Cagliari e Pantelleria. La compagnia Ryanair opera quotidianamente da e per Pisa.



Dati di traffico		2003	2004	2005	2006 dati provvisori
Aeromobili	Traffico commerciale Aviazione generale	4.385 339	6.809 156	6.299 693	5.543 836
Passeggeri	Traffico commerciale	224.424	402.267	392.997	310.697
Cargo	Tonnellate	19	48	81	127

SICILIA

TRAPANI

SERVIZI DELL'AEROPORTO

SERVIZI PASSEGGERI

Bar/self service

Negozi: giornali

Autonoleggi: Avis, Europcar, Hertz, Sixt



PARCHEGGI AUTO

563 Liberi



COLLEGAMENTI

Taxi

Bus: Ast, 0923 23222 / 21021
www.aziendasicilianatrasporti.it

Salemi, 0923 981120
www.autoservizisalemi.it

Segesta, 0923 20066
www.segesta.it

Lumia, 0922 20414
www.autolineelumia.it



COMPAGNIE AEREE

AirOne call center 199 207080

Ryanair www.ryanair.com

PRINCIPALI COLLEGAMENTI

Nazionali

Bari, Bologna, Cagliari, Milano Linate, Pantelleria, Pisa, Roma Fiumicino, Torino

TELEFONI

Airgest 0923 842502

Enac Ufficio Aeroportuale 0923 841130

Enav SpA 0923 321440

Lost & Found 0923 842502

SITO INTERNET

www.airgest.it

La società di gestione

Dal 1° Aprile 1997 l'AIRGEST SpA è l'agente handling dell'Aeroperto Vincenzo Florio di Trapani e dal gennaio 2000 la società che ne gestisce i servizi aeroportuali. Lo scalo di Trapani è un aeroporto militare aperto al traffico civile nazionale e internazionale con piste di decollo autonome. La sua posizione geografica, ad ovest della Sicilia, lo pone come aeroporto alternativo a tutto il traffico verso la Sicilia occidentale e al traffico in transito dal bacino nord-africano verso il nord Europa. A metà strada fra Trapani e Marsala, distanti solo 15 chilometri, ha le caratteristiche di un city-airport candidato a soddisfare le caratteristiche di un'utenza dalle molteplici esigenze, il cui bacino arriva da un lato fino a Sciacca e dall'altro fino a Palermo (entrambi a 100 chilometri), toccando anche Agrigento (168 chilometri).

Il collegamento con le isole Egadi è agevolato da un servizio bus-navetta per la Stazione Marittima di Trapani. Numerosi anche i collegamenti con mete turistiche rinomate quali Erice, San Vito Lo Capo, Scopello. A tutto ciò si aggiungono i collegamenti aerei regolari con Pantelleria. L'aeroporto di Trapani è caratterizzato da servizi estremamente efficienti, volti a soddisfare "in tempo reale" i passeggeri, offrendo loro servizi appositamente dedicati. Caratterizzato da un forte potenziale di crescita, l'aeroporto garantisce oggi un servizio di qualità invidiabile. L'attesa è ridotta al minimo, con la riconsegna dei bagagli in tempi attorno ai dieci minuti.

COMPOSIZIONE AZIONARIA





Il progetto

Gli interventi riguardano:

- ampliamento aerostazione passeggeri esistente,
- nuova aerostazione passeggeri,
- piazzale di sosta aeromobili,
- deposito carburanti.

Prima della fine del 2008 a Lampedusa sorgerà un nuovo complesso aeroportuale, con un progetto all'avanguardia da un punto di vista funzionale ed estetico, pensato per soddisfare le esigenze in primo luogo degli abitanti dell'isola, ma anche dei turisti, che sempre più numerosi la scelgono come meta per le loro vacanze.

L'Enac ha già provveduto alla riqualifica della pista di volo, per migliorarne le condizioni operative in sicurezza, lavori conclusi a luglio del 2003 con un costo di 3,850 milioni di euro.

A febbraio 2005 è stato ultimato l'ampliamento dell'attuale aerostazione passeggeri.

PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
AEROSTAZIONE			
Nuova aeropax e impianti urbanizzazione - Piazzale sosta aeromobili - Parcheggi auto	14,500	In progettazione definitiva	marzo-10
LATO ARIA			
Adeguamento portanza pista volo	3,850	Eseguito	luglio-03
Adeguamento infrastrutture di volo ed aggiornamento ICAO viabilità perimetrale	4,000	In progettazione esecutiva	maggio-08
Ammodernamento Sistema AVL	1,744	Eseguito	gennaio-05
LATO TERRA			
Adeguamento operativo edifici	0,866	Eseguito	febbraio-05
SECURITY			
Videosorveglianza	1,600	In progettazione definitiva	settembre-08

ri, per far fronte alle nuove esigenze di traffico nell'immediato, con un investimento di 835,5 milioni di euro.

L'attuale aerostazione sarà sostituita con una completamente nuova, edificata in un sito diverso rispetto all'attuale. L'opera, che consentirà di sostenere un traffico al 2015 di circa 350.000 passeggeri/anno con punte nei mesi estivi fino a circa 3.300 passeggeri/giorno, ha le sembianze di una nave che trova il suo naturale inserimento nel contesto marino, sorta di habitat naturale dell'aeroporto. La nave è inoltre il simbolo della continuità territoriale, esigenza primaria degli abitanti dell'isola.

L'ultimazione è prevista entro il 2009 con un costo dei lavori di 14 milioni di euro.

L'ampliamento del piazzale di sosta aeromobili avverrà entro l'estate 2007, con un progetto che prevede l'esecuzione per lotti funzionali per incrementare da subito la ricettività dello scalo. È previsto inoltre l'adeguamento della viabilità di accesso all'aeroporto e del parcheggio per le auto, da realizzare entro la prima parte del 2007.

È stata infine ultimata nel 2006 la realizzazione di un deposito carburanti, al momento fornito di Jet A1.

La storia

L'aeroporto di Lampedusa fu allestito durante il secondo conflitto mondiale con una pista in terra battuta di 800 metri. Dopo la fine della Seconda guerra mondiale lo scalo fu utilizzato sporadicamente per il soccorso aereo e rimase abbandonato fino alla metà degli anni '60. Nel 1965 l'Esercito Italiano iniziò ad allestire una pista di 1.200 metri, portata a termine nei primi mesi del 1968. Grazie alla nuova pista, quell'anno atterrò a Lampedusa il primo volo commerciale proveniente da Trapani, via Pantelleria, effettuato dall'ATI con un Fokker F-27. Dal 1969 alla linea con Trapani si affiancò un servizio con Palermo svolto stagionalmente fino

STATUS	AEROPORTO CIVILE APERTO AL TRAFFICO COMMERCIALE NAZIONALE
Codice ICAO	LICD
Codice IATA	LMP
Altezza slm	21,30 m
Posizione	in città
Coordinate geografiche	35°29'53" N, 12°37'06" E
Sedime	100 ha
Agibilità	06.00-22.00
Pista	RWY 08/26 dim. 1.800 m x 45 m
Categoria antincendio	6 ^a ICAO
Assistenze luminose	PAPI,ABN/IBN, SALS
Radioassistenze	NDB,VDF,VOR/DME
Gestione	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Handling	AST Aeroservizi

LEGENDA

ABN	<i>aerodrome beacon</i>	faro aerodromo
DME	<i>distance measuring equipment</i>	apparato misuratore di distanza
IBN	<i>identification beacon</i>	faro di identificazione
NDB	<i>non-directional radio beacon</i>	radiofaro non direzionale
PAPI	<i>precision approach path indicator</i>	indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento
RWY	<i>runway</i>	pista di volo
SALS	<i>simple approach lighting system</i>	sentiero di avvicinamento luminoso semplificato
VDF	<i>very high frequency direction - finding station</i>	radiogoniometro
VOR	<i>VHF omnidirectional radio range</i>	radiosentiero omnidirezionale in VHF

all'estate del 1978, quando le due linee vennero separate. I voli Lampedusa-Trapani furono poi definitivamente cancellati. Nel 1975 lo scalo fu riclassificato come civile, con l'immediata liberalizzazione per i voli ATI e nel 1979 fu poi aperto a tutto il traffico aereo nazionale. Il fabbricato composto da due stanze, in uso alla data del volo inaugurale come aerostazione passeggeri, venne presto trasformato un vero e proprio terminal. Negli anni '80 venne poi ampliata la pista, che raggiunse 1.920 metri di lunghezza e 45 metri di larghezza, e ingrandita l'aerostazione che raggiunse una capacità oraria di 400 viaggiatori. Nei primi mesi del 2004 l'Enac ha concluso l'iter di affidamento delle rotte in regime di oneri di servizio pubblico per i collegamenti di aeroporti del sud e delle isole maggiori con il sistema nazionale.

SERVIZI DELL'AEROPORTO

SERVIZI PASSEGGERI

Bar/tavola calda
Negozi: ceramiche, abbigliamento, prodotti locali

COLLEGAMENTI

Pullman privati

PARCHEGGI AUTO

Liberi circa 230 posti con disco orario di 1 h.

TELEFONI

Enac Ufficio Aeroportuale 0922 970006
Enav SpA 0922 975103
Pronto soccorso 0922 971446
Vigili del Fuoco 0922 970029
Carabinieri 0922 970003

COMPAGNIE AEREE

AirOne call center 199 207080
Alitalia 06 2222
Blue Panorama
Meridiana call center 199 111333, dalle 05.30 alle 22.30
Myair.com call center 899 500060
Wind Jet

PRINCIPALI COLLEGAMENTI

Nazionali

Bergamo Orio al Serio, Bologna, Catania, Milano Linate, Milano Malpensa, Palermo, Roma Fiumicino, Venezia, Verona

Dati di traffico

2003 **2004** **2005** **2006**
dati provvisori

Aeromobili	Traffico commerciale Aviazione generale	2.718 294	3.850 76	4.606 404	3.424 630
Passeggeri	Traffico commerciale	169.708	188.445	205.903	196.604

Il progetto

L'aeroporto di Pantelleria è a gestione diretta Enac: l'Ente provvede direttamente per i servizi di progettazione e per l'appalto di esecuzione delle opere, nel rispetto dei vincoli paesaggistici ed architettonici tipici dell'isola.

Una serie di interventi importanti ne ridefinirà la fisionomia e la capacità operativa, garantendo la continuità territoriale e adeguando lo scalo alla domanda in aumento.

Inoltre costituirà un ulteriore volano di crescita economica, per un turismo che ha potenzialità che vanno al di là dei tradizionali flussi stagionali. Il clima mite tutto l'anno e una natura senza pari fanno di Pantelleria, come delle altre isole minori siciliane, una meta particolare, a cui potrebbe stare stretta perfino l'etichetta di turismo di qualità.

Un occhio di riguardo merita anche l'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.

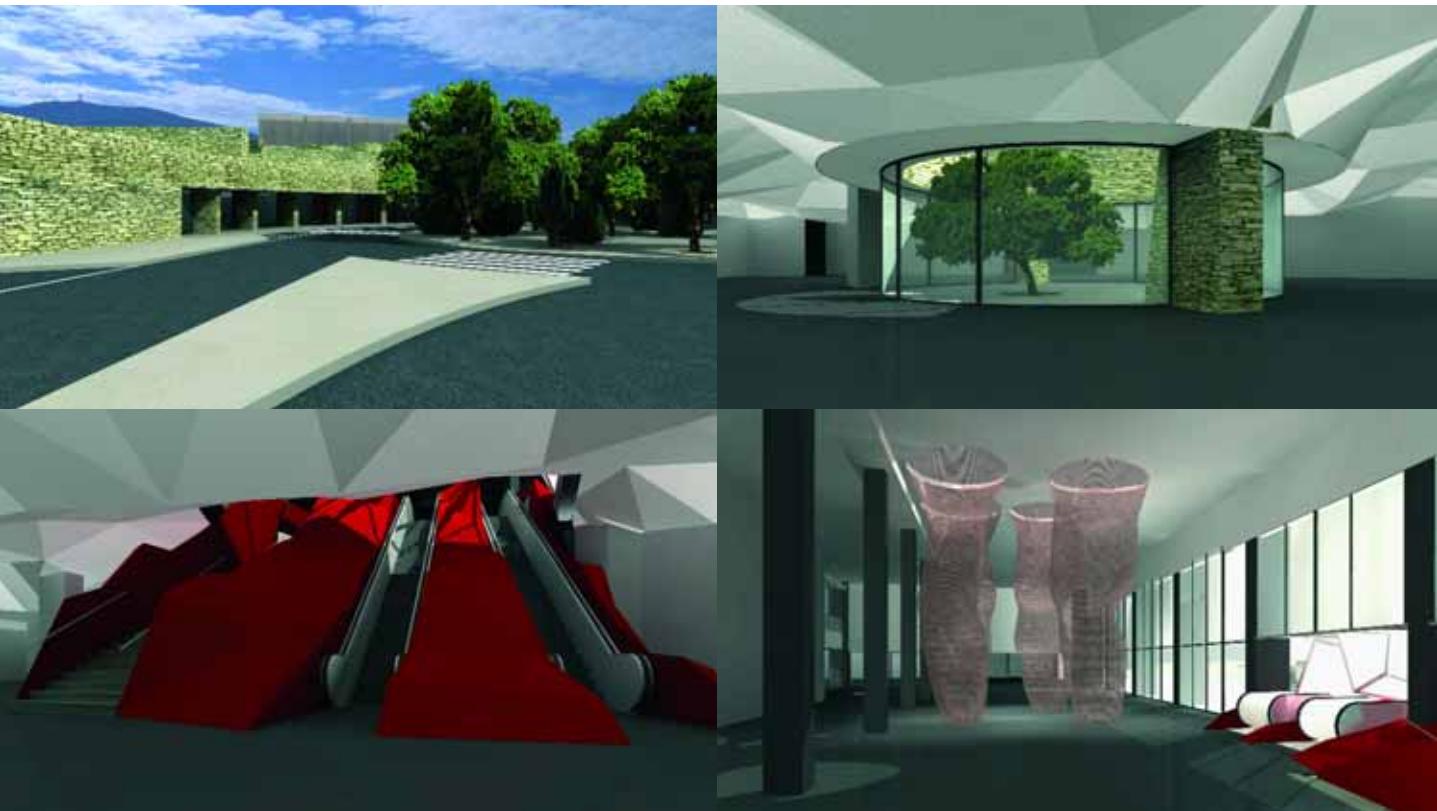
L'insieme degli interventi toccherà l'aeroporto nella sua globalità e più in particolare riguarda:

- aerostazione;
- piazzale di sosta aeromobili;
- piste;
- deposito carburanti.

Si tratterà di:

- aumentare il comfort per i passeggeri, con una nuova aerostazione che si inserisce armoniosamente nella splendida cornice ambientale.
- accrescere la capacità operativa dell'aeroporto, con l'ampliamento del piazzale aeromobili e la messa in funzione di entrambe le piste.
- aprire il traffico al medio raggio e all'aviazione generale con la costruzione di un deposito carburanti, che accrescerà l'autonomia di volo degli aeromobili.

Interventi consistenti riguardano l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri, per coprire una domanda di traffico al 2015 fino a circa 300.000 passeggeri/anno con punte nei mesi estivi di circa 2.600 passeggeri/giorno.



PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
LATO TERRA			
Ampliamento aeropax - Sistemazione area terminale e riconversione edifici esistenti land side - Videosorveglianza - Reti idriche e fognarie	19,000	In corso	dicembre-09
LATO ARIA			
Ampliamento piazzali sosta aeromobili	5,100	Eseguito	giugno-06
Adeguamento infrastrutture di volo ed aggiornamento ICAO	5,200	In corso	novembre-07
Pista di volo 08/26 RESA testata pista 26	5,000	In corso	aprile-10

SICILIA

PANTELLERIA

STATUS

AEROPORTO MILITARE APERTO AL TRAFFICO CIVILE COMMERCIALE NAZIONALE

Codice ICAO	LICG
Codice IATA	PNL
Altezza slm	193,50 m
Posizione	2 km da Pantelleria centro
Coordinate geografiche	36°48'48" N, 11°57'39" E
Sedime	130 ha
Agibilità	HJ \pm 30
Piste	RWY 03/21 dim. 1.220 m x 30 m RWY 08/26 dim. 1.675 m x 45 m
Categoria antincendio	6 ^a ICAO
Assistenze luminose	PAPI, SALS
Radioassistenze	ILS, NDB, VOR/DME
Gestione	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Handling	GAP

LEGENDA

DME	<i>distance measuring equipment</i>	apparato misuratore di distanza
HJ \pm 30	<i>from half an hour before sunset to half an hour after sunrise</i>	da mezz'ora prima del sorgere del sole a mezz'ora dopo il tramonto
ILS	<i>instrument landing system</i>	sistema di atterraggio strumentale
NDB	<i>non-directional radio beacon</i>	radiofarò non direzionale
PAPI	<i>precision approach path indicator</i>	indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento
RWY	<i>runway</i>	pista di volo
SALS	<i>simple approach lighting system</i>	sentiero di avvicinamento luminoso semplificato
VOR	<i>VHF omnidirectional radio range</i>	radiosentiero omnidirezionale in VHF

Dati di traffico

2003 2004 2005 2006
dati provvisori

Aeromobili	Traffico commerciale Aviazione generale	3.045 149	3.444 336	4.026 301	4.585 606
Passeggeri	Traffico commerciale	101.396	134.669	138.057	152.427



L'Enac ha deciso di bandire una gara di progettazione, lanciando un concorso di idee per la realizzazione della nuova aerostazione.

Il progetto preliminare sul quale l'Ente ha dato un parere positivo tiene conto dell'impatto ambientale, che data la natura del sito è stato tenuto nella massima considerazione. L'estetica del futuro aeroporto dovrebbe riassumere la storia architettonica dell'isola, aprendola ad una proiezione verso il futuro - un futuro rispettoso degli abitanti e della loro terra. Il progetto dell'aerostazione utilizzerà materiali e forme in armonia con le peculiarità della cultura pantesca, unica nel Mediterraneo.

I lavori saranno completati a giugno del 2009, offrendo dei locali che al rispetto delle normative di sicurezza e all'alta qualità dei servizi aggiungeranno anche delle caratteristiche estetico-formali di estremo pregio. L'investimento complessivo per l'intervento è di 18 milioni di euro.

L'ampliamento già realizzato del piazzale di sosta per il parcheggio di quattro aereomobili di aviazione commerciale costituisce un indispensabile adeguamento alla cresciuta del traffico, soprattutto nei periodi di punta. I lavori sono stati effettuati a moduli, in modo da rendere disponibili appena realizzati i singoli piazzali.

Nel quadro di un risanamento globale delle infrastrutture di volo è previsto un progetto unico di riqualifica sia della pista principale 08/26 che di quella ausiliaria 03/21, per un costo complessivo di 11 milioni di euro.

Sarà presto operativo il deposito di carburante, che avrà un impatto notevole sullo sviluppo dell'aviazione generale e migliorerà le condizioni di esercizio dei voli commerciali.



La storia

La particolare situazione geografica dell'isola ne ha fatto da sempre un importante avamposto strategico. L'aeroporto di Pantelleria nasce nella seconda metà degli anni trenta come piazzaforte militare a presidio di un particolare nodo geo-politico, ad affermare una posizione di controllo sul Canale di Sicilia.

La funzione militare dell'aeroporto si riverberò nella sua stessa struttura, con un sedime irregolare e con la collocazione di alcuni edifici operativi, come la rimessa degli aeromobili e il deposito delle munizioni, in infrastrutture sotterranee appositamente create.

Non è un caso che i bombardamenti degli Alleati fossero particolarmente pesanti durante la Seconda guerra mondiale, fino a rendere le piste in terra battuta del tutto inagibili.

Furono gli stessi Americani a ripristinare lo scalo, che per la fine degli anni quaranta fu dotato di due piste, una di 1300 metri e l'altra che oggi ne misura 780. Per portare la seconda pista alle dimensioni attuali, fra il 1976 e il 1982 furono effettuati interventi a modifica delle irregolarità del precedente sedime, fino allo sbancamento di una collina che consentì l'atterraggio di aeromobili di dimensioni maggiori, come il DC9/30.

Del 1976 sono anche i lavori per la costruzione della precedente aerostazione, dismessa con l'edificazione di quella attuale nel 1989.

Passando alla storia recente l'Enac ha concluso l'affidamento delle rotte in regime di oneri di servizio pubblico per i collegamenti di Pantelleria con gli aeroporti di Trapani e Palermo. È un risultato importante, che soddisfa le esigenze primarie dei residenti oltre a costituire un indispensabile volano di crescita economica. Dal 29 marzo 2004 sono previsti collegamenti giornalieri da Trapani e Palermo per Pantelleria.

SERVIZI DELL'AEROPORTO

SERVIZI PASSEGGERI

Ufficio informazioni
Ufficio postale
Bar/tavola calda con vendita giornali, tabacchi e souvenir
Autonoleggi:
Policardo, l'Agenzia

PARCHEGGI AUTO

Liberi per 165 autovetture e 2 bus

COLLEGAMENTI

Taxi

TELEFONI

Gap 0923 911817
Enac Ufficio Aeropor tuale
0923 911172
Enav SpA 0923 695105

SITO INTERNET

www.pantelleriaairport.it

COMPAGNIE AEREE

AirOne call center 199 207080
Alitalia 06 2222
Blue Panorama
Meridiana call center 199 111333,
dalle 05.30 alle 22.30
Myair.com
Wind Jet



PRINCIPALI COLLEGAMENTI

Nazionali
Alghero, Bari, Bologna, Milano Linate, Palermo,
Roma Fiumicino, Torino, Trapani, Venezia

Il progetto

Quello dell'aeroporto di Comiso è senz'altro il progetto più ambizioso nel campo dell'aviazione civile fra quelli che vedranno la luce in Sicilia entro il 2008. Nasce da una fruttuosa collaborazione istituzionale fra l'Enac, la Regione Siciliana e il Comune di Comiso.

L'Enac ha approvato il progetto esecutivo per la realizzazione dell'Aeroporto di Comiso, uno scalo che si stima potrà essere utilizzato da un bacino di utenza di 400mila passeggeri all'anno.

L'aeroporto è finanziato per un importo complessivo di 40,12 milioni di Euro, di cui 7,09 milioni provenienti da fondi comunitari, 29,79 milioni da risorse di cui alla delibera CIPE 36/02 e 3,23 milioni da fonte privata.

Il progetto del nuovo aeroporto prevede la realizzazione di una pista di 2.460 metri di lunghezza e la dotazione di un sistema di atterraggio strumentale ILS (*Instrumental Landing System*) su una delle due testate.

Nelle previsioni Comiso costituirà un'importante integrazione del sistema aeroportuale siciliano.

Inoltre, nel quadro del decongestionamento degli scali maggiori, potrà servire da base per le linee *charter*, per compagnie *low cost*, ma anche come base cargo per



potenziare lo sviluppo delle attività commerciali della Sicilia meridionale ed orientale.

Il progetto definitivo è stato strutturato con la suddivisione in opere *Air side* e opere *Land side*.

Le opere previste in ambito *Air side* riguardano interventi civili ed impiantistici, di cui i più significativi sono:

- pista di volo RWY 05/23;
- vie di circolazione;
- piazzale di sosta aeromobili;
- piazzola elicotteri;
- deposito carburanti.

Le opere previste in ambito *Land side* sono costituite dagli interventi finalizzati alla realizzazione di un'area terminale nell'ambito dell'aeroporto civile di Comiso. I principali interventi sono:

- aerostazione passeggeri;
- torre di controllo, sala apparati e blocco tecnico;
- caserma Vigili del Fuoco;
- centrale tecnologica;
- viabilità, parcheggi, arredo urbano, sistemazione a verde ed interventi di mitigazione ambientale.

PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
LATO ARIA			
Realizzazione di un aeroporto civile di II livello, comprese opere connesse e di pertinenza	29,910	In corso	dicembre-07
LATO TERRA			
Realizzazione di un aeroporto civile di II livello, comprese opere connesse e di pertinenza	10,209	In corso	dicembre-07

SICILIA

COMISO

Nell'ambito delle dotazioni *land side*, è prevista la realizzazione di una nuova aerostazione passeggeri, le cui superfici funzionali sono state dimensionate assumendo un livello di servizio "C" (standard IATA), modulato su un traffico passeggeri che, in prima fase, è stato assunto pari a 400.000 unità/anno.

Il terminal passeggeri si svilupperà su tre livelli prevedendo la concentrazione di tutte le attività legate all'imbarco dei passeggeri e al trattamento dei bagagli a piano terra, che quindi costituirà un unico livello funzionale.

L'edificio, dotato di struttura in cemento armato con coperture metalliche e muraure perimetrali rivestite in pietra comisana, ha una pianta a forma di "A" asimmetrica, incornierata su una grande hall centrale, che conduce a una zona rialzata e a un patio. La superficie utile complessiva, distribuita su tre livelli, è pari a circa 6.000 mq. Gli accessi ai piani superiori sono ubicati sia nella hall centrale che nei due corpi di fabbrica laterali.

Cinque bussole introdurranno nell'atrio del piano terra dell'aerostazione. L'atrio sarà diviso in tre macroaree: partenze (430 mq), arrivi (480 mq) e hall centrale (350 mq). Nella hall centrale, in corrispondenza del fronte accessi all'aerostazione, è presente una grande fontana che, oltre ad una funzione estetico-decorativa, funge anche da ideale elemento di separazione tra la zona partenze e la zona arrivi.

Nella zona partenze sono previsti, oltre alle biglietterie e agli uffici informazioni, 10 banchi check-in, con relativo nastro collettore per bagagli in partenza sul quale è previsto un impianto per il controllo radiogeno dei bagagli da stiva (C.B.S. 100%). La sala partenze è articolata su tre gate di imbarco collegati ad altrettante sale di imbarco, separabili all'occorrenza per imbarcare voli di destinazioni U.E. ed internazionali. La sala arrivi è dotata di due nastri "caroselli" per la restituzione dei bagagli, con possibilità di separazione tra provenienze "UE" (Unione Europea) ed "extra-Europea".

L'atrio arrivi presenterà una configurazione rettangolare, con una serie di esercizi commerciali, tra cui un bar aperto direttamente sullo spazio comune. La hall centrale, in una zona leggermente rialzata, oltre a separare fisicamente i flussi provenienti dai gate arrivi/partenze, renderà agevole l'allocazione di box commerciali temporanei o di esposizioni a scopo pubblicitario.



Al primo piano, dalle dimensioni più contenute (mq 1.300), saranno ubicati gli uffici operativi (società di gestione, compagnie aeree, ecc.), e uno spazio destinato a iniziative congressuali. Al secondo piano è prevista un'ampia superficie una grande veranda di circa 1.200 mq, che si affaccia sul piazzale di sosta velivoli. Ospiterà attività squisitamente commerciali: negozi, bar, ristoranti e aree per stand commerciali.

Il fabbricato della torre di controllo, che raggiungerà un'altezza di 19 metri si comporrà di un corpo base, costituente il blocco tecnico, caratterizzato da ampie vetrate, e da un volume verticale a sostegno della sala-apparati e di quella operativa.

In ambito *Land side* sono inoltre previste la caserma dei Vigili del Fuoco, la sistemazione della viabilità perimetrale e di accesso, la zona parcheggi, nonché l'adeguamento e la sistemazione degli impianti di raccolta delle acque.

Per il futuro è stata prevista la possibilità di un ampliamento e sviluppo dell'aerostazione per un potenziale incremento del traffico passeggeri sino a 750.000 passeggeri all'anno, con un adeguato incremento delle superfici utili per la zona partenze e la creazione di nuove aree più ampie per la zona arrivi.

Il completamento dei lavori è previsto per dicembre del 2007.

La storia

La politica estera italiana degli anni Venti puntava all'espansione verso l'Africa. Suo presupposto era una base militare che tenesse d'occhio l'isola di Malta e i movimenti della flotta britannica, che controllava le uniche due vie d'accesso nel Mediterraneo: lo stretto di Gibilterra e il canale di Suez.

La scelta dei comandi militari cadde nella zona della provincia di Ragusa, geograficamente la più a sud del Paese e perciò la più vicina alle coste del Nord Africa. Tale scelta aveva degli importanti precedenti storici sin dall'epoca delle guerre puniche. Si doveva sperimentare adesso la nuova strategia militare che da qualche decennio era andata sempre più perfezionandosi: l'aviazione. Fu così che, nella metà degli anni Trenta (1935), si pensò di costruire nella zona della provincia di Ragusa un aeroporto.

Cominciarono forti polemiche, di natura squisitamente campanilistica, tra i politici locali perché un aeroporto, in un'area dimenticata e depressa del profondo sud del Paese, avrebbe certamente dato grande prestigio e sicura possibilità di sviluppo alla città che ne avrebbe assunto la paternità. Dopo varie ricerche del sito più opportuno per la realizzazione del campo d'aviazione, fu individuata l'area di contrada Cannamellito, una vasta area in aperta pianura, che, pur trovandosi ad appena tre chilometri da Comiso, apparteneva al più lontano comune di Vittoria. Si procedette immediatamente all'esproprio dei terreni contenuti nella zona prescelta e fu grazie all'intervento dell'on. Biagio Pace, archeologo comisano di fama internazionale, se, nel giugno del '37, riordinando l'assetto territoriale della provincia di Ragusa, il governo attribuiva al comune di Comiso un aumento complessivo di superficie di 2269 ettari, dei quali 620 li otteneva dalla città di Vittoria, che non gradi per niente il provvedimento: non tanto per l'amputazione territoriale, ma perché in quell'area di 620 ettari vi erano compresi i 146 di contrada Cannamellito sui quali si stava costruendo l'aeroporto.

Nell'estate di quello stesso anno i lavori per la costruzione dell'aeroporto, anche se iniziati da poco, procedevano alacremente. Nel 1937, subito dopo l'ultimazione, l'aerostato,





intitolato a Vincenzo Magliocco, generale siciliano dell'aviazione morto il 27 giugno 1936 a Lekempti, in Africa Orientale, fu inaugurato.

L'ottimismo e l'esultanza dei comisani durarono poco, perché nel 1940 l'Italia attaccò l'Egitto aprendo un altro fronte di guerra: il Nord Africa. Il "Magliocco", diventò uno scalo aeroportuale di grande importanza strategica, tale da non poter più sfuggire all'obiettivo degli aerei alleati. Il 26 maggio 1943 l'aeroporto fu letteralmente raso al suolo.

Immediatamente dopo la guerra, si cercò di utilizzare la struttura aeroportuale per usi civili, ma il tentativo fallì: la LAI (Linee Aeree Italiane), che gestiva i voli di linea con Catania mediante un bimotore capace di ospitare fino a cinquanta passeggeri, dopo pochi anni cessò l'attività e con essa l'aeroporto, chiuso fino al 1965 quando l'ATI inaugurò la nuova linea Palermo-Comiso.

L'aeroporto nel novembre del 1972 fu definitivamente chiuso al traffico civile. Nei primi anni Ottanta si tornò a parlare dell'aeroporto di Comiso, quando ad agosto del 1981 fu diffusa la notizia che il Consiglio dei ministri aveva deciso di situare la più grande base missilistica NATO d'Europa a Comiso.

Da allora, fino agli accordi di pace tra USA e URSS del 1987, Comiso fu meta dei pacifisti di tutto il mondo, fino a quando il lavoro diplomatico produsse i primi risultati nel summit di Washington, con la firma di un trattato per la messa al bando delle armi nucleari a raggio intermedio.

Comiso ritornava alla normalità e nel 1999 l'ex base NATO divenne un centro d'accoglienza che fornì alloggio a quasi cinquemila profughi del Kosovo.





PRESIDENZA E DIREZIONE GENERALE

Viale Castro Pretorio, 118 - 00185 Roma
Telefono 06 44596-1 • Fax 06 44596493
www.enac-italia.it

A CURA DI

DIREZIONE COMUNICAZIONE

Lucianella Corbeddu
Direttore

DIREZIONE INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI

Marcella Maggiori
Direttore

COORDINAMENTO EDITORIALE

Adolfo Marino
Ufficio di Presidenza

HANNO COLLABORATO

Maria Pastore
Andrea Pirola
Direzione Comunicazione

Federica Di Paolo
Tiziana Rizza
Direzione Investimenti Infrastrutturali

CON IL CONTRIBUTO DI

Antonio Antonaros, Luisa Barsanti, Livia Bellomia, Elisabetta Bergamini, Alessandro Cardi, Mauro Diez, Pierluigi Dini, Rodolfo Faiulo, Giovanni Fiore, Fabio Irsuti, Lucio Giammarresi, Leonida Giannobile, Gianni Giorgioni, Francesco Gorgoni, Francesca Miceli, Patrizia Pesoli, Alessio Quaranta, Mario Russello, Carolina Saladino, Patrizia Sapia, Cristiano Siclari, Roberto Vergari

SI RINGRAZIANO

Enav SpA, Sogaer SpA, Geasar SpA, Sogeaal SpA, Gesac SpA, Aeroporto di Salerno SpA, Aeroporti di Puglia SpA, Sacal SpA, Sogas SpA, Aeroporto S. Anna SpA, Sac SpA, Gesap SpA, Airgest SpA, Comune di Comiso, GAP, La Compagnia del Progetto Roma, Tecno Engineering Roma

PROGETTO GRAFICO

Procom Communication Group - Roma

Finito di stampare nel mese di aprile 2007
presso Arti Grafiche Amilcare Pizzi - Cinisello Balsamo (MI)