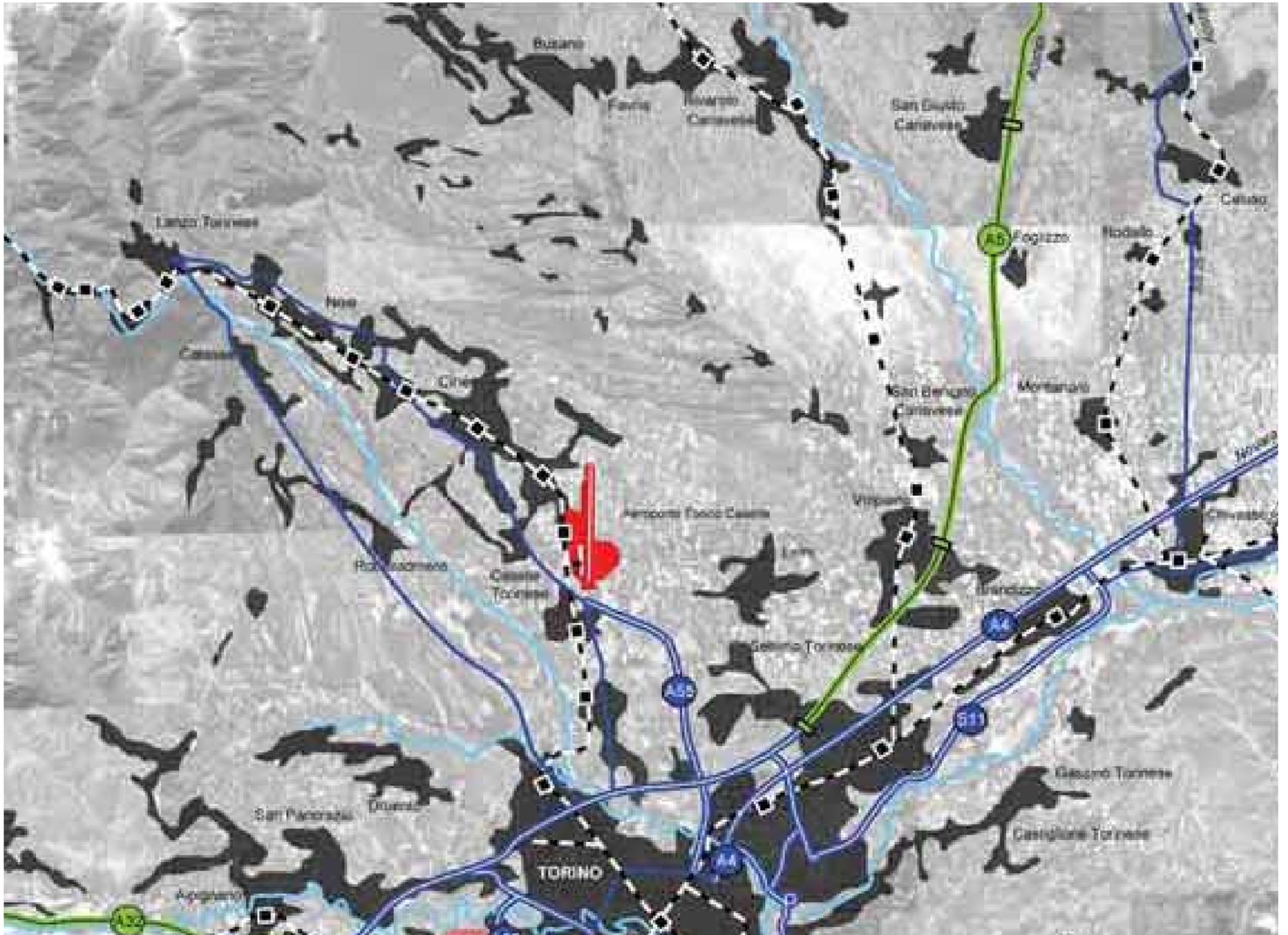


## NO.5.2.1 Inquadramento territoriale



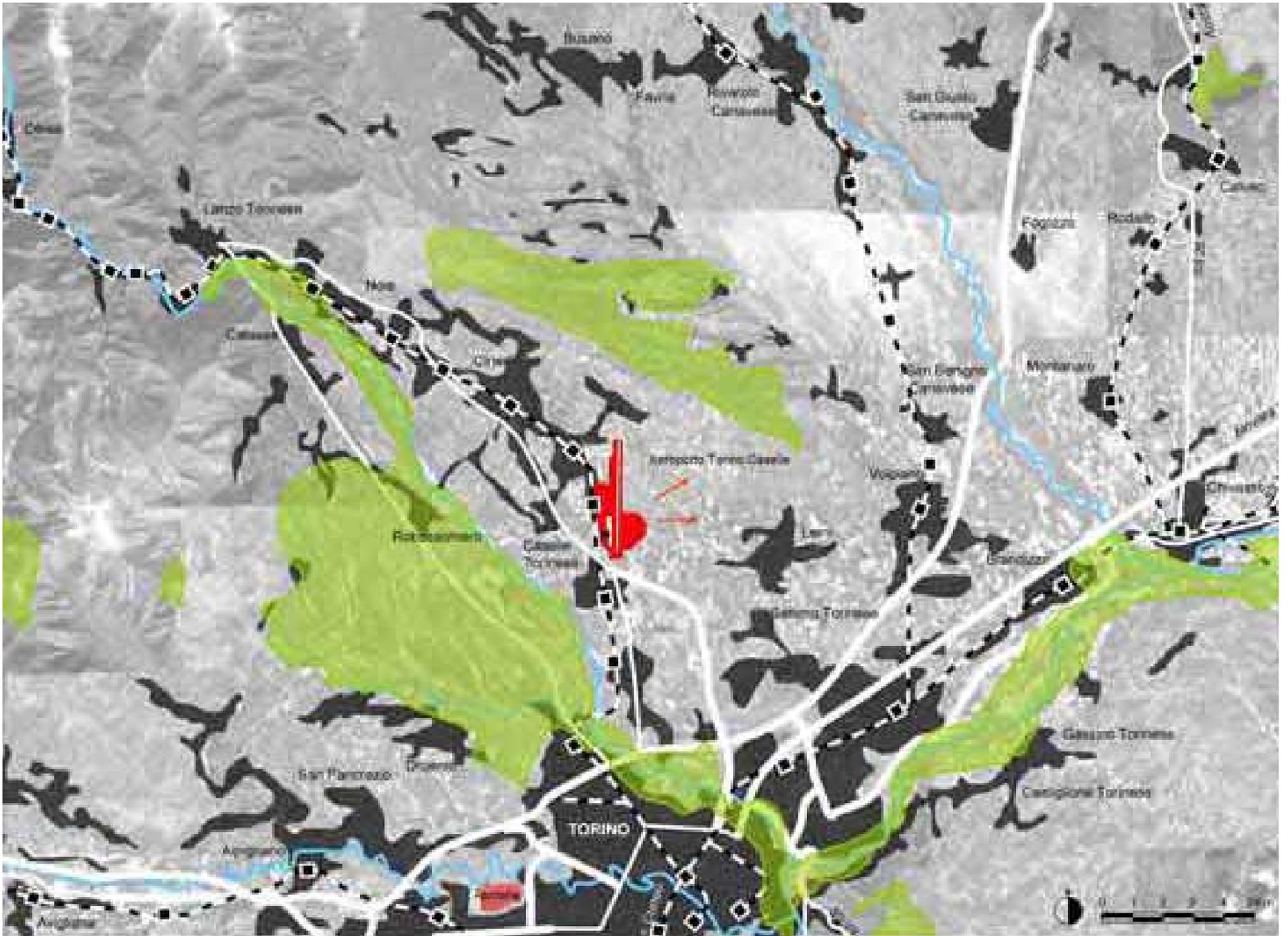
### LEGENDA

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



### Inquadramento territoriale

L'Aeroporto di Torino è sito a nord della città, nel territorio dei comuni di Caselle, San Maurizio Canavese e San Francesco al Campo, non lontano dalla catena alpina e dalle colline del Po. E' situato nel mezzo di un importante asse di comunicazione fra il nord Europa e l'area mediterranea. L'Aeroporto ha collegamenti autostradali diretti alla città ed alle più importanti località del Piemonte, del nord Italia, del sud della Francia. Dista 16 Km da Torino, 145 km da Milano e 405 Km da Venezia. Il sedime aeroportuale è delimitato ad ovest dalla linea ferroviaria e da insediamenti a carattere industriale, a sud dalla strada SP2 e dall'abitato di Caselle. La zona nord ed est, a lato della pista, è costituita da terreni agricoli con insediamenti sparsi, di scarsa consistenza edilizia.



**LEGENDA**

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

**Limiti e vincoli**

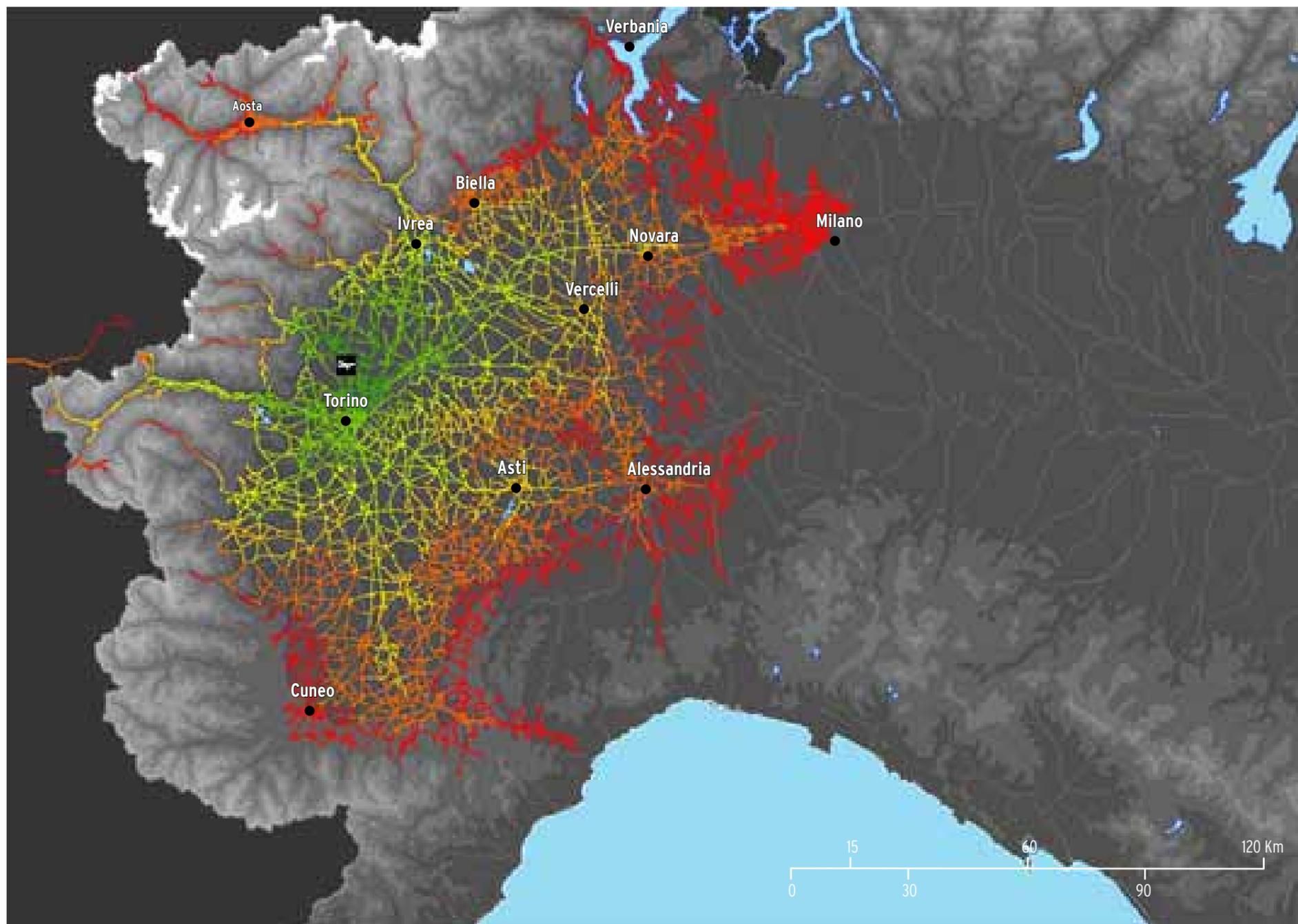
La zona landside dell'aeroporto è limitata dalla linea ferroviaria ad ovest e da un insediamento industriale a nord, a confine con l'area del terminal dell'aviazione generale, e non ha possibilità di ulteriore sviluppo in tale direttrice.

A sud invece la presenza dell'abitato di Caselle impone attenzione ai livelli di inquinamento acustico.

Sono presenti rilievi montuosi che forano la superficie conica e il settore nord-ovest dell'orizzontale interna: tali ostacoli interessano anche la superficie di atterraggio sulla testata Nord.

## NO.5.3 Bacino di traffico

### ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



#### LEGENDA ISOCRONE



#### LEGENDA RETI



#### Modalità gomma

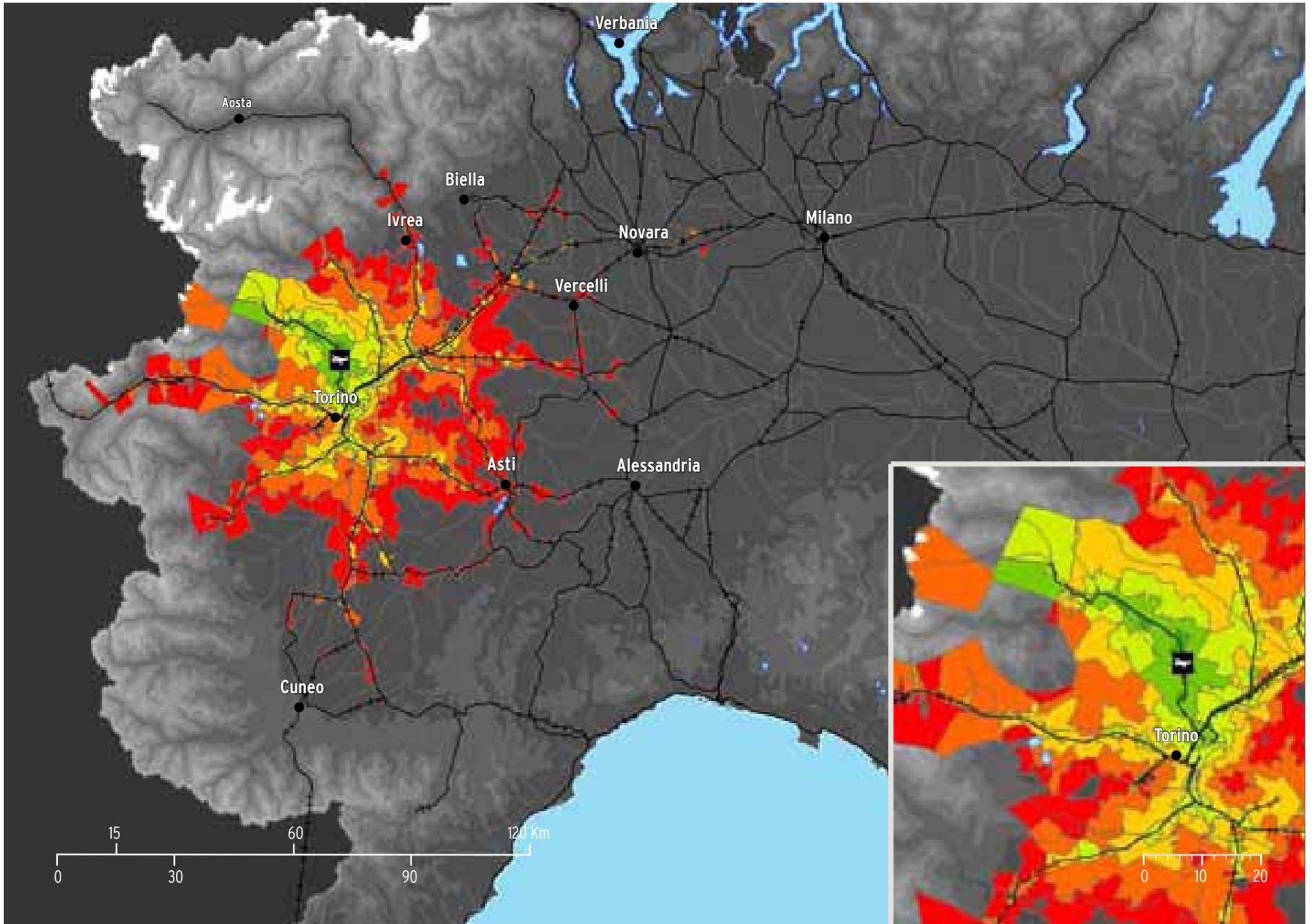
Le infrastrutture in grado di determinare il particolare andamento delle isocrone relative all'aeroporto di Torino sono le Autostrade A4 (Autostrada Serenissima Torino-Trieste), A5 (Autostrada del Monte Bianco Aosta-Monte Bianco), A6 (Verdemare Torino-Savona), A21 (Autostrada dei Vini Torino-Piacenza-Brescia) e A32 (Autostrada del Frejus Torino-Bardonecchia). Grazie a tale sistema infrastrutturale, l'aeroporto gode di un'ottima accessibilità che si estende su quasi tutta l'area del nord-ovest.

Possono raggiungere l'aeroporto in meno di 30' circa 1.760.000 residenti (pari al 23%), mentre impiegano un tempo compreso tra i 30' e i 60' circa 1.150.000 residenti (pari al 15%) e un tempo variabile tra i 60' e i 90' circa 4.600.000 abitanti (pari al 62% del totale) (dato popolazione ISTAT 2008).

La presenza di addetti vede nella prima macro-fascia (0-30') circa 730.000 unità (pari al 23%), nella seconda (30'-60') circa 400.000 (pari al 12%) e nella terza circa 2.100.000 (pari al 65%) (dato ISTAT2001).

La macro-fascia 0-30' ricopre una superficie di circa 1.700 kmq (pari all'8%), mentre la macro-fascia 30'-60' e la macro-fascia 60'-90' si estendono, rispettivamente, su circa 7.500 kmq (pari al 35%) e su circa 12.500 kmq (pari al 58%).

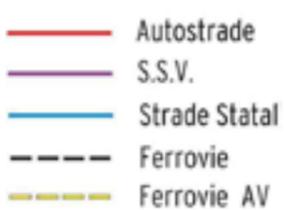
## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



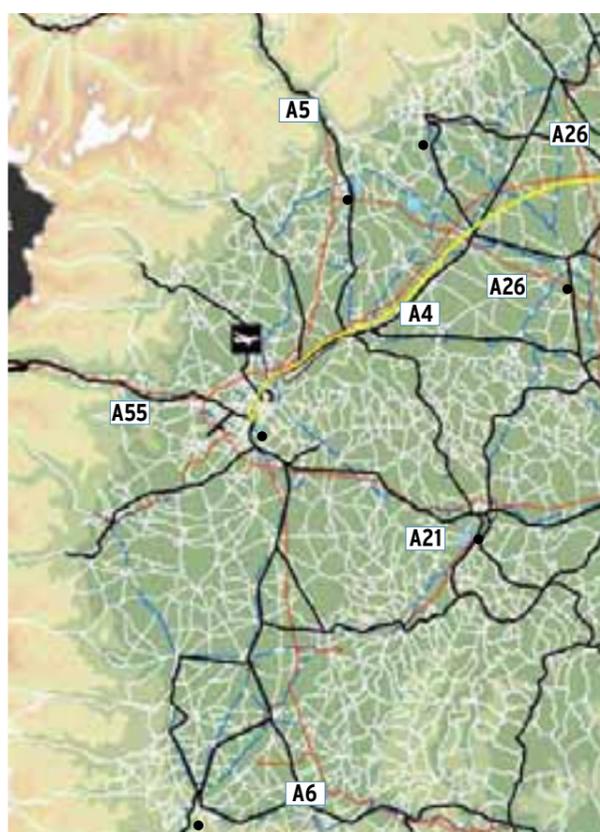
### LEGENDA ISOCRONE



### LEGENDA RETI



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



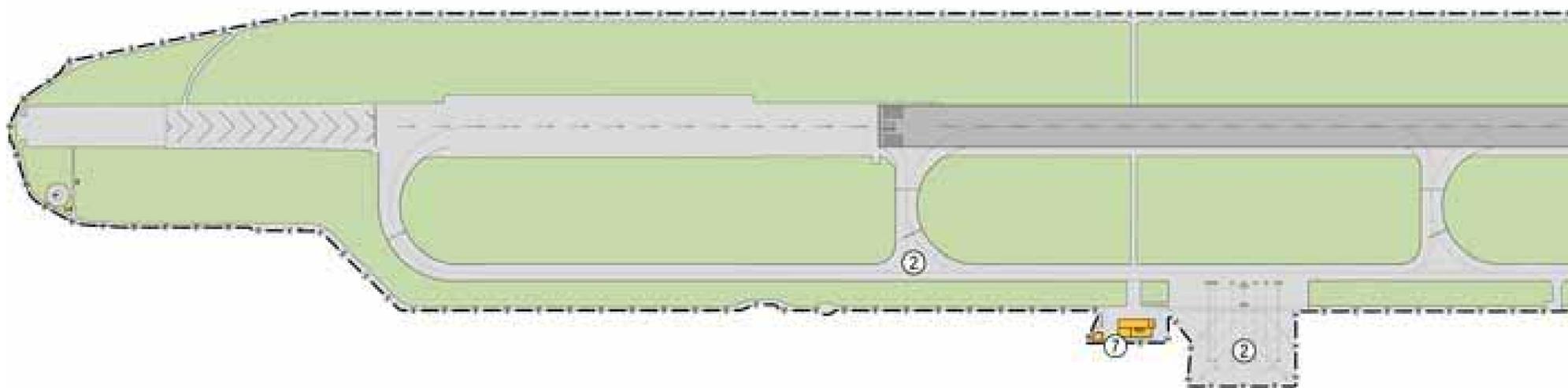
### Modalità ferro

L'accessibilità dall'aeroporto è stata valutata considerando la stazione ferroviaria situata nelle immediate vicinanze dello scalo. L'isocrona dei 30 minuti raggiunge il capoluogo piemontese, mentre i limiti dell'isocrona dei 60' sono: Pinerolo e Carmagnola a Sud, Chieri e Villanova D'Asti ad Est. Entro i sessanta minuti è inoltre raggiungibile la bassa Valle Susa sino ad Avigliana e il Canavese (Rivarolo); sulla direttrice Torino-Milano si arriva a Chivasso e Rondissone, mentre sulla Torino-Aosta a Caluso. Sulle medesime direttrici, in circa 90' si raggiungono Santhià, Vercelli (verso Milano), Salussola nel Biellese, Ivrea (direzione Aosta) e Casale Monferrato.

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

La distribuzione della popolazione residente entro un'ora dall'aeroporto risulta così distribuita: la prima macrofascia (0-30') raccoglie 1.200.000 abitanti (42%); nella seconda macrofascia (30 - 60') risiede il 22% (circa 650.000 abitanti, dati ISTAT 2008), mentre nella terza (60 - 90') circa 1.000.000 (36%). La distribuzione degli addetti rispecchia quella della popolazione, con il 46% nella prima macrofascia (500.000 unità), il 21% nella seconda (240.000) e il 33% (370.000) nella terza. Le superfici interessate sono invece differenti, in quanto la prima macrofascia copre solamente 460 kmq (il 6%) mentre la seconda macrofascia il 25% e la terza il 69% dell'area totale considerata (pari a circa 7.300kmq).

## NO.5.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO "SANDRO PERTINI" DI TORINO CASELLE (LIMF)

#### AREA PIAZZALE (mq)

N.A.

#### AREA TERMINAL (mq)

51.150

#### GATES

22

#### STAND TOTALI

31

#### LOADING BRIDGE

6

#### STAND AVIAZIONE GENERALE

8

#### PARCHEGGI

3.000

#### PISTA 1

STRUMENTAZIONE RWY 36  
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT IIIB

#### LUNGHEZZA 18 (m)

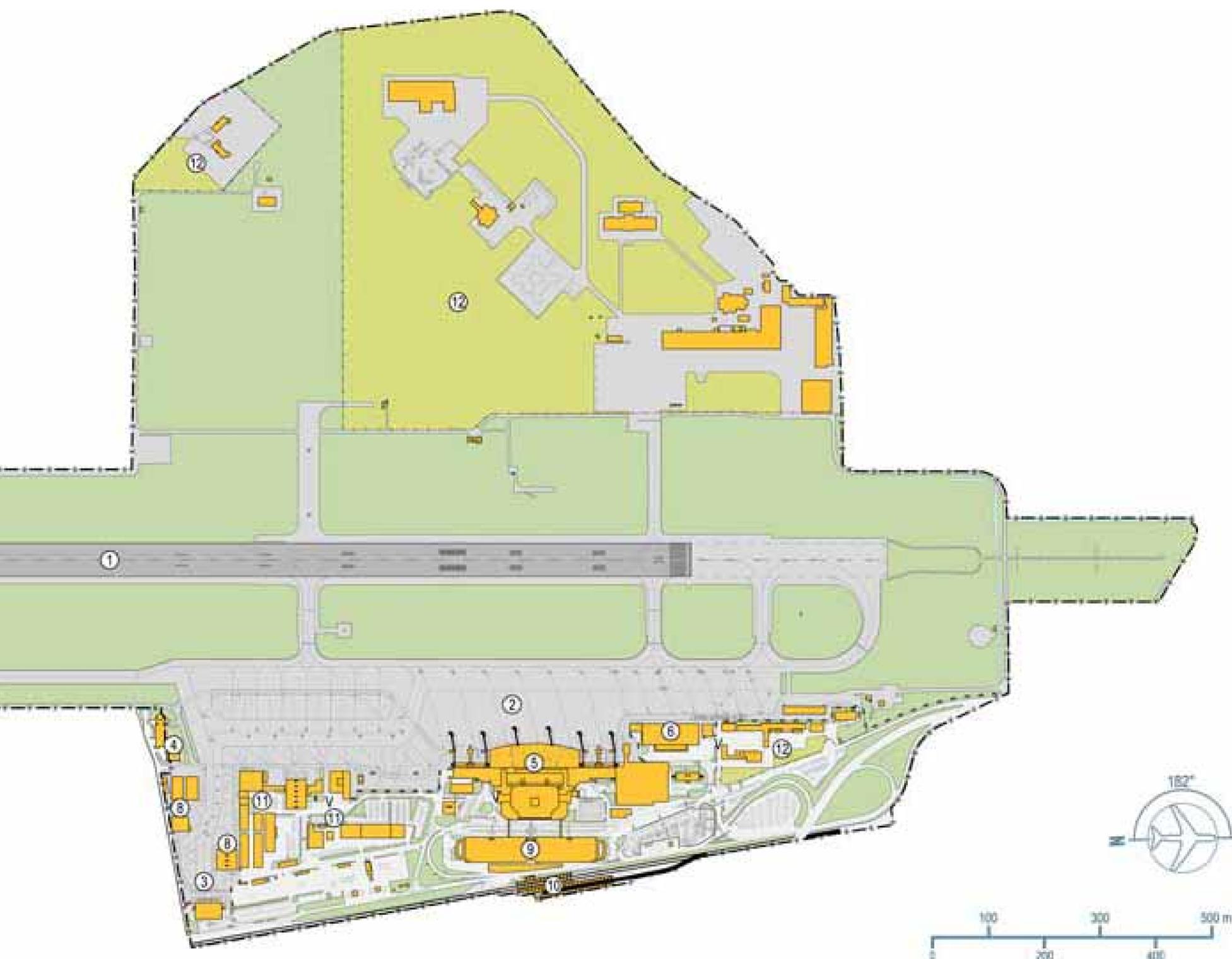
3.300

#### LUNGHEZZA 36 (m)

3.300

#### LARGHEZZA (m)

60



*Stato attuale dell'aeroporto*

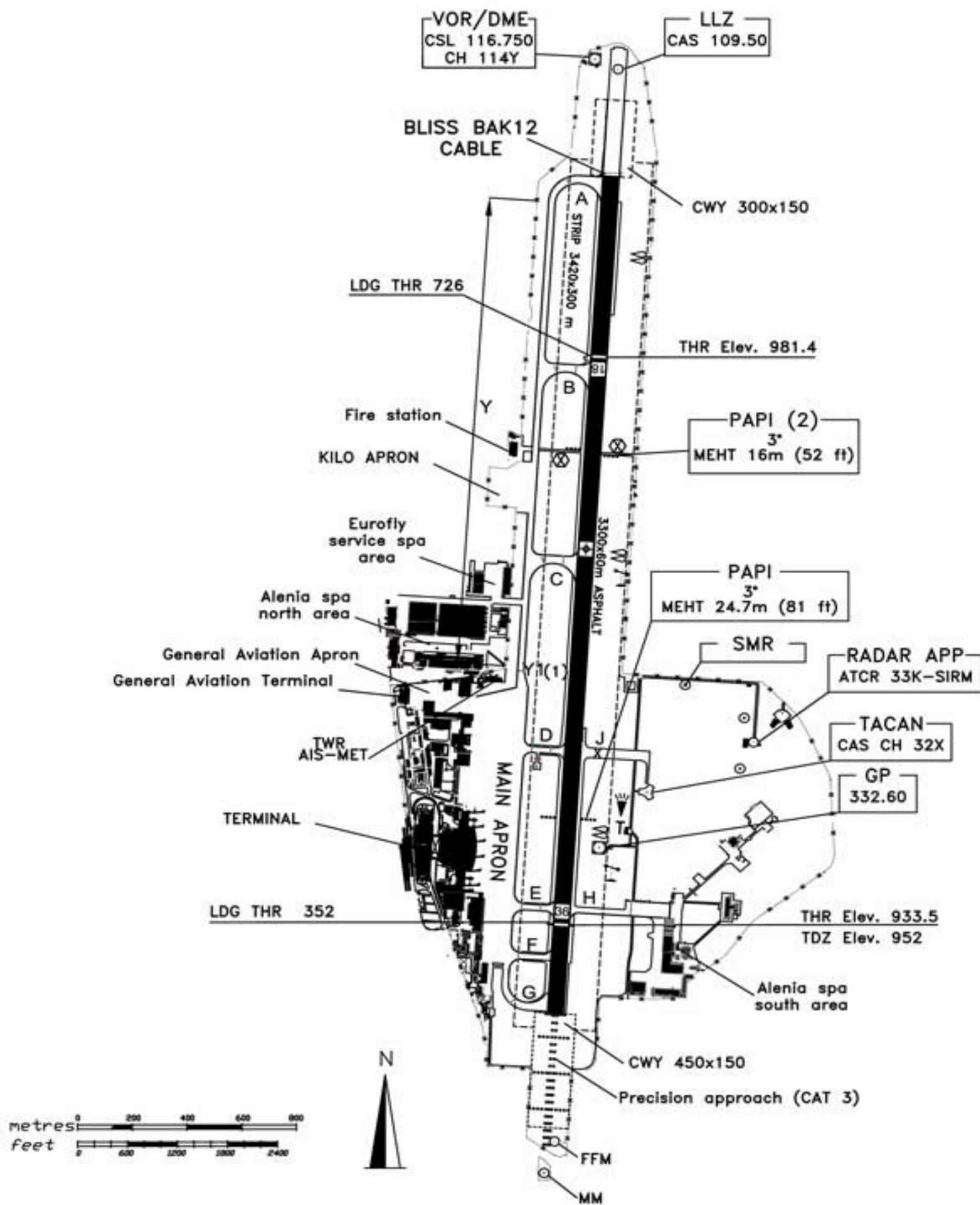
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 18	3300	3750	3300	2574
RWY 36	3300	3600	3300	2948

Tab.NO.5.4.1 Caratteristiche delle piste

**LEGENDA**

- ① Pista di volo
- ② Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
- ③ Piazzale aviazione generale
- ④ TWR
- ⑤ Aerostazione passeggeri
- ⑥ Aerostazione merci
- ⑦ VVF
- ⑧ Hangar aeromobili
- ⑨ Parcheggio multipiano
- ⑩ Stazione FS
- ⑪ Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto
- ⑫ Area militare

# NO.5.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

1.4.1	PISTE	THR	Coord. THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	RESA	STRIP	Largh.	THR Elev.	Pav.
			WGS84-DMS		m	m	m	m	m	m x m	m x m	m x m		m	
1.4.1.1	Pista 1	18	45°12'32.62"N 007°39'00.55"E	182°	3300	3750	3300	2574	-	450 x 150	120 x 150	3420 x 300	60	299.13	PCN 115/F/B/X/T Asphalt
		36	45°11'20.74"N 007°38'56.00"E	002°	3300	3600	3300	2948	-	300 x 150	240 x 150	3420 x 300	60	284.53	

Tab.NO.5.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

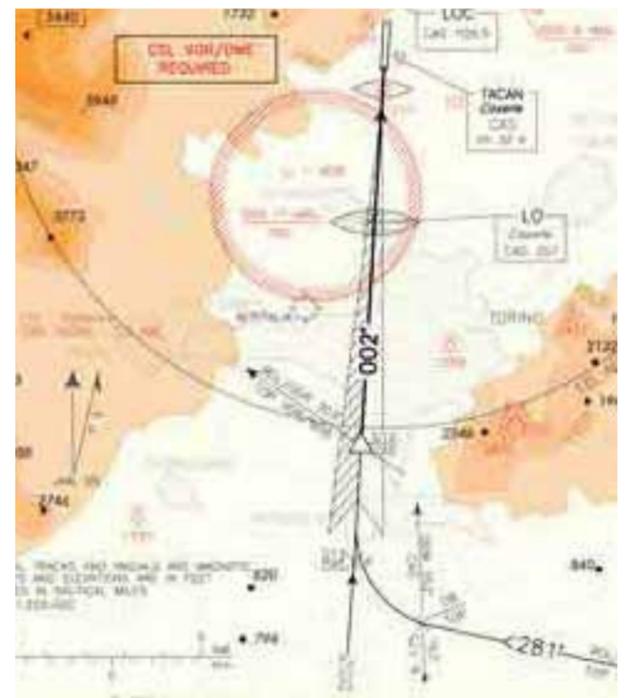
1.4.2	CLASSE APT	
1.4.2.1	Classe ICAO	4E
1.4.2.2	Antincendio ICAO	9

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron Principale	NA	PCN 114/R/A/X/T Concrete	100 → 105	PB	max WS 36m	SM se WS≤24m e ground taxiing se OA≤17m
				106 107	PB	max WS 36m	-
				108 → 113	PB	E	-
				114 → 120	PB	C	-
				1182 1202	SM	NA	-
				201 → 204	PB	D	-
				400	PB	max WS 38m	-
				500	SM	max WS 38m	-
1.4.3.2	Apron K	NA	PCN 119/R/A/X/T Concrete	601 → 604	PB	-	SM se WS≤24m e ground taxiing se OA≤17m
				701 → 709	PB	-	-
1.4.3.3	Apron GA	NA	PCN 114/R/A/X/T Concrete	302 → 305	SM	max WS 13m	-
				306	SM	max WS 15m	AVGAS refuelling
				307 308 309	SM	max WS 20m	-
				310	SM	max WS 15m	-

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A B C	30	PCN 115/F/B/W/T	-
1.4.4.2	D E F H Y	23	PCN 115/F/B/W/T	-
1.4.4.3	G	28	PCN 115/F/B/W/T	-
1.4.4.4	J	30	PCN 115/F/B/W/T	chiusa

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VDF	Caselle Gonio Homer
1.4.5.2	NDB	ABN, GEN, TOP
1.4.5.3	VOR/DME	BLA, CSL, GEN, MMP, SRN, TOP, VOG
1.4.5.4	ILS RWY 36 LOC CAT IIIB	CAS
1.4.5.5	GP	-
1.4.5.6	TACAN	CAS
1.4.5.7	L	CAS, RMG, SRN

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	Capacità Piste: 28 Mov/h (riferita a Pista 36) ripartiti in 14Arr/14Dept  Fonte: Assoclearance



Procedura di atterraggio strumentale di precisione

### Piste e aree di sicurezza

L'infrastruttura principale è composta dalla pista di volo 18-36, lunga 3300m e larga 60m, realizzata in conglomerato bituminoso ed orientata in direzione Nord-Sud. Entrambe le soglie sono decalate: la soglia 18 di 726m e la 36 di 352m con entrambe le pavimentazioni prima della soglia utilizzabili per la corsa al decollo. La taxiway Y, parallela alla pista di volo, ne accompagna lo sviluppo ad Ovest e permette di giungere in pista e alle testate mediante sette raccordi perpendicolari a questa (con A e G raccordi di testata). I piazzali di sosta sono tre: Apron Principale, Apron K e Apron Aviazione Generale (non connesso alla pista ma al piazzale principale).

Il traffico consentito è sia IFR che VFR con operatività garantita fino ad una RVR di 75m, la pista 36 è la principale per atterraggi e decolli, equipaggiata per avvicinamenti di precisione di categoria CAT IIIB, mentre per la movimentazione a terra è disponibile il servizio AMS. In caso di operazioni volo da compiersi in condizioni di bassa visibilità (ovvero RVR al di sotto dei 150m) la capacità scende a 5 Mov/h. E' presente una piazzola per atterraggio e decollo di elicotteri realizzata in rigido delle dimensioni di 25x25m munita anche di segnaletica notturna. Sono presenti rilievi montuosi che forano la superficie conica e il settore Nord-Ovest dell'orizzontale interna, tali ostacoli interessano anche la superficie di atterraggio sulla testata a Nord.

### Piazzale aeromobili

L'Apron principale può ospitare aeromobili fino alla classe E, sul fronte terminal sono ubicati sei pontili d'imbarco che possono servire modelli dal Bae146 al B747. La movimentazione è prevista in push per gli stand nose-in verso il lato terminal mentre gli altri stelli movimentano in self. Sull'Apron K sono previsti 13 stand con utilizzo in sovrapposizione con movimentazione in push, la movimentazione in self è consentita per un massimo di 4 aeromobili con apertura alare massima di 24m. L'Apron di Aviazione Generale può ospitare otto aeromobili con movimentazione in self (apertura alare tra 13 e 20m).

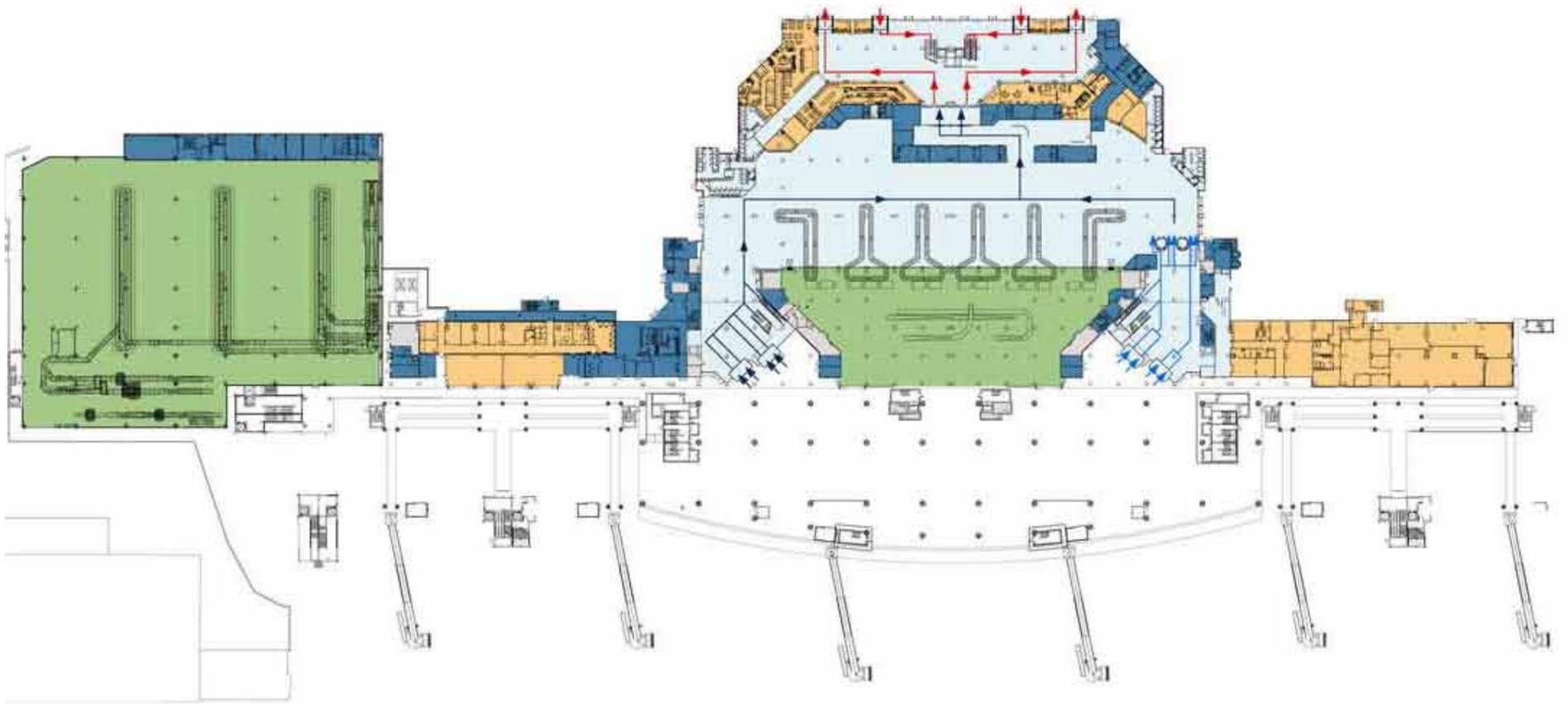
### Vie di rullaggio

Il sistema di rullaggio si compone di una taxiway parallela Y dalla quale diramano sei bretelle che connettono in pista, le bretelle A e G portano all'inizio della pavimentazione utilizzabile per la corsa al decollo sulle due testate. Le procedure in bassa visibilità (da attivare appena RVR 550m o ceiling 200ft) prevedono l'utilizzo esclusivo di pista 36; gli aeromobili in partenza dall'Apron Principale o dall'Apron GA utilizzeranno esclusivamente la TWY G-G mentre quelli provenienti dall'Apron K le TWY G-G; gli aeromobili in arrivo per raggiungere il piazzale principale percorreranno le TWYs A, B o C e poi la Y, per giungere in Apron K percorreranno invece le TWYs A, B e poi Y.

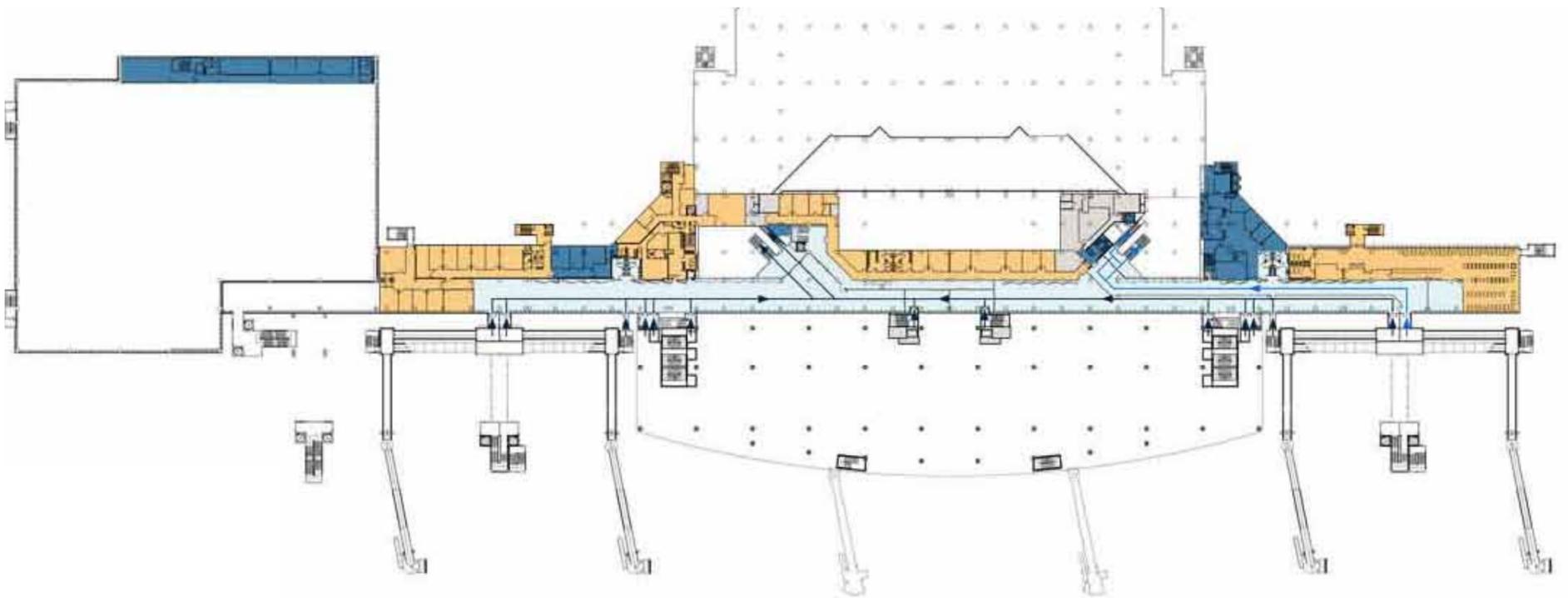
Tab.NO.5.5.2 Dati infrastrutture airside

# NO.5.6 Terminal passeggeri

## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra



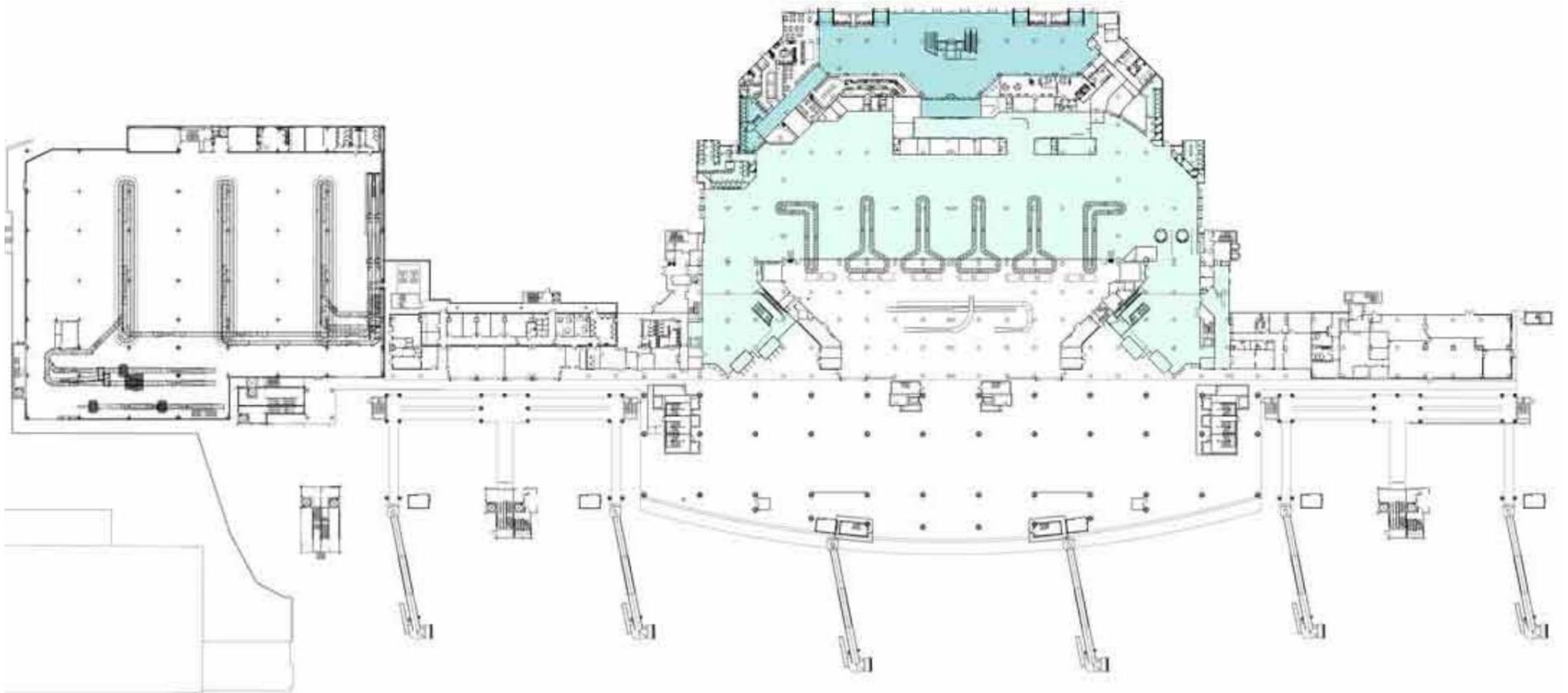
Sistemi funzionali, Pianta piano ammezzato



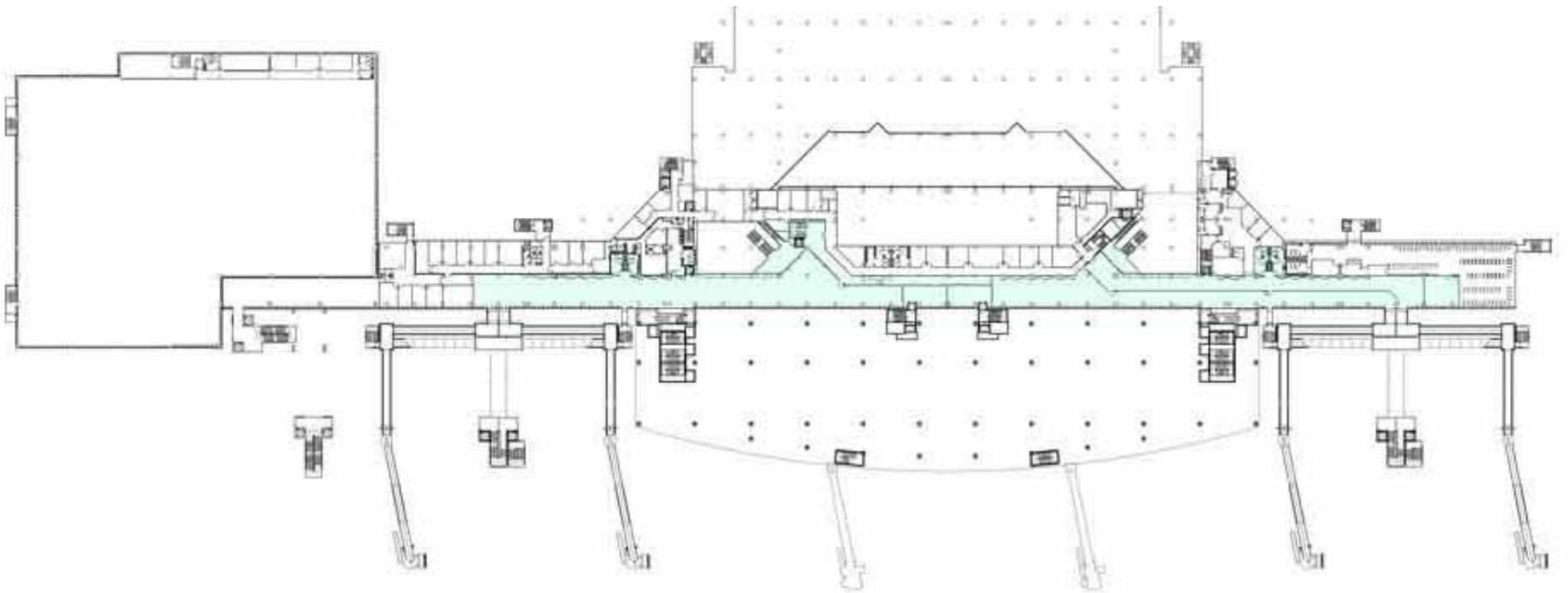
### LEGENDA

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

## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



*Sottosistemi, Pianta piano terra*

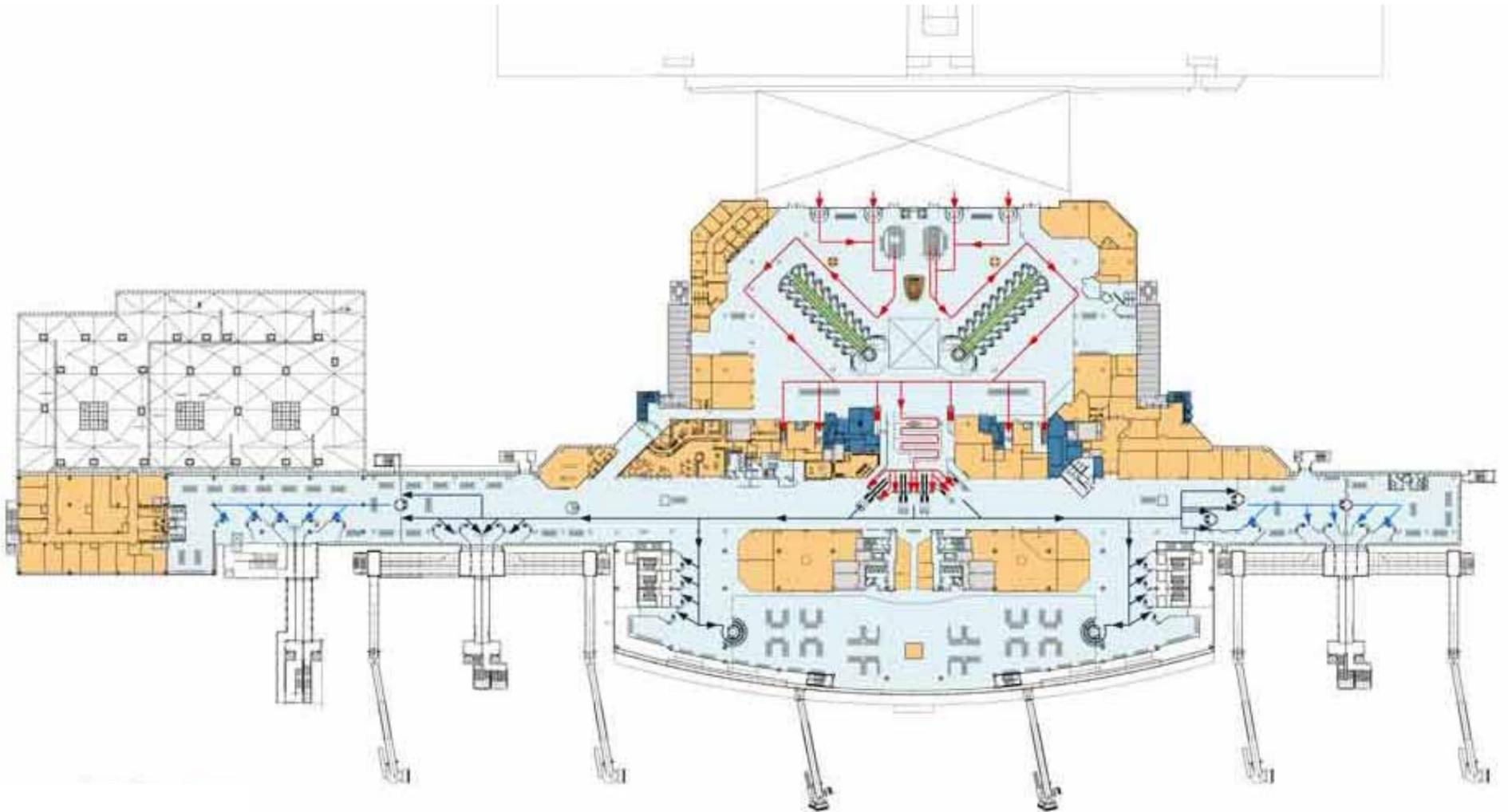


*Sottosistemi, Pianta piano ammezzato*

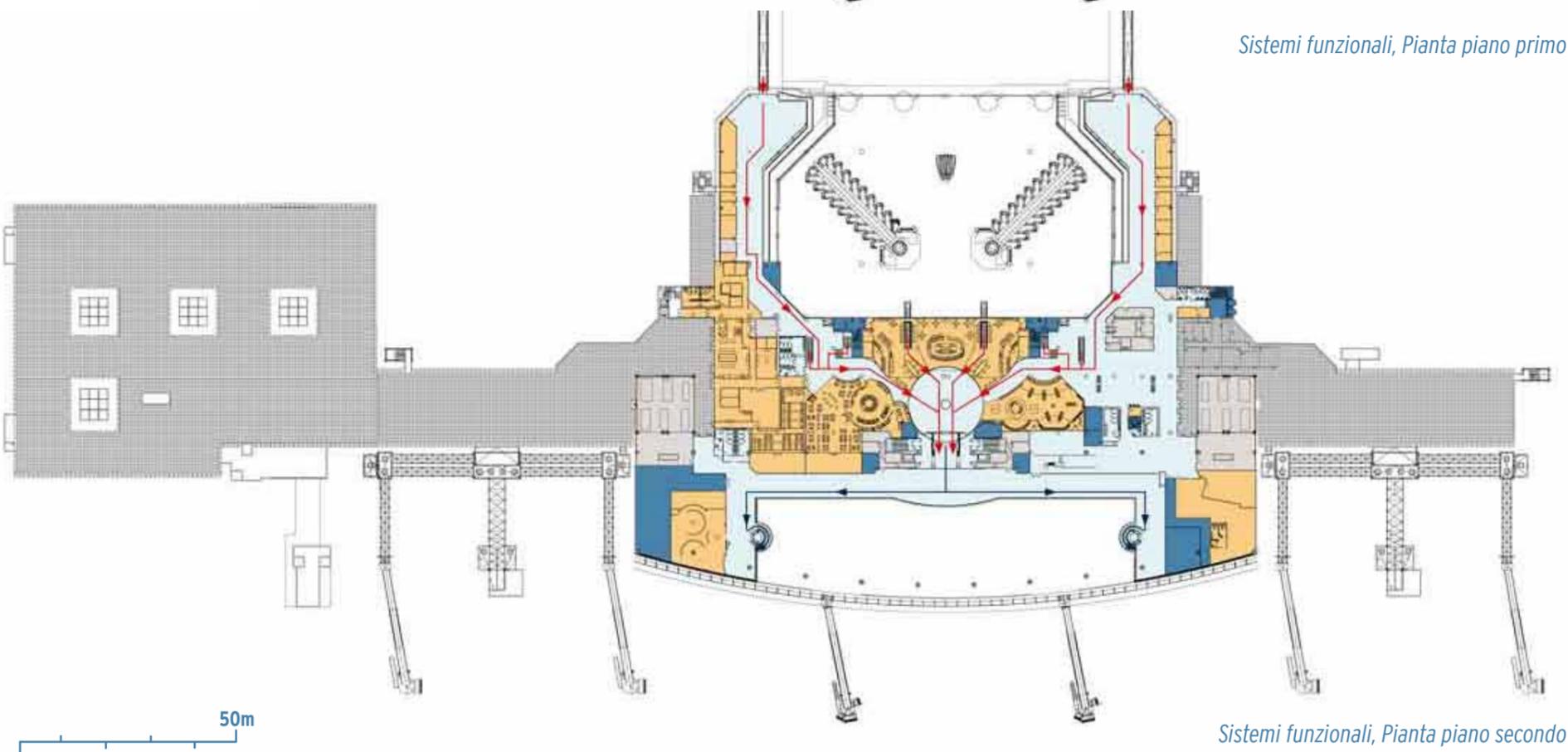
### LEGENDA

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

## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano primo



Sistemi funzionali, Pianta piano secondo

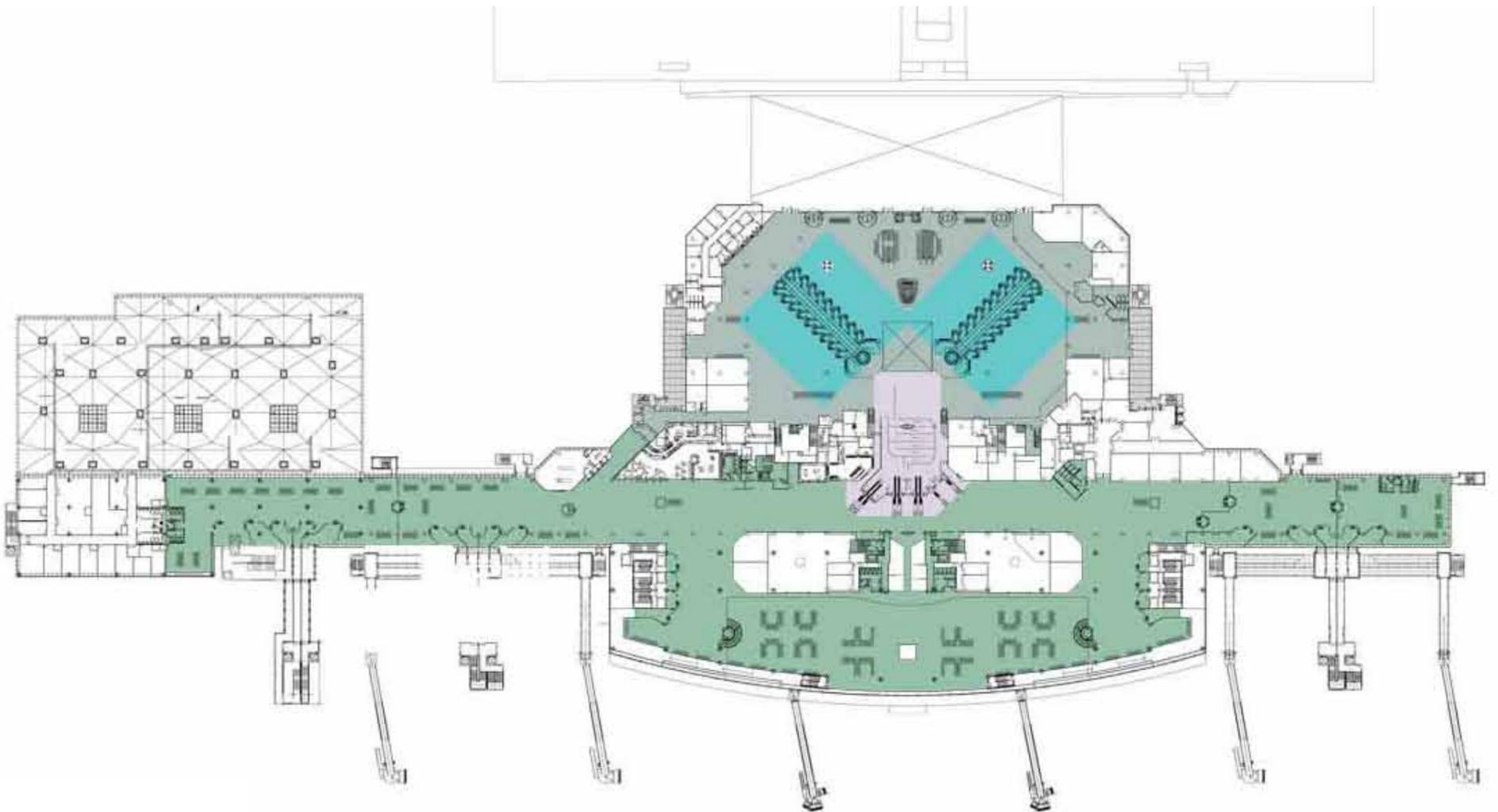
### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	29300
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	13315
Bhs, trattamento bagagli	mq	8030
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	4245
Spazi tecnici ,impianti	mq	2095

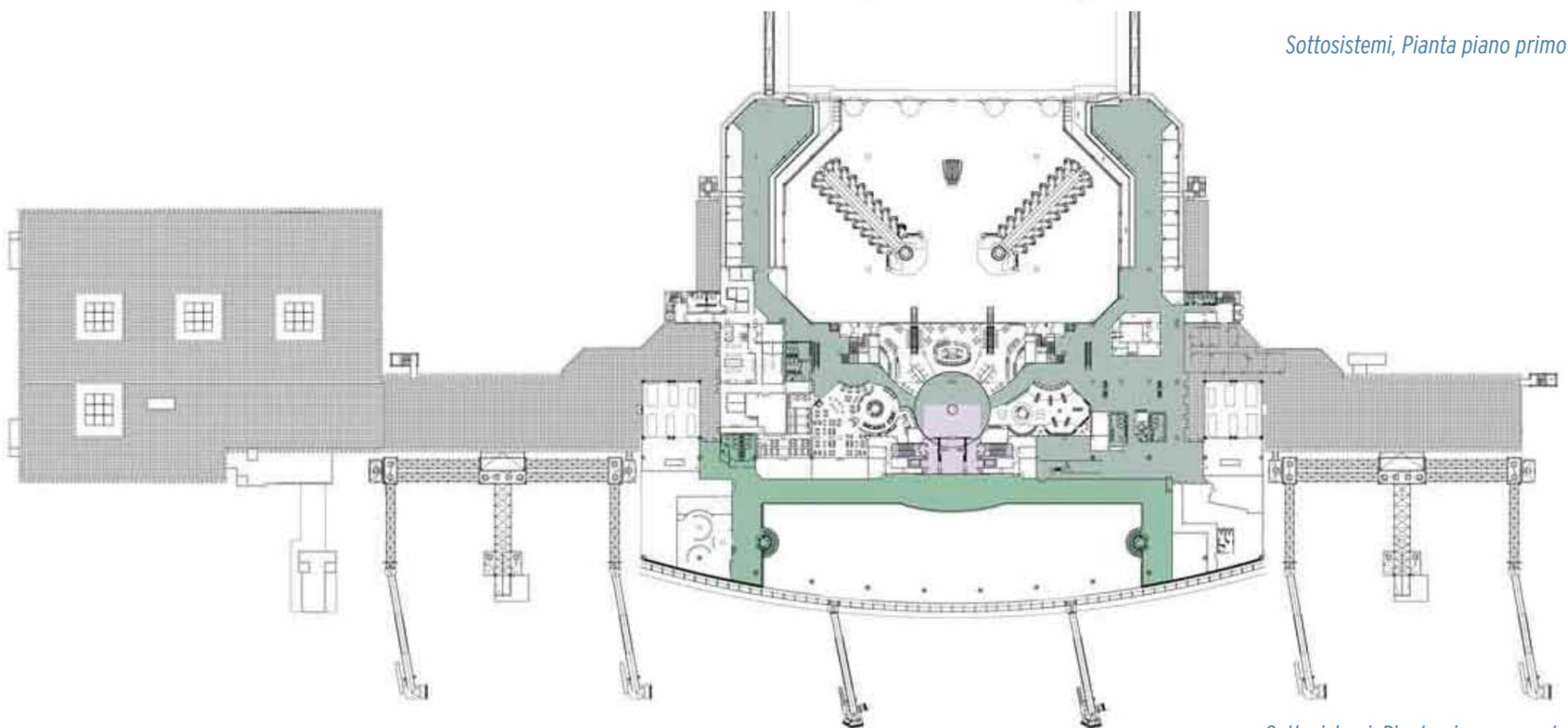
### LEGENDA

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

## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



*Sottosistemi, Pianta piano primo*



*Sottosistemi, Pianta piano secondo*

### SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	6015
Area Check-in	mq	2235
Area Varchi di Sicurezza	mq	1160
Sale imbarco	mq	10565
Hall arrivi	mq	1425
Sale riconsegna bagagli	mq	8130

## LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

### LEGENDA

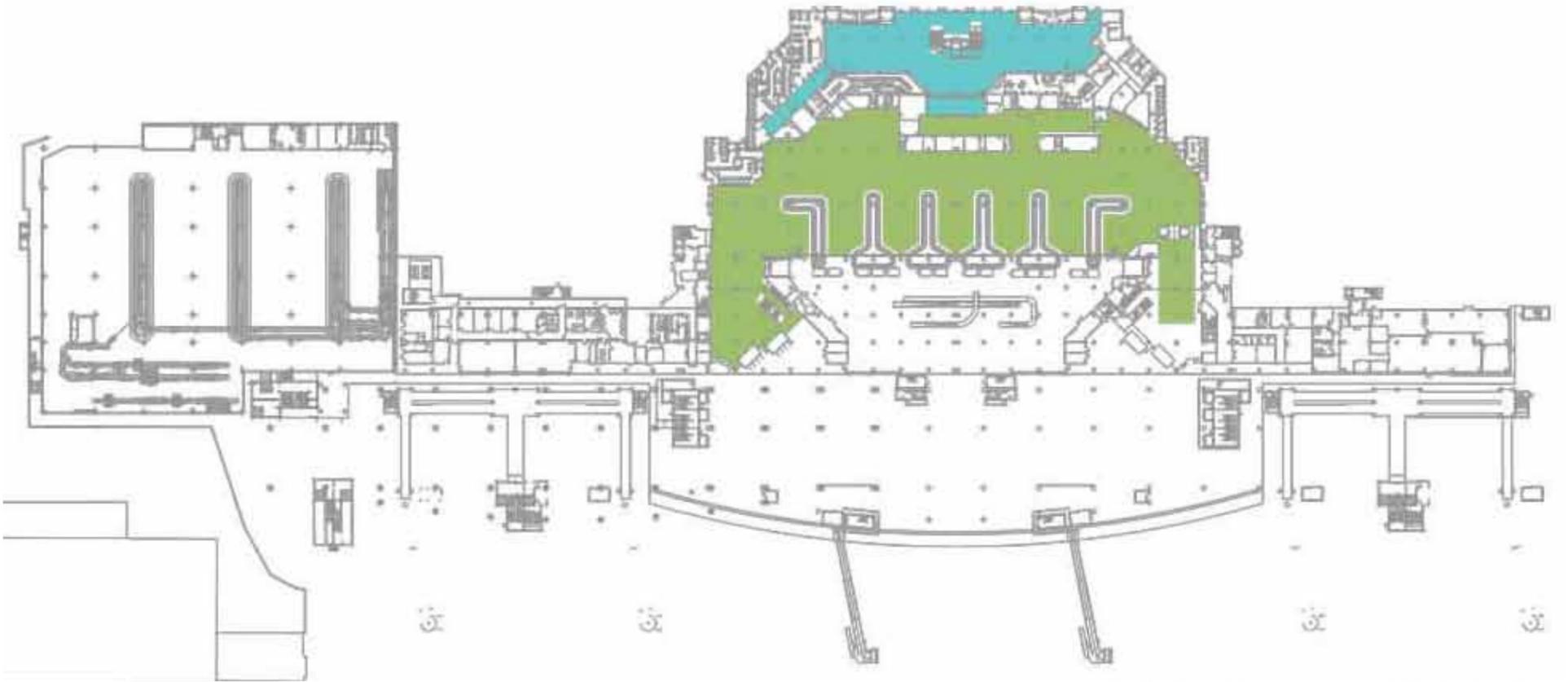
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#92d050; border:1px solid black;"></span> A
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#ffff00; border:1px solid black;"></span> B
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#00ced1; border:1px solid black;"></span> C
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#ffa500; border:1px solid black;"></span> D
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#ff0000; border:1px solid black;"></span> E

1_Hall partenze	mq fabbisogno	1011
	mq presenti	4940
	mq differenza	3929
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	447
	mq presenti	1570
	mq differenza	1123
	n° check-in fabbisogno	21
	n° check-in presenti	38
3 Controlli di sicurezza	n° differenza	17
	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	540
	mq differenza	540
	n° varchi fabbisogno	6
4 Controlli passaporti OUT	n° presenti	10
	n° differenza	4
	mq accodamento fabbisogno	99
	mq presenti	180
	mq differenza	81
5 Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° postazioni fabbisogno	2
	n° presenti	6
	n° differenza	4
	mq fabbisogno	1213
	mq presenti	8850
A Sala imbarchi Schengen	mq differenza	7637
	n° gates fabbisogno	8
	n° presenti	22
	n° differenza	14
	mq fabbisogno	1213
B Sala imbarchi extra Schengen	mq presenti	7235
	mq differenza	6022
	n° gates fabbisogno	5
	n° presenti	12
	n° differenza	7
6 Controlli passaporti IN	mq fabbisogno	485
	mq presenti	1615
	mq differenza	1130
	n° gates fabbisogno	3
	n° presenti	10
7 Ritiro bagagli	n° differenza	7
	mq accodamento fabbisogno	99
	mq presenti	200
	mq differenza	101
	n° postazioni fabbisogno	2
8_Hall arrivi	n° presenti	4
	n° differenza	2
	mq fabbisogno	723
	mq presenti	3620
	mq differenza	2897
A_Check-in A	n° nastri fabbisogno	2
	n° presenti	6
	n° differenza	4
	mq fabbisogno	1011
B_Check-in B	mq presenti	1185
	mq differenza	174
	mq accodamento fabbisogno	106
	mq presenti	395
C_Check-in C	mq differenza	289
	n° check-in presenti	9
	mq accodamento fabbisogno	118
	mq presenti	390
D_Check-in D	mq differenza	272
	n° check-in presenti	10
	mq accodamento fabbisogno	118
	mq presenti	390
E	mq differenza	272
	n° check-in presenti	10
	mq accodamento fabbisogno	106
	mq presenti	395
F	mq differenza	289
	n° check-in presenti	9
	mq accodamento fabbisogno	106
	mq presenti	395

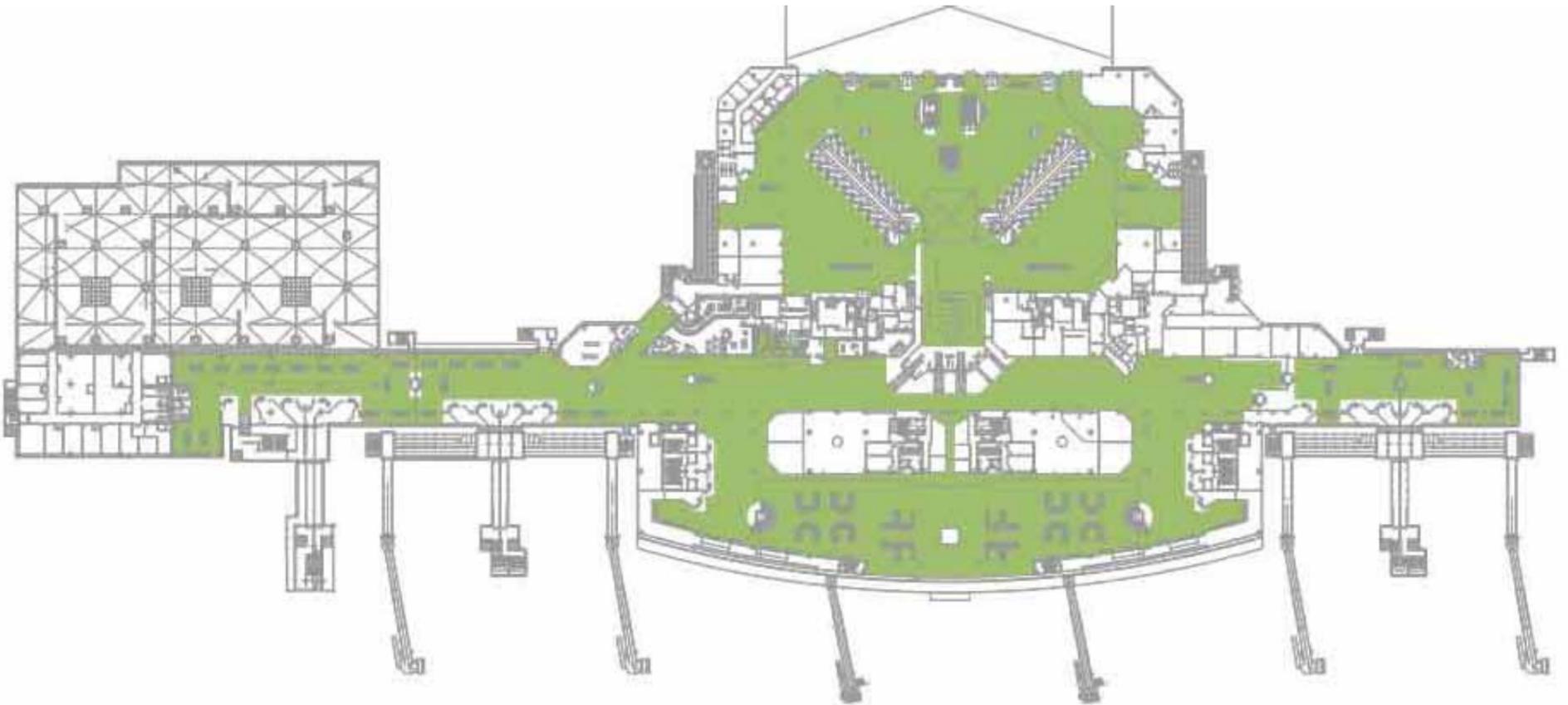
A_Check-in A	mq accodamento fabbisogno	106
	mq presenti	395
	mq differenza	289
	n° check-in presenti	9
B_Check-in B	mq accodamento fabbisogno	118
	mq presenti	390
	mq differenza	272
	n° check-in presenti	10
C_Check-in C	mq accodamento fabbisogno	118
	mq presenti	390
	mq differenza	272
	n° check-in presenti	10
D_Check-in D	mq accodamento fabbisogno	106
	mq presenti	395
	mq differenza	289
	n° check-in presenti	9

### SUPERFICI TOTALI

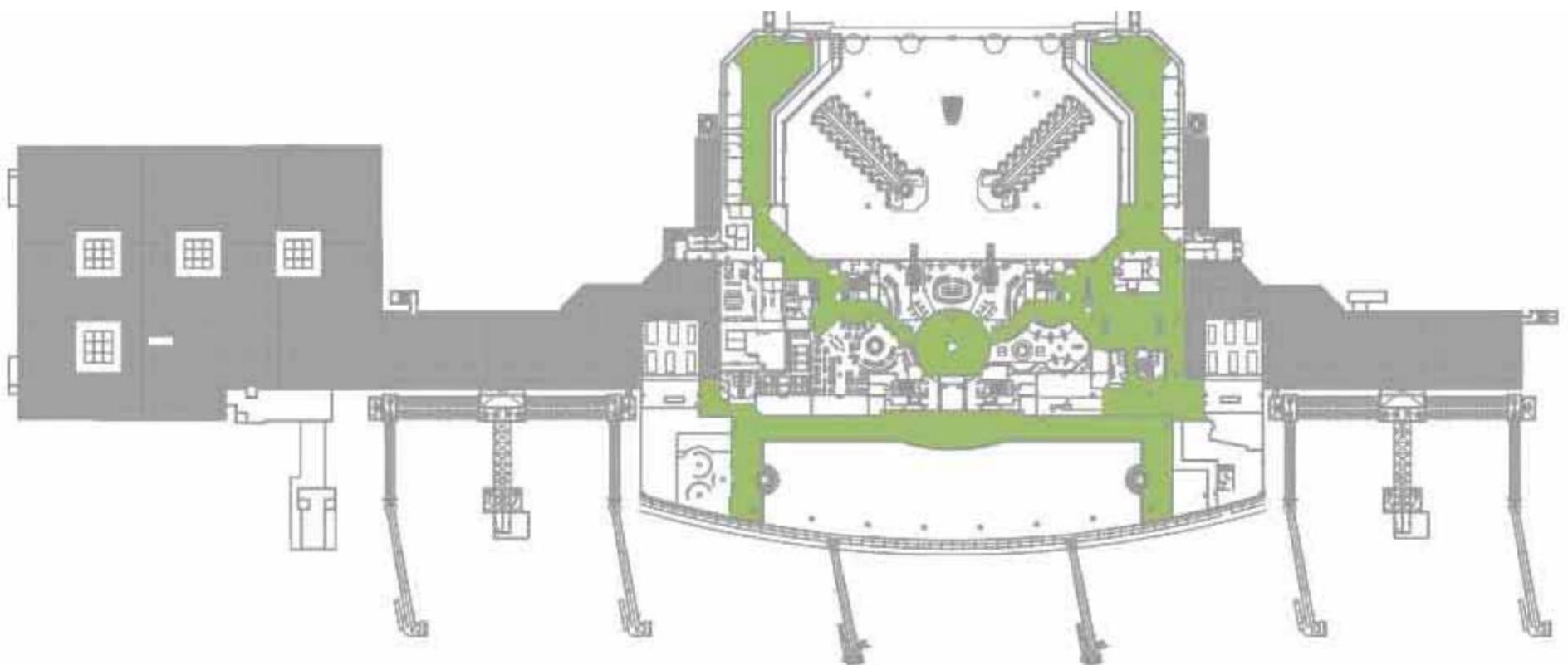
Piano terra	mq	13500
Ammezzato	mq	6600
Piano primo	mq	21450
Piano secondo	mq	9600
Totale	mq	51150



*Livello di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra*



*Livello di servizio aree passeggeri, Pianta piano primo*



*Livello di servizio aree passeggeri, Pianta piano secondo*



# NO.5.7 Traffico commerciale 2000-2008

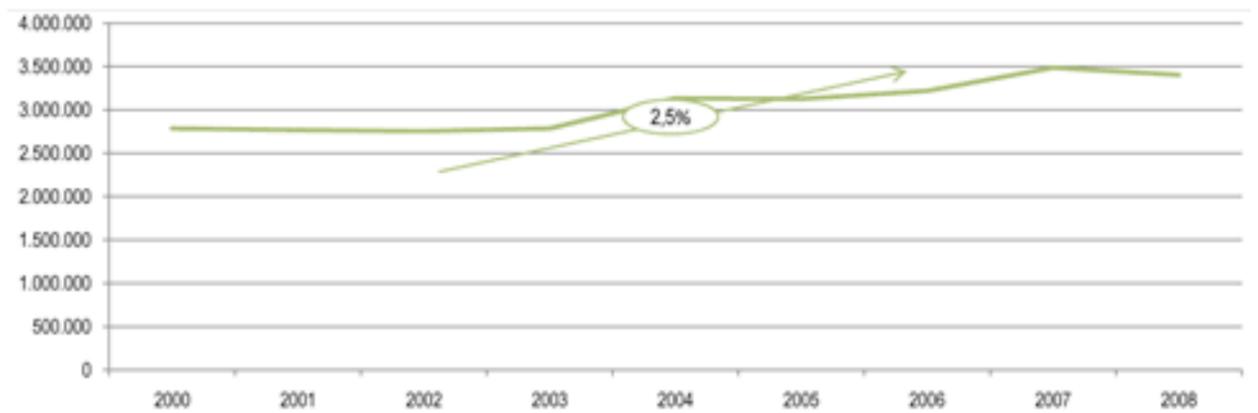
## Traffico passeggeri

Il traffico gestito dall'aeroporto è passato dai 2,7 milioni del 2000 ai 3,4 milioni del 2008, con un Cagr del 2,5%. Nel 2004 il traffico passeggeri ha registrato il picco d'incremento percentuale (+12,5%), superando per la prima volta quota 3 milioni. Questo risultato è stato conseguito grazie all'apertura, nel mese di febbraio, della terza base operativa Air One dopo Milano e Roma ed al potenziamento dei collegamenti con le isole da parte di Meridiana. Inoltre l'avvio delle operazioni sullo scalo di Torino Caselle della compagnia area low cost EasyJet ha contribuito alla pianificazione di nuovi collegamenti a basso costo da Torino per il resto d'Europa. Il leggero decremento del 2008 è dovuto alla eliminazione di alcuni collegamenti internazionali, parzialmente compensata dall'aumento del traffico nazionale, grazie alla maggior operatività di vettori low cost nazionali che hanno fortemente incrementato la loro quota di mercato presso lo scalo.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 3.212.353 con una diminuzione del 5,6% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

Anno	PAX	Δ%
2000	2.785.029	
2001	2.768.454	-0,6%
2002	2.754.377	-0,5%
2003	2.786.324	1,2%
2004	3.133.451	12,5%
2005	3.127.289	-0,2%
2006	3.219.317	2,9%
2007	3.487.581	8,3%
2008	3.404.922	-2,4%

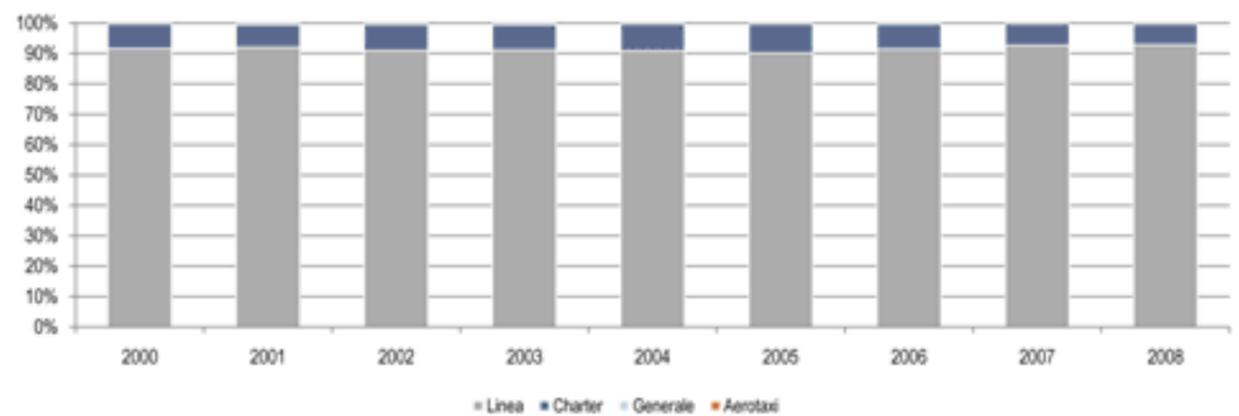
CAGR	2,5%
------	------



Tab.NO.5.7.1 Passeggeri 2000-2008

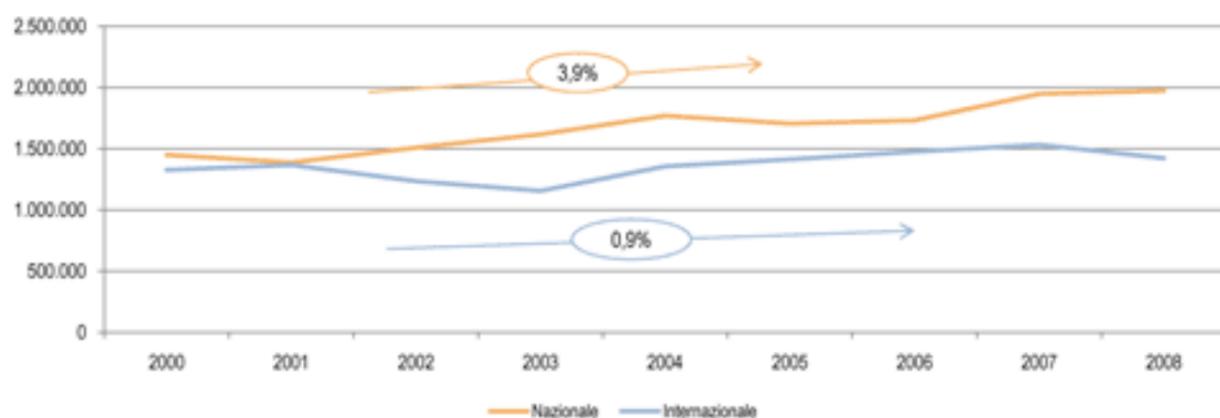
La percentuale di passeggeri trasportati con voli charter non è mai stata superiore al 10%.

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



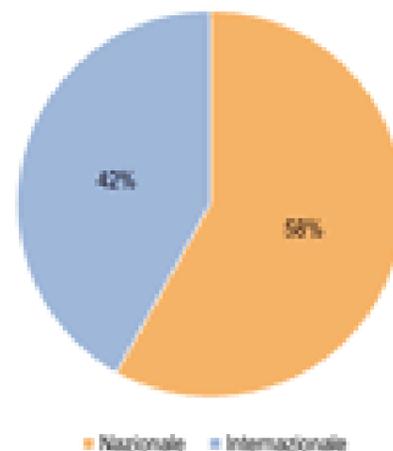
Tab.NO.5.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	1.450.237		2000	1.326.796	
2001	1.387.916	-4,3%	2001	1.367.465	3,1%
2002	1.507.934	8,6%	2002	1.234.466	-9,7%
2003	1.617.086	7,2%	2003	1.156.324	-6,3%
2004	1.769.524	9,4%	2004	1.355.448	17,2%
2005	1.705.522	-3,6%	2005	1.412.883	4,2%
2006	1.731.960	1,6%	2006	1.475.930	4,5%
2007	1.947.586	12,4%	2007	1.532.045	3,8%
2008	1.973.842	1,3%	2008	1.422.849	-7,1%
CAGR	3,9%		CAGR	0,9%	



Tab.NO.5.7.3 Passengers 2000-2008

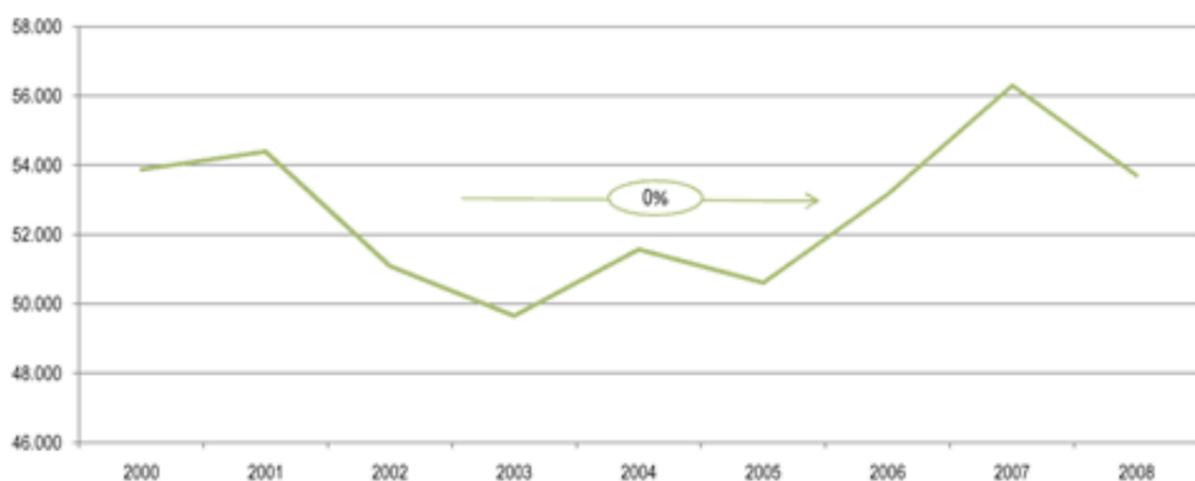
Per quel che riguarda i voli di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato il 58% del totale gestito dall'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

Nel 2001 il traffico passeggeri nazionale ed internazionale era attestato su volumi simili, poco meno di 1,4 milioni. Negli anni successivi si è creato una differenza che ha portato il primo ad avvicinarsi a 2 milioni nel 2008 ed il secondo a rimanere su valori costanti.

Anno	MOV	Δ%
2000	53.877	
2001	54.391	1,0%
2002	51.086	-6,1%
2003	49.655	-2,8%
2004	51.574	3,9%
2005	50.615	-1,9%
2006	53.169	5,0%
2007	56.300	5,9%
2008	53.713	-4,6%
CAGR	0,0%	



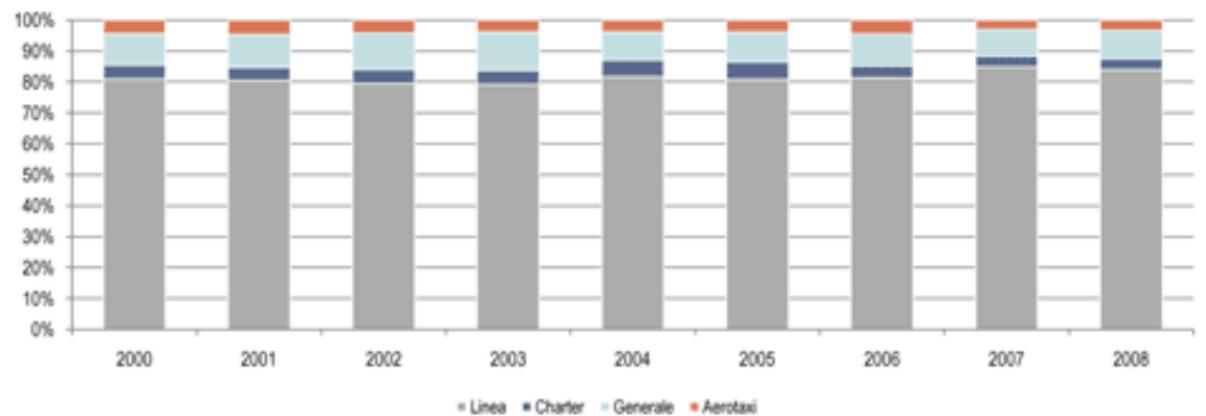
Tab.NO.5.7.4 Movimenti 2000-2008

## Movimenti

I movimenti rimangono nella forbice tra i 49 mila ed i 56 mila.

In termini di movimenti, il traffico è stato prevalentemente di linea, con i charter e aerotaxi che hanno mantenuto una percentuale tra il 3,1% ed il 5,8% rispettivamente, con il traffico di aviazione generale sul 10%.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	80,9%	4,5%	4,4%	10,2%	100,0%
2001	80,5%	4,2%	4,7%	10,6%	100,0%
2002	79,5%	4,5%	4,2%	11,8%	100,0%
2003	79,2%	4,5%	3,8%	12,5%	100,0%
2004	81,7%	5,3%	3,8%	9,2%	100,0%
2005	80,7%	5,8%	3,9%	9,5%	100,0%
2006	81,3%	3,9%	4,6%	10,2%	100,0%
2007	84,9%	3,4%	3,1%	8,6%	100,0%
2008	84,1%	3,4%	3,4%	9,2%	100,0%

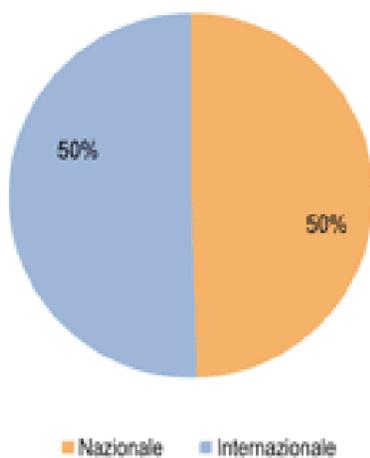


Tab.NO.5.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

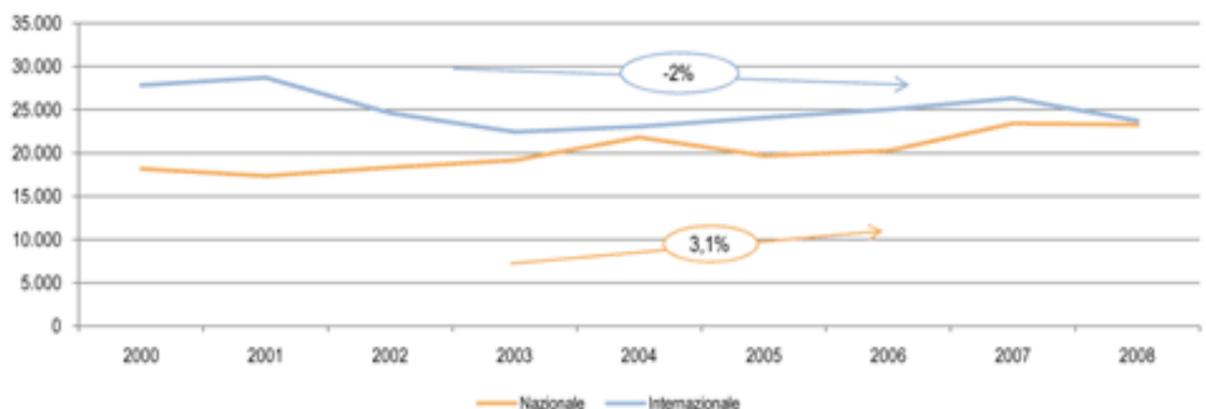
Per quel che riguarda i voli di linea e charter, i movimenti nazionali sono in leggero aumento, passando da 18 mila (2000) a 24 mila (2008), con un CAGR del 3%. Di contro, i movimenti internazionali, passando da 28 mila (2000) a 24 mila (2008), hanno avuto un CAGR di -2%.

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	18.164		2000	27.842	
2001	17.358	-4,4%	2001	28.702	3,1%
2002	18.327	5,6%	2002	24.613	-14,2%
2003	19.139	4,4%	2003	22.423	-8,9%
2004	21.806	13,9%	2004	23.059	2,8%
2005	19.679	-9,8%	2005	24.112	4,6%
2006	20.265	3,0%	2006	25.036	3,8%
2007	23.422	15,6%	2007	26.307	5,1%
2008	23.261	-0,7%	2008	23.706	-9,9%
CAGR	3,1%		CAGR	-2,0%	

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta il 50% del totale dell'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

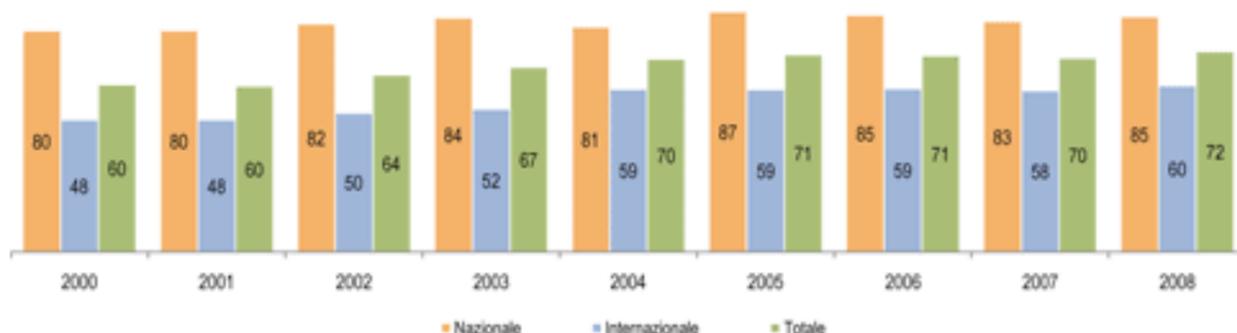


Tab.NO.5.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	80	48	60
2001	80	48	60
2002	82	50	64
2003	84	52	67
2004	81	59	70
2005	87	59	71
2006	85	59	71
2007	83	58	70
2008	85	60	72
CAGR	0,8%	2,9%	2,3%

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

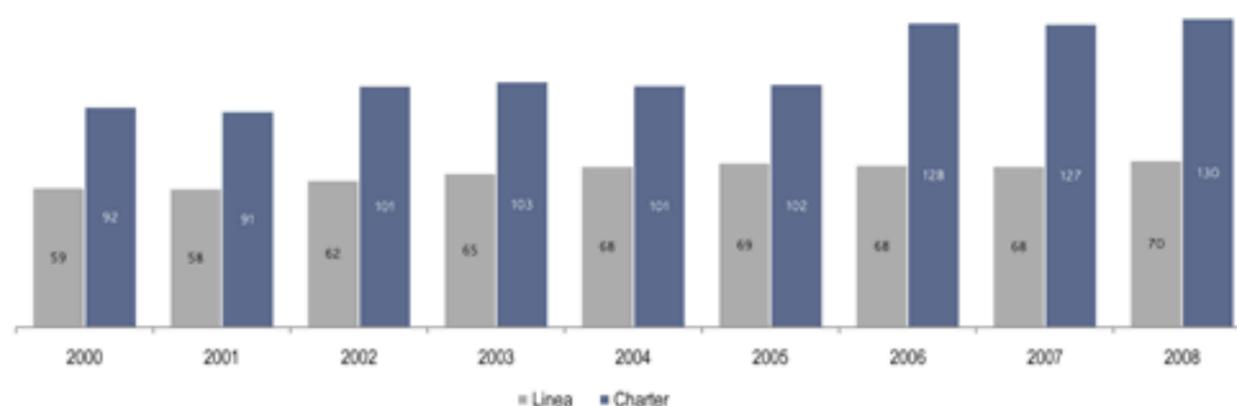
Il numero di passeggeri per volo nazionale è in leggero aumento, passando da 80 passeggeri (2000) a 85 (2008). Per quel che riguarda l'internazionale, c'è stato un aumento di 11 passeggeri in media per volo tra il 2000 ed il 2008, rimanendo comunque su valori bassi (60 nel 2008).



Tab.N0.5.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

Anno	LINEA	CHARTER
2000	59	92
2001	58	91
2002	62	101
2003	65	103
2004	68	101
2005	69	102
2006	68	128
2007	68	127
2008	70	130
CAGR	2,3%	4,3%

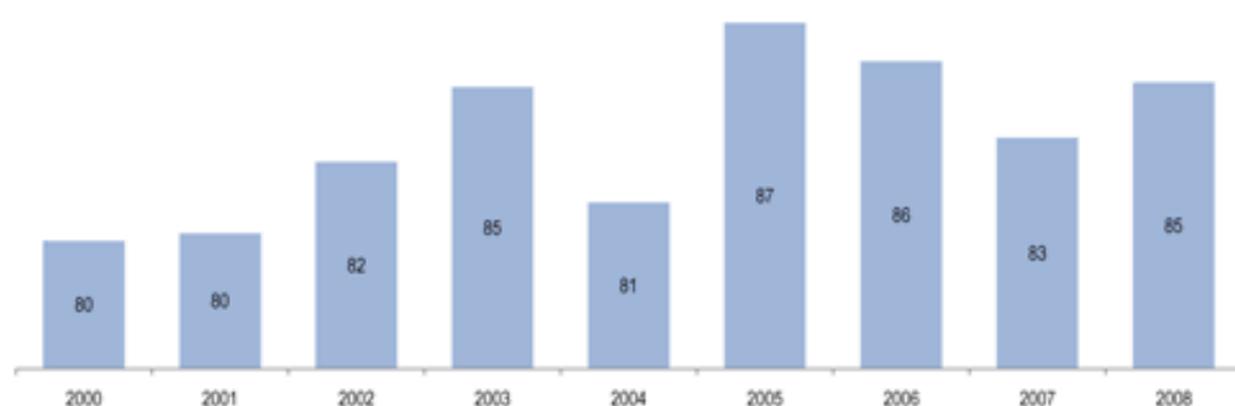
I voli charter hanno avuto un numero passeggeri medi maggiore rispetto al traffico di linea.



Tab.N0.5.7.8 Numero medio Pax/Movimenti per tipologia di volo 2000-2008

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

Anno	LINEA Naz
2000	80
2001	80
2002	82
2003	85
2004	81
2005	87
2006	86
2007	83
2008	85
CAGR	0,8%

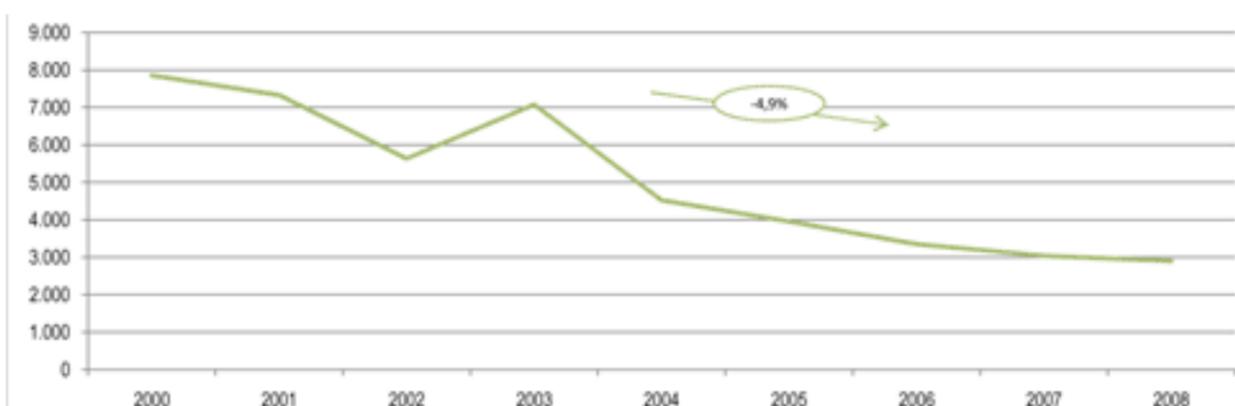


Tab.NO.5.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

### Traffico cargo

Il traffico cargo ha mantenuto un trend di diminuzione (Cagr -11,7%), nonostante una ripresa nel 2003 (+25,6%), dovuta ad accordi commerciali specifici nell'area.

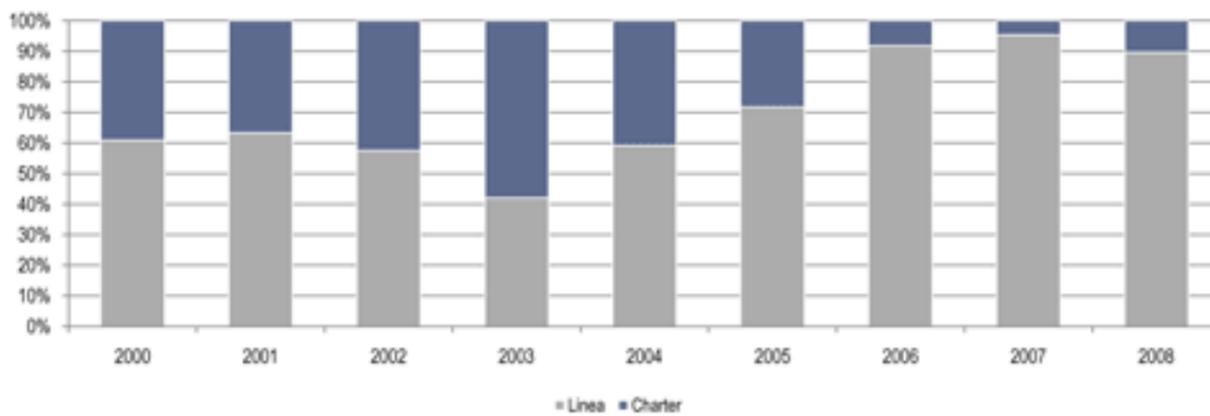
Anno	TONS	Δ%
2000	7.856	
2001	7.327	-6,7%
2002	5.635	-23,1%
2003	7.078	25,6%
2004	4.525	-36,1%
2005	3.958	-12,5%
2006	3.351	-15,3%
2007	3.040	-9,3%
2008	2.899	-4,6%
CAGR	-11,7%	



Tab.NO.5.7.10 Cargo (Tons) 2000-2008

Anno	Linea	Charter
2000	60,9%	39,1%
2001	63,3%	36,7%
2002	57,5%	42,5%
2003	42,0%	58,0%
2004	59,2%	40,8%
2005	71,8%	28,2%
2006	91,9%	8,1%
2007	95,4%	4,6%
2008	89,7%	10,3%

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

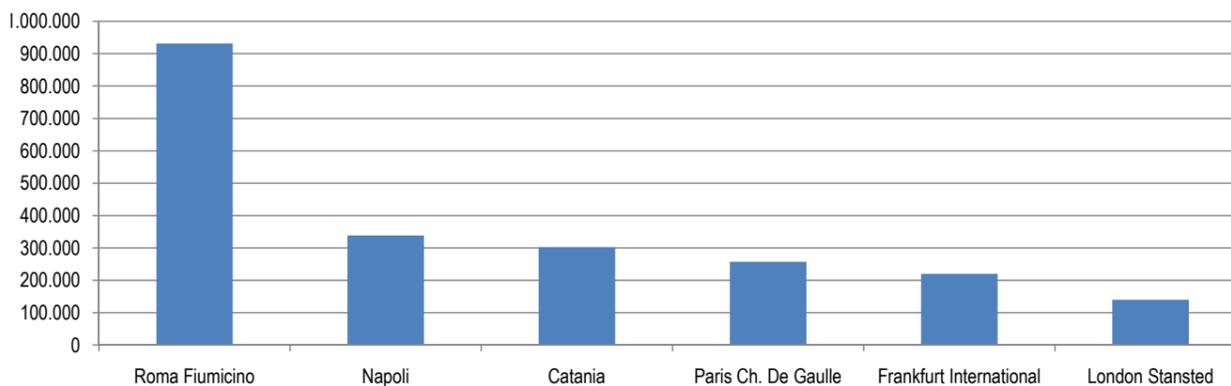


Tab.N0.5.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Germania	313.618	343.850	353.919	324.814	350.083	359.737	394.456	
Gran Bretagna	305.430	349.290	291.785	297.246	369.674	404.079	393.863	

### Principali O-D

La nazione estera maggiormente collegata nel 2006 è stata la Germania, subito seguita dalla Gran Bretagna.



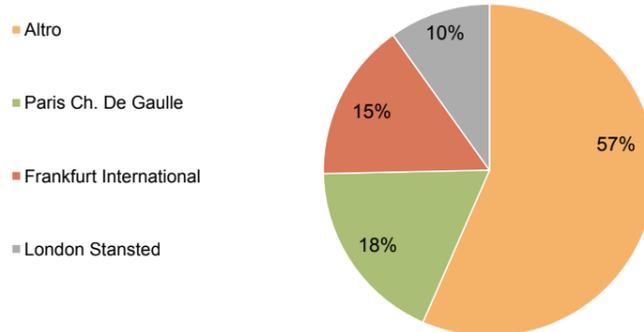
Tab.N0.5.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

La tratta internazionale più importante è stata con Parigi, con 257 mila passeggeri tra arrivi e partenze nel 2008. Il traffico internazionale è stato molto differenziato, tanto che la tratta maggiore ha rappresentato solo il 18% del totale internazionale.



Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									804.916
Paris Ch. De Gaulle				189.067	191.039	267.814	225.285	277.978	257.397
Frankfurt International				199.854	209.424	199.867	215.685	204.793	220.249
London Stansted				155.689	299.619	332.072	146.935	144.396	140.287

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



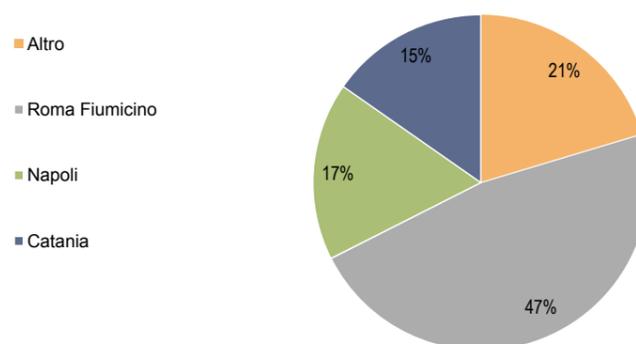
Tab.NO.5.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

La tratta nazionale maggiore è stata con Fiumicino, 900 mila passeggeri nel 2008 ed il 47% del totale nazionale.



Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									401.591
Roma Fiumicino				793.052	769.792	812.610	866.686	907.079	931.739
Napoli				284.024	310.408	330.437	315.096	353.832	338.687
Catania				227.412	231.798	180.113	183.386	228.543	301.825

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



Tab.NO.5.7.14 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	1.106.492	1.165.602	1.002.550	929.944	1.086.377	1.119.009	1.217.325	1.289.710	1.190.744
			5,3%	-14,0%	-7,2%	16,8%	3,0%	8,8%	5,9%	-7,7%
	Nazionale	1.446.563	1.382.407	1.504.606	1.612.413	1.763.178	1.700.733	1.728.084	1.943.686	1.970.069
			-4,4%	8,8%	7,2%	9,4%	-3,5%	1,6%	12,5%	1,4%
TOT	2.553.055	2.548.009	2.507.156	2.542.357	2.849.555	2.819.742	2.945.409	3.233.396	3.160.813	
			-0,2%	-1,6%	1,4%	12,1%	-1,0%	4,5%	9,8%	-2,2%
Charter	Internazionale	220.304	201.863	231.916	226.380	269.071	293.874	258.605	242.335	232.105
			-8,4%	14,9%	-2,4%	18,9%	9,2%	-12,0%	-6,3%	-4,2%
	Nazionale	3.674	5.509	3.328	4.673	6.346	4.789	3.876	3.900	3.773
			49,9%	-39,6%	40,4%	35,8%	-24,5%	-19,1%	0,6%	-3,3%
TOT	223.978	207.372	235.244	231.053	275.417	298.663	262.481	246.235	235.878	
			-7,4%	13,4%	-1,8%	19,2%	8,4%	-12,1%	-6,2%	-4,2%
Aerotaxi	Internazionale	5.702	5.723	4.809	4.181	3.698	3.734	5.090	3.172	3.434
			0,4%	-16,0%	-13,1%	-11,6%	1,0%	36,3%	-37,7%	8,3%
	Nazionale	2.294	3.051	2.444	2.053	1.904	2.099	2.613	1.907	1.922
			33,0%	-19,9%	-16,0%	-7,3%	10,2%	24,5%	-27,0%	0,8%
TOT	7.996	8.774	7.253	6.234	5.602	5.833	7.703	5.079	5.356	
			9,7%	-17,3%	-14,0%	-10,1%	4,1%	32,1%	-34,1%	5,5%
Generale	Internazionale		2.141	3053	5430	1757				
				42,6%	77,9%	-67,6%				
	Nazionale		2.158	1.671	1250	1120				
				-22,6%	-25,2%	-10,4%				
TOT		4.299	4.724	6.680	2.877	3.051	3.724	2.871	2.875	
			9,9%	41,4%	-56,9%	6,0%	22,1%	-22,9%	0,1%	
TOT	Internazionale	1.332.498	1.375.329	1.242.328	1.165.935	1.360.903	1.416.617	1.481.020	1.535.217	1.426.283
			3,2%	-9,7%	-6,1%	16,7%	4,1%	4,5%	3,7%	-7,1%
	Nazionale	1.452.531	1.393.125	1.512.049	1.620.389	1.772.548	1.707.621	1.734.573	1.949.493	1.975.764
			-4,1%	8,5%	7,2%	9,4%	-3,7%	1,6%	12,4%	1,3%
TOT	2.785.029	2.768.454	2.754.377	2.786.324	3.133.451	3.127.289	3.219.317	3.487.581	3.404.922	
			-0,6%	-0,5%	1,2%	12,5%	-0,2%	2,9%	8,3%	-2,4%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	25.508	26.547	22378	20.313	20.444	21.277	23.066	24.446	21.964
			4,1%	-15,7%	-9,2%	0,6%	4,1%	8,4%	6,0%	-10,2%
	Nazionale	18.076	17.223	18.240	19.008	21.707	19.586	20.180	23.347	23.184
			-4,7%	5,9%	4,2%	14,2%	-9,8%	3,0%	15,7%	-0,7%
TOT	43.584	43.770	40.618	39.321	42.151	40.863	43.246	47.793	45.148	
			0,4%	-7,2%	-3,2%	7,2%	-3,1%	5,8%	10,5%	-5,5%
Charter	Internazionale	2.334	2.155	2235	2.110	2615	2835	1.970	1.861	1.742
			-7,7%	3,7%	-5,6%	23,9%	8,4%	-30,5%	-5,5%	-6,4%
	Nazionale	88	135	87	131	99	93	85	75	77
			53,4%	-35,6%	50,6%	-24,4%	-6,1%	-8,6%	-11,8%	2,7%
TOT	2.422	2.290	2.322	2.241	2.714	2.928	2.055	1.936	1.819	
			-5,5%	1,4%	-3,5%	21,1%	7,9%	-29,8%	-5,8%	-6,0%
Aerotaxi	Internazionale	1.561	1.557	1.286	1.112	1.142	1.113	1.449	970	1.050
			-0,3%	-17,4%	-13,5%	2,7%	-2,5%	30,2%	-33,1%	8,2%
	Nazionale	819	1.024	851	792	802	879	974	749	780
			25,0%	-16,9%	-6,9%	1,3%	9,6%	10,8%	-23,1%	4,1%
TOT	2.380	2.581	2.137	1.904	1.944	1.992	2.423	1.719	1.830	
			8,4%	-17,2%	-10,9%	2,1%	2,5%	21,6%	-29,1%	6,5%
Generale	Internazionale		1.340	1.801	2.468	905				
				34,4%	37,0%	-63,3%				
	Nazionale		4.410	4.208	3.721	3.860				
				-4,6%	-11,6%	3,7%				
TOT	5.491	5.750	6.009	6.189	4.765	4.832	5.445	4.852	4.916	
			4,5%	3,0%	-23,0%	1,4%	12,7%	-10,9%	1,3%	
TOT	Internazionale	29.403	31.599	27.700	26.003	25.106	25.225	26.485	27.277	24.756
			7,5%	-12,3%	-6,1%	-3,4%	0,5%	5,0%	3,0%	-9,2%
	Nazionale	18.983	22.792	23.386	23.652	26.468	20.558	21.239	24.171	24.041
			20,1%	2,6%	1,1%	11,9%	-22,3%	3,3%	13,8%	-0,5%
TOT	53.877	54.391	51.086	49.655	51.574	50.615	53.169	56.300	53.713	
			1,0%	-6,1%	-2,8%	3,9%	-1,9%	5,0%	5,9%	-4,6%

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	2.814	2.189	1.498	1.227	1.130	1.075	993	789	702
			-22,2%	-31,6%	-18,1%	-7,9%	-4,9%	-7,6%	-20,5%	-11,0%
	Nazionale	1.974	2.452	1.744	1.749	1.548	1.766	2.086	2.111	1.897
			24,2%	-28,9%	0,3%	-11,5%	14,1%	18,1%	1,2%	-10,1%
TOT	4.788	4.641	3.242	2.976	2.678	2.841	3.079	2.900	2.599	
			-3,1%	-30,1%	-8,2%	-10,0%	6,1%	8,4%	-5,8%	-10,4%
Charter	Internazionale	3.063	2.666	2.354	4.091	1.842	1.117	272	140	251
			-12,9%	-11,7%	73,8%	-55,0%	-39,4%	-75,6%	-48,5%	79,3%
	Nazionale	5	19	39	11	5	0	0	0	49
			265,3%	101,1%	-71,8%	-54,5%	-100,0%			
TOT	3.068	2.686	2.393	4.102	1.847	1.117	272	140	300	
			-12,5%	-10,9%	71,4%	-55,0%	-39,5%	-75,6%	-48,5%	114,3%
TOT	Internazionale	5.877	4.855	3.852	5.318	2.972	2.192	1.265	929	953
			-17,4%	-20,7%	38,1%	-44,1%	-26,2%	-42,3%	-26,6%	2,6%
	Nazionale	1.979	2.472	1.783	1.760	1.553	1.766	2.086	2.111	1.946
			24,9%	-27,9%	-1,3%	-11,8%	13,7%	18,1%	1,2%	-7,8%
TOT	7.856	7.327	5.635	7.078	4.525	3.958	3.351	3.040	2.899	
			-6,7%	-23,1%	25,6%	-36,1%	-12,5%	-15,3%	-9,3%	-4,6%

## **NO.6** Aeroporto internazionale "Torino Olimpica" di Cuneo Levaldigi





# Torino Olimpica

## Cuneo - Levaldigi



### SEDIME (ha)

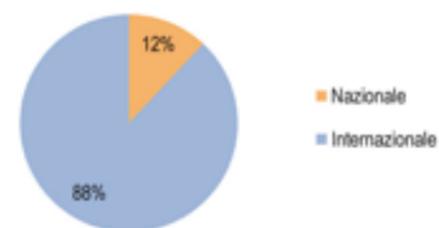
area civile  
179

area militare  
0

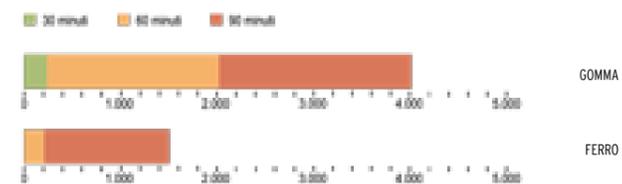
PISTE (num)  
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
80.000

### RIPARTIZIONE PAX 2008



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

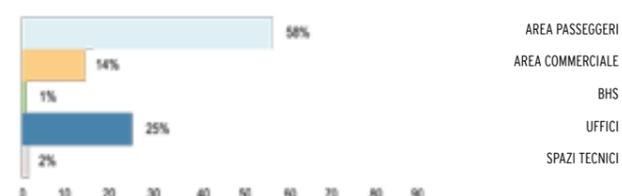


### TERMINAL

superficie (mq)  
4.350

dotazione per passeggero (mq)  
66,8

### incidenza aree funzionali



## POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'Aeroporto di Cuneo ha avuto un forte rilancio nel corso del 2008 grazie ai voli della compagnia Air Alps ed un ulteriore incremento è in corso nel 2009 grazie agli accordi raggiunti con Ryanair che permettono collegamenti low cost di linea con diverse città, confermando la vocazione dell'aeroporto. Attualmente sono presenti collegamenti con le seguenti città: Bucarest, Bacau, Cagliari, Palma de Mallorca Tirana.

Un altro passo sulla strada del rilancio dello scalo in ambito regionale è promosso dalla Regione Piemonte e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso il processo di imposizione di oneri di servizio pubblico sulla rotta Cuneo Levaldigi - Roma Fiumicino e viceversa.

Nel 2008 si sono registrati 80 mila passeggeri di cui l'88% internazionali e 12% nazionali.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto di Cuneo è posizionato in prossimità dell'Autostrada Torino-Savona, facilmente accessibile da tutto il Piemonte e dalla Liguria ed è caratterizzato da una posizione geografica molto favorevole, sia per la centralità in un'area fortemente industrializzata sia per quanto riguarda la vicinanza a località di particolare interesse turistico.

Dal 1986 l'Aeroporto è aperto al traffico commerciale nazionale e dal luglio del 1990 entra a far parte del traffico turistico internazionale.

Dista da Cuneo km 16, Torino km 65, Alba km 40, Asti km 68, Savona 95 km, Genova 140 km.

## LIMITI E VINCOLI

Il sedime aeroportuale è collocato al centro di una vasta area pianeggiante, in una zona di aperta campagna tra la città di Cuneo e Fossano, priva di ostacoli naturali e da antropizzazione, gode di condizioni meteorologiche favorevoli (scarsissima presenza di nebbia, vento, neve), non ha insediamenti abitativi significativi ubicati sul prolungamento dell'asse pista che ne possono condizionare sia l'operatività che ampliamenti futuri.

## CONTESTO GENERALE

La realizzazione del collegamento autostradale tra Asti e Cuneo mediante connessione (in località Marene) con la A6 Torino-Savona, congiuntamente al raddoppio della stessa A6 e al completamento delle circonvallazioni di Fossano, Savigliano e Bra consentono di avvicinare sensibilmente, in termini di tempi di percorrenza, l'aeroporto di Cuneo ad Asti, al Pinerolese, al retroterra Savonese e, più in generale, a tutta l'area sud-Ovest del Piemonte oltre ovviamente a consentire una migliore connessione con la città di Torino e tra gli aeroporti di Cuneo Levaldigi e Torino Caselle.

## ACCESSIBILITA' E SOSTA

Non sono presenti collegamenti all'aeroporto su ferro, l'accessibilità è pertanto garantita solo su gomma.

Si accede facilmente all'Aeroporto attraverso Autostrada Torino - Savona A6, attraverso il casello di Marene (15 min. da Aeroporto).

All'interno del sedime, l'asse principale di accesso consente di accedere, attraverso una viabilità ad anello, al terminal passeggeri e al parcheggio, situato direttamente di fronte al terminal e offre 400 posti auto scoperti.

## TERMINAL PASSEGGERI

Nel 1998 la GEAC S.p.A. ha dato avvio al progetto esecutivo di ristrutturazione ed ampliamento del terminal, che si è concluso con l'inaugurazione del nuovo Aeroporto Torino Olimpica il 29 maggio 2004. L'aerostazione si suddivide in tre livelli per una superficie totale di 4.350 mq, ed è caratterizzata da una grande hall semicircolare, racchiusa da una grande

vetrata, che consente una visuale panoramica sulle montagne.

Al piano terra (1.850 mq) sono concentrati tutti i flussi dei passeggeri in partenza ed in arrivo. Gli spazi sono ripartiti in uffici degli Enti stato, in un box per il noleggio automobili, nell'area check-in, varchi di sicurezza e negli imbarchi schengen (2 gates) ed extra-schengen (1 gate).

Al piano primo (1.050 mq) invece si trova un'ampia area bar, la sala per la lunga attesa e altri uffici non in concessione.

Il secondo piano (1.450 mq) è dedicato esclusivamente agli uffici per la gestione dell'aeroporto.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 35,2% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 9,2%.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 66,8 mq/pax, al di sopra della media nazionale ed in linea con lo standard internazionale.

## INFRASTRUTTURE AIR SIDE

L'aeroporto di Cuneo è collocato al centro di una vasta area pianeggiante e priva di ostacoli naturali, l'unico rilievo montuoso che interseca le superfici di limitazione ostacoli è localizzato a Sud-Ovest della pista. Durante l'anno la zona in cui è collocata l'infrastruttura gode di condizioni meteorologiche favorevoli e non vede insediamenti abitativi significativi sulle direzioni di decollo e atterraggio che ne limitano l'utilizzo.

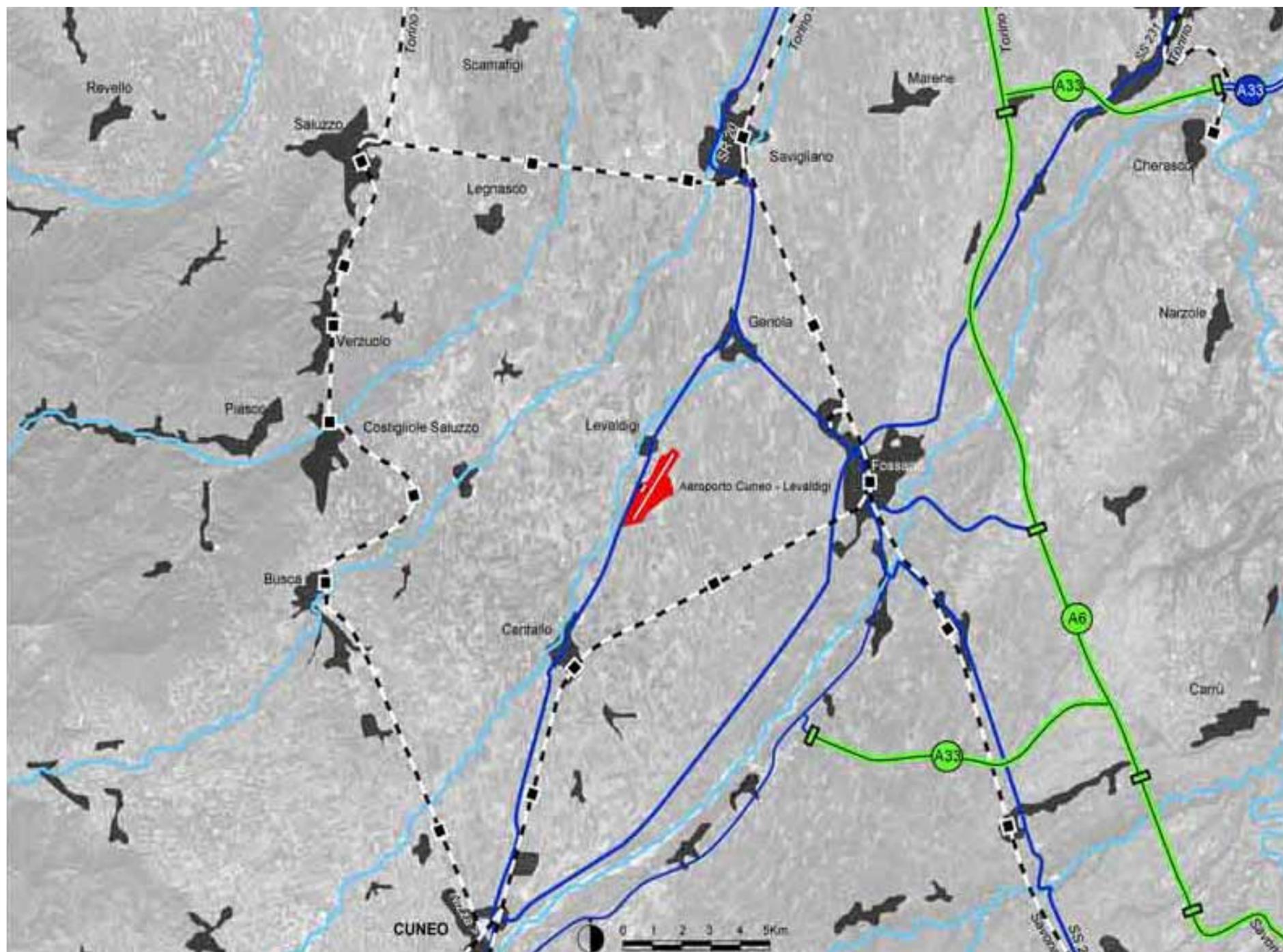
La pista di volo è lunga 2100 metri con il piazzale di sosta ubicato ad Ovest in posizione centrale sul quale possono essere parcheggiati 20 aeromobili di diversa classe. Grazie alla dotazione impiantistica è possibile effettuare atterraggi anche con condizioni meteo non perfette.

## GESTIONE AEROPORTUALE

L'Aeroporto è gestito dalla Società GEAC S.p.A. in regime di gestione parziale. E' in corso l'istruttoria per l'ottenimento della gestione totale: il primo passo è stato fatto nel mese di ottobre con il Cda di Enac che ha deliberato la gestione totale ventennale.

La società è così costituita:

## NO.6.2.1 Inquadramento territoriale



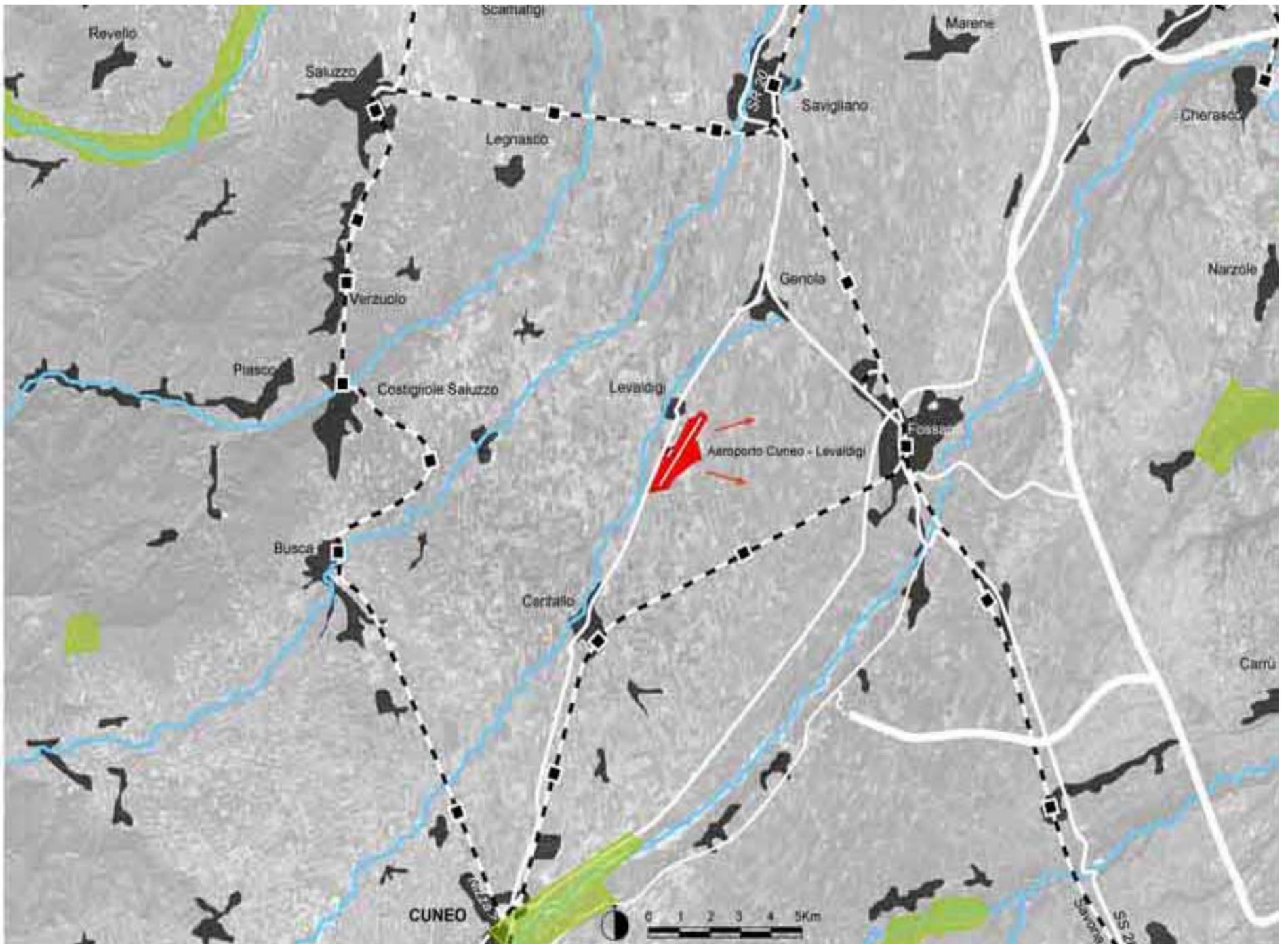
### LEGENDA

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



### Inquadramento territoriale

L'aeroporto di Cuneo è posizionato in prossimità dell'uscita Marene sull'Autostrada Torino-Savona, facilmente accessibile da tutto il Piemonte e dalla Liguria ed è caratterizzato da una posizione geografica molto favorevole, sia per la centralità in un'area fortemente industrializzata sia per quanto riguarda la vicinanza a località di particolare interesse turistico.



**LEGENDA**

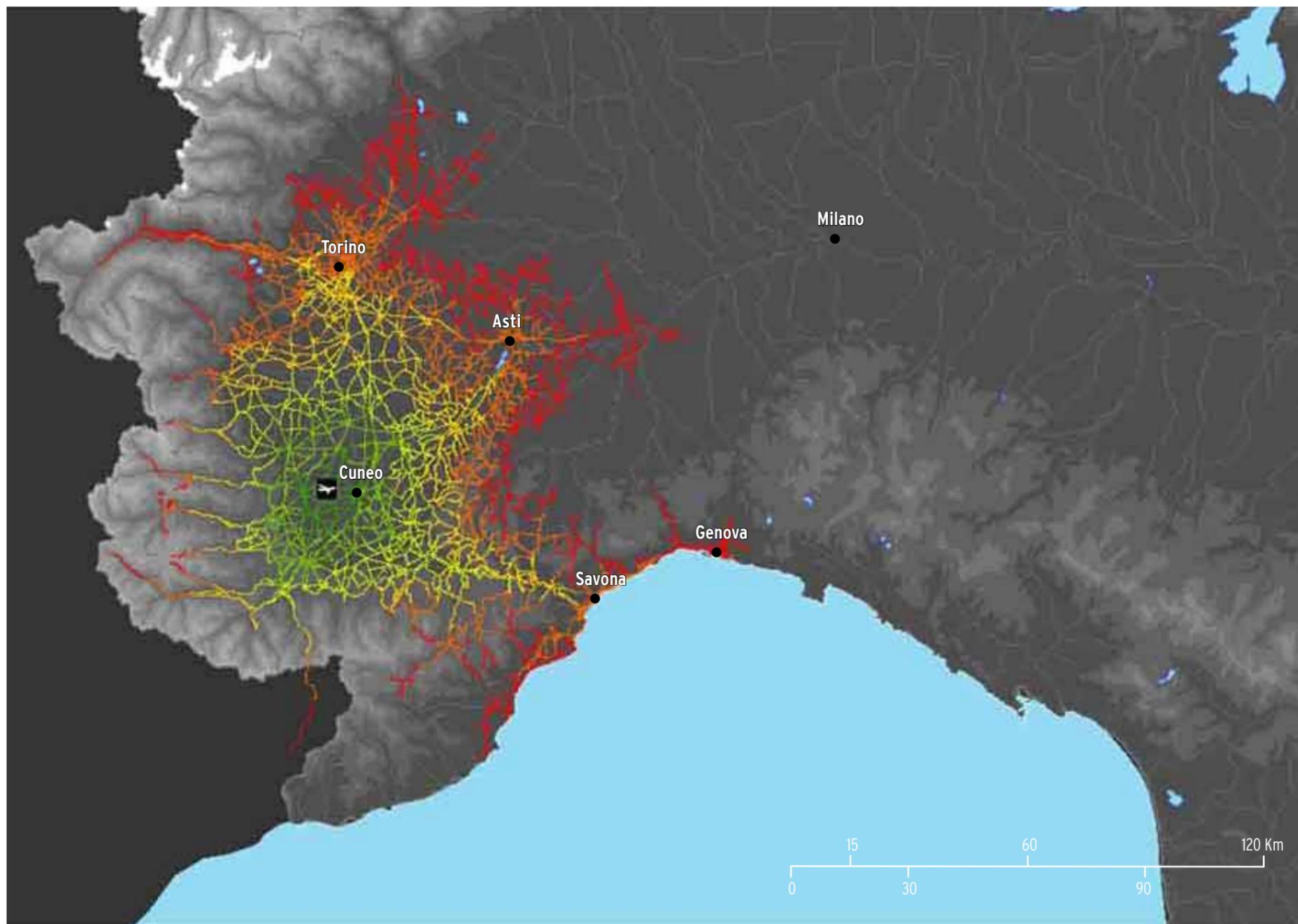
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile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

**Limiti e vincoli**

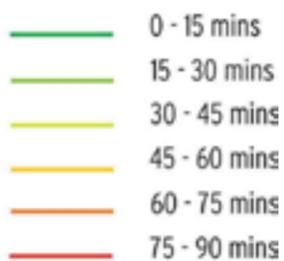
Il sedime aeroportuale è collocato al centro di una vasta area pianeggiante, in una zona di aperta campagna tra la città di Cuneo e Fossano, priva di ostacoli naturali e da antropizzazione, gode di condizioni metereologiche favorevoli (scarsissima presenza di nebbia, vento, neve), non ha insediamenti abitativi significativi ubicati sul prolungamento dell'asse pista che ne possono condizionare sia l'operatività che ampliamenti futuri, che possono essere sviluppati lungo la direttrice ad est dello scalo.

## NO.6.3 Bacino di traffico

### ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



#### LEGENDA ISOCRONE



#### LEGENDA RETI



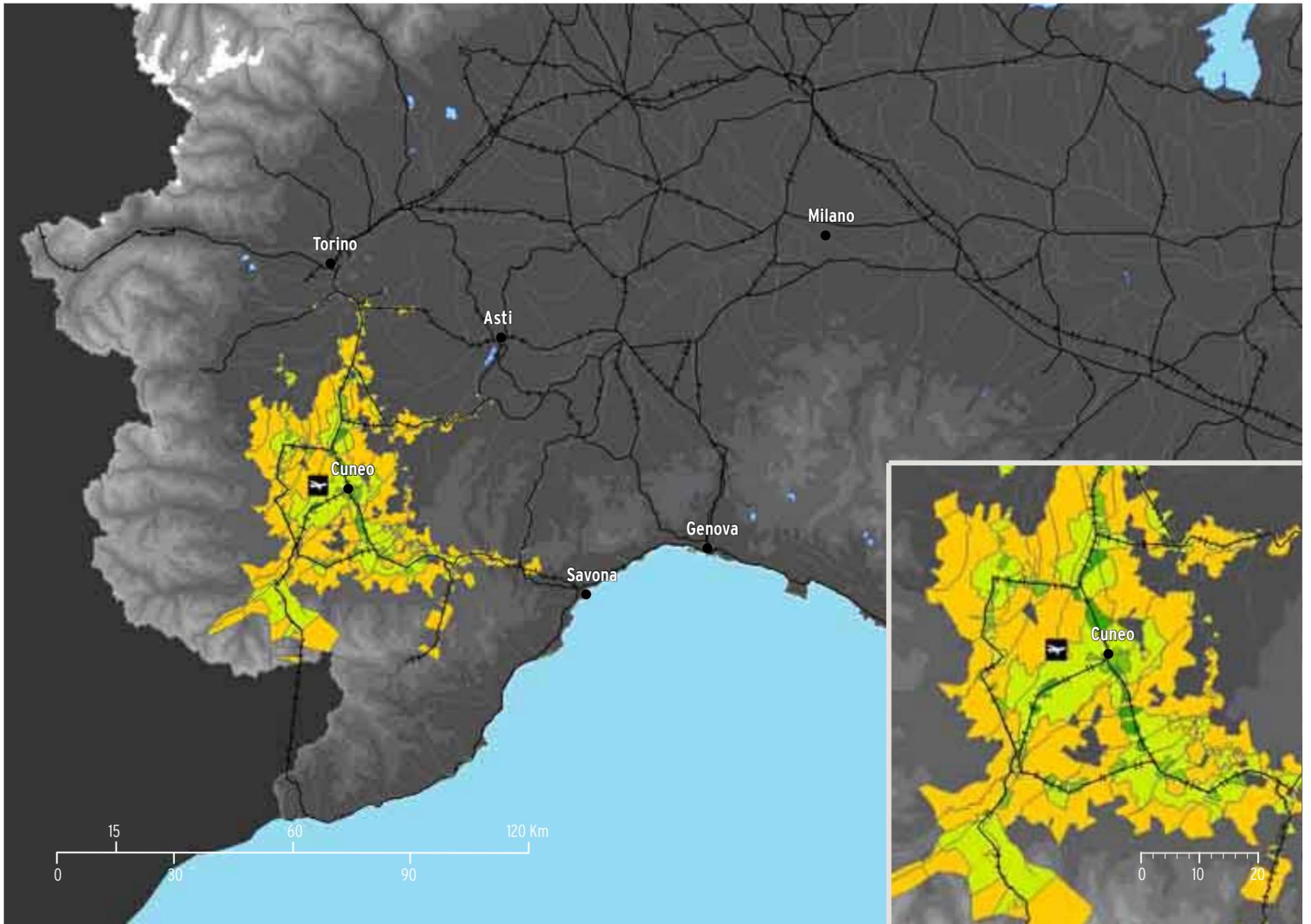
#### Modalità gomma

L'infrastruttura in grado di condizionare l'andamento delle isocrone riferite all'aeroporto di Cuneo è l'Autostrada A6 (Verdemare Torino-Savona), che rende possibile il collegamento tra l'aerostazione e Torino in un tempo prossimo ai 75'.

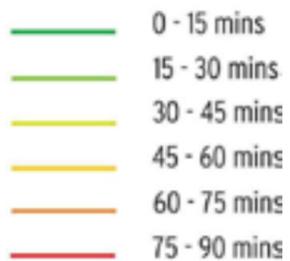
Dai dati relativi alla presenza degli abitanti dei comuni interessati dalle isocrone 0-90', si ha che circa 230.000 residenti (pari al 7%) sono compresi nella prima macro-fascia (0-30'), circa 870.000 (pari al 26%) nella seconda (30'-60') e circa 2.300.000 (pari al 67%) nella terza (60'-90') (dati popolazione ISTAT 2008).

Nella prima macro-fascia operano circa 100.000 addetti (pari al 7%), nella seconda circa 325.000 (pari al 25%) e nella terza circa 870.000 (pari al 68%) (dato ISTAT 2001). La superficie territoriale relativa alla prima macro-fascia è pari a circa 1.400 kmq (10%), mentre per la seconda e la terza risulta, rispettivamente, pari a circa 4.900 kmq (35%) e a circa 7.600 kmq (55%).

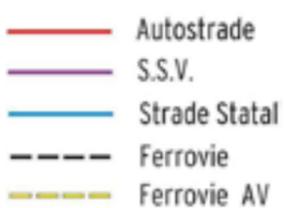
## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



### LEGENDA ISOCRONE



### LEGENDA RETI



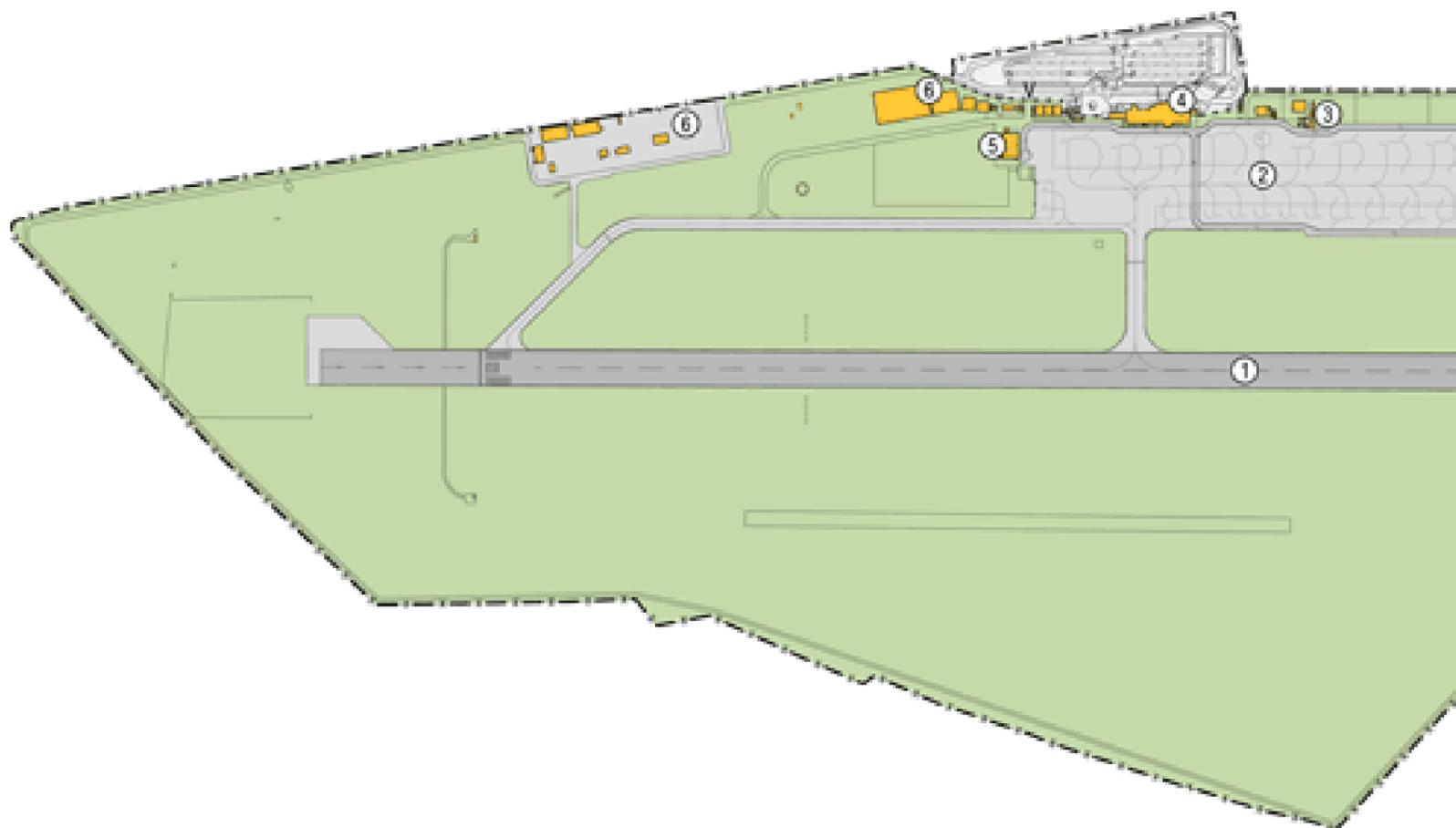
NB: Le stazioni ferroviarie individuate sono quelle raggiungibili dall'aeroporto in un tempo compreso tra 0 e 30 minuti, mentre l'accessibilità aeroportuale di tipo intermodale (ferro-gomma) viene misurata entro i 90 minuti complessivi.



### Modalità ferro

L'aeroporto di Cuneo Levaldigi risulta connesso alla stazione di Fossano, posta a 12 km di distanza. L'isocrona riflette il tracciato del sistema ferroviario caratteristico della maglia presente nel territorio in esame; ne risulta che - nella fascia compresa entro i 30 minuti - siano raggiungibili Savigliano e Saluzzo a Nord, Cuneo a Sud-Ovest, Mondovì a Sud-Est e Bra a Nord-Est. L'isocrona dei 60 minuti abbraccia, invece, una fascia ben più ampia, che comprende buona parte della pianura Cuneese, con propaggini a Sud nelle valli Vermentagna (Limone ed addirittura Tende in Francia) e Tanaro (fino ad Ormea). Sulla linea ferroviaria Torino-Savona, di cui Fossano è una stazione, sono raggiungibili, entro i sessanta minuti, Torino a Nord, Ceva e Carcare (in Liguria) a Sud-Est. A Nord-Est, invece, l'isocrona si estende sino ad Alba e Castagnole Lanze (Provincia di Asti). Possono raggiungere la stazione ferroviaria di riferimento in meno di 30' circa 200.000 residenti (pari al 14%), mentre impiegano un tempo compreso tra i 30' e i 60' circa 1.300.000 residenti (pari al 86%) (dato popolazione ISTAT 2008). La presenza di addetti vede nella prima macro-fascia (0-30') circa 90.000 unità (pari al 14%) e nella seconda (30'-60') circa 550.000 (pari al 86%) (dato ISTAT2001). La macro-fascia 0-30' ricopre una superficie di circa 900 kmq (pari al 27%), mentre la macro-fascia 30'-60'' si estende su circa 2.300 kmq (pari al 73%).

## NO.6.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO INTERNAZIONALE "TORINO OLIMPICA" DI CUNEO-LEVALDIGI (LIMZ)

**AREA PIAZZALE (mq)**  
74.000

**AREA TERMINAL (mq)**  
4.350

**GATES**  
3

**STAND TOTALI**  
17

**STAND AVIAZIONE GENERALE**  
2

**PARCHEGGI**  
400

**PISTA 1**

**STRUMENTAZIONE RWY 21**  
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

**LUNGHEZZA 03 (m)**  
2.100

**LUNGHEZZA 21 (m)**  
2.100

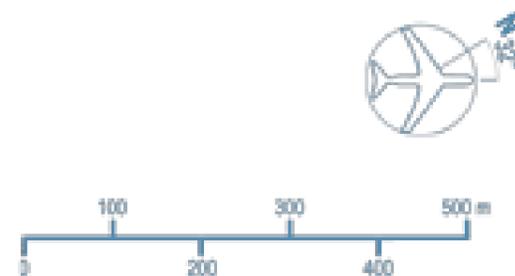
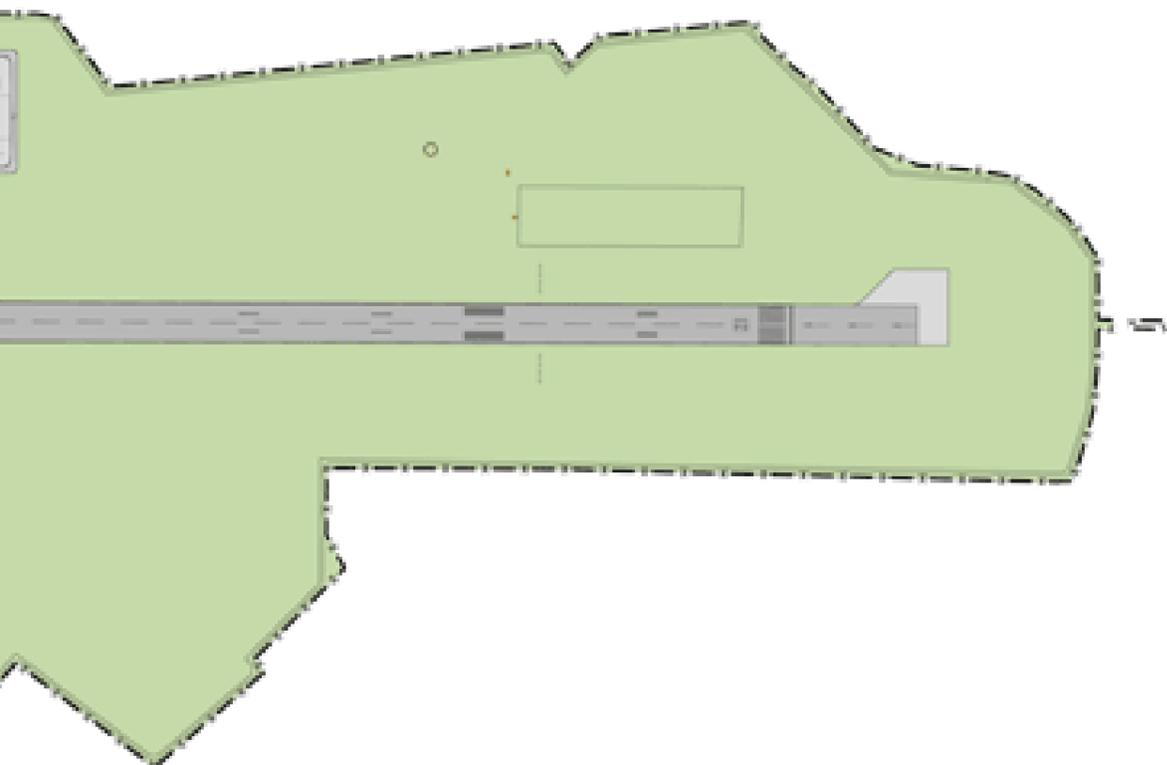
**LARGHEZZA (m)**  
45

**PISTA 2**

**LUNGHEZZA 03\* (m)**  
2.316

**LUNGHEZZA 21\* (m)**  
2.279

**LARGHEZZA (m)**  
45



*Stato attuale dell'aeroporto*

PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 03	2100	2340	2279	2100
RWY 21	2100	2400	2316	2100

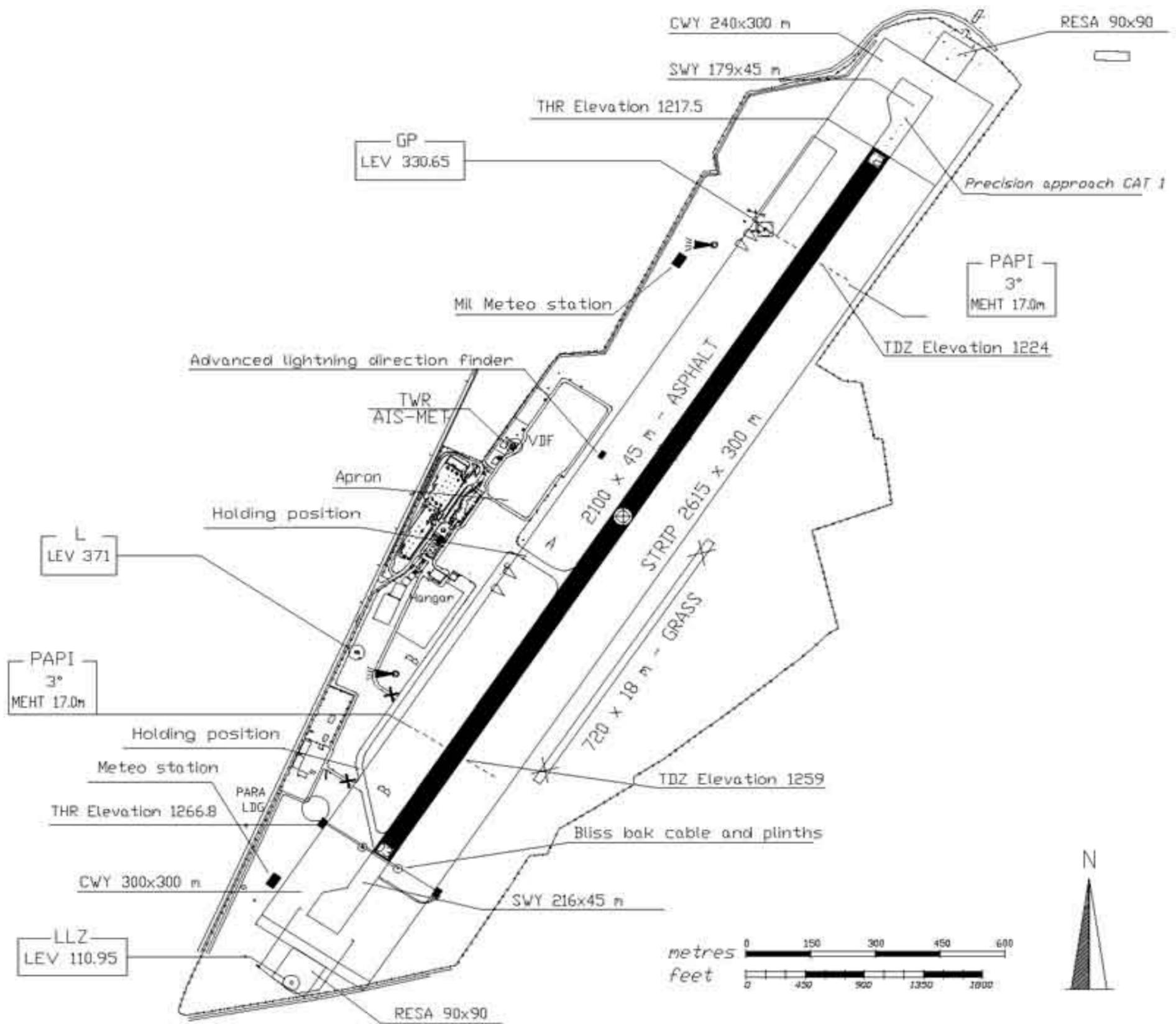
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 03*	2316	2556	2495	2100
RWY 21*	2279	2579	2495	2100

**LEGENDA**

- ① Pista di volo
- ② Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
- ③ TWR
- ④ Aerostazione passeggeri
- ⑤ VVF
- ⑥ Hangar aeromobili

Tab.NO.6.4.1 Caratteristiche delle piste

# NO.6.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

1.4.1	PISTE	THR	Coord. THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	RESA	STRIP	Largh.	THR Elev.	Pav.
			WGS84-DMS		m	m	m	m	m	m x m	m x m	m x m	m	m.s.l.m.m	
1.4.1.1	Pista 1	03	44°32'22.74"N 007°36'58.36"E	032°	2100	2340	2279	2100	179	240 x 300	90 x 90	2615 x 300	45	306.12	PCN 62/F/A/X/T ASPH
		21	44°33'20.04"N 007°37'49.60"E	212°	2100	2400	2316	2100	216	300 x 300	91 x 90	2616 x 300	45	371.09	
1.4.1.2		03*	-	032°	2316	2556	2495	2100	-	-	-	-	-	-	
		21*	-	212°	2279	2579	2495	2100	-	-	-	-	-	-	

Tab.NO.6.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

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

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron 1	73665	PCN 62/F/A/X/T	1 2	SM	Class A	-
				3 6	SM	NA	up to M8X
				4 5	SM	NA	up to B734
				9 10 11	SM	NA	up to B734
				8 12 13 14 15 21	SM	NA	up to ATR 72
				16 → 20	SM	Class B	-

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A	23	PCN 65/F/A/X/T	max code D
1.4.4.2	B	15	PCN 24/F/C/X/T	max code B

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VDF	Cuneo Gonio Homer
1.4.5.2	VOR/DME	GEN
1.4.5.3	NDB	GEN
1.4.5.4	ILS RWY 21 LOC CAT I	LEV
1.4.5.5	GP	-
1.4.5.6	L	LEV
1.4.5.7	L	RMG
1.4.5.8	VOR/DME	SRN
1.4.5.9	L	SRN
1.4.5.10	VOR/DME	TOP
1.4.5.11	NDB	TOP

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	--

Tab.NO.6.5.2 Dati infrastrutture airside

## Piste e aree di sicurezza

L'aeroporto di Cuneo Levaldigi è collocato al centro di una vasta area pianeggiante e priva di ostacoli naturali, gode di condizioni meteorologiche favorevoli (scarsissima presenza di nebbia, vento, neve) senza insediamenti abitativi significativi sul prolungamento dell'asse pista.

La pista di volo ha identificativo 03-21 con il piazzale di sosta aeromobili ubicato a Nord-Ovest in posizione centrale. L'Apron è collegato alla sola testata a Sud mediante la bretella "B". Su entrambe le testate sono installate piazzole per backtrack realizzate con pavimentazione rigida utilizzabili dagli aeromobili per l'allineamento in soglia.

La corsa utile al decollo per entrambe le direzioni è di 2100m, la pista 21 è equipaggiata per atterraggi strumentali di precisione di categoria CAT I. Prima delle due testate 03-21 sono predisposte due aree pavimentate disponibili per decolli su richiesta del pilota, in questo caso bisognerà riferirsi alle distanze dichiarate 03\*-21\*.

## Piazzale aeromobili

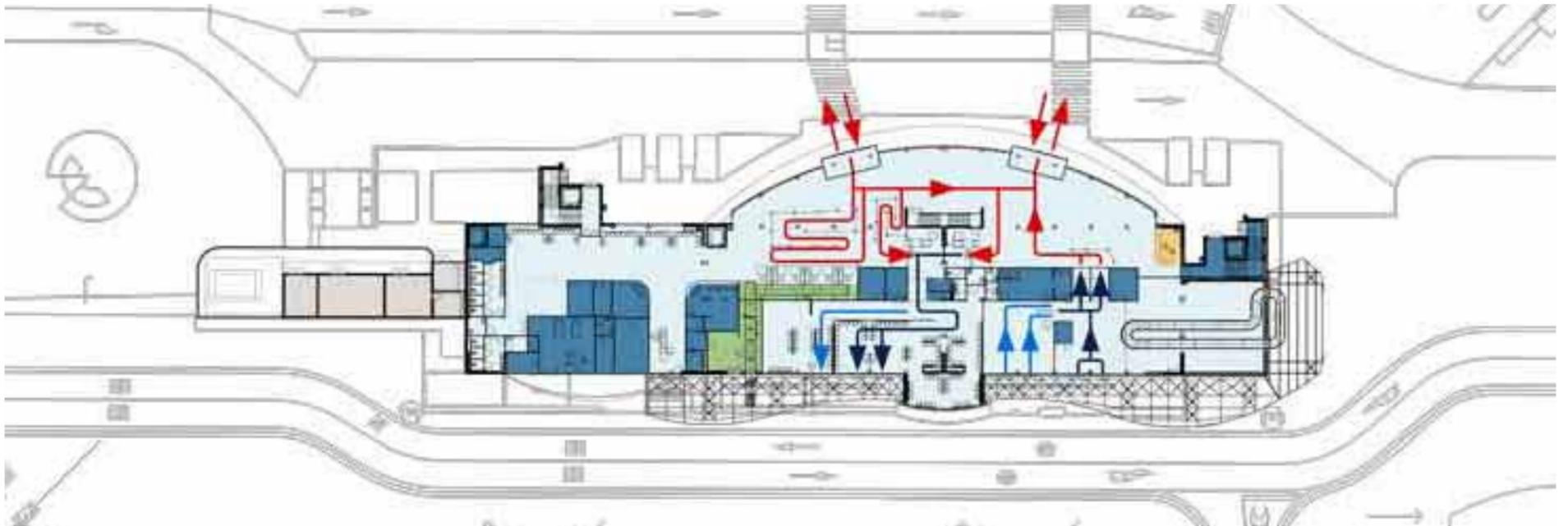
Sul piazzale di sosta aeromobili, di circa 74000mq, sul quale possono essere parcheggiati 20 aeromobili di diversa classe, è prevista esclusivamente movimentazione in self. Dall'Apron si dirama la bretella A che porta direttamente nella zona centrale della pista.

## Vie di rullaggio

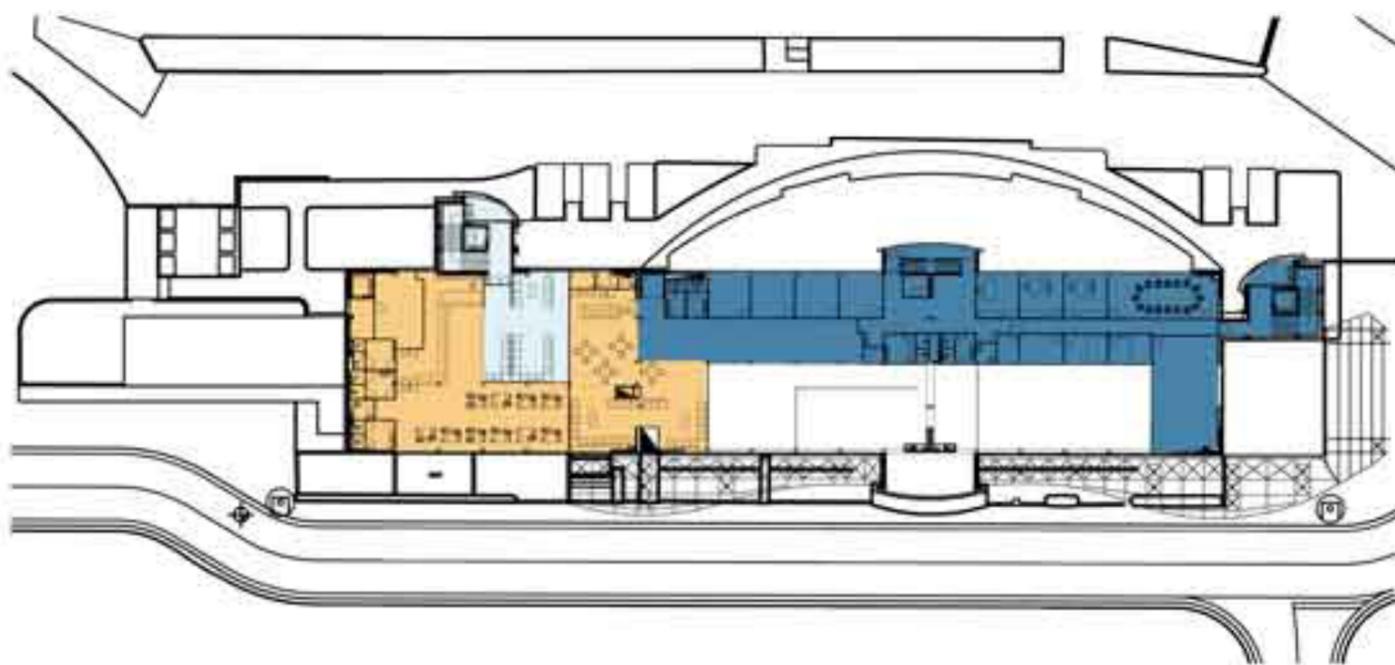
Il sistema di rullaggio dell'Aeroporto di Cuneo si compone di una bretella A che connette il piazzale di sosta aeromobili con la pista a circa 750m dalla soglia, l'altra taxiway B parte dal piazzale e corre parallelamente alla pista con una bretella inclinata che la connette alla testata 03. Presso entrambe le testate sono installate piazzole per backtrack.

# NO.6.6 Terminal passeggeri

## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra



Sistemi funzionali, Pianta piano primo

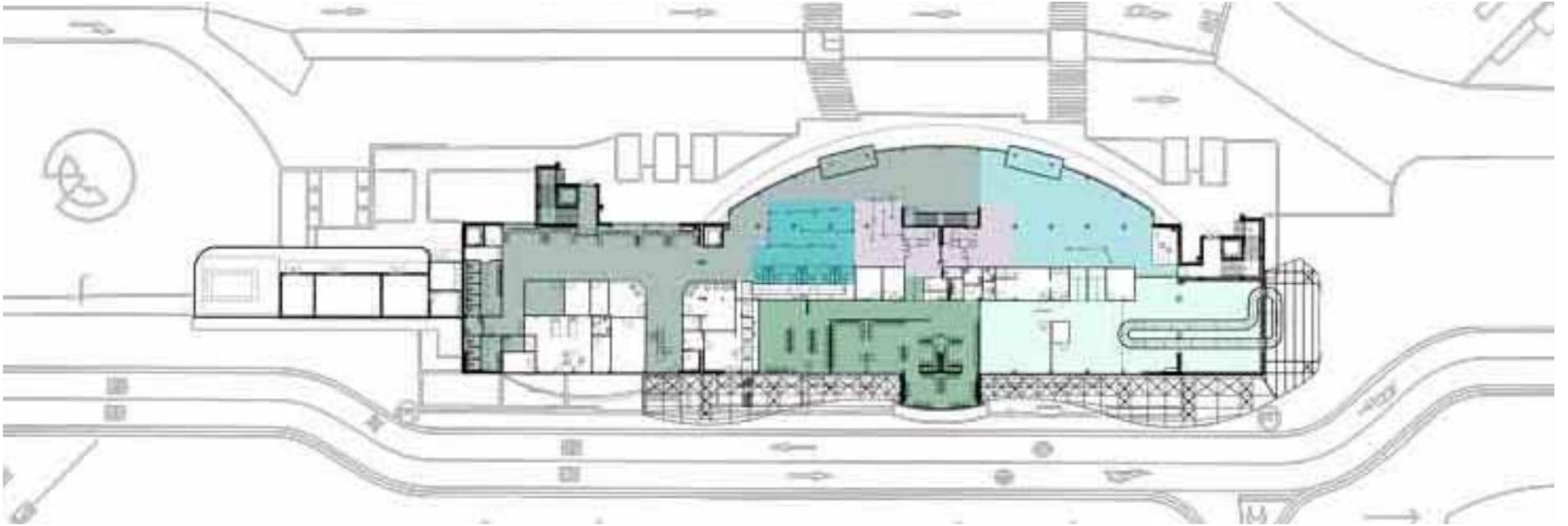


### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

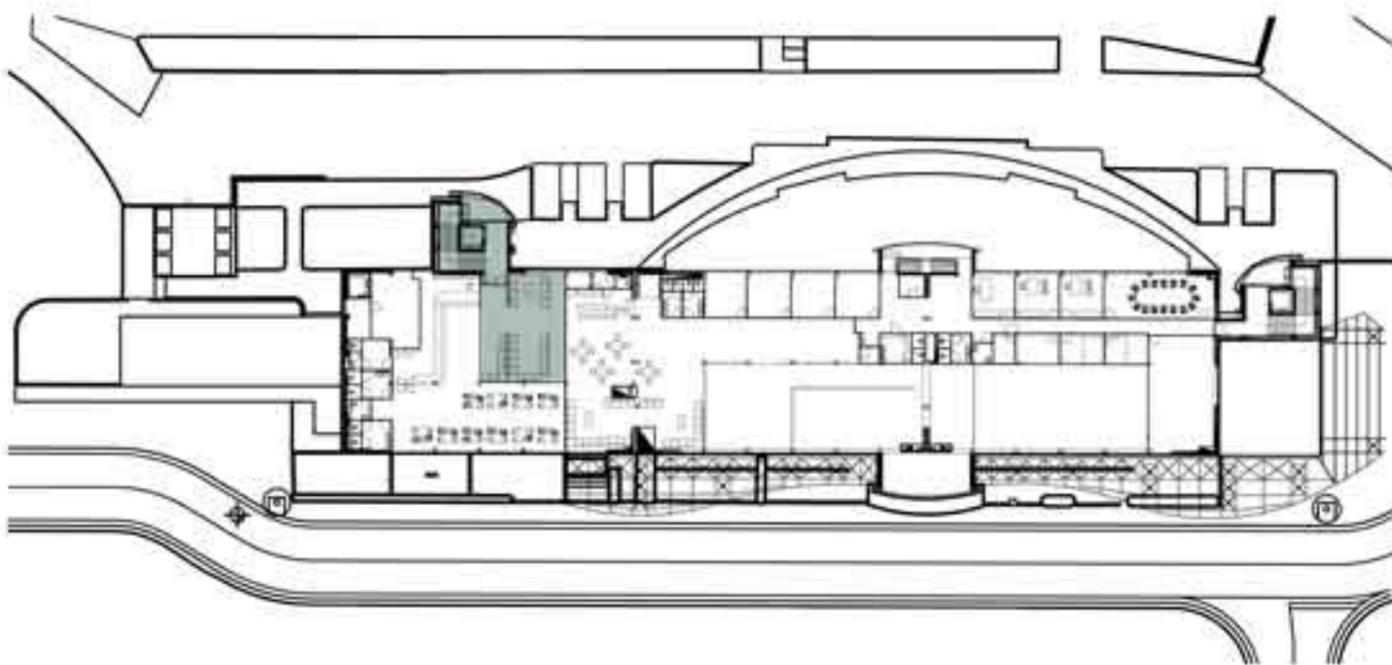
Area passeggeri	mq	1530
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	400
Bhs, trattamento bagagli	mq	60
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	2260
Spazi tecnici ,impianti	mq	100

### LEGENDA

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



Sottosistemi, Pianta piano terra



Sottosistemi, Pianta piano primo

SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	600
Area Check-in	mq	230
Area Varchi di Sicurezza	mq	105
Sale imbarco	mq	230
Hall arrivi	mq	180
Sale riconsegna bagagli	mq	285

## LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

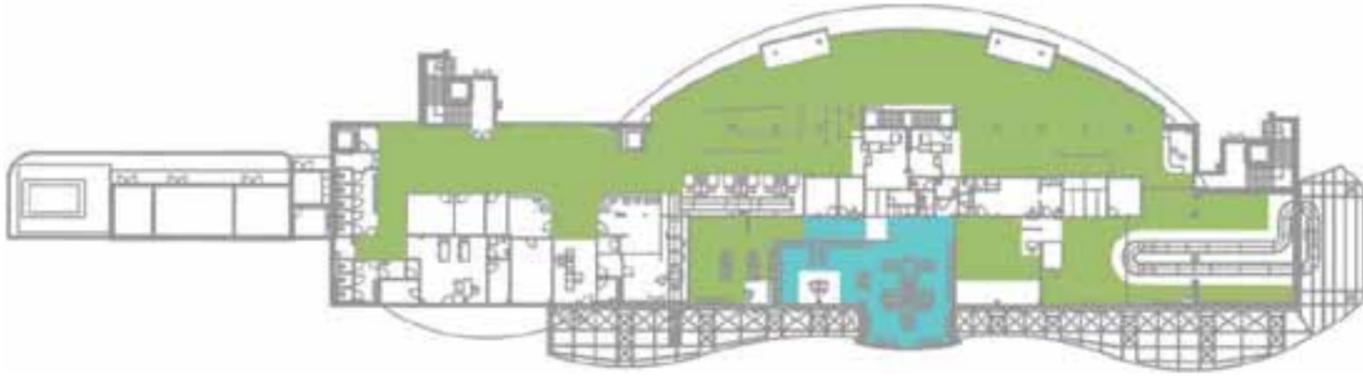
### LEGENDA

	A
	B
	C
	D
	E

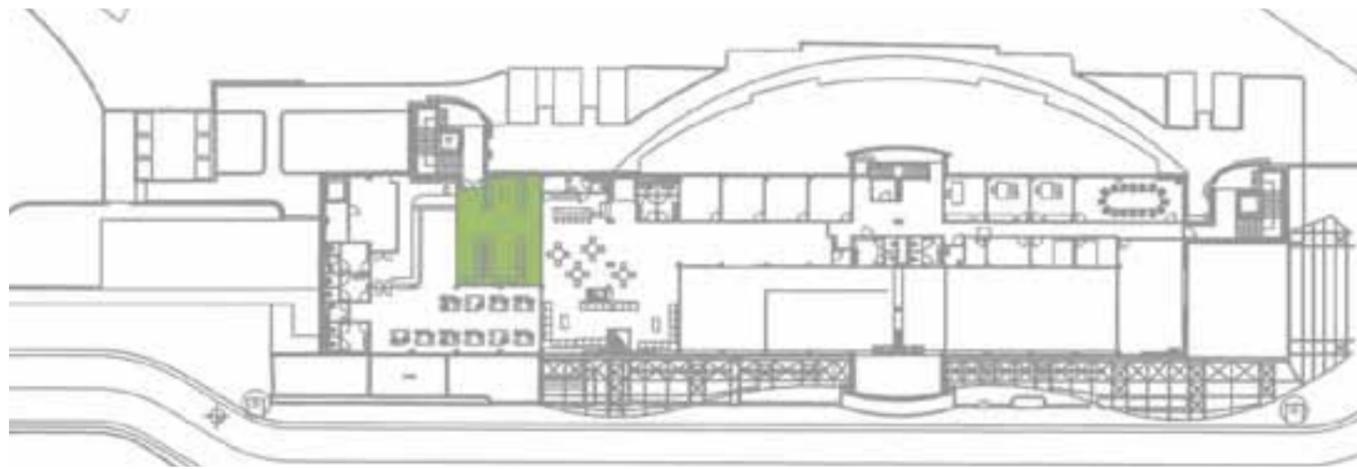
1_Hall partenze	mq fabbisogno	64
	mq presenti	600
	mq differenza	536
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	43
	mq presenti	70
	mq differenza	27
	n° check-in fabbisogno	2
	n° check-in presenti	6
3_Controlli di sicurezza	n° differenza	4
	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	55
	mq differenza	55
	n° varchi fabbisogno	0
4_Controllo passaporti OUT	n° presenti	2
	n° differenza	2
	mq accodamento fabbisogno	9
	mq presenti	10
	mq differenza	1
5_Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° postazioni fabbisogno	0
	n° presenti	1
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	103
	mq presenti	180
A_Sala imbarchi Schengen	mq differenza	77
	n° gates fabbisogno	1
	n° presenti	3
	n° differenza	2
	mq fabbisogno	103
B_Sala imbarchi extra Schengen	mq presenti	120
	mq differenza	17
	n° gates fabbisogno	0
	n° presenti	2
	n° differenza	2
6_Controllo passaporti IN	mq fabbisogno	41
	mq presenti	60
	mq differenza	19
	n° gates fabbisogno	0
	n° presenti	1
7_Ritiro bagagli	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	9
	mq presenti	35
	mq differenza	26
	n° postazioni fabbisogno	1
8_Hall arrivi	n° presenti	2
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	69
	mq presenti	110
	mq differenza	41
	n° nastri fabbisogno	0
	n° presenti	1
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	96
	mq presenti	165
	mq differenza	69

### SUPERFICI TOTALI

Piano terra	mq	1850
Piano primo	mq	1050
Piano secondo	mq	1450
Totale	mq	4350



*Livello di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra*



*Livello di servizio aree passeggeri, Pianta piano primo*



# NO.6.7 Traffico commerciale 2000-2008

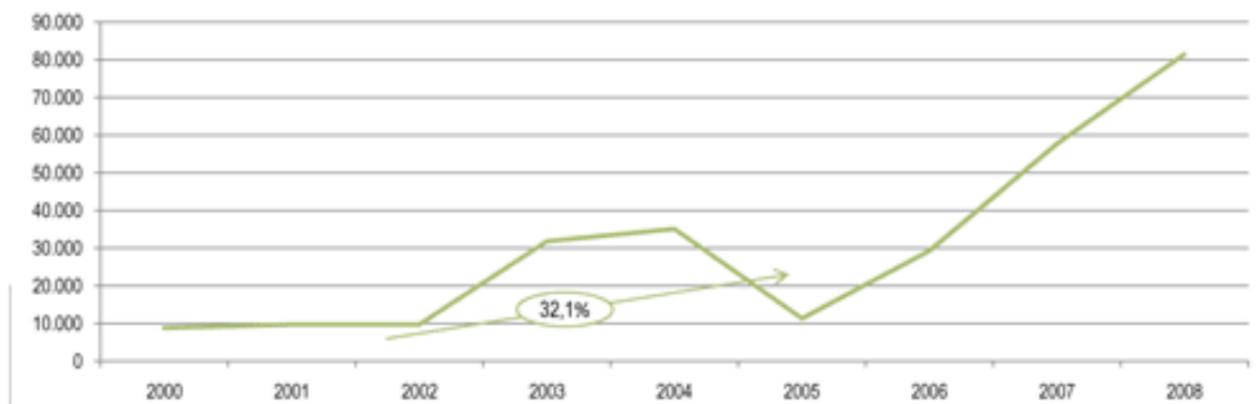
## Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri è rimasto costante a quota 9 mila fino al 2002, anno nel quale si è registrato un incremento considerevole che ha portato l'aeroporto a gestire 32 mila passeggeri nel 2003, a seguito dell'avvio di collegamenti con Roma in continuità territoriale e con Strasburgo. Una flessione nel 2005 ha riportato il traffico a livelli di poco superiori a quelli del 2002, mentre dal 2006 in poi c'è stata una ripresa che ha portato circa 80 mila passeggeri nel 2008. Tale ripresa è dovuta all'avvio di collegamenti con l'Albania tramite il vettore Belleair e al consolidamento di tratte con la Romania tramite il vettore BlueAir. Nel 2008 è stato ripristinato il collegamento con Roma Fiumicino operato da Air Alps.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 126.175 con un incremento del 59,0% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

Anno	PAX	Δ%
2000	8.806	
2001	9.710	10,3%
2002	9.716	0,1%
2003	31.837	227,7%
2004	35.102	10,3%
2005	11.316	-67,8%
2006	29.333	159,2%
2007	57.742	96,8%
2008	81.435	41,0%

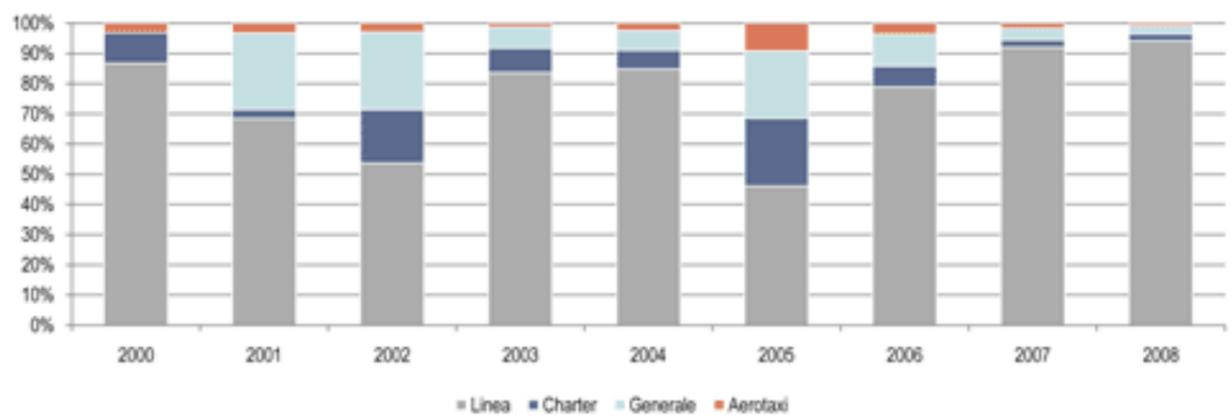
CAGR	32,1%
------	-------



Tab.NO.6.7.1 Passeggeri 2000-2008

La maggior parte dei passeggeri sono stati trasportati da voli di linea, con una percentuale variabile e mediamente in aumento negli anni.

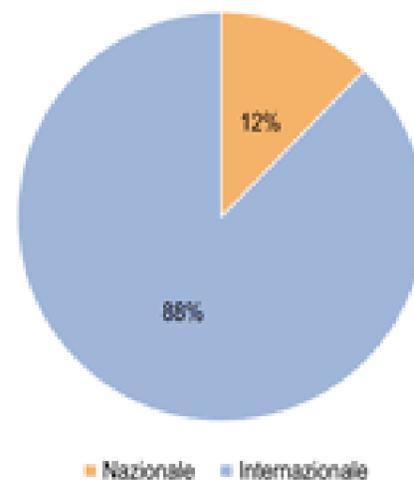
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	86,8%	10,1%	3,1%	0,0%	100,0%
2001	68,4%	3,0%	3,2%	25,3%	100,0%
2002	53,7%	17,7%	3,0%	25,7%	100,0%
2003	83,7%	8,1%	1,3%	6,9%	100,0%
2004	84,8%	6,3%	2,4%	6,5%	100,0%
2005	46,0%	22,6%	9,1%	22,3%	100,0%
2006	78,8%	7,0%	3,6%	10,6%	100,0%
2007	92,0%	2,4%	1,6%	3,9%	100,0%
2008	94,1%	2,4%	1,0%	2,5%	100,0%



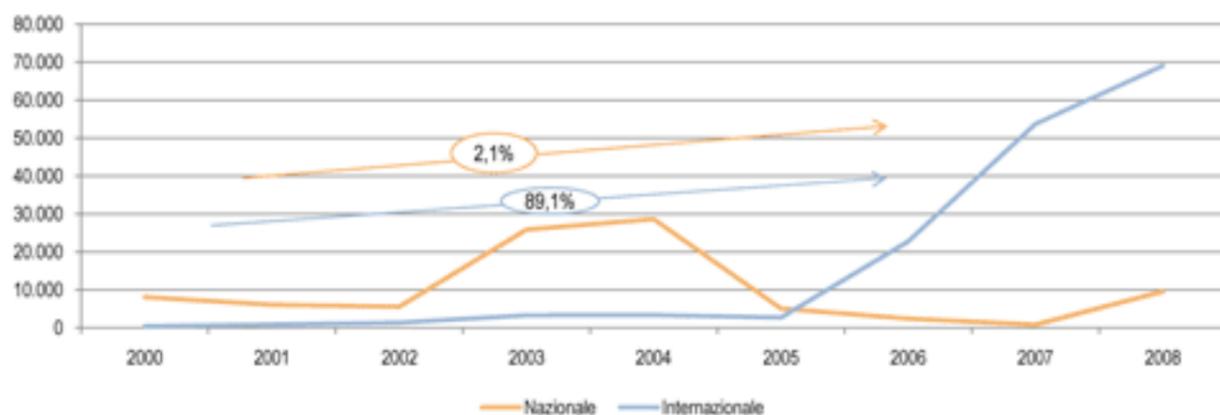
Tab.NO.6.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	8.112		2000	422	
2001	6.085	-25,0%	2001	854	102,4%
2002	5.570	-8,5%	2002	1.365	59,8%
2003	25.914	365,2%	2003	3.294	141,3%
2004	28.607	10,4%	2004	3.362	2,1%
2005	5.065	-82,3%	2005	2.699	-19,7%
2006	2.424	-52,1%	2006	22.752	743,0%
2007	829	-65,8%	2007	53.715	136,1%
2008	9.553	1052,4%	2008	69.026	28,5%
CAGR	2,1%		CAGR	89,1%	

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



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008



Tab.NO.6.7.3 Passeggeri 2000-2008

L'incremento di traffico registrato a partire dal 2003 è imputabile per i primi 2 anni (fino al 2004) alla crescita del traffico nazionale, che successivamente è ritornato ai livelli precedenti ed anche inferiori. Successivamente si è evidenziato un nuovo impulso nel 2008 (+1052%) per il nazionale. Il traffico internazionale è stato pressoché nullo fino al 2005, per poi registrare un incremento importante (+743% nel 2006) con un totale passeggeri internazionale nel 2008 di 69 mila.

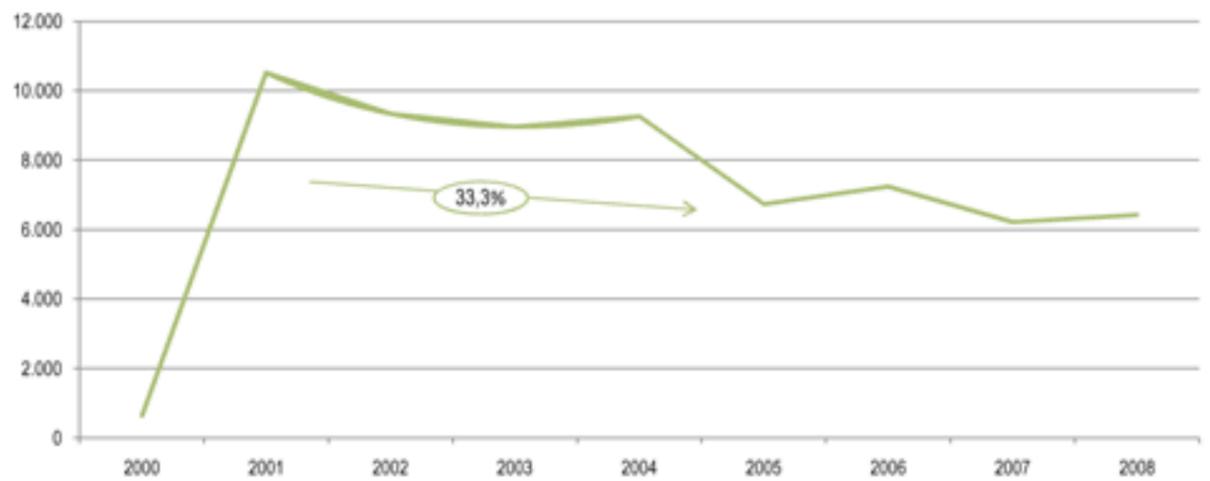
## Movimenti

Il numero di movimenti dopo una forte crescita nel 2001 (+1528,9%) è diminuito fino a raggiungere quota 6.430 nel 2008.

Anno	MOV	Δ%
2000	646	
2001	10.523	1528,9%
2002	9.342	-11,2%
2003	8.962	-4,1%
2004	9.265	3,4%
2005	6.736	-27,3%
2006	7.248	7,6%
2007	6.217	-14,2%
2008	6.430	3,4%

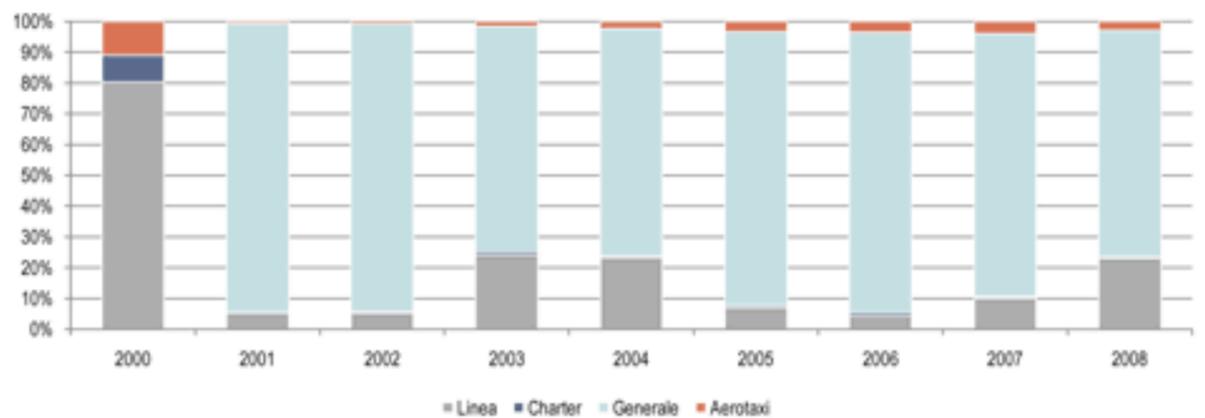
CAGR	33,3%
------	-------



Tab.NO.6.7.4 Movimenti 2000-2008

In termini di movimenti, la maggior parte del traffico è stato di aviazione generale con quote che hanno oscillato tra il 70% ed il 93%, ad eccezione dell'anno 2000.

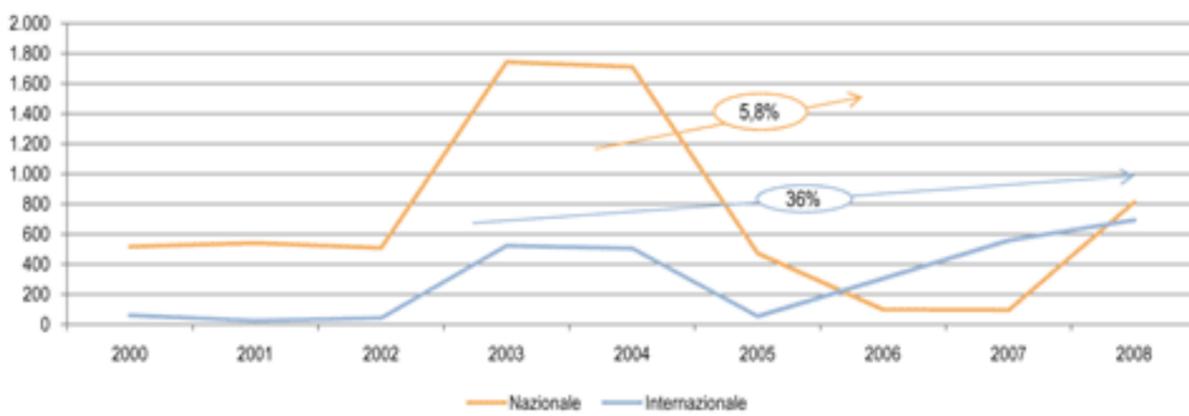
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	80,2%	8,8%	11,0%	0,0%	100,0%
2001	5,3%	0,1%	0,7%	93,9%	100,0%
2002	5,2%	0,7%	0,9%	93,3%	100,0%
2003	24,3%	1,0%	1,6%	73,1%	100,0%
2004	23,2%	0,7%	2,4%	73,7%	100,0%
2005	7,1%	0,7%	3,3%	88,9%	100,0%
2006	4,6%	0,9%	3,5%	91,0%	100,0%
2007	10,1%	0,4%	4,0%	85,5%	100,0%
2008	23,1%	0,3%	3,0%	73,7%	100,0%



Tab.NO.6.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

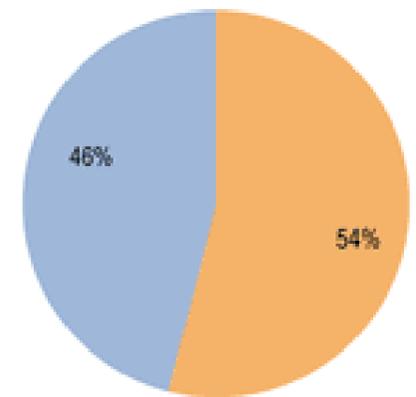
Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	516		2000	59	
2001	542	5,0%	2001	25	-57,6%
2002	507	-6,5%	2002	42	68,0%
2003	1.744	244,0%	2003	523	1145,2%
2004	1.710	-1,9%	2004	505	-3,4%
2005	471	-72,5%	2005	53	-89,5%
2006	98	-79,2%	2006	304	473,6%
2007	96	-2,0%	2007	559	83,9%
2008	812	745,8%	2008	692	23,8%
CAGR	5,8%		CAGR	36,0%	

Per quel che riguarda i voli di linea e charter, i movimenti internazionali hanno avuto un andamento discontinuo, senza mai raggiungere considerevoli volumi, anche se negli anni 2006-2008 si è registrato un trend positivo. In termini assoluti, il valore è passato dai 59 movimenti del 2000 ai 692 del 2008. Anche i movimenti nazionali hanno avuto un andamento discontinuo, registrando un picco negli anni 2003 e 2004.



Tab.NO.6.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta il 54% del totale dell'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

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

Il numero di passeggeri per volo nazionale è stato costante, mediamente intorno ai 14 passeggeri per volo. La media per il traffico internazionale è rimasta a quote basse fino al 2004, per poi subire un incremento progressivo che l'ha portata a 100 passeggeri per volo internazionale nel 2008.

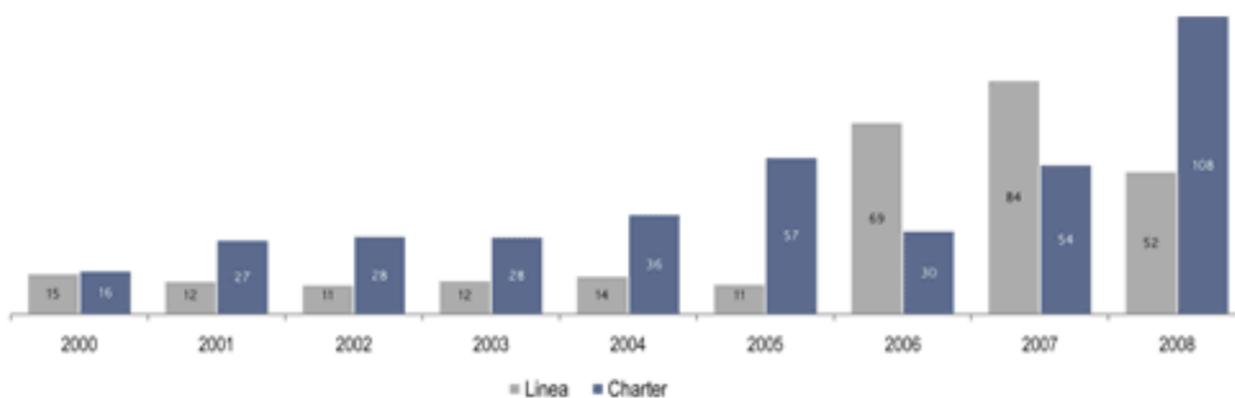
Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	16	7	15
2001	11	34	12
2002	11	33	13
2003	15	6	13
2004	17	7	14
2005	11	51	15
2006	25	75	63
2007	9	96	83
2008	12	100	52
CAGR	-3,6%	39,0%	17,0%



Tab.N0.6.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

I voli charter hanno avuto un numero passeggeri medi maggiori rispetto al traffico di linea, tranne che nel 2006 e 2007.

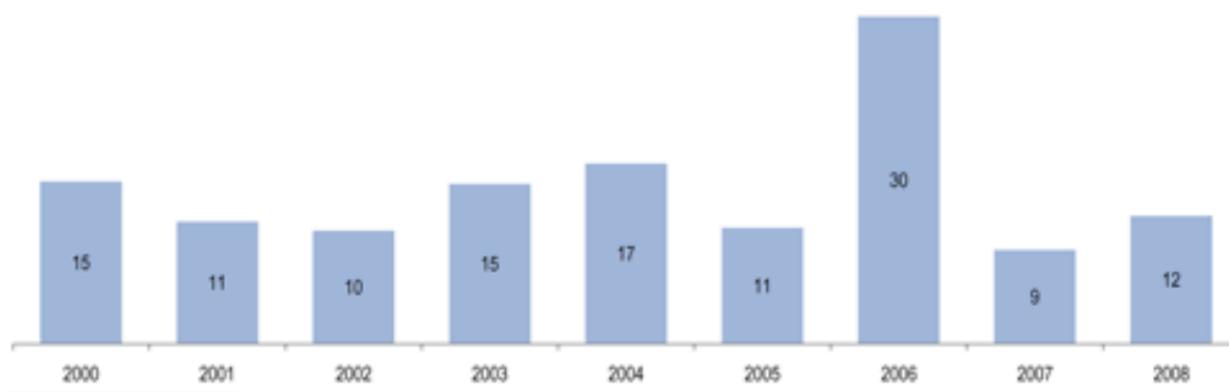
Anno	LINEA	CHARTER
2000	15	16
2001	12	27
2002	11	28
2003	12	28
2004	14	36
2005	11	57
2006	69	30
2007	84	54
2008	52	108
CAGR	16,9%	27,3%



Tab.N0.6.7.8 Numero medio Pax/Movimenti per tipologia di volo 2000-2008

Anno	LINEA Naz
2000	15
2001	11
2002	10
2003	15
2004	17
2005	11
2006	30
2007	9
2008	12
CAGR	-2,9%

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



Tab.NO.6.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

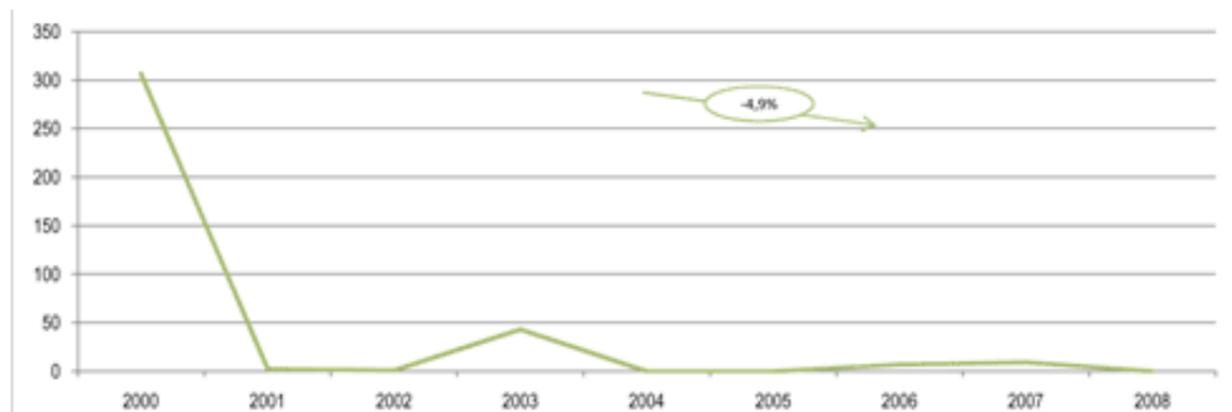
## Traffico cargo

Il traffico cargo non è mai stato sviluppato nell'aeroporto di Cuneo.

Anno	TONS	Δ%
2000	306	
2001	2	-99,3%
2002	1	-54,0%
2003	43	4200,0%
2004	0	-100,0%
2005	0	-
2006	7	-
2007	9	28,6%
2008	0	-100,0%

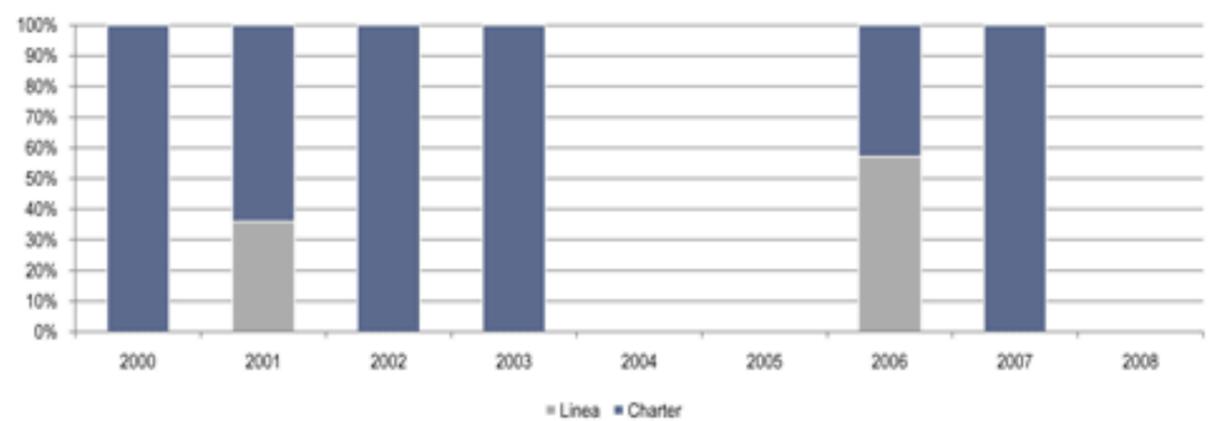
CAGR	-100,0%
------	---------



Tab.NO.6.7.10 Cargo (Tons) 2000-2008

Il traffico cargo è stato trasportato con voli charter per una percentuale considerevole.

Anno	Linea	Charter
2000	0,1%	99,9%
2001	36,0%	64,0%
2002	0,0%	100,0%
2003	0,0%	100,0%
2004	-	-
2005	-	-
2006	57,1%	42,9%
2007	0,0%	100,0%
2008	-	-



Tab.NO.6.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	162	591	227	1.339	1.894	201	20.766	52.310	67.117
			264,8%	-61,6%	489,9%	41,4%	-89,4%	10231,3%	151,9%	28,3%
	Nazionale	7.479	6.053	4.989	25.298	27.872	5.010	2.362	829	9.522
			-19,1%	-17,6%	407,1%	10,2%	-82,0%	-52,9%	-64,9%	1048,6%
	<b>TOT</b>	<b>7.641</b>	<b>6.644</b>	<b>5.216</b>	<b>26.637</b>	<b>29.766</b>	<b>5.211</b>	<b>23.128</b>	<b>53.139</b>	<b>76.639</b>
			-13,0%	-21,5%	410,7%	11,7%	-82,5%	343,8%	129,8%	44,2%
Charter	Internazionale	260	263	1.138	1.955	1.468	2.498	1.986	1.405	1.909
			1,2%	332,7%	71,8%	-24,9%	70,2%	-20,5%	-29,3%	35,9%
	Nazionale	633	32	581	616	735	55	62	0	31
			-94,9%	1715,6%	6,0%	19,3%	-92,5%	12,7%	-100,0%	#DIV/0!
	<b>TOT</b>	<b>893</b>	<b>295</b>	<b>1.719</b>	<b>2.571</b>	<b>2.203</b>	<b>2.553</b>	<b>2.048</b>	<b>1.405</b>	<b>1.940</b>
			-67,0%	482,7%	49,6%	-14,3%	15,9%	-19,8%	-31,4%	38,1%
Aerotaxi	Internazionale	165	242	162	240	482	635	707	601	583
			46,7%	-33,1%	48,1%	100,8%	31,7%	11,3%	-15,0%	-3,0%
	Nazionale	107	70	125	184	359	395	342	341	217
			-34,6%	78,6%	47,2%	95,1%	10,0%	-13,4%	-0,3%	-36,4%
	<b>TOT</b>	<b>272</b>	<b>312</b>	<b>287</b>	<b>424</b>	<b>841</b>	<b>1.030</b>	<b>1.049</b>	<b>942</b>	<b>800</b>
			14,7%	-8,0%	47,7%	98,3%	22,5%	1,8%	-10,2%	-15,1%
Generale	Internazionale		274	187	280	321				
				-31,8%	49,7%	14,6%				
	Nazionale		2.185	2.307	1925	1971				
				5,6%	-16,6%	2,4%				
	<b>TOT</b>		<b>2.459</b>	<b>2.494</b>	<b>2.205</b>	<b>2.292</b>	<b>2.522</b>	<b>3.108</b>	<b>2.256</b>	<b>2.056</b>
				1,4%	-11,6%	3,9%	10,0%	23,2%	-27,4%	-8,9%
TOT	Internazionale	587	1.370	1.714	3.814	4.165	3.334	23.459	54.316	69.609
			133,4%	25,1%	122,5%	9,2%	-20,0%	603,6%	131,5%	28,2%
	Nazionale	8.219	8.340	8.002	28.023	30.937	5.460	2.766	1.170	9.770
			1,5%	-4,1%	250,2%	10,4%	-82,4%	-49,3%	-57,7%	735,0%
	<b>8.806</b>	<b>9.710</b>	<b>9.716</b>	<b>31.837</b>	<b>35.102</b>	<b>11.316</b>	<b>29.333</b>	<b>57.742</b>	<b>81.435</b>	
			10,3%	0,1%	227,7%	10,3%	-67,8%	159,2%	96,8%	41,0%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	15	16	8	448	467	9	255	533	675
			6,7%	-50,0%	5500,0%	4,2%	-98,1%	2733,3%	109,0%	26,6%
	Nazionale	503	540	480	1.727	1.687	470	79	96	811
			7,4%	-11,1%	259,8%	-2,3%	-72,1%	-83,2%	21,5%	744,8%
	<b>TOT</b>	<b>518</b>	<b>556</b>	<b>488</b>	<b>2.175</b>	<b>2.154</b>	<b>479</b>	<b>334</b>	<b>629</b>	<b>1.486</b>
			7,3%	-12,2%	345,7%	-1,0%	-77,8%	-30,3%	88,3%	136,2%
Charter	Internazionale	44	9	34	75	38	44	49	26	17
			-79,5%	277,8%	120,6%	-49,3%	15,8%	11,4%	-46,9%	-34,6%
	Nazionale	13	2	27	17	23	1	19	-	1
			-84,6%	1250,0%	-37,0%	35,3%	-95,7%	1800,0%	-100,0%	#DIV/0!
	<b>TOT</b>	<b>57</b>	<b>11</b>	<b>61</b>	<b>92</b>	<b>61</b>	<b>45</b>	<b>68</b>	<b>26</b>	<b>18</b>
			-80,7%	454,5%	50,8%	-33,7%	-26,2%	51,1%	-61,8%	-30,8%
Aerotaxi	Internazionale	46	54	45	86	111	117	145	146	127
			17,4%	-16,7%	91,1%	29,1%	5,4%	23,9%	0,7%	-13,0%
	Nazionale	25	24	35	60	111	108	108	102	63
			-4,0%	45,8%	71,4%	85,0%	-2,7%	0,0%	-5,6%	-38,2%
	<b>TOT</b>	<b>71</b>	<b>78</b>	<b>80</b>	<b>146</b>	<b>222</b>	<b>225</b>	<b>253</b>	<b>248</b>	<b>190</b>
			9,9%	2,6%	82,5%	52,1%	1,4%	12,4%	-2,0%	-23,4%
Generale	Internazionale		227	170	232	250				
				-25,1%	36,5%	7,8%				
	Nazionale		9.651	8.543	6.317	6.578				
				-11,5%	-26,1%	4,1%				
	<b>TOT</b>		<b>9.878</b>	<b>8.713</b>	<b>6.549</b>	<b>6.828</b>	<b>5.987</b>	<b>6.593</b>	<b>5.314</b>	<b>4.736</b>
				-11,8%	-24,8%	4,3%	-12,3%	10,1%	-19,4%	-10,9%
TOT	Internazionale	105	306	257	841	866	170	449	705	819
			191,4%	-16,0%	227,2%	3,0%	-80,4%	164,1%	57,0%	16,2%
	Nazionale	541	10.217	9.085	8.121	8.399	579	206	198	875
			1788,5%	-11,1%	-10,6%	3,4%	-93,1%	-64,4%	-3,9%	341,9%
	<b>646</b>	<b>10.523</b>	<b>9.342</b>	<b>8.962</b>	<b>9.265</b>	<b>6.736</b>	<b>7.248</b>	<b>6.217</b>	<b>6.430</b>	
			1528,9%	-11,2%	-4,1%	3,4%	-27,3%	7,6%	-14,2%	3,4%

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	1	0	0	0	0	4	0	0
				-100,0%					-100,0%	
	Nazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			-40,0%	-100,0%						
	<b>TOT</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
			291,0%	-100,0%					-100,0%	
Charter	Internazionale	306	1	1	41	-	0	3	9	0
			-99,5%	-28,1%	4000,0%	-100,0%			200,0%	-100,0%
	Nazionale	0	0	0	2	0	0	0	0	0
					-100,0%					
	<b>TOT</b>	<b>306</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>0</b>
			-99,5%	-28,1%	4200,0%	-100,0%			200,0%	-100,0%
	Internazionale	306	2	1	41	0	0	7	9	0
			-99,3%	-51,3%	4000,0%	-100,0%			28,6%	-100,0%
	Nazionale	0	0	0	2	0	0	0	0	0
			-40,0%	-100,0%		-100,0%				
<b>TOT</b>		<b>306</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>0</b>
			-99,3%	-54,0%	4200,0%	-100,0%			28,6%	-100,0%

Tab.NO.6.7.12 Allegato

## NO.7 ■ Aeroporto "Corrado Gex" di Aosta





# Corrado Gex Aosta



## SEDIME (ha)

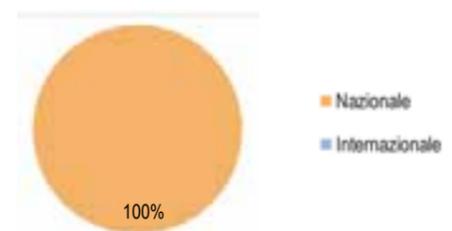
area civile  
34

area militare  
0

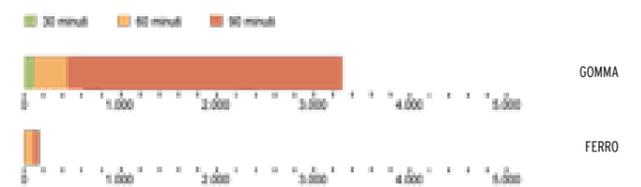
PISTE (num)  
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
6.010

## RIPARTIZIONE PAX 2008



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



## TERMINAL

superficie (mq)  
2.000

dotazione per passeggero (mq)  
N.A.

## incidenza aree funzionali



## POSIZIONAMENTO E RUOLO

È l'unico aeroporto della regione Valle d'Aosta e ha acquistato con il tempo importanza per il volo sportivo, in particolare il volo di montagna, attraverso soprattutto l'impulso dato dall'attività del locale aeroclub. Oggi lo scalo ha particolare importanza per il soccorso aereo alpino.

Nel 2004 è stato realizzato un Cargo center a cui hanno fatto seguito importanti accordi con vettori all cargo per offrire collegamenti prevalentemente con la Cina. Prima della chiusura per i lavori di potenziamento, i collegamenti erano assicurati dalle compagnie aeree Air Vallée (voli di linea e aerotaxi) e Helops (elitransporto).

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Lo scalo è situato alle porte di Aosta, a 2 km dal centro città, nella zona est del capoluogo regionale, ed è stato realizzato alla fine degli anni '50 nel comune di Saint-Christophe.

Il sedime aeroportuale ha un'estensione di 34 Ha è situato a confine dell'autostrada E25 Torino- Aosta, da cui è raggiungibile attraverso un tratto della E 27, in direzione San Bernardo.

Dall'aeroporto è possibile raggiungere in poco tempo tutte le stazioni turistiche della Valle d'Aosta.

## LIMITI E VINCOLI

Le possibili aree di sviluppo sono individuabili sui lati delle testate della pista, dove permangono aree agricole ancora libere. Nella zona a sud del sedime invece le possibilità di estensione sono impossibilitate dalla presenza dell'autostrada per Torino-Aosta.

## ACCESSIBILITA' E SOSTA

In generale l'Aeroporto dispone di una buona accessibilità veicolare: dall'autostrada A5 da Torino/ Milano/Genova il casello di Aosta-Est si trova a circa 4 km dall'aeroporto. All'interno del sedime, l'asse principale di accesso, collegato direttamente con l'autostrada, consente di accedere facilmente al terminal passeggeri. L'Aeroporto dispone di un parcheggio non custodito con una capacità di circa 80 posti auto.

## STATO ATTUALE DELL'AEROPORTO E PROGETTI IN CORSO

Dal mese di giugno 2008 l'Aeroporto è chiuso al traffico aeromobili per i lavori di allungamento della pista e l'ampliamento delle aree aeroportuali, previsti in attuazione del Master Plan aeroportuale.

Gli interventi in corso e previsti, in applicazione del Master Plan approvato nel giugno del 2004 dalla Giunta della Regione Autonoma Valle d'Aosta e successivamente da ENAC, mirano a garantire il superamento degli attuali condizionamenti operativi che limitano l'attività di volo nell'ambito delle effemeridi aeronautiche ed accrescere i margini di sicurezza operativa degli aeromobili, attraverso l'installazione di idonei apparati di radioassistenza.

I principali interventi su cui si articola il Piano di sviluppo dell'aeroporto di Aosta possono essere brevemente riassunti nei tre indirizzi seguenti:

- 1) Potenziamento delle infrastrutture di volo
  - Interventi di allungamento della pista di volo;
  - Interventi di riordino della viabilità connessi ai lavori di allungamento pista.
- 2) Installazione di apparati radioelettrici e visivi di ausilio alla navigazione aerea
  - particolari radioassistenze su cui attestare le procedure strumentali di avvicinamento;
  - segnalazioni luminose che identifichino la parte "visual" del sentiero di avvicinamento.
- 3) Potenziamento delle infrastrutture di gestione dei flussi di passeggeri
  - realizzazione nuova aerostazione passeggeri e relative pertinenze air side e land side. Il progetto è in corso di

approvazione presso ENAC.

## IL PROGETTO DELLA NUOVA AEROSTAZIONE

"L'edificio, pensato come una architettura planimetricamente compatta, è il risultato della composizione di otto corpi principali, concepiti come solide torri, con base quadrata di 9x9 m alte 13.80 m., unite da tre elementi trasparenti che segnalano gli ingressi e le uscite dagli spazi interni sia dal land side sia dall'air side.

L'interno è caratterizzato da galleria centrale, nucleo centrale dell'edificio, attorno al quale ruotano tutte le funzioni: una sorta di galleria urbana in cui si affacciano al piano terra gli spazi commerciali, il check-in, l'accesso alle sale partenze e l'uscita dall'area arrivi, al primo piano le passerelle di distribuzione degli uffici, al secondo piano le terrazze del ristorante e della sala mostre.

I tre piani dell'edificio (che si sviluppano su una superficie netta di 3448 mq) contengono: al piano terreno aerostazione con le sue funzioni legate al traffico aereo, al primo piano gli uffici e gli impianti, al secondo piano il ristorante panoramico e la piccola sala espositiva, servite da una scala ed un ascensore con accesso diretto dall'esterno." (estratto dalla relazione di progetto).



## INFRASTRUTTURE AIR SIDE

La pista di volo ha una lunghezza di 1246 metri ed è posizionata al centro di rilievi montuosi orientata secondo l'unica direzione che rende possibile i decolli e gli atterraggi sfruttando il canale Est-Ovest lasciato libero dalle catene montuose.

La situazione orografica nei dintorni del sedime è particolarmente sfavorevole e le superfici di protezione al volo sono completamente attraversate da ostacoli sia nel quadrante a Nord che in quello a Sud della pista di volo. Il piazzale di sosta può ospitare fino a sei aeromobili su una superficie di circa 11000 mq.

Vi sono due aree in vicinanza dell'aeroporto sulle quali è proibito il sorvolo: si tratta del carcere di Aosta e dell'Eliporto militare di Pollein, entrambi situati ad est della pista 27.

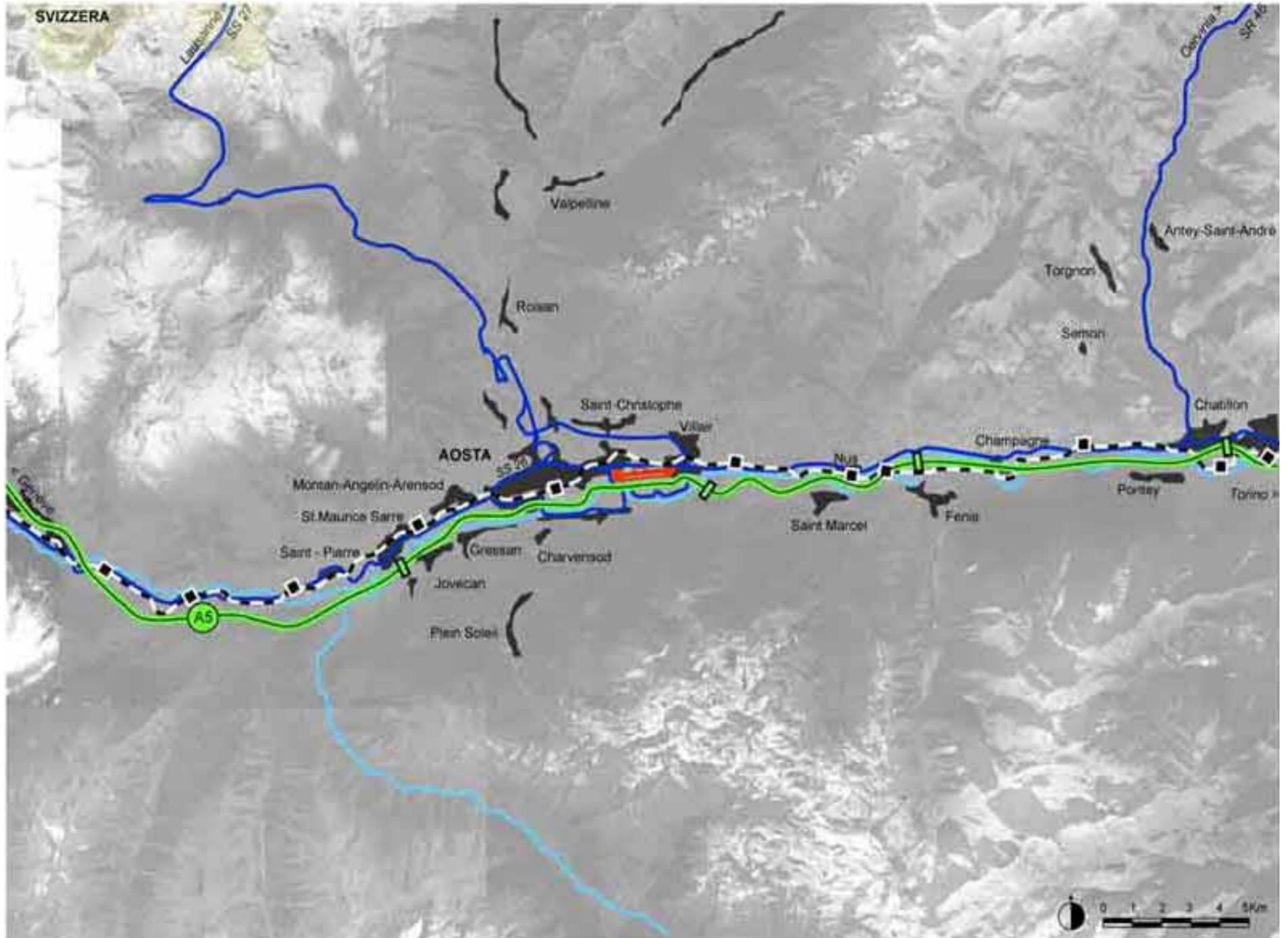
## CRITICITA'

Le carenze infrastrutturali e le limitazioni operative attuali hanno scoraggiato i vettori commerciali ad operare sull'aeroporto di Aosta, tali limiti dovrebbero essere superati dalla realizzazione delle opere in corso e programmate. L'attuale assenza di radioassistenze è giustificata dal fatto che le alte montagne intorno all'infrastruttura schermano le trasmissioni radio.

## GESTIONE AEROPORTUALE

L'Aeroporto è gestito dalla Società AVDA spa, costituita il 22.12.2004 tra la Regione Autonoma Valle d'Aosta e il socio privato AIR VALLEE S.p.A.

# NO.7.2.1 Inquadramento territoriale



## LEGENDA

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



## Inquadramento territoriale

Lo scalo è situato alle porte di Aosta, a 2 km dal centro città, nella zona est del capoluogo regionale, nel comune di Saint-Christophe.

Il sedime aeroportuale è situato a confine dell'autostrada E25 Torino- Aosta, da cui è raggiungibile attraverso un tratto della E 27, in direzione San Bernardo.

Dall'aeroporto è possibile raggiungere in poco tempo tutte le stazioni turistiche della Valle d'Aosta.



**LEGENDA**

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

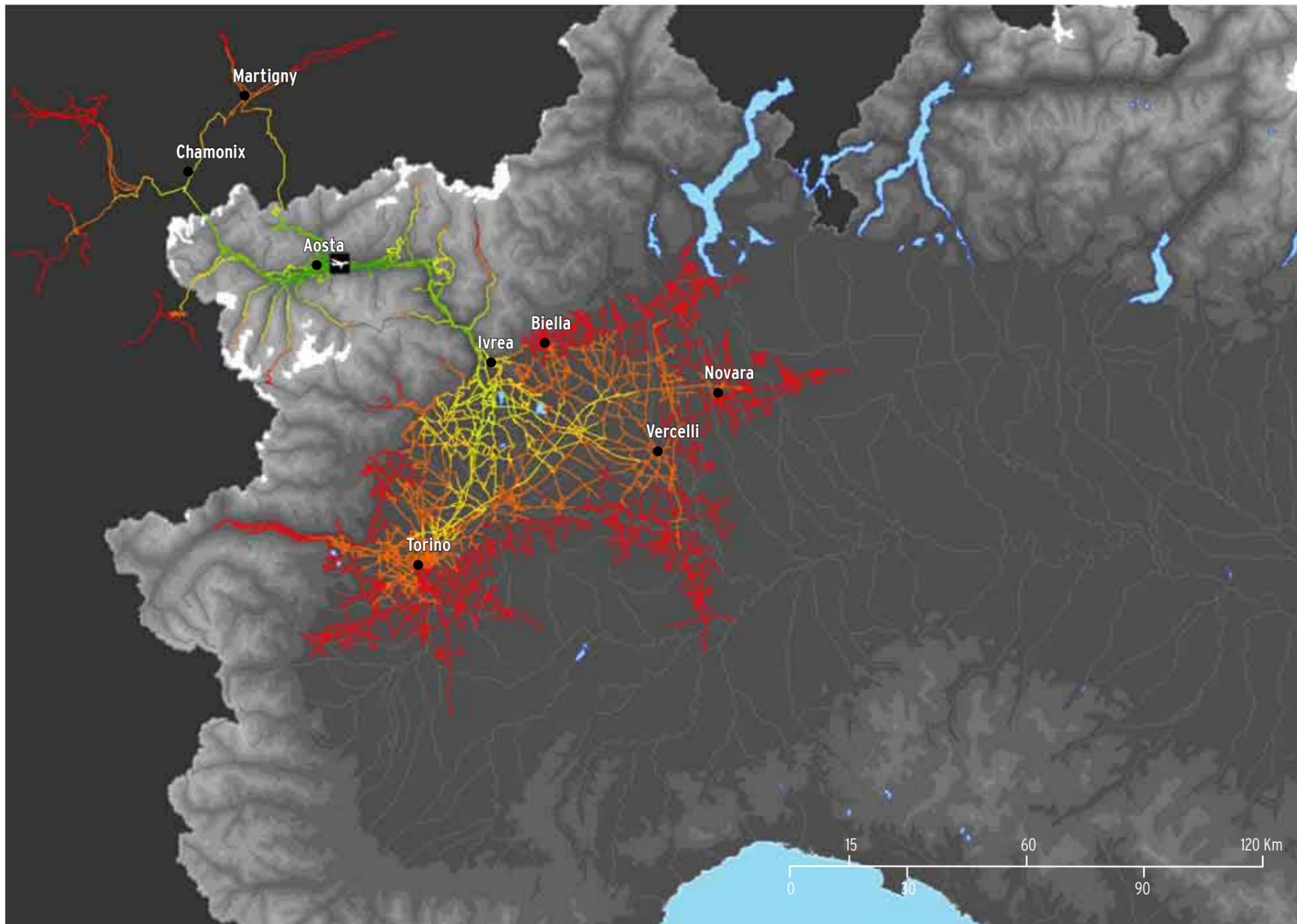
**Limiti e vincoli**

Nella zona a sud del sedime aeroportuale le possibilità di estensione sono impossibilitate dalla presenza dell'autostrada Torino-Aosta.

Le possibili aree di sviluppo sono individuabili invece sui lati delle testate della pista, dove permangono aree agricole ancora libere.

# NO.7.3 Bacino di traffico

## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



### LEGENDA ISOCRONE

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

### LEGENDA RETI

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



### Modalità gomma

L'autostrada A5 (Autostrada del Monte Bianco Torino-Aosta-Monte Bianco) che percorre la Valle d'Aosta in direzione est-ovest e la carenza di infrastrutture principali che si diramano da tale arteria di collegamento generano il particolare andamento delle isocrone originate dall'aeroporto di Aosta, visibile nell'immagine sopra illustrata.

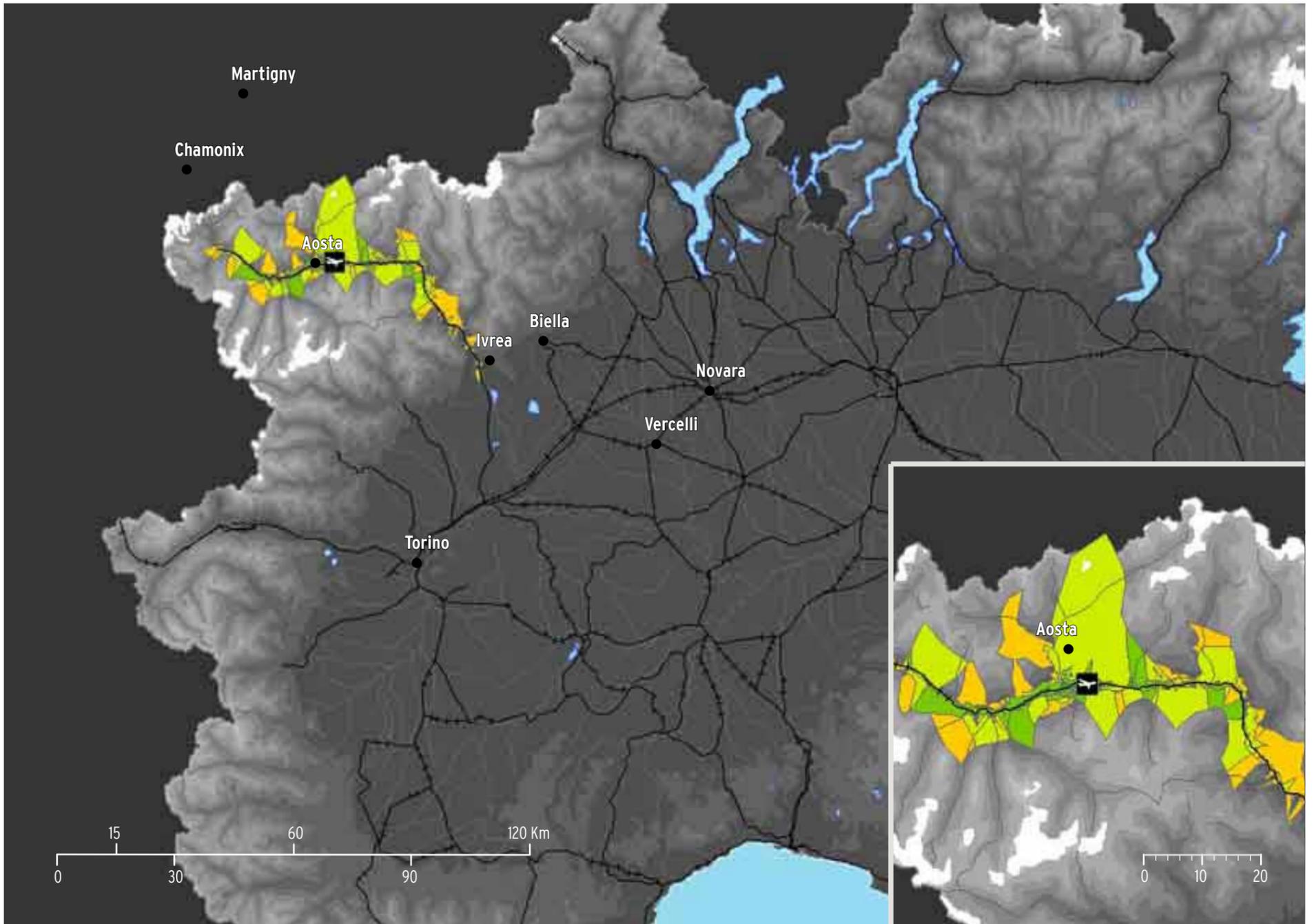
La particolare morfologia del territorio fa sì che all'interno della macro-fascia di isocrone 0-30' risiedano circa 120.000 abitanti (pari solo al 3%), nella macro-fascia 30'-60' circa 340.000 (pari al 10%), mentre nella macro-fascia 60'-90' ben 2.770.000 (pari all'86%) (dati popolazione ISTAT 2008).

Si rilevano esattamente le stesse percentuali per quanto riguarda la presenza di addetti, con circa 47.000 unità nella prima macro-fascia, 130.000 nella seconda e oltre 1.100.000 nella terza (dato ISTAT 2001).

L'area relativa alla prima macro-fascia è pari a circa 1.600 kmq (13%), alla seconda a circa 2.800 kmq (24%) e alla terza a circa 7.200 kmq (63%).

È da segnalare che i dati sopra esposti si riferiscono esclusivamente al territorio nazionale.

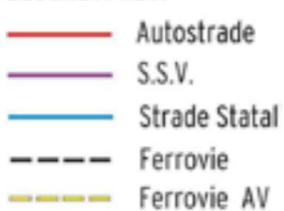
## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



### LEGENDA ISOCRONE



### LEGENDA RETI



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



### Modalità ferro

L'aeroporto di Aosta è localizzato ad est della città, a circa 5 chilometri dal centro cittadino e dalla stazione ferroviaria. L'unica infrastruttura ferroviaria presente collega l'alta valle e il confine statale con la città di Torino. L'isocrona assume quindi una forma allungata verso il Monte Bianco raggiungendo nel suo limite estremo il Comune di Chenoz ed il Canavese nella direzione opposta. La fascia di accessibilità isocrona compresa tra i trenta e i quarantacinque minuti vede come limite nella direzione sud il Comune di Arnad, mentre in direzione nord viene raggiunto il Comune di Morgex.

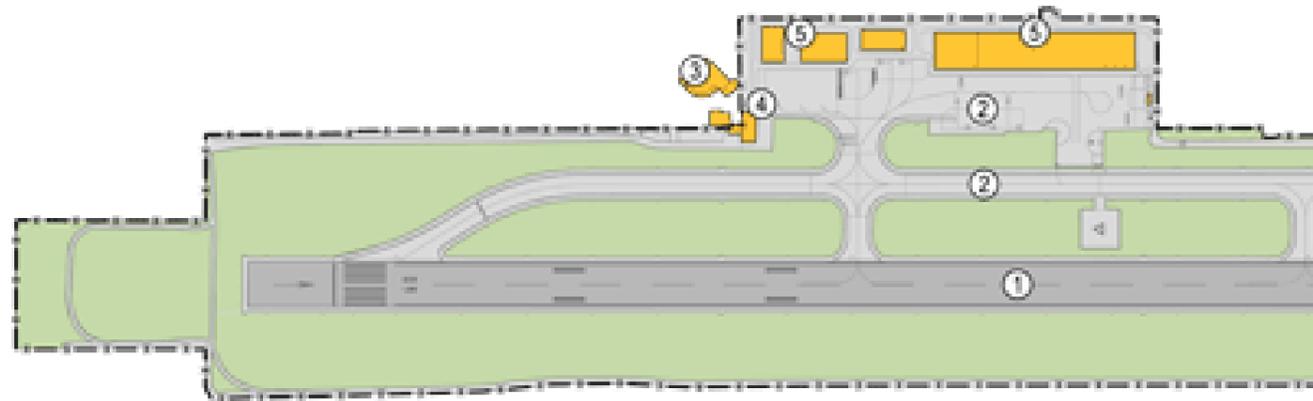
La rete ferroviaria descritta fa sì che su un totale di circa 140.000 abitanti (dati popolazione ISTAT 2008) che possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di un'ora, circa 75.000 (pari al 53%) sono compresi nella prima macro-fascia (0-30') e circa 65.000 (pari al 47%) nella seconda (30'-60').

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

- c.a. 30.000 (pari al 48%) nella prima;
- c.a. 35.000 (pari al 52%) nella seconda.

Entrambe le macro-fasce ricoprono una superficie di circa 660 kmq (pari al 50% ognuna).

## NO.7.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO "CORRADO GEX" DI AOSTA (LIMW)

---

**AREA PIAZZALE (mq)**  
11.000

**AREA TERMINAL (mq)**  
2.000

**GATES**  
2

**STAND TOTALI**  
6

**LOADING BRIDGE**  
--

**STAND AVIAZIONE GENERALE**  
N.A.

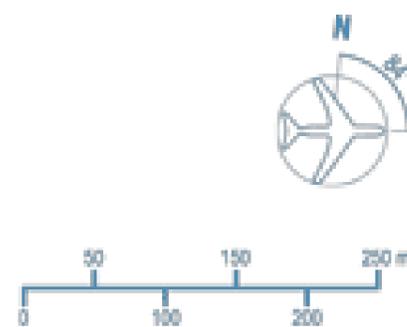
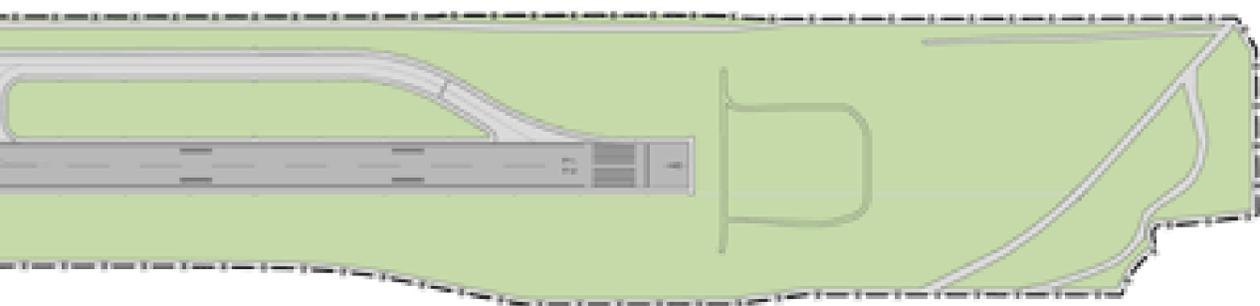
**PARCHEGGI**  
80

**PISTA 1**

**LUNGHEZZA 09 (m)**  
1.246

**LUNGHEZZA 27 (m)**  
1.246

**LARGHEZZA (m)**  
30



*Stato attuale dell'aeroporto*

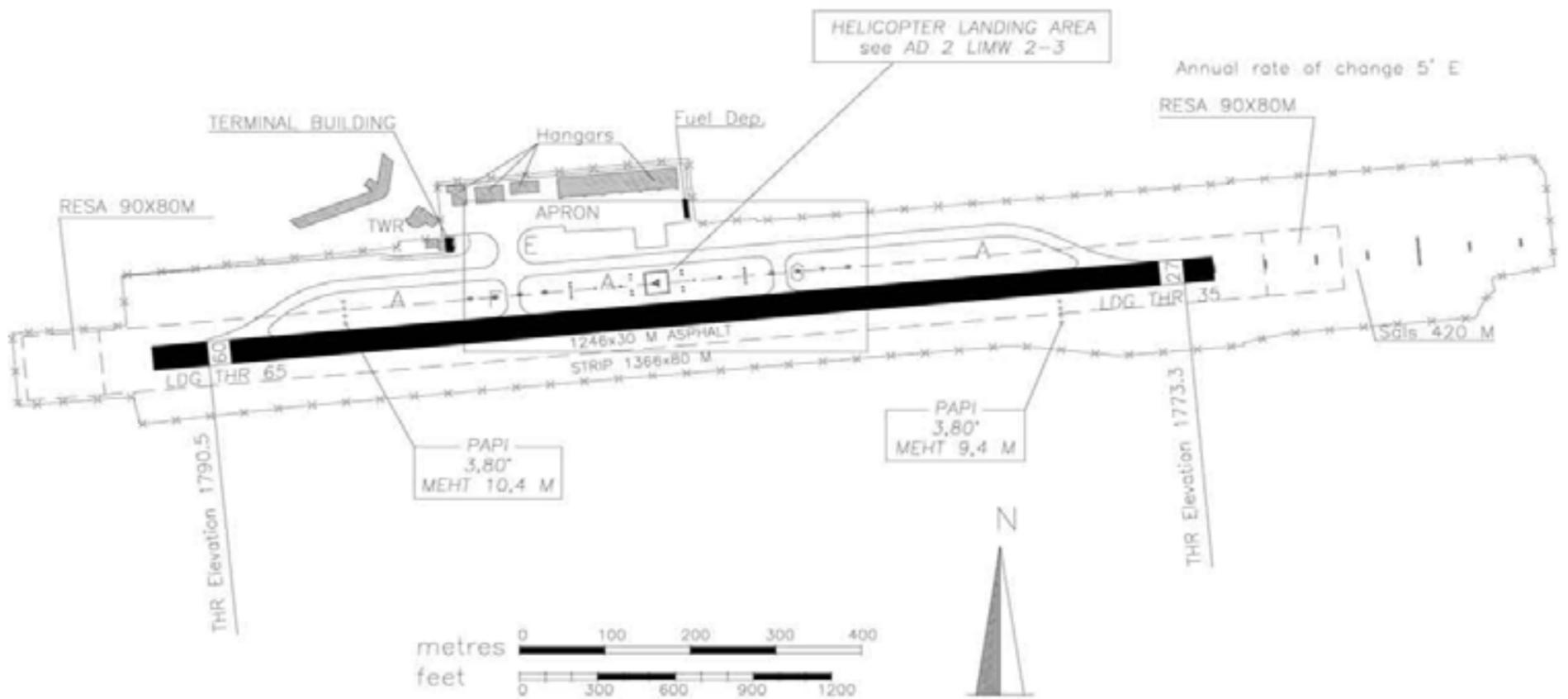
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 09	1246	1246	1246	1181
RWY 27	1246	1246	1246	1211

**Tab.NO.7.4.1** *Caratteristiche delle piste*

**LEGENDA**

- ① Pista di volo
- ② Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
- ③ TWR
- ④ Aerostazione passeggeri
- ⑤ Hangar aeromobili

# NO.7.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

1.4.1	PISTE	THR	Coord. THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	RESA	STRIP	Largh.	THR Elev.	Pav.
			WGS84-DMS		m	m	m	m	m	m x m	m x m	m	m.s.l.m.		
1.4.1.1	Pista 1	09	45°44'17.24"N 007°21'38.70"E	084°	1246	1246	1246	1181	NA	NA	90 x 80	1366 x 80	30	545,74	PCN 40/F/B/W/T ASPH
		27	45°44'20.59"N 007°22'31.50"E	264°	1246	1246	1246	1211	NA	NA	91 x 80	1367 x 80	30	540,5	

Tab.NO.7.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

1.4.2	CLASSE APT	
1.4.2.1	Classe ICAO	2C
1.4.2.2	Antincendio ICAO	4

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron 1	ca 11000	NA	1	PB	max WS=26,9m	-
1.4.3.2				2 3	PB	max WS=18,3m	-
1.4.3.3				4 5 6	SM	GA	-

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A	15	PCN 30/F/B/W/T	-
1.4.4.2	E	15	PCN 27/F/C/W/T	-
1.4.4.3	F	15	PCN 27/F/C/W/T	-
1.4.4.4	G	15	PCN 32/F/B/W/T	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	NA	NA

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	--

Tab.NO.7.5.2 Dati infrastrutture airside

### Piste e aree di sicurezza

L'Aeroporto Corrado Gex di Aosta presenta una infrastruttura principale composta dalla pista di volo con corsa utile al decollo di 1246m avente soglia spostata su entrambe le testate e da una taxiway parallela alla pista di volo che ne accompagna lo sviluppo. La conformazione complessiva dello scalo vede l'aerostazione prospiciente l'Apron ubicata a Nord della pista in posizione baricentrica rispetto ad essa. Oltre alla runway sopra descritta è presente presso lo scalo un'area di atterraggio per elicotteri, in pavimentazione rigida, delle dimensioni di 27 x 27m che può ospitare elicotteri fino ad un peso massimo di 10 tonnellate. Questa è ubicata tra la pista e la taxiway parallela in posizione, pressoché, centrale ed è utilizzata soprattutto per dall'elisoccorso alpino.

### Piazzale aeromobili

Il piazzale di sosta può ospitare fino a sei aeromobili, uno con apertura alare massima di 26m, un secondo con apertura alare massima di 18m e gli altri tre dedicati ad aeromobili di Aviazione Generale. I primi due stand movimentano in push mentre l'Aviazione leggera movimenta in self.

### Vie di rullaggio

L'Apron è collegato alla taxiway parallela mediante la bretella F, quest'ultima continua poi fino ad incrociare la pista di volo a circa 350m dalla soglia 09. Dalla main taxi si dirama anche la bretella G mentre la taxiway A è inclinata alle estremità ed incontra la pista di volo in corrispondenza delle testate.

# NO.7.6 Terminal passeggeri

## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra

## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano terra



### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	1375
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	315
Bhs, trattamento bagagli	mq	80
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	230
Spazi tecnici ,impianti	mq	30

### SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	410
Area Check-in	mq	70
Area Varchi di Sicurezza	mq	70
Sale imbarco	mq	200
Hall arrivi	mq	340
Sale riconsegna bagagli	mq	215

### LEGENDA

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

## LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra

### LEGENDA

A	A
B	B
C	C
D	D
E	E

1_Hall partenze	mq fabbisogno	7
	mq presenti	290
	mq differenza	283
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	3
	mq presenti	55
	mq differenza	52
	n° check-in fabbisogno	0
	n° check-in presenti	4
3_Controlli di sicurezza	n° differenza	4
	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	30
	mq differenza	30
	n° varchi fabbisogno	0
4_Controllo passaporti OUT	n° presenti	2
	n° differenza	2
	mq accodamento fabbisogno	1
	mq presenti	5
	mq differenza	4
5_Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° postazioni fabbisogno	0
	n° presenti	1
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	9
	mq presenti	150
A_Sala imbarchi Schengen	mq differenza	141
	n° gates fabbisogno	0
	n° presenti	2
	n° differenza	2
	mq fabbisogno	9
B_Sala imbarchi extra Schengen	mq presenti	70
	mq differenza	61
	n° gates fabbisogno	0
	n° presenti	1
	n° differenza	1
6_Controllo passaporti IN	mq fabbisogno	3
	mq presenti	65
	mq differenza	62
	n° gates fabbisogno	0
	n° presenti	1
7_Ritiro bagagli	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	1
	mq presenti	30
	mq differenza	29
	n° postazioni fabbisogno	0
8_Hall arrivi	n° presenti	2
	n° differenza	2
	mq fabbisogno	5
	mq presenti	90
	mq differenza	85
	n° nastri fabbisogno	0
	n° presenti	1
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	7
	mq presenti	225
	mq differenza	218

### SUPERFICI TOTALI

Piano terra	mq	2000
Totale	mq	2000

# NO.7.7 Traffico commerciale 2000-2008

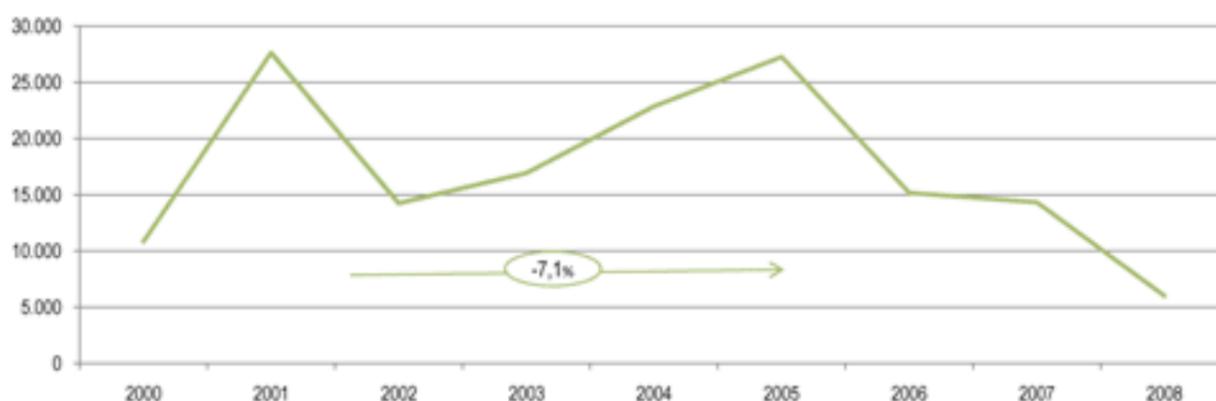
## Traffico passeggeri

L'aeroporto di Aosta ha avuto un andamento del numero di passeggeri discontinuo, con un picco nel 2001 di più di 27 mila passeggeri, livello raggiunto nuovamente solo nel 2005. Nel 2002 si è avuta una flessione importante (-48,4% rispetto al 2001 e 14 mila passeggeri), così come nel 2006 (-44,4% rispetto all'anno precedente e 15 mila passeggeri). Il minimo si è avuto nel 2008 con 6 mila passeggeri.

Anno	PAX	Δ%
2000	10.834	
2001	27.636	155,1%
2002	14.256	-48,4%
2003	16.931	18,8%
2004	22.875	35,1%
2005	27.283	19,3%
2006	15.170	-44,4%
2007	14.342	-5,5%
2008	6.010	-58,1%

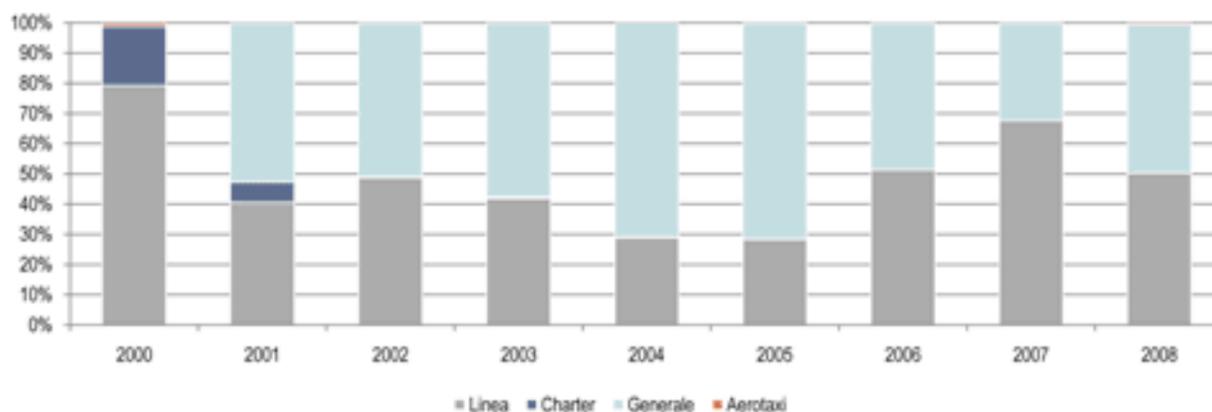
CAGR	-7,1%
------	-------



Tab.NO.7.7.1 Passeggeri 2000-2008

Il traffico charter ha avuto un'importanza rilevante solo nel 2000 (19,6%), mentre l'aviazione generale rappresenta una percentuale in diminuzione ma comunque importante.

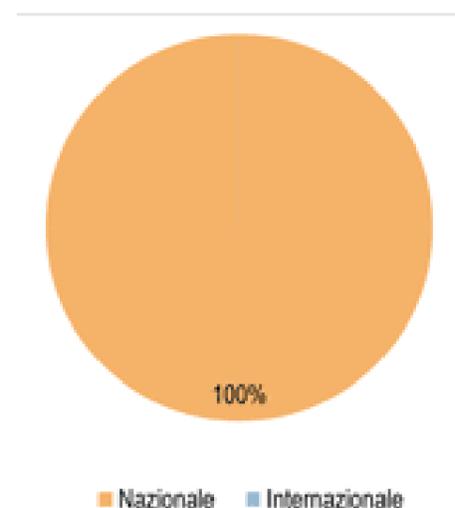
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	79,3%	19,6%	1,1%	0,0%	100,0%
2001	40,6%	6,6%	0,1%	52,6%	100,0%
2002	48,7%	0,2%	0,3%	50,8%	100,0%
2003	41,9%	0,5%	0,2%	57,4%	100,0%
2004	28,8%	0,2%	0,1%	70,9%	100,0%
2005	28,3%	0,1%	0,3%	71,3%	100,0%
2006	51,3%	0,0%	0,2%	48,5%	100,0%
2007	67,7%	0,0%	0,3%	32,1%	100,0%
2008	50,2%	0,0%	0,6%	49,1%	100,0%



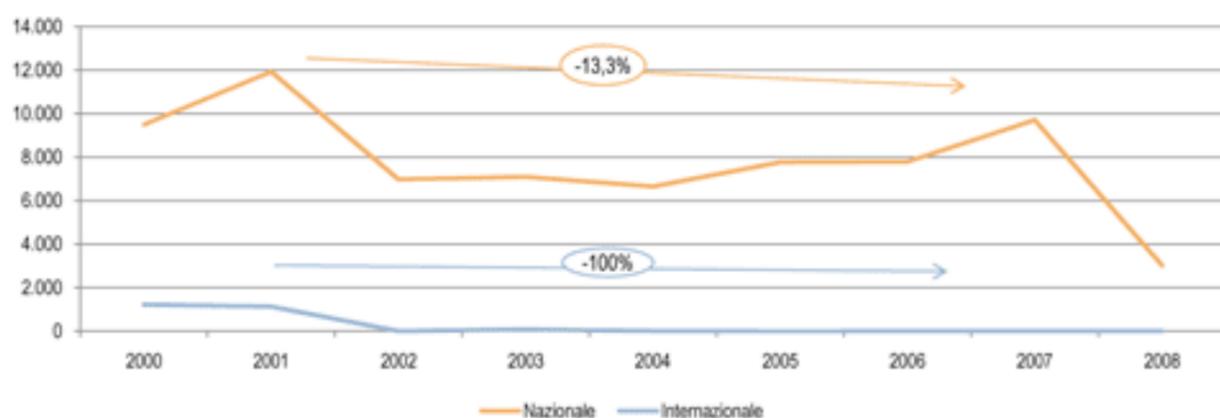
Tab.NO.7.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	9.493		2000	1.218	
2001	11.927	25,6%	2001	1.128	-7,4%
2002	6.976	-41,5%	2002	0	-100,0%
2003	7.088	1,6%	2003	84	-
2004	6.644	-6,3%	2004	0	-100,0%
2005	7.766	16,9%	2005	0	-
2006	7.781	0,2%	2006	0	-
2007	9.703	24,7%	2007	0	-
2008	3.018	-68,9%	2008	0	-
CAGR	-13,3%		CAGR	-100,0%	

Tutto il traffico di linea e charter generato è nazionale.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

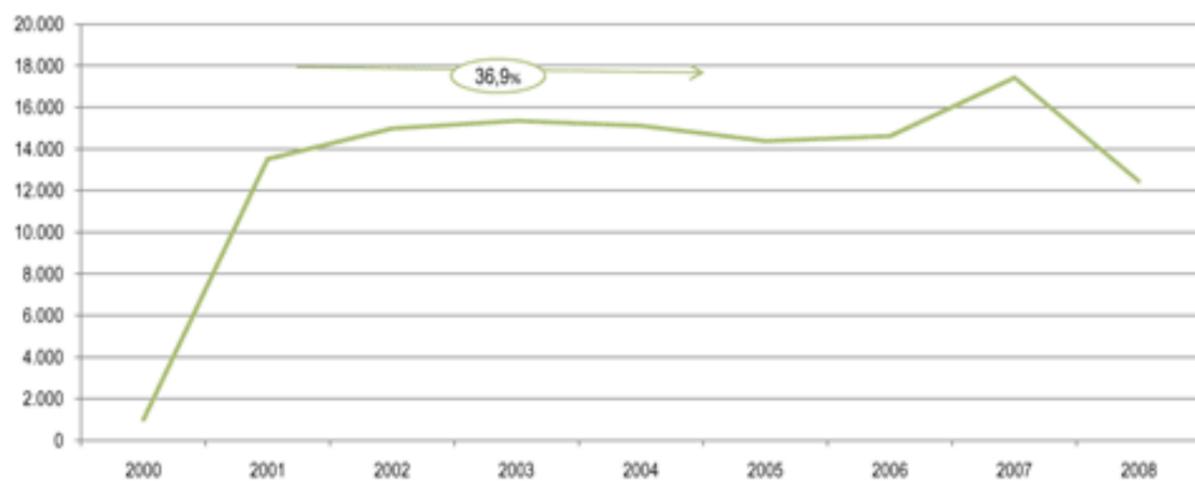


Tab.NO.7.7.3 Passeggeri 2000-2008

Anno	MOV	Δ%
2000	1.012	
2001	13.523	1236,3%
2002	14.975	10,7%
2003	15.350	2,5%
2004	15.116	-1,5%
2005	14.386	-4,8%
2006	14.626	1,7%
2007	17.428	19,2%
2008	12.468	-28,5%
CAGR	36,9%	

### Movimenti

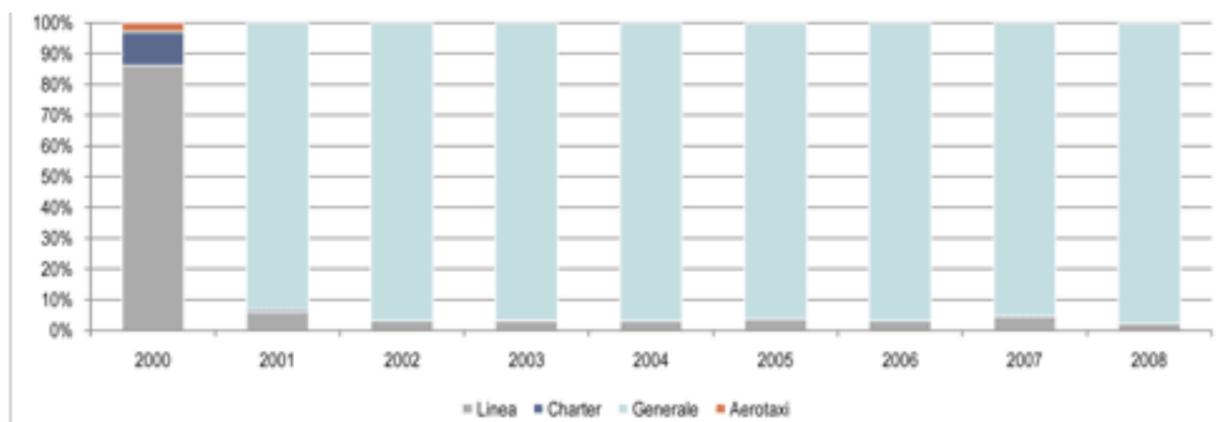
Il numero di movimenti è rimasto stabile tra il 2001 ed il 2006 intorno a quota 14/15 mila, per poi registrare un incremento nel 2007 raggiungendo quota 17,5 mila e diminuire nel 2008.



Tab.NO.7.7.4 Movimenti 2000-2008

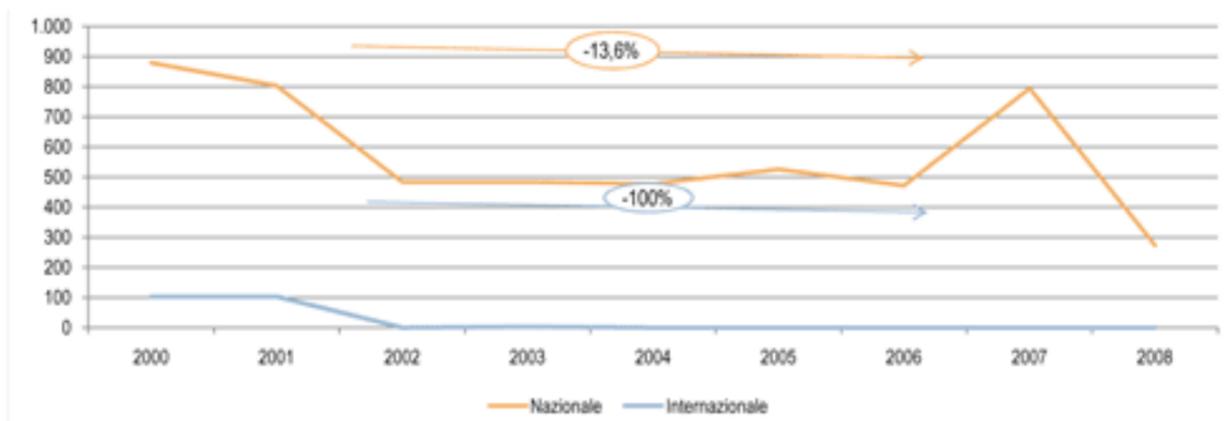
I movimenti, tranne che per il 2000, sono stati di aviazione generale per una percentuale superiore al 90%.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	86,1%	11,0%	3,0%	0,0%	100,0%
2001	5,9%	0,8%	0,1%	93,2%	100,0%
2002	3,2%	0,0%	0,1%	96,7%	100,0%
2003	3,2%	0,0%	0,1%	96,8%	100,0%
2004	3,1%	0,0%	0,1%	96,8%	100,0%
2005	3,6%	0,0%	0,2%	96,2%	100,0%
2006	3,2%	0,0%	0,1%	96,7%	100,0%
2007	4,6%	0,0%	0,1%	95,4%	100,0%
2008	2,2%	0,0%	0,1%	97,7%	100,0%

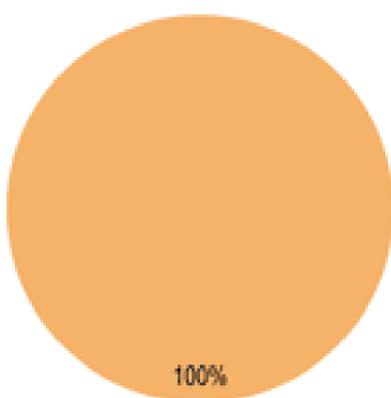


Tab.N0.7.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	879		2000	103	
2001	803	-8,6%	2001	103	0,0%
2002	483	-39,9%	2002	1	-99,0%
2003	484	0,2%	2003	4	300,0%
2004	478	-1,2%	2004	0	-100,0%
2005	525	9,8%	2005	0	-
2006	471	-10,3%	2006	0	-
2007	794	68,6%	2007	0	-
2008	274	-65,5%	2008	0	-
CAGR		-13,6%	CAGR		-100,0%



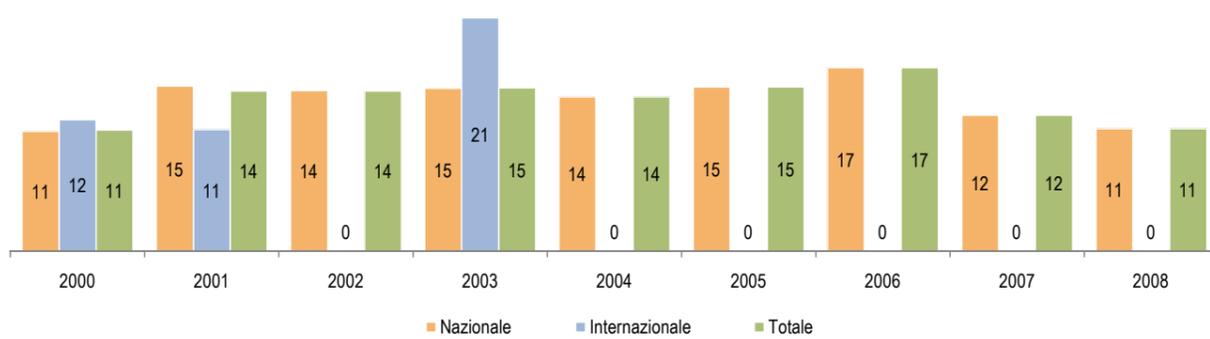
Tab.N0.7.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008



■ Nazionale ■ Internazionale

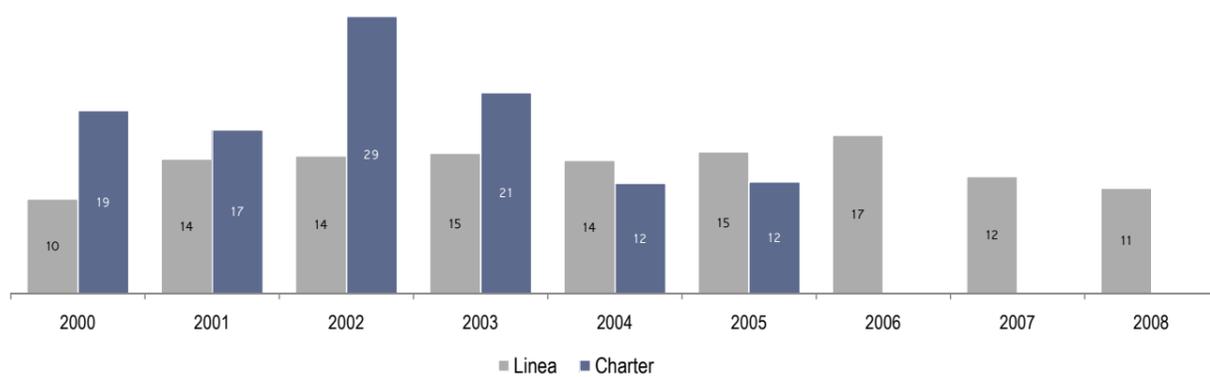
Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	11	12	11
2001	15	11	14
2002	14	0	14
2003	15	21	15
2004	14	-	14
2005	15	-	15
2006	17	-	17
2007	12	-	12
2008	11	-	11
CAGR	0,2%	-	0,1%



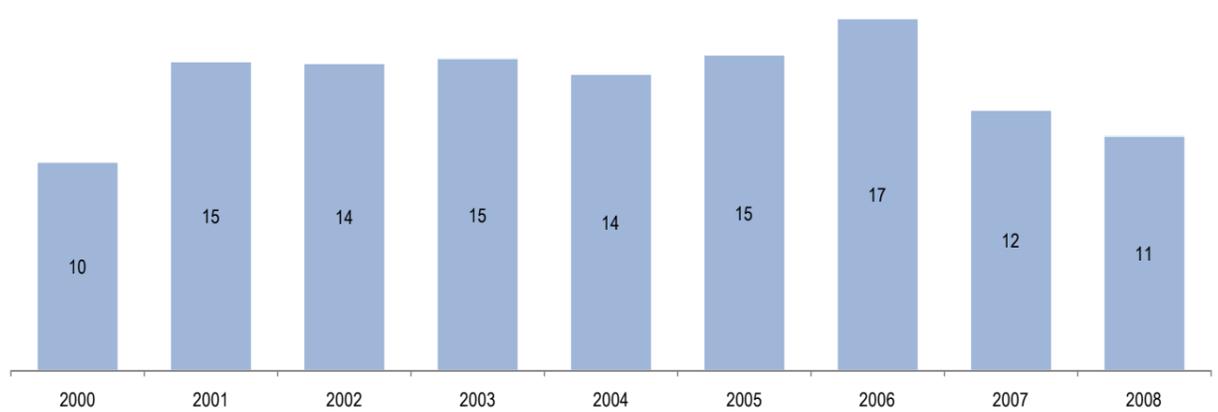
Tab.NO.7.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

Anno	LINEA	CHARTER
2000	10	19
2001	14	17
2002	14	29
2003	15	21
2004	14	12
2005	15	12
2006	17	-
2007	12	-
2008	11	-
CAGR	1,4%	-



Tab.NO.7.7.8 Numero medio Pax/Movimenti per tipologia di volo 2000-2008

Anno	LINEA Naz
2000	10
2001	15
2002	14
2003	15
2004	14
2005	15
2006	17
2007	12
2008	11
CAGR	1,5%



Tab.NO.7.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	851	1.128	0	0	0	0	0	0	0
			32,5%	-100,0%						
	Nazionale	7.735	10.097	6.947	7.088	6.598	7.731	7.781	9.703	3.018
			30,5%	-31,2%	2,0%	-6,9%	17,2%	0,6%	24,7%	-68,9%
	<b>TOT</b>	<b>8.586</b>	<b>11.225</b>	<b>6.947</b>	<b>7.088</b>	<b>6.598</b>	<b>7.731</b>	<b>7.781</b>	<b>9.703</b>	<b>3.018</b>
			30,7%	-38,1%	2,0%	-6,9%	17,2%	0,6%	24,7%	-68,9%
Charter	Internazionale	367	0	0	84	0	0	0	0	0
			-100,0%			-100,0%				
	Nazionale	1.758	1.830	29	0	46	35	0	0	0
			4,1%	-98,4%	-100,0%		-23,9%	-100,0%		
	<b>TOT</b>	<b>2.125</b>	<b>1.830</b>	<b>29</b>	<b>84</b>	<b>46</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
			-13,9%	-98,4%	189,7%	-45,2%	-23,9%	-100,0%		
Aerotaxi	Internazionale	80	33	2	11	13	41	21	0	36
			-58,8%	-93,9%	450,0%	18,2%	215,4%	-48,8%	-100,0%	
	Nazionale	43	2	40	26	6	35	16	38	3
			-95,3%	1900,0%	-35,0%	-76,9%	483,3%	-54,3%	137,5%	-92,1%
	<b>TOT</b>	<b>123</b>	<b>35</b>	<b>42</b>	<b>37</b>	<b>19</b>	<b>76</b>	<b>37</b>	<b>38</b>	<b>39</b>
			-71,5%	20,0%	-11,9%	-48,6%	300,0%	-51,3%	2,7%	2,6%
Generale	Internazionale		1.184	126	401	336				
				-89,4%	218,3%	-16,2%				
	Nazionale		13.362	7.112	9321	15876				
				-46,8%	31,1%	70,3%				
	<b>TOT</b>		<b>14.546</b>	<b>7.238</b>	<b>9.722</b>	<b>16.212</b>	<b>19.441</b>	<b>7.352</b>	<b>4.601</b>	<b>2.953</b>
				-50,2%	34,3%	66,8%	19,9%	-62,2%	-37,4%	-35,8%
TOT	Internazionale	1.298	2.345	128	496	349	41	21	0	36
			80,7%	-94,5%	287,5%	-29,6%	-88,3%	-48,8%	-100,0%	
	Nazionale	9.536	25.291	14.128	16.435	22.526	7.801	7.797	9.741	3.021
			165,2%	-44,1%	16,3%	37,1%	-65,4%	-0,1%	24,9%	-69,0%
	<b>TOT</b>	<b>10.834</b>	<b>27.636</b>	<b>14.256</b>	<b>16.931</b>	<b>22.875</b>	<b>27.283</b>	<b>15.170</b>	<b>14.342</b>	<b>6.010</b>
			155,1%	-48,4%	18,8%	35,1%	19,3%	-44,4%	-5,5%	-58,1%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	80	103	1	0	0	0	-	-	-
			28,8%	-99,0%	-100,0%					
	Nazionale	791	696	482	484	474	522	471	794	274
			-12,0%	-30,7%	0,4%	-2,1%	10,1%	-9,8%	68,6%	-65,5%
	<b>TOT</b>	<b>871</b>	<b>799</b>	<b>483</b>	<b>484</b>	<b>474</b>	<b>522</b>	<b>471</b>	<b>794</b>	<b>274</b>
			-8,3%	-39,5%	0,2%	-2,1%	10,1%	-9,8%	68,6%	-65,5%
Charter	Internazionale	23	-	0	4	0	0	-	-	-
			-100,0%			-100,0%				
	Nazionale	88	107	1	0	4	3	-	-	-
			21,6%	-99,1%	-100,0%		-25,0%	-100,0%		
	<b>TOT</b>	<b>111</b>	<b>107</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
			-3,6%	-99,1%	300,0%	0,0%	-25,0%	-100,0%		
Aerotaxi	Internazionale	14	8	1	4	6	13	5	-	16
			-42,9%	-87,5%	300,0%	50,0%	116,7%	-61,5%	-100,0%	
	Nazionale	16	2	10	6	4	12	7	15	1
			-87,5%	400,0%	-40,0%	-33,3%	200,0%	-41,7%	114,3%	-93,3%
	<b>TOT</b>	<b>30</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>17</b>
			-66,7%	10,0%	-9,1%	0,0%	150,0%	-52,0%	25,0%	13,3%
Generale	Internazionale		408	232	370	258				
				-43,1%	59,5%	-30,3%				
	Nazionale		12.199	14.248	14.482	14.370				
				16,8%	1,6%	-0,8%				
	<b>TOT</b>		<b>12.607</b>	<b>14.480</b>	<b>14.852</b>	<b>14.628</b>	<b>13.836</b>	<b>14.143</b>	<b>16.619</b>	<b>12.177</b>
				14,9%	2,6%	-1,5%	-5,4%	2,2%	17,5%	-26,7%
TOT	Internazionale	117	519	234	378	264	13	5	0	16
			343,6%	-54,9%	61,5%	-30,2%	-95,1%	-61,5%	-100,0%	
	Nazionale	895	13.004	14.741	14.972	14.852	537	478	809	275
			1353,0%	13,4%	1,6%	-0,8%	-96,4%	-11,0%	69,2%	-66,0%
	<b>TOT</b>	<b>1.012</b>	<b>13.523</b>	<b>14.975</b>	<b>15.350</b>	<b>15.116</b>	<b>14.386</b>	<b>14.626</b>	<b>17.428</b>	<b>12.468</b>
			1236,3%	10,7%	2,5%	-1,5%	-4,8%	1,7%	19,2%	-28,5%

Tab.NO.7.7.10 Allegato

## NO.8 | Aeroporto "Cristoforo Colombo" di Genova-Sestri





# Cristoforo Colombo

## Genova - Sestri



### SEDIME (ha)

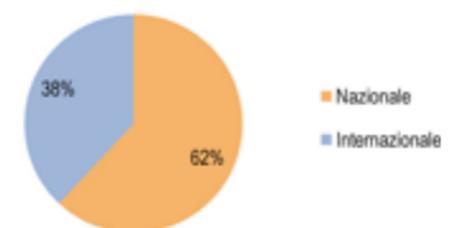
area civile  
164

area militare  
0

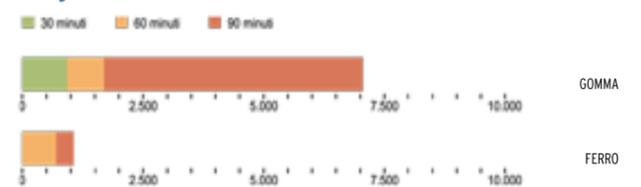
PISTE (num)  
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
1.200.000

### RIPARTIZIONE PAX 2008



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

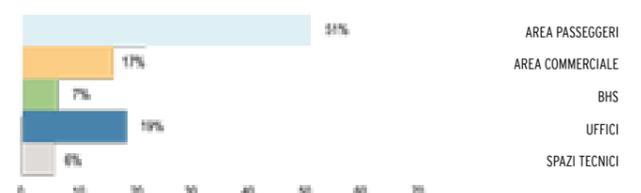


### TERMINAL

superficie (mq)  
12.500

dotazione per passeggero (mq)  
30,4

### incidenza aree funzionali



## POSIZIONAMENTO E RUOLO

Il traffico passeggeri dell'aeroporto di Genova è rimasto praticamente costante negli anni, tra 1 e 1,2 milioni, con un CAGR pari a 1,4 decisamente sotto la media nazionale. Il traffico è quasi esclusivamente di linea (94%) e di carattere prevalentemente nazionale (62%) diretto verso le principali città italiane, in prevalenza verso Roma (33%).

Nonostante la posizione strategica, all'incrocio di importanti direttrici europee, come il corridoio Genova-Rotterdam e l'autostrada del mare mediterraneo del sud-ovest, il principale bacino d'utenza dello scalo rimane ancora limitato all'area genovese, agli addetti del porto mercantile, delle industrie locali e delle strutture fieristiche e in piccola parte dal traffico crocieristico.

Sviluppi di traffico e ampliamento del network delle destinazioni potrebbero essere valutati nel quadro del potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto Cristoforo Colombo è situato su una penisola artificiale circa 3 metri s.l.m., realizzata con un riempimento a mare, in località Sestri Ponente, frazione del comune di Genova.

Iniziato nel 1954 e inaugurato nel 1962, lo scalo inizialmente era dotato di una pista di 2285 metri (oggi è lunga 2.915) e di un'aerostazione provvisoria costituita da alcuni prefabbricati. Invece di essere temporanei, i prefabbricati sopravvissero a lungo e la nuova, definitiva aerostazione vide la luce solamente nel 1986. L'aeroporto è situato a circa 9 km dal centro di Genova e 6 km dal porto. Dal casello autostradale di Genova-aeroporto, Nizza dista 210 Km, Sanremo 140 km, Torino 170 Km, Milano 140 Km, La Spezia 105 Km e Firenze 225 km.

Il sedime aeroportuale ha un'estensione complessiva di 164 Ha e si affaccia con la pista di volo sul mar Tirreno; è delimitato ad Ovest dal porto di Voltri, a Nord dall'abitato di Sestri Levante e dalla zona industriale delle acciaierie Riva a Est.

L'aeroporto si trova in una posizione strategica, che lo vede situato nei pressi di importanti industrie manifatturiere, del nuovo porto turistico "Marina aeroporto", e più in generale al centro di un'area urbana soggetta a rilevanti interventi di riqualificazione e di trasformazione, dalla riconversione della collina degli Erzelli in villaggio tecnologico, al recupero di aree industriali dismesse.

In particolare il progetto di realizzazione di una nuova fermata ferroviaria in prossimità dell'aeroporto apre nuove prospettive di sviluppo di un collegamento diretto tra trasporto ferroviario e trasporto aereo e di un possibile sviluppo di un nodo intermodale attrezzato, in ambito aeroportuale.

## LIMITI E VINCOLI

A causa della particolare posizione dello scalo bordo mare e dei condizionamenti esterni, si riscontrano nella zona airside alcune anomalie di tipo regolamentare, quali le limitate dimensioni della strip lato mare, e la presenza di alcune strutture che forano le superfici di limitazione degli ostacoli.

Uno dei maggiori problemi al momento esistente è costituito dall'interferenza tra le rotte navali in manovra nel porto e quelle aeree di decollo e atterraggio.

I principali limiti sono costituiti dal mare, dagli insediamenti produttivi all'intorno, e dall'abitato di Sestri.

## ACCESSIBILITÀ E SOSTA

Buona la situazione per quanto riguarda l'accessibilità veicolare. Infatti l'aeroporto è accessibile direttamente sia dall'autostrada Genova Ventimiglia, attraverso un casello dedicato, che dalla Strada Provinciale SP1, attraverso un'uscita diretta.

La viabilità (curb) che conduce al terminal arrivi e partenze presenta lunghezze piuttosto ridotte (circa 35 metri), tali da non consentire l'ottimale gestione dei flussi dei mezzi in arrivo, ed in particolare dei bus.

La dotazione per la sosta di auto nominalmente risulta adeguata ai traffici medi attuali (disponibili 700 posti auto), ma insufficiente nei periodi di picco. Recentemente sistemata un'area di parcheggio in remoto, con capacità di 120 posti auto.

Nonostante la vicinanza con la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia l'aeroporto non è dotato di stazione dedicata.

Il percorso stradale dalla stazione ferroviaria al terminal aeroportuale è lungo poco più di 2 km, ed attualmente l'aeroporto è collegato con il centro tramite un bus navetta che con cadenza oraria lo collega con la stazione ferroviaria di Cornigliano, con quella di Sampierdarena e con la stazione ferroviaria di Genova Piazza Principe.

## TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione passeggeri ha una superficie complessiva di circa 12.500 mq ed è organizzata su tre livelli, per la gestione di circa 1,2 milioni di passeggeri annui.

Due dei tre livelli sono dedicati alla movimentazione del traffico passeggeri in arrivo e in partenza. Il terzo, coincidente con il piano secondo (1.600 mq), è dedicato in parte al servizio di ristorante-bar e in parte ad uffici della società di gestione dell'aeroporto.

L'area partenze, situata al piano primo, ha una superficie totale lorda di 4.650 mq suddivisa in sale imbarco (nazionale, internazionale e extra Schengen), biglietteria, aree check-in, sale vip, area dedicata agli enti di stato e agli uffici, aree commerciali e quelle dedicate al controllo sicurezza passaporti.

L'area arrivi, al piano terra, si estende per circa 6.300 mq dedicati alla hall arrivi, alla riconsegna e allo smaltimento bagagli, ai controlli di sicurezza ma anche ad aree per attività commerciali e per il pronto soccorso.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 51,2% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 11,5%.

La dotazione di superficie lorda del terminal per passeggero nell'ora di picco risulta pari a 30,4 mq, pari alla media nazionale. Nonostante ciò il terminal attuale non risulta in grado di garantire una capacità adeguata ai crescenti flussi di traffico. Al fine di adeguare l'aerostazione ai traffici attuali e futuri è stato predisposto un progetto preliminare di ampliamento dell'aerostazione, in grado di garantire una capacità adeguata ad un traffico di circa 2 milioni di passeggeri annui.

## TERMINAL CARGO

L'aerostazione merci è ubicata lungo il margine occidentale del piazzale di sosta aeromobili.

È costituita da un edificio che comprende 3.150 mq di uffici e 3.000 mq di magazzino per la movimentazione di colli con un volume complessivo di 16.000 metri cubi. Nel fabbricato sono presenti tutti i servizi necessari al trattamento delle merci con origini e destinazioni domestiche ed internazionali.

## INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La pista di volo è lunga 2915 metri, realizzata in conglomerato bituminoso è orientata in direzione pressoché Est-Ovest. Il piazzale di sosta aeromobili si trova a Nord di questa e circonda l'aerostazione in senso antiorario da Sud-Est a Nord, ha forma irregolare e si sviluppa su una superficie di circa 200000mq, le piazzole di sosta sono in tutto 32.

Operativamente lo scalo può accogliere aeromobili in atterraggio anche in condizioni meteo non ottimali grazie alla strumentazione di cui è dotata la pista.

Il settore a Nord della pista è interessato da rilievi montuosi che forano quasi completamente le superfici di limitazione ostacoli.

## CRITICITÀ

Nonostante la sua posizione strategica, il traffico dell'aeroporto di Genova, sia in termini di viaggiatori che di voli, è ancora molto modesto in relazione alla dimensioni della città e al suo potenziale bacino di traffico. Tale problema è da attribuire a molteplici cause concomitanti. Innanzitutto alla concorrenza di numerosi scali con traffico internazionale e intercontinentale, situati nelle immediate vicinanze del territorio regionale, che si avvalgono di bacini di utenza comunque di maggiori dimensioni e agevolati da reti di accesso di superficie più efficaci (come Milano Malpensa, Bergamo, Pisa e Nizza).

In secondo luogo l'assenza di un collegamento ferroviario, che indebolisce le connessioni urbane e territoriali dello scalo e scoraggia l'utenza. Infatti, nonostante la vicinanza con la stazione ferroviaria di Sestri Ponente non esistono collegamenti forniti dai mezzi pubblici. Le aree di riserva sia per l'estensione delle strutture e delle infrastrutture aeroportuali che dei servizi collegati sono assai limitate. L'unica area disponibile per sviluppi di strutture a supporto dell'intermodalità, di attività non aviation e di parcheggi è potenzialmente minacciata dall'ipotesi di realizzazione di un nuovo stadio cittadino, con annesso centro commerciale da realizzare sull'attuale parcheggio dell'aeroporto. Tale intervento se realizzato, comprometterebbe definitivamente qualsiasi ipotesi di sviluppo dello scalo.

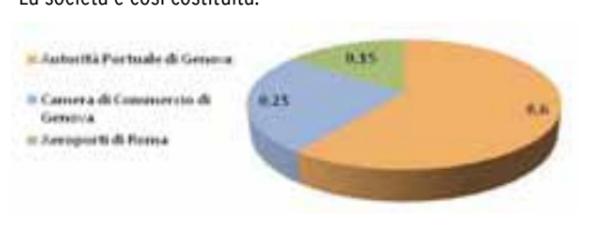
Il quadro d'insieme, che emerge valutando la situazione dell'aeroporto di Genova, è quello di una infrastruttura fortemente condizionata dall'ambiente circostante. Lo scalo risente della presenza di condizionamenti ed interferenze esterne, così come della mancanza di spazi adeguati che si riflettono principalmente sulla sicurezza delle operazioni.

Infine si sottolineano i limiti di operatività imposti dalle interferenze con le attività portuali e dalle condizioni meteorologiche spesso penalizzanti. Nell'ipotesi di allungamento pista bisognerà fare ricorso obbligatoriamente alle aree a Sud della pista in quanto a Nord non sono possibili ulteriori espansioni.

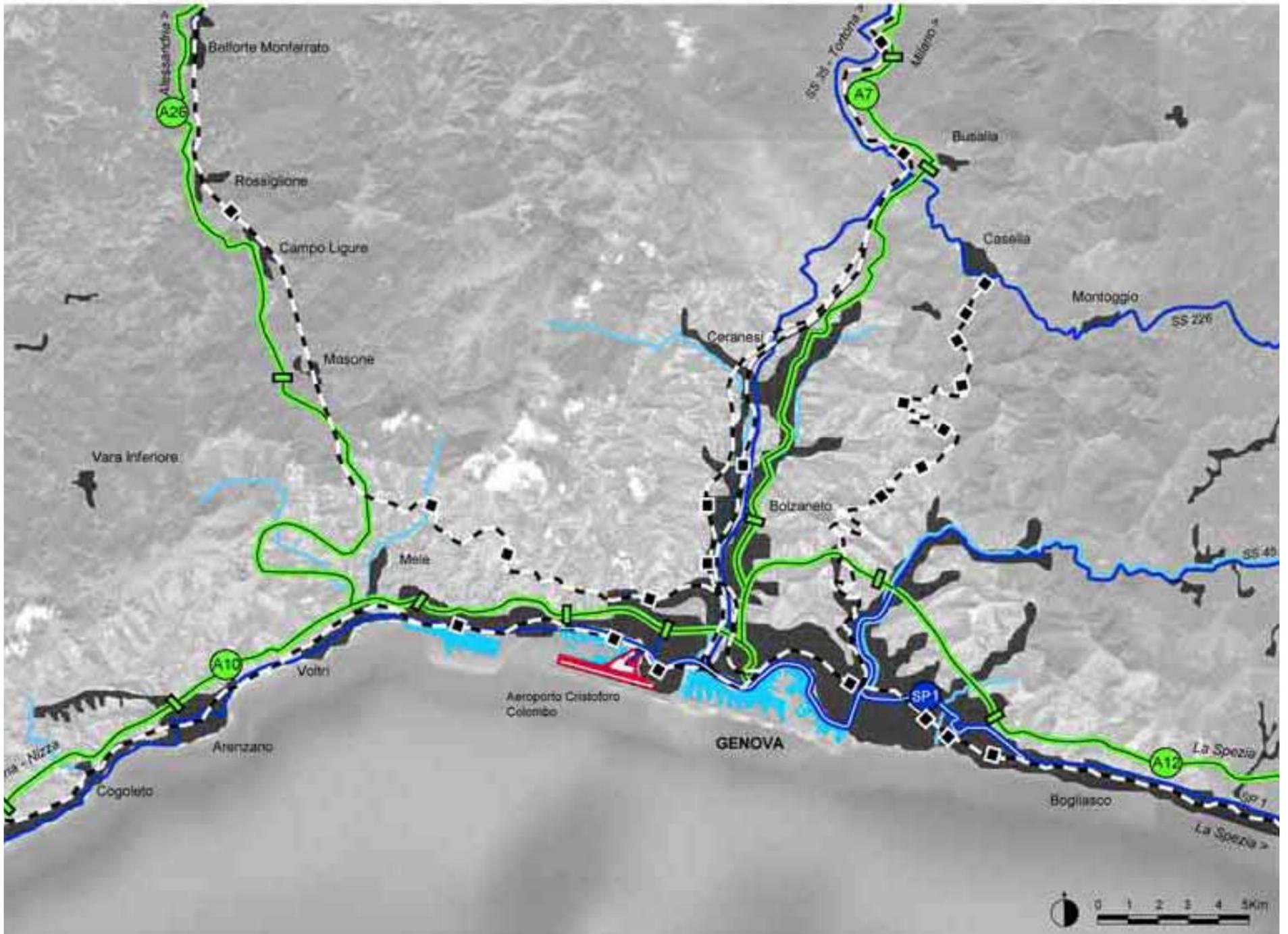
## GESTIONE AEROPORTUALE

L'Aeroporto è gestito dalla Aeroporto di Genova Spa, in regime di concessione totale per Legge speciale. (L. n. 156/54; L. n. 1251/67; L. n. 26/87 D.D. n. 30/14 del 1988 n.22 del 30/04/2009).

La società è così costituita:



## NO.8.2.1 Inquadramento territoriale



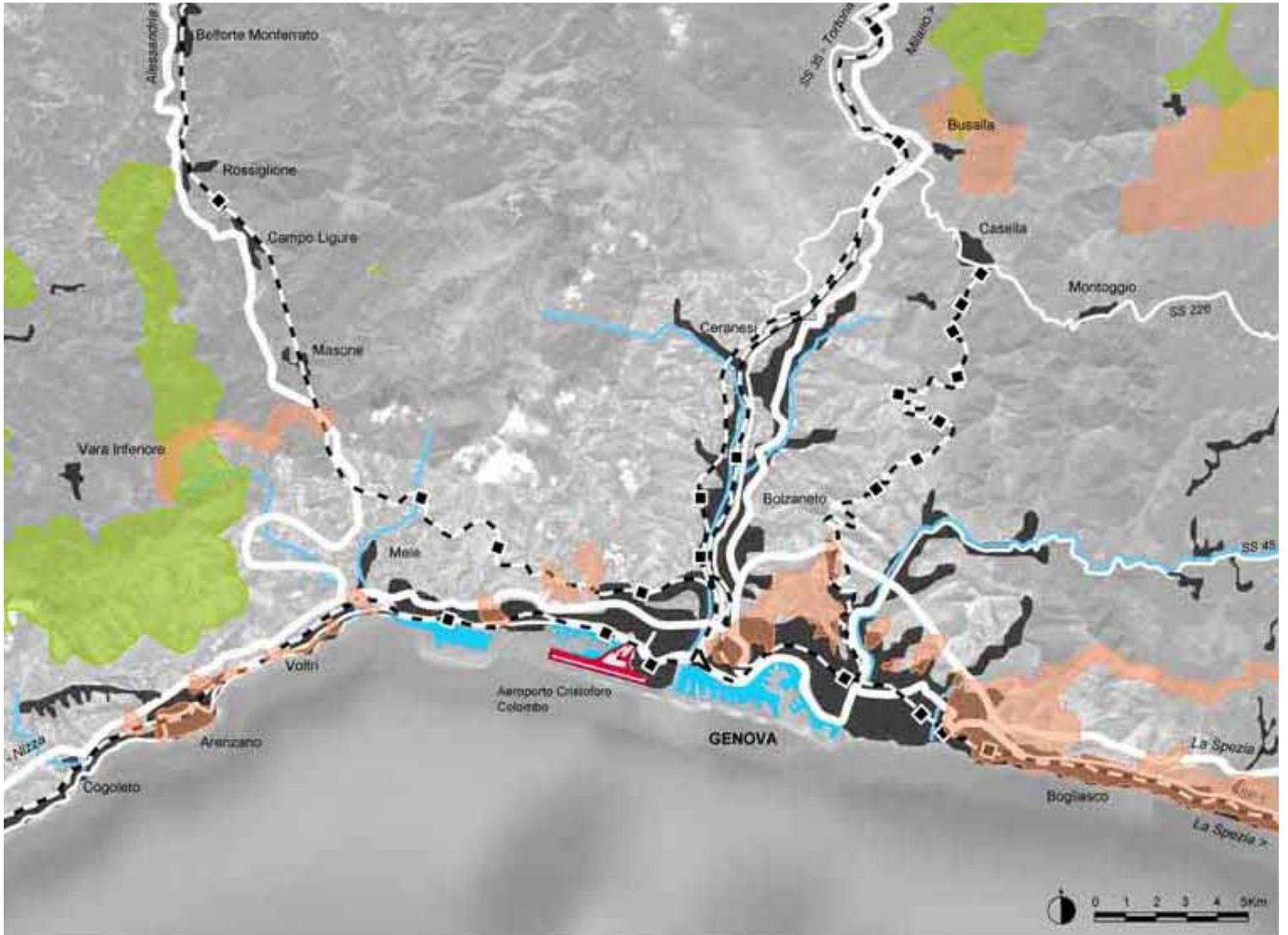
### LEGENDA

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



### Inquadramento territoriale

L'aeroporto Cristoforo Colombo è situato su una penisola artificiale circa 3 metri s.l.m., realizzata con un riempimento a mare, in località Sestri Ponente, a circa 9 km dal centro di Genova e 6 km dal porto. Il sedime aeroportuale è delimitato ad Ovest dal porto di Voltri, a Nord dall'abitato di Sestri Levante e dalla zona industriale delle acciaierie Riva a Est. L'aeroporto è inserito in un tessuto caratterizzato da insediamenti manifatturieri, dove di recente è stato realizzato il nuovo porto turistico "Marina aeroporto".



**LEGENDA**

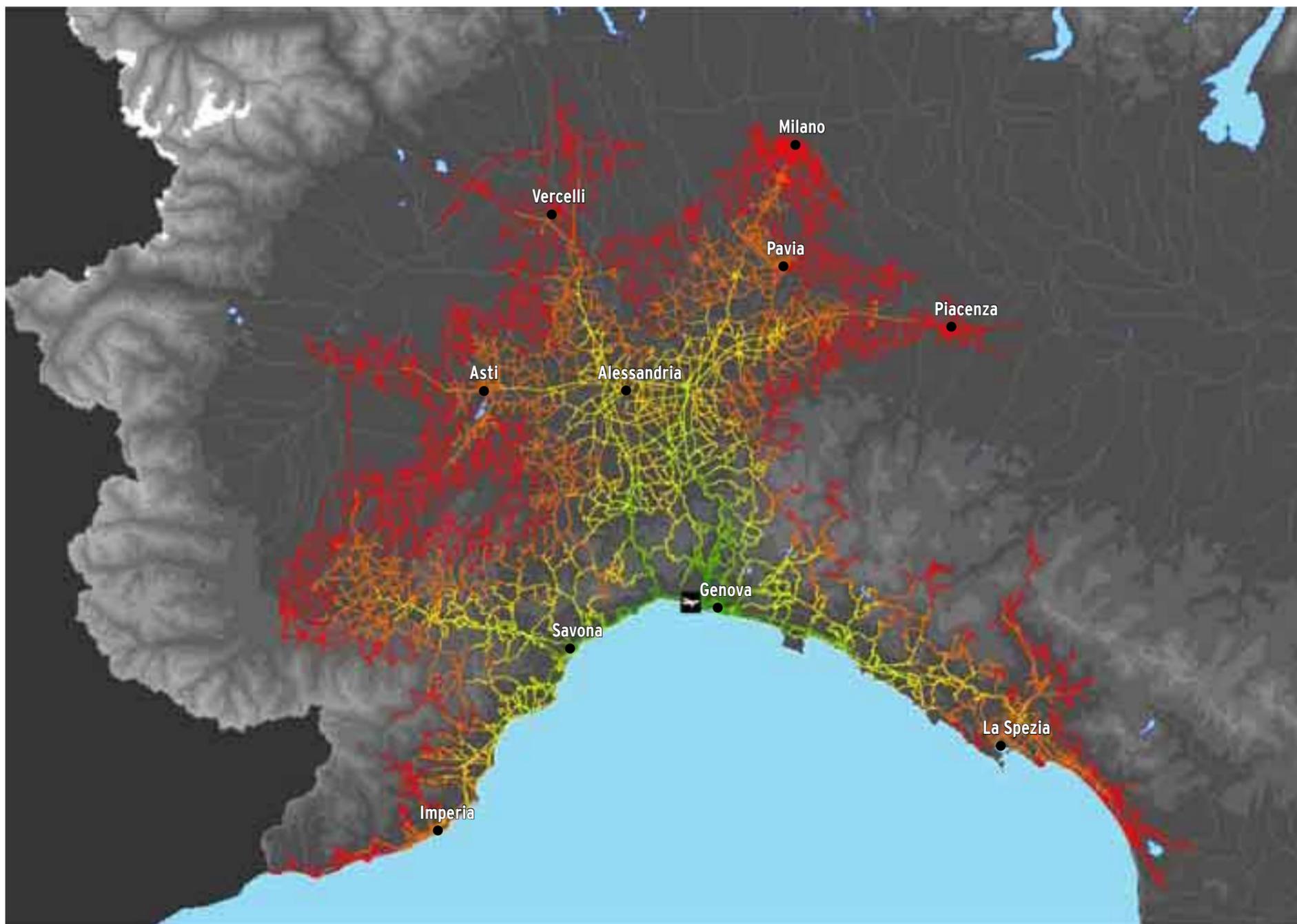
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile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

**Limiti e vincoli**

I principali limiti allo sviluppo dello scalo sono ovviamente legati alla vicinanza dell'aeroporto al mare, che impedisce qualunque sviluppo dell'area airside. Anche l'area landside non ha possibilità di espansioni, dovuti alla presenza del fascio infrastrutturale costituito dalla ferrovia e dal sistema viario urbano, oltre che agli insediamenti produttivi all'intorno, e al vicino abitato di Sestri.

## NO.8.3 Bacino di traffico

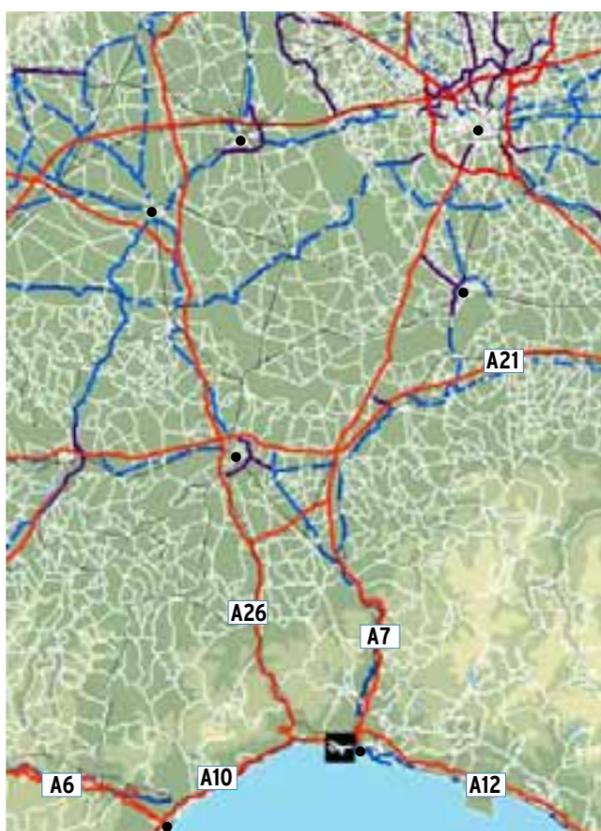
### ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



#### LEGENDA ISOCRONE



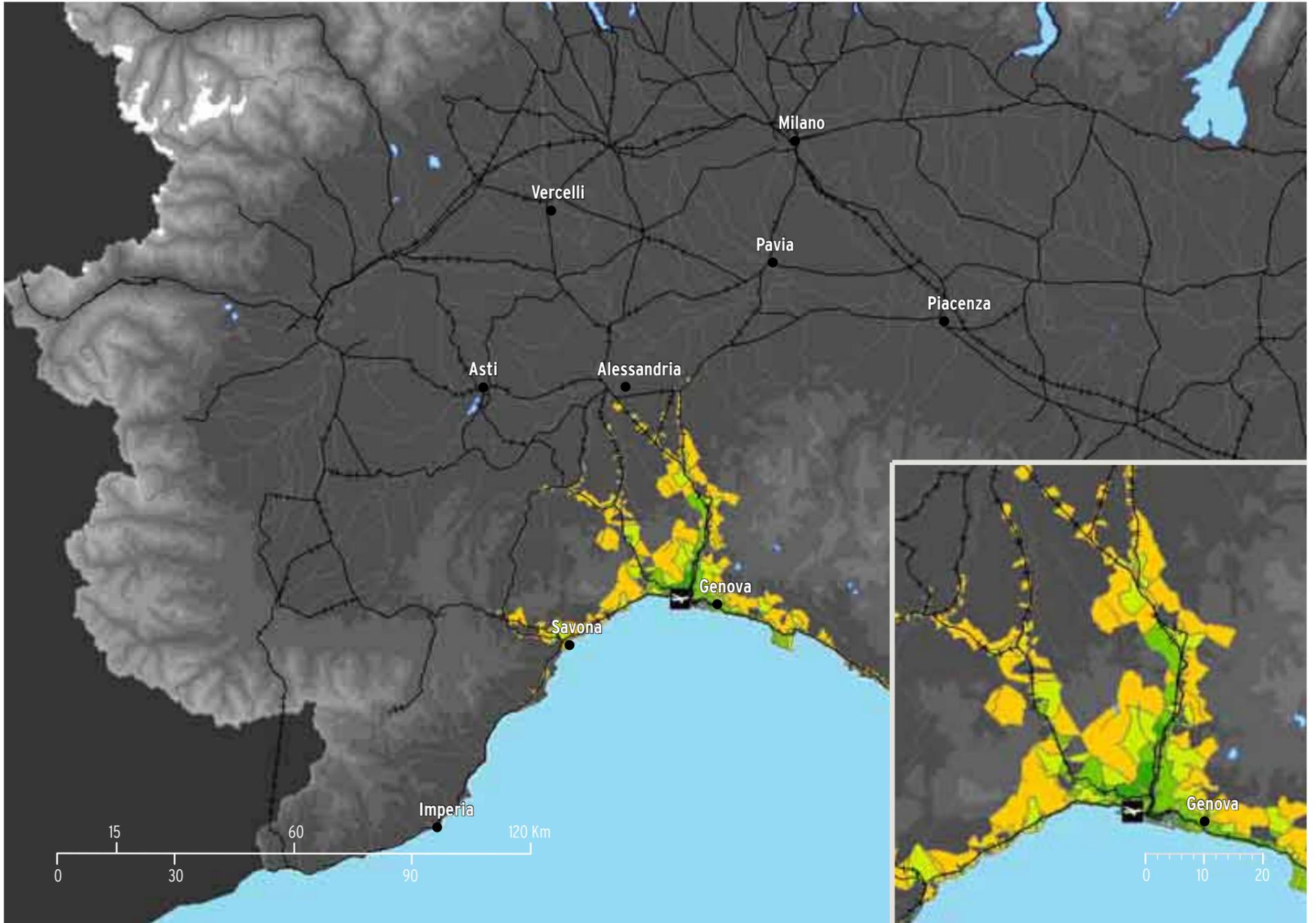
#### LEGENDA RETI



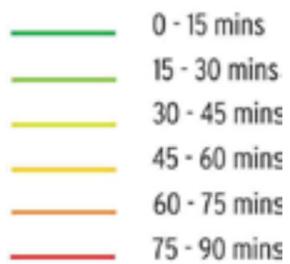
#### Modalità gomma

L'andamento delle isocrone relative all'aeroporto di Genova è fortemente condizionato dalla presenza delle Autostrade A6 (Verdemare Torino-Savona), A7 (Autostrada dei Fiori Milano-Genova), A12 (Autostrada Azzurra Genova-Rosignano/Civitavecchia-Roma), A26 (Autostrada dei Trafori Voltri-Gravellona Toce), che permettono la riduzione dei tempi di percorrenza lungo il litorale ligure e verso il Piemonte. Tale conformazione fa sì che l'aeroporto sia raggiungibile da Alessandria in circa 60' e da Milano in poco più di 90'. Circa 960.000 residenti (pari al 17% del totale), ricadenti all'interno della prima macro-fascia, raggiungono l'aeroporto in meno di mezz'ora, circa 650.000 abitanti (pari al 12%) in un tempo compreso tra i 30' e i 60' e oltre 4.050.000 (pari al 71%) in un intervallo compreso tra i 60' e i 90' (dati popolazione ISTAT 2008). Il dato riferito alle terza macro-fascia risulta fortemente condizionato dalla presenza di alcuni comuni delle province di Milano e Torino. L'analisi relativa alla presenza di addetti (dato ISTAT 2001) vede come macro-fascia di maggior peso quella compresa tra i 60' e i 90' con il 76% del totale (circa 1.800.000), rispetto al 15% (circa 350.000), ed all'9% (circa 200.000) delle prime 2. Per quanto riguarda la superficie territoriale dei comuni compresi nelle 3 macro-fasce, si conta una superficie di circa 1.300 kmq (pari al 6%) nella prima, circa 4.700 kmq (pari al 24%) nella seconda e circa 13.700 kmq (pari al 70%) nella terza.

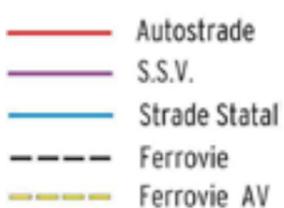
## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



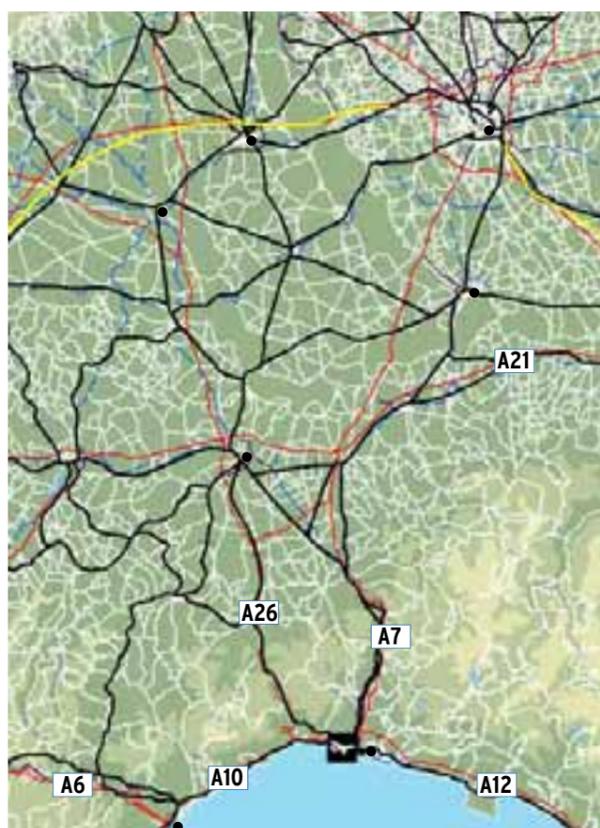
### LEGENDA ISOCRONE



### LEGENDA RETI



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



### Modalità ferro

La stazione ferroviaria utilizzata è quella cittadina, denominata Porta Principe, posta a nord in pieno centro urbano in vicinanza del porto vecchio. La forma dell'isocrona ripercorre la direttrice storica est-ovest presentando una doppia propaggine in direzione nord verso le città di Acqui Terme e Tortona. Il limite orientale vede la città di Savona, mentre a ovest Sestri Levante è l'ultimo comune ricadente nell'isocrona dei 60 minuti. Dei circa 1.100.000 residenti (dati popolazione ISTAT 2008) che possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di un'ora, circa 700.000 (pari al 64%) sono localizzati nella prima macro-fascia (0-30'), mentre circa un terzo (400.000, il 36%) nella seconda (30'-60').

Per quanto riguarda il dato relativo agli addetti (dato ISTAT 2001), il 66% (pari a circa 260.000 unità) può raggiungere la stazione in meno di mezz'ora ed il restante 34% (circa 140.000) in un tempo compreso tra la mezz'ora e l'ora.

La superficie territoriale dei comuni interessati dalle isocrone risulta essere:

- c.a. 500 kmq (pari al 25%) nella prima macro-fascia;
- c.a. 1.400 kmq (pari al 75%) nella seconda macro-fascia.

## NO.8.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO "CRISTOFORO COLOMBO" DI GENOVA - SESTRI (LIMJ)

---

**AREA PIAZZALE (mq)**  
200.000

**AREA TERMINAL (mq)**  
12.500

**GATES**  
8

**STAND TOTALI**  
32

**LOADING BRIDGE**  
5

**STAND AVIAZIONE GENERALE**  
N.A.

**PARCHEGGI**  
820

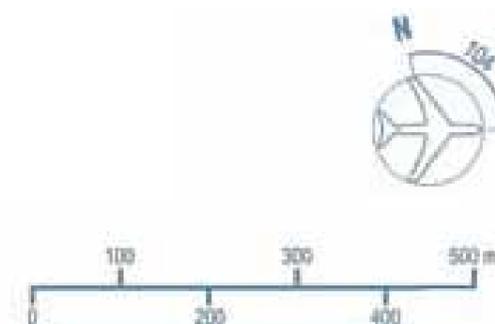
**PISTA 1**

**STRUMENTAZIONE RWY 29**  
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

**LUNGHEZZA 11 (m)**  
2.915

**LUNGHEZZA 29 (m)**  
2.915

**LARGHEZZA (m)**  
45



*Stato attuale dell'aeroporto*

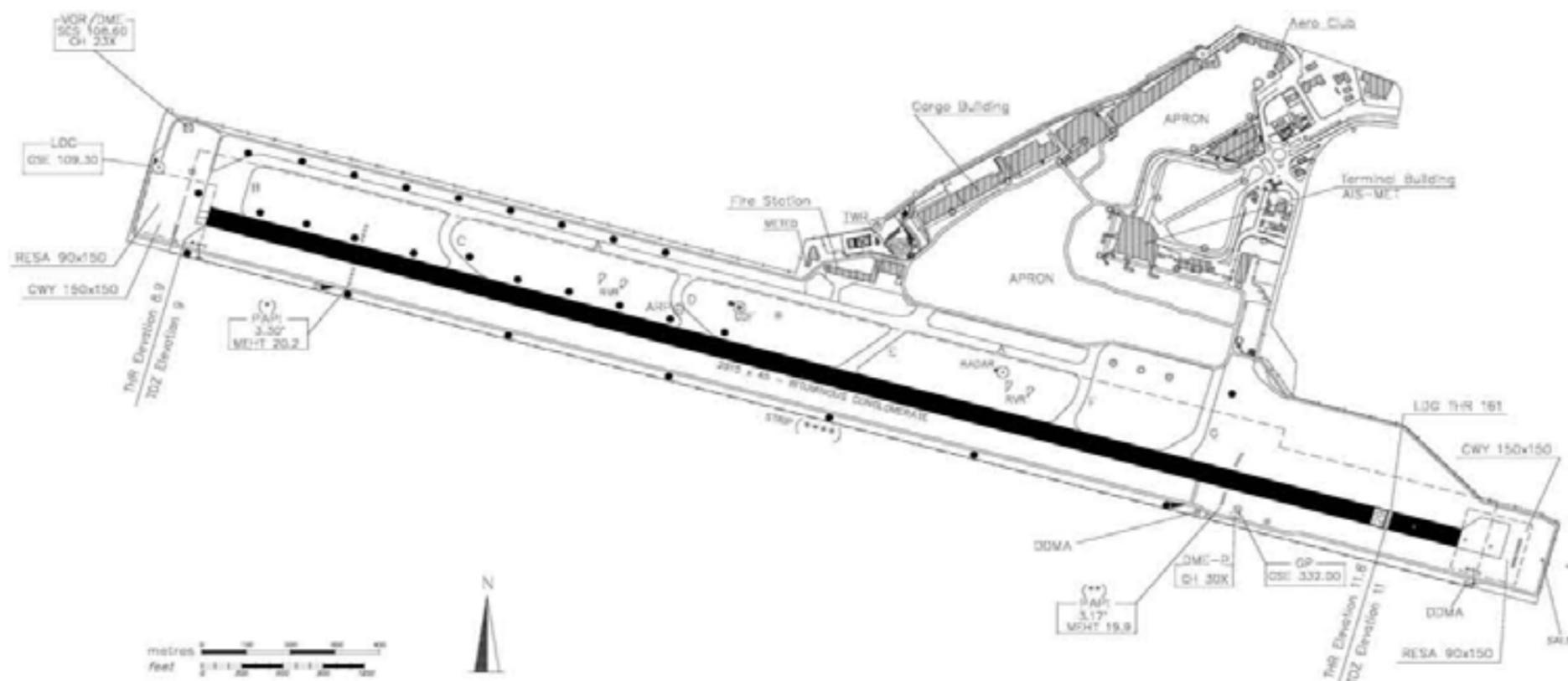
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 11	2915	3065	2915	2915
RWY 29	2915	3065	2915	2754

Tab.NO.8.4.1 *Caratteristiche delle piste*

**LEGENDA**

- ① Pista di volo
- ② Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
- ③ Piazzale aviazione generale
- ④ TWR
- ⑤ Aerostazione passeggeri
- ⑥ Aerostazione merci
- ⑦ VVF
- ⑧ Operatori privati e hangar
- ⑨ Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto all'aeroporto
- ⑩ Hotel

# NO.8.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

1.4.1	PISTE	THR	Coord. THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	RESA	STRIP	Largh.	THR Elev.	Pav.
			WGS84-DMS		m	m	m	m	m	m x m	m x m	m x m		m	
1.4.1.1	Pista 1	11	44°24'55.52"N 008°49'27.08"E	104°	2915	3065	2915	2915	-	150 x 150	90 x 150	3035 x 255 forma irregolare	45	2.71	PCN 69/F/A/W/T
		29	44°24'31.97"N 008°51'27.17"E	284°	2915	3065	2915	2754	-	150 x 150	90 x 150	3036 x 255 forma irregolare	45	3.60	

Tab.NO.8.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

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

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron 1	200000	PCN 85/R/B/W/T	101 201	PB	D	-
			PCN 85/R/B/W/T	102 105 106 109 110 112 202 203 206	SM	C	-
			PCN 85/R/B/W/T	103	SM	F	-
			PCN 85/R/B/W/T	104 107 111 205 207 301 303	PB	C	-
			PCN 85/R/B/W/T	108 302PB	PB	F	-
			PCN 53/F/B/W/T	204	PB	D	-
			PCN 53/F/B/W/T	208 209 210 212 213	SM	C	-
			PCN 53/F/B/W/T	211	PB	C	-
			PCN 85/R/B/W/T	302SM	SM	D	-
			PCN 85/F/A/W/T	304 306 310 311	SM	C	-
			PCN 85/F/A/W/T	305	SM	B	-
			PCN 85/F/A/W/T	308 309	SM	D	-
			PCN 52/R/B/W/T	401PB	PB	C	-
			PCN 52/R/B/W/T	401SM 404 405 406*	SM	C	-
			PCN 52/R/B/W/T	402SM 403SM	SM	E	-
PCN 52/R/B/W/T	402PB 403PB	PB	E	-			

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A	23	PCN 41/F/B/W/T	max class D
1.4.4.2	B	23	PCN 42/F/B/W/T	max class D
1.4.4.3	C	23	PCN 50/F/A/W/T	max class D
1.4.4.4	D	23	PCN 57/F/A/W/T	max class D
1.4.4.5	E	23	PCN 59/F/A/W/T	max WS 72,84m
1.4.4.6	F	23	PCN 43/F/A/W/T	max class E
1.4.4.7	G	23	PCN 39/F/B/W/T	max class C

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	NDB	ABN, GEN, TZO, VOG
1.4.5.2	L	CMO
1.4.5.3	VOR/DME	GEN, SES, VOG
1.4.5.4	ILS RWY 29 LOC CAT I	GSE
1.4.5.5	DME-P	GSE
1.4.5.6	GP	-
1.4.5.7	TVOR/DME	LIN
1.4.5.8	TVOR/DME	TZO

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	-

Tab.NO.8.5.2 Dati infrastrutture airside



Procedura di atterraggio strumentale di precisione

## Piste e aree di sicurezza

L'Aeroporto di Genova dispone di una pista di volo con identificativo 11-29 realizzata in conglomerato bituminoso lunga 2915m e larga 45m, orientata in direzione pressoché Est-Ovest. Il piazzale di sosta aeromobili si trova a Nord della pista, circondato in senso antiorario da Sud-Est a Nord dall'Apron a forma di "L".

E' presente una taxiway parallela alla pista che unisce l'Apron alla testata 11, la soglia 29 è decalata di 161m con una piazzola per backtrack in quanto tale testata non è direttamente raggiungibile tramite taxiway. La pista 29 è equipaggiata per atterraggi strumentali di precisione di categoria CAT I.

Operativamente la RWY 29 è usata quale pista preferenziale per decolli e atterraggi, mentre la strip di pista ha forma irregolare e non soddisfa gli standard ICAO.

## Piazzale aeromobili

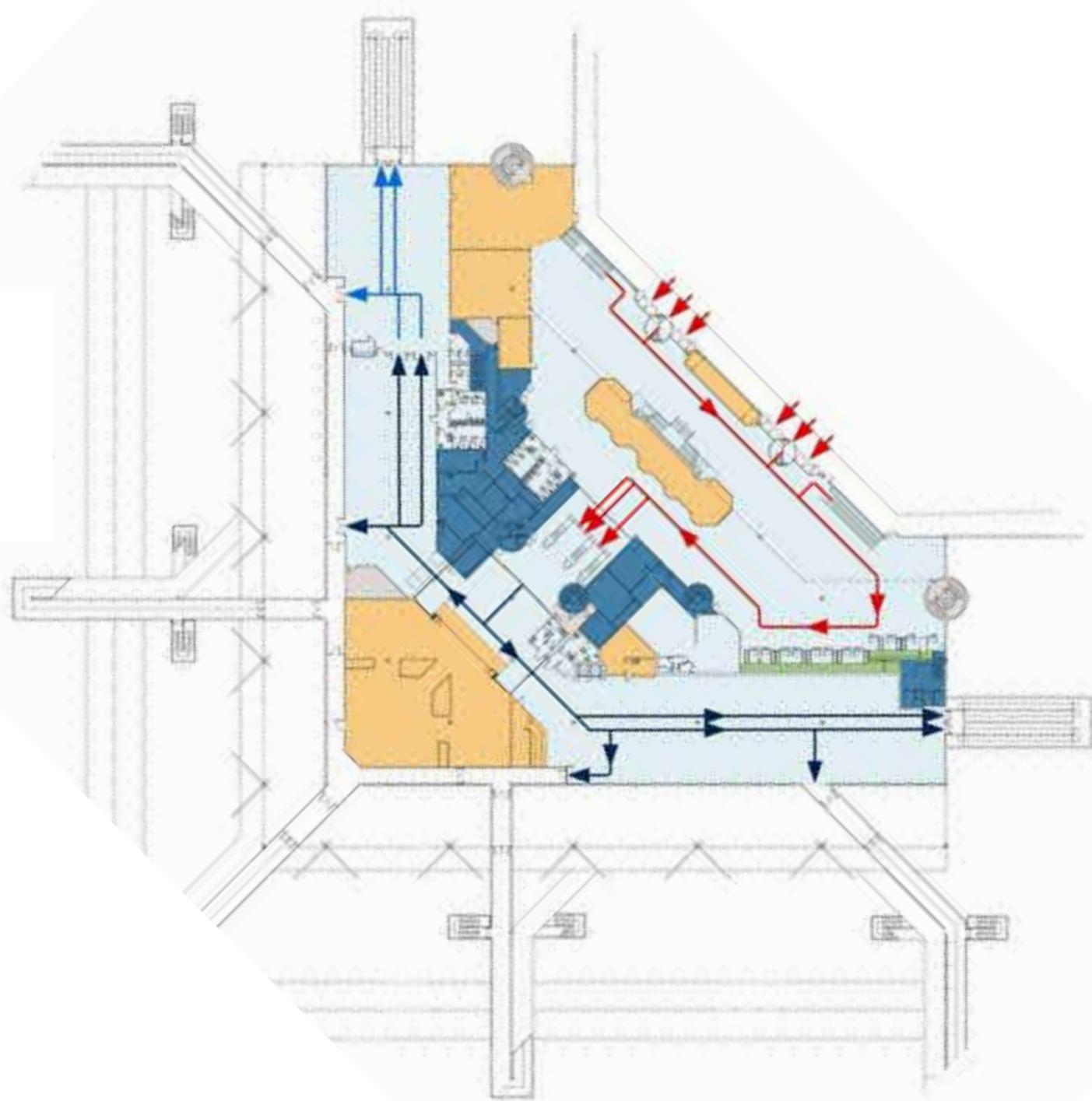
L'Apron ha forma irregolare, si sviluppa su una superficie di circa 200000mq ed è suddiviso in quattro zone con differenti valori di portanza. Le piazzole in tutto sono 32, di queste sei possono ospitare wide-body e cinque possono essere servite da loading-bridge. La maggior parte delle manovre è prevista in self. Vi sono tre piazzole per elicotteri utilizzate da Vigili del Fuoco e Guardia di Finanza.

## Vie di rullaggio

Il sistema di rullaggio è composto da una taxiway A parallela alla pista di volo che connette l'Apron alla testata 11 a Nord. La testata 29 non essendo raggiungibile direttamente da taxiway è dotata di una piazzola per backtrack. Dalla taxiway A si diramano cinque taxiway che portano in pista, quella di testata, la B, è dotata di un bypass. Infine è presente una taxiway G che connette direttamente il piazzale con la zona di toccata di pista 29.

# NO.8.6 Terminal passeggeri

## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra



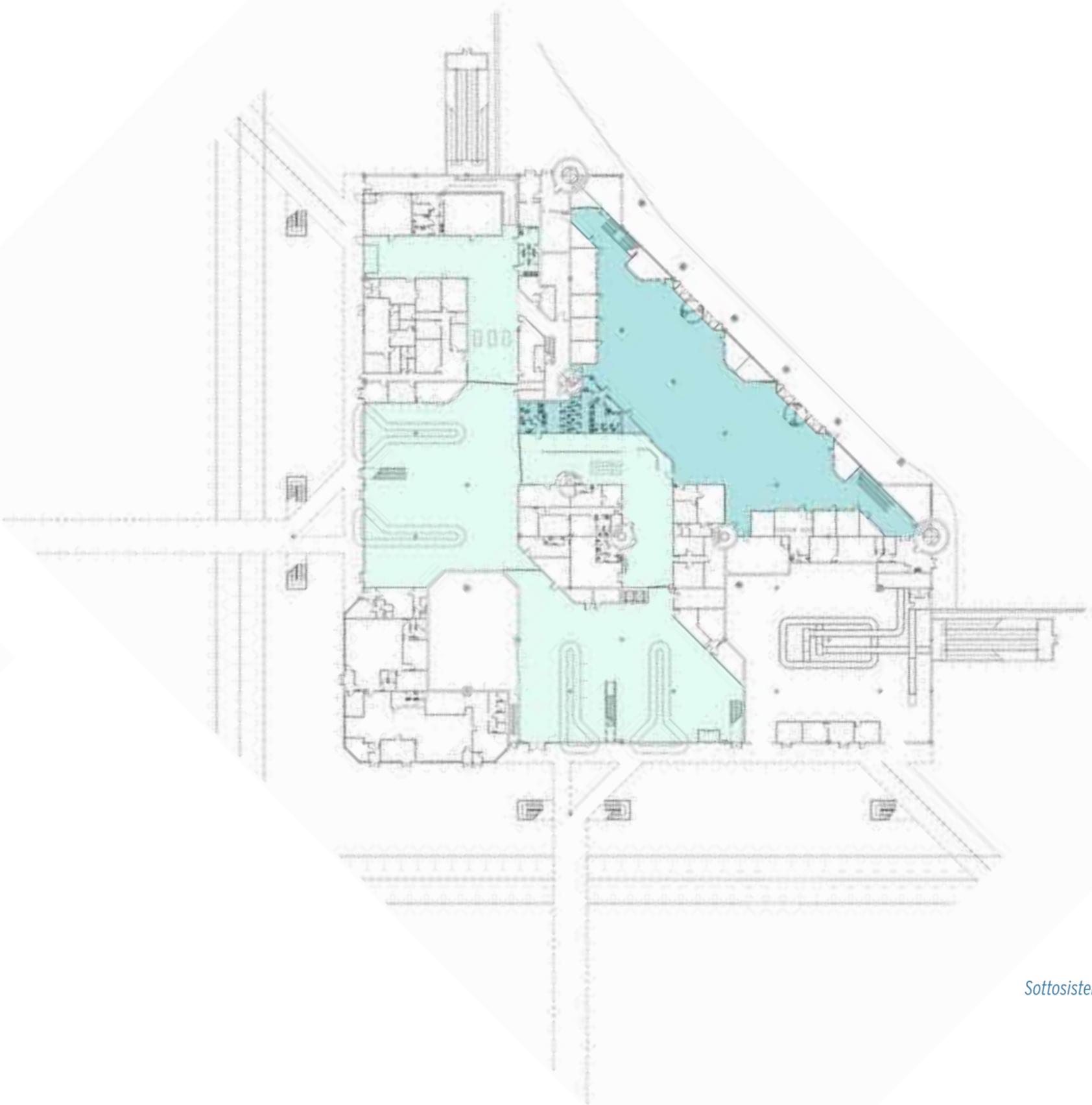
### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	6430
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	2145
Bhs, trattamento bagagli	mq	825
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	2325
Spazi tecnici ,impianti	mq	830

### LEGENDA

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

## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

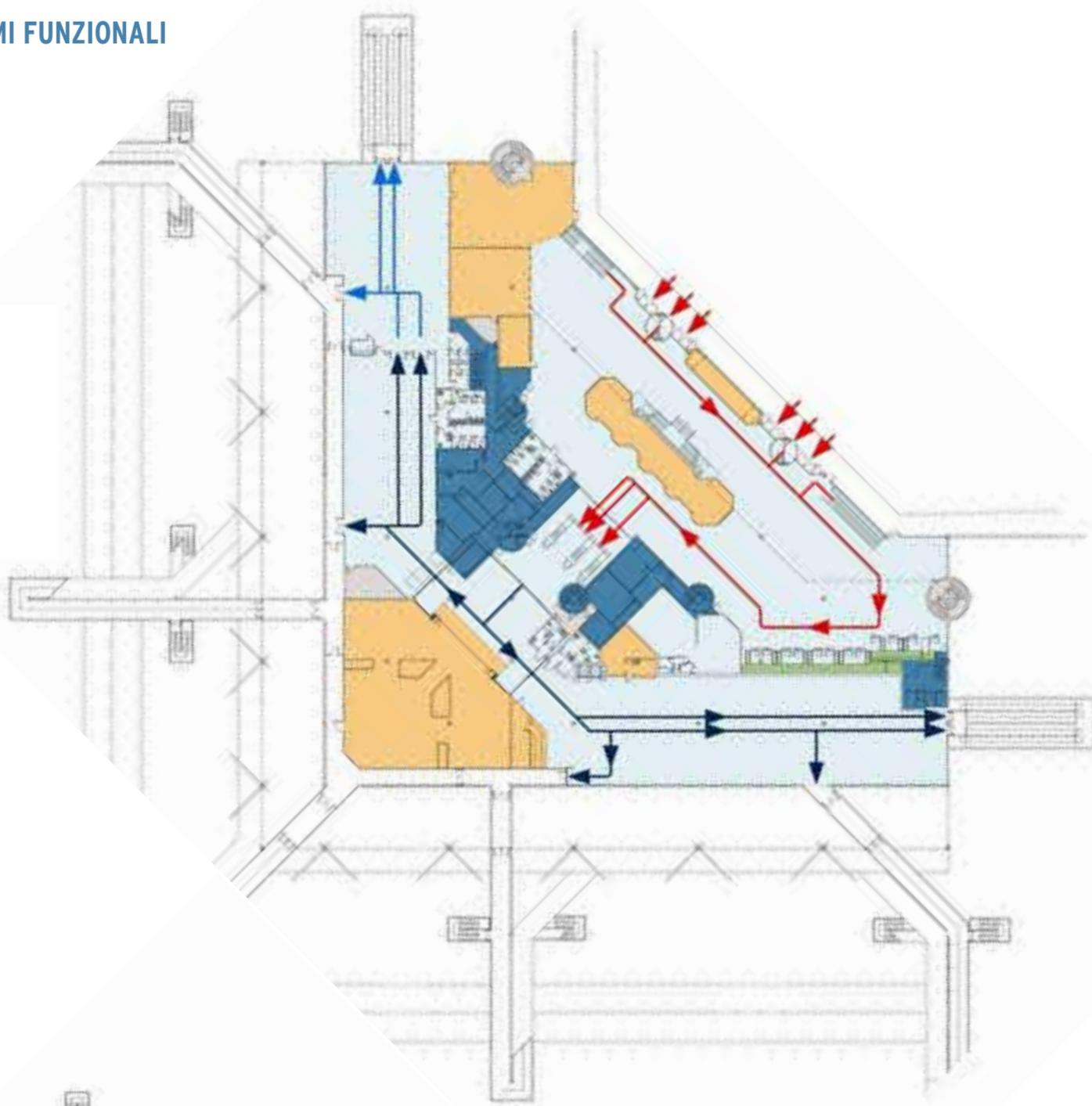


*Sottosistemi, Pianta piano terra*

### SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	1025
Area Check-in	mq	360
Area Varchi di Sicurezza	mq	200
Sale imbarco	mq	1675
Hall arrivi	mq	1020
Sale riconsegna bagagli	mq	2005

## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano primo



Sistemi funzionali, Pianta piano secondo

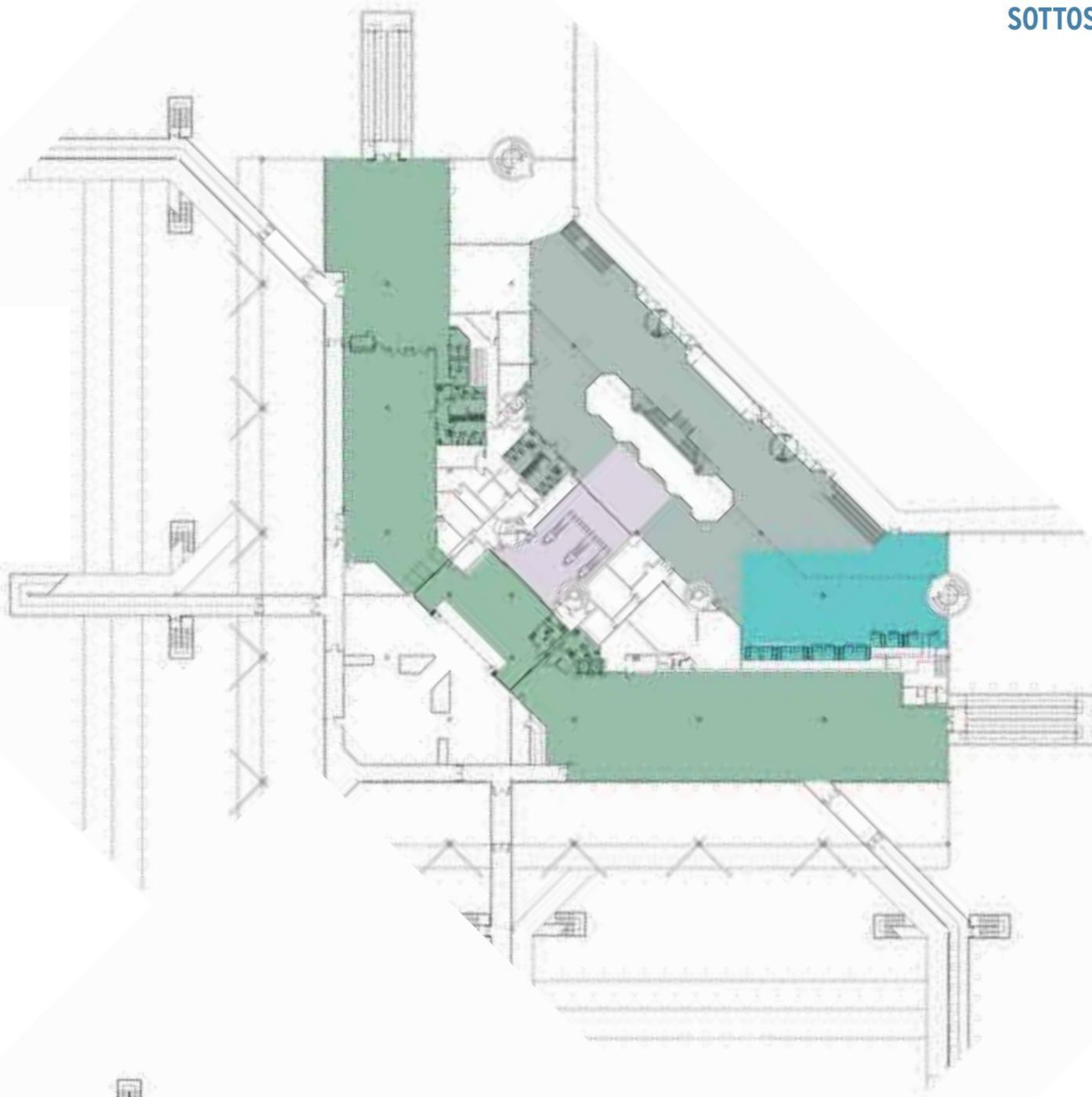
### LEGENDA

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

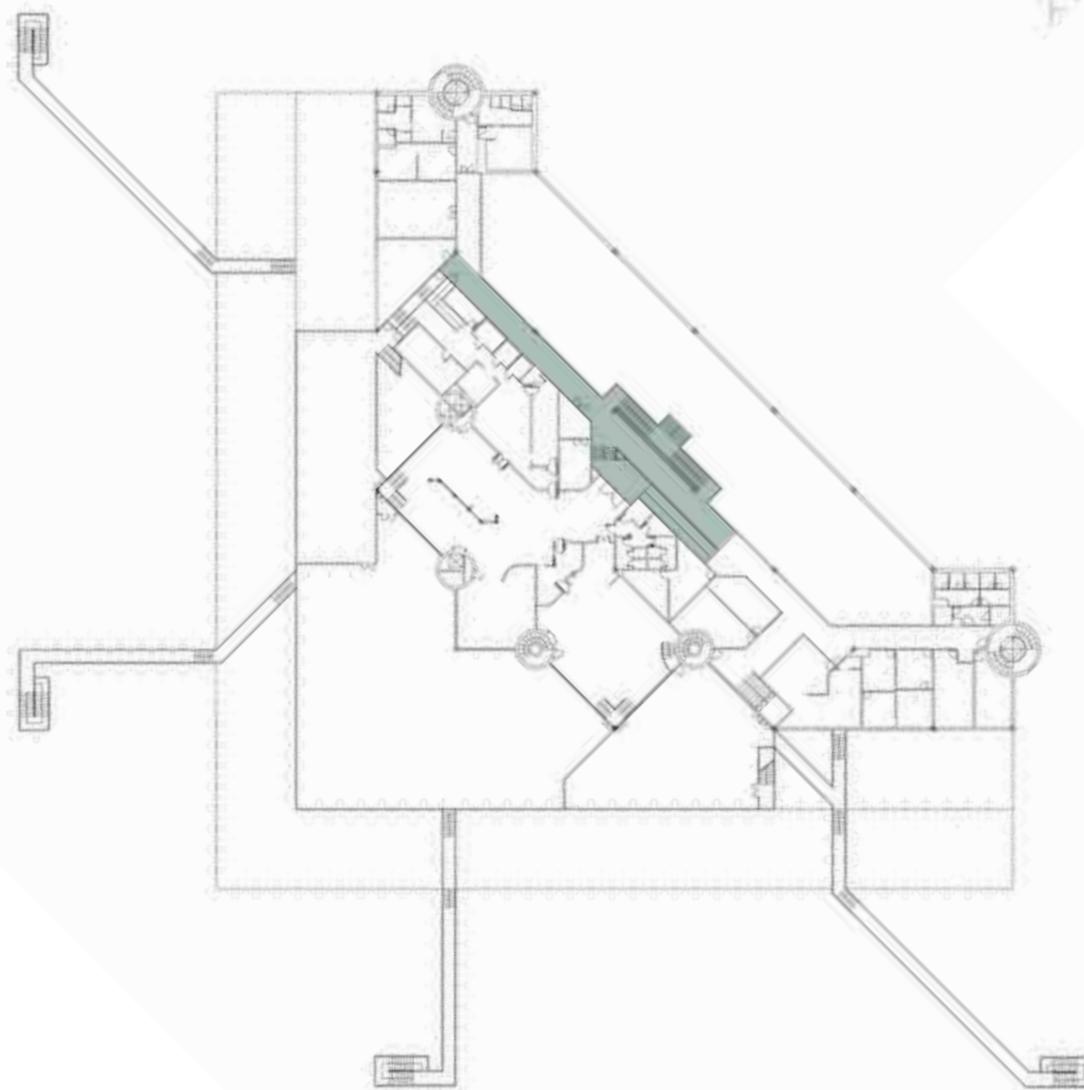
50m

0

## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

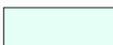


*Sottosistemi, Pianta piano primo*



*Sottosistemi, Pianta piano secondo*

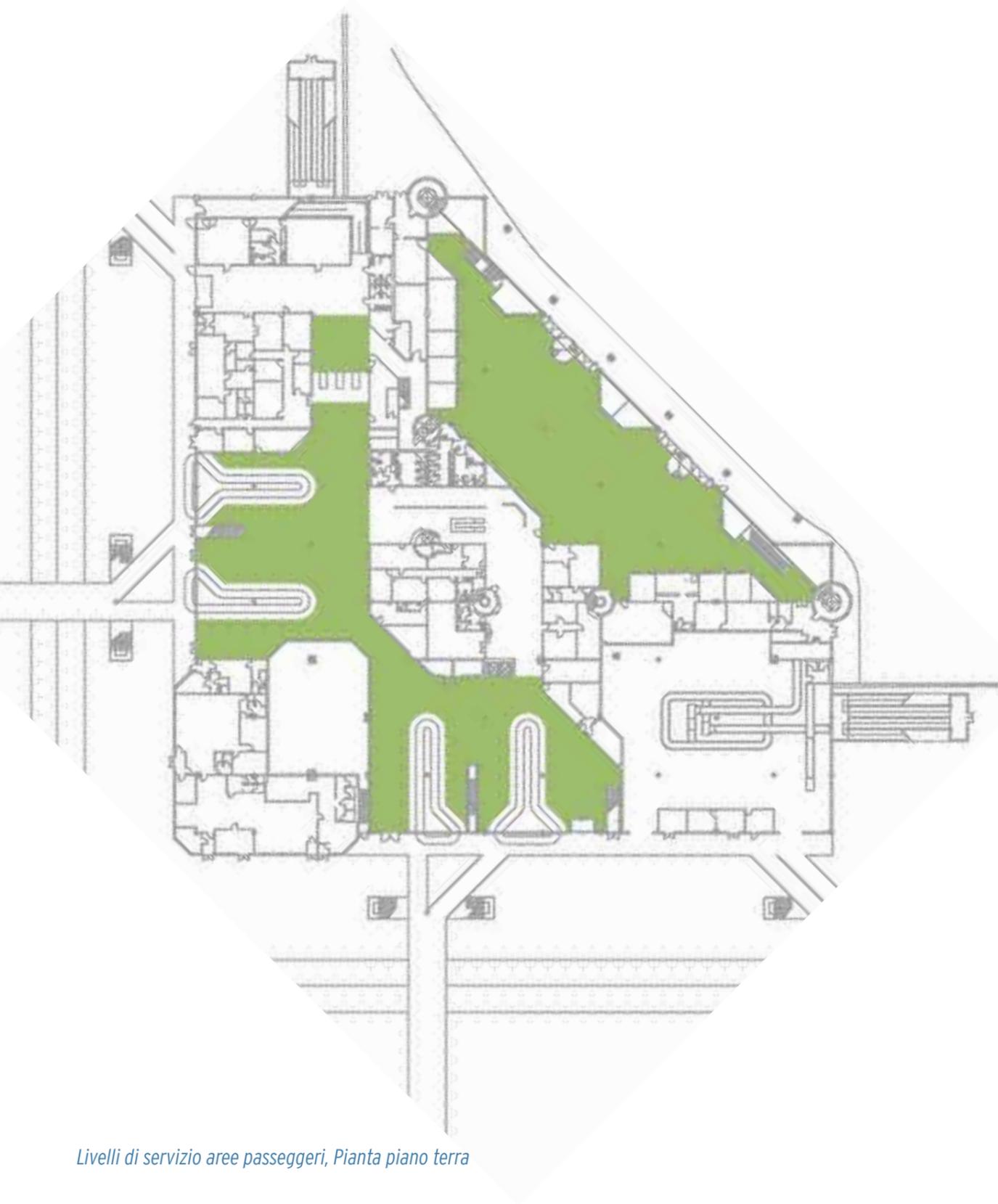
### LEGENDA

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

## LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

### LEGENDA

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

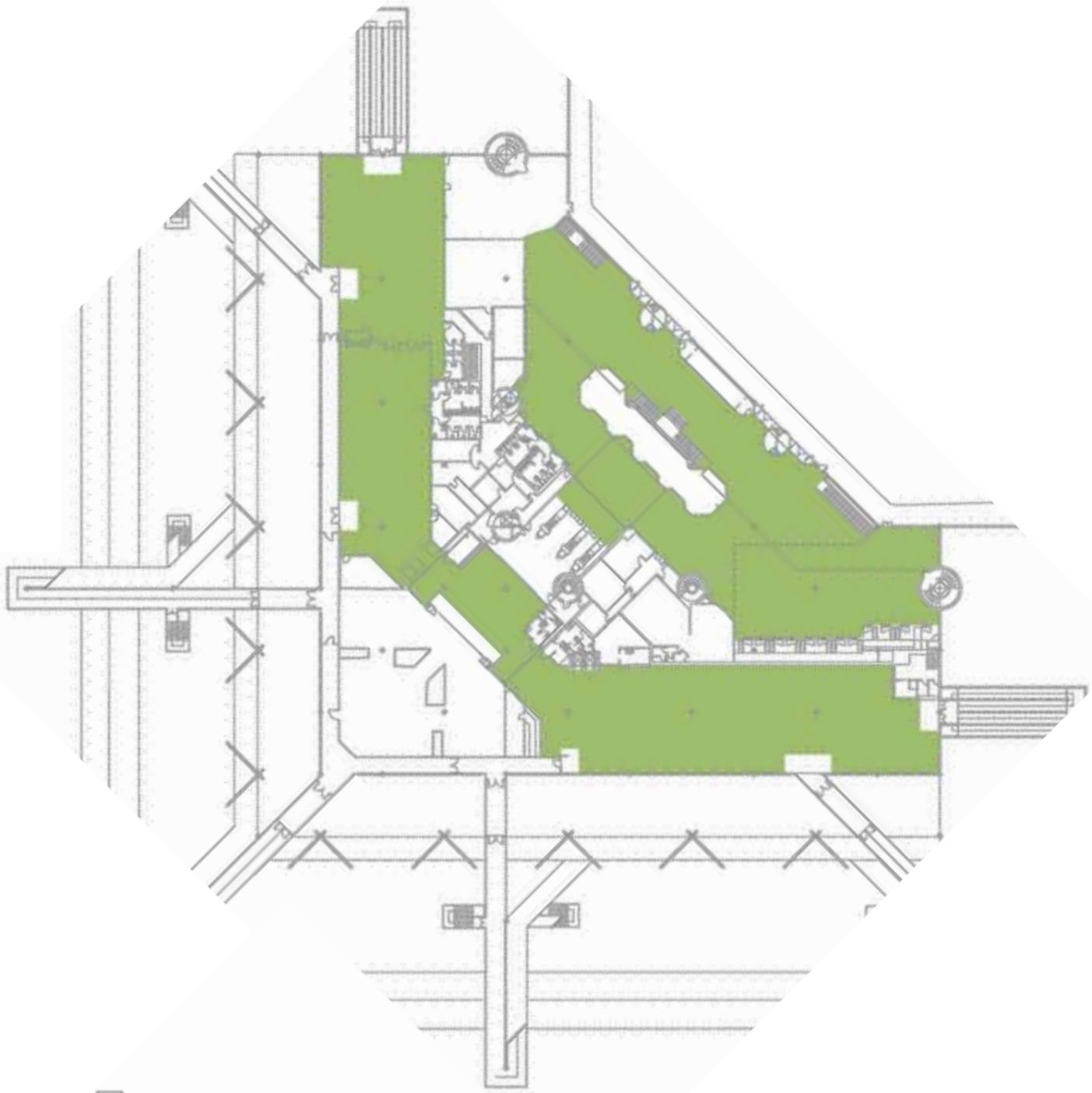


Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra

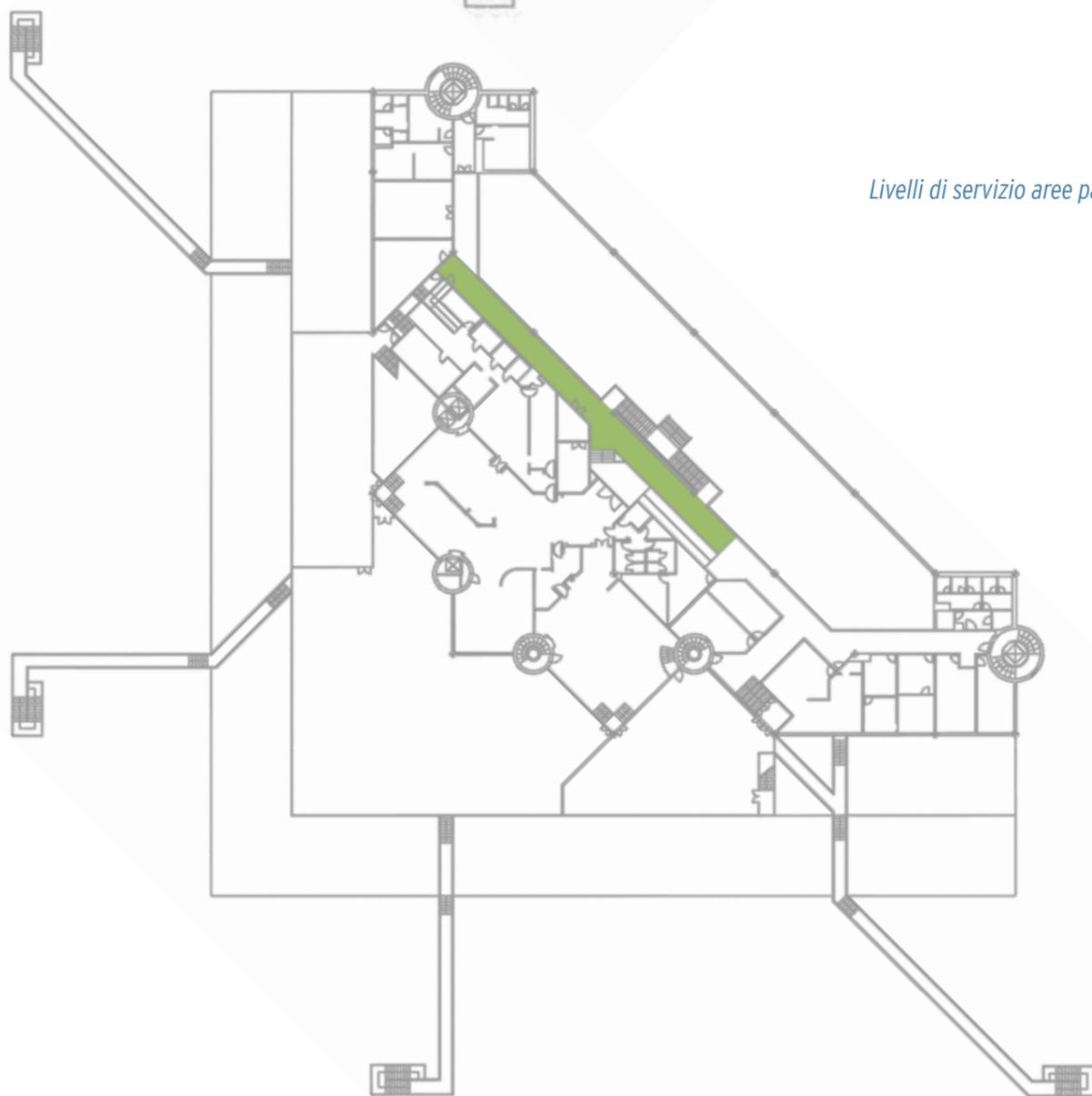
1_Hall partenze	mq fabbisogno	234
	mq presenti	835
	mq differenza	601
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	155
	mq presenti	310
	mq differenza	155
	n° check-in fabbisogno	7
	n° check-in presenti	11
3 Controlli di sicurezza	n° differenza	4
	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	100
	mq differenza	100
	n° varchi fabbisogno	2
4 Controllo passaporti OUT	n° presenti	3
	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	34
	mq presenti	50
	mq differenza	16
5 Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° postazioni fabbisogno	1
	n° presenti	2
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	374
	mq presenti	1495
A_Sala imbarchi Schengen	mq differenza	1121
	n° gates fabbisogno	3
	n° presenti	8
	n° differenza	5
	mq fabbisogno	374
B_Sala imbarchi extra Schengen	mq presenti	1155
	mq differenza	781
	n° gates fabbisogno	2
	n° presenti	5
	n° differenza	3
6 Controllo passaporti IN	mq fabbisogno	149
	mq presenti	340
	mq differenza	191
	n° gates fabbisogno	1
	n° presenti	3
7_Ritiro bagagli	n° differenza	2
	mq accodamento fabbisogno	34
	mq presenti	60
	mq differenza	26
	n° postazioni fabbisogno	2
8_Hall arrivi	n° presenti	3
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	251
	mq presenti	1000
	mq differenza	749
Totale	n° nastri fabbisogno	1
	n° presenti	4
	n° differenza	3
	mq fabbisogno	350
	mq presenti	870
mq differenza	520	

### SUPERFICI TOTALI

Piano terra	mq	6300
Piano primo	mq	4650
Piano secondo	mq	1600
Totale	mq	12550



*Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano primo*



*Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano secondo*

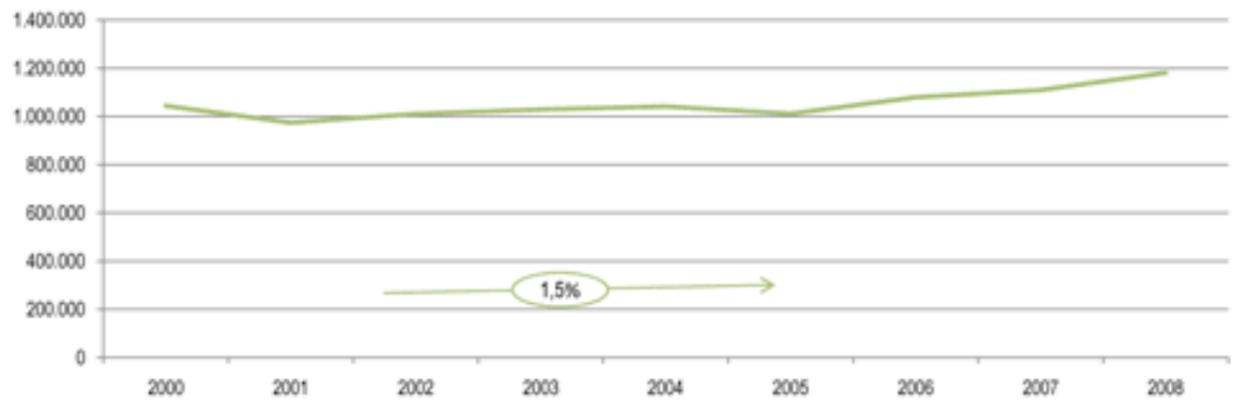
# NO.8.7 Traffico commerciale 2000-2008

## Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri non ha registrato significative variazioni, con un CAGR pari a +1,5%. Tale crescita è imputabile principalmente al traffico nazionale, in particolare per Roma Fiumicino. Il traffico internazionale invece è rimasto stabile negli anni, con principali collegamenti verso Parigi e Londra.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 1.119.350 con una diminuzione del 4,3% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

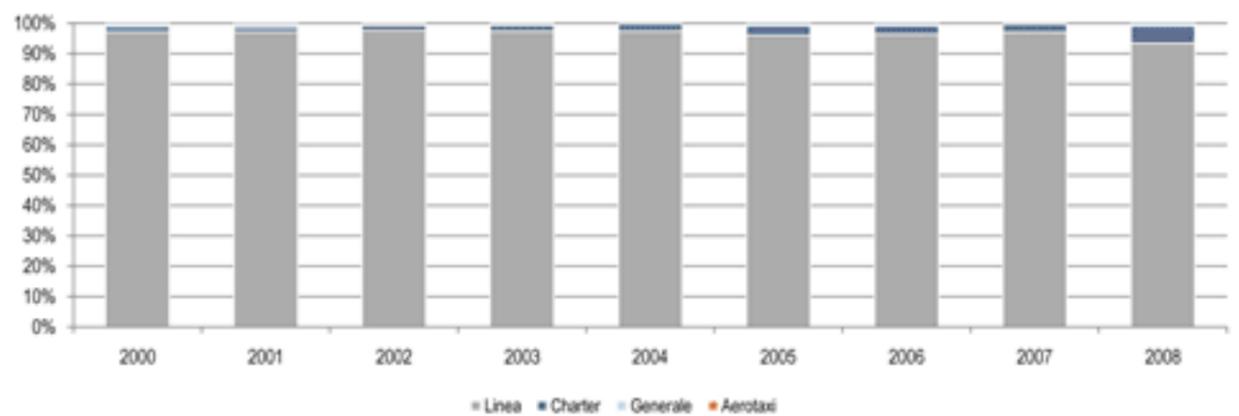
Anno	PAX	Δ%
2000	1.044.500	
2001	974.668	-6,7%
2002	1.010.873	3,7%
2003	1.028.874	1,8%
2004	1.041.000	1,2%
2005	1.011.630	-2,8%
2006	1.079.897	6,7%
2007	1.109.649	2,8%
2008	1.180.993	6,4%
CAGR	1,5%	



Tab.NO.8.7.1 Passeggeri 2000-2008

Al traffico di linea, proprio dell'aeroporto, nel 2008 si sono aggiunti voli charter operati da tour operator verso Egitto, Tunisia, Grecia e Spagna, in aggiunta ai collegamenti già esistenti per il turismo crocieristico.

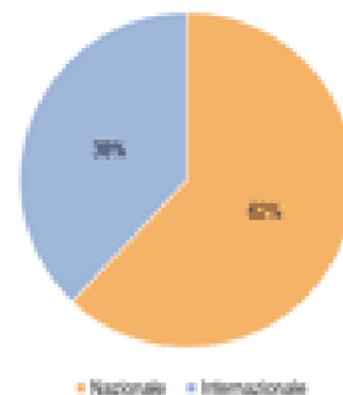
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	97,2%	1,7%	0,2%	0,9%	100,0%
2001	97,2%	1,4%	0,2%	1,2%	100,0%
2002	97,6%	1,8%	0,2%	0,4%	100,0%
2003	97,4%	1,9%	0,3%	0,4%	100,0%
2004	97,4%	2,4%	0,2%	0,0%	100,0%
2005	96,1%	3,0%	0,0%	0,9%	100,0%
2006	96,4%	2,7%	0,0%	0,9%	100,0%
2007	97,1%	2,6%	0,0%	0,3%	100,0%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



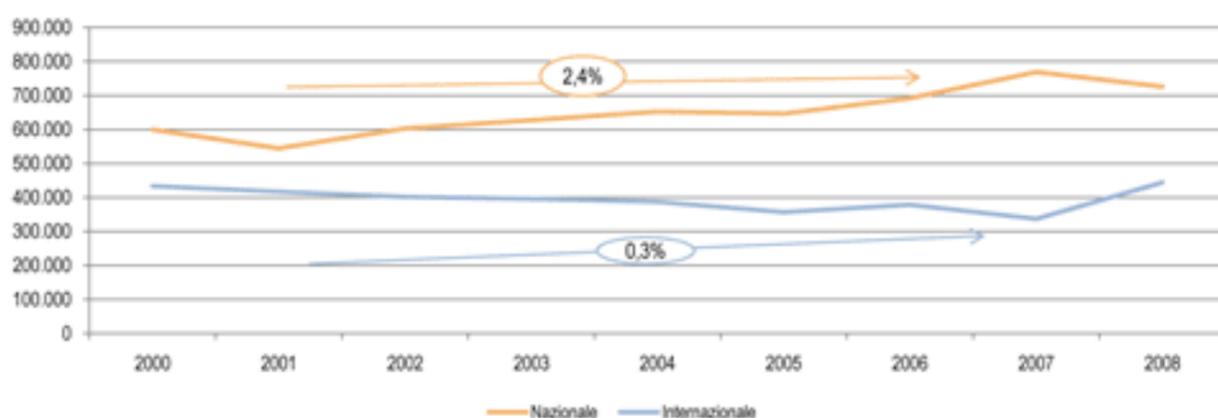
Tab.NO.8.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	599.186		2000	433.609	
2001	544.510	-9,1%	2001	416.602	-3,9%
2002	602.563	10,7%	2002	401.702	-3,6%
2003	626.901	4,0%	2003	395.405	-1,6%
2004	652.446	4,1%	2004	386.771	-2,2%
2005	646.696	-0,9%	2005	356.284	-7,9%
2006	692.358	7,1%	2006	378.101	6,1%
2007	768.895	11,1%	2007	336.907	-10,9%
2008	726.137	-5,6%	2008	444.026	31,8%
CAGR	2,4%		CAGR	0,3%	

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato il 62% del totale gestito dall'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008



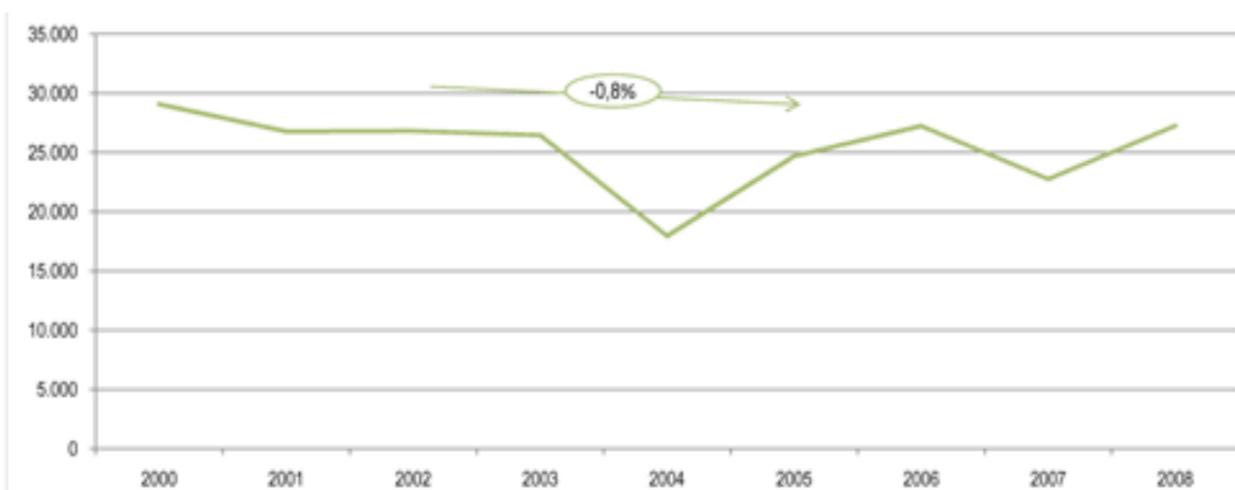
Il traffico internazionale passeggeri è rimasto costante, a poco più di 440 mila. Il traffico nazionale ha registrato un incremento leggero, con un CAGR del 2,4%, passando da quota 600 mila a 726 mila passeggeri.

Tab.NO.8.7.3 Passeggeri 2000-2008

Anno	MOV	Δ%
2000	29.068	
2001	26.777	-7,9%
2002	26.825	0,2%
2003	26.450	-1,4%
2004	17.957	-32,1%
2005	24.681	37,4%
2006	27.240	10,4%
2007	22.757	-16,5%
2008	27.257	19,8%
CAGR	-0,8%	

### Movimenti

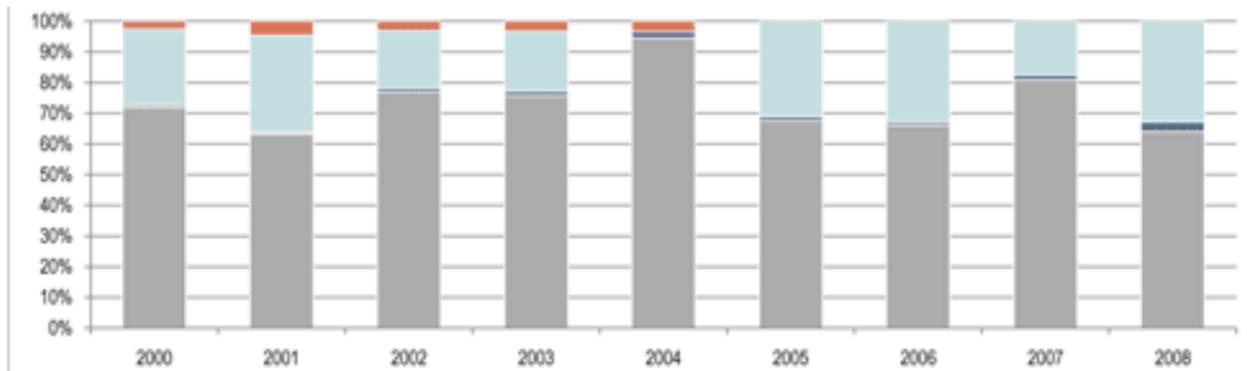
Il numero di movimenti ha registrato una forte flessione nel 2004 (-32,1%) per poi riattestarsi sui valori degli anni precedenti.



Tab.NO.8.7.4 Movimenti 2000-2008

In termini di movimenti l'aviazione generale ha rappresentato una buona percentuale del totale raggiungendo il picco nel 2006 (33%)

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	71,8%	0,8%	2,6%	24,8%	100,0%
2001	63,2%	0,6%	4,6%	31,5%	100,0%
2002	77,0%	1,1%	3,1%	18,8%	100,0%
2003	75,7%	1,4%	3,3%	19,6%	100,0%
2004	94,6%	2,0%	3,4%	0,0%	100,0%
2005	67,5%	1,3%	0,0%	31,2%	100,0%
2006	66,0%	1,0%	0,0%	33,0%	100,0%
2007	81,0%	1,5%	0,0%	17,5%	100,0%
2008	64,0%	3,2%	0,0%	32,8%	100,0%

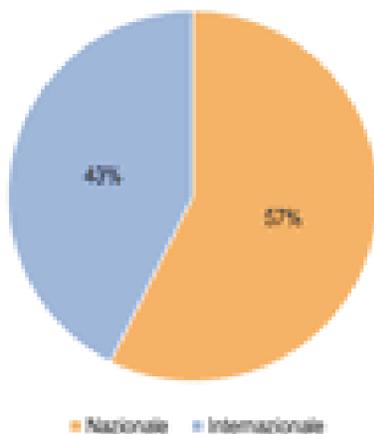


Tab.NO.8.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

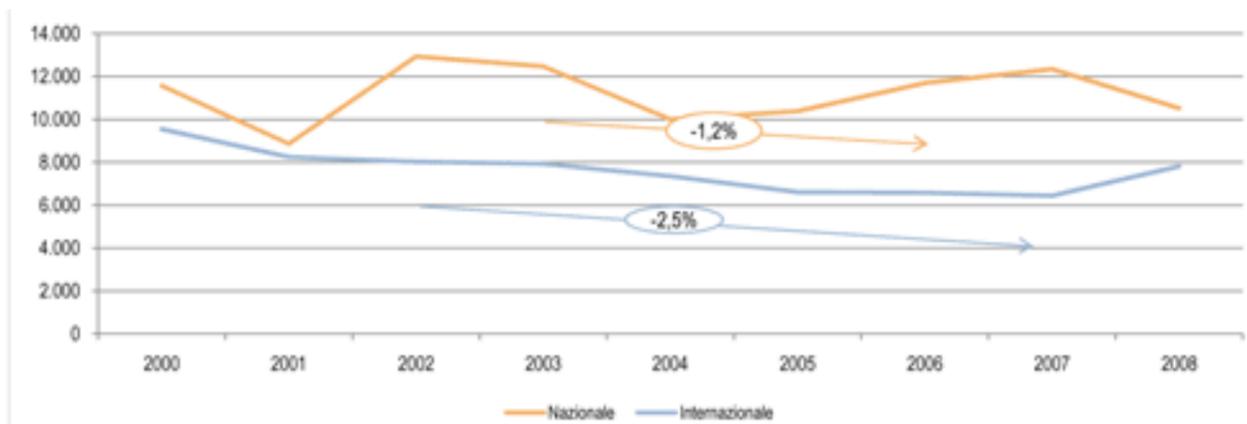
Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, il numero di movimenti ha evidenziato un tasso di crescita annuo negativo.

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	11.566		2000	9.539	
2001	8.854	-23,4%	2001	8.243	-13,6%
2002	12.929	46,0%	2002	8.025	-2,6%
2003	12.466	-3,6%	2003	7.923	-1,3%
2004	9.999	-19,8%	2004	7.346	-7,3%
2005	10.382	3,8%	2005	6.608	-10,0%
2006	11.688	12,6%	2006	6.574	-0,5%
2007	12.336	5,5%	2007	6.432	-2,2%
2008	10.514	-14,8%	2008	7.808	21,4%
CAGR	-1,2%		CAGR	-2,5%	

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta il 57% del totale dell'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

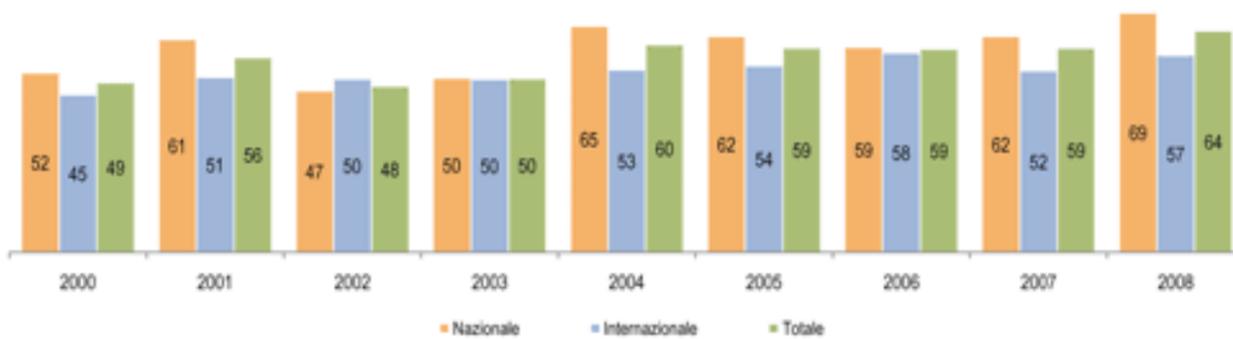


Tab.NO.8.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	52	45	49
2001	61	51	56
2002	47	50	48
2003	50	50	50
2004	65	53	60
2005	62	54	59
2006	59	58	59
2007	62	52	59
2008	69	57	64
CAGR	3,7%	2,8%	3,4%

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

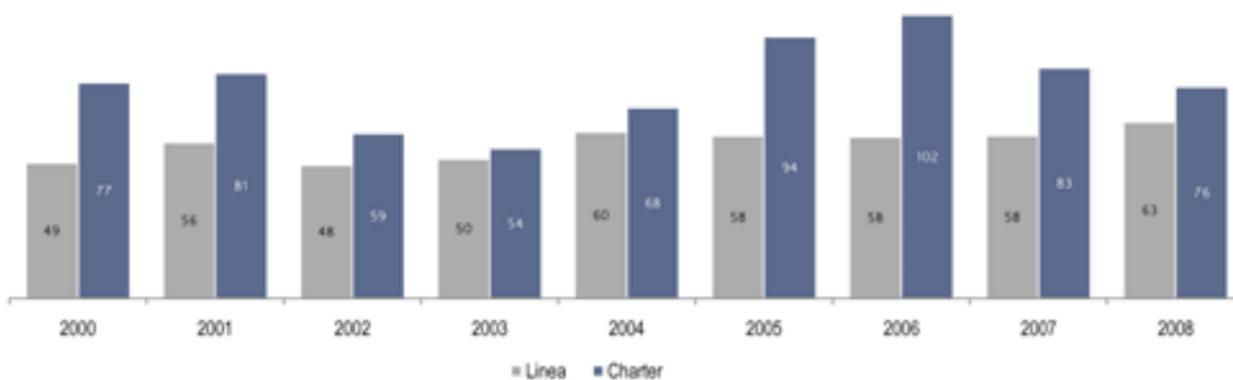
La crescita del numero di passeggeri per volo è stata del 3,4% annuo, passando da una media aeroportuale di 49 nel 2000 a 64 nel 2008 e quindi mantenendo comunque un valore relativamente basso. Il dato nazionale è stato sempre maggiore dell'internazionale (69 contro 64 nel 2008).



Tab.NO.8.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

Anno	LINEA	CHARTER
2000	49	77
2001	56	81
2002	48	59
2003	50	54
2004	60	68
2005	58	94
2006	58	102
2007	58	83
2008	63	76
CAGR	3,3%	-0,2%

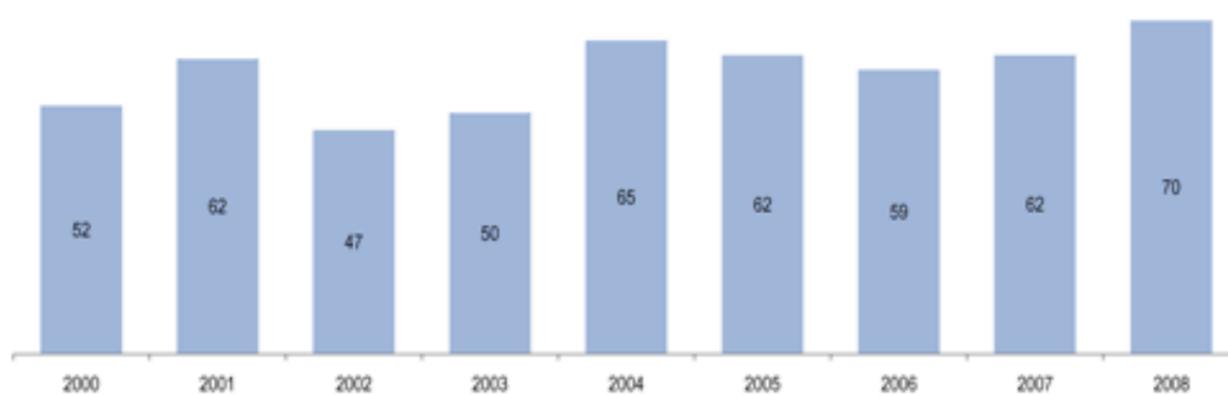
I voli charter hanno avuto un numero passeggeri medi maggiore rispetto al traffico di linea, rimanendo abbastanza costante negli anni. I voli di linea, invece, hanno aumentato il numero medio di passeggeri trasportati di 14 unità.



Tab.NO.8.7.8 Numero medio Pax/Movimenti per tipologia di volo 2000-2008

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

Anno	LINEA Naz
2000	52
2001	62
2002	47
2003	50
2004	65
2005	62
2006	59
2007	62
2008	70
CAGR	3,8%

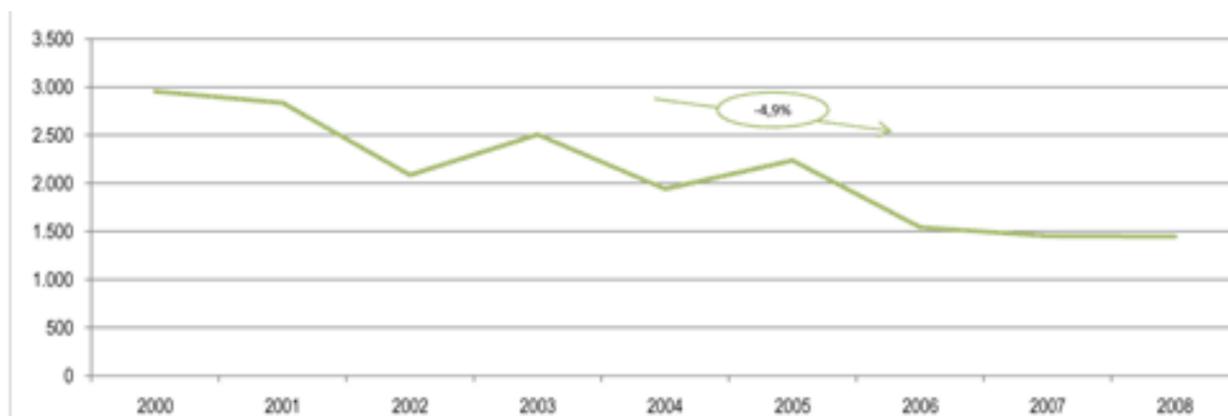


Tab.NO.8.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

### Traffico cargo

Il traffico cargo ha visto un andamento discontinuo tra il 2002 ed il 2005, mantenendo in ogni caso un trend negativo con un CAGR -8,5%.

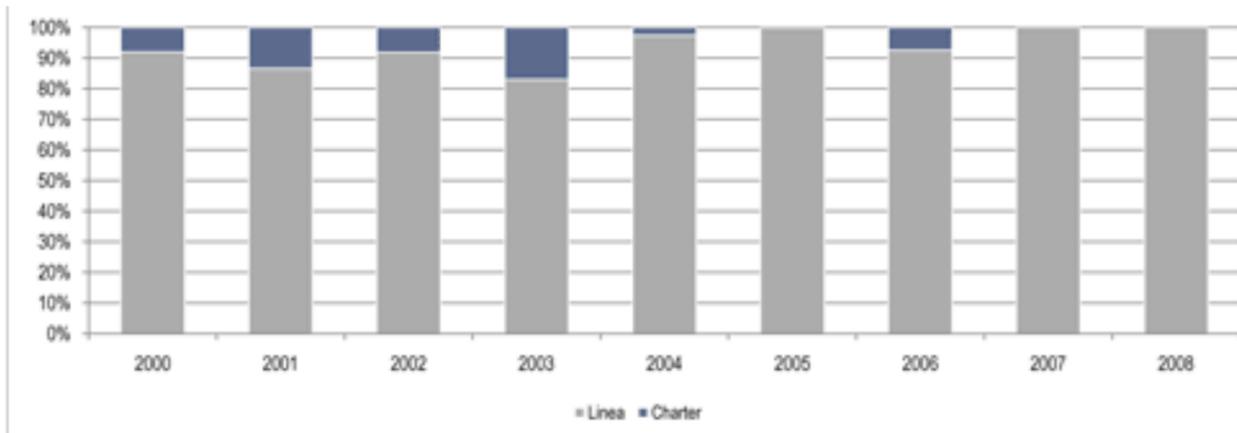
Anno	TONS	Δ%
2000	2.954	
2001	2.835	-4,0%
2002	2.087	-26,4%
2003	2.507	20,1%
2004	1.940	-22,6%
2005	2.238	15,4%
2006	1.543	-31,1%
2007	1.453	-5,8%
2008	1.449	-0,3%
CAGR	-8,5%	



Tab.NO.8.7.10 Cargo (Tons) 2000-2008

Anno	Linea	Charter
2000	92,0%	8,0%
2001	86,6%	13,4%
2002	91,9%	8,1%
2003	83,0%	17,0%
2004	97,4%	2,6%
2005	100,0%	0,0%
2006	92,6%	7,4%
2007	100,0%	0,0%
2008	100,0%	0,0%

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

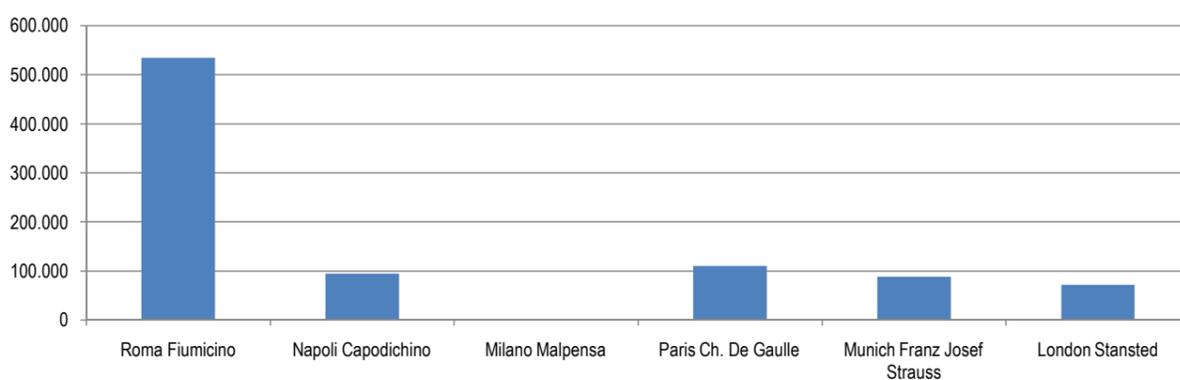


Tab.NO.8.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Gran Bretagna	210.968	198.302	207.876	217.550	207.110	131.760	109.637	
Germania	45.522	50.654	87.405	74.885	80.037	84.844	108.787	

### Principali O-D

Le principali tratte con l'estero sono verso la Gran Bretagna e la Germania.



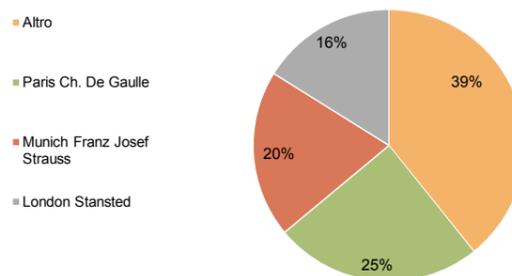
Tab.NO.8.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

La tratta maggiormente sviluppata è quella con Parigi, in leggero aumento, che raggiunge quota 110 mila passeggeri nel 2008 e rappresenta il 25% del traffico internazionale di linea. Importanti anche le tratte con Monaco e Londra, che rappresentano rispettivamente il 20% ed il 16%.



Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Altro								47.307
Paris Ch. De Gaulle				85.434	85.637	82.913	87.284	98.563
Munich Franz Josef Strauss				63.707	78.428	83.461	91.166	84.150
London Stansted				146.544	205.382	129.553	102.375	80.519

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



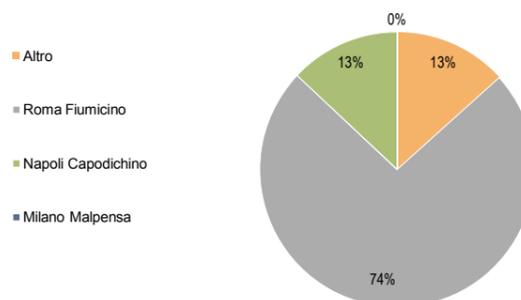
Tab.NO.8.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

Verso l'Italia, la tratta maggiore è con Fiumicino, in leggero aumento negli anni, con mezzo milione di passeggeri nel 2008.



Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									96.776
Roma Fiumicino				484.356	488.494	454.527	479.016	517.201	534.870
Napoli Capodichino				50.814			66.450		94.491
Milano Malpensa				42.529			54.925		

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



Tab.NO.8.7.14 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	417.024	403.619	387.251	377.552	363.313	328.282	350.606	310.539	379.605
			-3,2%	-4,1%	-2,5%	-3,8%	-9,6%	6,8%	-11,4%	22,2%
	Nazionale	598.355	543.589	599.030	624.887	651.128	644.063	690.954	766.959	724.387
			-9,2%	10,2%	4,3%	4,2%	-1,1%	7,3%	11,0%	-5,6%
	<b>TOT</b>	<b>1.015.379</b>	<b>947.208</b>	<b>986.281</b>	<b>1.002.439</b>	<b>1.014.441</b>	<b>972.345</b>	<b>1.041.560</b>	<b>1.077.498</b>	<b>1.103.992</b>
			-6,7%	4,1%	1,6%	1,2%	-4,1%	7,1%	3,5%	2,5%
Charter	Internazionale	16.585	12.983	14.451	17.853	23.458	28.002	27.495	26.368	64.421
			-21,7%	11,3%	23,5%	31,4%	19,4%	-1,8%	-4,1%	144,3%
	Nazionale	831	921	3.533	2.014	1.318	2.633	1.404	1.936	1.750
			10,8%	283,6%	-43,0%	-34,6%	99,8%	-46,7%	37,9%	-9,6%
	<b>TOT</b>	<b>17.416</b>	<b>13.904</b>	<b>17.984</b>	<b>19.867</b>	<b>24.776</b>	<b>30.635</b>	<b>28.899</b>	<b>28.304</b>	<b>66.171</b>
			-20,2%	29,3%	10,5%	24,7%	23,6%	-5,7%	-2,1%	133,8%
Aerotaxi	Internazionale	1.601	1.491	1.480	1.732	741	0			
			-6,9%	-0,7%	17,0%	-57,2%	-100,0%			
	Nazionale	716	769	807	949	1.042	0			
			7,4%	4,9%	17,6%	9,8%	-100,0%			
	<b>TOT</b>	<b>2.317</b>	<b>2.260</b>	<b>2.287</b>	<b>2.681</b>	<b>1.783</b>	<b>0</b>			
			-2,5%	1,2%	17,2%	-33,5%	-100,0%			
Generale	Internazionale	7.024	8.585	2.224	1.559					
			22,2%	-74,1%	-29,9%					
	Nazionale	2.364	2.711	2.097	2.328					
			14,7%	-22,6%	11,0%					
	<b>TOT</b>	<b>9.388</b>	<b>11.296</b>	<b>4.321</b>	<b>3.887</b>	<b>0</b>	<b>8.650</b>	<b>9.438</b>	<b>3.847</b>	<b>10.830</b>
			20,3%	-61,7%	-10,0%		9,1%	-59,2%		181,5%
TOT	Internazionale	442.234	426.678	405.406	398.696	387.512	356.284	378.101	336.907	444.026
			-3,5%	-5,0%	-1,7%	-2,8%	-8,1%	6,1%	-10,9%	31,8%
	Nazionale	602.266	547.990	605.467	630.178	653.488	646.696	692.358	768.895	726.137
			-9,0%	10,5%	4,1%	3,7%	-1,0%	7,1%	11,1%	-5,6%
	<b>TOT</b>	<b>1.044.500</b>	<b>974.668</b>	<b>1.010.873</b>	<b>1.028.874</b>	<b>1.041.000</b>	<b>1.011.630</b>	<b>1.079.897</b>	<b>1.109.649</b>	<b>1.180.993</b>
			-6,7%	3,7%	1,8%	1,2%	-2,8%	6,7%	2,8%	6,4%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	9.333	8.103	7851	7.617	7.034	6.339	6.332	6.136	7.046
			-13,2%	-3,1%	-3,0%	-7,7%	-9,9%	-0,1%	-3,1%	14,8%
	Nazionale	11.547	8.822	12.799	12.403	9.949	10.325	11.646	12.290	10.405
			-23,6%	45,1%	-3,1%	-19,8%	3,8%	12,8%	5,5%	-15,3%
	<b>TOT</b>	<b>20.880</b>	<b>16.925</b>	<b>20.650</b>	<b>20.020</b>	<b>16.983</b>	<b>16.664</b>	<b>17.978</b>	<b>18.426</b>	<b>17.451</b>
			-18,9%	22,0%	-3,1%	-15,2%	-1,9%	7,9%	2,5%	-5,3%
Charter	Internazionale	206	140	174	306	312	269	242	296	762
			-32,0%	24,3%	75,9%	2,0%	-13,8%	-10,0%	22,3%	157,4%
	Nazionale	19	32	130	63	50	57	42	46	109
			68,4%	306,3%	-51,5%	-20,6%	14,0%	-26,3%	9,5%	137,0%
	<b>TOT</b>	<b>225</b>	<b>172</b>	<b>304</b>	<b>369</b>	<b>362</b>	<b>326</b>	<b>284</b>	<b>342</b>	<b>871</b>
			-23,6%	76,7%	21,4%	-1,9%	-9,9%	-12,9%	20,4%	154,7%
Aerotaxi	Internazionale	479	613	500	517	236	-			
			28,0%	-18,4%	3,4%	-54,4%	-100,0%			
	Nazionale	266	620	321	347	376	0			
			133,1%	-48,2%	8,1%	8,4%	-100,0%			
	<b>TOT</b>	<b>745</b>	<b>1.233</b>	<b>821</b>	<b>864</b>	<b>612</b>	<b>0</b>			
			65,5%	-33,4%	5,2%	-29,2%	-100,0%			
Generale	Internazionale	1.576	2.196	1.133	1.024					
			39,3%	-48,4%	-9,6%					
	Nazionale	5.642	6.251	3.917	4.173					
			10,8%	-37,3%	6,5%					
	<b>TOT</b>	<b>7.218</b>	<b>8.447</b>	<b>5.050</b>	<b>5.197</b>	<b>0</b>	<b>7.691</b>	<b>8.978</b>	<b>3.989</b>	<b>8.935</b>
			17,0%	-40,2%	2,9%		16,7%	-55,6%		124,0%
TOT	Internazionale	11.594	11.052	9.658	9.464	7.582	6.608	6.574	6.432	7.808
			-4,7%	-12,6%	-2,0%	-19,9%	-12,8%	-0,5%	-2,2%	21,4%
	Nazionale	17.474	15.725	17.167	16.986	10.375	10.382	11.688	12.336	10.514
			-10,0%	9,2%	-1,1%	-38,9%	0,1%	12,6%	5,5%	-14,8%
	<b>TOT</b>	<b>29.068</b>	<b>26.777</b>	<b>26.825</b>	<b>26.450</b>	<b>17.957</b>	<b>24.681</b>	<b>27.240</b>	<b>22.757</b>	<b>27.257</b>
			-7,9%	0,2%	-1,4%	-32,1%	37,4%	10,4%	-16,5%	19,8%

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	728	444	169	196	239	734	94	242	181
			-39,0%	-61,9%	16,0%	21,9%	207,1%	-87,2%	157,4%	-25,2%
	Nazionale	1.990	2.012	1.748	1.885	1.651	1.503	1.335	1.211	1.268
			1,1%	-13,1%	7,8%	-12,4%	-9,0%	-11,2%	-9,3%	4,7%
	<b>TOT</b>	<b>2.718</b>	<b>2.456</b>	<b>1.917</b>	<b>2.081</b>	<b>1.890</b>	<b>2.237</b>	<b>1.429</b>	<b>1.453</b>	<b>1.449</b>
			-9,6%	-22,0%	8,6%	-9,2%	18,4%	-36,1%	1,7%	-0,3%
Charter	Internazionale	236	378	170	426	43	1	114	0	0
			60,2%	-55,0%	150,6%	-89,9%	-97,7%	11300,0%	-100,0%	
	Nazionale	0	1	0	0	7	0	0	0	0
			190,9%	-100,0%			-100,0%			
	<b>TOT</b>	<b>236</b>	<b>379</b>	<b>170</b>	<b>426</b>	<b>50</b>	<b>1</b>	<b>114</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
			60,3%	-55,1%	150,6%	-88,3%	-98,0%	11300,0%	-100,0%	
Generale	Internazionale	964	822	339	622	282	735	208	242	181
			-14,7%	-58,8%	83,5%	-54,7%	160,6%	-71,7%	16,3%	-25,2%
	Nazionale	1.991	2.013	1.748	1.885	1.658	1.503	1.335	1.211	1.268
			1,1%	-13,2%	7,8%	-12,0%	-9,3%	-11,2%	-9,3%	4,7%
	<b>TOT</b>	<b>2.954</b>	<b>2.835</b>	<b>2.087</b>	<b>2.507</b>	<b>1.940</b>	<b>2.238</b>	<b>1.543</b>	<b>1.453</b>	<b>1.449</b>
			-4,0%	-26,4%	20,1%	-22,6%	15,4%	-31,1%	-5,8%	-0,3%

Tab.NO.8.7.15 Allegato

## **NO.9** | Aeroporto "Clemente Panero" di Villanova d'Albenga





# Clemente Panero

## Villanova d'Albenga



### SEDIME (ha)

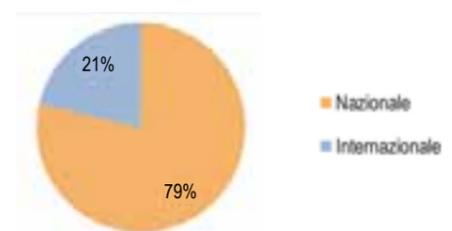
area civile  
105

area militare  
5

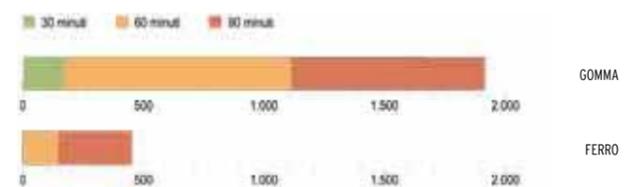
PISTE (num)  
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
6.326

### RIPARTIZIONE PAX 2008



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

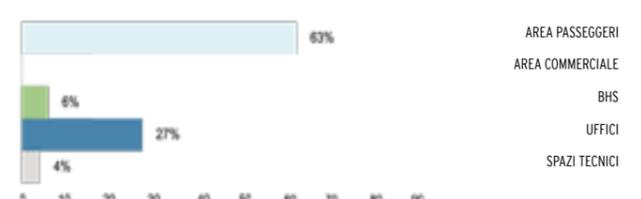


### TERMINAL

superficie (mq)  
1.350

dotazione per passeggero (mq)  
N.A.

### incidenza aree funzionali



## POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto si configura come un piccolo scalo, prevalentemente di aviazione generale, a vocazione turistica e a carattere stagionale, con bacino di traffico limitato alle località del Ponente Ligure.

Dal 2000 ha registrato un traffico incostante negli anni, oscillante tra 1800 a 22.000 passeggeri con tentativi di operatività di voli di linea che non hanno retto in termini di sostenibilità economica.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'Aeroporto di Albenga è situato nel limitrofo comune di Villanova di Albenga, in Provincia di Savona.

L'Aeroporto venne aperto nel 1922 come campo di volo. Dal 1937 e fino alla fine della seconda guerra mondiale, l'aeroporto venne utilizzato come base militare. Nel 1944-1945 venne completamente distrutto e l'opera di ricostruzione venne iniziata nel 1946. Fra il 1959 e il 1960 la pista raggiunse l'attuale lunghezza di 1429 metri. È stato convertito in scalo civile nel 1983. Si trova a 7 km da Albenga, 4 km da Alassio, 42 km da Savona, 60 km da Sanremo, 80 km da Genova. Si trova a pochi chilometri dalle località turistiche del Ponente Ligure; facilmente raggiungibile anche dalla Costa Azzurra (dista 100 km da Nizza).

Il sedime aeroportuale occupa complessivamente circa 105 ettari, più 5 Ha di area militare, ed è situato al limite nord-occidentale della valle di Albenga, nell'ansa del torrente Arroscia, che delimita l'area aeroportuale sia sul lato ovest che su quello a nord. Il lato est invece confina con le propaggini dell'abitato di Villanova di Albenga, mentre a sud con l'area dell'ippodromo dei Fiori e zone agricole intercluse nel sistema viario. Attualmente è aperto al traffico commerciale, ma è prevalentemente utilizzato dai mezzi della Protezione Civile e come aeroclub. Negli anni passati vi sono stati voli giornalieri per Roma Fiumicino. È ancora in corso la procedura amministrativa per l'imposizione di Oneri di Servizio Pubblico sulla rotta Albenga-Roma Fiumicino e vv.

## LIMITI E VINCOLI

I principali limiti dell'aeroporto sono costituiti dal contesto geografico ed orografico in cui è inserito, stretto com'è nell'ansa del torrente Arroscia e le colline che delimitano la vallata, e dall'abitato di Villanova di Albenga ad est dell'area aeroportuale.

Per la conformazione geografica la pista è orientata lungo la vallata e dunque verso il mare, disposizione che risulta obbligata, in quanto orientata nella sola direzione di volo possibile a bassa quota all'interno della vallata, e senza possibilità di sviluppo, a causa della presenza del torrente, in prossimità di entrambe le testate.

## ACCESSIBILITÀ E SOSTA

Lo scalo non gode di un accesso autostradale privilegiato, ma è accessibile dalla autostrada A10 Genova-Ventimiglia, attraverso le uscite di Albenga e di Alassio, oppure dalla Strada statale SS1 Aurelia. Nell'area antistante l'aerostazione è situato il parcheggio gratuito che conta circa 100 posti auto.

## TERMINAL

L'aerostazione, inaugurata nel 2004 in nuovo fabbricato, ha una superficie di 1.350 mq disposti su di un piano e offre ai passeggeri in transito servizi di ristorazione, bar e noleggio auto.

## INFRASTRUTTURE AIRSIDE

Lo scalo di Albenga è localizzato tra alture e rilievi che forano le superfici di protezione al volo e questa particolare situazione orografica rende necessaria una particolare certificazione al pilota per poter operare sullo scalo. La pista di volo ha una lunghezza di 1429m ed è orientata in modo da sfruttare al meglio i due

canali lasciati, quasi, liberi dagli ostacoli montagnosi.

La presenza di questi ostacoli limita l'utilizzo della pista e non consente di effettuare decolli e/o atterraggi indifferentemente di giorno e di notte.

Il piazzale di sosta aeromobili è articolato in tre diverse aree, due sono pavimentate mentre una è in prato compatto ed ospita aeromobili leggeri, tutte a Sud della pista di volo.

## CRITICITÀ

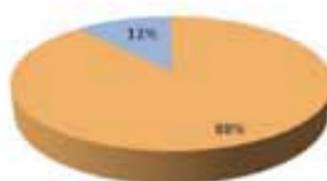
Le maggiori criticità derivano dal contesto orografico e dalle condizioni di vento che nel complesso limitano l'operatività dello scalo. Limiti all'allungamento della pista derivano anche, e soprattutto, dalla presenza del fiume che costeggia la pista a Nord e che passa sul prolungamento pista in direzione di entrambe le testate.

## GESTIONE AEROPORTUALE

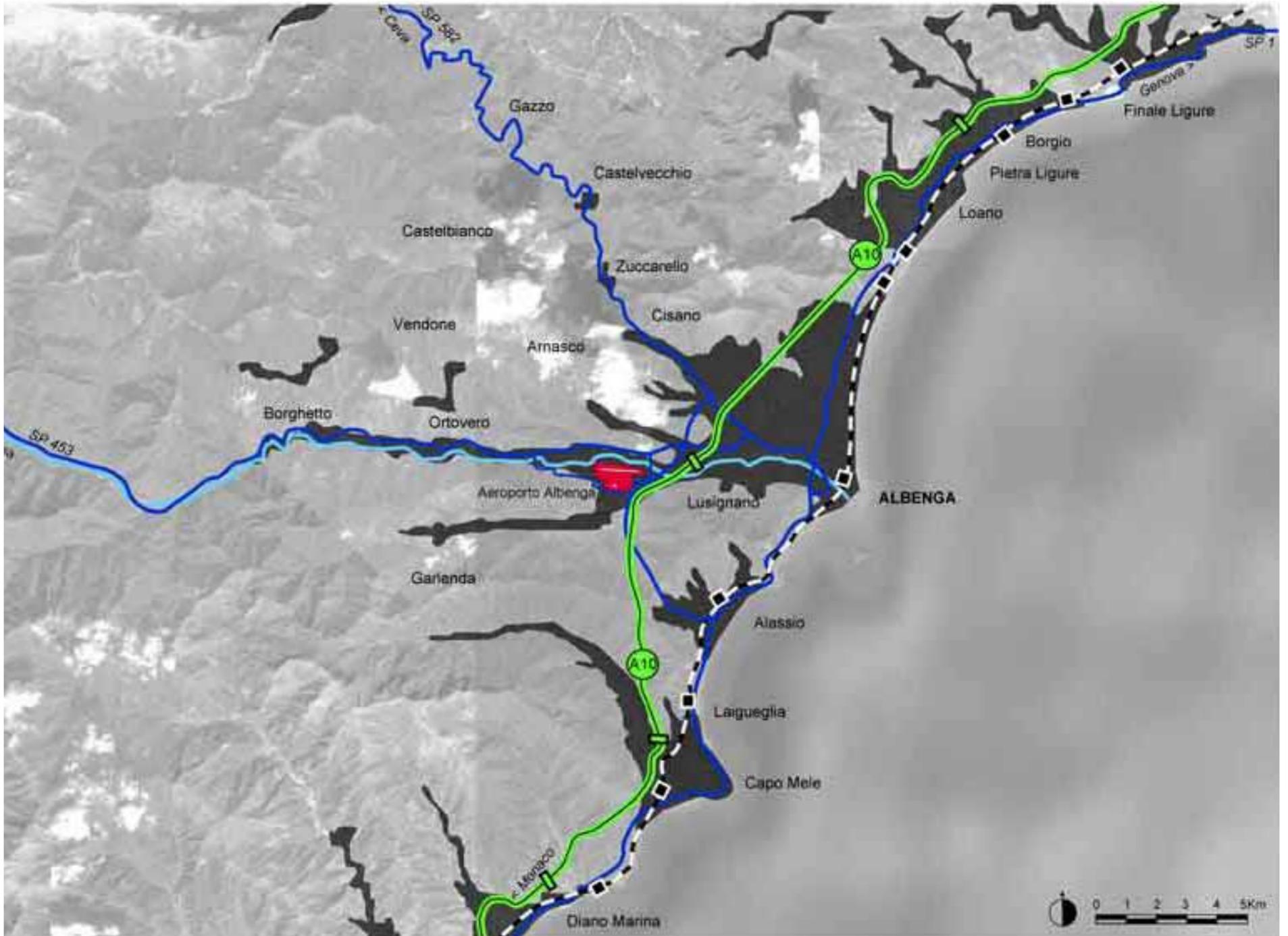
L'aeroporto è gestito dalla società A.V.A. S.p.A., che garantisce i servizi di full-handling in regime di gestione parziale.

La Società è così costituita:

■ Soci pubblici  
■ Soci privati



## NO.9.2.1 Inquadramento territoriale



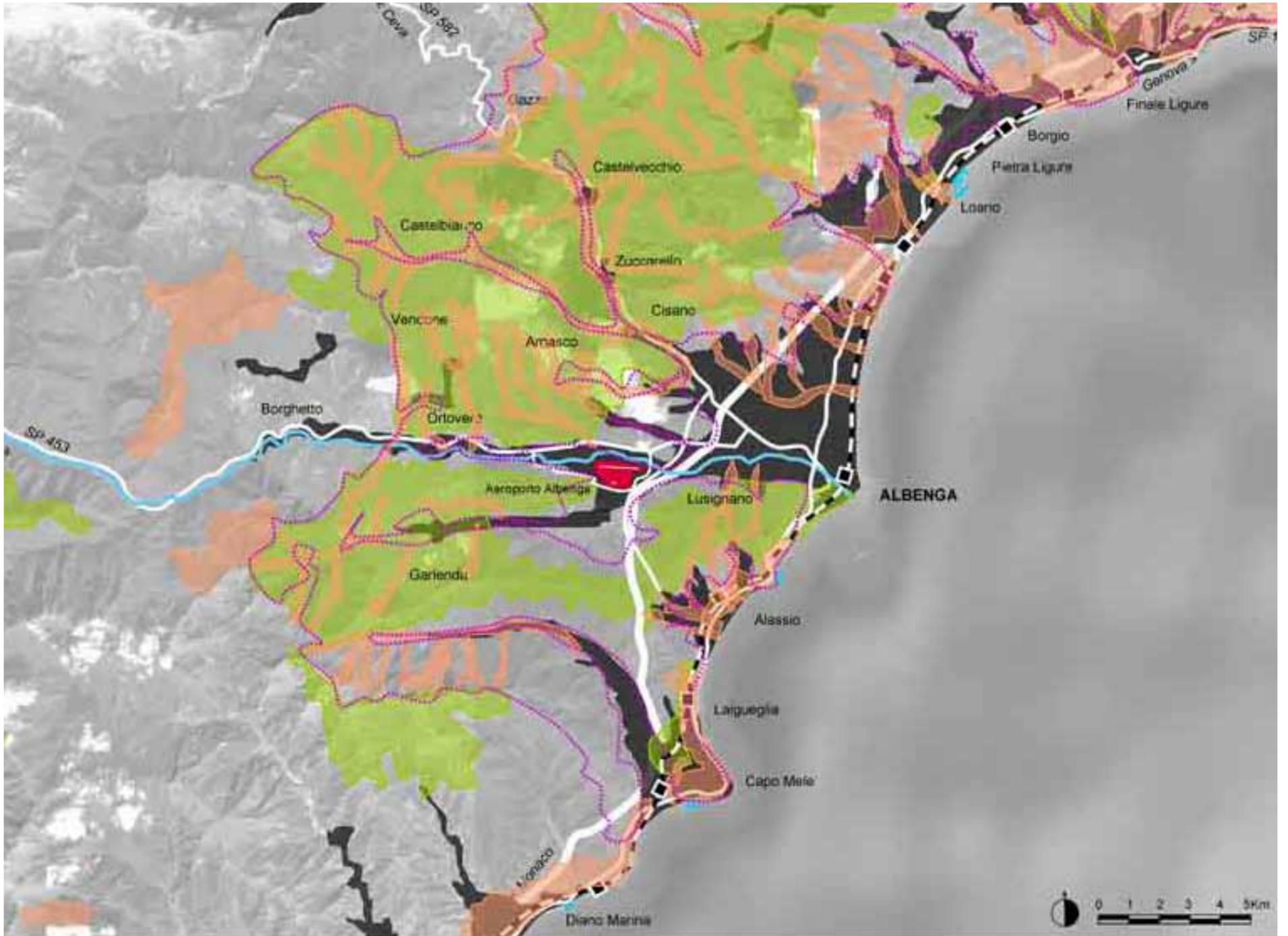
### LEGENDA

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



### Inquadramento territoriale

L'Aeroporto di Albenga è situato nel limitrofo comune di Villanova di Albenga, in Provincia di Savona. Il sedime aeroportuale è situato al limite nord-occidentale della valle di Albenga, nell'ansa del torrente Arroschia, che delimita l'area aeroportuale sia sul lato ovest che su quello a nord. Il lato est invece confina con le propaggini dell'abitato di Villanova di Albenga, mentre a sud con l'area dell'Ippodromo dei Fiori e zone agricole intercluse nel sistema viario.



**LEGENDA**

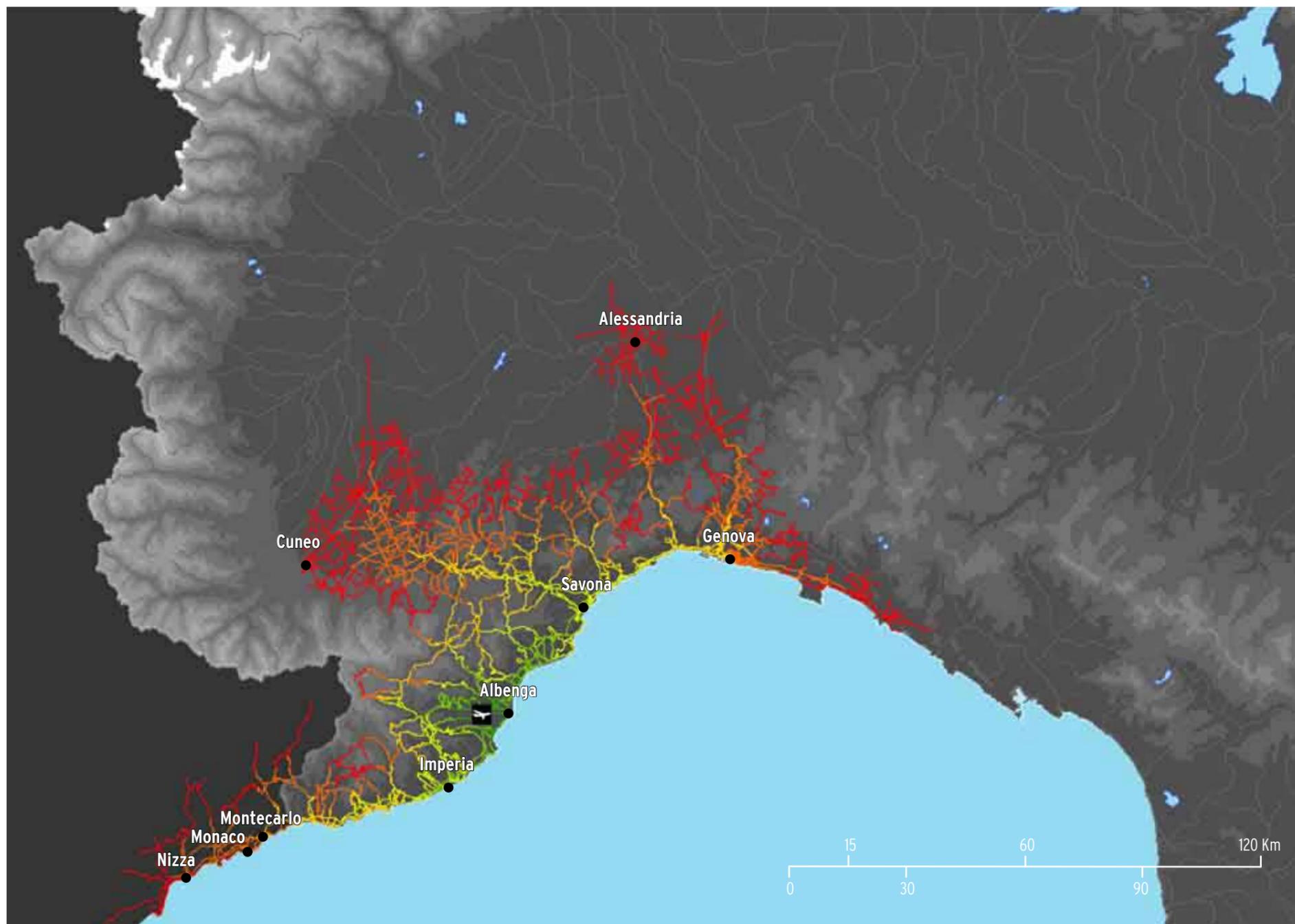
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile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

**Limiti e vincoli**

I principali limiti dell'aeroporto sono costituiti dal contesto geografico ed orografico in cui è inserito, stretto com'è nell'ansa del torrente Arroscia e le colline che delimitano la vallata, e dall'abitato di Villanova di Albenga ad est dell'area aeroportuale. Per la conformazione geografica la pista è orientata lungo la vallata e dunque verso il mare, disposizione che risulta obbligata, in quanto orientata nella sola direzione di volo possibile a bassa quota all'interno della vallata, e senza possibilità di sviluppo, a causa della presenza del torrente, in prossimità di entrambe le testate.

## NO.9.3 Bacino di traffico

### ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



#### LEGENDA ISOCRONE



#### LEGENDA RETI



#### Modalità gomma

Il sistema infrastrutturale ligure, composto dalle Autostrade A10 (autostrada dei Fiori Genova-Ventimiglia), A6 (Verdemare Torino-Savona), A26 (Autostrada dei Trafori Voltri-Gravellona Toce), A7 (Autostrada dei Fiori Milano-Genova), determina un allungamento delle isocrone relative all'aeroporto di Albenga verso Cuneo, Alessandria e Tortona e i comuni disposti lungo la costa.

L'andamento delle isocrone risulta infatti essere fortemente condizionato dalla presenza dei rilievi dell'entroterra ligure e francese.

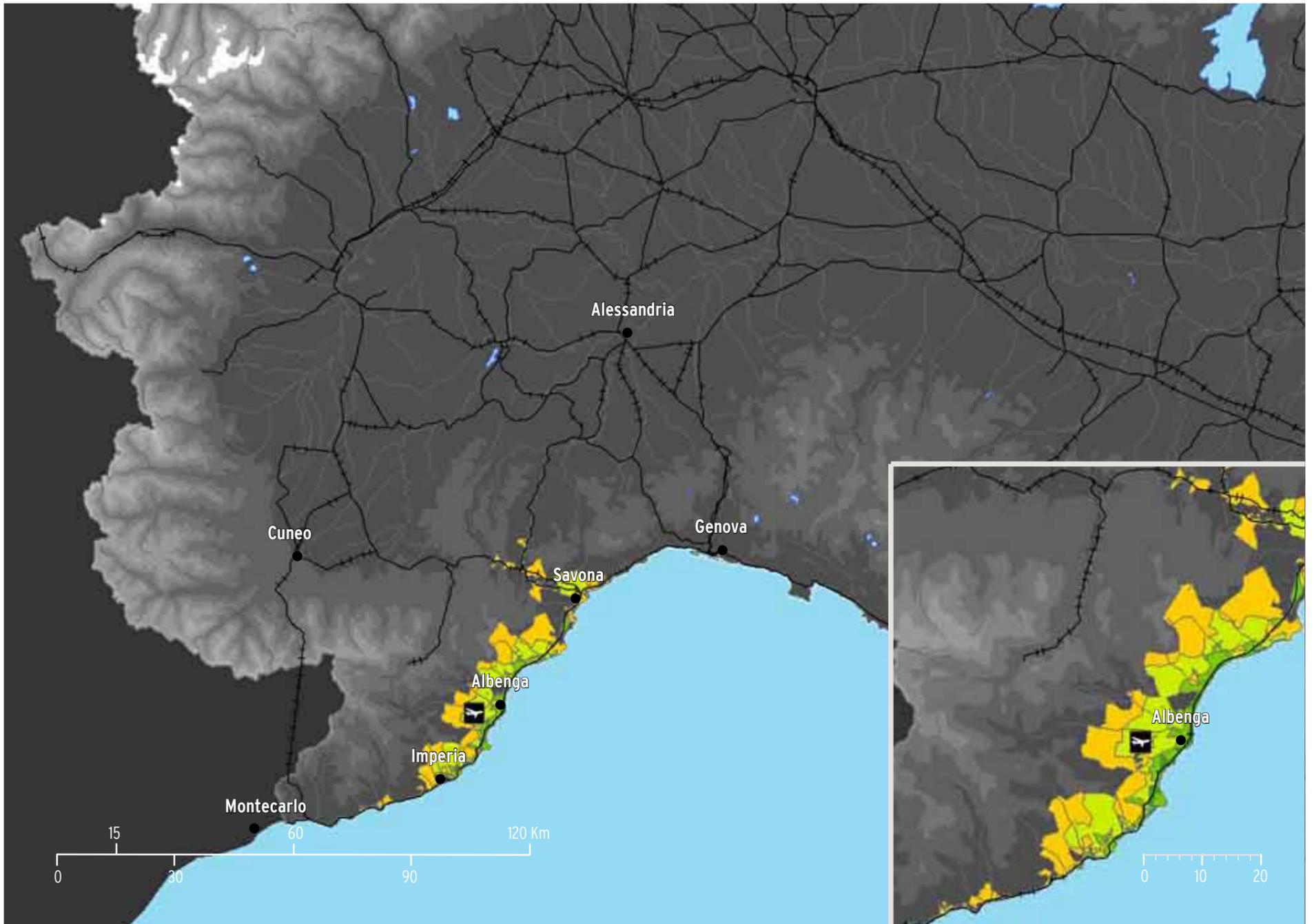
La rete viaria afferente all'aeroporto di Albenga, quindi, fa sì che circa 180.000 residenti (pari al 9%) possano raggiungere l'aerostazione in un tempo inferiore ai 30', circa 970.000 (pari al 51%) in un tempo inferiore all'ora e circa 760.000 (pari al 40%) in meno di 90' (dati popolazione ISTAT 2008).

Anche l'analisi relativa alla presenza di addetti (dato ISTAT 2001) vede come fascia di maggiore presenza quella compresa tra i 30' e i 60', con quasi 350.000 unità.

Per quanto riguarda la superficie territoriale dei comuni compresi nelle 3 fasce isocrone, si riscontra una superficie di circa 560 kmq (pari al 7%) nella prima fascia, circa 2.450 kmq (pari al 30%) nella seconda e circa 5.200 kmq (pari al 63%) nella terza.

È da segnalare che i dati sopra esposti si riferiscono esclusivamente al territorio nazionale.

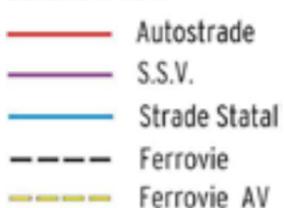
## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



### LEGENDA ISOCRONE



### LEGENDA RETI



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



### Modalità ferro

Questo Aeroporto vede la stazione di Albenga come la più vicina per l'utilizzo della modalità ferroviaria. Le infrastrutture in grado di determinare l'accessibilità sono rappresentate fondamentalmente dalla ferrovia litoranea, che ne definisce i limiti in direzione est-ovest rappresentati dal comune di Ventimiglia, da un lato, e dai quartieri più esterni della città di Genova, dall'altro. Sono praticamente inesistenti infrastrutture ferroviarie dirette verso l'entroterra ligure, unica eccezione è quella che da Savona raggiunge Aquis Terme per poi dirigersi verso l'Alessandrino. Lungo questa tratta il limite massimo di accessibilità è determinato dal Comune di Cairo Montenotte.

La fascia di accessibilità compresa tra i 30 e i 45 minuti, lungo le tre direttrici è rappresentata dalla città di Imperia ad est, dal Comune di Spotorno ad Ovest ed infine, verso l'entroterra, dal Comune di Carcare. Dei circa 450.000 residenti (dati popolazione ISTAT 2008) che possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di un'ora, circa 150.000 (pari al 34%) sono localizzati nella prima macro-fascia (0-30'), mentre circa 300.000 (pari al 66%) nella seconda (30'-60').

Per quanto riguarda il dato relativo agli addetti (dato ISTAT 2001), il 37% (pari a circa 50.000 unità) può raggiungere la stazione di riferimento in meno di mezz'ora ed il restante 63% (circa 90.000) in un tempo compreso tra la mezz'ora e l'ora.

## NO.9.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO "CLEMENTE PANERO" DI VILLANOVA D'ALBENGA (LIMG)

AREA PIAZZALE (mq)  
11.000

AREA TERMINAL (mq)  
1.350

GATES  
4

STAND TOTALI  
2

LOADING BRIDGE  
N.A.

STAND AVIAZIONE GENERALE  
N.A.

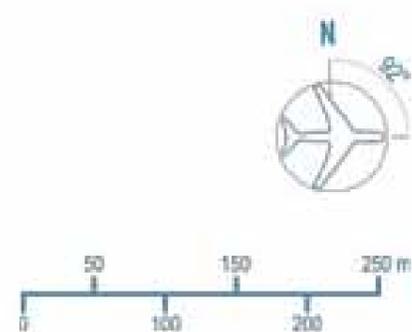
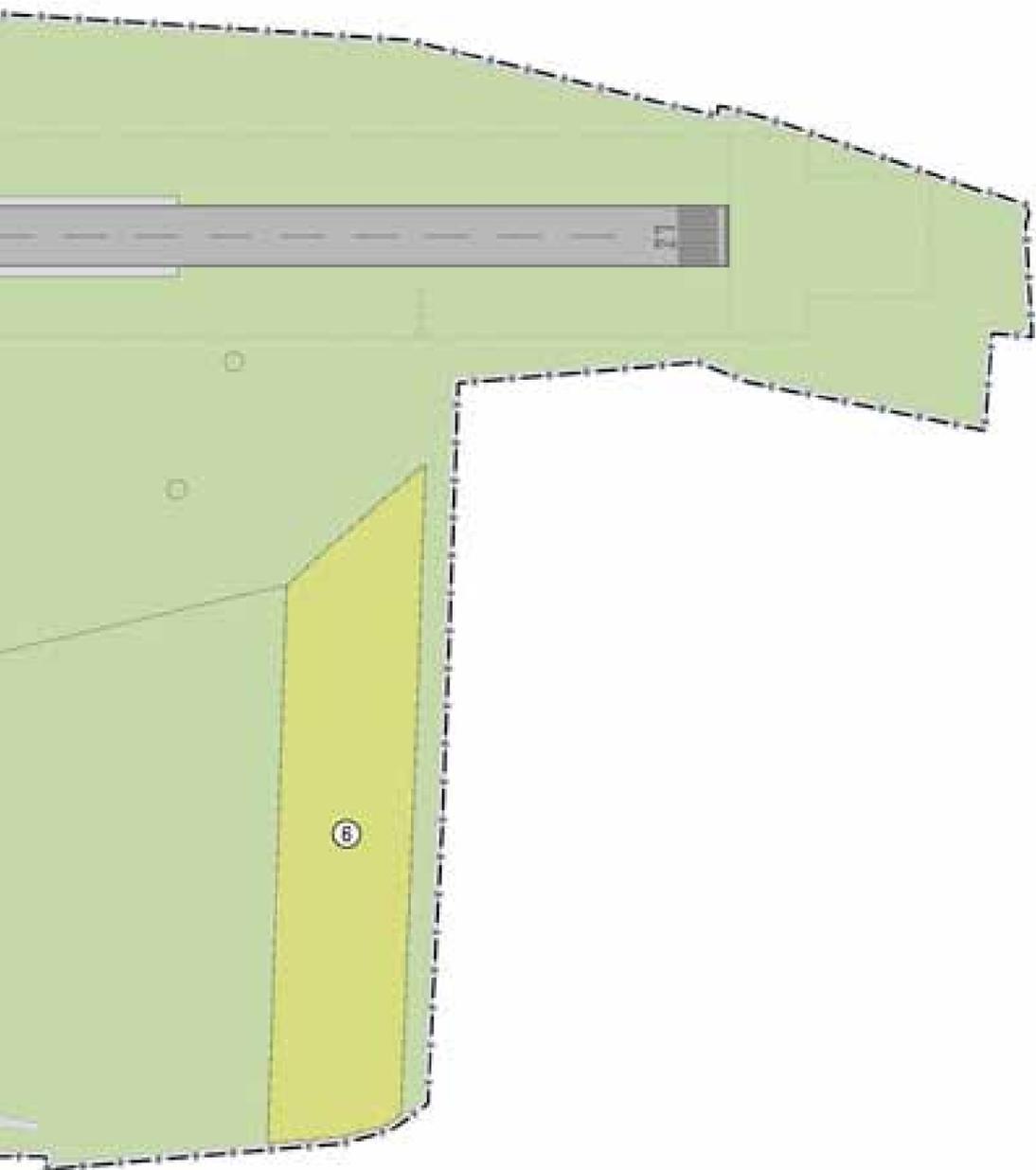
PARCHEGGI  
100

PISTA 1

LUNGHEZZA 09 (m)  
1.429

LUNGHEZZA 27 (m)  
1.429

LARGHEZZA (m)  
45



*Stato attuale dell'aeroporto*

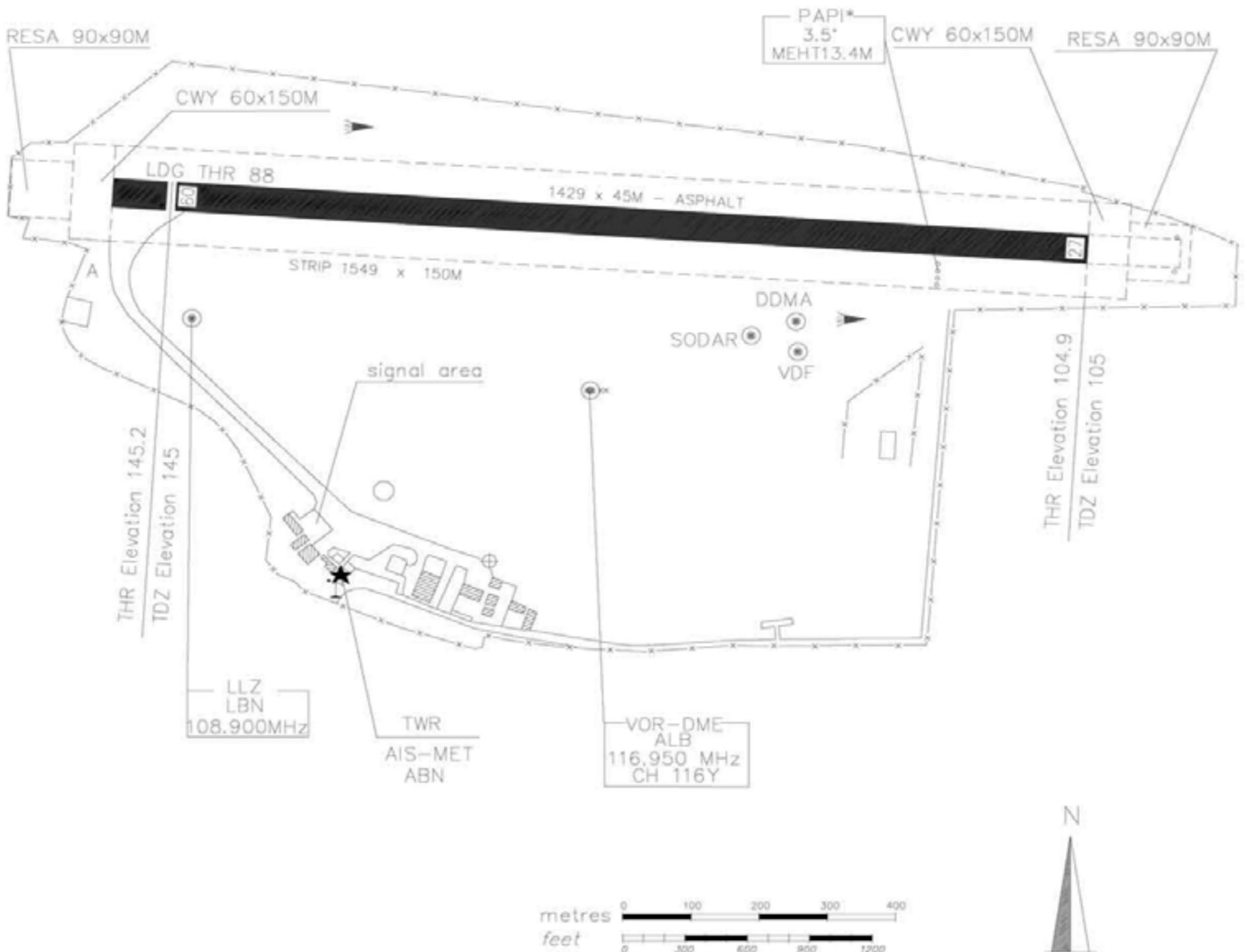
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 09	1429	1489	1429	1341
RWY 27	1429	1489	1429	1429

Tab.NO.9.4.1 Caratteristiche delle piste

**LEGENDA**

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

# NO.9.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

1.4.1	PISTE	THR	Coord. THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	RESA	STRIP	Largh.	THR Elev.	Pav.
			WGS84-DMS		m	m	m	m	m	m x m	m x m	m x m	m	m.s.l.m.m	
1.4.1.1	Pista 1	09	44°03'03.12"N 008°07'10.49"E	092°	1429	1489	1429	1341	-	60 x 150	90 x 90	1549 x 150	45	47,00	SIWL 25000KG ASPH
		27	44°03'00.89"N 008°08'10.80"E	272°	1429	1489	1429	1429	-	61 x 150	91 x 90	1550 x 150	45	32	

Tab.NO.9.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

1.4.2	CLASSE APT	
1.4.2.1	Classe ICAO	2C
1.4.2.2	Antincendio ICAO	4

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron 1	6000	25000Kg SIWL asph	NA	NA	NA	NA
1.4.3.2	Apron 2	5000	PCN 50/R/C/W/T	NA	NA	NA	NA
1.4.3.3	Apron 3	10000	prato compattato	NA	NA	NA	NA

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A	20	25000Kg SIWL asph	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VDF	Albenga Gonio Homer
1.4.5.2	NDB	ABN
1.4.5.3	VOR/DME	ALB
1.4.5.4	VOR/DME	VOR/DME
1.4.5.5	NDB	GEN
1.4.5.6	RWY 27 LOC	LBN

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	--

Tab.NO.9.5.2 Dati infrastrutture airside

## Piste e aree di sicurezza

Lo scalo di Albenga è localizzato tra alture e rilievi della costa ligure. Con una corsa utile per il decollo di 1429m e larghezza variabile tra i 45 e i 60m, la pista, l'avvicinamento, l'atterraggio ma soprattutto la riattaccata sono davvero peculiari. Il pilota di voli commerciali necessita di una autorizzazione/certificazione speciale per poter operare. Data la tipicità dell'orografia circostante, per evitare interferenze tra il traffico strumentale in partenza o in arrivo con qualsiasi altro aeromobile, quando è in corso un arrivo o una partenza IFR non è consentito altro traffico sull'aeroporto di Albenga. Lo scalo può accogliere velivoli in ogni periodo dell'anno, grazie alle ottime condizioni climatiche della piana in cui è localizzato. Dal 2000 l'aeroporto è anche abilitato al decollo e alle partenze notturne.

Gli avvicinamenti e gli atterraggi non possono essere effettuati in presenza di avarie che modificano le prestazioni dell'aeromobile. Il decollo da RWY 27 è proibito di notte, per qualsiasi tipo di aeromobile e per qualsiasi condizione. L'atterraggio per RWY 09 è consentito solo di giorno mentre per RWY 27 è consentito di giorno, mentre di notte solo a condizione che siano disponibili e operative le luci ad alta intensità di direzione e le luci segnalazioni ostacoli interessanti le manovre di avvicinamento, atterraggio e mancato atterraggio.

## Piazzale aeromobili

Il piazzale di sosta aeromobili è diviso in due superfici: l'Apron 1 ha una superficie 6000mq ed è realizzato in asfalto (25000Kg SIWL), l'Apron 2 ha una superficie di 5000mq realizzato in cemento con portanza PCN 50/R/C/W/T.

E' presente un'area in erba compattata per ospitare velivoli di peso leggero, tale area copre circa 10000mq.

## Vie di rullaggio

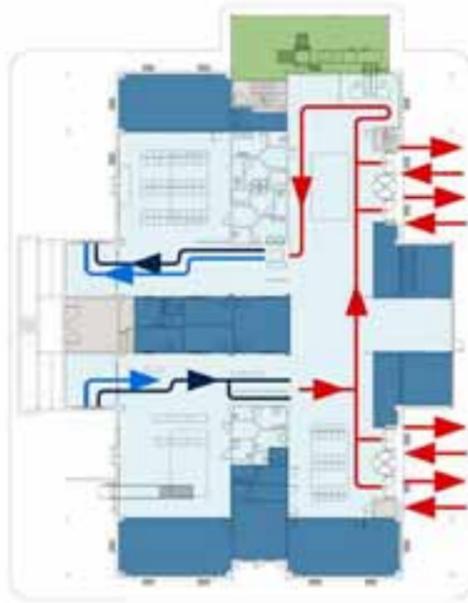
L'unica via di rullaggio che connette il piazzale con la testata 09 è larga 20m e ha una resistenza pari a quella della parte di piazzale in asfalto (25000Kg SIWL).

## Criticità

La particolare situazione orografica in cui è inserito l'Aeroporto non consente sviluppi futuri in termini di ampliamenti infrastrutturali. Lo scalo è contornato da rilievi orografici che forano le superfici di limitazione degli ostacoli, l'unico settore parzialmente libero da ostacoli è situato a Est della pista ed è sfruttato per la salita al decollo in curva per pista 09.

# NO.9.6 Terminal passeggeri

## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra

## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano terra



### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	835
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	0
Bhs, trattamento bagagli	mq	80
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	365
Spazi tecnici ,impianti	mq	55

### SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	110
Area Check-in	mq	50
Area Varchi di Sicurezza	mq	45
Sale imbarco	mq	215
Hall arrivi	mq	215
Sale riconsegna bagagli	mq	195

### LEGENDA

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

## LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI



### LEGENDA

A	A
B	B
C	C
D	D
E	E

Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra

1_Hall partenze	mq fabbisogno	7
	mq presenti	90
	mq differenza	83
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	3
	mq presenti	35
	mq differenza	32
	n° check-in fabbisogno	0
	n° check-in presenti	2
	n° differenza	2
3 Controlli di sicurezza	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	30
	mq differenza	30
	n° varchi fabbisogno	0
	n° presenti	1
4 Controllo passaporti OUT	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	1
	mq presenti	30
	mq differenza	29
	n° postazioni fabbisogno	0
5 Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° presenti	1
	mq fabbisogno	9
	mq presenti	175
	mq differenza	166
	n° gates fabbisogno	0
6 Controllo passaporti IN	n° presenti	1
	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	1
	mq presenti	30
	mq differenza	29
7 Ritiro bagagli	n° postazioni fabbisogno	0
	n° presenti	1
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	5
	mq presenti	100
8_Hall arrivi	mq differenza	95
	n° nastri fabbisogno	0
	n° presenti	1
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	7
	mq presenti	215
	mq differenza	208

### SUPERFICI TOTALI

Piano terra	mq	1350
Totale	mq	1350

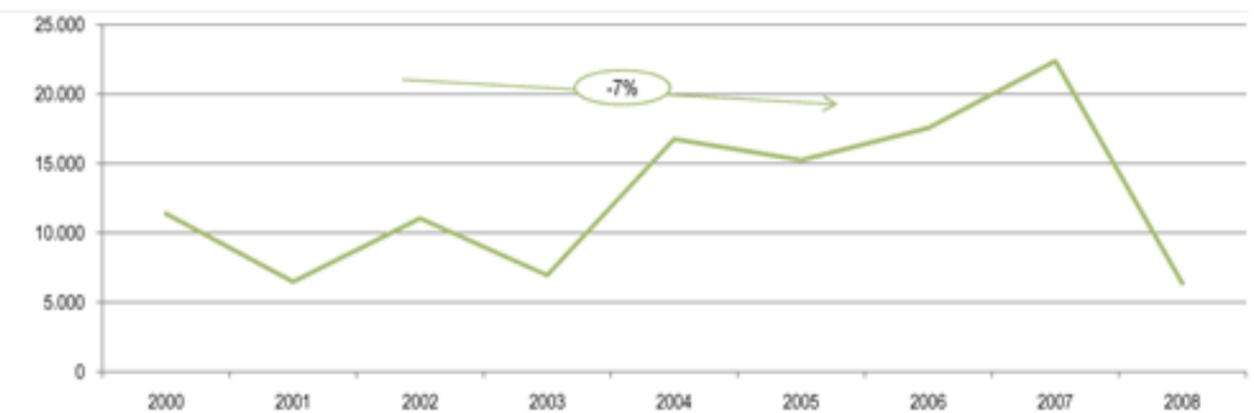
# NO.9.7 Traffico commerciale 2000-2008

## Traffico passeggeri

Lo scalo dopo aver registrato un sostanziale incremento del traffico negli anni 2004-2007, grazie all'attivazione del collegamento con Roma Fiumicino e del volo estivo con Olbia, è rapidamente diminuito nel 2008, a seguito della chiusura dei suddetti collegamenti, per raggiungere quota 6.365.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 1.377 con una diminuzione del 25,2% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

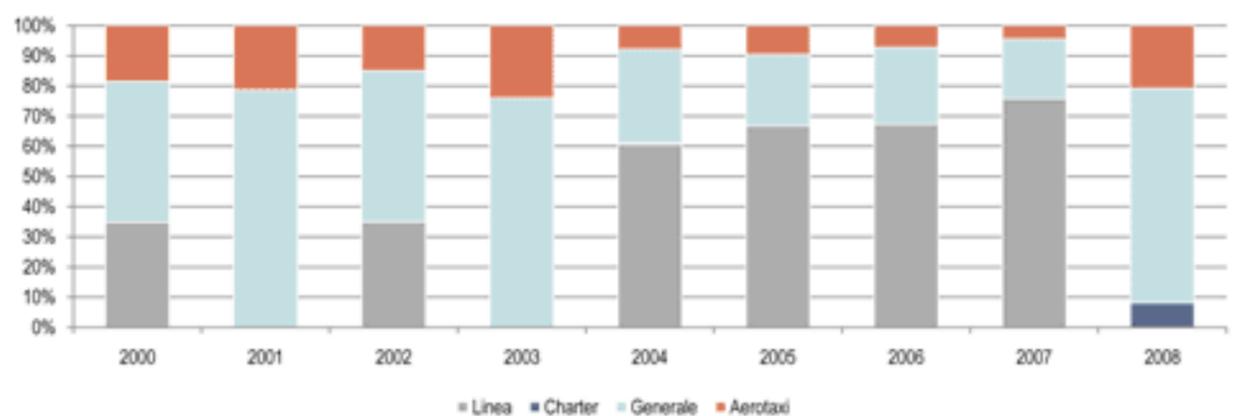
Anno	PAX	Δ%
2000	11.394	
2001	6.489	-43,0%
2002	11.047	70,2%
2003	6.955	-37,0%
2004	16.761	141,0%
2005	15.247	-9,0%
2006	17.549	15,1%
2007	22.386	27,6%
2008	6.365	-71,6%
CAGR		-7,0%



Tab.NO.9.7.1 Passeggeri 2000-2008

Storicamente l'aviazione generale ha avuto un'importanza in termini di passeggeri elevata, con percentuali che hanno sempre superato il 20% ed addirittura raggiunto oltre il 75% in due anni (2001 e 2003). Per il periodo 2000-2008 il traffico charter non ha rappresentato una percentuale rilevante.

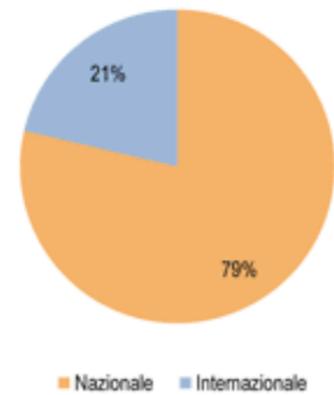
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	34,9%	0,0%	18,4%	46,7%	100,0%
2001	0,0%	0,0%	21,3%	78,7%	100,0%
2002	35,0%	0,0%	14,9%	50,1%	100,0%
2003	0,0%	0,0%	24,0%	76,0%	100,0%
2004	60,7%	0,3%	7,9%	31,2%	100,0%
2005	66,8%	0,0%	9,6%	23,6%	100,0%
2006	67,3%	0,0%	7,3%	25,4%	100,0%
2007	75,8%	0,0%	4,5%	19,7%	100,0%
2008	0,0%	8,1%	20,8%	71,1%	100,0%



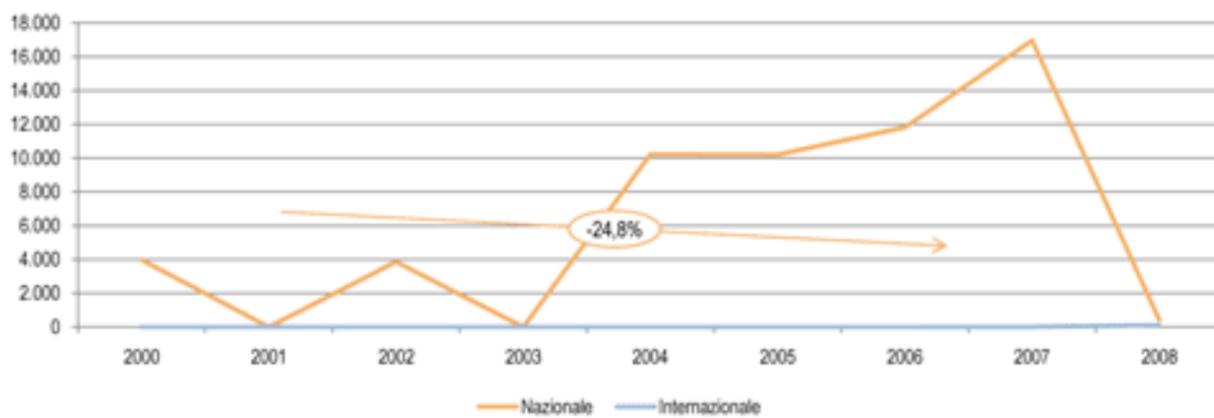
Tab.NO.9.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	3.971		2000	0	
2001	-	-	2001	0	-
2002	3.864	-	2002	0	-
2003	-	-	2003	0	-
2004	10.220	-	2004	0	-
2005	10.192	-0,3%	2005	0	-
2006	11.814	15,9%	2006	0	-
2007	16.964	43,6%	2007	14	-
2008	406	-97,6%	2008	110	685,7%
CAGR		-24,8%	CAGR		-

Il traffico internazionale ha avuto una quota costante di circa 2,5 mila passeggeri fino al 2003, per poi diminuire fino ad un livello di poco inferiore a mille nel 2008.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

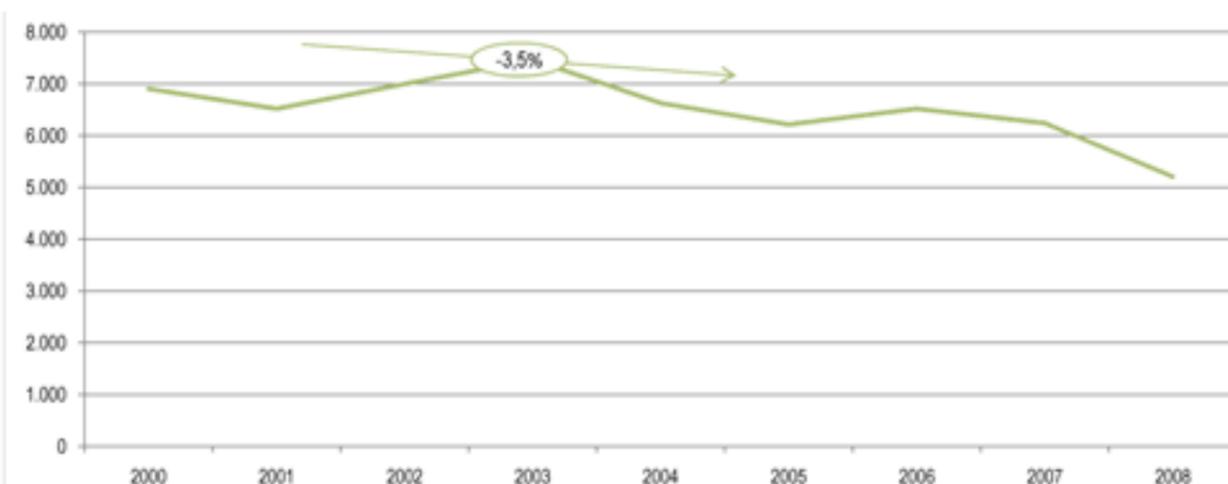


Tab.NO.9.7.3 Passeggeri 2000-2008

Anno	MOV	Δ%
2000	6.908	
2001	6.520	-5,6%
2002	6.998	7,3%
2003	7.465	6,7%
2004	6.629	-11,2%
2005	6.218	-6,2%
2006	6.520	4,9%
2007	6.243	-4,2%
2008	5.211	-16,5%
CAGR		-3,5%

### Movimenti

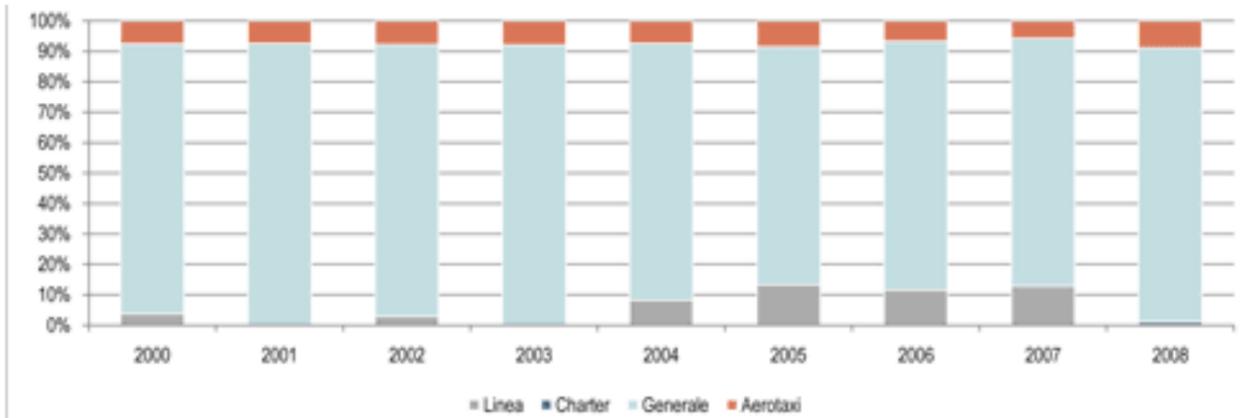
Il numero di movimenti è in calo, con un CAGR di -3,5% dovuto principalmente alla riduzione del traffico di linea nel 2008.



Tab.NO.9.7.4 Movimenti 2000-2008

L'aviazione generale, in termini di movimenti, è rimasta costante intorno all'85%. Costante anche la quota aerotaxi, circa l'8%.

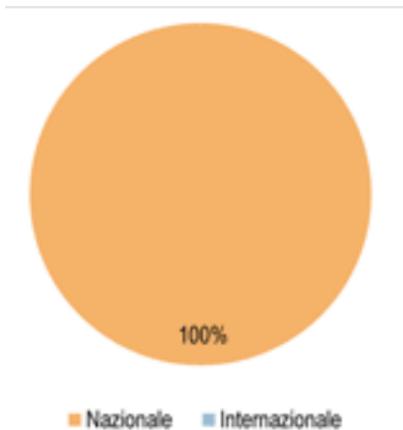
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	3,8%	0,0%	7,5%	88,7%	100,0%
2001	0,0%	0,0%	7,4%	92,6%	100,0%
2002	3,0%	0,0%	7,7%	89,3%	100,0%
2003	0,0%	0,0%	7,9%	92,1%	100,0%
2004	8,2%	0,0%	7,3%	84,4%	100,0%
2005	13,3%	0,0%	8,4%	78,3%	100,0%
2006	11,5%	0,0%	6,6%	81,8%	100,0%
2007	12,8%	0,0%	5,6%	81,5%	100,0%
2008	0,0%	1,0%	8,8%	90,1%	100,0%



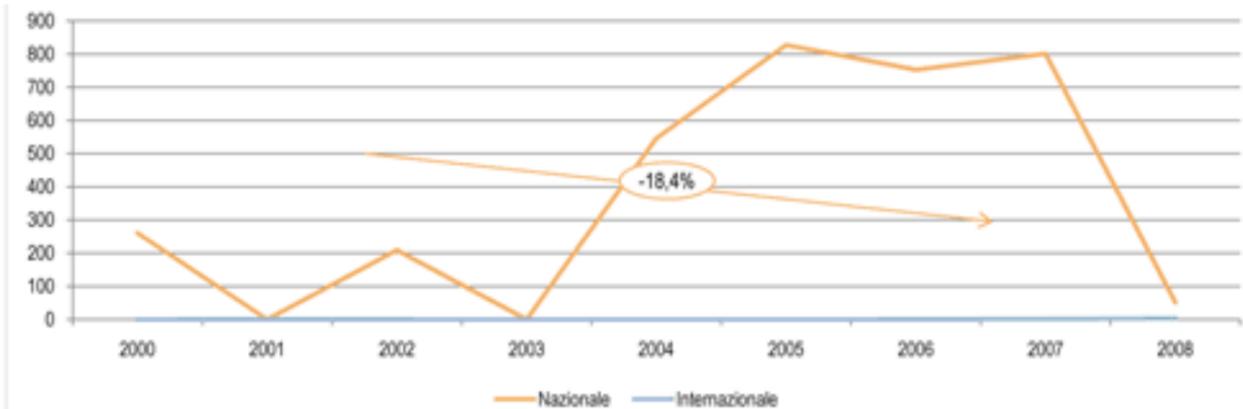
Tab.NO.9.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

La diminuzione importante di movimenti nazionali è avvenuta nel 2008, con -93,6%.

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	260		2000	0	
2001	-	-	2001	0	-
2002	209	-	2002	0	-
2003	-	-	2003	0	-
2004	546	-	2004	0	-
2005	827	51,5%	2005	0	-
2006	753	-8,9%	2006	0	-
2007	801	6,4%	2007	1	-
2008	51	-93,6%	2008	3	200,0%
CAGR	-18,4%		CAGR	-	



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008



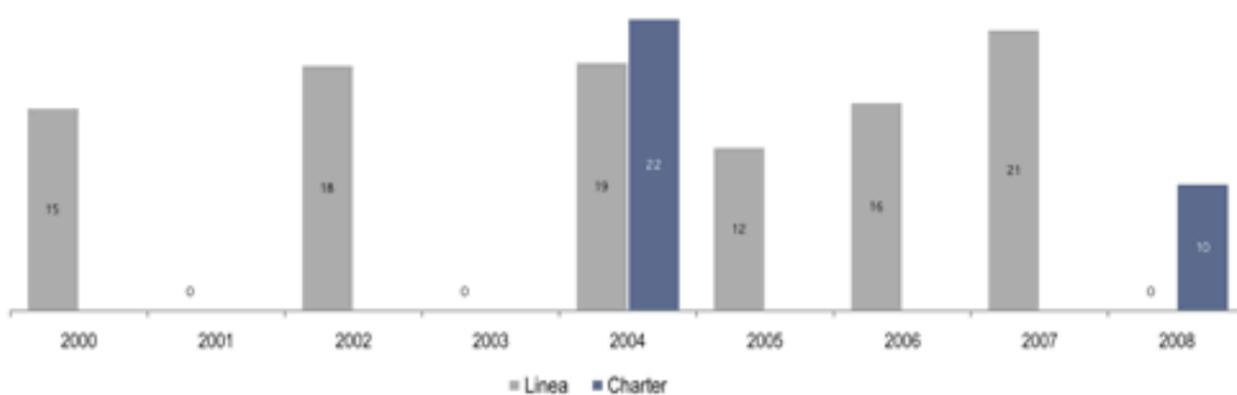
Tab.NO.9.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	15	-	15
2001	-	-	-
2002	18	-	18
2003	-	-	-
2004	19	-	19
2005	12	-	12
2006	16	-	16
2007	21	14	21
2008	8	37	10
CAGR	-7,8%	-	-5,7%



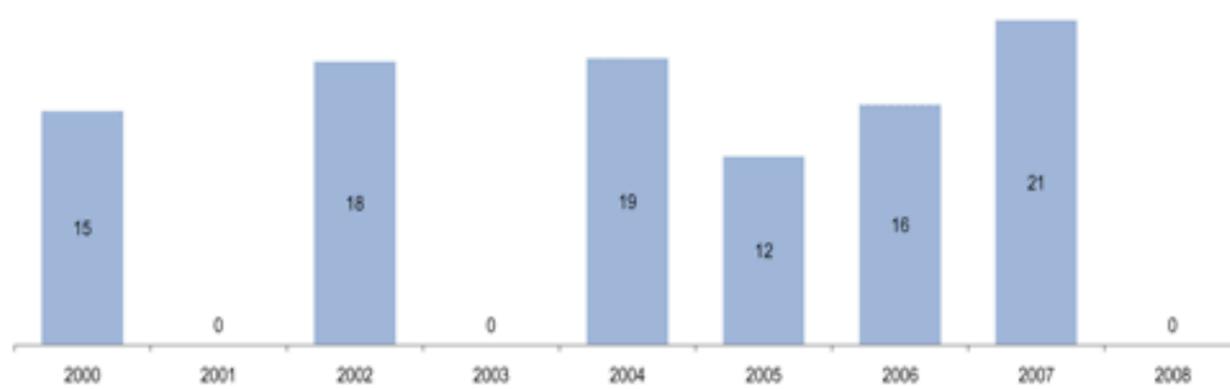
Tab.NO.9.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

Anno	LINEA	CHARTER
2000	15	-
2001	-	-
2002	18	-
2003	-	-
2004	19	22
2005	12	-
2006	16	-
2007	21	-
2008	-	10
CAGR	-	-



Tab.NO.9.7.8 Numero medio Pax/Movimenti per tipologia di volo 2000-2008

Anno	LINEA Naz
2000	15
2001	-
2002	18
2003	-
2004	19
2005	12
2006	16
2007	21
2008	-
CAGR	-



Tab.NO.9.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	14	0
										-100,0%
	Nazionale	3.971	0	3.864	0	10.176	10.192	11.814	16.964	0
			-100,0%		-100,0%		0,2%	15,9%	43,6%	-100,0%
	<b>TOT</b>	<b>3.971</b>	<b>0</b>	<b>3.864</b>	<b>0</b>	<b>10.176</b>	<b>10.192</b>	<b>11.814</b>	<b>16.978</b>	<b>0</b>
			-100,0%		-100,0%		0,2%	15,9%	43,7%	-100,0%
Charter	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	110
	Nazionale	0	0	0	0	44	0	0	0	406
							-100,0%			
	<b>TOT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>44</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>516</b>
						-100,0%				
Aerotaxi	Internazionale	693	632	652	768	604	774	709	632	834
			-8,8%	3,2%	17,8%	-21,4%	28,1%	-8,4%	-10,9%	32,0%
	Nazionale	1.406	747	996	899	713	689	569	370	491
			-46,9%	33,3%	-9,7%	-20,7%	-3,4%	-17,4%	-35,0%	32,7%
	<b>TOT</b>	<b>2.099</b>	<b>1.379</b>	<b>1.648</b>	<b>1.667</b>	<b>1.317</b>	<b>1.463</b>	<b>1.278</b>	<b>1.002</b>	<b>1.325</b>
			-34,3%	19,5%	1,2%	-21,0%	11,1%	-12,6%	-21,6%	32,2%
Generale	Internazionale	1.975	1.711	1.739	1.664	1.208				
			-13,4%	1,6%	-4,3%	-27,4%				
	Nazionale	3.349	3.399	3.796	3.624	4.016				
			1,5%	11,7%	-4,5%	10,8%				
	<b>TOT</b>	<b>5.324</b>	<b>5.110</b>	<b>5.535</b>	<b>5.288</b>	<b>5.224</b>	<b>3.592</b>	<b>4.457</b>	<b>4.406</b>	<b>4.524</b>
			-4,0%	8,3%	-4,5%	-1,2%	-31,2%	24,1%	-1,1%	2,7%
TOT	Internazionale	2.668	2.343	2.391	2.432	1.812	774	709	646	944
			-12,2%	2,0%	1,7%	-25,5%	-57,3%	-8,4%	-8,9%	46,1%
	Nazionale	8.726	4.146	8.656	4.523	14.949	10.881	12.383	17.334	897
			-52,5%	108,8%	-47,7%	230,5%	-27,2%	13,8%	40,0%	-94,8%
		<b>11.394</b>	<b>6.489</b>	<b>11.047</b>	<b>6.955</b>	<b>16.761</b>	<b>15.247</b>	<b>17.549</b>	<b>22.386</b>	<b>6.365</b>
			-43,0%	70,2%	-37,0%	141,0%	-9,0%	15,1%	27,6%	-71,6%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	-	-	0	0	0	0	-	1	-
	Nazionale	260	-	209	0	544	827	753	801	-
			-100,0%		-100,0%		52,0%	-8,9%	6,4%	-100,0%
	<b>TOT</b>	<b>260</b>	<b>0</b>	<b>209</b>	<b>0</b>	<b>544</b>	<b>827</b>	<b>753</b>	<b>802</b>	<b>0</b>
			-100,0%		-100,0%		52,0%	-8,9%	6,5%	-100,0%
Charter	Internazionale	-	-	0	0	0	0	-	-	3
	Nazionale	-	0	0	0	2	0	-	-	51
							-100,0%			
	<b>TOT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>54</b>
						-100,0%				
Aerotaxi	Internazionale	226	224	238	276	241	279	245	206	268
			-0,9%	6,3%	16,0%	-12,7%	15,8%	-12,2%	-15,9%	30,1%
	Nazionale	293	257	304	314	245	246	188	146	192
			-12,3%	18,3%	3,3%	-22,0%	0,4%	-23,6%	-22,3%	31,5%
	<b>TOT</b>	<b>519</b>	<b>481</b>	<b>542</b>	<b>590</b>	<b>486</b>	<b>525</b>	<b>433</b>	<b>352</b>	<b>460</b>
			-7,3%	12,7%	8,9%	-17,6%	8,0%	-17,5%	-18,7%	30,7%
Generale	Internazionale	902	957	862	1.004	807				
			6,1%	-9,9%	16,5%	-19,6%				
	Nazionale	5.227	5.082	5.385	5.871	4.790				
			-2,8%	6,0%	9,0%	-18,4%				
	<b>TOT</b>	<b>6.129</b>	<b>6.039</b>	<b>6.247</b>	<b>6.875</b>	<b>5.597</b>	<b>4.866</b>	<b>5.334</b>	<b>5.089</b>	<b>4.697</b>
			-1,5%	3,4%	10,1%	-18,6%	-13,1%	9,6%	-4,6%	-7,7%
TOT	Internazionale	1.128	1.181	1.100	1.280	1.048	279	245	207	271
			4,7%	-6,9%	16,4%	-18,1%	-73,4%	-12,2%	-15,5%	30,9%
	Nazionale	5.780	5.339	5.898	6.185	5.581	1.073	941	947	243
			-7,6%	10,5%	4,9%	-9,8%	-80,8%	-12,3%	0,6%	-74,3%
		<b>6.908</b>	<b>6.520</b>	<b>6.998</b>	<b>7.465</b>	<b>6.629</b>	<b>6.218</b>	<b>6.520</b>	<b>6.243</b>	<b>5.211</b>
			-5,6%	7,3%	6,7%	-11,2%	-6,2%	4,9%	-4,2%	-16,5%

Tab.NO.9.7.10 Allegato

