

2 - L'AREA NORD EST (NE)



TERRITORIO E POPOLAZIONE

La macroarea del Nord-Est comprende la regione Veneto, il Friuli Venezia Giulia, il Trentino Alto Adige e la Provincia di Mantova. Essa rappresenta circa il 14% dell'intero territorio nazionale ed è per oltre la metà composta da superficie di montagna; ciò contribuisce a determinare una densità abitativa della macroarea inferiore a quella media nazionale (177 abitanti per km² rispetto a 198 di media nazionale).

La popolazione del Nord-Est è pari al 13% di quella del Paese, popolazione che mostra un indice di vecchiaia prossimo a quello medio nazionale (circa 143); il peso è il medesimo (circa 13%) anche per ciò che concerne le famiglie risiedenti nell'area.

Il territorio mostra una consistente apertura nei confronti della popolazione straniera: oltre 7.000 stranieri residenti per 100.000 abitanti, dato significativamente più elevato di quello medio nazionale (poco meno di 5.000). Tale aspetto influisce sensibilmente sulle previsioni di crescita della popolazione residente al 2050, tutte positive (in relazione ai tre scenari, alto centrale e basso) e

percentualmente molto più elevate di quelle medie nazionali.

IL TESSUTO IMPRENDITORIALE

Nell'area è localizzato il 14% delle imprese del Paese; a differenza della densità abitativa, quella imprenditoriale del Nord-Est risulta più elevata di quella media italiana (9,4 imprese ogni 100 abitanti contro 8,7). Tra i settori economici più rappresentati in termini di numerosità di imprese vi sono il commercio (22%), con un'incidenza sul totale delle imprese inferiore a quella nazionale (pari al 27,4%) e l'agricoltura (20,6%), al contrario più rilevante rispetto alla quota italiana (17,6%).

Anche il comparto artigiano della macroarea risulta relativamente più pesante in relazione al totale delle imprese rispetto al dato nazionale (31,3% rispetto a 28,6%). Le imprese del Nord-Est appaiono più vecchie rispetto al valore medio del Paese: l'8,4% del totale delle imprese attive è nato prima del 1980 (in Italia è il 7,7%). I tassi di natalità, mortalità ed evoluzione della macroarea sono più bassi rispetto ai corrispondenti dati medi nazionali.

Da una prospettiva dimensionale, le unità locali presenti nel Nord-Est sono più grandi rispetto alla media del Paese, soprattutto per ciò che riguarda le unità locali industriali, con una quota della classe 10-249 addetti più rilevante rispetto al dato nazionale. Gli addetti alle unità locali industriali si concentrano nella classe 2-9 addetti (26,7%), ma anche la classe 50-249 addetti risulta ben rappresentata, più che a livello nazionale (21,4% contro 18,6%). Nei servizi poco meno della metà degli addetti alle unità locali si concentra nella classe 2-9 addetti (40,5% contro 37,2% nazionale).

IL TURISMO

Il Nord-Est ospita più della metà degli esercizi turistici del Paese (55,5%), corrispondente ad oltre un quarto dei posti letto; si tratta prevalentemente di esercizi turistici complementari, che ospitano circa il 40% delle presenze complessive registrate in loco.

Gli arrivi turistici nell'area pesano per il 25% circa sugli arrivi complessivi nel Paese e circa il 56% dei turisti che arrivano nell'area è straniero.

Le presenze incidono invece per il 30% su quelle totali italiane e sono prevalentemente (circa 59%) destinate ad esercizi alberghieri.

Le presenze di stranieri nell'area superano quelle dei turisti italiani; inoltre, la quota di presenze di turisti stranieri nell'area sul totale delle presenze di stranieri nel Paese è rilevante, attestandosi intorno al 40%. Ancor più rilevante (50% circa) è la quota delle presenze di stranieri in esercizi complementari.

IL MERCATO DEL LAVORO

Gli occupati totali del Nord-Est pesano per circa il 14% sull'occupazione complessiva del Paese; il comparto industriale è qui sovra rappresentato rispetto alla media nazionale (36% contro il 30% nazionale), così come quello degli occupati dipendenti.

L'incidenza delle persone in cerca di occupazione è relativamente bassa (7%) ed il tasso di disoccupazione del Nord-Est è circa la metà del dato nazionale. Il tasso di attività ed il tasso di occupazione sono invece più elevati delle medie nazionali (54 contro 49, 52 contro 46).

I RISULTATI ECONOMICI

Il valore aggiunto della macroarea è pari al 15% di quello nazionale; la maggior quota è prodotta dai servizi (66%), anche se con un peso relativo del comparto minore rispetto a quello italiano. L'industria, al contrario, ha un peso maggiore (32% contro 27%). Il valore aggiunto artigiano incide maggiormente sul dato nazionale, avvicinandosi ad un quinto del valore aggiunto artigiano prodotto nel Paese.

Il risultato è un PIL procapite del Nord-Est più elevato del corrispondente dato nazionale di circa il 16%.

L'APERTURA DEI MERCATI

Il Nord-Est è un mercato aperto: lo dimostrano il tasso di apertura e la propensione all'esportazione, entrambi superiori ai dati medi nazionali corrispondenti (rispettivamente 61 contro 50 e 35 contro 25). Le esportazioni dell'area, in particolare, pesano per circa un quinto dell'export complessivo nazionale. Europa, Asia e in parte America per ciò che riguarda l'export sono i mercati con cui l'area ha i maggiori scambi. Tra i settori più rappresentati in termini di import ed export emergono il metalmeccanico ed il sistema moda. Il saldo commerciale è positivo, a differenza di quello nazionale; la maggior quota di surplus proviene dagli scambi con l'Europa e dal comparto metalmeccanico.

IL TENORE DI VITA

Il reddito disponibile, i consumi finali interni e i depositi bancari delle famiglie del Nord-Est pesano singolarmente per una quota pari al 14% circa del dato complessivo nazionale. Il reddito disponibile procapite del Nord-Est è più elevato di quello medio nazionale (17.600 euro contro 16.400 euro) e i consumi sono maggiormente orientati al settore extra alimentare. Anche i consumi pro capite sono più elevati nel Nord-Est rispetto al dato medio nazionale: circa 17.000 euro contro i 15.000 del Paese.

TERRITORIO E POPOLAZIONE

Aree	Superficie			
	Totale	di cui montagna	di cui collina	di cui pianura
Nord-Est	42.194	22.315	4.350	15.529
composizione %	100,0	52,9	10,3	36,8
Italia	301.328	106.116	128.182	67.030
composizione %	100,0	35,2	42,6	22,2
<i>Incidenza % Nord-Est su Italia</i>	14,0	21,0	3,4	23,2

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.2.1.1 Superficie totale (kmq, 2001)

Aree	Popolazione totale	di cui maschi	di cui femmine
Nord-Est	7.465.333	3.651.770	3.813.563
composizione %	100,0	48,9	51,1
Italia	59.619.290	28.949.747	30.669.543
composizione %	100,0	48,6	51,4
<i>Incidenza % Nord-Est su Italia</i>	12,5	12,6	12,4

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.2.1.2 Popolazione totale anagrafica (n, 2007)

Aree	Indice di vecchiaia
Nord-Est	143,4
Italia	142,8

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.2.1.3 Indice di vecchiaia (2007)

Aree	Famiglie
Nord-Est	3.071.317
Italia	24.282.485
<i>Incidenza % Nord-Est su Italia</i>	12,6

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.2.1.4 Famiglie (n, 2007)

Aree	Densità abitativa
Nord-Est	176,9
Italia	197,9

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.2.1.5 Densità abitativa (abitanti per kmq, 2007)

Aree	Stranieri residenti
Nord-Est	519.518
Italia	2.938.922
<i>Incidenza % Nord-Est su Italia</i>	17,7

Aree	Totale stranieri residenti per 100.000 abitanti
Nord-Est	7.041
Italia	4.970

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.2.1.6 Stranieri residenti (n, 2006)

Aree	Ipotesi	Popolazione residente al 31/12/2050	Variatione % rispetto al 2007
Nord-Est	Alta	9.720.650	+30,2
	Centrale	8.782.619	+17,6
	Bassa	7.818.337	+4,7
Italia	Alta	67.316.255	+12,9
	Centrale	61.611.504	+3,3
	Bassa	55.631.363	-6,7

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.2.1.7 Previsioni della popolazione residente al 31/12/2050 (n, 2007)

IL TESSUTO IMPRENDITORIALE

	Nord-Est	Italia
Imprese artigiane	220.049	1.482.452
Imprese artigiane attive/Totale imprese attive (%)	31,3	28,6

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Infocamere

Tab.2.1.8 Imprese artigiane attive (n, 2007)

	Nord-Est	Italia
Ditte individuali	442.680	3.407.807
Peso % ditte individuali su totale imprese attive	63,0	65,9

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Infocamere

Tab.2.1.9 Ditte individuali attive (n, 2007)

	Nord-Est	Italia
Tasso di natalità	7,5	7,8
Tasso di mortalità	7,2	7,4
Tasso di evoluzione	0,3	0,4

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.2.1.10 Tasso di natalità, di mortalità, di evoluzione (2007)

IL TURISMO

	Nord-Est	Incidenza % Nord-Est su Italia	Italia
Esercizi turistici complessivi	74.702	55,5	134.707
di cui esercizi alberghieri	9.845	29,2	33.768
di cui esercizi complementari	64.857	64,3	100.939
Posti letto in es. turistici complessivi	1.239.635	27,6	4.498.910
di cui posti letto in esercizi alberghieri	478.083	22,9	2.087.010
di cui posti letto in esercizi complementari	761.552	31,6	2.411.900

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.2.1.11 Esercizi turistici (n, 2006)

Arrivi	Nord-Est	Incidenza % Nord-Est su Italia	Italia
Totale	23.431.294	25,2	93.044.399
di cui italiani	10.310.646	19,9	51.850.572
di cui stranieri	13.120.648	31,9	41.193.827

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.2.1.12 Presenze (giornate, 2006)

Presenze totali	Nord-Est	Incidenza % Nord-Est su Italia	Italia
In esercizi turistici complessivi	109.237.488	29,8	366.764.779
di cui in esercizi alberghieri	64.473.587	26,0	248.255.329
di cui in esercizi complementari	44.763.901	37,8	118.509.450
di cui presenze italiani			
In esercizi turistici complessivi	49.679.831	23,7	209.903.437
di cui in esercizi alberghieri	29.224.773	20,8	140.396.593
di cui in esercizi complementari	20.455.058	29,4	69.506.844
di cui presenze stranieri			
In esercizi turistici complessivi	59.557.657	38,0	156.861.342
di cui in esercizi alberghieri	35.248.814	32,7	107.858.736
di cui in esercizi complementari	24.308.843	49,6	49.002.606

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.2.1.13 Presenze (giornate, 2006)

IL MERCATO DEL LAVORO

	Nord-Est		Italia	
Occupati totali	3.271.650		23.220.440	
<i>Incidenza % Nord-Est su Italia</i>	14,1			
	Nord-Est	Composizione %	Italia	Composizione %
di cui Agricoltura	122.540	3,7	922.140	4,0
di cui Industria	1.188.850	36,3	7.003.450	30,2
di cui Altre attività	1.960.260	59,9	15.294.850	65,8
	Nord-Est		Italia	
di cui Occupati dipendenti (%)	75,4		73,9	
di cui Occupati indipendenti (%)	24,6		26,1	

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.2.1.14 Occupati (2007)

	Nord-Est	Incidenza % Nord-Est su Italia	Italia
Persone in cerca di occupazione	110.690	7,3	1.506.110
Forze di lavoro	3.382.320	13,7	24.727.870
Non forze di lavoro	2.914.120	11,3	25.824.910

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.2.1.15 Persone in cerca di occupazione, forze di lavoro/non forze di lavoro (n, 2007)

	Nord-Est	Italia
Tasso di attività	53,7	48,9
Tasso di occupazione	52,0	45,9
Tasso di disoccupazione	3,3	6,1

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.2.1.16 Tasso di attività, di occupazione, di disoccupazione (n, 2007)

I RISULTATI ECONOMICI

	Nord-Est	Composizione %	Italia	Composizione %
Valore aggiunto totale	194.431	100,0	1.315.120	100,0
- agricoltura	4.259	2,2	27.193	2,1
- industria manifatturiera	49.741	25,6	269.220	20,5
- costruzioni	12.635	6,5	79.775	6,1
- totale industria	62.374	32,1	348.995	26,5
- servizi	127.798	65,7	938.932	71,4
Incidenza % sul valore aggiunto italiano	14,8			

	Nord-Est	Italia
Valore aggiunto artigiano	27.701	153.761
Incidenza % sul valore aggiunto artigiano italiano	18,0	

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istituto Tagliacarne

Tab.2.1.17 Valore aggiunto (milioni di euro, 2006)

	Nord-Est	Incidenza % Nord-Est su Italia	Italia
PIL procapite	29.965,4	115,6	25.921,4

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istituto Tagliacarne

Tab.2.1.18 Prodotto interno lordo procapite (euro, 2007)

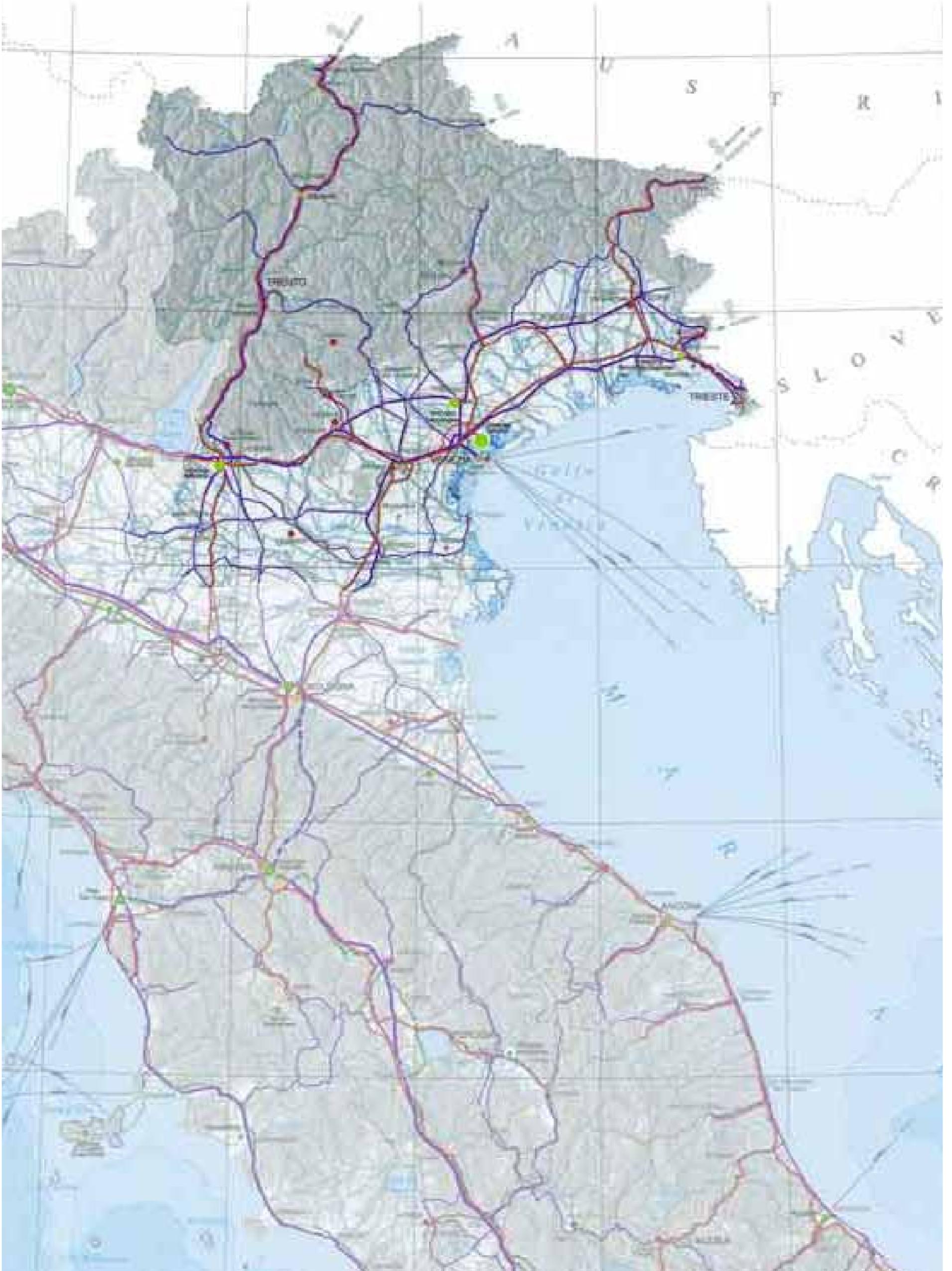
TENORE DI VITA

	Nord-Est	Italia
Reddito disponibile	129.132.430	962.728.004
Reddito disponibile procapite	17,6	16,4

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istituto Tagliacarne

Tab.2.1.19 Reddito disponibile (migliaia di euro, 2005)

2.2 Inquadramento infrastrutturale e programmatico



In sintesi: l'assetto infrastrutturale futuro

Il territorio del Nord Est, già profondamente infrastrutturato, mostra ancora rispetto alle aree limitrofe dell'Emilia-Romagna e del Nord Ovest tratti di evidente discontinuità che necessitano di interventi per la messa a sistema dell'intera rete finalizzata per un maggiore efficientamento complessivo del sistema viario.

Alcune aree (Veneto) sono altamente infrastrutturate e necessitano di interventi di adeguamento e upgrade; altre (province nord del Friuli, provincia di Mantova) necessitano di interventi di realizzazione di assi autostradali o di conversione di assi stradali in assi autostradali.

Se la programmazione seguirà fisiologicamente il corso già avviato (dati i tempi di approvazione e/o di costruzione delle opere prioritarie e in considerazione delle IGQ e del nuovo DPEF) nel medio periodo (entro il 2025) l'intera area beneficerà di un assetto infrastrutturale di rango internazionale (si pensi agli assi Corridoio 5 e Corridoio 1) e di una rete autostradale capillare anche in aree che risultano oggi più decentrate.

Tra le priorità si segnalano: il completamento del Corridoio 5 (viario e ferroviario); la realizzazione della Nuova Romea; il collegamento ferroviario del Brennero (Corridoio 1); il completamento del Corridoio Tirreno-Brennero.

Gli orizzonti temporali di completamento

Nel breve periodo (entro il 2016) è prevista l'entrata in funzione di due progetti attualmente cantierati, entrambi interamente finanziati, che insistono sul bacino di domanda degli aeroporti di Verona e Venezia; tra questi: il completamento dell'asse autostradale Tirreno-Brennero (2016) e l'asse autostradale Valdastico Sud (2011).

Tra i progetti finanziati al 100% del fabbisogno e, pertanto, prossimi alla cantierizzazione vi è il raccordo autostradale Villesse-Gorizia sull'asse dell'A4. Molti sono gli interventi il cui avvio è previsto entro il 2013, ma con orizzonti temporali di fine lavoro non definiti: la maggior parte di questi è in fase di progetto preliminare, mentre altri sono ancora alla fase iniziale della proposta/programmazione (v. tabella).

In dettaglio: l'inquadramento territoriale e programmatico

Assi stradali e autostradali

Il territorio del Nord Est, in senso longitudinale, vede come asse principale l'autostrada A4, sezione italiana stradale principale del Corridoio 5.

Si concorda con la copiosa letteratura sul tema (di cui non ultime le analisi della Fondazione Nord Est) quando si dice che nel corso degli ultimi decenni nell'area si sono accumulati ritardi nello sviluppo delle infrastrutture, aggravato dal costante aumento degli scambi commerciali tra l'Italia e i Paesi dell'Europa centro orientale e balcanica.

I flussi commerciali crescenti e il conseguente aumento di traffico merci e passeggeri ha trovato sbocco obbligato nell'autostrada A4, su cui si immette anche il traffico dell'area pedemontana tra Veneto centrale e Friuli-Venezia Giulia, e dalla quale si dipartono assi viari (ugualmente inadeguati, si pensi alla direttrice Romea) verso l'Italia centrale e Adriatica.

La recente programmazione sia nazionale che regionale prevede pertanto la predisposizione di un sistema complementare di assi autostradali che funga da sistema parallelo di attraversamento lungo la linea Est-Ovest, nella fascia a Nord e in quella a Sud della A4. Dal punto di vista dell'adeguamento infrastrutturale recente, va ricordato che il 2009 si è aperto con l'inaugurazione del Passante di Mestre che ha consentito all'area la ridefinizione del sistema dei trasporti stradali e un guadagno di competitività.

L'opera consente ai due tronconi dell'autostrada A4 (Milano-Venezia e Venezia-Trieste) e alla A28 Venezia-Belluno di unirsi attraverso un tratto autostradale, senza più gravare sulla tangenziale di Mestre. Come effetto più importante dell'apertura del Passante vi è il considerevole calo del traffico sia sulla tangenziale mestrina, che sulla viabilità complementare ad essa.

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

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

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

Tra le urgenze programmatiche segnalate dalle Regioni e contenute nel DPEF 2010-2013 grande attenzione è data all'avvio delle procedure per la realizzazione dell'asse autostradale Mestre - Civitavecchia (tratta veneta "**Autostrada Nuova Romea**"). Il progetto riguarda in massima parte anche la macroarea di cui fa parte la regione Emilia-Romagna. L'intervento, il cui progetto preliminare è stato avviato nel 2001, è lontano dal vedere definiti tempi, modalità e costi di realizzazione. L'asse autostradale in questione è di estrema rilevanza per diverse ragioni: innanzitutto il decongestionamento della S.S. 309 Romea, nella tratta da Venezia-Mestre a Ravenna. Inoltre la Nuova Romea è concepita come collegamento tra la direttrice Est-Ovest del Corridoio 5 (all'altezza del nodo di Mestre) e Civitavecchia, attraverso Ravenna e Cesena. Le incertezze su tempi e costi derivano ad oggi principalmente dalle difficoltà di progetto e al mancato consenso sul tracciato nell'area ferrarese, all'altezza delle Valli di Comacchio.

Con riferimento alle esigenze di raccordo tra il Nord Est, la parte inferiore della Pianura Padana e il versante adriatico centrale si segnala che potrebbero partire entro il 2009 i cantieri della Nogara-Mare, nuova autostrada il cui tracciato si snoda interamente in Veneto collegando le province di Verona e Rovigo. In prospettiva, l'autostrada sarà connessa alle altre due opere in progetto, nel proseguire verso Ovest con la Cremona-Mantova e a Est con la Nuova Romea.

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

Gli interventi previsti nelle due province di **Trento e Bolzano** sono tutti relativi al Corridoio 1 Berlino-Palermo e in particolare alla Galleria di Base del Brennero e al raddoppio della tratta tra Fortezza e Verona. Con riferimento alla direttrice del Brennero inoltre, si segnala come infrastruttura di estrema rilevanza il completamento, atteso da decenni, del corridoio Tirreno-Brennero, attraverso il collegamento Fontevivo-Nogare Rocca, che salda l'autostrada A15 della Cisa

con la A22 Modena-Brennero, attraverso le province di Parma e Mantova. Il collegamento consente la realizzazione di un corridoio viario fondamentale alternativo all'A1 nel tratto Parma-Modena. I vantaggi attesi sono quelli di una adeguata infrastrutturazione a scorrimento veloce nel territorio mantovano e un decongestionamento di uno dei tratti più trafficati dell'A1.

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

Assi ferroviari

Con riferimento agli assi ferroviari, si segnala che nel DPEF 2010-2013, recentemente pubblicato, è inserito, dopo anni di attesa da parte dei portatori di interesse del Veneto, il progetto AV/AC Milano-Venezia-Trieste. L'asse ferroviario AV/AC Torino-Trieste è una direttrice prioritaria dal momento che insiste sul tracciato del Corridoio paneuropeo 5 in Italia. Lo stato dell'arte delle diverse tratte presenta forti disomogeneità: la tratta Torino-Milano è operativa nel tratto Torino-Novara già dal 2006, mentre è in fase di test la tratta Novara-Milano che sarà aperta alla fine del 2009; la tratta AV Milano-Verona (di cui per la tratta Treviglio-Brescia è stato approvato il progetto definitivo e la tratta Brescia-Verona è in fase di progettazione). La tratta Verona-Padova, opera finanziata in attesa di progetto definitivo, andrà a completare la Padova-Venezia, già in funzione dal 2007. La ferrovia AV Venezia-Trieste ad oggi finanziata al 2% del fabbisogno complessivo è, sulla base delle modalità progettuali, suddivisa in due tronchi: la tratta Venezia-aeroporto Ronchi dei Legionari, in fase di valutazione di fattibilità, e la tratta aeroporto Ronchi dei Legionari-Trieste per la quale il progetto preliminare è in corso di istruttoria. Per la direttrice del Brennero, un progetto di potenziamento dell'asse Verona-Monaco con il quadruplicamento della linea Fortezza-Verona. Con riferimento alle infrastrutture locali di adduzione agli aeroporti di Venezia e Verona è prevista la realizzazione di un raccordo ferroviario rapido con i centri storici: nel caso di Venezia il collegamento è integrato col Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale in modo da consentire l'accesso al principale scalo aereo del Veneto da tutti i bacini di traffico serviti.

PROGETTI CANTIERATI

Tipologia	Regione principale	Infrastruttura	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori	Fine lavori prevista	Descrizione	Costo (milioni di euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
Asse autostradale	Lombardia (Mantova); Veneto; Emilia R.	Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Internazionale	cantierato	2006	2016	Completamento dell'asse autostradale Tirreno-Brennero tra Parma (A15) e Nogarole-Rocca (A22). Il progetto è finanziato interamente in project financing (promotore: Autstrada della Cisa SpA).	1.832,7	100,0%	Bolzano / Verona
Asse autostradale	Veneto	Autostrada Valdastico Sud (Vicenza - Rovigo)	Regionale	cantierato	2006	2011	La Valdastico Sud interessa quattro province (Vicenza, Padova, Rovigo e Verona). Il tracciato si sviluppa dall'interconnessione esistente tra la A4 Brescia-Padova e la stessa A31 Valdastico, all'altezza del comune di Torri di Quartesolo (VI), e si sviluppa verso la SS 434 Transpolesana fino a Badia Polesine.	800,0	100,0%	Verona / Venezia

PROGETTI APPALTI

Tipologia	Regione principale	Infrastruttura	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori	Fine lavori prevista	Descrizione	Costo (milioni di euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
Asse autostradale	Veneto; Friuli-V.G.	A4 Venezia-Trieste (adeguamento Quarto d'Altino-Villesse)	Nazionale	appalto	2006	2022	Il progetto complessivo consiste nella realizzazione della terza corsia nel tratto Quarto d'Altino (VE) e lo svincolo di Villesse (GO) e si articola in sette interventi	1.193,0	99,0%	Venezia / Trieste

PROGETTI FINANZIATI DA AVVIARE

Tipologia	Regioni interessate	Infrastruttura	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori previsto	Fine lavori prevista	Descrizione	Costo (milioni di euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
Asse autostradale	Friuli-Venezia Giulia	Raccordo autostradale Villesse-Gorizia	Regionale	finanziato / da avviare	da avviare	-	L'intervento consiste nell'ampliamento ed adeguamento a sezione autostradale	142,1	100,0%	Trieste
Asse ferroviario	Trentino A.A.	Asse ferroviario Monaco-Verona: Galleria del Brennero	Internazionale	finanziato / da avviare	2011	2022	La Galleria di base del Brennero, con una lunghezza di 55,6 Km tra Fortezza e Innsbruck, rappresenta il cuore della linea ferroviaria tra Monaco e Verona			Bolzano
Asse ferroviario	Veneto	AV/AC Verona-Padova	Nazionale	finanziato / da avviare	da avviare al 2013	-	La tratta è inserita nel progetto italiano alta velocità, per il quale è previsto il raddoppio in nuova sede. La tratta fa parte dell'asse ferroviario prioritario AC/AV Torino-Milano-Verona-Venezia-Trieste, inserito nel Corridoio 5.	5.130,0	3,2%	Verona

INTERVENTI IN FASE DI PROGETTAZIONE PRELIMINARE

Tipologia	Regioni interessate	Infrastruttura	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori previsto	Fine lavori prevista	Descrizione	Costo (milioni di euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
Asse ferroviario	Friuli-Venezia Giulia; Veneto	AV Venezia-Trieste	Nazionale	progetto preliminare in istruttoria	da avviare al 2013	-	Il tracciato complessivo ha un'estensione di 155 Km di cui 70 in Friuli ed è costituito da due lotti principali: la tratta Venezia-Ronchi dei Legionari e quella Ronchi dei Legionari - Trieste	1.929,0	2,2%	Venezia / Trieste
Asse autostradale	Veneto	Superstrada Pedemontana Veneta	Nazionale	progetto preliminare	da avviare al 2013	2015	La Superstrada collegherà l'Autostrada A4 nei pressi di Montebelluna (VI) alla A27 nelle vicinanze di Spresiano (TV), coprendo una lunghezza di 95 Km	2.177,3	100,0%	Treviso
Asse ferroviario	Veneto	Sistemazione nodo AVIAC Verona	Nazionale	progetto preliminare	da avviare al 2013	-	L'obiettivo principale dell'intervento in oggetto è interconnettere le due tratte AVIAC MI-VR e VR-PO tramite la sistemazione del nodo di Verona	670,0	2,4%	Bolzano / Verona
Asse ferroviario	Trentino A.A.; Veneto	AVIAC Fortezza-Verona	Internazionale	progetto preliminare	da avviare al 2013	-	Il progetto consiste nel quadruplicamento linea Verona-Fortezza di accesso sud alla Galleria di Base del Brennero - lotti 1 e 2	2.563,4	6,9%	Verona
Asse ferroviario	Veneto	Aeroporto Verona (collegamento ferroviario)	Locale	progetto preliminare	da avviare al 2013	-	Raccordo ferroviario rapido tra il centro di Verona e l'Aeroporto	90,4	0,0%	Verona
Asse ferroviario	Veneto	Aeroporto Venezia (collegamento ferroviario)	Locale	progetto preliminare	da avviare al 2013	-	Raccordo ferroviario rapido del centro storico di Venezia con Aeroporto e integrazione con Sfmr	223,9	0,4%	Venezia

INTERVENTI PROPOSTI/PROGRAMMATI

Tipologia	Regioni interessate	Infrastruttura	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori previsto	Fine lavori prevista	Descrizione	Costo (milioni di euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
Asse autostradale	Veneto	Nogara-mare	Regionale	proposta/programmazione	finanziato/da avviare	-	Tracciato con caratteristiche autostradali per il collegamento tra i territori delle province di Verona e Rovigo con una lunghezza di circa 85 Km	1.200,0	100,0%	Verona
Asse autostradale	Veneto; Friuli V.G.	Bretella di collegamento A27-A23	Nazionale	proposta/programmazione	Richiesta Regione 4 luglio 2007	-	Rapido collegamento tra la parte settentrionale della provincia di Belluno e la Carnia attraverso una bretella autostradale di circa 70 Km	800,0		Treviso
Asse autostradale	Veneto	Autostrada Valdastico Nord (Trento - Pieve di Rocchette)	Internazionale	proposta/programmazione	-	-	Opera prioritaria per il completamento dell'itinerario nord-sud e collegamento dell'area vicentina col Brennero			Bolzano / Verona / Venezia
Asse autostradale	Veneto; Emilia R.; Umbria	Nova Roma E45-E55: tratta stradale Orte - Mestre	Nazionale	proposta/programmazione	da avviare entro il 2013	-	In attesa del progetto preliminare (opera da avviare entro il 2013)	7.500,0	74,7%	Venezia
Marittimo	Veneto	Sublagunare di Venezia	Locale	proposta/programmazione	-	-	Sistema di collegamento tra l'aeroporto ed il centro storico da realizzare in project finance			Venezia

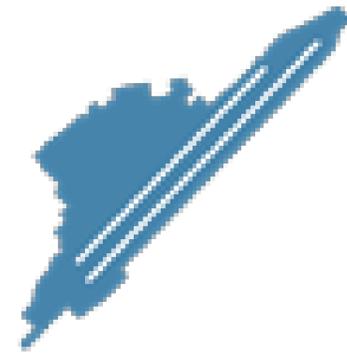
NE.1 ■■■ Aeroporto internazionale "Marco Polo" di Venezia-Tessera





Marco Polo

Venezia - Tessera



SEDIME (ha)

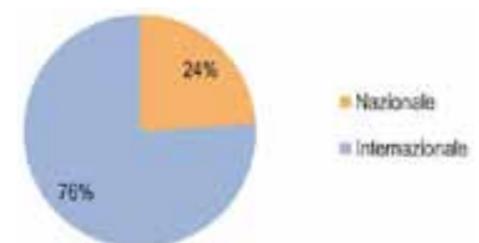
area civile
335

area militare
0

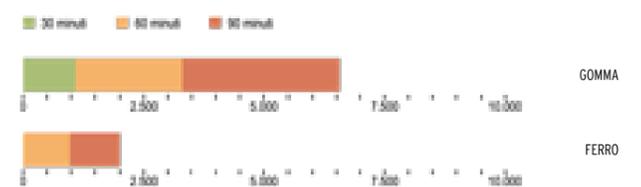
PISTE (num)
2

TRAFFICO PAX 2008 (num)
6.850.000

RIPARTIZIONE PAX 2008



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

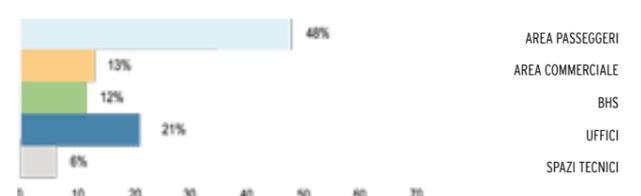


TERMINAL

superficie (mq)
53.000

dotazione per passeggero (mq)
22,1

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto Marco Polo è non solo lo scalo di riferimento senza pari concorrenti nell'area metropolitana di Venezia, Padova e Treviso, ma di tutto il Veneto e nella regione Nordest per la quale l'aeroporto rappresenta la principale porta di accesso territoriale dalle lunghe distanze. Nell'ultimo decennio, oltre ai collegamenti con le principali capitali europee, si sono consolidati collegamenti con il Nord America e, più recentemente, con Dubai che hanno conferito al Marco Polo un ruolo di rilevante importanza per l'internazionalizzazione e la crescita economica nell'area, lo sviluppo dei flussi turistici e, in generale, l'innalzamento della qualità della vita.

Con quasi 7 milioni di passeggeri nel 2008, per il 76% traffico internazionale e 24% traffico domestico, lo scalo si è qualificato come il quarto scalo italiano.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto Internazionale di Venezia "Marco Polo" si trova a nord est del capoluogo veneto, è ubicato interamente nel territorio del Comune di Venezia e affaccia, con il sistema di piste di volo parallele 04-22, sulla Laguna Veneta.

Lo scalo, realizzato 50 anni fa su un'ampia area di imbonimento lungo la gronda lagunare, dista 12 km da Venezia, 16 Km da Mestre, 29 km da Treviso e dal suo aeroporto, con il quale costituisce "sistema" e circa 40 km da Padova.

Il sedime aeroportuale occupa un'area di circa 335 ha, ubicata tra la Laguna Veneta ad sud est e la strada SS14 ad nord ovest, tra il centro abitato di Tessera a sud ovest e i Cantieri Aeronavali a nord est. Lungo il confine del sedime aeroportuale in direzione nord ovest non sono presenti significativi insediamenti edificati, mentre oltre la SS14 sono presenti insediamenti abitativi, produttivi e commerciali, costituiti da edifici di altezza mediamente non superiore ai due piani. In direzione nord est - sud est.

CONTESTO GENERALE

Alcune significative nuove opere infrastrutturali di recente realizzazione, altre in corso di realizzazione o in fase di progetto avanzato stanno determinando la futura armatura delle reti infrastrutturali del Nord Est con asse principale lungo il Corridoio V, fra queste il Passante di Mestre, la Pedemontana, la rete SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) la linea AV/AC, la Metropolitana Sublagunare. L'aspetto di maggiore importanza che caratterizza il nuovo quadro che si sta configurando è l'evoluzione da rete disomogenea e frammentata, a rete gerarchizzata e strutturata per risolvere la domanda dei flussi che attraversano il territorio o che nello stesso territorio si distribuiscono. Nella nuova rete, l'area in cui ricade l'aeroporto sarà oggetto di trasformazioni importanti dal punto di vista dei collegamenti infrastrutturali, già programmati o in corso di studio di fattibilità, e si prefigura pertanto come un nodo importante di interscambio tra differenti modalità di trasporto.

LIMITI E VINCOLI

L'area aeroportuale è parte di un ambiente che non presenta né rilievi né particolari ostacoli alla navigazione nelle direzioni di atterraggio e decollo. I principali limiti intorno all'area dello scalo sono costituiti dalla Laguna sulla quale si affaccia oltre un terzo dell'intero sedime aeroportuale e l'abitato di Tessera. Un ulteriore limite, almeno a breve/medio termine è costituito dal tracciato della SS 14 Triestina che corre lungo il lato nord est dell'aeroporto. Sebbene collocato in un territorio in generale densamente e diffusamente abitato, l'area prossima all'aeroporto verso l'entroterra presenta ancora ampi spazi agricoli che possono garantire, con adeguata pianificazione, spazi ottimali per lo sviluppo futuro delle infrastrutture e dei servizi. In tale direzione si è già mossa la pianificazione degli Enti Locali a tutti i livelli in accordo con la Società di gestione SAVE S.p.A. e con ENAC.

ACCESSIBILITÀ E SOSTA

Non sono presenti collegamenti all'aeroporto su ferro, l'accessibilità è pertanto garantita su gomma e via acqua per il collegamento con Venezia centro storico e isole. E' disponibile un sistema articolato di trasporti

pubblici locali e regionali su gomma con specifiche aree di attestamento.

In generale, l'aeroporto dispone di una buona accessibilità veicolare in gran parte assicurata dalla bretella che collega il tratto della SS 14 "Triestina" con l'autostrada A27 Venezia-Belluno, la tangenziale di Mestre con la A4 Torino-Trieste e il Passante di Mestre di recente realizzazione.

All'interno del sedime, l'asse principale di accesso consente di accedere, attraverso una viabilità ad anello, al terminal passeggeri o, prima di entrare nell'anello, attraverso un sistema di rotatorie, al sistema dei parcheggi per la sosta breve, media e lunga, con aree dedicate per i rental car. Una rete efficiente di viabilità secondaria assicura, con percorsi autonomi, l'accesso alle zone merci, Enti di Stato, servizi tecnologici, carburanti e manutenzioni. L'accesso alle aree partenze e arrivi avviene attraverso un sistema di viabilità che si sviluppa su due livelli: uno a terra per l'area arrivi ed uno a quota +6.53 per l'area partenze.

L'aeroporto conta su una dotazione di parcheggi estesa ed articolata, sia a raso che in struttura, per rispondere alle diverse categorie di utenza. Complessivamente i posti auto disponibili all'interno del sedime sono circa 6.000, mentre il fenomeno dell'offerta extra sedime, su aree private e con gestione diversa dalla Società di gestione aeroportuale, appare ancora limitato seppure in crescita negli ultimi anni.

STATO ATTUALE DELL'AEROPORTO E PROGETTI IN CORSO

L'aeroporto di Venezia ha realizzato una consistente revisione di strutture e infrastrutture, sia land side che air side, con ampliamenti, ristrutturazioni ed opere di nuova costruzione fra il 1996 e il 2002 pianificate nei primi anni '90. Il complesso aeroportuale oggi operativo si può pertanto considerare fra i più aggiornati del Paese e di standard europeo, con adeguata funzionalità, capacità e livelli di servizio, buona qualità di spazi e infrastrutture.

La Società di gestione sta affrontando, a partire dal 2006, una nuova fase di pianificazione e programmazione di interventi per il potenziamento delle infrastrutture e soprattutto per la trasformazione dello scalo in un moderno nodo intermodale. Il progetto di più rilevante importanza riguarda la realizzazione della stazione ferroviaria destinata ad accogliere sia i servizi regionali (SFMR) che l'Alta Velocità. Tale progetto è stato inserito e finanziato nel 2008 dalla Commissione Europea nell'ambito delle Reti TEN-T.

TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione passeggeri è costituita da un edificio a pianta rettangolare che si sviluppa in direzione Nord-Sud con superficie di 53.000 mq, per una lunghezza di circa 170 m, e di circa 122 m di larghezza. L'edificio, inaugurato nel 2002, e progettato per soddisfare 6,5Mpax, con standard architettonici attuali, è ruotato di 45° rispetto al piazzale e si articola su quattro livelli, due principali, destinati ad arrivi (Piano Terra) e partenze (Piano Primo) e un terzo che è costituito da aree commerciali e zone dedicate agli uffici. Al primo livello il terminal accoglie con spazi adeguati le aree di movimentazione dei bagagli e degli arrivi; all'interno della hall arrivi si trovano alcuni esercizi commerciali. Al secondo livello si trovano le partenze nazionali ed internazionali i pontili ed i gates di imbarco; all'interno dell'atrio partenze si collocano i banchi check-in, suddivisi in tre blocchi, due dei quali sono disposti ai lati del varco "controllo sicurezza" posizionato al centro sul lato lungo, mentre l'altro blocco è sistemato sul lato corto. Questo livello accoglie molte attività commerciali soprattutto nell'area air side oltre i varchi di sicurezza. Al terzo livello hanno sede gli uffici delle compagnie aeree, degli Enti di Stato, il business center e le sale vip. Nel complesso il terminal esistente può essere ritenuto, per caratteristiche architettoniche e funzionali il nucleo base ottimale anche rispetto a futuri sviluppi che potranno condividere servizi centralizzati, realizzando estensioni destinate al trattamento dei flussi di passeggeri.

I principali progetti in corso di definizione che fanno perno sul terminal passeggeri sono:

- l'estensione verso l'area land side della galleria di accesso alle partenze, nella quale si attesterà anche

il people mover per la connessione con la darsena e i parcheggi e, in futuro, con gli altri ampliamenti del terminal stesso;

- la connessione diretta con il futuro terminal ferroviario.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 47,9% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 13%.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 22,1 mq/pax.

TERMINAL MERCI

L'aerostazione merci è localizzata a nord-est del terminal passeggeri, sul lato opposto del piazzale, in una recente costruzione di 6.000mq (di cui 2.900mq per stoccaggio merci import/export e 500mq per merci speciali), realizzata in allineamento con il piazzale. Nel terminal vengono svolte le operazioni di ricevimento ed immagazzinamento delle merci provenienti sia via aerea che via terra, sia in arrivo che in partenza. L'edificio prospetta da un lato sul piazzale aeromobili e sul lato opposto si affaccia su un ampio piazzale per la sosta degli autoveicoli e per la movimentazione delle merci, godendo di collegamento alla viabilità di servizio e all'accesso diretto sulla SR14 Triestina. Sono disponibili spazi adeguati per futuri sviluppi qualora i volumi di traffico lo richiedessero.

INFRASTRUTTURE AIR SIDE

L'aeroporto può contare su un sistema di due piste parallele con lunghezze 3300 m per la principale e di 2780 m per la secondaria, a causa del ridotto interesse non è consentito l'utilizzo contemporaneo e la pista secondaria è normalmente utilizzata come taxiway. Il piazzale aeromobili ha una superficie di 380.600 mq e può ospitare ospita un numero massimo di stalli pari a 37 più ulteriori 9 nella parte Sud dedicati all'aviazione generale, gli stand di fronte al terminal sono serviti da loading bridge.

La pista principale è dotata di strumentazione che permette di effettuare atterraggi anche in condizioni di scarsissima visibilità.

CRITICITÀ E INDICAZIONI GIÀ FORMULATE PER SVILUPPI FUTURI

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

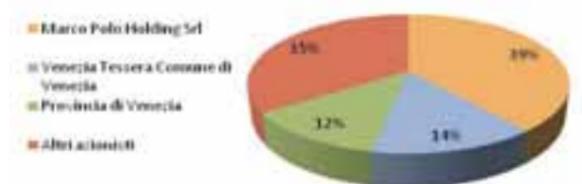
Le principali problematiche da risolvere per il miglioramento della viabilità aeroportuale sono le seguenti:

- mancanza di un accesso più diretto dalla viabilità a scorrimento veloce, che non risenta delle congestioni provocate dal traffico urbano;
- mancanza di una connessione veloce e protetta (people mover) fra i principali elementi di accesso all'aeroporto;
- mancanza di una netta separazione tra l'accesso al terminal passeggeri e l'accesso agli altri servizi aeroportuali, come ad esempio il percorso delle autobotti di carburante, che devono comunque raggiungere l'area antistante il terminal percorrendo tratti della viabilità destinata ai passeggeri.

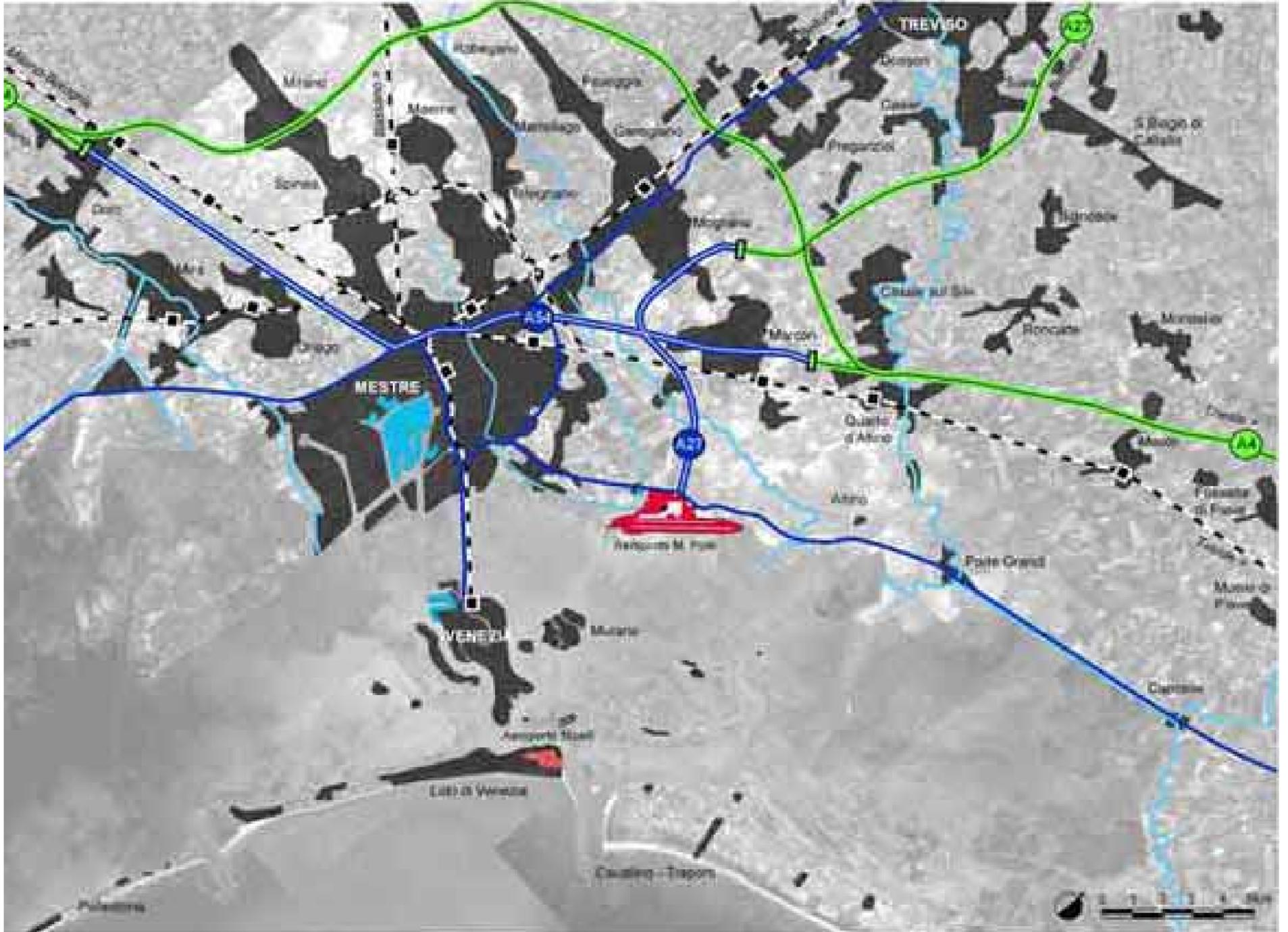
GESTIONE AEROPORTUALE

L'aeroporto di Venezia è gestito dalla SAVE Spa che opera in regime di concessione totale in virtù di legge speciale. (L. n. 938/; 86 D.l. n. 128/14 del 1987 del 19/07/2001 e Atto Agg. del 25/03/2005)

La società è così costituita:



NE.1.2.1 Inquadramento territoriale



LEGENDA

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



Inquadramento territoriale

L'aeroporto Internazionale di Venezia "Marco Polo" si trova a nord est del capoluogo veneto, è ubicato interamente nel territorio del Comune di Venezia e affaccia sulla Laguna Veneta.

Lo scalo, dista 12 km da Venezia e 29 km da Treviso e dal suo aeroporto.

Il sedime aeroportuale è ubicato tra la Laguna Veneta ad sud est e la strada SS14 ad nord ovest, tra il centro abitato di Tessera a sud ovest e i Cantieri Aeronavali a nord est. Lungo il confine del sedime aeroportuale in direzione nord ovest non sono presenti significativi insediamenti edificati, mentre oltre la SS14 sono presenti insediamenti abitativi, produttivi e commerciali, costituiti da edifici di altezza mediamente non superiore ai due piani, in direzione nord est - sud est.



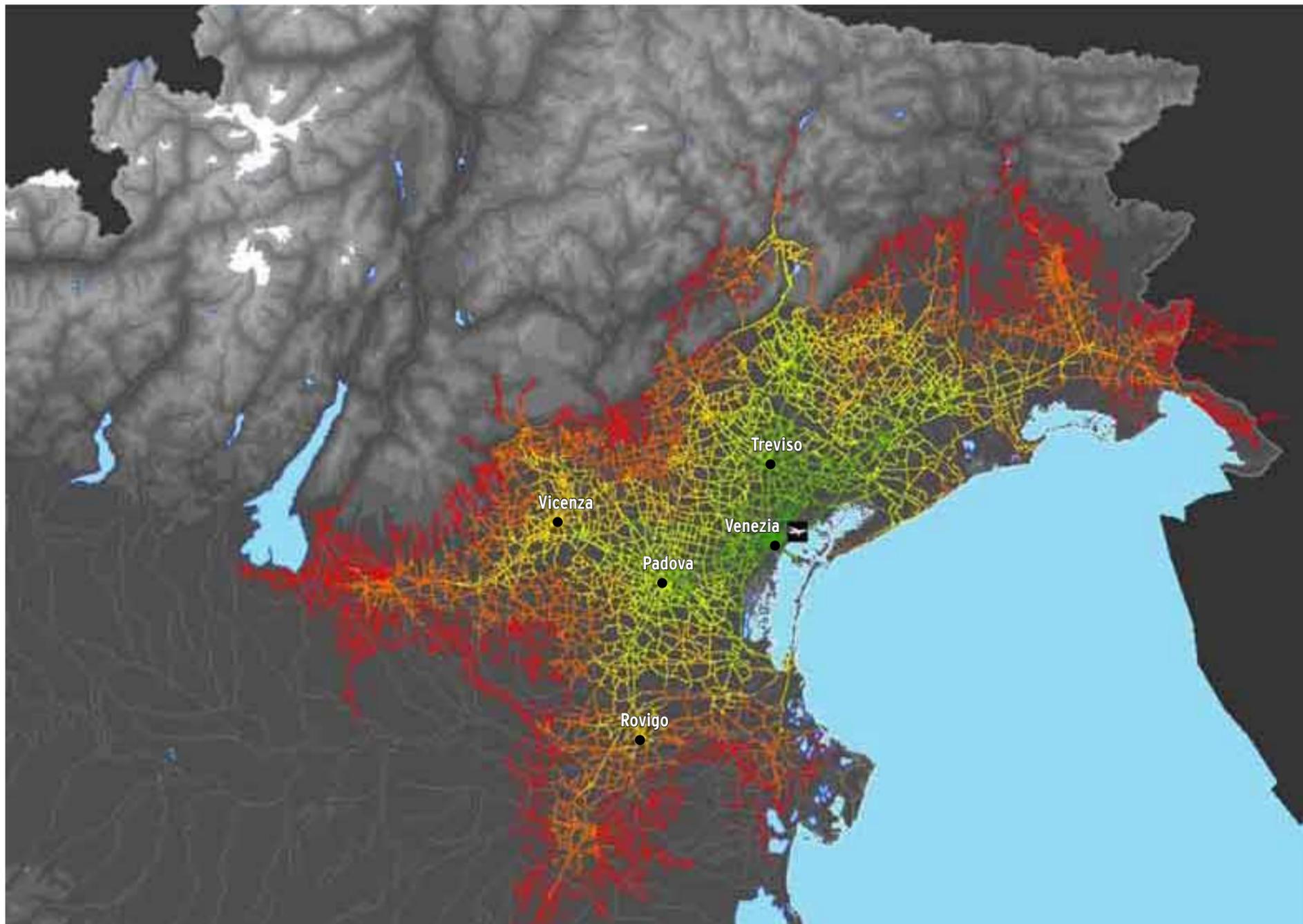
LEGENDA

- 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 intorno all'area dello scalo sono costituiti dalla Laguna sulla quale si affaccia oltre un terzo dell'intero sedime aeroportuale e l'abitato di Tessera. Un ulteriore limite è costituito dal tracciato della SS 14 Triestina che corre lungo il lato nord est dell'aeroporto. Sebbene collocato in un territorio in generale densamente e diffusamente abitato, l'area prossima all'aeroporto verso l'entroterra presenta ancora ampi spazi agricoli che possono garantire spazi ottimali per lo sviluppo futuro delle infrastrutture e dei servizi. L'area aeroportuale è parte di un ambiente che non presenta né rilievi né particolari ostacoli alla navigazione nelle direzioni di atterraggio e decollo.

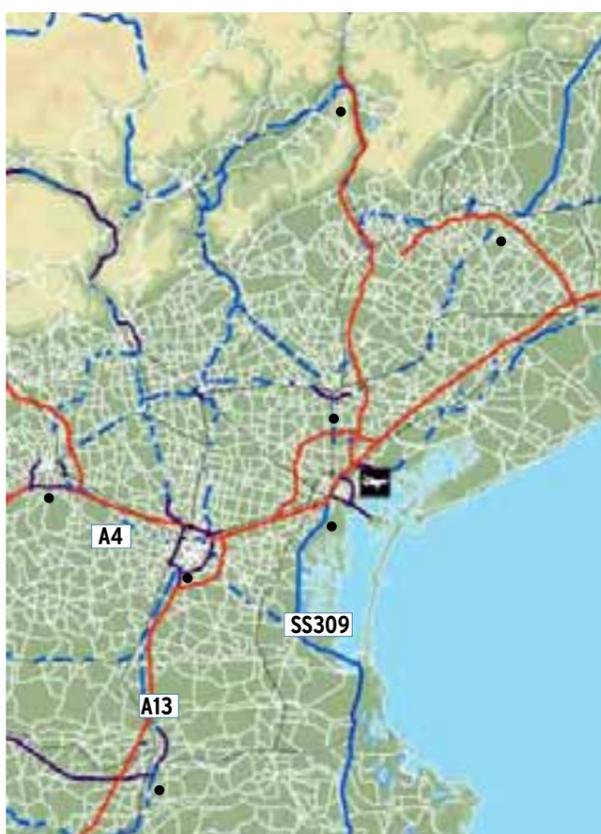
ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



LEGENDA ISOCRONE



LEGENDA RETI



Modalità gomma

L'Autostrada A4 (Autostrada Serenissima Torino-Trieste) e l'Autostrada A27 (Autostrada di Alemagna Mestre-Belluno) condizionano fortemente l'andamento delle isocrone originate dall'aeroporto di Venezia, permettendo il collegamento con Padova in un tempo prossimo all'ora e con Vicenza in meno di un'ora e mezza.

La vicinanza dell'aeroporto con le due autostrade indicate riduce fortemente i tempi necessari per accedere all'aeroporto, consentendo di raggiungere ed attraversare il centro urbano di Mestre in meno di 30'.

Le caratteristiche infrastrutturali sopra descritte fanno sì che oltre 6.500.000 residenti (dato popolazione ISTAT 2008) e 2.700.000 addetti (dato ISTAT 2001), su un territorio totale di circa 21.500 Km² possano raggiungere l'aeroporto in un tempo inferiore ai 90', suddivisi nel seguente modo:

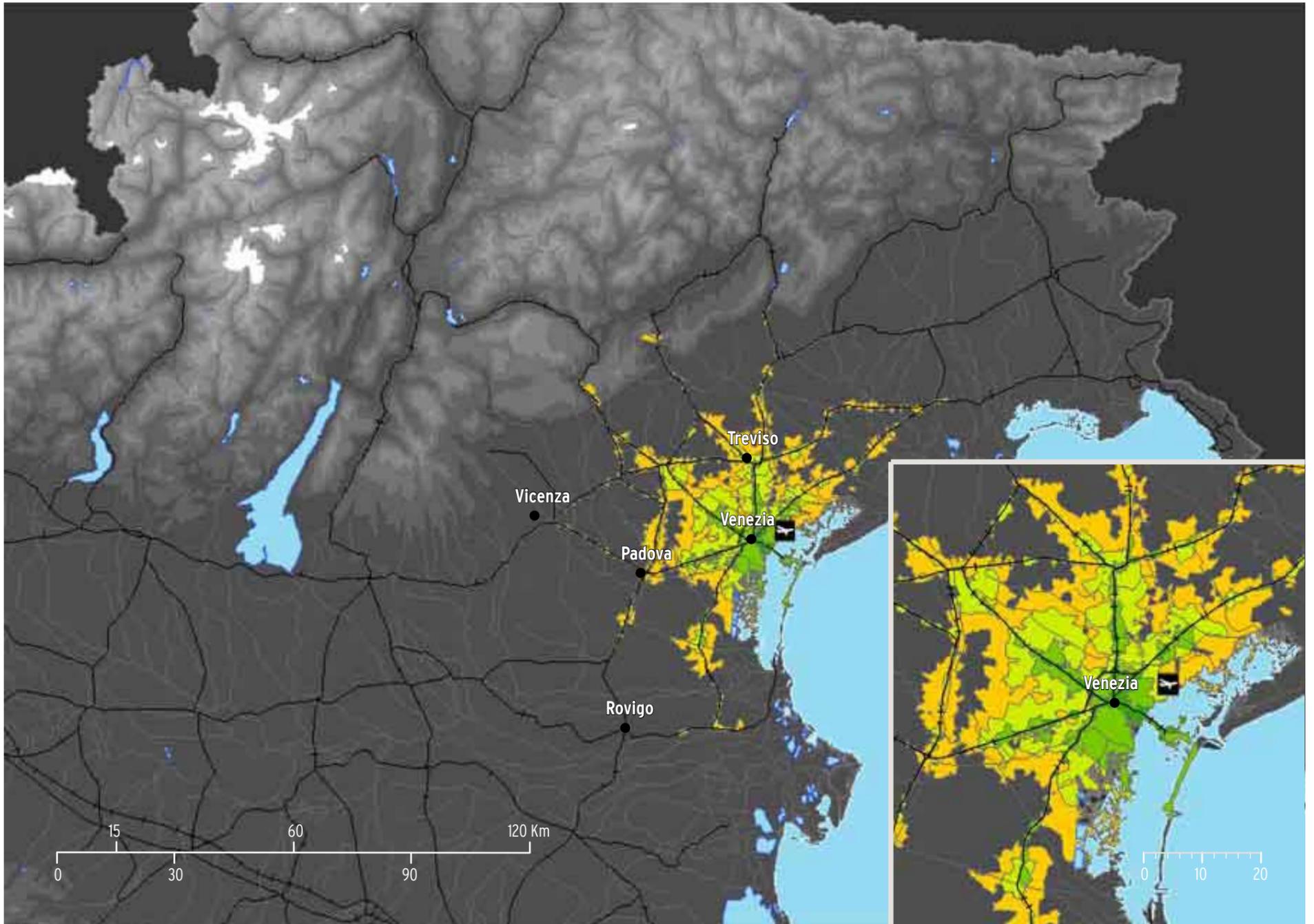
- c.a. 1.150.000 residenti (pari al 18%) e 500.000 addetti (pari al 19%) in meno di mezz'ora;

- c.a. 2.230.000 residenti (pari al 34%) e 880.000 addetti (pari al 33%) in un tempo compreso tra i 30' e i 60';

- c.a. 3.200.000 residenti (pari al 48%) e 1.300.000 addetti (pari al 48%) in un intervallo compreso tra i 60' e i 90'.

La prima fascia di isocrone (0-30') ricopre un territorio di circa 1.800 km² (pari al 8%), la seconda (30'-60') di circa 7.200 km² (pari al 34%), mentre la terza si estende per un totale di circa 12.500 km² (pari al 58%).

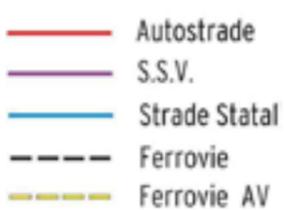
ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



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

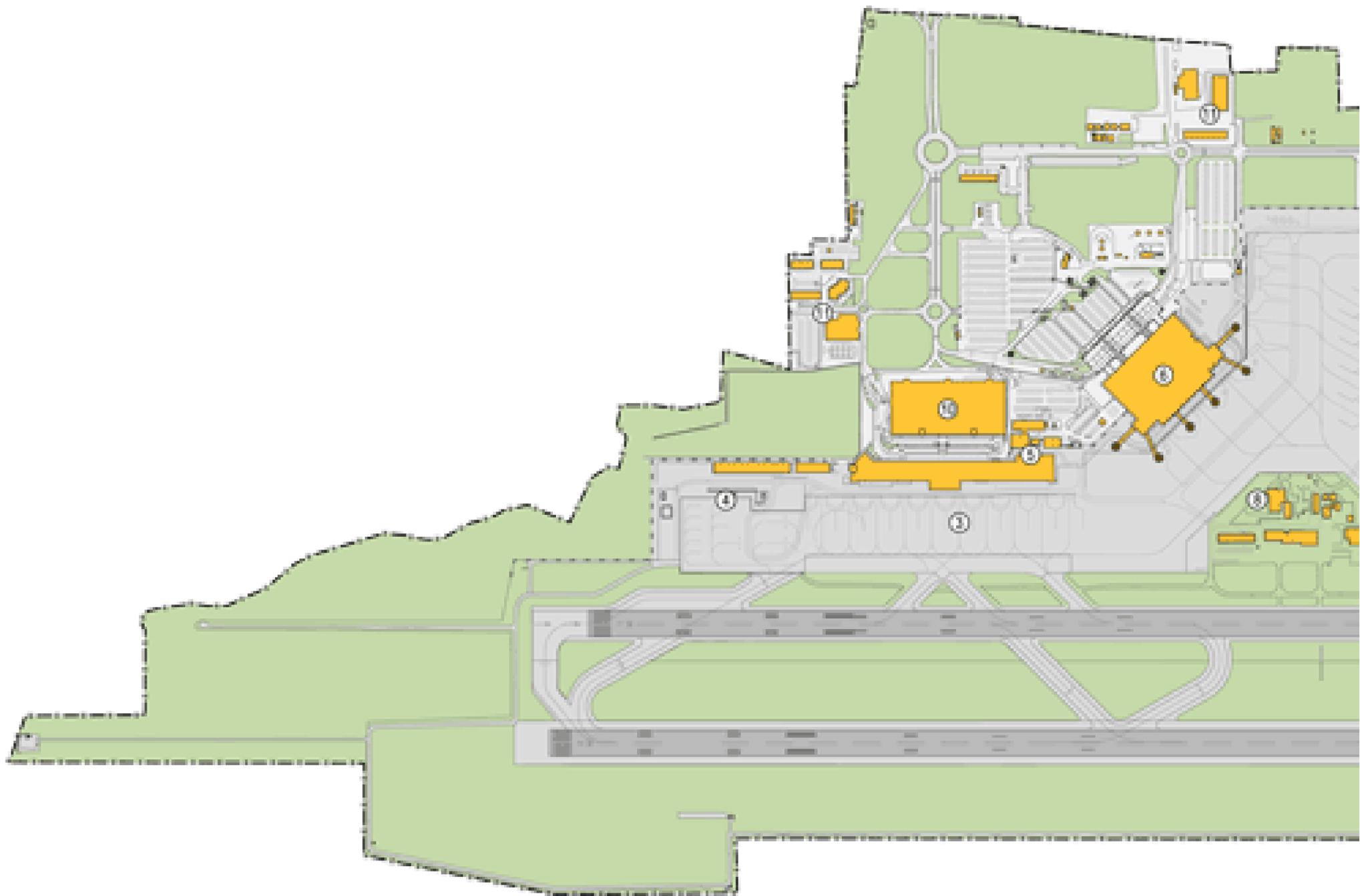
L'aeroporto Marco Polo di Venezia gode di un servizio di trasporto pubblico che assicura il collegamento con la stazione ferroviaria di Venezia/Mestre. Da tale stazione si può raggiungere il Comune di San Donà di Piave, posto a est, in circa 30', mentre lungo le altre direttrici è possibile arrivare nello stesso tempo a Treviso, verso nord, Padova a ovest e Piove di Sacco a sud ovest. In 60' il servizio ferroviario permette da Mestre il collegamento verso est con Portogruaro, a nord con Vittorio Veneto, con Vicenza in direzione ovest e Adria / Monselice lungo la direttrice sud.

Dei circa 2.050.000 abitanti che possono raggiungere la stazione di riferimento dell'aeroporto di Venezia attraverso la rete ferroviaria, circa 1.000.000 (il 48%) è compreso nella macrofascia 0-30', mentre il restante 52% (1.050.000) risiede nella macrofascia 30-60' (dati ISTAT 2001).

I quasi 900.000 addetti relativi alle 2 macro-fasce sono equamente distribuiti (dato ISTAT 2001), con il 51% nella prima ed il 49% nella seconda.

La prima macro-fascia ricopre una superficie di circa 1.400 kmq (pari al 34%) e la seconda di circa 2.700 kmq (pari al 66%).

NE.1.4 Stato attuale dell'aeroporto



AEROPORTO INTERNAZIONALE "MARCO POLO" DI VENEZIA-TESSERA (LIPZ)

AREA PIAZZALE (mq)
380.600

AREA TERMINAL (mq)
53.000

GATES
20

STAND TOTALI
37

LOADING BRIDGE
7

STAND AVIAZIONE GENERALE
9

PARCHEGGI
6.200

PISTA 1

STRUMENTAZIONE RWY 04R
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT III B

STRUMENTAZIONE RWY 22L
STRUMENTALE NON DI PRECISIONE

LUNGHEZZA 04R (m)
3.300

LUNGHEZZA 22L (m)
3.300

LARGHEZZA (m)
45

PISTA 2

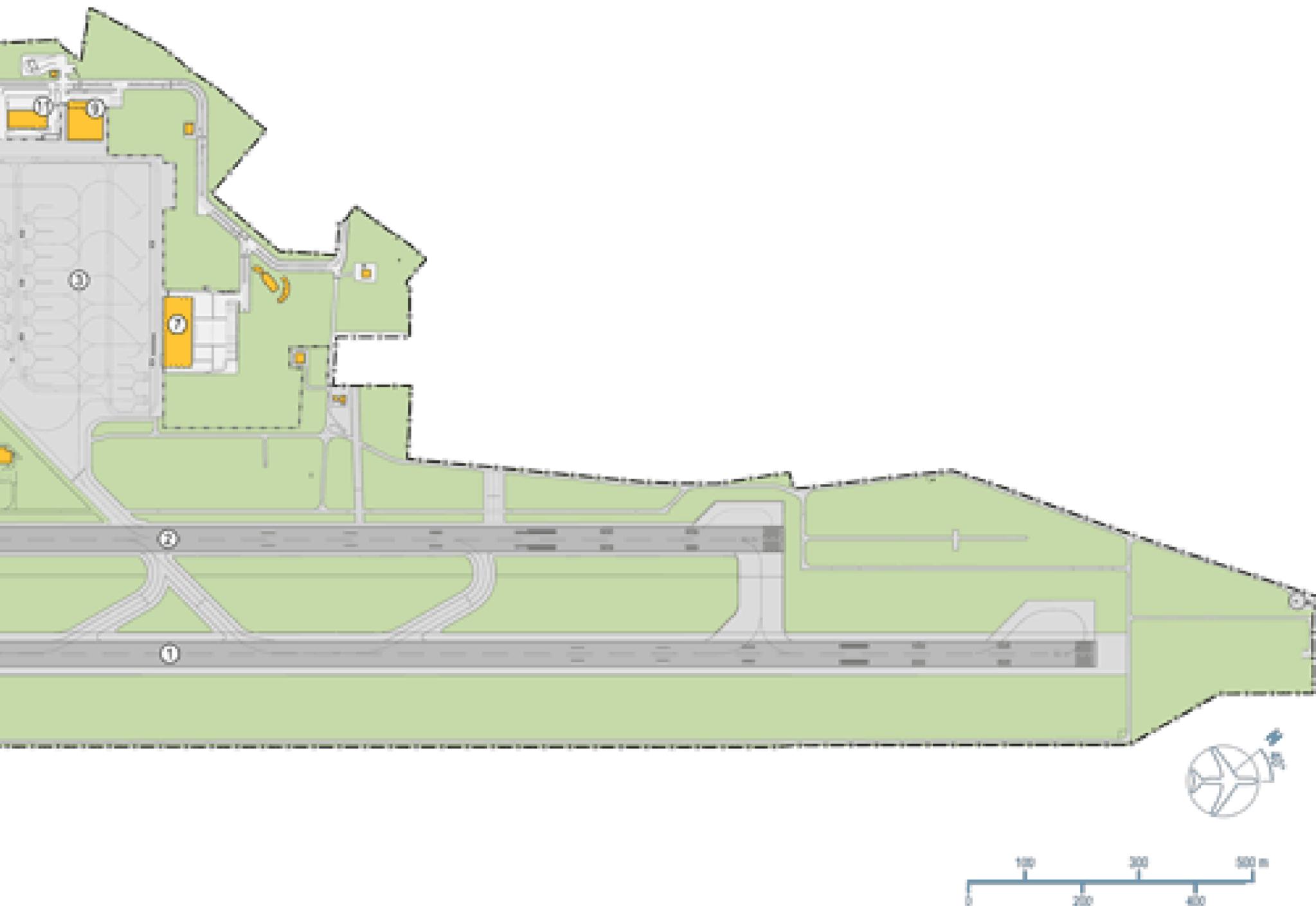
STRUMENTAZIONE RWY 04L
STRUMENTALE NON DI PRECISIONE

STRUMENTAZIONE RWY 22R
STRUMENTALE NON DI PRECISIONE

LUNGHEZZA 04L (m)
2.780

LUNGHEZZA 22R (m)
2.780

LARGHEZZA (m)
45



Stato attuale dell'aeroporto

LEGENDA

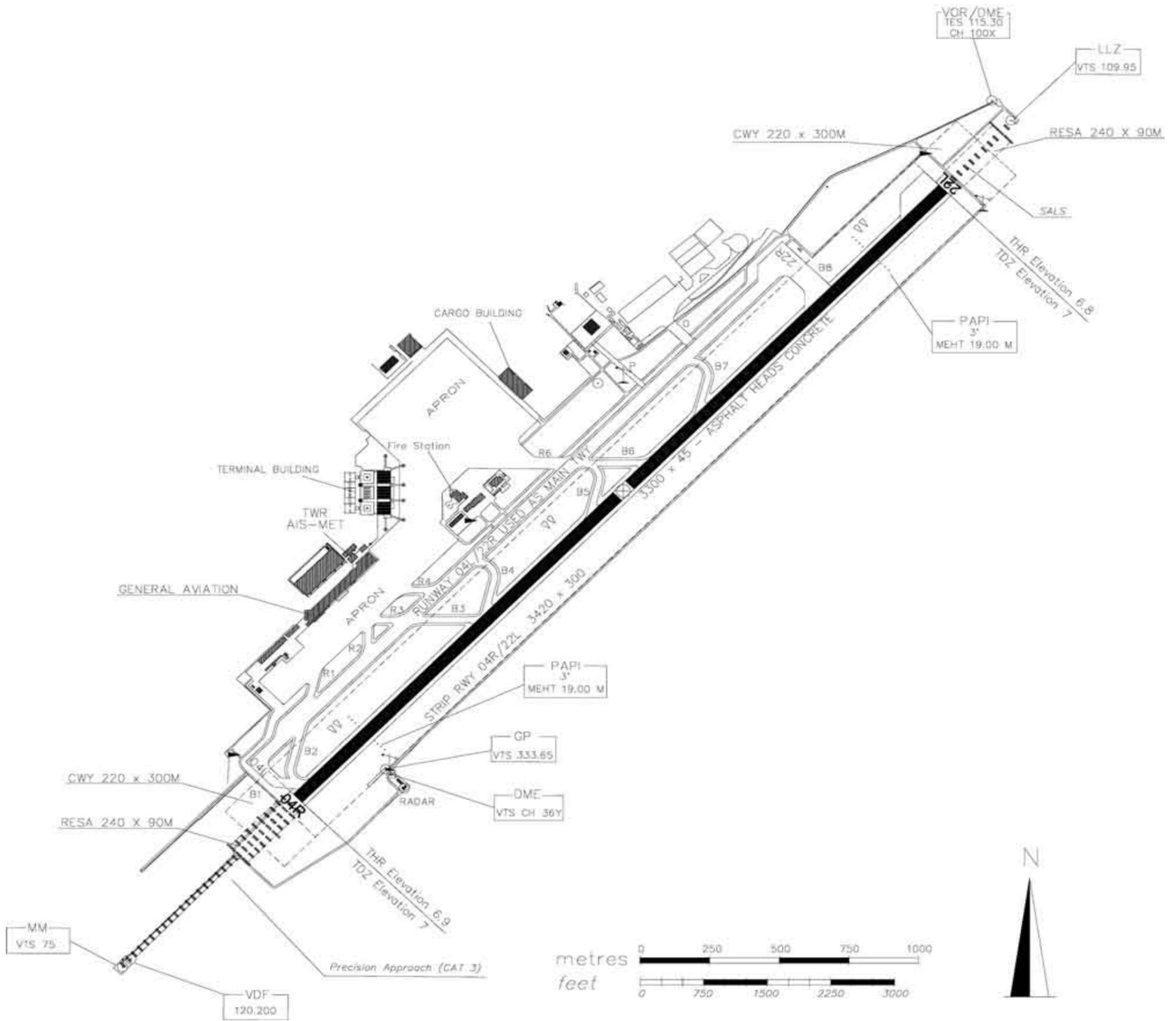
- ① Pista di volo principale
- ② Pista di volo secondario - Rullaggio
- ③ Piazzale stazionamento aeromobili
- ④ Piazzale aviazione generale
- ⑤ TWR
- ⑥ Aerostazione passeggeri
- ⑦ Aerostazione merci
- ⑧ VVF
- ⑨ Hangar aeromobili
- ⑩ Garage multipiano parco polo park
- ⑪ Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto

PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 04R	3300	3520	3300	3300
RWY 22L	3300	3520	3300	3300

PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 04L	2780	3140	2780	2686
RWY 22R	2780	2980	2780	2780

Tab.NE.1.4.1 Caratteristiche delle piste

NE.1.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

1.4.1	PISTE	THR	Coord. THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	RESA	STRIP	Largh.	THR Elev.	Pav.
			WGS84-DMS		m	m	m	m							
1.4.1.1	Pista 1	04R	45°29'38.87"N 012°20'15.80"E	040°	3300	3520	3300	3300	-	220 x 300	240 x 90	3420 x 300	45	2.10	LCN 120 ASPH
		22L	45°30'58.15"N 012°21'57.75"E	220°	3300	3520	3300	3300	-	221 x 300	241 x 90	3421 x 300	45	2.07	
1.4.1.2	Pista 2	04L	45°29'44.86"N 012°20'10.95"E	040°	2780	3140	2780	2686	-	360 x 180	140 x 90	2900 x 225	45	2.07	LCN 100 Congl. Bitum.
		22R	45°30'49.35"N 012°21'33.87"E	220°	2780	2980	2780	2780	-	200 x 180	90 x 90	2901 x 225	45	1.65	

Tab.NO.1.5.1 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	16600 c.b. 364000 cls	LCN 120	545→553	SM	GA	
1.4.3.2				443 444	SM	medium ACFT	
1.4.3.3				431	SM	-	
1.4.3.4				432→440	PB	-	
1.4.3.5				441 442	SM	-	
1.4.3.6				322→330	PB	-	
1.4.3.7				217→221	PB	-	
1.4.3.8				101 102	PB	-	
1.4.3.9				104 106	PB	-	
1.4.3.10				110→116	PB	-	
1.4.3.11				103 105 107 108 109	PB	-	

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	B1→B7	23	LCN 100	
1.4.4.2	B8	80	LCN 100	
1.4.4.3	R1→R6	25	LCN 100	
1.4.4.4	RWY 04L-22R	45	LCN 100	

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VDF	Venezia Gonio
1.4.5.2	NDB	BZO
1.4.5.3	VOR/DME	CHI
1.4.5.4	NDB	CHI
1.4.5.5	NDB	FER
1.4.5.6	NDB	ISA
1.4.5.7	VOR/DME	TES
1.4.5.8	L	TRE
1.4.5.9	L	VEN
1.4.5.10	VOR/DME	VIC
1.4.5.11	NDB	VIC
1.4.5.12	ILS RWY 04R LOC CAT III B	VTS
1.4.5.13	DME	VTS
1.4.5.14	GP	-

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	Capacità Piste: 40-42 Mov/h

Fonte: SAVE SpA - Piano di Sviluppo Aeroportuale



Procedura di atterraggio strumentale di precisione

Piste e aree di sicurezza

L'Aeroporto è dotato di due piste parallele: la pista principale con identificativo 04R-22L e la secondaria con identificativo 04L-22R. L'aeroporto di Venezia può contare su un sistema di due piste parallele, 04L-22R e 04R-22L che a causa del ridotto interesse esistente tra loro (soli 202 m) non consentono movimentazione contemporanea neanche per decolli paralleli indipendenti.

Il normale utilizzo delle piste di volo vede la 04L-22R utilizzata come taxiway parallela, prendendo l'identificativo di taxiway M, mentre la 04R-22L è usata per atterraggi e decolli. Tuttavia, in caso di chiusura della pista principale 04R-22L, se sussistono particolari condizioni di visibilità, vento e aderenza delle superfici pavimentate la 04L-22R può essere utilizzata come pista di volo. Si hanno procedure di avvicinamento strumentale per tutte le testate ma generalmente gli atterraggi avvengono sulla testata 04R per la quale si ha una procedura di avvicinamento precisione CAT III B e questo permette di effettuare anche atterraggi con visibilità estremamente scarsa. La pista sussidiaria è dotata di Surface Movement Ground Control System (SMGCS) per il controllo della movimentazione a terra degli aeromobili in rullaggio. La strip della pista secondaria è asimmetrica rispetto all'asse pista, dal lato della pista che da verso il piazzale lo sviluppo è limitato a 75m (invece che 150m), mentre dal lato che da verso la pista principale le due strip si sovrappongono.

Piazzale aeromobili

Il piazzale di sosta aeromobili ha una superficie superficie totale di 380600mq, 16600mq sono in conglomerato bituminoso mentre i restanti 364000mq sono in pavimentazione rigida. Lo sviluppo del piazzale corre parallelamente alle piste di volo ed ospita 37 stalli, di questi 10 sono per per wide-body, 34 per narrow-body (28 push back - 18 self-manoeuvring) e 9 per l'Aviazione Generale, gli stand dal 324 al 330 sono forniti di sistema di guida automatico A.P.I.S. (Aircraft Parking and Information System). Il piazzale di sosta aeromobili è connesso alla pista secondaria mediante cinque bretelle di collegamento (con identificativo da R1 a R6). Esiste un anello stradale che passa sul bordo del sedime lato mare e che consente di collegare ogni punto dell'airside con il piazzale di sosta aeromobili, inoltre sul perimetro Ovest del piazzale esiste un hangar per manutenzione aeromobili.

Vie di rullaggio

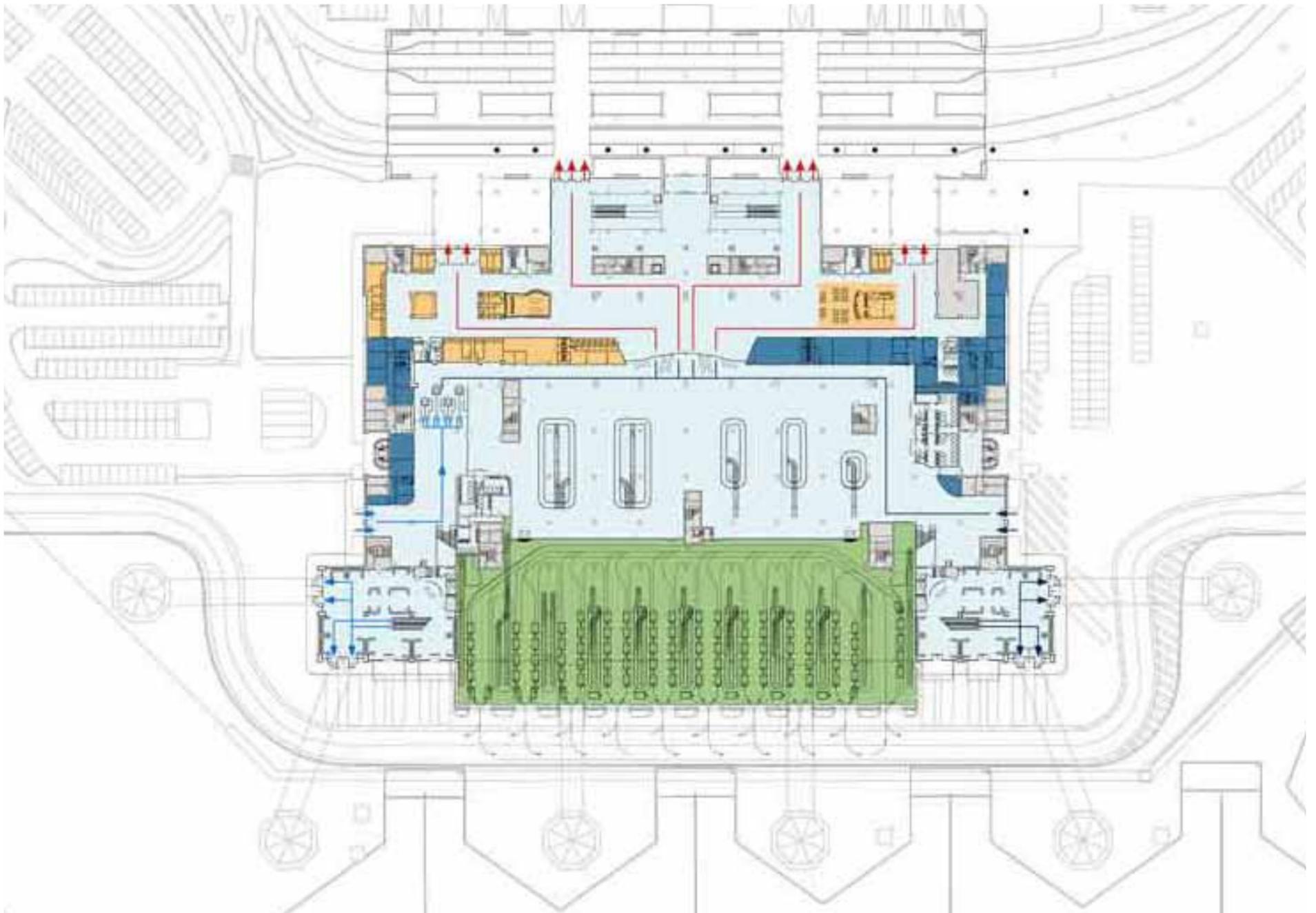
Il sistema di rullaggio può contare su un sistema di taxiway formato dalla pista secondaria 04L-22R usata come taxiway parallela e dei raccordi di uscita pista, che per la 04L-22R si connettono direttamente all'Apron e sul sistema apron taxiway, costituito dalle taxiway M, Q, T.

La taxiway M corre parallela alle piste e davanti ai loading bridge e consente la circuitazione di aeromobili fino alla classe E, la taxiway Q è limitata ad aeromobili classe D e costituisce assieme alla taxiway T l'anello di circuitazione del piazzale ovest.

Tab.NE.15.2 Dati infrastrutture airside

NE.1.6 Terminal passeggeri

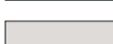
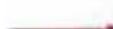
SISTEMI FUNZIONALI

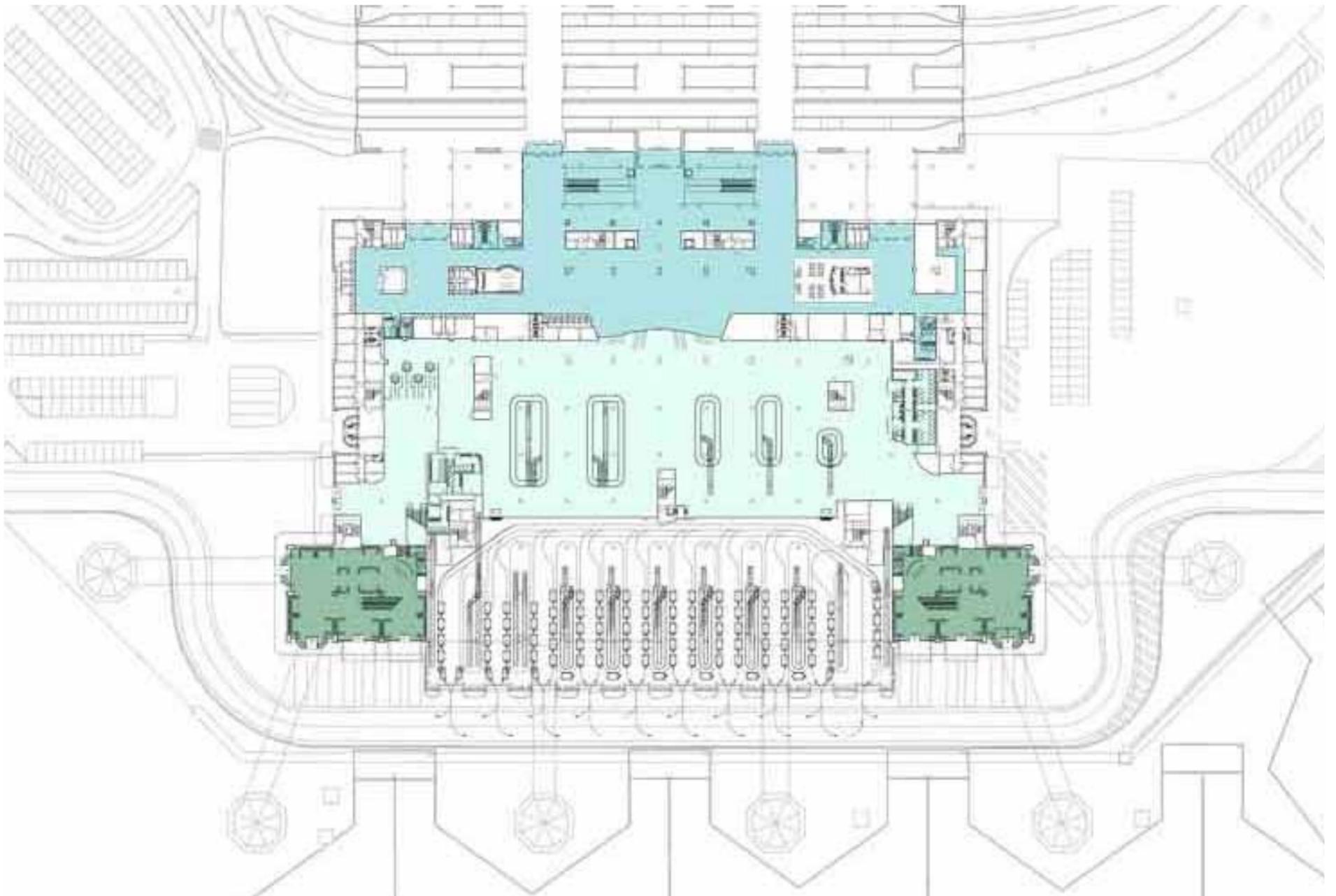


Sistemi funzionali, Pianta piano terra



LEGENDA

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

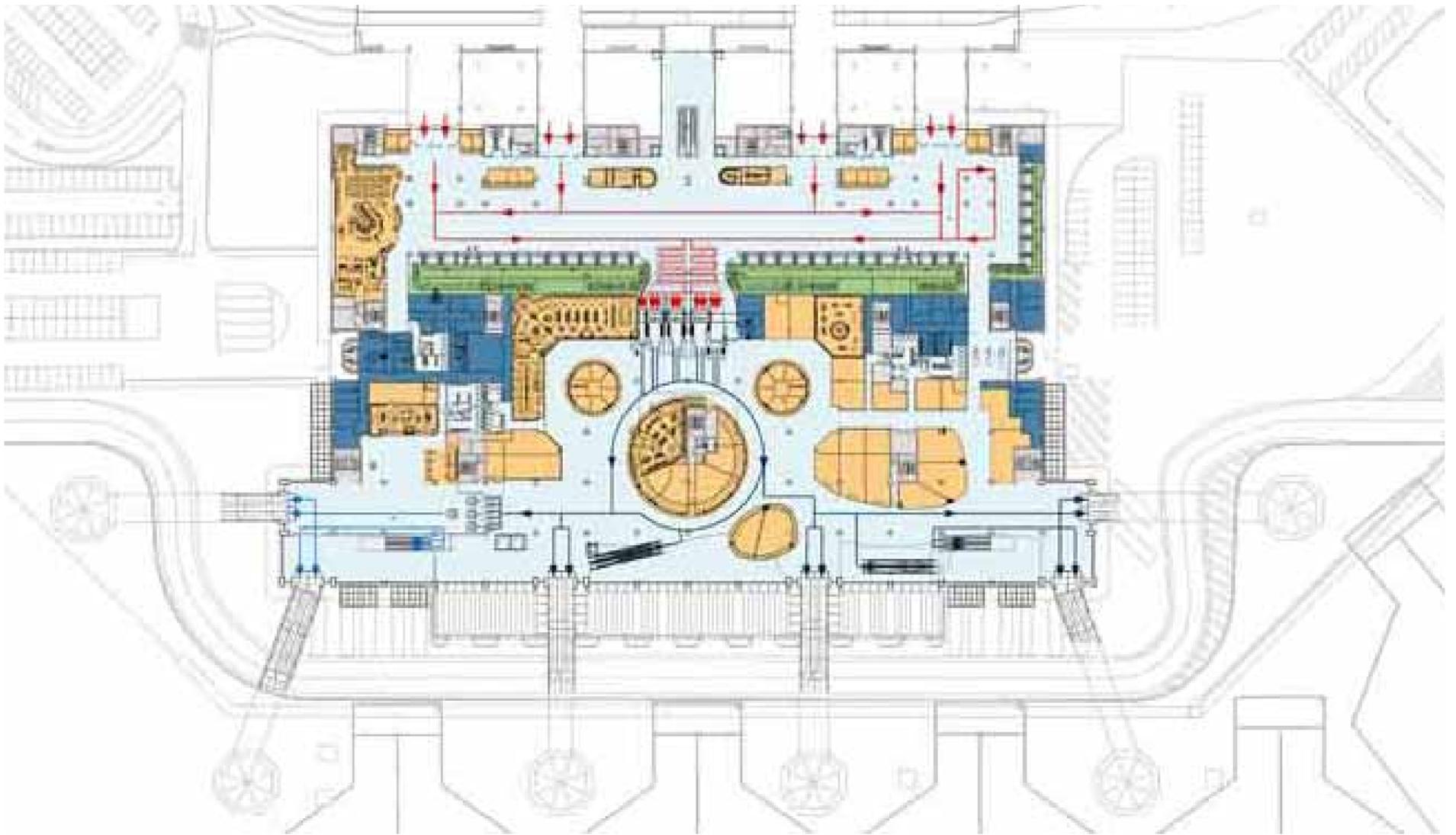


Sottosistemi, Pianta piano terra

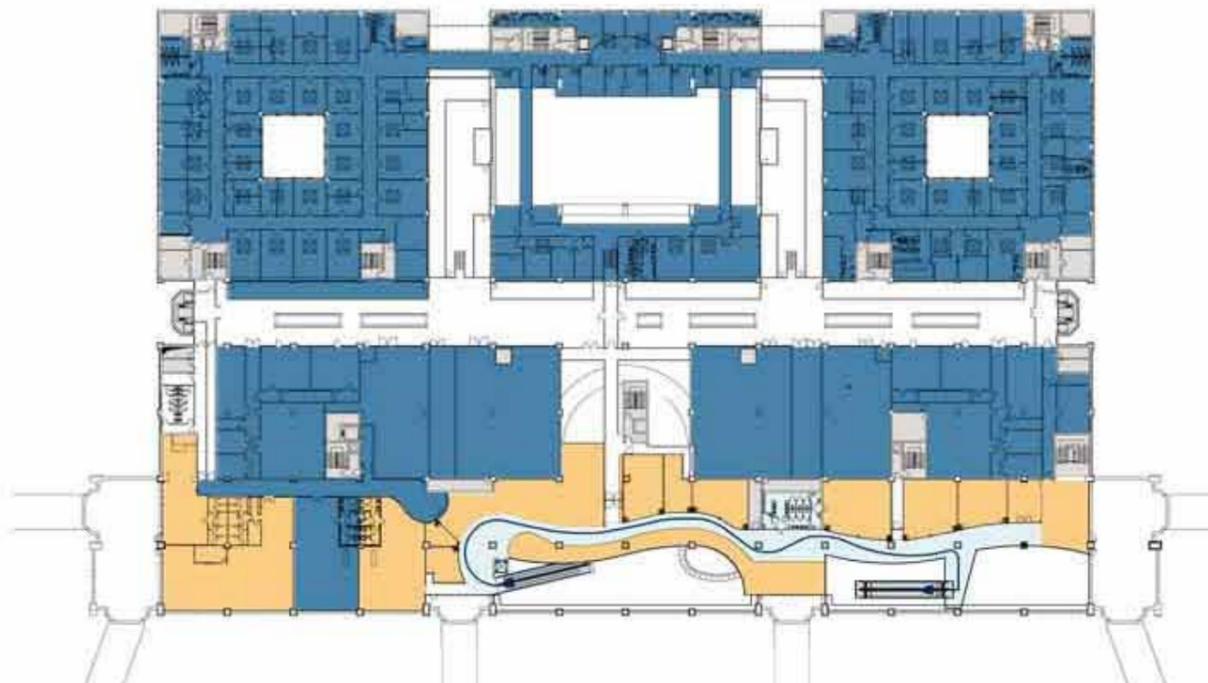
LEGENDA

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

SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano primo



Sistemi funzionali, Pianta piano secondo



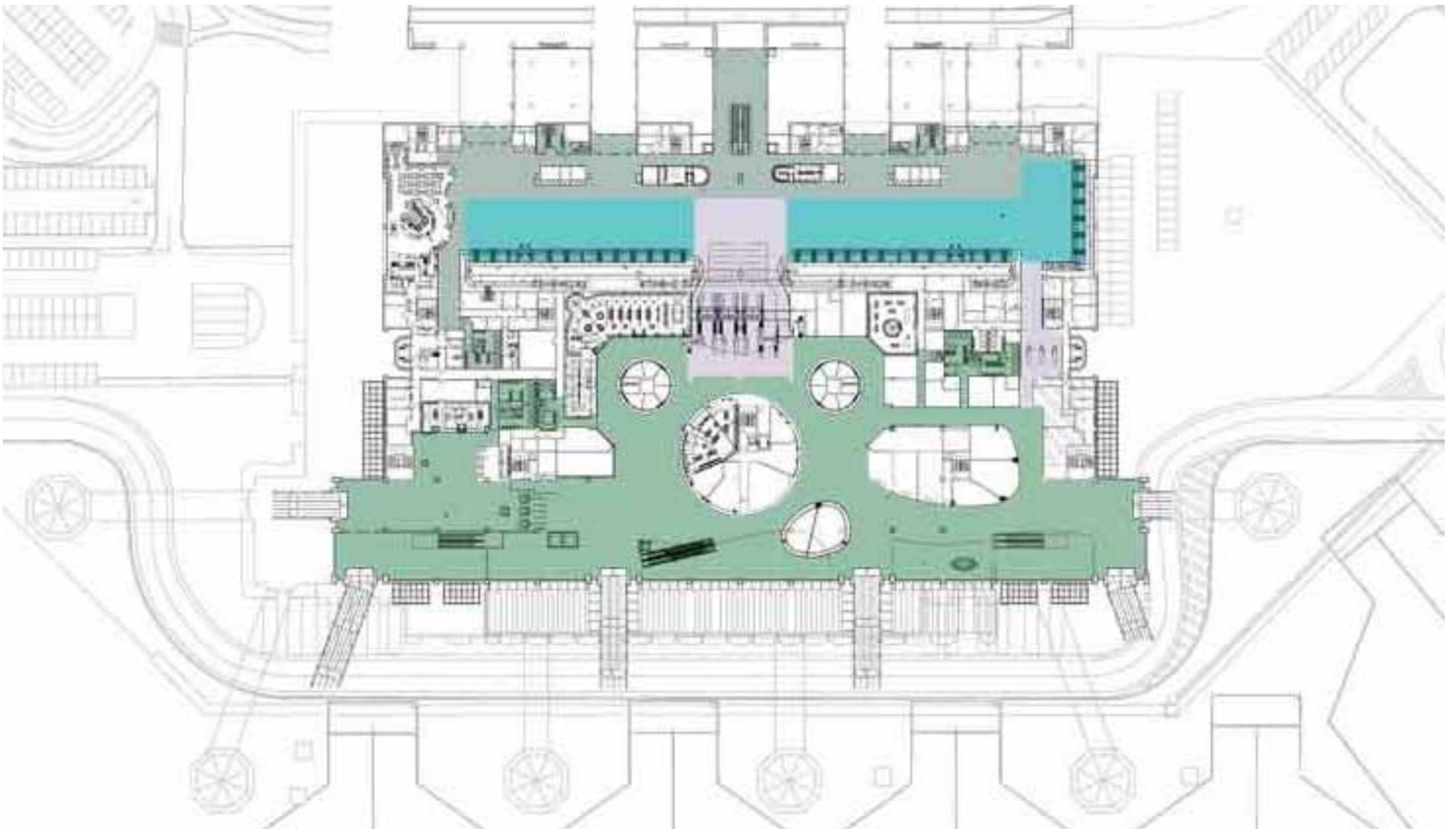
SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	24780
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	6860
Bhs, trattamento bagagli	mq	5975
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	10880
Spazi tecnici ,impianti	mq	3200

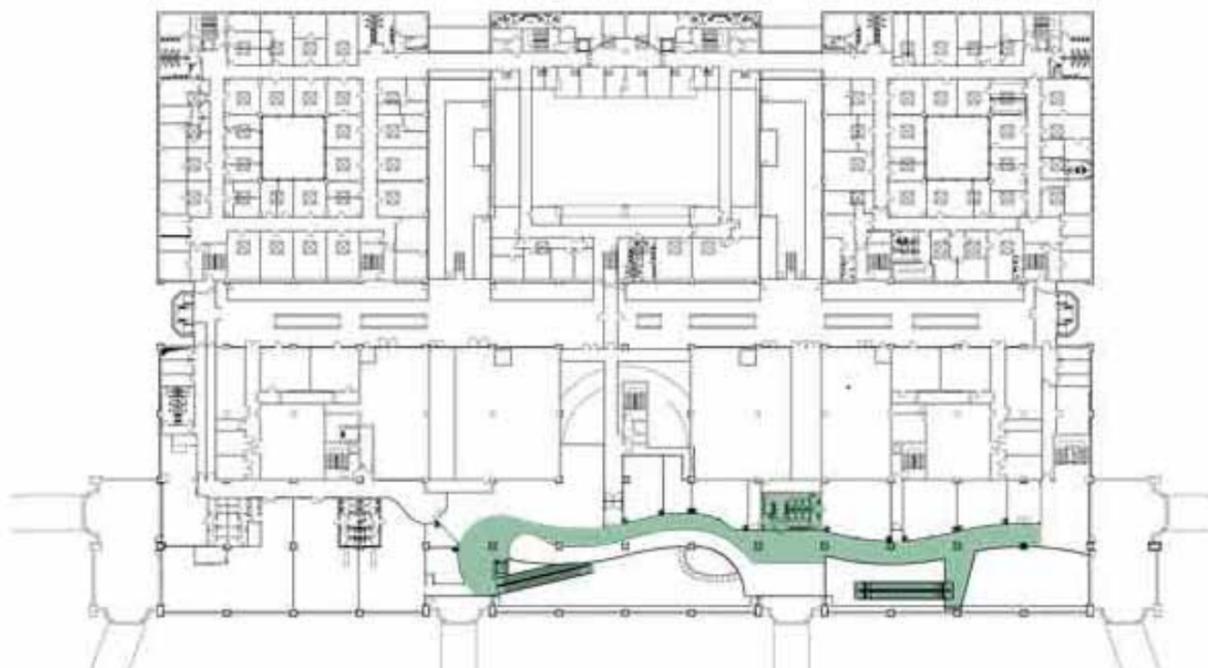
LEGENDA

-  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	2110
Area Check-in	mq	2020
Area Varchi di Sicurezza	mq	1155
Sale imbarco	mq	6765
Hall arrivi	mq	4295
Sale riconsegna bagagli	mq	6700

LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

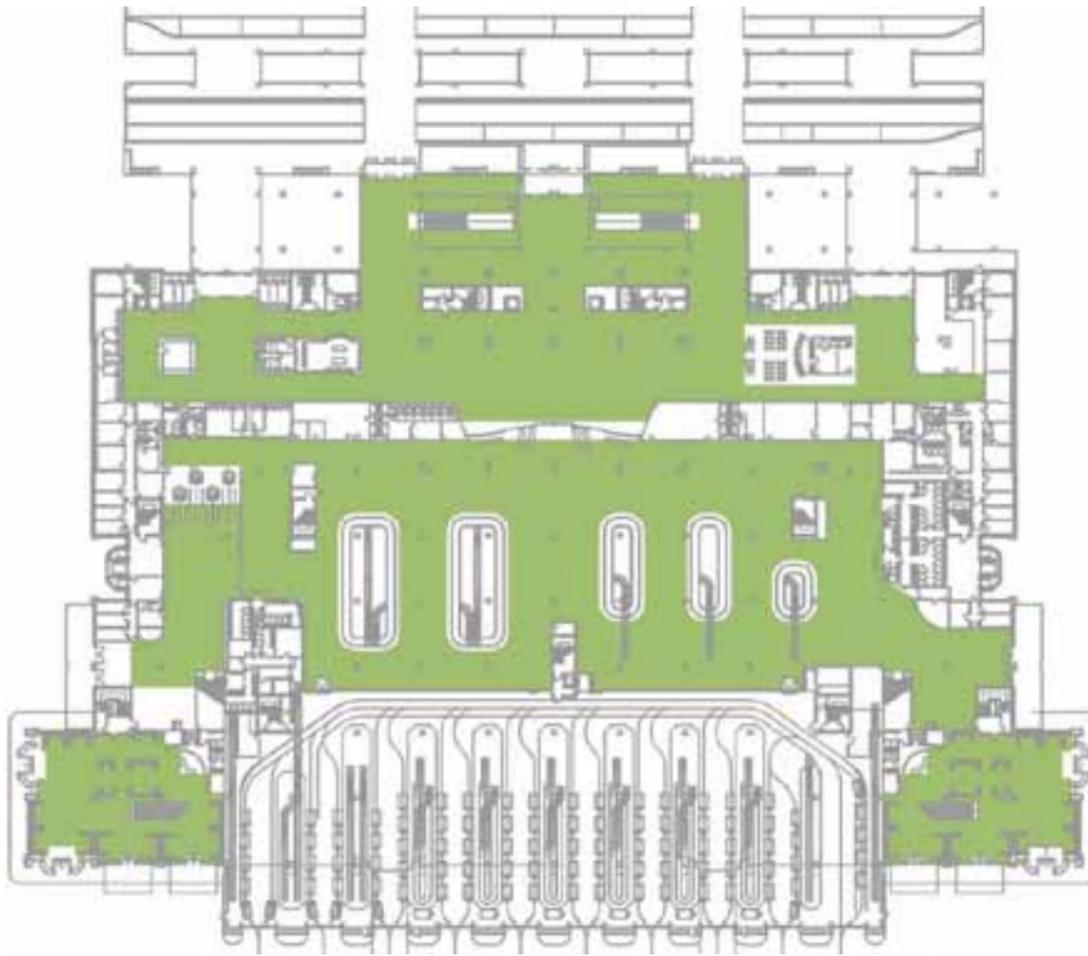
LEGENDA

 A
 B
 C
 D
 E

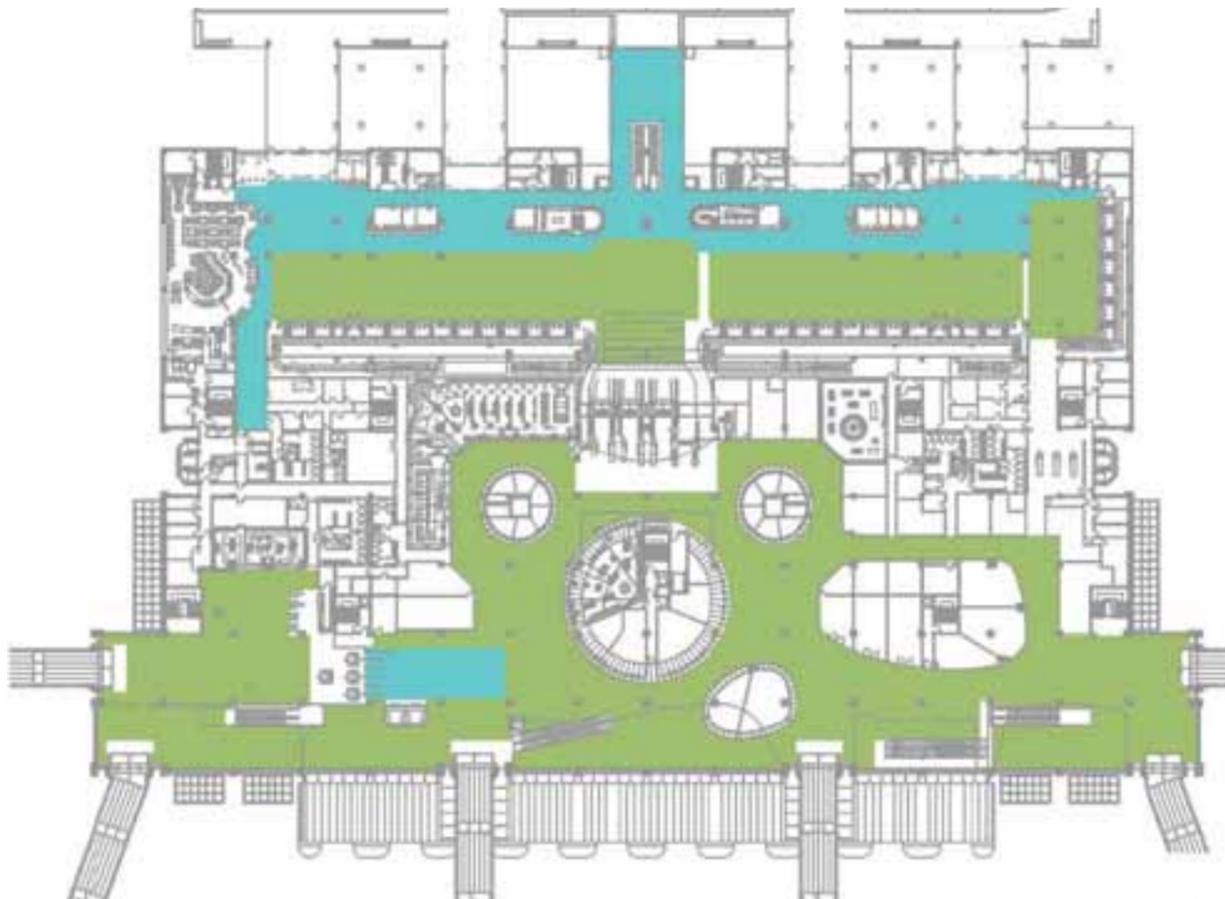
1_Hall partenze	mq fabbisogno	1359
	mq presenti	1600
	mq differenza	241
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	901
	mq presenti	1585
	mq differenza	684
	n° check-in fabbisogno	43
	n° check-in presenti	60
3_Controlli di sicurezza	n° differenza	17
	mq accodamento fabbisogno	96
	mq presenti	385
	mq differenza	289
	n° varchi fabbisogno	10
4_Controllo passaporti OUT	n° presenti	9
	n° differenza	-1
	mq accodamento fabbisogno	200
	mq presenti	220
	mq differenza	20
5_Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° postazioni fabbisogno	9
	n° presenti	6
	n° differenza	-3
	mq fabbisogno	2174
	mq presenti	6615
A_Sala imbarchi Schengen	mq differenza	4441
	n° gates fabbisogno	16
	n° presenti	20
	n° differenza	4
	mq fabbisogno	2174
B_Sala imbarchi extra Schengen	mq presenti	5040
	mq differenza	2866
	n° gates fabbisogno	10
	n° presenti	12
	n° differenza	2
6_Controllo passaporti IN	mq fabbisogno	869
	mq presenti	1575
	mq differenza	706
	n° gates fabbisogno	6
	n° presenti	8
7_Ritiro bagagli	n° differenza	2
	mq accodamento fabbisogno	200
	mq presenti	450
	mq differenza	250
	n° postazioni fabbisogno	14
8_Hall arrivi	n° presenti	8
	n° differenza	-6
	mq fabbisogno	1459
	mq presenti	4365
	mq differenza	2906
A_Check-in A	n° nastri fabbisogno	4
	n° presenti	5
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	2038
	mq presenti	3650
B_Check-in B	mq differenza	1612
	mq accodamento fabbisogno	360
	mq presenti	650
	mq differenza	290
	n° check-in presenti	24
C_Check-in C	mq accodamento fabbisogno	360
	mq presenti	650
	mq differenza	290
	n° check-in presenti	24
	mq accodamento fabbisogno	180
C_Check-in C	mq presenti	285
	mq differenza	105
	n° check-in presenti	12

SUPERFICI TOTALI

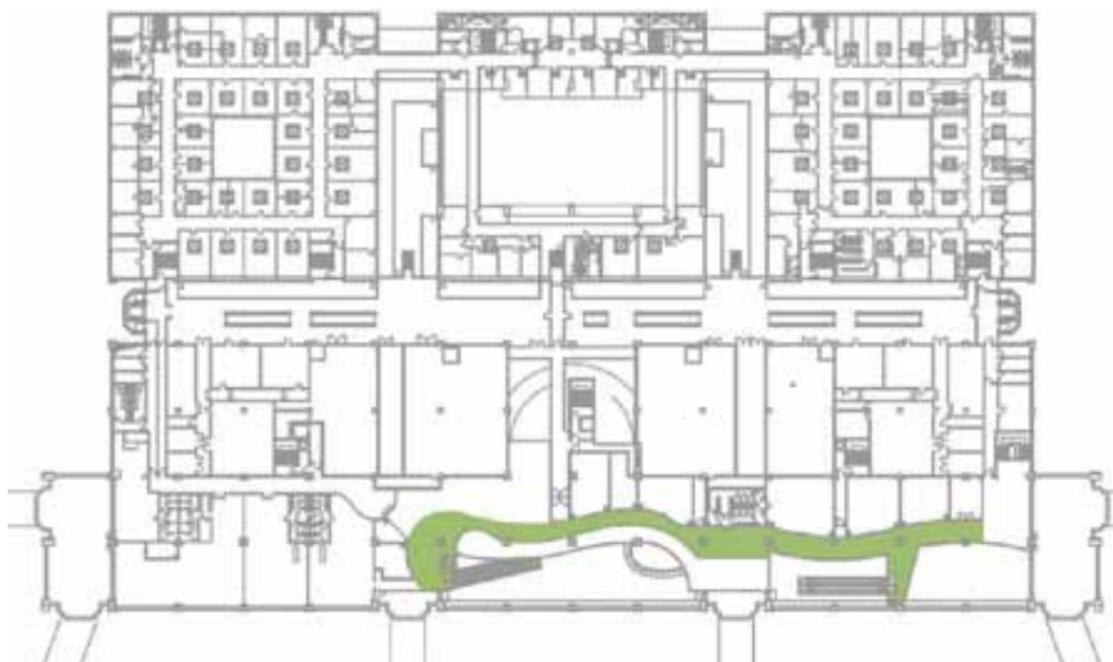
Piano terra	mq	21400
Piano primo	mq	18600
Piano secondo	mq	13000
Totale	mq	53000



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano primo



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano secondo

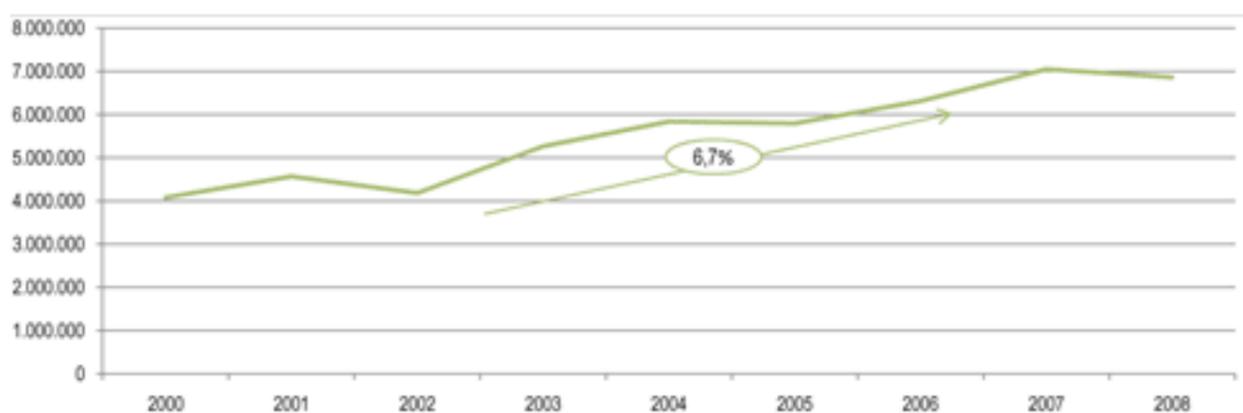


Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri ha evidenziato un tasso di crescita medio del 6,7% passando da 4 milioni nel 2000 a 6,8 milioni nel 2008 (dopo aver superato quota 7 milioni nel 2007). Il maggior tasso di crescita si è registrato nel 2003 grazie al segmento low cost nazionale ed internazionale (Volareweb e Hapag LLOYD Express) e all'introduzione di nuove destinazioni e frequenze. La crescita si è poi consolidata negli anni successivi, soprattutto grazie allo sviluppo del traffico internazionale, dove si è consolidato il traffico intra Europeo (Francia, Germania, Spagna ed Inghilterra) e sono stati avviati collegamenti intercontinentali verso il Nord America ed il Medio ed Estremo Oriente. Nel 2008 si è registrato un decremento del traffico legato alla riduzione dei passeggeri sul mercato domestico, mentre quello internazionale ha registrato tassi di crescita positivi. Per il mercato nazionale ha inciso sensibilmente la ristrutturazione di Alitalia e la conseguente riduzione dell'operatività ed i fallimenti dei vettori Alpi Eagles e Volare web, la cui attività è stata parzialmente recuperata dal vettore MyAir (attualmente non più operativo). Per il mercato internazionale è stata fondamentale l'attività del vettore low cost Easyjet, che si conferma il secondo vettore dello scalo dopo Alitalia.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 6.655.612 con una diminuzione del 2,8% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

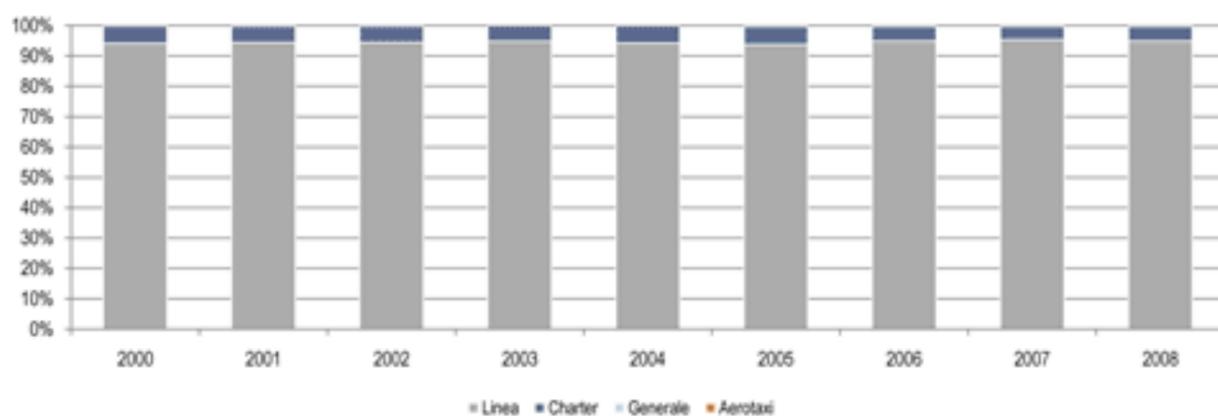
Anno	PAX	Δ%
2000	4.080.678	
2001	4.565.518	11,9%
2002	4.182.933	-8,4%
2003	5.264.864	25,9%
2004	5.838.008	10,9%
2005	5.793.872	-0,8%
2006	6.310.627	8,9%
2007	7.049.472	11,7%
2008	6.863.639	-2,6%
CAGR	6,7%	



Tab.NE.1.7.1 Passeggeri 2000-2008

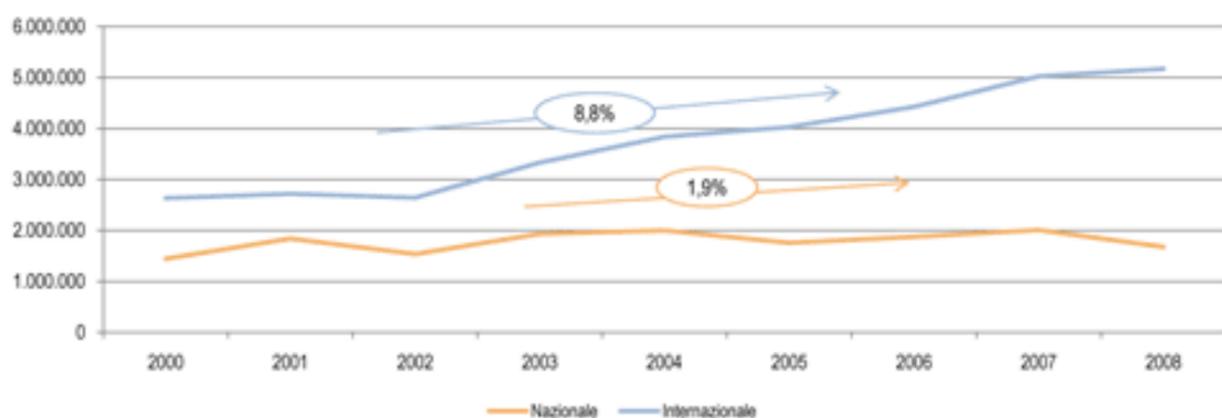
I passeggeri trasportati da voli charter hanno rappresentato una quota intorno al 5%.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	94,2%	5,7%	0,1%	0,0%	100,0%
2001	94,4%	5,4%	0,1%	0,1%	100,0%
2002	94,5%	5,3%	0,1%	0,1%	100,0%
2003	94,9%	5,1%	0,1%	0,0%	100,0%
2004	94,3%	5,7%	0,0%	0,0%	100,0%
2005	93,8%	6,0%	0,0%	0,2%	100,0%
2006	94,9%	4,8%	0,0%	0,2%	100,0%
2007	95,3%	4,4%	0,0%	0,2%	100,0%
2008	94,9%	4,8%	0,0%	0,2%	100,0%



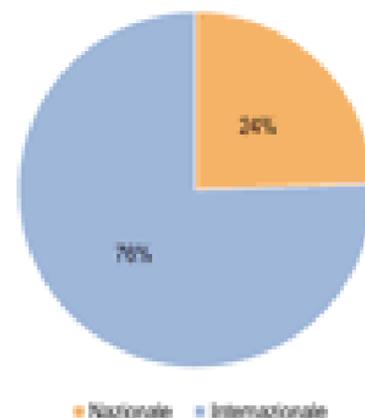
Tab.NE.1.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	1.442.927		2000	2.633.542	
2001	1.839.996	27,5%	2001	2.716.899	3,2%
2002	1.534.160	-16,6%	2002	2.639.924	-2,8%
2003	1.931.534	25,9%	2003	3.329.306	26,1%
2004	1.997.206	3,4%	2004	3.838.562	15,3%
2005	1.753.273	-12,2%	2005	4.026.717	4,9%
2006	1.872.224	6,8%	2006	4.423.154	9,8%
2007	2.007.916	7,2%	2007	5.023.248	13,6%
2008	1.677.166	-16,5%	2008	5.169.803	2,9%
CAGR	1,9%		CAGR	8,8%	



Tab.NE.1.7.3 Passeggeri 2000-2008

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, l'aeroporto è prevalentemente interessato da traffico internazionale, con una percentuale del 76% sul totale.

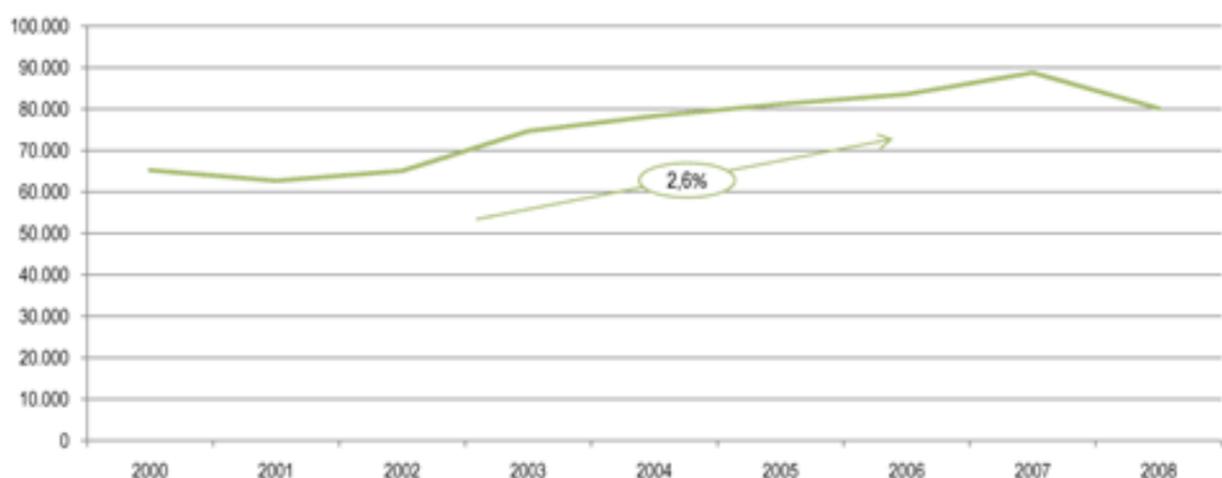


Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

Il traffico nazionale, a meno di leggere fluttuazioni, è rimasto pressoché costante a poco più di 1,6 milioni. Solo nel 2007 il traffico nazionale ha superato quota 2 milioni.

Il numero di passeggeri che viaggiano su tratte internazionali è rimasto costante a circa 2,6 milioni fino al 2002, per poi crescere progressivamente dal 2003 (+25,9%) al 2008, raggiungendo i 5,1 milioni annui.

Anno	MOV	Δ%
2000	65.232	
2001	62.706	-3,9%
2002	65.065	3,8%
2003	74.681	14,8%
2004	78.284	4,8%
2005	81.174	3,7%
2006	83.541	2,9%
2007	88.778	6,3%
2008	80.117	-9,8%
CAGR	2,6%	



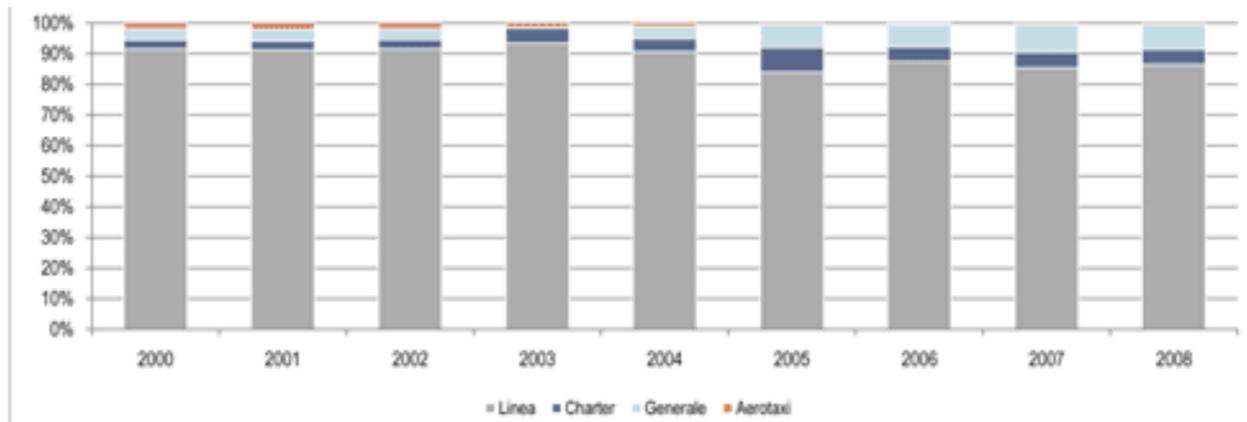
Tab.NE.1.7.4 Movimenti 2000-2008

Movimenti

Il numero di movimenti è cresciuto del 2,6% annuo, raggiungendo quota 80 mila nel 2008.

In termini di movimenti, i voli charter hanno rappresentato una percentuale variabile tra il 2,9% (2002) e l'8% (2005). La quota rappresentata dall'aviazione generale è in crescita, passando dal 3,8% nel 2000 all'8% nel 2008.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	91,6%	2,9%	1,7%	3,8%	100,0%
2001	91,2%	3,0%	2,0%	3,9%	100,0%
2002	91,7%	2,9%	1,8%	3,6%	100,0%
2003	93,5%	4,9%	1,3%	0,3%	100,0%
2004	90,7%	4,3%	1,1%	4,0%	100,0%
2005	84,0%	8,0%	0,6%	7,4%	100,0%
2006	87,4%	4,8%	0,4%	7,4%	100,0%
2007	85,4%	5,1%	0,6%	8,9%	100,0%
2008	86,5%	4,9%	0,6%	8,0%	100,0%



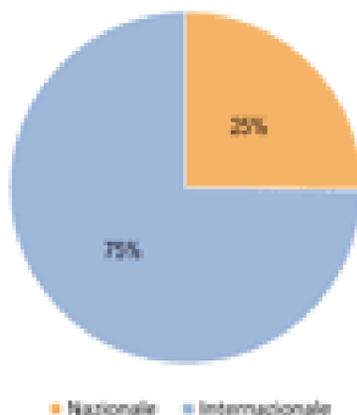
Tab.NE.1.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, il numero di movimenti nazionali ha avuto un picco nel 2003 con 27 mila movimenti, subendo una forte riduzione nel 2008 (-24,6%) e attestandosi a quota 18,5 mila.

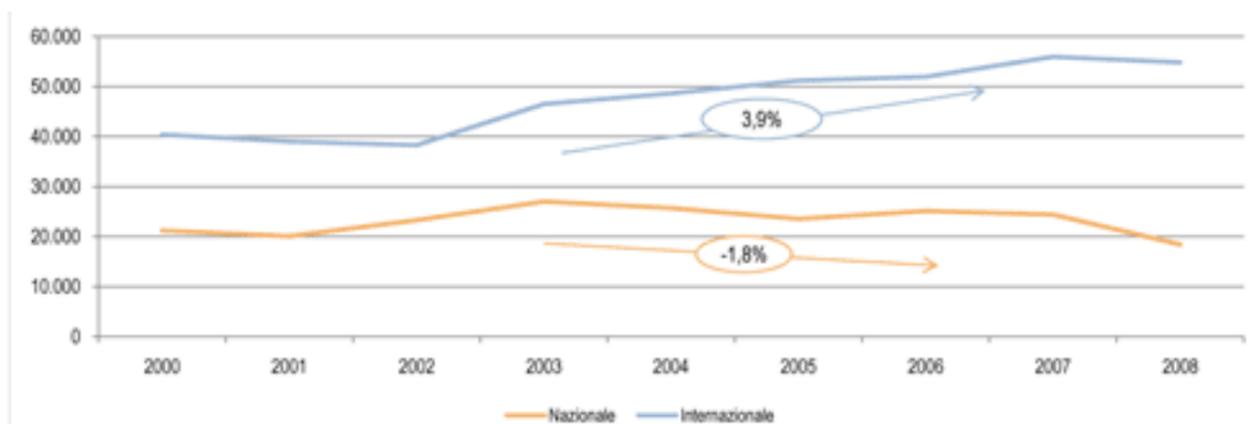
Come il dato relativo ai passeggeri, anche il numero di movimenti internazionali è rimasto costante fino al 2002 (circa 38 mila), per poi raggiungere i 56 mila movimenti annui nel 2007 e subire una flessione nel 2008 (-2%).

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	21.213		2000	40.391	
2001	20.066	-5,4%	2001	38.983	-3,5%
2002	23.256	15,9%	2002	38.275	-1,8%
2003	26.981	16,0%	2003	46.494	21,5%
2004	25.713	-4,7%	2004	48.627	4,6%
2005	23.529	-8,5%	2005	51.167	5,2%
2006	25.104	6,7%	2006	51.934	1,5%
2007	24.388	-2,9%	2007	55.952	7,7%
2008	18.396	-24,6%	2008	54.830	-2,0%
CAGR	-1,8%		CAGR	3,9%	

Il numero di movimenti internazionali ha rappresentato ben il 75% del totale nel 2008.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

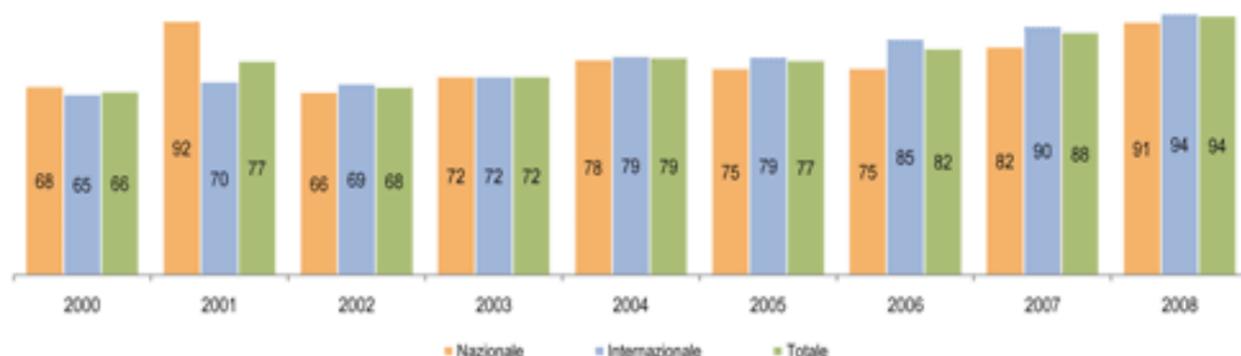


Tab.NE.1.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	68	65	66
2001	92	70	77
2002	66	69	68
2003	72	72	72
2004	78	79	79
2005	75	79	77
2006	75	85	82
2007	82	90	88
2008	91	94	94
CAGR	3,7%	4,7%	4,4%

Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

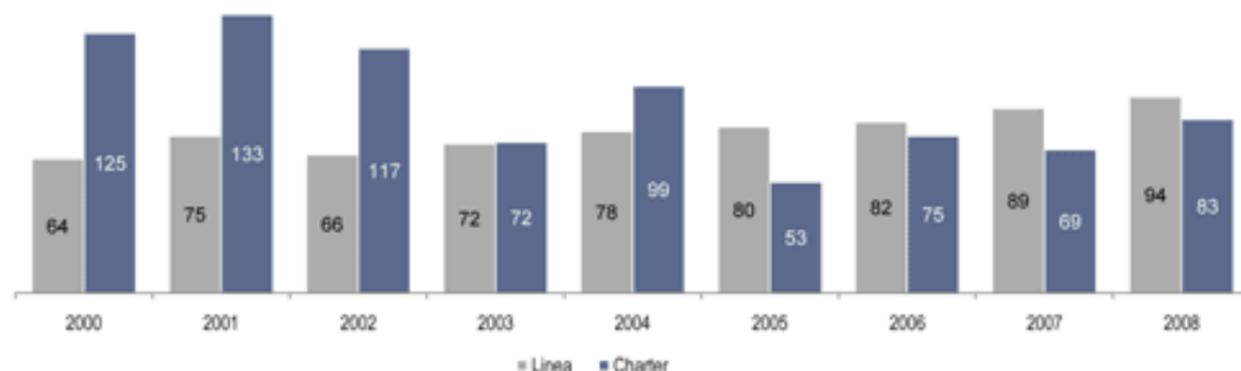
Il numero medio di passeggeri per volo è cresciuto in percentuale maggiore per il traffico internazionale, raggiungendo quota 94 nel 2008 con un CAGR del 4,7%. La media del traffico nazionale è passata da 68 passeggeri nel 2000 a 91 nel 2008, con un CAGR del 3,7%.



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

Anno	LINEA	CHARTER
2000	64	125
2001	75	133
2002	66	117
2003	72	72
2004	78	99
2005	80	53
2006	82	75
2007	89	69
2008	94	83
CAGR	4,9%	-4,9%

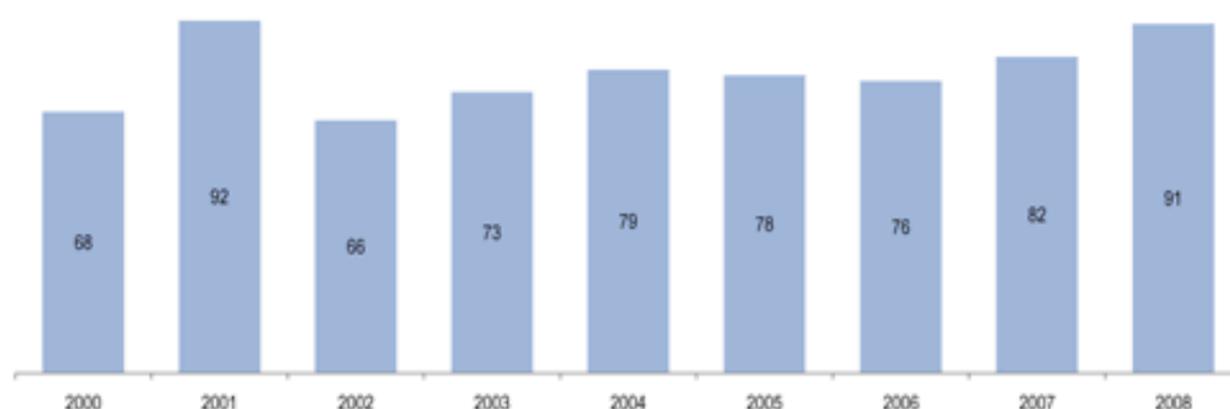
I passeggeri trasportati per volo dai charter hanno subito un importante decremento, passando da 125 nel 2000 ed addirittura 133 nel 2001 a 53 nel 2005 e 83 nel 2008. Al contrario, per quel che riguarda i voli di linea, i passeggeri sono passati da 64 a 94 passeggeri tra il 2000 ed il 2008.



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

Il traffico di linea nazionale ha seguito l'andamento della media del traffico nazionale.

Anno	LINEA Naz
2000	68
2001	92
2002	66
2003	73
2004	79
2005	78
2006	76
2007	82
2008	91
CAGR	3,7%

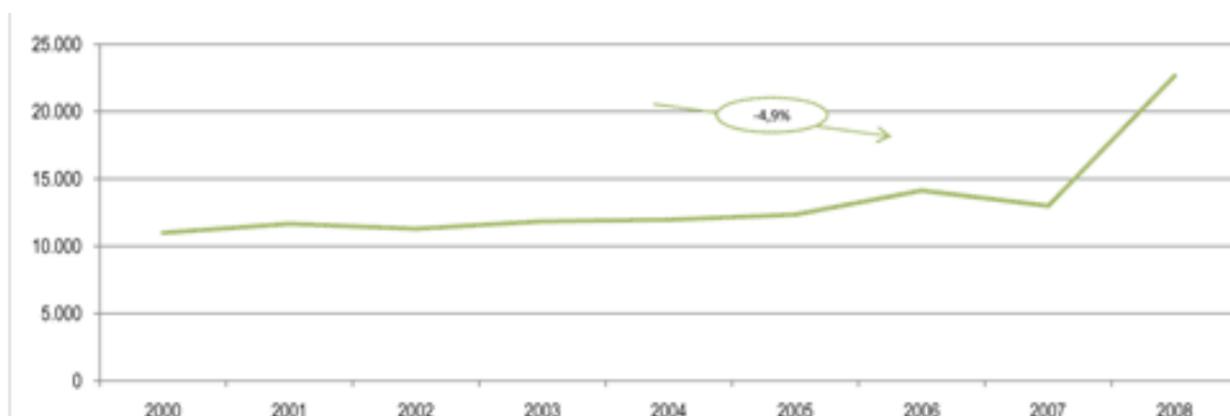


Tab.NE.1.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Traffico cargo

Il traffico cargo è rimasto pressoché costante tra il 2000 ed il 2007, rimanendo intorno a quota 11/12 mila tonnellate trasportate. Nel 2008 si è avuto un incremento importante (+74,3%) che ha portato il traffico cargo a circa 23 mila tonnellate, determinato anche dall'operatività del volo Emirates per Dubai dotato di stiva cargo.

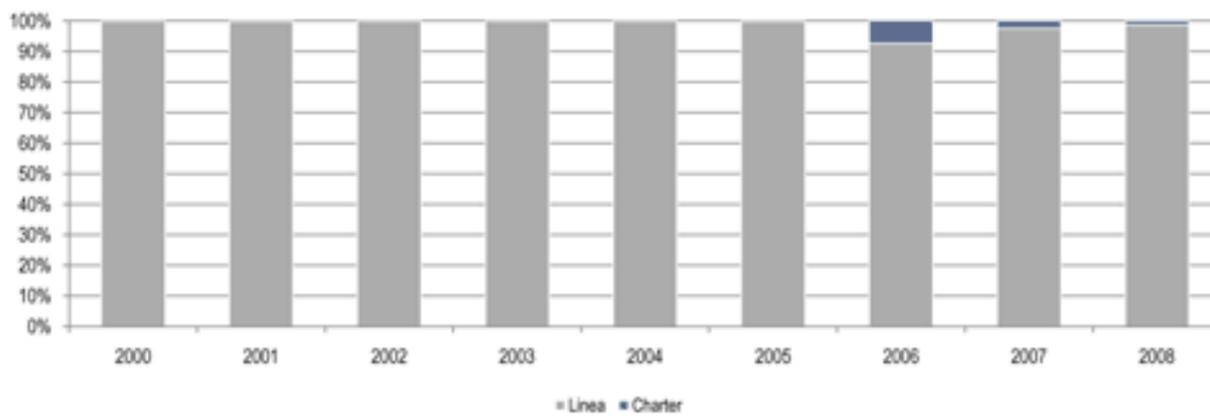
Anno	TONS	Δ%
2000	10.990	
2001	11.658	6,1%
2002	11.299	-3,1%
2003	11.843	4,8%
2004	11.965	1,0%
2005	12.342	3,2%
2006	14.135	14,5%
2007	12.997	-8,1%
2008	22.660	74,3%
CAGR	9,5%	



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

Anno	Linea	Charter
2000	100,0%	0,0%
2001	99,9%	0,1%
2002	100,0%	0,0%
2003	99,9%	0,1%
2004	100,0%	0,0%
2005	99,9%	0,1%
2006	92,6%	7,4%
2007	97,6%	2,4%
2008	98,7%	1,3%

Il traffico cargo servito da voli charter ha rappresentato solo dal 2006 una percentuale significativa, comunque in diminuzione nei 3 anni, passando dal 7,4 % del 2006 al 1,3% del 2008.

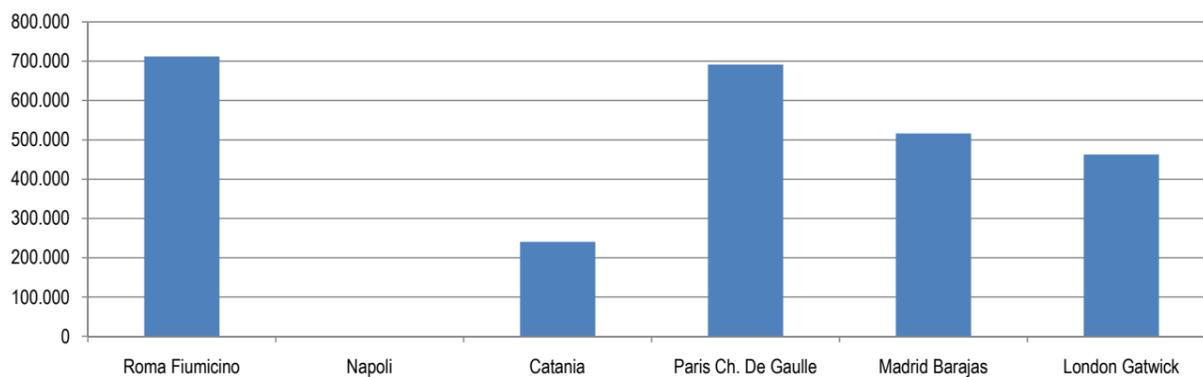


Tab.NE.1.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Germania	508.488	536.390	485.044	736.227	740.224	807.658	942.002	
Gran Bretagna	558.180	567.504	506.595	774.244	824.397	831.323	739.583	

Principali O-D

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



Tab.NE.1.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

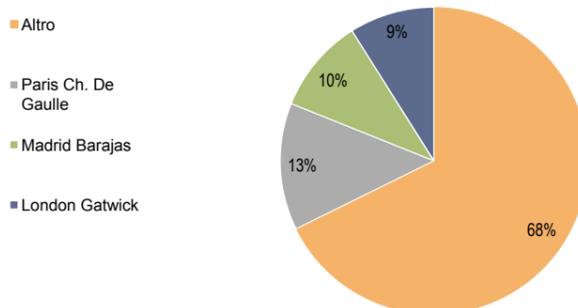
La tratta internazionale maggiormente servita mette in collegamento Venezia con Parigi, raggiungendo quasi quota 700 mila nel 2008 (13% del totale internazionale) a cui segue Madrid (516 mila) e Londra Gatwick (462 mila).



Le prime 3 tratte rappresentano il 32% del totale internazionale ma la voce più importante risulta essere "Altro", a testimonianza della pluralità delle tratte internazionali.

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									3.499.510
Paris Ch. De Gaulle				454.691	621.403	560.453	485.694	574.587	691.661
Madrid Barajas				243.145	280.638	304.133	322.976	442.733	516.198
London Gatwick				292.448	490.672	481.855	420.721	444.209	462.434

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.



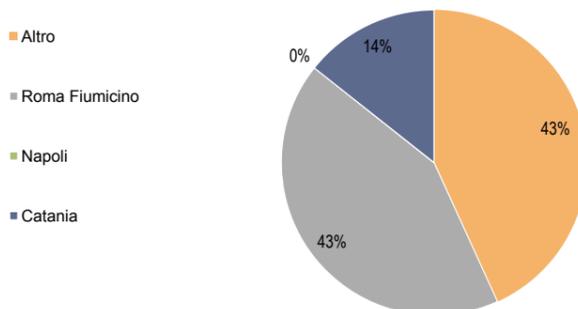
Tab.NE.1.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

La tratta nazionale maggiormente sviluppata è con Roma Fiumicino, con quasi 710 mila passeggeri ed il 43% del totale nazionale.



Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									724.441
Roma Fiumicino				647.375	664.673	569.747	573.868	609.232	712.198
Napoli				279.045	278.931	223.662	213.120	282.029	
Catania				285.314	285.725	281.635	288.331	276.515	240.527

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

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	2.403.946	2.476.052	2.423.275	3.069.072	3.512.890	3.690.922	4.134.406	4.732.492	4.850.395
			3,0%	-2,1%	26,6%	14,5%	5,1%	12,0%	14,5%	2,5%
	Nazionale	1.439.635	1.833.347	1.529.888	1.925.425	1.991.380	1.742.453	1.857.150	1.988.682	1.666.340
			27,3%	-16,6%	25,9%	3,4%	-12,5%	6,6%	7,1%	-16,2%
	TOT	3.843.581	4.309.399	3.953.163	4.994.497	5.504.270	5.433.375	5.991.556	6.721.174	6.516.735
			12,1%	-8,3%	26,3%	10,2%	-1,3%	10,3%	12,2%	-3,0%
Charter	Internazionale	229.596	240.647	216.649	260.234	325.672	335.795	288.748	290.756	319.408
			4,8%	-10,0%	20,1%	25,1%	3,1%	-14,0%	0,7%	9,9%
	Nazionale	3.292	6.649	4.272	6.109	5.826	10.820	15.074	19.234	10.826
			102,0%	-35,7%	43,0%	-4,6%	85,7%	39,3%	27,6%	-43,7%
	TOT	232.888	247.296	220.921	266.343	331.498	346.615	303.822	309.990	330.234
			6,2%	-10,7%	20,6%	24,5%	4,6%	-12,3%	2,0%	6,5%
Aerotaxi	Internazionale	3.439	4.009	4.086	3.040	1.683	578	800	890	907
			16,6%	1,9%	-25,6%	-44,6%	-65,7%	38,4%	11,3%	1,9%
	Nazionale	770	769	620	580	557	215	167	445	368
			-0,1%	-19,4%	-6,5%	-4,0%	-61,4%	-22,3%	166,5%	-17,3%
	TOT	4.209	4.778	4.706	3.620	2.240	793	967	1.335	1.275
			13,5%	-1,5%	-23,1%	-38,1%	-64,6%	21,9%	38,1%	-4,5%
Generale	Internazionale		3.860	3.909	341					
				1,3%	-91,3%					
	Nazionale		185	234	63					
				26,5%	-73,1%					
	TOT		4.045	4.143	404		13.089	14.282	16.973	15.395
			2,4%	-90,2%			9,1%	18,8%	-9,3%	
TOT	Internazionale	2.636.981	2.724.568	2.647.919	3.332.687	3.840.245	4.027.295	4.423.954	5.024.138	5.170.710
			3,3%	-2,8%	25,9%	15,2%	4,9%	9,8%	13,6%	2,9%
	Nazionale	1.443.697	1.840.950	1.535.014	1.932.177	1.997.763	1.753.488	1.872.391	2.008.361	1.677.534
			27,5%	-16,6%	25,9%	3,4%	-12,2%	6,8%	7,3%	-16,5%
	TOT	4.080.678	4.565.518	4.182.933	5.264.864	5.838.008	5.793.872	6.310.627	7.049.472	6.863.639
			11,9%	-8,4%	25,9%	10,9%	-0,8%	8,9%	11,7%	-2,6%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	38.613	37.247	36.459	43.510	45.815	45.755	48.630	51.721	50.967
			-3,5%	-2,1%	19,3%	5,3%	-0,1%	6,3%	6,4%	-1,5%
	Nazionale	21.123	19.949	23.191	26.284	25.186	22.428	24.378	24.115	18.297
			-5,6%	16,3%	13,3%	-4,2%	-11,0%	8,7%	-1,1%	-24,1%
	TOT	59.736	57.196	59.650	69.794	71.001	68.183	73.008	75.836	69.264
			-4,3%	4,3%	17,0%	1,7%	-4,0%	7,1%	3,9%	-8,7%
Charter	Internazionale	1.778	1.736	1.816	2.984	2.812	5.412	3.304	4.231	3.863
			-2,4%	4,6%	64,3%	-5,8%	92,5%	-39,0%	28,1%	-8,7%
	Nazionale	90	117	65	697	527	1.101	726	273	99
			30,0%	-44,4%	972,3%	-24,4%	108,9%	-34,1%	-62,4%	-63,7%
	TOT	1.868	1.853	1.881	3.681	3.339	6.513	4.030	4.504	3.962
			-0,8%	1,5%	95,7%	-9,3%	95,1%	-38,1%	11,8%	-12,0%
Aerotaxi	Internazionale	858	954	962	750	575	269	278	354	344
			11,2%	0,8%	-22,0%	-23,3%	-53,2%	3,3%	27,3%	-2,8%
	Nazionale	276	282	224	200	252	231	70	202	174
			2,2%	-20,6%	-10,7%	26,0%	-8,3%	-69,7%	188,6%	-13,9%
	TOT	1.134	1.236	1.186	950	827	500	348	556	518
			9,0%	-4,0%	-19,9%	-12,9%	-39,5%	-30,4%	59,8%	-6,8%
Generale	Internazionale		1.568	1.625	148					
				3,6%	-90,9%					
	Nazionale		853	723	108					
				-15,2%	-85,1%					
	TOT	2.494	2.421	2.348	256	3.117	5.978	6.155	7.882	6.373
			-3,0%	-89,1%			3,0%	28,1%	-19,1%	
TOT	Internazionale	41.249	41.505	40.862	47.392	49.202	51.436	52.212	56.306	55.174
			0,6%	-1,5%	16,0%	3,8%	4,5%	1,5%	7,8%	-2,0%
	Nazionale	21.489	21.201	24.203	27.289	25.965	23.760	25.174	24.590	18.570
			-1,3%	14,2%	12,8%	-4,9%	-8,5%	6,0%	-2,3%	-24,5%
	TOT	65.232	62.706	65.065	74.681	78.284	81.174	83.541	88.778	80.117
			-3,9%	3,8%	14,8%	4,8%	3,7%	2,9%	6,3%	-9,8%

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	7.970	8.705	8.360	8.542	9.044	9.390	10.314	11.107	20.989
			9,2%	-4,0%	2,2%	5,9%	3,8%	9,8%	7,7%	89,0%
	Nazionale	3.017	2.939	2.935	3.294	2.917	2.934	2.782	1.573	1.377
			-2,6%	-0,1%	12,2%	-11,4%	0,6%	-5,2%	-43,5%	-12,5%
	TOT	10.987	11.644	11.295	11.836	11.961	12.324	13.096	12.680	22.366
			6,0%	-3,0%	4,8%	1,1%	3,0%	6,3%	-3,2%	76,4%
Charter	Internazionale	4	14	4	7	4	17	978	232	276
			291,4%	-71,3%	75,0%	-42,9%	325,0%	5652,9%	-76,3%	19,0%
	Nazionale	0	0	0	0	0	1	61	85	18
				-100,0%				6000,0%	39,3%	-78,8%
	TOT	4	14	4	7	4	18	1.039	317	294
			294,2%	-71,5%	75,0%	-42,9%	350,0%	5672,2%	-69,5%	-7,3%
TOT	Internazionale	7.973	8.719	8.364	8.549	9.048	9.407	11.292	11.339	21.265
			9,4%	-4,1%	2,2%	5,8%	4,0%	20,0%	0,4%	87,5%
	Nazionale	3.017	2.939	2.935	3.294	2.917	2.935	2.843	1.658	1.395
			-2,6%	-0,1%	12,2%	-11,4%	0,6%	-3,1%	-41,7%	-15,9%
	TOT	10.990	11.658	11.299	11.843	11.965	12.342	14.135	12.997	22.660
			6,1%	-3,1%	4,8%	1,0%	3,2%	14,5%	-8,1%	74,3%

Tab.NE.17.15 Allegato

NE.2 Aeroporto di Treviso Sant'Angelo





Aeroporto di Treviso

Treviso - Sant' Angelo



SEDIME (ha)

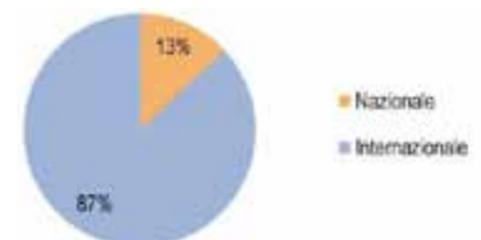
area civile
128

area militare
19

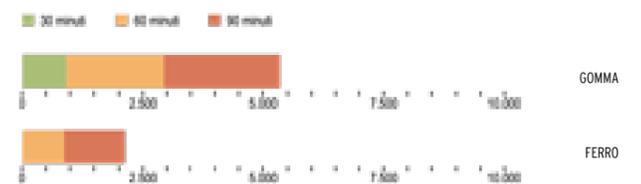
PISTE (num)
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)
1.700.000

RIPARTIZIONE PAX 2008



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

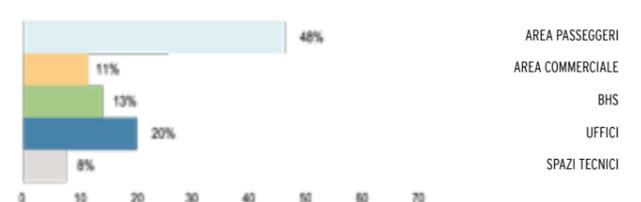


TERMINAL

superficie (mq)
11.500

dotazione per passeggero (mq)
14,5

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto "Antonio Canova" fa parte del sistema aeroportuale Venezia-Treviso, sancito dal DM n. 473-T del 26 giugno 1996, che partendo dal presupposto che Venezia-Tessera e Treviso servono lo stesso bacino di traffico, decreta, al fine della programmazione del traffico aereo, gli aeroporti di Venezia-Tessera e Treviso in un unico sistema operativo aeroportuale. I due aeroporti distano tra loro circa 29 Km e nella loro diversità, per tipo di struttura e traffico, rappresentano un polo aeroportuale versatile. L'aeroporto di Treviso, per caratteristiche geografiche, strutturali e operative, è dedicato a voli di tipo regionale, low-cost e charter. (E' stata la prima base Ryanair di Italia nel 1998). I due aeroporti sono pertanto complementari e costituiscono un Sistema Aeroportuale che si sviluppa in armonia, nell'ottica di una corretta specializzazione del traffico. Il successo del sistema è confermato dalla costante crescita del traffico dal 2000 a oggi, da 276 mila a 1,7 milioni di passeggeri. E' caratterizzato da un forte indice di internazionalizzazione (87%) operato con voli di linea. Destinazioni principali: Londra Stansted, Bruxelles-Charleroi e Parigi-Beauvais.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto Canova è ubicato per buona parte nel territorio comunale di Treviso, caratterizzato da un'altissima densità abitativa 1.481 ab/km², e, in minima parte, nel comune di Quinto di Treviso. Diviene aeroporto civile attorno alla metà degli anni 30, ma solo nel 1953, su iniziativa degli enti locali, sorge la prima aerostazione civile. L'aeroporto è una infrastruttura militare aperta anche al traffico civile internazionale; la parte militare e quella civile condividono l'uso della pista disponendo di piazzali differenziati. L'aeroporto è localizzato a circa 3 km a sud-ovest della città di Treviso e a 29 km dall'aeroporto di Venezia-Tessera. Il sedime aeroportuale occupa un'area di circa 147Ha, stretto tra il fiume Sile e la strada 515 Noalese, in prossimità di un'area caratterizzata da edificazione mista residenziale, commerciale, direzionale e produttiva artigianale.

LIMITI E VINCOLI

Lungo il confine del sedime aeroportuale sono presenti alcuni insediamenti che si differenziano per estensione e per dimensione dei fabbricati. Un primo insediamento, non denso, è situato nella parte nord del confine, parallelamente alla pista di volo 07-25; un altro insediamento, di tipo misto residenziale e commerciale, più denso ma di estensione inferiore rispetto al precedente, è situato a est, tra la tangenziale di Treviso e il sedime aeroportuale. Ad ovest del sedime oltre la fascia del parco del fiume Sile si sviluppa il centro abitato di Quinto di Treviso. Questa localizzazione rappresenta il principale problema per lo sviluppo dell'aeroporto, in quanto pone forti limitazioni all'acquisizione di nuove aree. Una eventuale espansione dell'area Land Side potrebbe essere possibile unicamente lungo la Noalese.

ACCESSIBILITA' E SOSTA

L'aeroporto si trova a 9,2 km dal casello autostradale Treviso Sud della A27 e presenta una accessibilità veicolare attraverso la SR515, una strada a due corsie di caratteristiche geometriche extraurbane, che collega Padova a Treviso e interseca la SR53 "Postumia", che collega Vicenza a Portogruaro. Dalla SR515 si accede direttamente al piazzale antistante l'aerostazione, dove si trovano le ridotte aree di sosta per auto, bus e taxi. Il fatto poi di essere raggiungibile da un solo lato dalla SR515 "Noalese" espone l'aeroporto al rischio di isolamento in caso di congestione di quest'unica

connessione viaria. Tuttavia, la recente realizzazione di una intersezione a due livelli tra la SR515 e la tangenziale sud di Treviso, che collega direttamente alla autostrada A27, ha portato miglioramenti alla accessibilità dell'aeroporto.

La dotazione attuale dei parcheggi è il vero grande punto critico. Le aree per la sosta sono tutte esterne al sedime aeroportuale su proprietà di privati, ma ad uso esclusivo dell'aeroporto, regolamentate attraverso delle royalties, distanti dal terminal e spesso con accesso diretto dalla SR515. Una situazione assolutamente frammentaria e dettata da una logica di gestione dell'emergenza piuttosto che da una logica di pianificazione in relazione ai bisogni. Complessivamente la dotazione di sosta è di 800 posti auto, per sosta lunga, gestiti da Union Tours, 119 posti auto, per carico-scarico/sosta breve, gestiti da AerTre e 155 posti auto per autonoleggi. E' previsto un parcheggio multipiano, oltre la SR515, che, con i suoi 500 posti auto, sicuramente contribuirà a soddisfare la richiesta, ma con il trend di crescita attuale del traffico passeggeri, risulterà insufficiente già tra un paio di anni. Occorre quindi trovare una soluzione di più ampio respiro.

TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione passeggeri, inaugurata nel 2002, è un edificio di pianta rettangolare che si sviluppa in direzione Est-Ovest, per una lunghezza di 85m, una larghezza di 61m ed una altezza di circa 19m, dimensionata per un traffico annuo di 1.500.000 passeggeri. Il terminal è sviluppato in due livelli nella parte centrale e tre lungo i lati. La superficie complessiva è di circa 11.000 mq. Il piano terra, di 4650 mq, è occupato sia da una zona "landside" che dall' "airside". Nell'area "landside" sono presenti spazi per gli arrivi ed alcuni spazi tecnici per le apparecchiature elettriche e gli impianti antincendio. Sono inoltre presenti un'area per le attività commerciali e i servizi d'accoglienza (informazioni e il noleggio auto). La zona "airside" del piano terra è invece adibita al trattamento bagagli, ai gates per gli imbarchi remoti, agli arrivi e a gli uffici degli Enti di Stato. Tra il piano terra e il primo piano vi è interposto un mezzanino per il controllo dei bagagli da stiva provenienti direttamente dai "check in". I collegamenti verticali tra piano terra e primo piano sono separati, per garantire il totale isolamento tra la zona partenza e la zona arrivi. L'organizzazione distributiva del primo piano, di 4.700 mq, colloca nell'area landside i banchi check-in e il controllo di sicurezza dei passeggeri in partenza con i relativi spazi di coda, due sale di attesa accessorie ed alcuni spazi commerciali. L'area airside è occupata dalla sala partenze, fornita di un soppalco per le attese prolungate, da quattro gates e da spazi per le concessioni commerciali. Ogni uscita è dotata di scale ed elevatori indipendenti per l'imbarco remoto. Il secondo ed ultimo piano del blocco centrale (1650mq) ospita nella zona landside gli uffici di supporto all'attività aeroportuale; nella zona airside sono posizionati gli spazi relativi agli impianti meccanici e gli spazi con vista sul piazzale aeromobili per il controllo di volo.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 51,6% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 10,3%. La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 14,5 mq/pax.

TERMINAL MERCI

Non esiste allo stato attuale un terminal dedicato al cargo, vi è solo un varco doganale da cui transitano le merci, che devono essere imbarcate.

INFRASTRUTTURE AIR SIDE

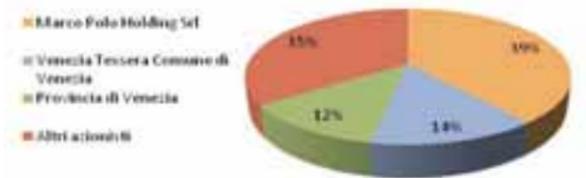
La pista di volo ha una lunghezza di 2420 metri con l'aerostazione e il piazzale di sosta ubicati a Nord-Est in prossimità della testata 25, l'Apron ha una superficie di circa 70000mq e può ospitare fino a sette narrow-body e otto aeromobili di Aviazione Generale. Grazie alle dotazioni impiantistiche dell'infrastruttura è possibile effettuare atterraggi anche in condizioni meteo non ottimali.

CRITICITA'

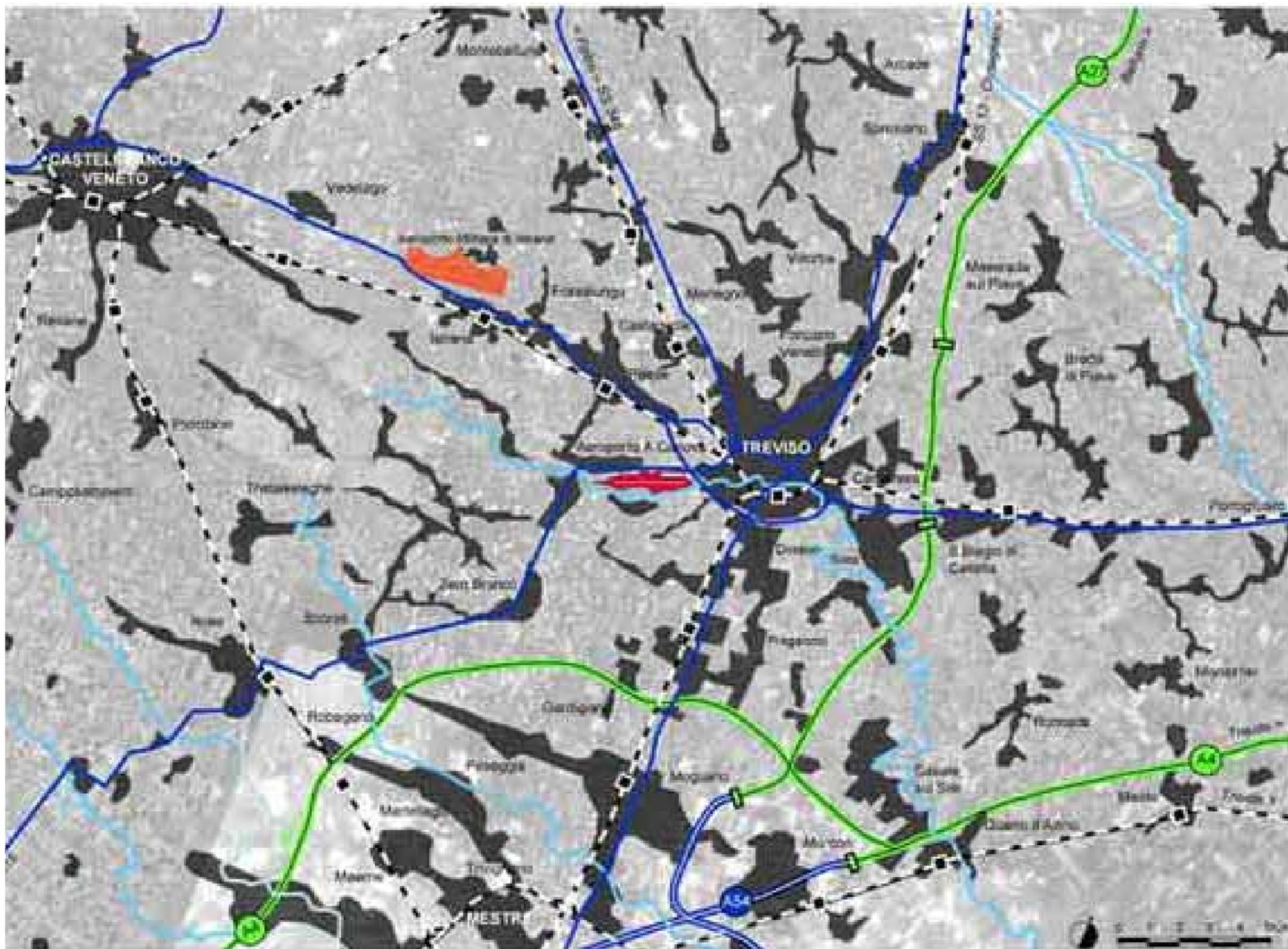
Le principali criticità sono determinate dalla difficoltà di ulteriori sviluppi delle infrastrutture per la presenza di elementi naturali e artificiali negli intorni del sedime. In particolare: a Sud la presenza del fiume Sile limita eventuali allungamenti della pista e rende difficoltosa anche l'installazione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

GESTIONE AEROPORTUALE

L'Aeroporto di Treviso è gestito dalla AER/TRE Spa che opera in regime di concessione parziale. E' in corso l'istruttoria per l'ottenimento della gestione totale di lunga durata. La società è così costituita:



NE.2.2.1 Inquadramento territoriale



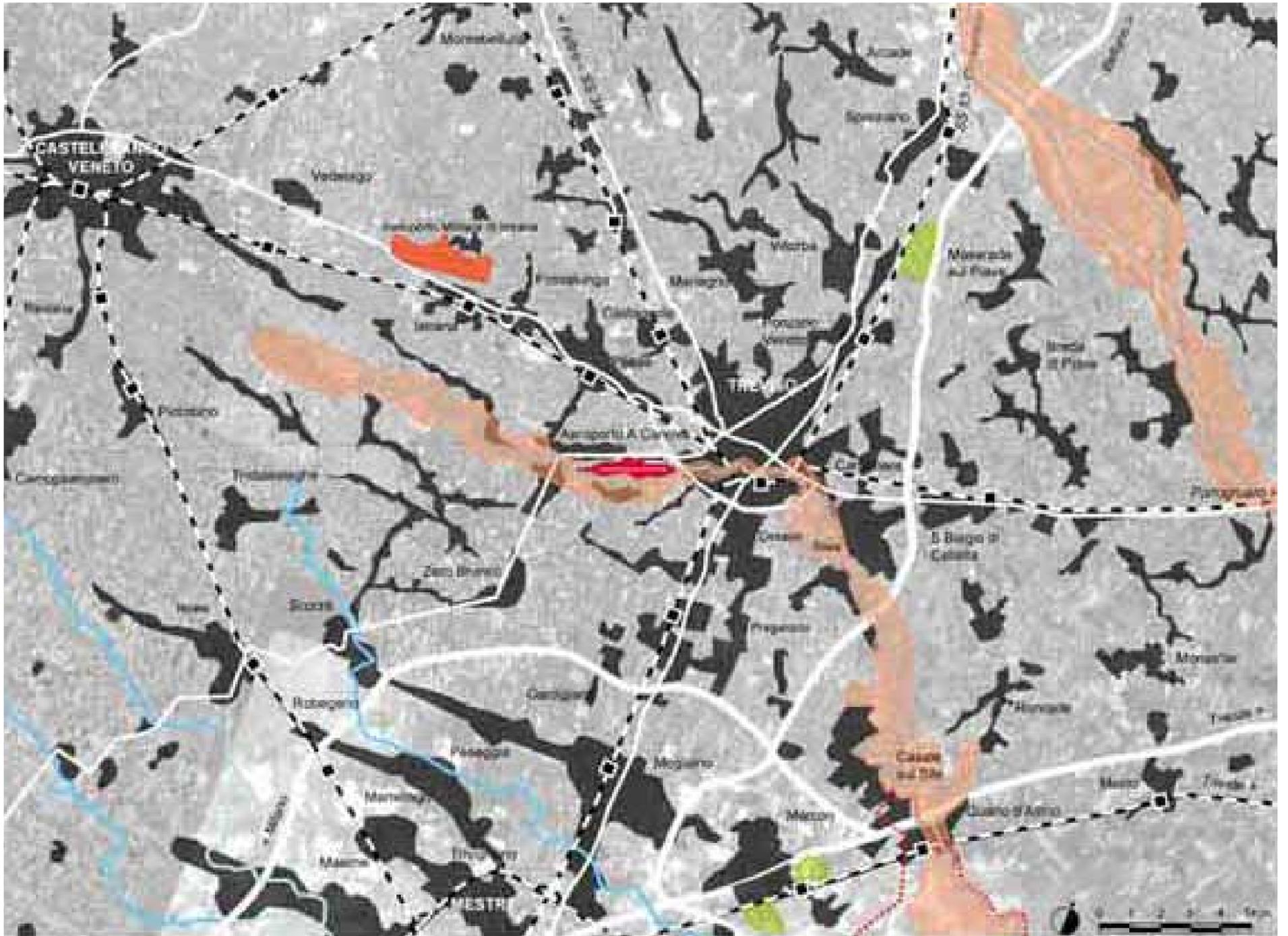
LEGENDA

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



Inquadramento territoriale

L'aeroporto Canova è ubicato per buona parte nel territorio comunale di Treviso, caratterizzato da un'altissima densità abitativa e, in minima parte, nel comune di Quinto di Treviso. L'aeroporto è localizzato a circa 3 km a sud-ovest della città di Treviso e a 29 km dall'aeroporto di Venezia-Tessera. Il sedime aeroportuale occupa un'area di circa 147Ha, stretto tra il fiume Sile e la strada 515 Noalese, in prossimità di un'area caratterizzata da edificazione mista residenziale, commerciale, direzionale e produttiva artigianale.



LEGENDA

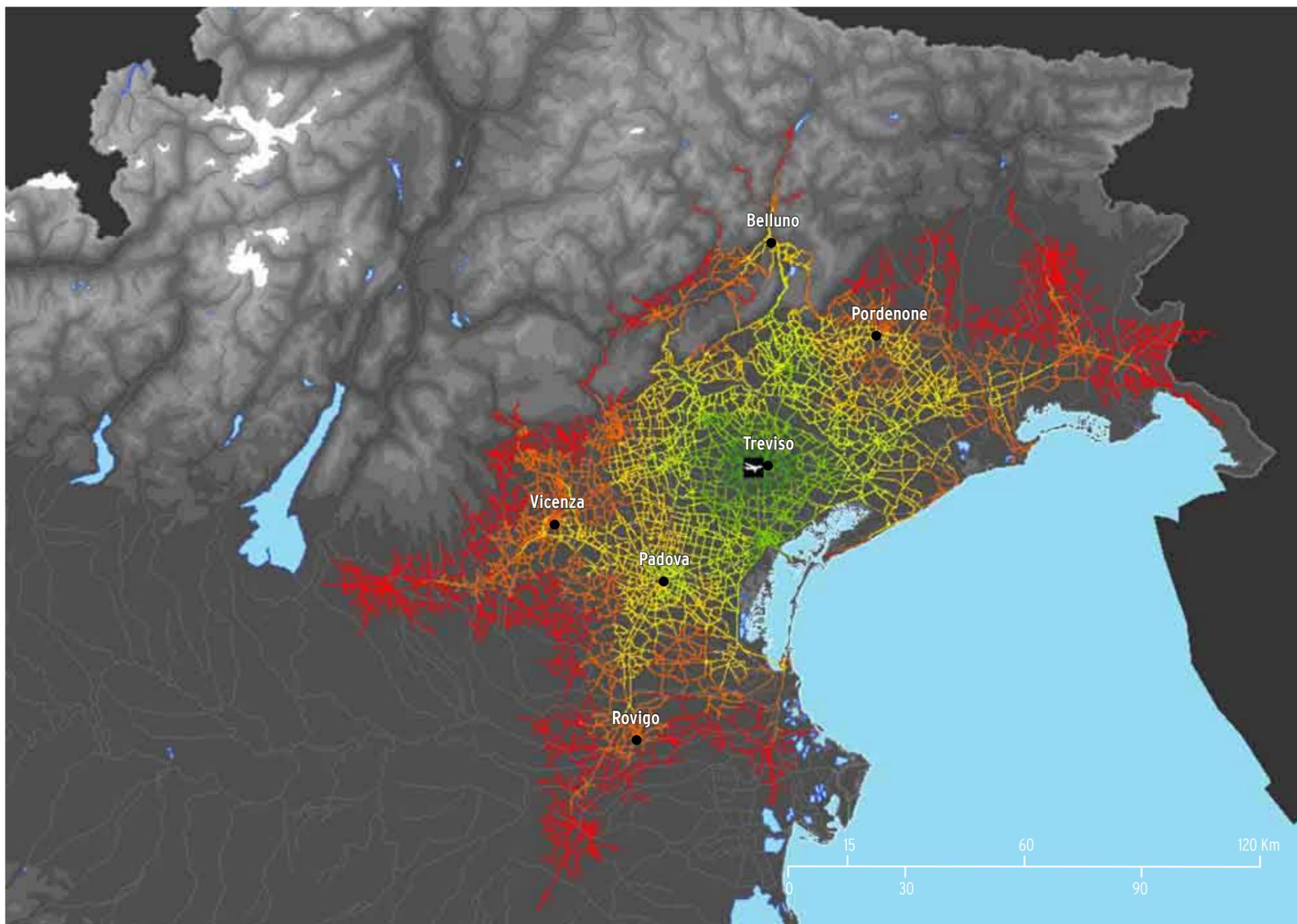
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile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

Limiti e vincoli

Lungo il confine del sedime aeroportuale sono presenti insediamenti residenziali e produttivi, diversi per estensione e dimensione dei fabbricati, che rappresentano il maggiore vincolo allo sviluppo dello scalo.

Dal punto di vista ambientale il vincolo principale è costituito dalla presenza del fiume Sile ad ovest del sedime, e relativo parco, sottoposti a vincolo paesistico.

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



LEGENDA ISOCRONE



LEGENDA RETI



Modalità gomma

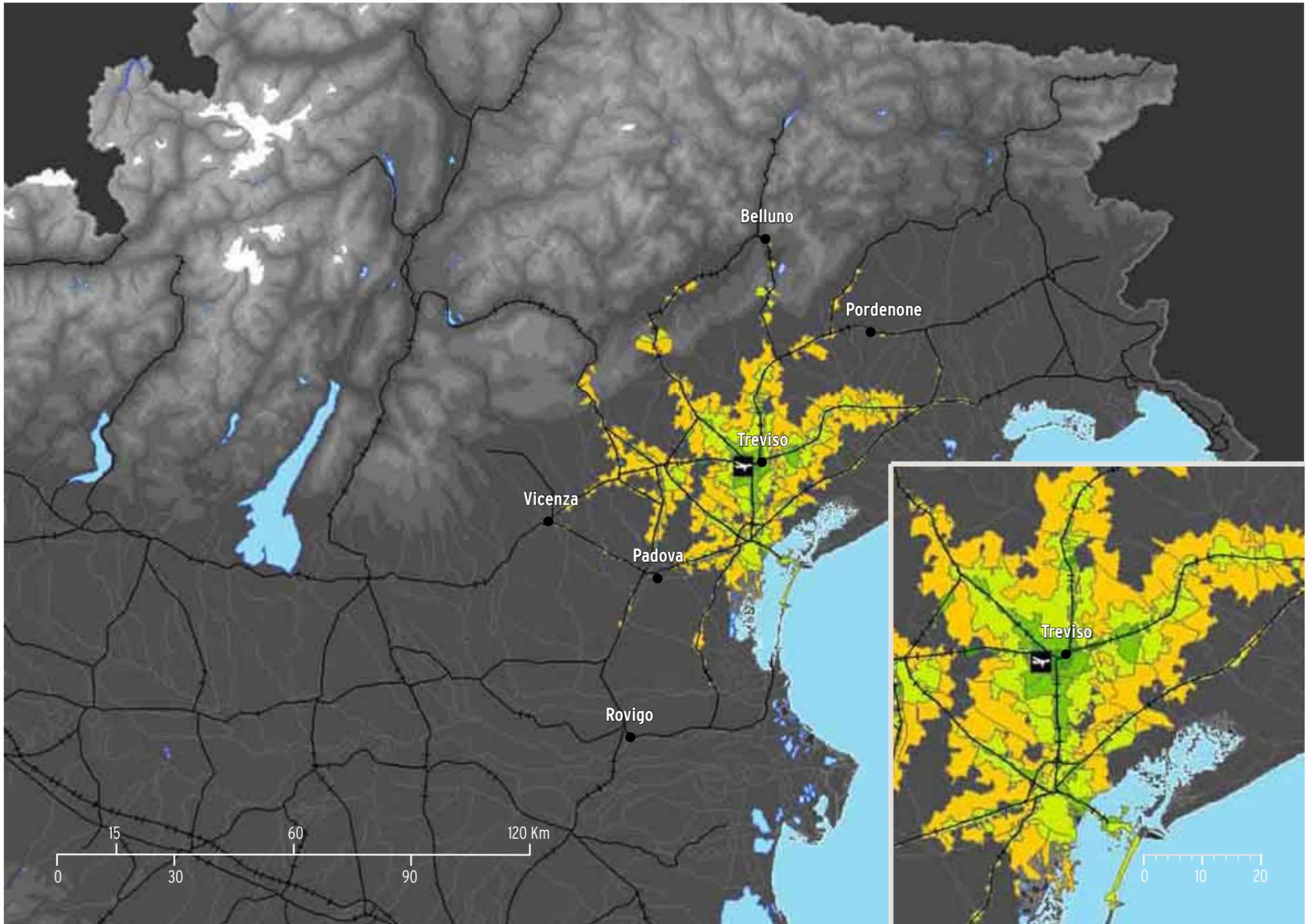
La presenza di una fitta rete viaria, diffusa sul territorio circostante l'aeroporto di Treviso, permette un'accessibilità omogenea, soprattutto per le fasce più prossime all'aerostazione, limitata esclusivamente dalla presenza del Mar Adriatico a sud e dei rilievi alpini a nord.

Le infrastrutture principali che interessano l'accessibilità dell'aeroporto sono le Autostrade A27 (Autostrada di Alemagna Mestre-Belluno) e A4 (Autostrada Serenissima Torino-Trieste). Tali caratteristiche fanno sì che oltre 900.000 residenti (pari al 17%) possano raggiungere l'aerostazione in un tempo inferiore ai 30', circa 2.000.000 (pari al 38%) in un tempo compreso tra i 30' e i 60' e più di 2.400.000 (pari al 45%) in un tempo che va dai 60' ai 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 60' e i 90', con il 45% degli addetti totali (pari a ca. 950.000, su un totale di ca. 2.150.000). La prima macro-fascia fa registrare c.a. 370.000 addetti (pari al 17%), mentre la seconda c.a. 820.000 addetti (pari al 38%).

La superficie territoriale dei comuni compresi nelle 3 macro-fasce isocrone (0-30', 30'-60', 60'-90') è così composta: circa 1.800 kmq (pari al 10%) nella prima fascia, circa 5.600 kmq (pari al 31%) nella seconda e circa 10.500 kmq (pari al 59%) nella terza.

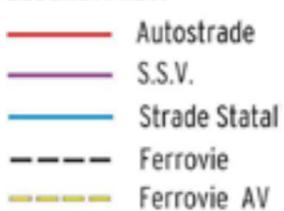
ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



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 Treviso Centrale è l'origine delle isocrone relative all'Aeroporto Antonio Canova di Treviso. La rete infrastrutturale ad essa afferente si dirama in tutte le direzioni, ossia verso le città di Verona, Mestre, Portogruaro e Conegliano. Da tale stazione è possibile raggiungere in 30' la città di Venezia a sud, Oderzo ad est, Conegliano lungo la direttrice nord e Castelfranco Veneto verso ovest.

L'isocrona rappresentativa dei 60' dalla stazione di Treviso Centrale raggiunge, invece, i Comuni di Fossalta di Portogruaro e Pordenone in direzione est, Ponte nelle Alpi e Valstagna verso nord, Vicenza a ovest e Padova verso sud-ovest.

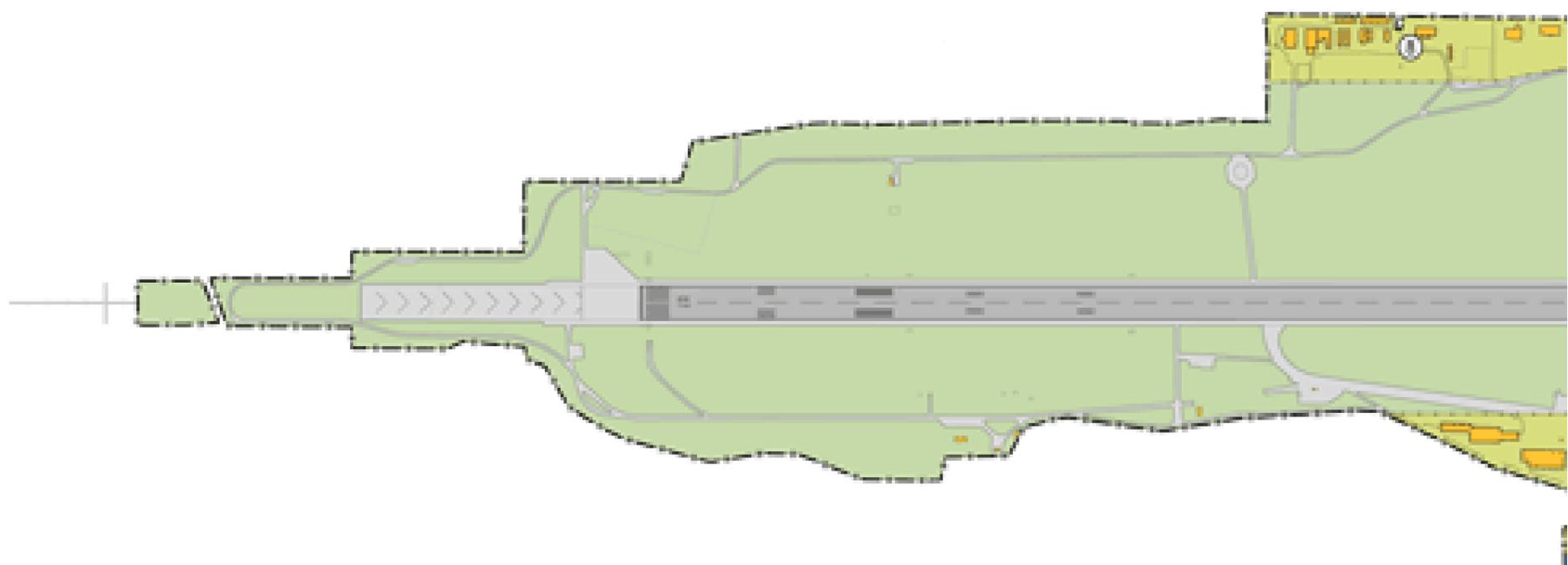
Le caratteristiche sopra esposte determinano che il 39% dei residenti (pari a circa 800.000) possa raggiungere la stazione di riferimento in meno di 30' mentre il restante 61% (pari a circa 1.300.000) in un tempo compreso tra i 30' e i 60' (dati popolazione ISTAT 2008).

La medesima distribuzione è osservata per gli addetti (dato ISTAT 2001):

- c.a. 360.000 (39%) nella macro-fascia 0-30';
- c.a. 570.000 (61%) nella macro-fascia 30'-60'.

Le superfici territoriali, pari a circa 4.500 kmq totali, sono invece suddivise fra i 1.400 kmq (32%) della prima fascia (0 - 30') e i 3.000 kmq della seconda.

NE.2.4 Stato attuale dell'aeroporto



AEROPORTO DI TREVISO - SANT'ANGELO (LIPH)

AREA PIAZZALE (mq)
70.400

AREA TERMINAL (mq)
11.500

GATES
8

STAND TOTALI
15

STAND AVIAZIONE GENERALE
8

PARCHEGGI
1.074

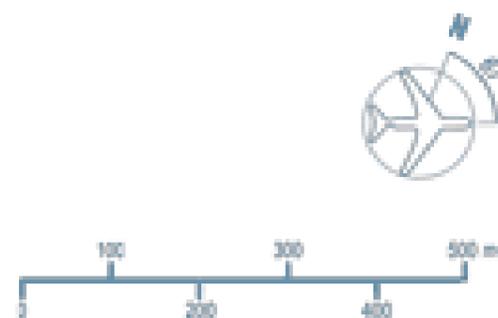
PISTA 1

STRUMENTAZIONE RWY 07
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

LUNGHEZZA 07 (m)
2.420

LUNGHEZZA 25 (m)
2.420

LARGHEZZA (m)
45



Stato attuale dell'aeroporto

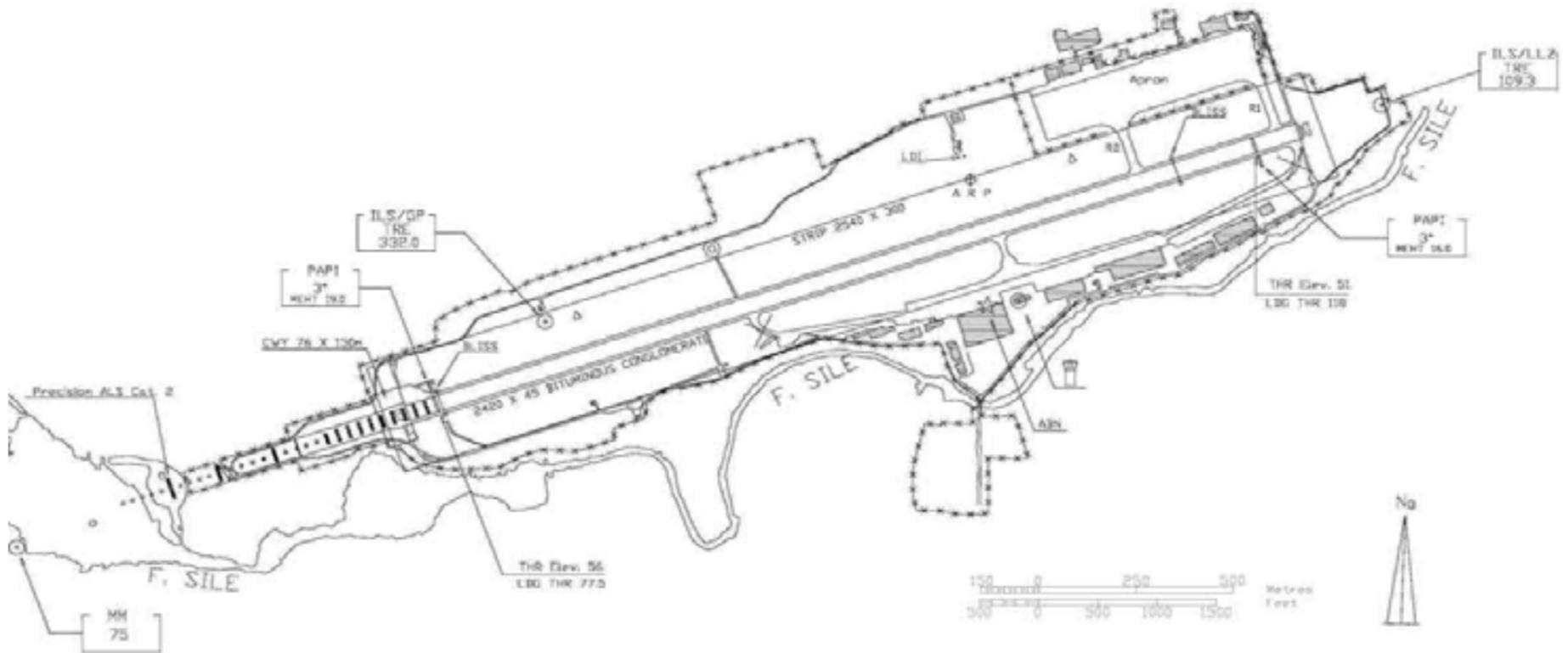
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 07	2420	2420	2420	2342,5
RWY 25	2420	2496	2420	2302

Tab.NE.2.4.1 Caratteristiche delle piste

LEGENDA

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

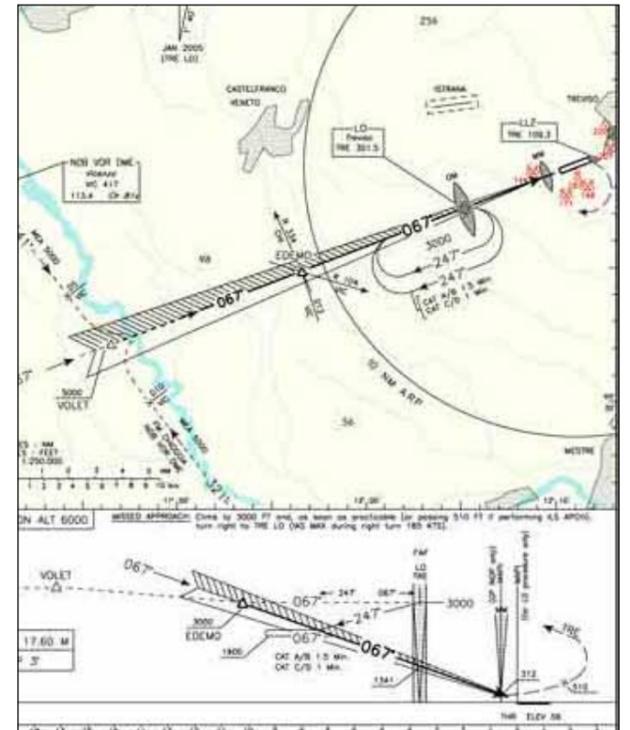
NE.2.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

1.4.1	PISTE	THR	Coord. THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	RESA	STRIP	Largh.	THR Elev.	Pav.
			WGS84-DMS		m	m	m	m	m	m x m	m x m	m x m	m	m.s.l.m.	
1.4.1.1	Pista 1	07	45°38'41.61"N 012°10'50.00"E	067°	2420	2420	2420	2342,5	-	-	-	2540 x 300	45	17,07	PCN65 ACN58 ASPH
		25	45°39'07.11"N 012°12'26.00"E	247°	2420	2496	2420	2302	-	76 x 150	-	2540 x 300	45	15,54	

Tab.NE.2.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste



Procedura di atterraggio strumentale di precisione

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

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron 1	70422	ACN58-PCN75 Conc	1 → 7	SM	narrow body	-
				8 stand	SM	AG	-

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	R1	20	PCN 58 - ACN 56	-
1.4.4.2	R2	20	PCN 58 - ACN 56	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VOR/DME	CHI, VIC
1.4.5.2	NDB	CHI, FER, VIC
1.4.5.3	ILS RWY 07 LOC CAT I	TRE
1.4.5.4	GP	-
1.4.5.5	L	TRE, VEN

1.4.6	CAPACITA'	
1.4.6.1	Capacità Operativa Pista: 16Mov/h Capacità Operativa Piazzale: 16Mov/h Fonte: AERTRE SpA	

Tab.NE.2.5.2 Dati infrastrutture airside

Piste e aree di sicurezza

La pista di volo ha identificativo 07-25, è lunga 2420m e larga 45m realizzata in conglomerato bituminoso con testate in pavimentazione rigida, entrambe le soglie sono decalate ma con pavimentazione prima della soglia utilizzabile come corsa utile al decollo. L'aerostazione, prospiciente il piazzale di sosta, è ubicata a Nord-Est della pista in prossimità della testata 25 ed è ad essa collegato attraverso due bretelle perpendicolari. Il traffico consentito è sia VFR che IFR, la pista 07 è equipaggiata per avvicinamenti di precisione di categoria CAT I. I decolli in bassa visibilità sono consentiti fino ad una RVR maggiore, o uguale, a 400m mentre, per disposizione di ENAC, la presenza di un ostacolo che fora la superficie di transizione a Sud della pista 07 le minime per l'effettuazione dei decolli sono le seguenti: RVR 2000m e ceiling 500ft.

Piazzale aeromobili

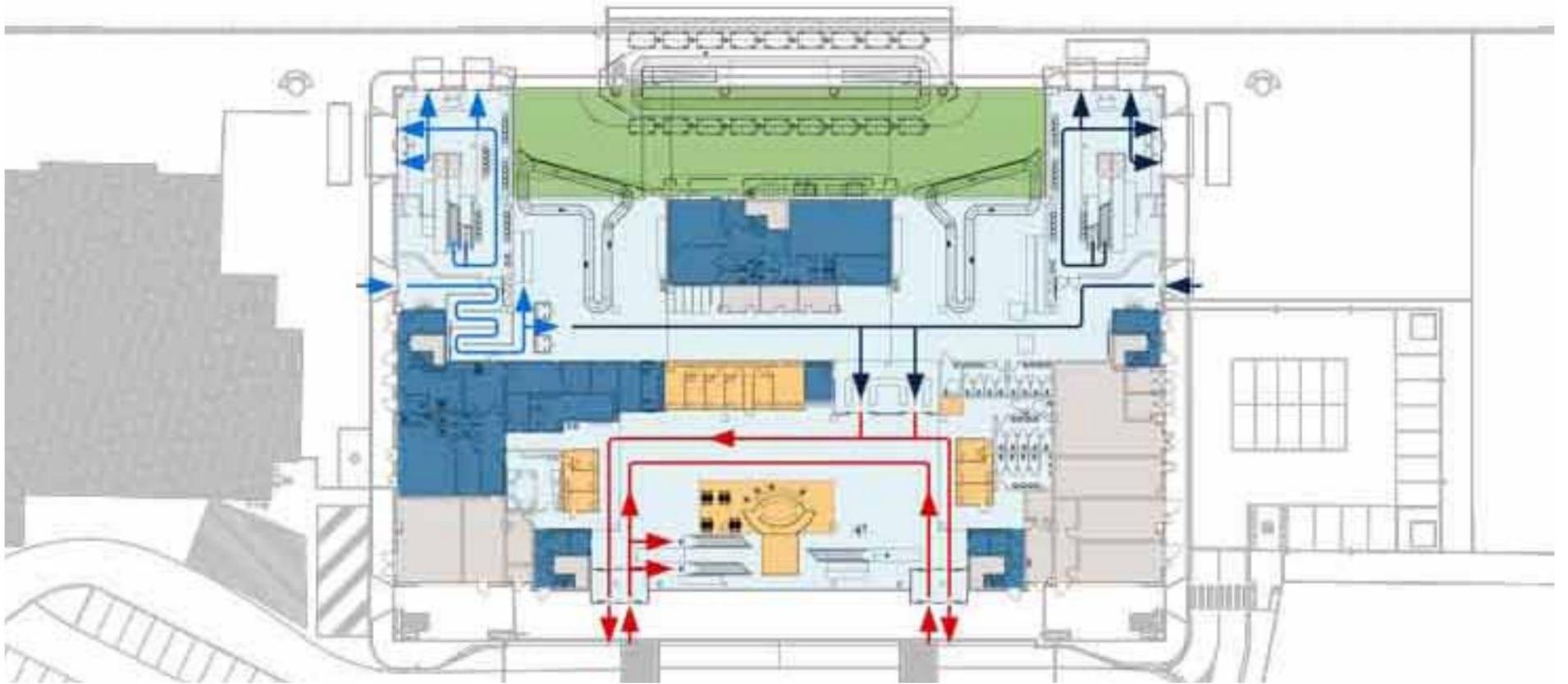
Il piazzale di sosta aeromobili ha una superficie di circa 70000mq, è realizzato in pavimentazione rigida e può ospitare sette aeromobili narrow-body con movimentazione in self e otto stand di Aviazione Generale. Il collegamento tra pista e Apron avviene mediante due taxiway che partono dall'Apron e connettono in pista perpendicolarmente; in particolare, il raccordo R1 connette prima della soglia pista 25 sul tratto di pavimentazione utilizzabile come corsa utile al decollo, mentre il raccordo R2 connette poco oltre la soglia 25.

Vie di rullaggio

Il sistema di rullaggio si compone delle sole due taxiway, R1 ed R2, realizzate in pavimentazione rigida che collegano il piazzale alla soglia 25. L'allineamento in soglia 07 avviene rullando su pista e facendo backtrack sull'apposita piazzola in testata. A destra della pista 07 sono presenti tre taxiway che collegano all'area militare, la prima e l'ultima di queste non sono operative.

NE.2.6 Terminal passeggeri

SISTEMI FUNZIONALI

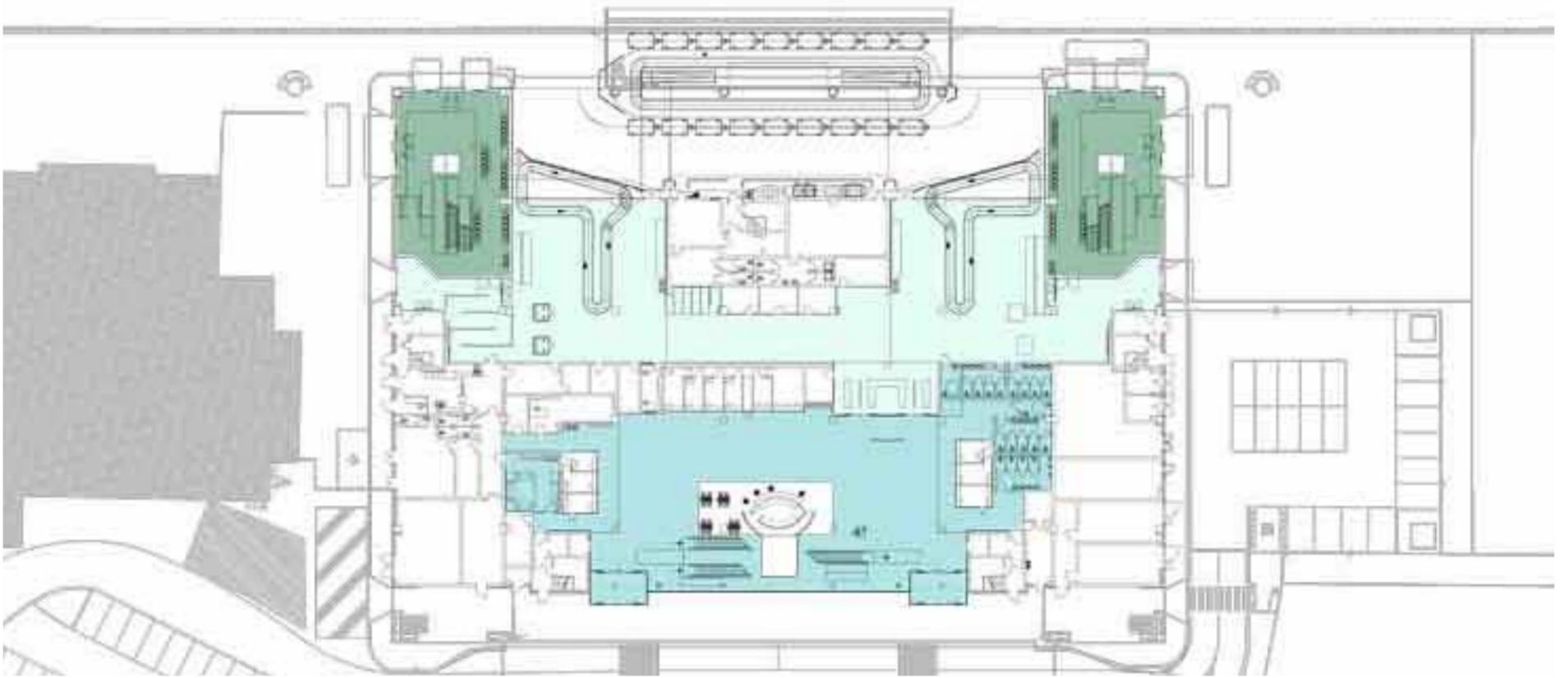


Sistemi funzionali, Pianta piano terra

0 50m

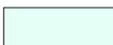
LEGENDA

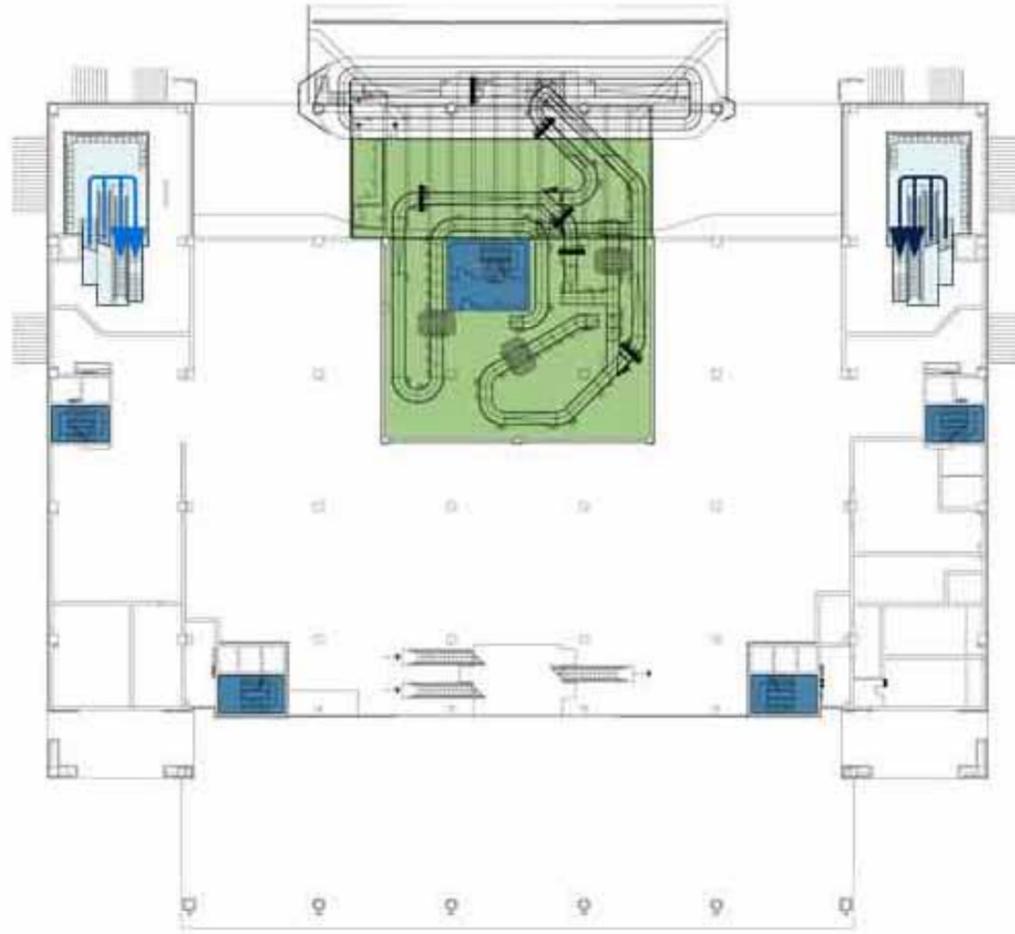
- Area passeggeri
- Concessioni, aree commerciali, spazi compagnie
- Bhs, trattamento bagagli
- Uffici società di gestione, aree non operative
- Spazi tecnici, impianti
- Flussi airside - Schengen
- Flussi airside - Extra Schengen
- Flussi landside



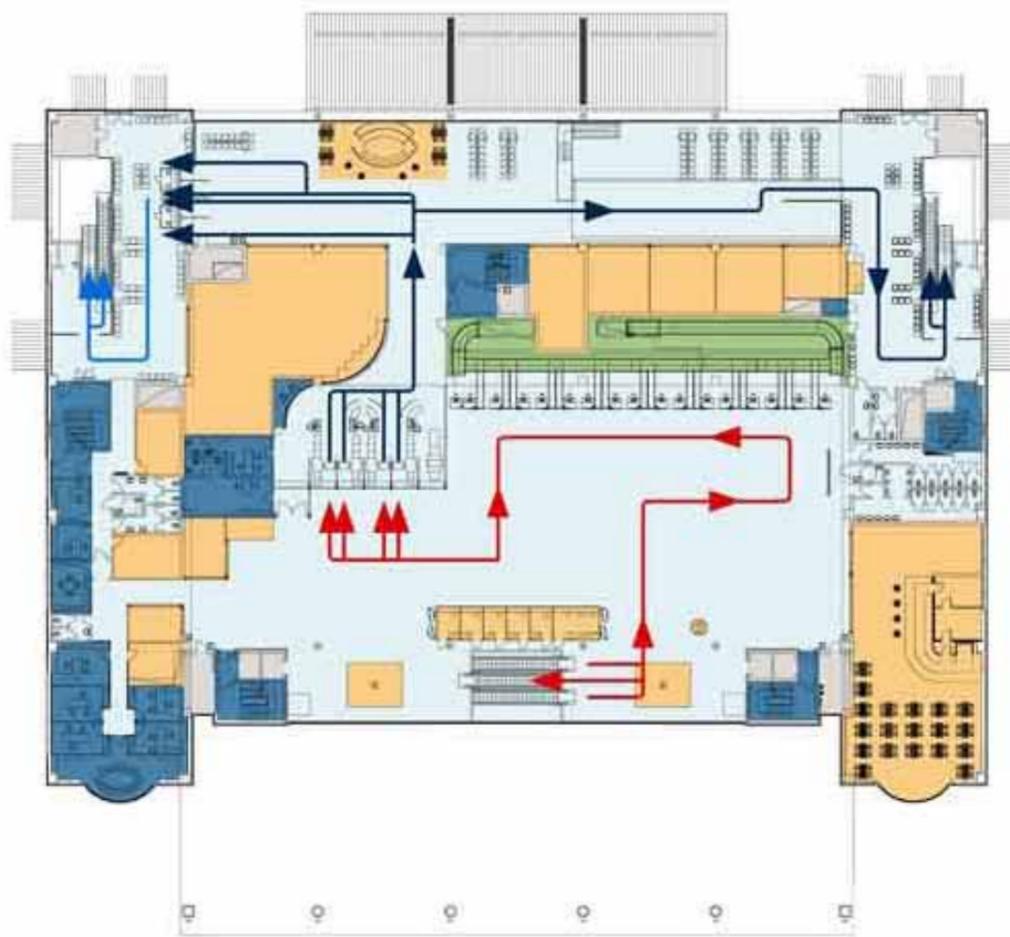
Sottosistemi, Pianta piano terra

LEGENDA

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



Sistemi funzionali, Pianta piano ammezzato



Sistemi funzionali, Pianta piano primo

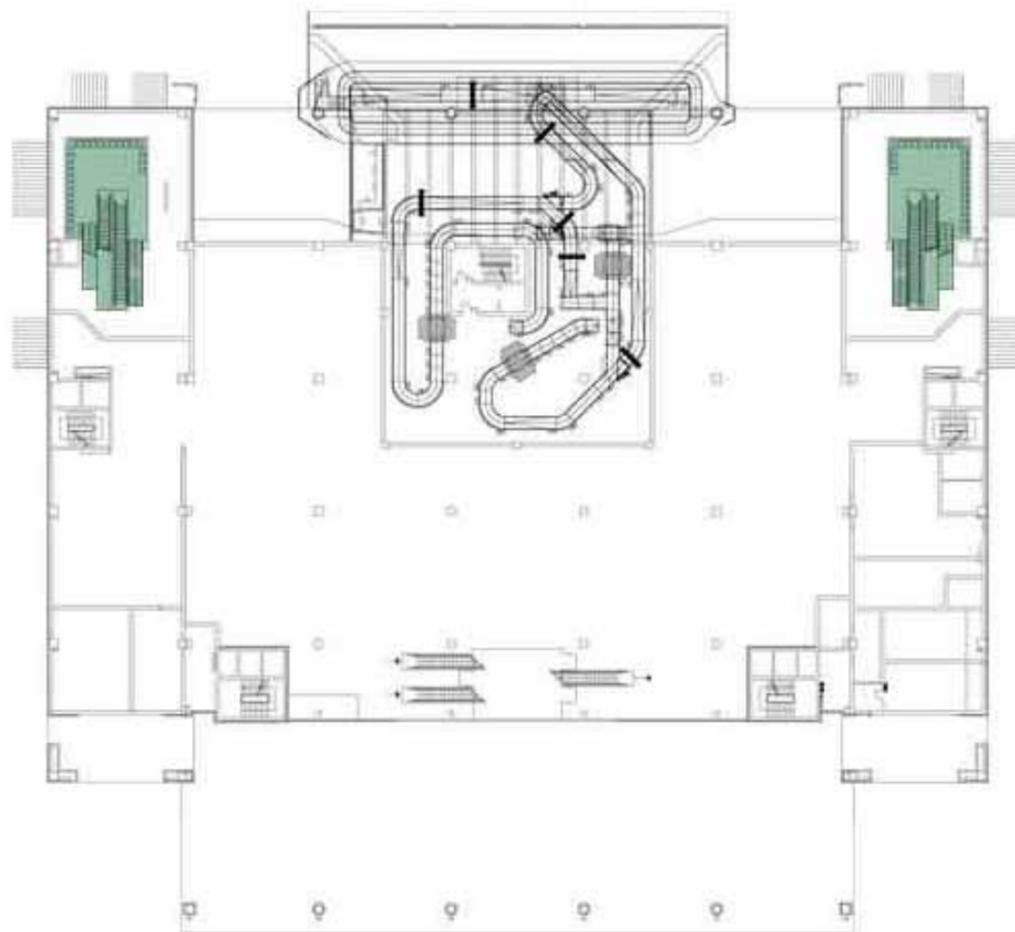


SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

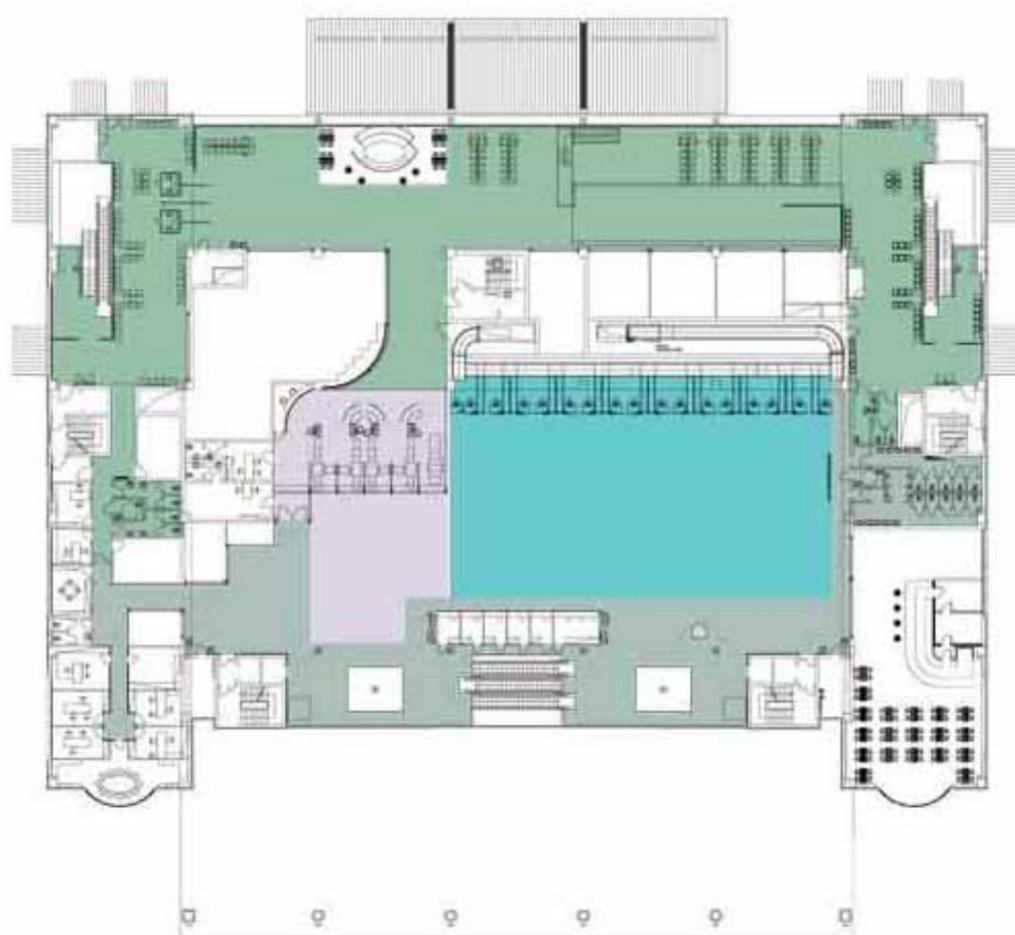
Area passeggeri	mq	5720
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	1250
Bhs, trattamento bagagli	mq	1490
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	2380
Spazi tecnici ,impianti	mq	1055

LEGENDA

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



Sottosistemi, Pianta piano ammezzato



Sottosistemi, Pianta piano primo

SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	650
Area Check-in	mq	690
Area Varchi di Sicurezza	mq	300
Sale imbarco	mq	2005
Hall arrivi	mq	930
Sale riconsegna bagagli	mq	1030

LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

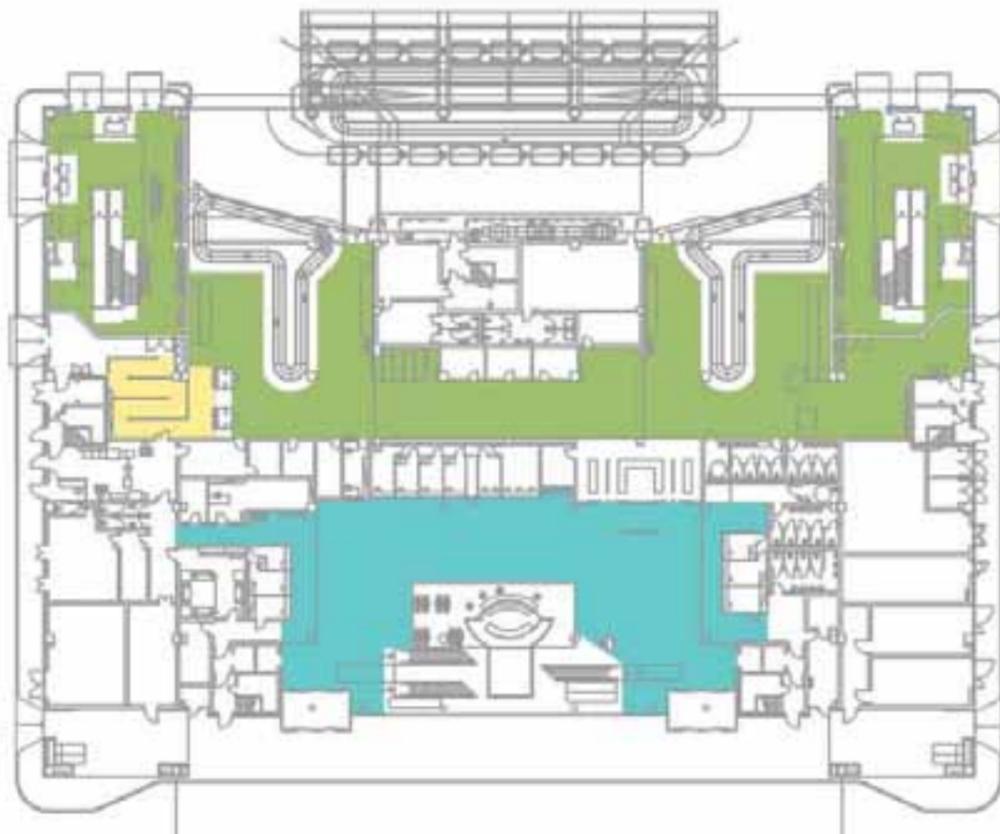
LEGENDA

 A
 B
 C
 D
 E

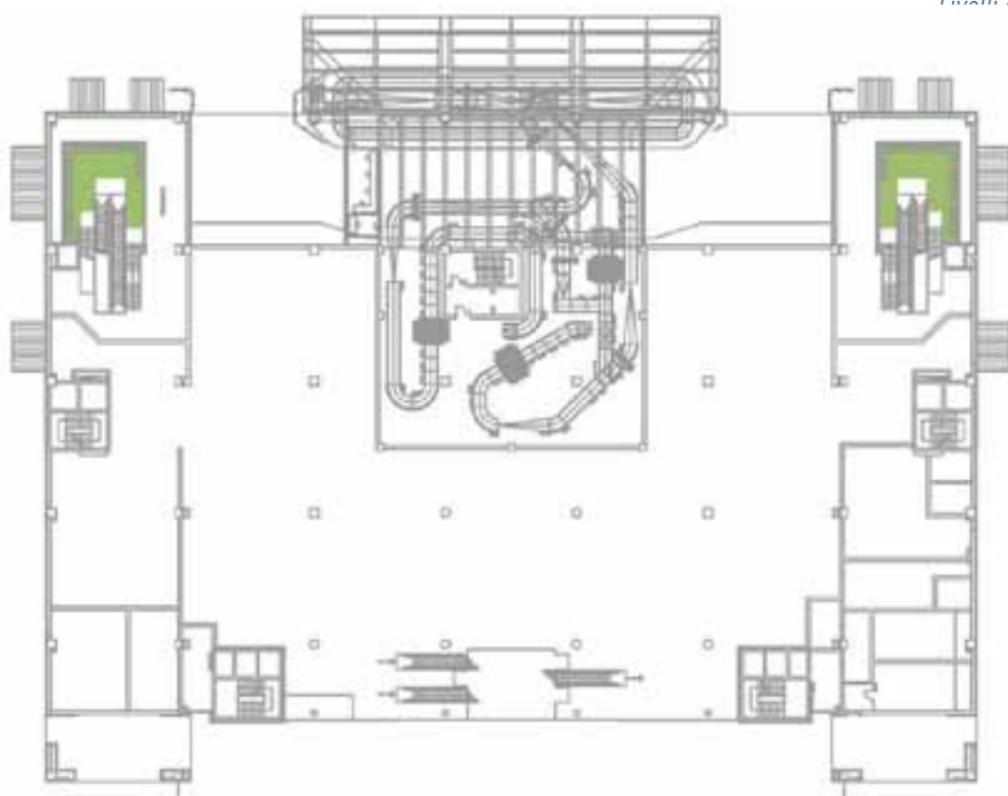
1_Hall partenze	mq fabbisogno	338
	mq presenti	430
	mq differenza	92
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	224
	mq presenti	575
	mq differenza	351
	n° check-in fabbisogno	11
	n° check-in presenti	16
	n° differenza	5
	mq accodamento fabbisogno	0
3 Controlli di sicurezza	mq presenti	150
	mq differenza	150
	n° varchi fabbisogno	2
	n° presenti	4
	n° differenza	2
	mq accodamento fabbisogno	50
4 Controllo passaporti OUT	mq presenti	70
	mq differenza	20
	n° postazioni fabbisogno	2
	n° presenti	4
	n° differenza	2
	mq fabbisogno	541
5 Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	mq presenti	1285
	mq differenza	744
	n° gates fabbisogno	4
	n° presenti	8
	n° differenza	4
A_Sala imbarchi Schengen	mq fabbisogno	541
	mq presenti	905
	mq differenza	364
	n° gates fabbisogno	2
	n° presenti	4
B_Sala imbarchi extra Schengen	mq fabbisogno	216
	mq presenti	380
	mq differenza	164
	n° gates fabbisogno	2
	n° presenti	4
6 Controllo passaporti IN	mq accodamento fabbisogno	50
	mq presenti	65
	mq differenza	15
	n° postazioni fabbisogno	4
	n° presenti	4
7_Ritiro bagagli	mq fabbisogno	363
	mq presenti	650
	mq differenza	287
	n° nastri fabbisogno	1
	n° presenti	2
8_Hall arrivi	mq fabbisogno	507
	mq presenti	580
	mq differenza	73

SUPERFICI TOTALI

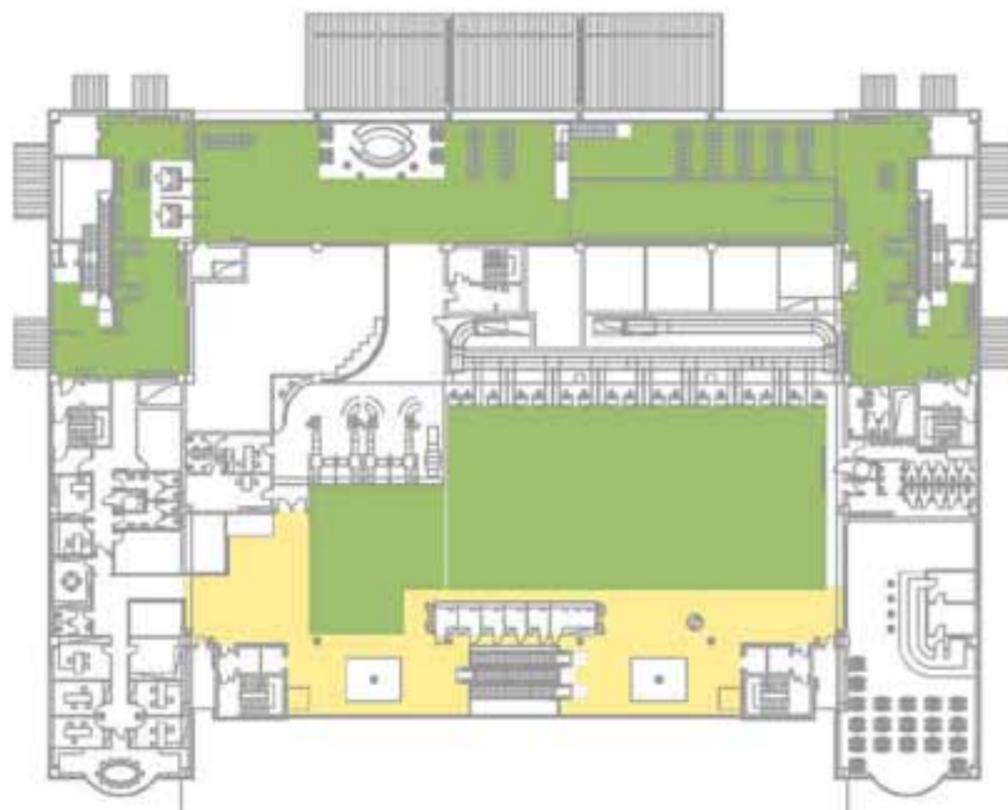
Piano terra	mq	4050
Ammezzato	mq	750
Piano primo	mq	4850
Piano secondo	mq	1850
Totale	mq	11500



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano ammezzato



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano primo

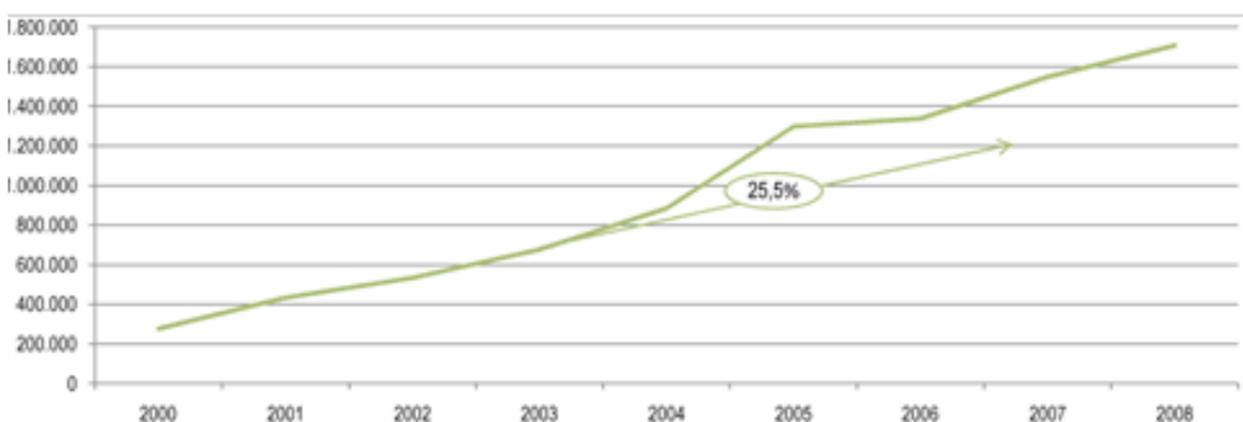


Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri è cresciuto notevolmente dal 2000 al 2008, passando da 276 mila passeggeri a 1,7 milioni, con un CAGR pari a +25,5%. L'andamento del traffico è fortemente legato alla presenza del vettore low cost Ryanair, che fin dal suo arrivo nel 1999 ha intensificato la propria attività, avviando progressivamente diversi collegamenti internazionali, e dal 2005 anche collegamenti nazionali. Nel 2007 si è registrato un incremento del numero di vettori operanti sullo scalo (con un peso relativo dell'8% del 2006, del 12% nel 2007, per arrivare al 18% del 2008). Nel 2008, si è registrato anche un leggero incremento del traffico charter, grazie allo spostamento di alcuni collegamenti operati precedentemente da Venezia.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 1.758.267 con un incremento del 3,6% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

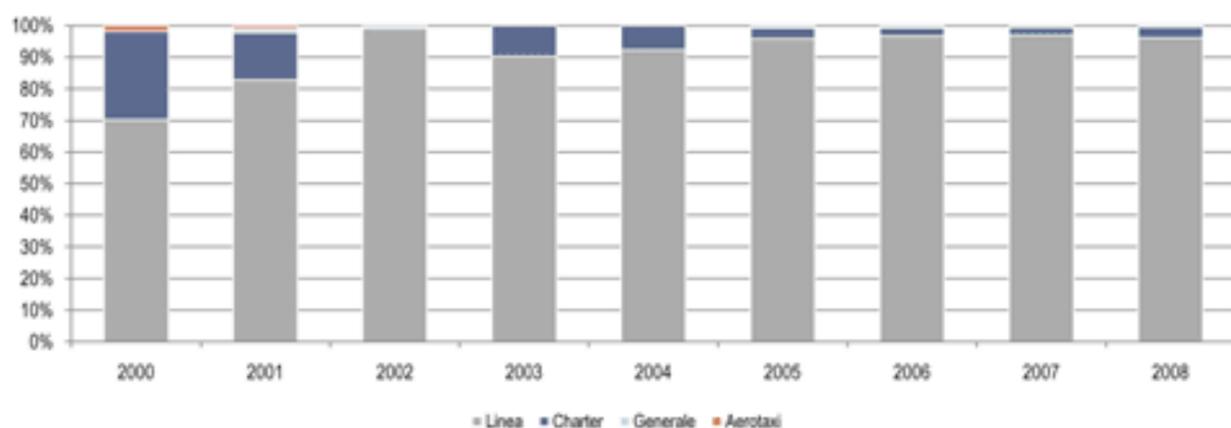
Anno	PAX	Δ%
2000	276.767	
2001	432.354	56,2%
2002	534.851	23,7%
2003	676.749	26,5%
2004	883.656	30,6%
2005	1.297.251	46,8%
2006	1.337.930	3,1%
2007	1.548.219	15,7%
2008	1.706.345	10,2%
CAGR	25,5%	



Tab.NE.2.7.1 Passeggeri 2000-2008

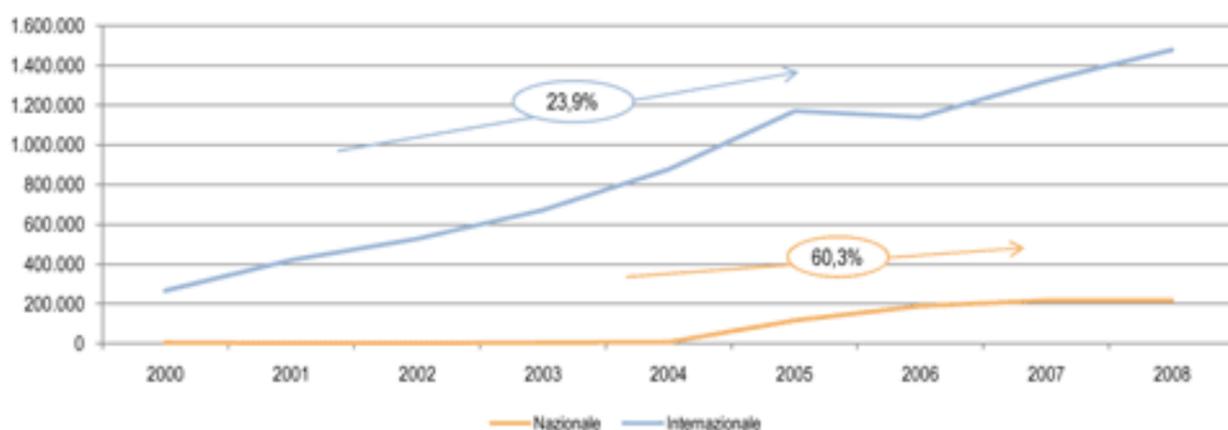
I passeggeri trasportati da voli charter hanno rappresentato una percentuale considerevole nel 2000 (28%), per poi diminuire dal 2001 a beneficio del traffico di linea.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	70,3%	28,0%	1,7%	0,0%	100,0%
2001	82,8%	15,0%	1,1%	1,1%	100,0%
2002	99,1%	0,0%	0,0%	0,9%	100,0%
2003	90,4%	9,6%	0,1%	0,0%	100,0%
2004	92,4%	7,6%	0,0%	0,0%	100,0%
2005	95,9%	3,4%	0,0%	0,7%	100,0%
2006	96,8%	2,5%	0,0%	0,7%	100,0%
2007	97,0%	2,4%	0,0%	0,6%	100,0%
2008	96,1%	3,3%	0,0%	0,5%	100,0%



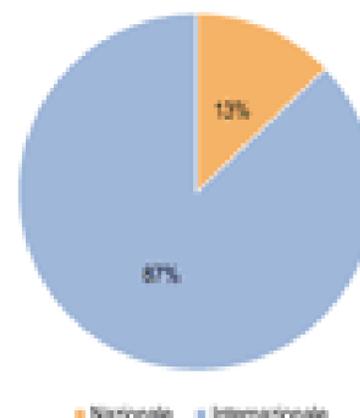
Tab.NE.2.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	4.998		2000	266.985	
2001	2.064	-58,7%	2001	420.738	57,6%
2002	2.804	35,9%	2002	527.265	25,3%
2003	4.139	47,6%	2003	672.111	27,5%
2004	6.162	48,9%	2004	877.494	30,6%
2005	117.163	1801,4%	2005	1.171.197	33,5%
2006	188.074	60,5%	2006	1.139.882	-2,7%
2007	215.944	14,8%	2007	1.322.554	16,0%
2008	217.693	0,8%	2008	1.479.506	11,9%
CAGR		60,3%	CAGR		23,9%



Tab.NE.2.7.3 Passeggeri 2000-2008

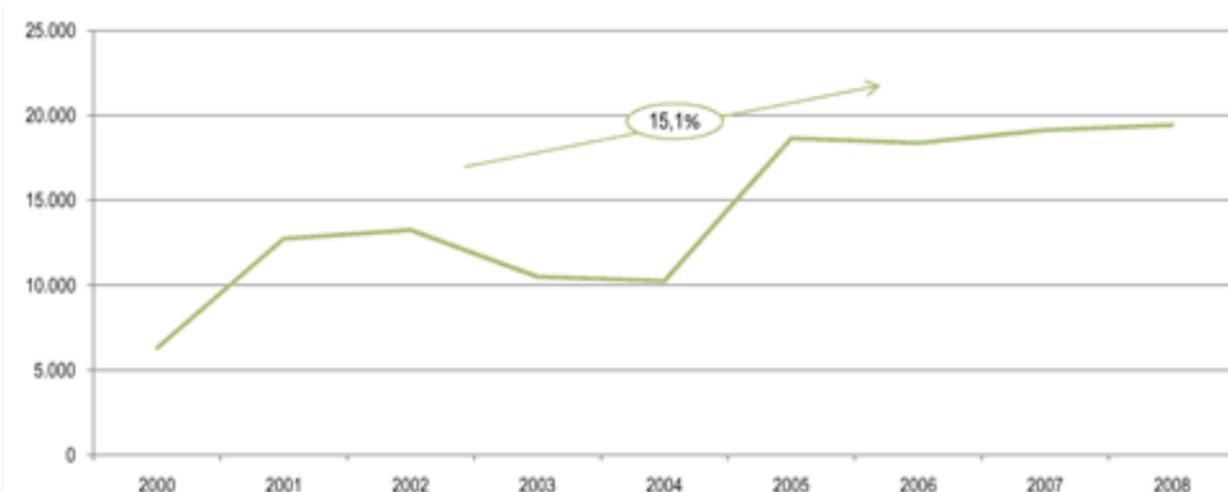
Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, l'aeroporto è prevalentemente interessato dal traffico internazionale, con una percentuale dell' 87% sul totale.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

Il traffico nazionale in termini di passeggeri è stato molto basso fino al 2004 (circa 6 mila passeggeri), per poi ricevere un importante impulso ed attestarsi dal 2006 sui 200 mila passeggeri. Il traffico internazionale ha avuto una crescita costante, ad eccezione del rallentamento avuto nel 2006 (-2,7%), raggiungendo quasi il milione e mezzo di passeggeri.

Anno	MOV	Δ%
2000	6.309	
2001	12.742	102,0%
2002	13.240	3,9%
2003	10.502	-20,7%
2004	10.263	-2,3%
2005	18.648	81,7%
2006	18.390	-1,4%
2007	19.140	4,1%
2008	19.435	1,5%
CAGR		15,1%



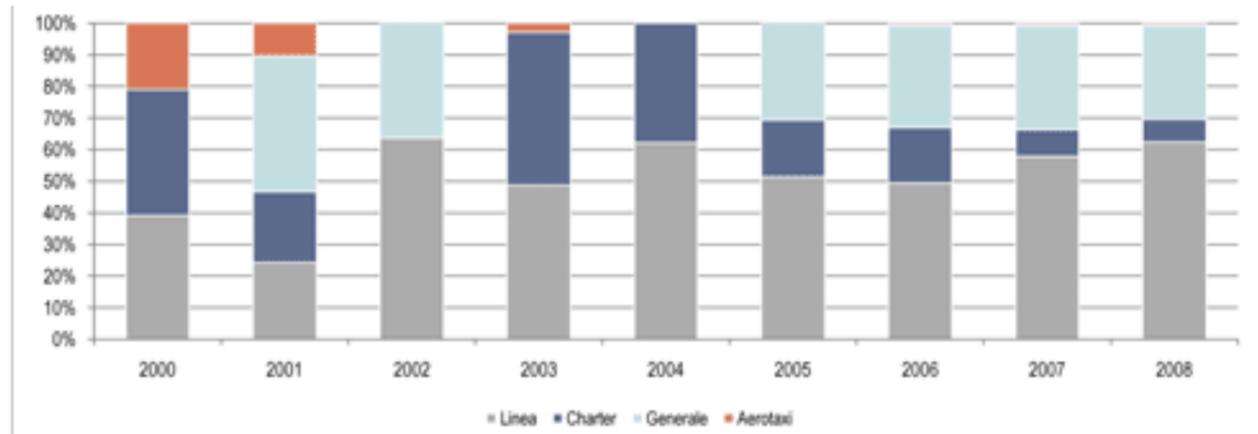
Tab.NE.2.7.4 Movimenti 2000-2008

Movimenti

Il numero di movimenti ha subito due importanti incrementi, nel 2001 del 102% e nel 2005 del 81,7%, arrivando nel 2008 a quota 20 mila movimenti annui.

In termini di movimenti, l'aviazione generale ha rappresentato sempre più del 30%.

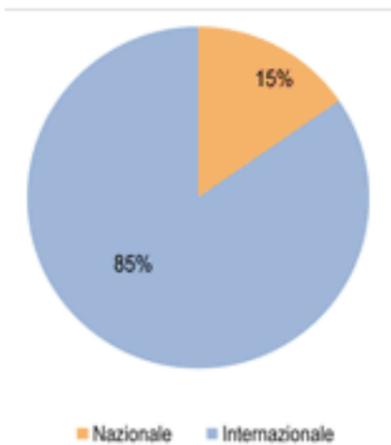
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	39,1%	39,9%	21,0%	0,0%	100,0%
2001	24,3%	22,4%	10,3%	43,0%	100,0%
2002	63,7%	0,0%	0,0%	36,3%	100,0%
2003	48,6%	48,4%	3,0%	0,0%	100,0%
2004	62,2%	37,8%	0,0%	0,0%	100,0%
2005	51,4%	17,9%	0,0%	30,7%	100,0%
2006	49,4%	17,7%	0,7%	32,3%	100,0%
2007	57,8%	8,4%	0,6%	33,2%	100,0%
2008	62,3%	7,3%	0,6%	29,8%	100,0%



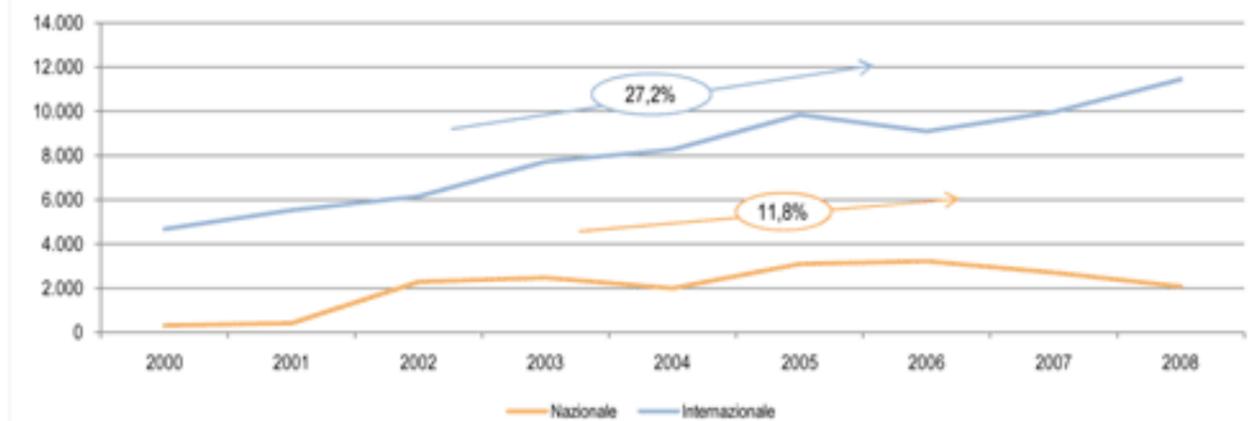
Tab.NE.2.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, il numero di movimenti nazionali ha avuto un picco nel 2002 per poi tornare a valori intorno ai 3 mila movimenti e diminuire drasticamente nel 2008. Il numero di voli internazionali ha avuto una crescita costante, con quasi 10 mila voli già nel 2007.

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	305		2000	4.679	
2001	424	39,0%	2001	5.529	18,2%
2002	2.285	438,9%	2002	6.143	11,1%
2003	2.470	8,1%	2003	7.719	25,7%
2004	1.994	-19,3%	2004	8.269	7,1%
2005	3.086	54,8%	2005	9.838	19,0%
2006	3.230	4,7%	2006	9.103	-7,5%
2007	2.709	-16,1%	2007	9.973	9,6%
2008	2.085	-23,0%	2008	11.443	14,7%
CAGR	27,2%		CAGR	11,8%	



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

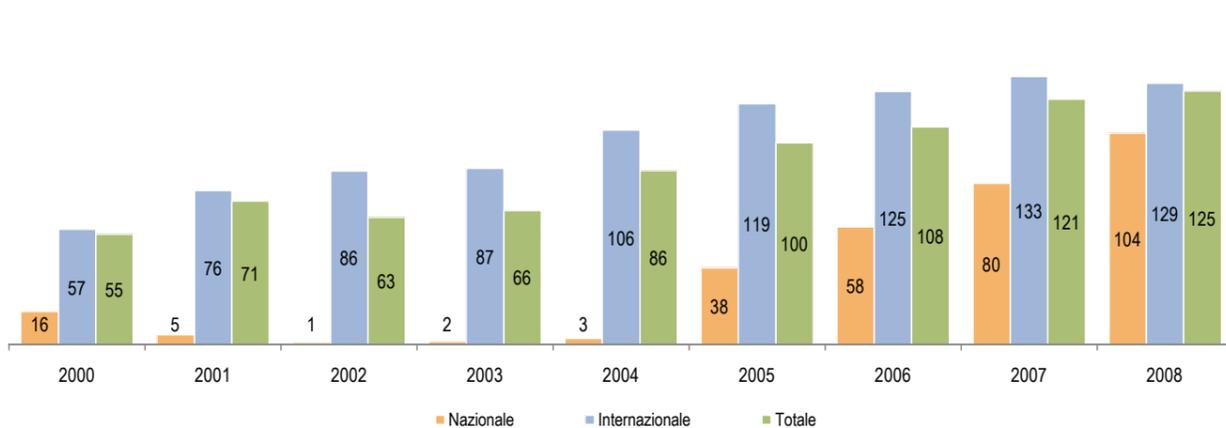


Tab.NE.2.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	16	57	55
2001	5	76	71
2002	1	86	63
2003	2	87	66
2004	3	106	86
2005	38	119	100
2006	58	125	108
2007	80	133	121
2008	104	129	125
CAGR	26,0%	10,8%	11,0%

Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

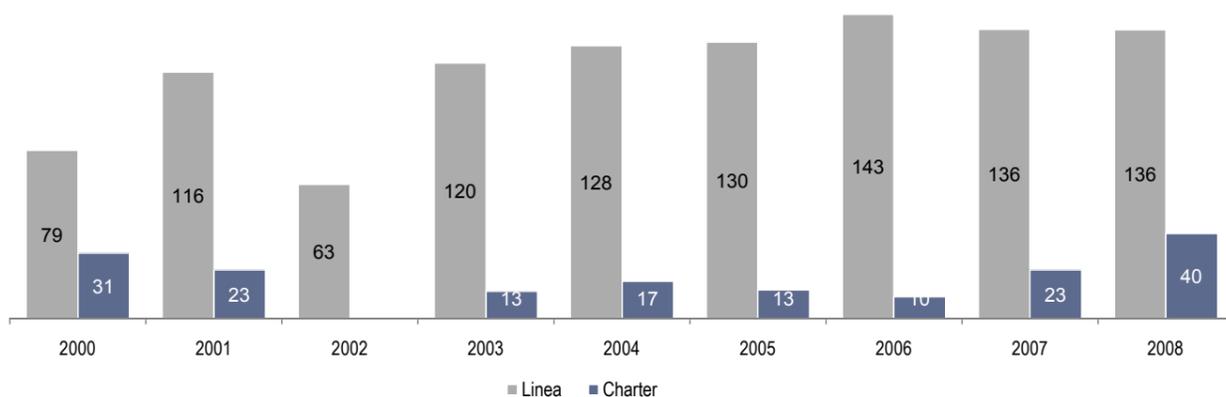
Il numero medio di passeggeri per volo nazionale è stato molto basso fino al 2004, per poi cominciare a crescere ed arrivare a quota 104 nel 2008. La crescita del numero di passeggeri medi per volo internazionale è stata più costante, partendo da 57 ed arrivando a 129 nel 2008.



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

Anno	LINEA	CHARTER
2000	79	31
2001	116	23
2002	63	-
2003	120	13
2004	128	17
2005	130	13
2006	143	10
2007	136	23
2008	136	40
CAGR	7,0%	3,3%

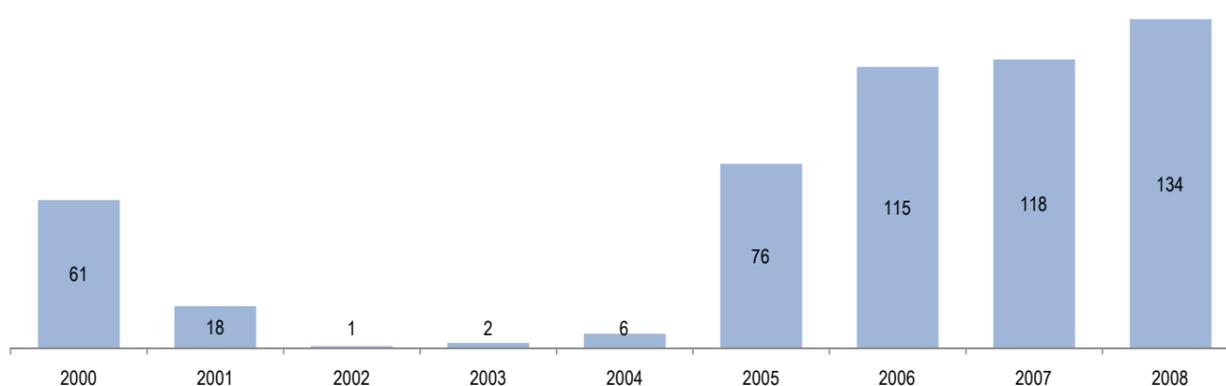
I passeggeri trasportati da voli di linea hanno superato quota 125 già nel 2004, mentre il dato relativo ai voli charter è stato notevolmente minore.



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

Il traffico di linea nazionale ha avuto un importante impulso nel 2005, raggiungendo i 134 passeggeri nel 2008.

Anno	LINEA Naz
2000	61
2001	18
2002	1
2003	2
2004	6
2005	76
2006	115
2007	118
2008	134
CAGR	
	10,5%

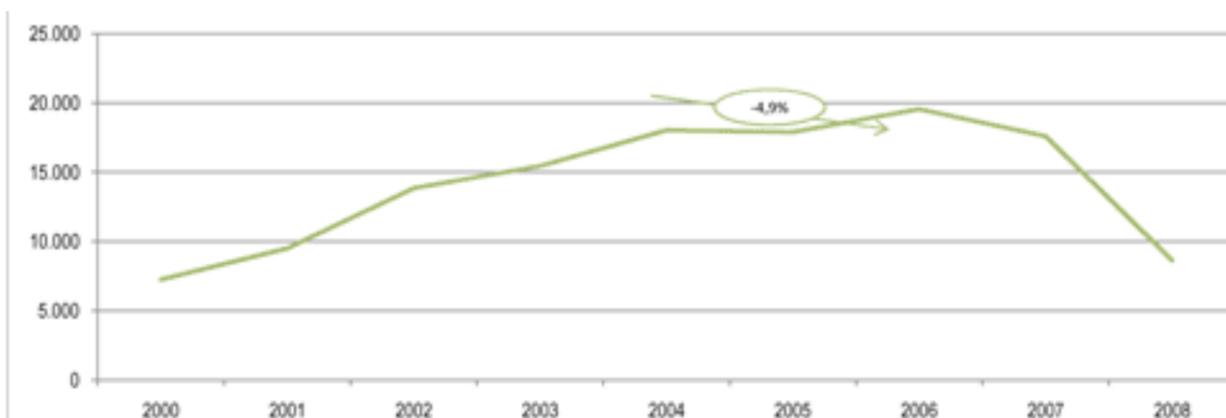


Tab.NE.2.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Traffico cargo

Il traffico cargo, dopo una crescita costante fino al picco del 2006, evidenzia un'importante flessione nel 2008 (-50% circa), a causa dello spostamento di corrieri su Venezia.

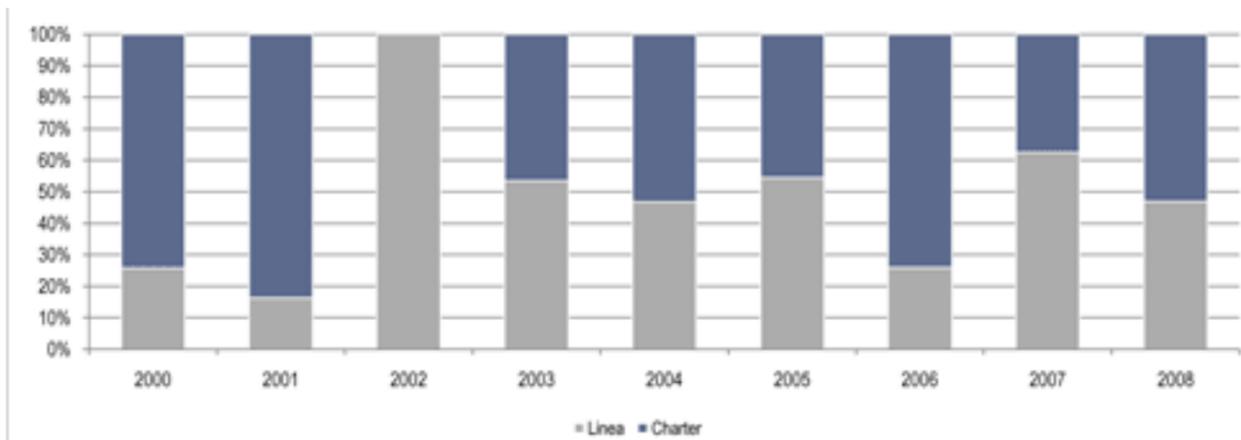
Anno	TONS	Δ%
2000	7.245	
2001	9.499	31,1%
2002	13.865	46,0%
2003	15.434	11,3%
2004	18.029	16,8%
2005	17.891	-0,8%
2006	19.558	9,3%
2007	17.591	-10,1%
2008	8.647	-50,8%
CAGR		2,2%



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

Anno	Linea	Charter
2000	25,8%	74,2%
2001	16,3%	83,7%
2002	100,0%	0,0%
2003	53,5%	46,5%
2004	46,8%	53,2%
2005	54,6%	45,4%
2006	25,9%	74,1%
2007	62,5%	37,5%
2008	46,9%	53,1%

Sul totale, i voli charter hanno storicamente servito una buona percentuale del traffico cargo.

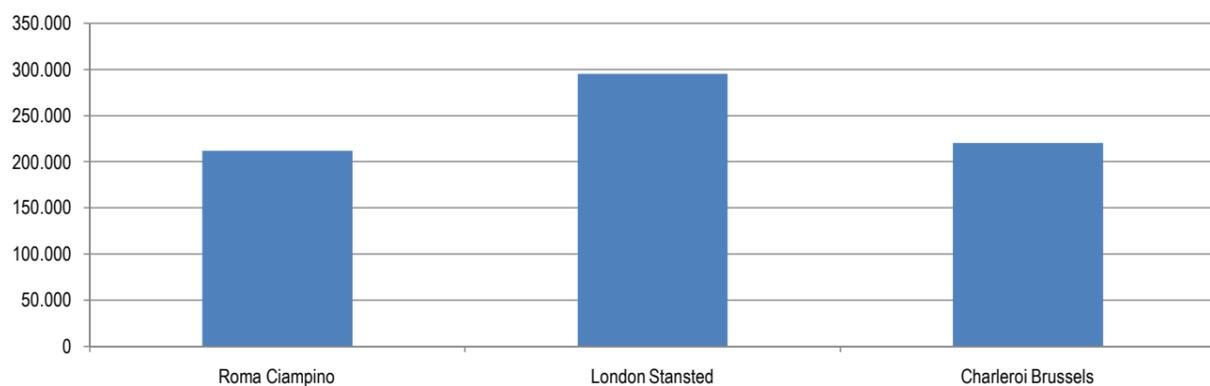


Tab.NE.2.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Gran Bretagna	725				324.578	472.848	419.982	
Belgio		571			221.450	223.450	226.898	

Principali O-D

La nazione maggiormente collegata nel 2006 è la Gran Bretagna, seguita da Belgio ed Italia.



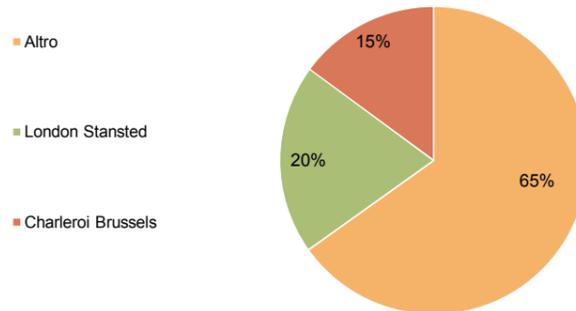
Tab.NE.2.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

Le tratte più trafficate sono con Londra e Brussels, con valori superiori ai 200 mila passeggeri tra partenze ed arrivi già dal 2004.



Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									963.821
London Stansted					324.532	401.090	313.985	298.821	295.253
Charleroi Brussels					221.428	223.345	226.883	215.969	220.432

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.



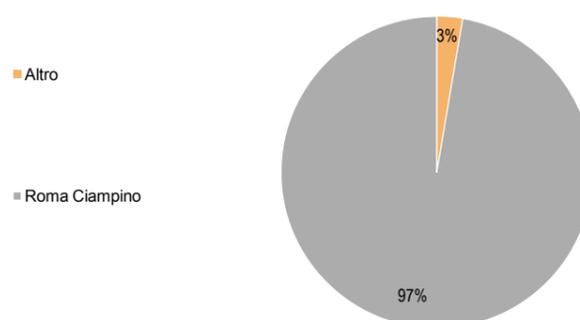
Tab.NE.2.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

La tratta nazionale più importante nel 2008 mette in contatto Treviso con Ciampino.



Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									5.834
Roma Ciampino						112.883	185.550	202.646	211.859

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



Tab.NE.2.7.14 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	189.695	356.203	527.265	610.195	812.996	1.129.550	1.110.326	1.290.541	1.429.504
			87,8%	48,0%	15,7%	33,2%	38,9%	-1,7%	16,2%	10,8%
	Nazionale	4.795	1.758	2.804	1.257	3.112	114.080	184.361	211.000	210.857
			-63,3%	59,5%	-55,2%	147,6%	3565,8%	61,6%	14,4%	-0,1%
	TOT	194.490	357.961	530.069	611.452	816.108	1.243.630	1.294.687	1.501.541	1.640.361
			84,1%	48,1%	15,4%	33,5%	52,4%	4,1%	16,0%	9,2%
Charter	Internazionale	77.290	64.535	0	61.916	64.498	41.647	29.556	32.013	50.002
			-16,5%	-100,0%		4,2%	-35,4%	-29,0%	8,3%	56,2%
	Nazionale	203	306	0	2.882	3.050	3.083	3.713	4.944	6.836
			50,7%	-100,0%		5,8%	1,1%	20,4%	33,2%	38,3%
	TOT	77.493	64.841	0	64.798	67.548	44.730	33.269	36.957	56.838
			-16,3%	-100,0%		4,2%	-33,8%	-25,6%	11,1%	53,8%
Aerotaxi	Internazionale	3.185	2.915		318	0	0	161	161	226
			-8,5%						0,0%	40,4%
	Nazionale	1.599	1.763		181	0	0	171	130	295
			10,3%						-24,0%	126,9%
	TOT	4.784	4.678	499	0	0	332	291	521	521
			-2,2%						-12,3%	79,0%
Generale	Internazionale		1.187	1074						
				-9,5%						
	Nazionale		3.687	3.708						
				0,6%						
	TOT		4.874	4.782			8.891	9.642	9.430	8.625
				-1,9%				8,4%	-2,2%	-8,5%
TOT	Internazionale	270.170	424.840	528.339	672.429	877.494	1.171.197	1.140.043	1.322.715	1.479.732
			57,2%	24,4%	27,3%	30,5%	33,5%	-2,7%	16,0%	11,9%
	Nazionale	6.597	7.514	6.512	4.320	6.162	117.163	188.245	216.074	217.988
			13,9%	-13,3%	-33,7%	42,6%	1801,4%	60,7%	14,8%	0,9%
	TOT	276.767	432.354	534.851	676.749	883.656	1.297.251	1.337.930	1.548.219	1.706.345
			56,2%	23,7%	26,5%	30,6%	46,8%	3,1%	15,7%	10,2%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	2.385	2.997	6143	4.591	5.876	8.075	7.477	9.279	10.536
			25,7%	105,0%	-25,3%	28,0%	37,4%	-7,4%	24,1%	13,5%
	Nazionale	79	100	2.285	515	503	1.509	1.602	1.787	1.568
			26,6%	2185,0%	-77,5%	-2,3%	200,0%	6,2%	11,5%	-12,3%
	TOT	2.464	3.097	8.428	5.106	6.379	9.584	9.079	11.066	12.104
			25,7%	172,1%	-39,4%	24,9%	50,2%	-5,3%	21,9%	9,4%
Charter	Internazionale	2.294	2.532	0	3.128	2393	1763	1.626	694	907
			10,4%	-100,0%		-23,5%	-26,3%	-7,8%	-57,3%	30,7%
	Nazionale	226	324	0	1.955	1491	1577	1.628	922	517
			43,4%	-100,0%		-23,7%	5,8%	3,2%	-43,4%	-43,9%
	TOT	2.520	2.856	0	5.083	3.884	3.340	3.254	1.616	1.424
			13,3%	-100,0%		-23,6%	-14,0%	-2,6%	-50,3%	-11,9%
Aerotaxi	Internazionale	640	628		183	-	-	58	53	50
			-1,9%						-8,6%	-5,7%
	Nazionale	685	684		130	0	0	63	54	73
			-0,1%						-14,3%	35,2%
	TOT	1.325	1.312	313	0	0	121	107	123	123
			-1,0%						-11,6%	15,0%
Generale	Internazionale		559	568						
				1,6%						
	Nazionale		4.918	4.244						
				-13,7%						
	TOT		5.477	4.812			5.724	5.936	6.351	5.784
				-12,1%				3,7%	7,0%	-8,9%
TOT	Internazionale	5.319	6.716	6.711	7.902	8.269	9.838	9.161	10.026	11.493
			26,3%	-0,1%	17,7%	4,6%	19,0%	-6,9%	9,4%	14,6%
	Nazionale	990	6.026	6.529	2.600	1.994	3.086	3.293	2.763	2.158
			508,7%	8,3%	-60,2%	-23,3%	54,8%	6,7%	-16,1%	-21,9%
	TOT	6.309	12.742	13.240	10.502	10.263	18.648	18.390	19.140	19.435
			102,0%	3,9%	-20,7%	-2,3%	81,7%	-1,4%	4,1%	1,5%

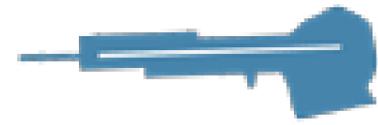
Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	1.849	1.331	8.376	6.798	6.972	8.113	4.248	9.207	3.402
			-28,0%	529,3%	-18,8%	2,6%	16,4%	-47,6%	116,7%	-63,0%
	Nazionale	23	219	5.489	1.455	1.462	1.653	817	1.796	654
			844,0%	2401,2%	-73,5%	0,5%	13,1%	-50,6%	119,8%	-63,6%
	TOT	1.872	1.550	13.865	8.253	8.434	9.766	5.065	11.003	4.056
			-17,2%	794,3%	-40,5%	2,2%	15,8%	-48,1%	117,2%	-63,1%
Charter	Internazionale	3.275	5.156	-	2.694	3.694	2.934	8.219	3.423	1.950
			57,5%	-100,0%		37,1%	-20,6%	180,1%	-58,4%	-43,0%
	Nazionale	2.098	2.792	0	4.487	5.901	5.191	6.274	3.165	2.641
			33,1%	-100,0%		31,5%	-12,0%	20,9%	-49,6%	-16,6%
	TOT	5.372	7.949	0	7.181	9.595	8.125	14.493	6.588	4.591
			48,0%	-100,0%		33,6%	-15,3%	78,4%	-54,5%	-30,3%
Generale	Internazionale	5.124	6.487	8.376	9.492	10.666	11.047	12.467	12.630	5.352
			26,6%	29,1%	13,3%	12,4%	3,6%	12,9%	1,3%	-57,6%
	Nazionale	2.121	3.012	5.489	5.942	7.363	6.844	7.091	4.961	3.295
			42,0%	82,3%	8,3%	23,9%	-7,0%	3,6%	-30,0%	-33,6%
	TOT	7.245	9.499	13.865	15.434	18.029	17.891	19.558	17.591	8.647
			31,1%	46,0%	11,3%	16,8%	-0,8%	9,3%	-10,1%	-50,8%

NE.3 Aeroporto "Pietro Savorgnan di Brazzà" di Trieste-Ronchi dei Legionari





P. Savorgnan di Brazza Trieste - Ronchi dei Legionari



SEDIME (ha)

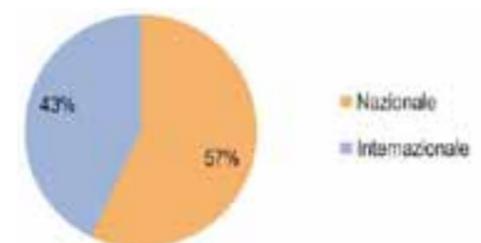
area civile
247

area militare
0

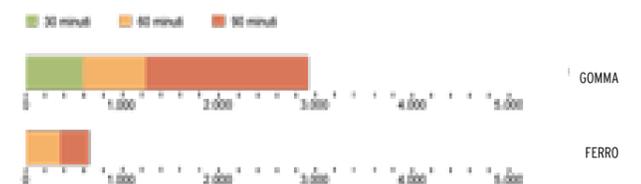
PISTE (num)
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)
780.000

RIPARTIZIONE PAX 2008



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

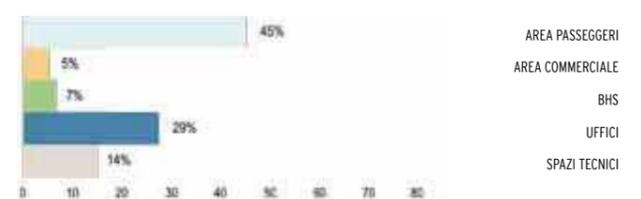


TERMINAL

superficie (mq)
23.565

dotazione per passeggero (mq)
N.A.

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto di Ronchi dei Legionari è l'unico scalo commerciale della regione Friuli Venezia Giulia. Aperto al traffico civile nel dicembre 1961 con i primi voli per Roma, nel 1967 ha avviato anche l'attività internazionale con dei voli charter, inizialmente dalla Germania, successivamente, dal Regno Unito e dalla Scandinavia. L'attività di linea internazionale è invece iniziata alla fine degli anni '80 (voli per Monaco) ed è andata consolidandosi, nel corso degli anni, come un segmento di traffico sempre più importante. Già a partire dal 2001, all'attività di linea tradizionale si è affiancata l'attività low-cost, che ora rappresenta circa il 16% del traffico. Attualmente, l'aeroporto ha un traffico di quasi 780 mila passeggeri (dati 2008), la maggioranza dei quali, circa l'89%, viaggia sui voli di linea, mentre voli charter ed altre tipologie di servizi aerei hanno uno share del 10%. I passeggeri dei voli aerotaxi e dell'aviazione generale sono invece l'1% del totale. Dal 2000 al 2008, il traffico passeggeri sullo scalo mostra un incremento abbastanza costante, che si traduce in un CAGR del 4%. Le caratteristiche dell'aeroporto e del suo traffico sono quelle tipiche di un aeroporto regionale, avendo una consolidata attività di linea da parte di grandi vettori tradizionali con più servizi giornalieri di feederaggio hub, schedulati in precise fasce orarie, a cui si aggiungono voli punto a punto (anche stagionali) operati da vettori regionali o low-cost per destinazioni nazionali ed internazionali che sono significative per il territorio, sia dal punto di vista economico che etnico. I voli charter si concentrano invece nella stagione estiva, in catene incoming (con turisti diretti in Friuli Venezia Giulia ed aree limitrofe) od outgoing (con turisti locali in partenza per i luoghi di vacanza). Il traffico rimane pressoché costante durante tutto l'arco dell'anno, anche se, essendo l'aeroporto utilizzato essenzialmente per viaggi di lavoro (60% dei passeggeri di linea), lo stesso vede un calo dei passeggeri nei tipici periodi di vacanza (tra dicembre e gennaio ed in agosto). Nonostante la vicinanza di alcuni aeroporti di maggiori dimensioni (il Sistema Venezia/Treviso ad ovest e Lubiana ad est) l'aeroporto di Ronchi dei Legionari si è ritagliato il ruolo particolare e specifico di scalo sovranazionale ("No-borders airport"), capace di attirare e generare traffico riferito ad un'area che, oltre ad includere il Friuli Venezia Giulia e la parte più orientale del Veneto, comprende anche la Slovenia occidentale (fino a Lubiana), la Croazia nord-occidentale (Istria e Fiume-Rijeka) e l'Austria (Carinzia meridionale).

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il sedime dell'aeroporto Friuli Venezia Giulia occupa un'area di circa 247 ettari, tra il fiume Isonzo ad ovest ed il centro abitato di Ronchi dei Legionari ad est, tra l'autostrada A4 a nord e la SS14 a sud. Lungo il confine del sedime aeroportuale, in direzione nord, gli insediamenti abitativi e produttivi si trovano ad una distanza variabile da 0,5 a 1,5 km, mentre a sud e ad ovest sono più prossimi.

Lo scalo si trova in posizione centrale rispetto a tre delle quattro province della regione, a nord ovest di Trieste, il capoluogo regionale ed è ubicato interamente nel territorio del comune di Ronchi dei Legionari (Gorizia), ad una distanza di 4 km da Monfalcone, di 20 km dalla città di Gorizia, di 33 km. da Trieste e di 40 km da Udine. Pordenone, più lontana, si trova a circa 80 km dall'aeroporto. Lo scalo si trova inoltre a pochi km dal confine sloveno, per cui tale vicinanza rende la parte occidentale di questo stato (praticamente fino alla capitale Lubiana, distante circa 110 km) parte integrante del bacino d'utenza primario dell'aeroporto.

In un contesto più allargato, il Friuli Venezia Giulia, si configura come una sorta di piattaforma logistica allargata, sia per la sua posizione geografica nel punto

di incrocio tra il futuro Corridoio Transeuropeo n.5 ed il Corridoio Adriatico, sia per la concentrazione di scali e di reti di trasporto terrestre, marittimo e aereo: l'aeroporto di Ronchi dei Legionari è inserito all'interno di questa piattaforma logistica regionale, assieme ai vicini porti di Monfalcone, Trieste e Porto Nogaro, agli interporti di Cervignano e Pordenone, all'autoporto di Gorizia ed al Terminal Intermodale di Ferneti.

LIMITI E VINCOLI

L'aeroporto si colloca in un territorio caratterizzato da una discreta densità abitativa, 746ab/km² e l'area prossima all'aeroporto pur presentando spazi non ancora interessati da edificazione, è comunque delimitata da piccoli centri urbani e da due aree artigianali-industriali (refrigerazione, scambiatori di calore, edilizia, aeronautica, elettronica).

STATO DI FATTO E PROGETTI IN CORSO

sono stati eseguiti vari lavori di adeguamento ed ammodernamento delle infrastrutture che hanno portato alla ultimazione (nel 1998) delle nuove aerostazioni passeggeri e merci. Nel 1978 la pista è stata allungata agli attuali 3000 metri. Nel 1998 sono stati ultimati i lavori di ampliamento e modernizzazione dell'aerostazione che permettono una capacità di 1,5 milioni di passeggeri annui. Negli stessi anni è stata inoltre costruita un'aerostazione destinata al settore merci. Ulteriori lavori di modernizzazione, in particolare dell'area commerciale riservata a negozi e attività, sono attualmente in corso.

ACCESSIBILITÀ E SOSTA

L'aeroporto è facilmente accessibile dall'autostrada A4 mediante un raccordo dedicato e a doppia carreggiata di 1,5 km e dispone di circa 1.100 posti auto suddivisi in tre parcheggi (uno per soste lunghe, uno per soste medie ed uno per soste brevi). L'accessibilità con i mezzi pubblici è garantita dai servizi di autobus del trasporto pubblico locale del Friuli Venezia Giulia, che collegano con numerose corse dirette (circa 80 partenze giornaliere) l'aeroporto a Trieste, Udine, Gorizia, Monfalcone e Grado. Presso le autostazioni di Trieste e Udine e la stazione ferroviaria di Udine è poi disponibile tutta una serie di coincidenze da/per tutto il Friuli Venezia Giulia, il Veneto orientale, la Slovenia, la Croazia e l'Austria.

L'Aeroporto dispone di circa 1.100 posti auto, suddivisi in tre parcheggi per la sosta lunga, media e breve.

TERMINAL PASSEGGERI

Il terminal passeggeri è capace di gestire circa 2 milioni di passeggeri all'anno, è costituito da un edificio a pianta rettangolare, dove sono gestiti sullo stesso livello i flussi dei passeggeri in arrivo ed in partenza. Il fronte è caratterizzato da un ampio porticato sorretto da pilastri inclinati.

Nella parte destra del piano terra vengono gestiti i flussi dei passeggeri in partenza e vi si trovano 13 banchi check-in, la biglietteria ed i varchi di sicurezza, che danno accesso ad un'ampia sala partenze con annesso il bar airside. Ai 9 gate d'imbarco si accede attraverso un corridoio dove è situato il controllo passaporti per i voli extra-Schengen; la VIP lounge è accessibile attraverso lo stesso corridoio. Quattro dei nove gate sono localizzati al piano intermedio a cui sono collegati due loading bridges per l'imbarco/sbarco in quota dei passeggeri. Nella parte sinistra dell'aerostazione, al piano terra, vengono invece gestiti i flussi dei passeggeri in arrivo, con i relativi posti di controllo passaporti ed il varco doganale e con l'area riconsegna bagagli dotata di 3 nastri trasportatori. Al piano superiore, in area pubblica ed accessibile con scale mobili e/o ascensore, si trovano il bar, il ristorante self-service, una sala convegni per

circa 90 persone ed una sala riunioni.

TERMINAL MERCI

Il terminal merci, situato ad ovest dell'aerostazione passeggeri ed ultimato anch'esso nel 1998, comprende una palazzina uffici che ospita il settore cargo della società di gestione aeroportuale, la Dogana, la Guardia di Finanza e vari spedizionieri, ed un magazzino di 2.830 mq dotato di celle frigorifere, cassaforte per valori e fossa pallet: al suo interno vengono effettuate operazioni di preparazione e ricezione merci di spedizioni aeree, aviocamionate ed all-cargo.

INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La pista di volo 09/27 è lunga 3.000 metri e larga 45, ha una resistenza PCN90 ed è orientata in direzione est-ovest, con il piazzale aeromobili e le aerostazioni posizionate a sud-est, in prossimità della testata 27. La pista è dotata di un sistema di avvicinamento automatico in bassa visibilità ILS di categoria II. A sud della pista e parallelamente ad essa si sviluppa una taxiway di 2.355 mt., raccordata in due punti al piazzale aeromobili. Il piazzale ha una superficie di 104 mila mq ed è provvisto di 32 posizioni di parcheggio aeromobili: poiché numerose piazzole sono del tipo multi-stand, per cui ad una stessa piazzola può corrispondere più di una posizione parcheggio, il numero massimo di aeromobili che possono sostare contemporaneamente sul piazzale è variabile. Nelle configurazioni base dell'apron, possono sostare contemporaneamente circa una ventina di aeromobili di varie dimensioni (di cui almeno 10/12 aeromobili commerciali), mentre il piazzale è configurato in modo tale da poter ospitare e gestire aeromobili di grandezza pari al B747 ed all'AN124.

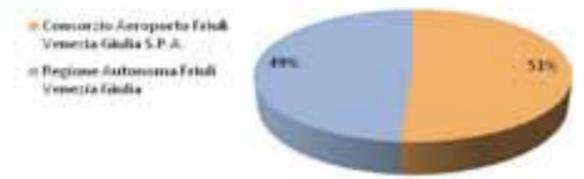
CRITICITÀ

Lo scalo di Ronchi dei Legionari non ha criticità infrastrutturali di base che ne impediscano la crescita e lo sviluppo. Sicuramente la presenza di aeroporti di maggiori dimensioni a distanza contenuta (Sistema Venezia/Treviso, Lubiana) genera una situazione competitiva che, soprattutto per certi mercati, può rappresentare un limite all'attivazione di nuovi collegamenti.

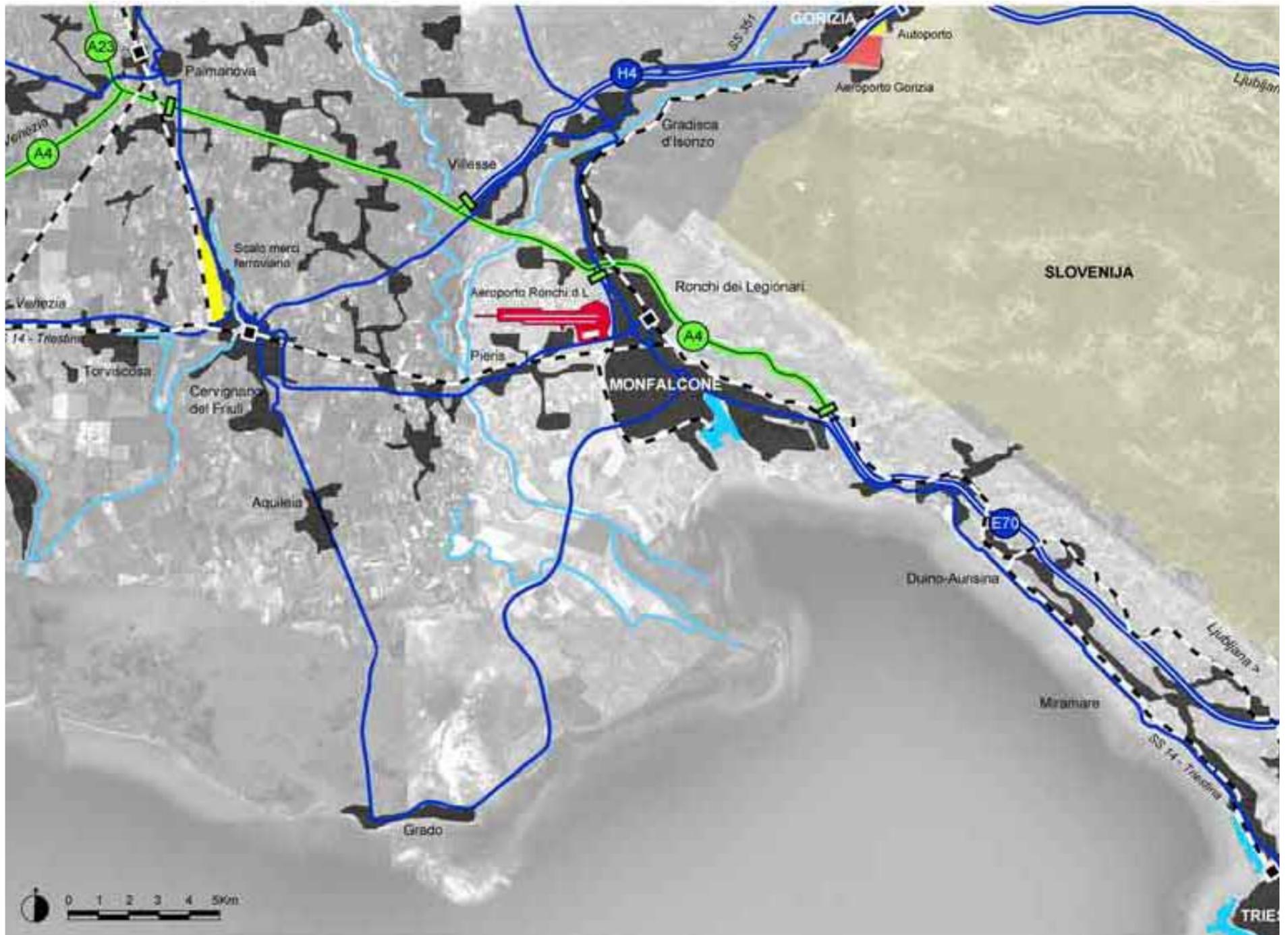
GESTIONE AEROPORTUALE

L'aeroporto di Trieste è gestito dalla Aeroporto FVG Spa, che opera in regime di concessione totale quarantennale a decorrere dal 03/08/2007

La società è così costituita:



NE.3.2.1 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 del Friuli Venezia Giulia si trova a nord ovest del capoluogo regionale, in provincia di Gorizia ed è ubicato interamente nel territorio del comune di Ronchi dei Legionari.

Il sedime aeroportuale si colloca tra il fiume Isonzo ad ovest ed il centro abitato di Ronchi dei Legionari ad est, tra l'autostrada A4 a nord e la SS14 a sud. Lungo il confine del sedime aeroportuale, in direzione nord, gli insediamenti abitativi e produttivi si trovano ad una distanza variabile da 0,5 a 1,5 km, mentre a sud e ad ovest sono più prossimi.

Altre infrastrutture da segnalare per la loro vicinanza all'aeroporto e per il fatto che possano rappresentare delle opportunità di sviluppo intermodale dello scalo sono: il porto di Monfalcone, lo scalo merci ferroviario di Cervignano del Friuli e l'autoporto di Gorizia. Un discorso a parte merita invece la linea ferroviaria Trieste-Venezia che corre ad una distanza di circa 300 mt. parallelamente al terminal passeggeri: per collegarla all'aeroporto è prevista la realizzazione del cosiddetto "Polo intermodale". Tale opera, per la quale è già stato realizzato il progetto esecutivo, prevede tra l'altro la costruzione di una stazione ferroviaria collegata al terminal passeggeri.



LEGENDA

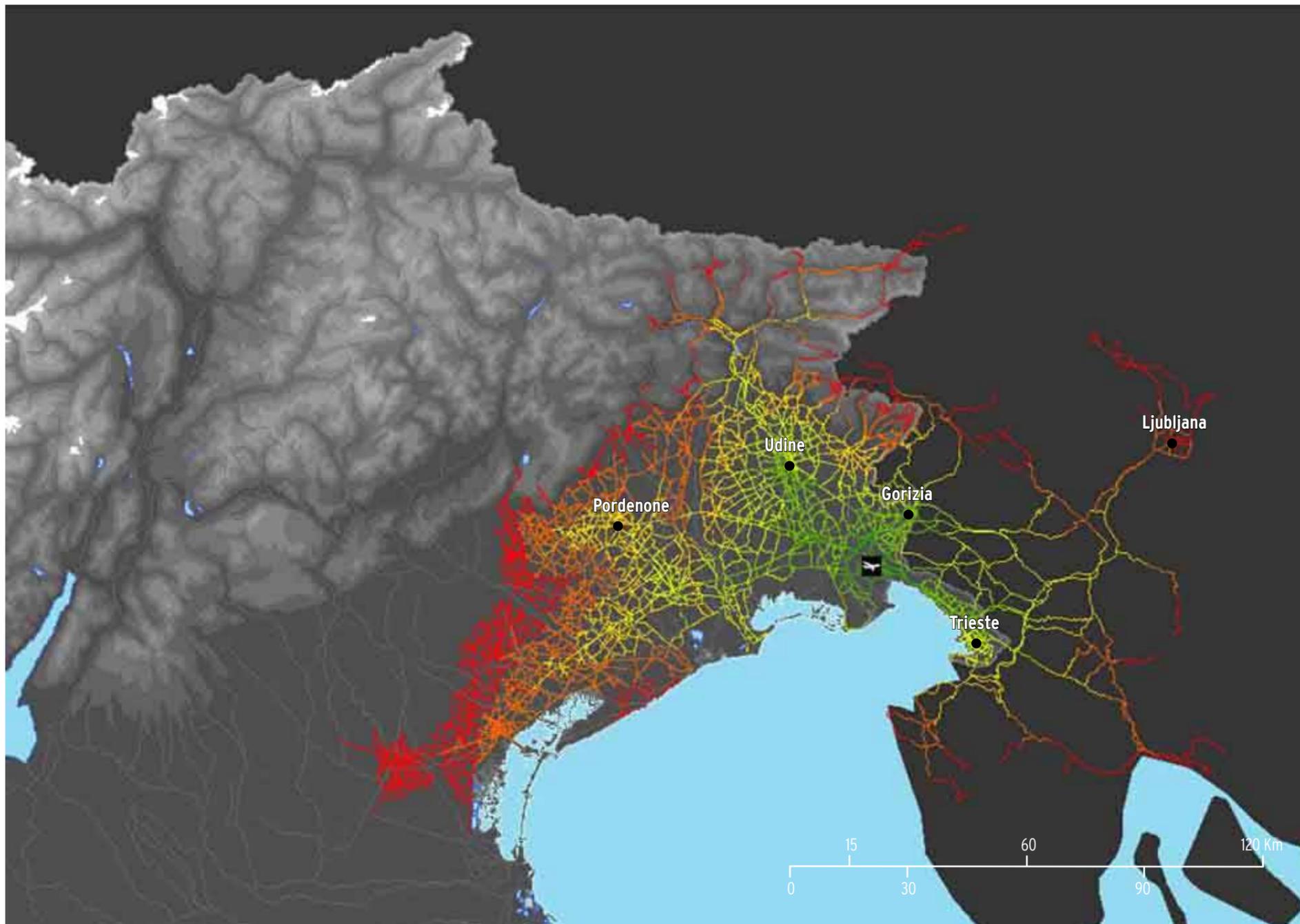
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile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

Limiti e vincoli

L'aeroporto si colloca in un territorio caratterizzato da una discreta densità abitativa, e l'area prossima all'aeroporto pur presentando spazi non ancora interessati da edificazione, è comunque delimitata da piccoli centri urbani e da due aree artigianali-industriali (refrigerazione, scambiatori di calore, edilizia, aeronautica, elettronica).

Costituiscono però vincolo ad un eventuale ingrandimento del sedime aeroportuale il sistema viario limitrofo allo scalo, oltre che, sul lato est, la vicinanza del fiume Isonzo e le relative zone di rispetto tutelate e vincolate.

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA

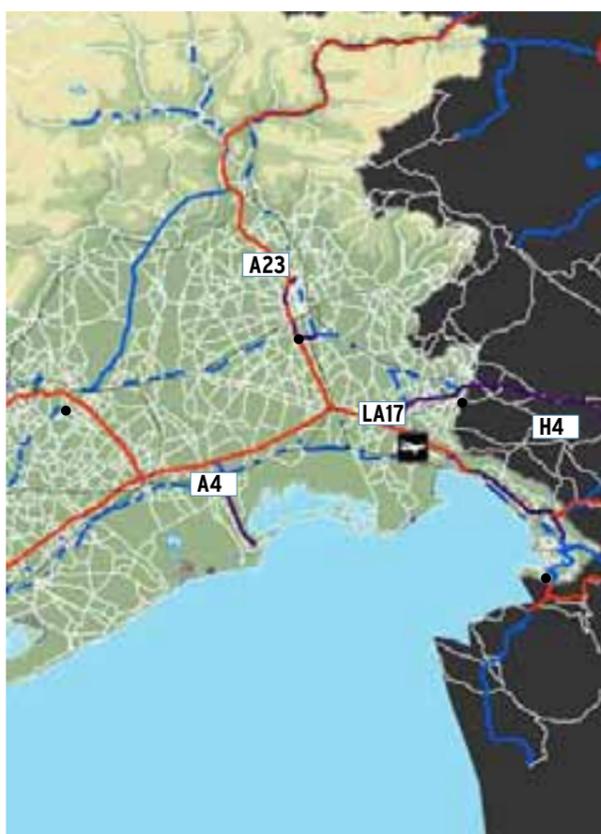


LEGENDA ISOCRONE

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

LEGENDA RETI

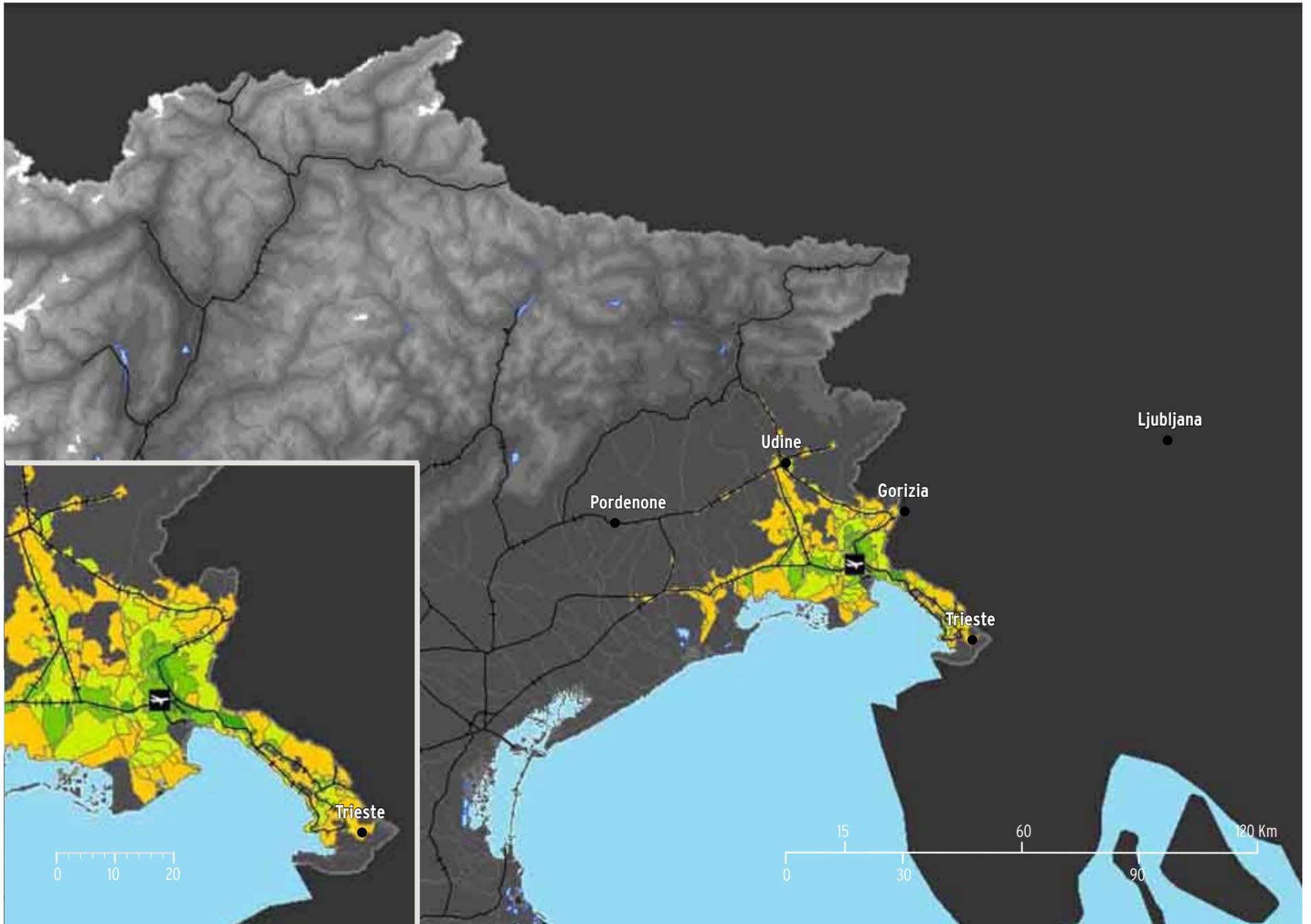
- Autostrade
- S.S.V.
- Strade Statali
- - - Ferrovie



Modalità gomma

L'andamento delle isocrone relative all'aeroporto di Ronchi dei Legionari denota come l'accessibilità dello scalo sia fortemente e positivamente condizionata dai collegamenti autostradali. L'autostrada A4 ("Serenissima" Torino-Trieste) è infatti accessibile mediante un raccordo dedicato a doppia corsia e permette di raggiungere Portogruaro in un tempo prossimo ai 60'; l'autostrada A23 ("Alpe-Adria" Palmanova-Tarvisio) facilita le relazioni con Udine ed i comuni della sua Provincia, fino all'Austria, mentre l'autostrada Trieste-Lubiana permette di raggiungere la capitale Slovena in poco più di un'ora. Nella prima macro-fascia (0-30') è stata calcolata la presenza di circa 600.000 residenti (pari al 20% del totale), nella seconda (30'-60') circa 650.000 (pari al 22%) e nella terza (60'-90') oltre 1.700.000 (pari al 58%) (dati popolazione ISTAT 2008). La peculiarità dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari, sta nel fatto che la seconda e la terza fascia includono vaste aree della Slovenia (parte della costa e l'area compresa tra il confine e la città di Lubiana) e della Croazia (l'Istria e Fiume-Rijeka), oltre che la regione della Carinzia (Austria) in circa 90'. Tale prerogativa consente di aggiungere circa 450.000 abitanti nella fascia 30'-60' provenienti dalla Slovenia, mentre per la successiva fascia è possibile aggiungere circa 700.000 abitanti provenienti dalla Slovenia, 170.000 provenienti dalla Croazia e circa 70.000 dall'Austria, passando così ad un bacino di utenza complessivo di oltre 4.000.000 di abitanti.

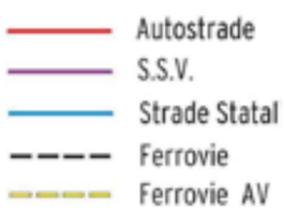
ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



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.



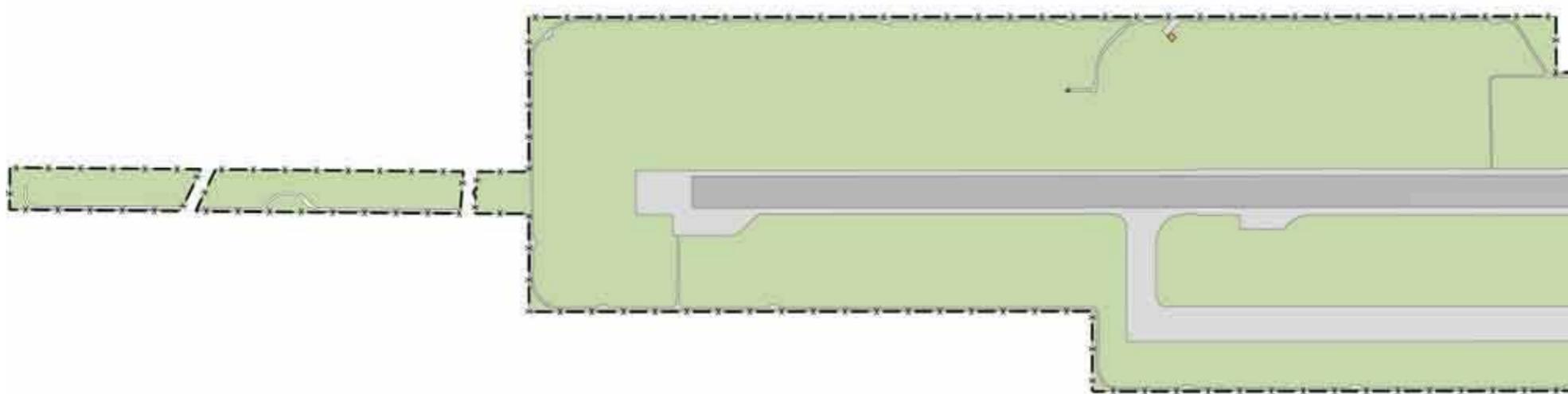
Modalità ferro

La città di Trieste è servita dall'Aeroporto Ronchi dei Legionari, ubicato nel Comune di Monfalcone e collegato con la stazione ferroviaria omonima da un servizio di autobus urbani. La rete ferroviaria ha un andamento pressoché parallelo al confine nazionale, biforcandosi poco più a sud dell'aeroporto in direzione Portogruaro. Da Monfalcone, tramite il servizio ferroviario, è possibile raggiungere in 30' la città di Trieste, posta a sud, mentre verso nord è garantito il collegamento con Gorizia e Santa Maria la Longa verso nord-ovest.

In 60' è invece possibile giungere a Udine, verso nord, Portogruaro, in direzione ovest, e il confine nazionale verso sud-est.

Se si analizza l'accessibilità ferroviaria riferita al solo territorio italiano, più di 350.000 abitanti (pari al 56% del totale riferito ai 60') possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di 30', mentre circa 300.000 residenti (pari al 44%) impiegano un tempo compreso tra i 30' e i 60' (dati popolazione ISTAT 2008). La presenza di addetti vede nella prima macro-fascia (0-30') circa 140.000 unità (pari al 55%) e nella seconda (30'-60') circa 120.000 (pari al 45%) (dato ISTAT2001). La macro-fascia 0-30' ricopre una superficie di circa 500 kmq (pari al 31%), mentre la macro-fascia 30'-60' si estende su circa 1.150 kmq (pari al 69%).

NE.3.4 Stato attuale dell'aeroporto



AEROPORTO "PIETRO SAVORGNAN DI BRAZZA" DI TRIESTE - RONCHI DEI LEGIONARI (LIPQ)

AREA PIAZZALE (mq)
104.000

AREA TERMINAL (mq)
23.565

GATES
9

STAND TOTALI
32

LOADING BRIDGE
2

STAND AVIAZIONE GENERALE
7

PARCHEGGI
1.100

PISTA 1

STRUMENTAZIONE RWY 09
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT II

LUNGHEZZA 09 (m)
3.000

LUNGHEZZA 27 (m)
3.000

LARGHEZZA (m)
45



Stato attuale dell'aeroporto

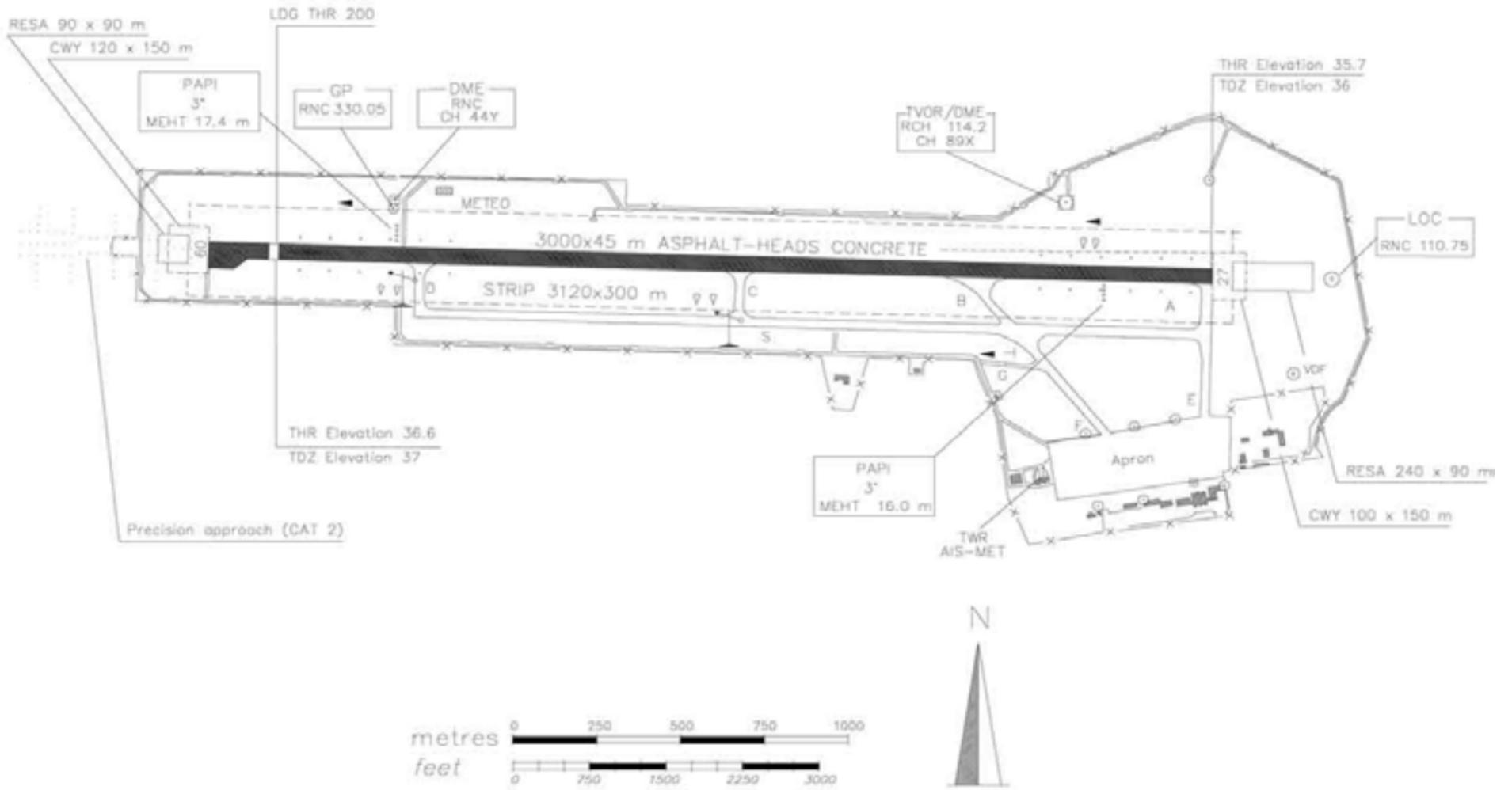
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 09	3000	3100	3000	2800
RWY 27	3000	3120	3000	3000

Tab.NE.3.4.1 Caratteristiche delle piste

LEGENDA

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

NE.3.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

1.4.1	PISTE	THR	Coord. THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	RESA	STRIP	Largh.	THR Elev.	Pav.
			WGS84-DMS											m.s.l.m.m	
1.4.1.1	Pista 1	09	45°49'40.63"N 013°26'59.74"E	088°	3000	3100	3000	2800	-	100 x 150	240 x 90	3120 x 300	45	11.16	PCN 90/F/A/W/T Asphalt
		27	45°49'39.95"N 013°29'09.50"E	268°	3000	3120	3000	3000	-	120 x 150	90 x 90	3120 x 300	45	10.88	

Tab.NE.3.5.1 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	67275	PCN 90	1 8	SM/PB	C	Max L:30m Max WS:28m
				2 5 6	PB	C	Max L:27m Max WS:28m
				3 4 7	SM/PB	B	Max L:20m Max WS:20m
				9 12	SM/PB	B	Max L:21m Max WS:30m
				10	PB	C	Max L:30m Max WS:31m
				11	SM/PB	C	Max L:28m Max WS:29m
				131	SM/PB	C	A321 o B737
				132	SM/PB	C	MD80, CRJ900,
				14 17	PB	C	-
				151	SM/PB	C	Max L:39m Max WS:28m
				152	SM/PB	C	solo CRJ900 e EMB145
				161	SM/PB	B	Max L:39m Max WS:28m
				162	SM/PB	B	solo CRJ900 e EMB145
				18 20 22 23 25	SM/PB	C	-
				19	PB	E	-
				21	SM/PB	D	-
24	SM/PB	E	Max WS:64m				
26 28 29 31	SM/PB	A	Max L:12m , GA				
27 30 32	SM/PB	A	GA				

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A E	23	PCN 75/F/A/W/T	TWY E per AA/M in partenza su RWY 27
1.4.4.2	B C D F	23	PCN 90/F/A/W/T	TWY B ed F per uscire da Apron
1.4.4.3	G	10	PCN 30/F/A/W/T	per raggiungere area rifornimento
1.4.4.4	S	30	PCN 90/F/A/W/T	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VDF	Ronchi gonio homer
1.4.5.2	VOR/DME	CHI
1.4.5.3	NDB	CHI
1.4.5.4	TVOR/DME	RCH
1.4.5.5	ILS RWY 09 LOC CAT II	RNC
1.4.5.6	GP	-
1.4.5.7	DME	RNC
1.4.5.8	L	RON

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	--

Piste e aree di sicurezza

L'infrastruttura principale è composta dalla pista di volo 09-27 lunga 3000m e larga 45m, è orientata in direzione Est-Ovest e realizzata in conglomerato bituminoso con testate in pavimentazione rigida. L'Apron e le aerostazioni passeggeri e merci sono posizionate a Sud-Est della pista in prossimità della testata 27. La soglia 09 è decalata di 200m con pavimentazione prima della soglia utile per la corsa al decollo.

Il traffico consentito è sia VFR che IFR e, per via della presenza di ostacoli a Nord-Ovest della testata 27, la superficie di protezione al decollo per pista 09 è in curva. La pista generalmente utilizzata per gli atterraggi è la 09, dotata di ILS di CAT II, mentre non esistono procedure di avvicinamento strumentale per pista 27. La capacità in condizioni di bassa visibilità (ovvero RVR al di sotto dei 600m) scende a 5 Mov/h.

Piazzale aeromobili

L'Apron ha una superficie di 105.000mq, su di esso trovano posto tra 13 e 15 aeromobili commerciali a seconda della sovrapposizione e della categoria. Le piazzole dalla 26 alla 32 sono destinate all'Aviazione Generale ed ubicate a Nord- Ovest sul piazzale. Il rullaggio da e per la pista di volo deve avvenire con l'ausilio del follow-me.

Vie di rullaggio

Il sistema di rullaggio prevede una taxiway S parallela a Sud della pista di volo, questa collega solo la testata 27 mentre per allinearsi in testata 09 bisognerà fare backtrack sull'apposita piazzola. Dalla taxiway S si diramano quattro bretelle che connettono in pista. Dal piazzale alla pista gli aeromobili in partenza percorreranno, preferibilmente, le taxiway E-A, mentre gli aeromobili in atterraggio su pista 09 (equipaggiata con ILS CAT II) utilizzeranno le taxiway B-F per liberare la pista e giungere sul piazzale. Aeromobili di classe E e D utilizzeranno, invece, solo le taxi E-A per entrare e/o uscire dalla pista.

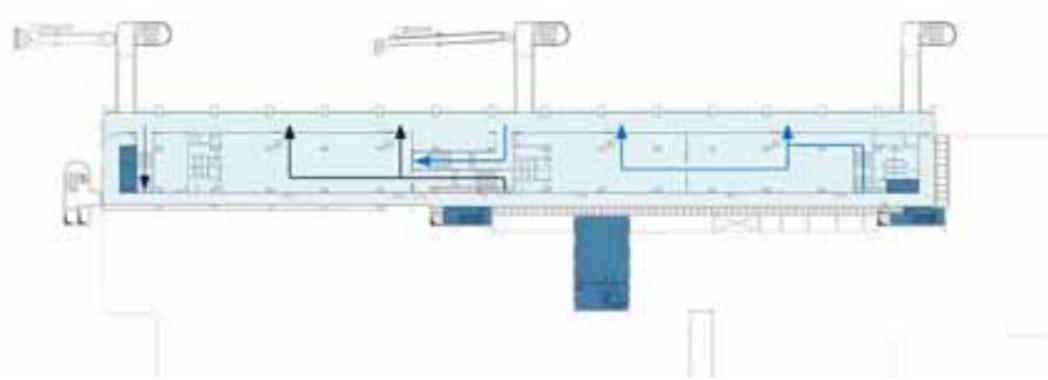
Tab.NE.3.5.2 Dati infrastrutture airside

NE.3.6 Terminal passeggeri

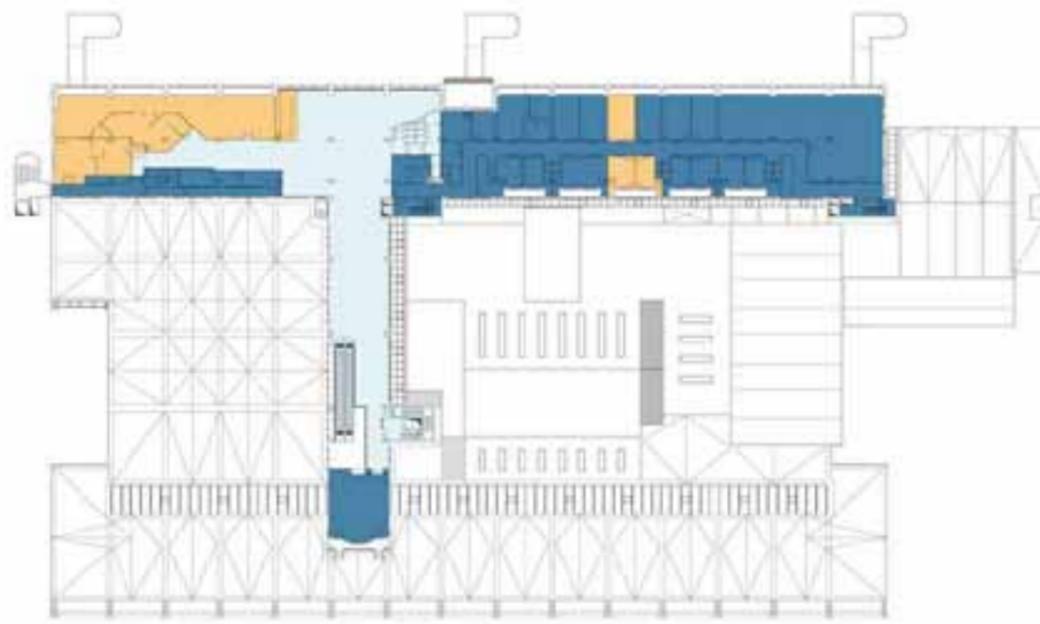
SISTEMI FUNZIONALI



sistemi funzionali, Pianta piano terra



Sistemi funzionali, Pianta piano mezzanino



Sistemi funzionali, Pianta piano primo



SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	10700
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	1230
Bhs, trattamento bagagli	mq	1560
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	6720
Spazi tecnici ,impianti	mq	3350

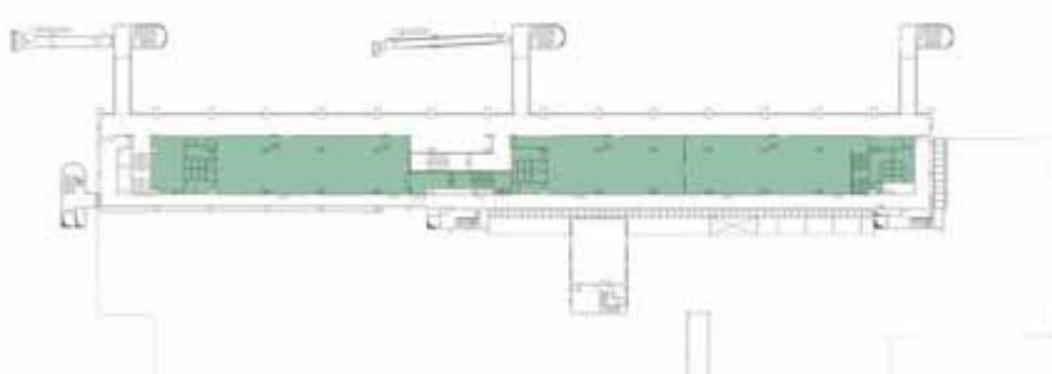
LEGENDA

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

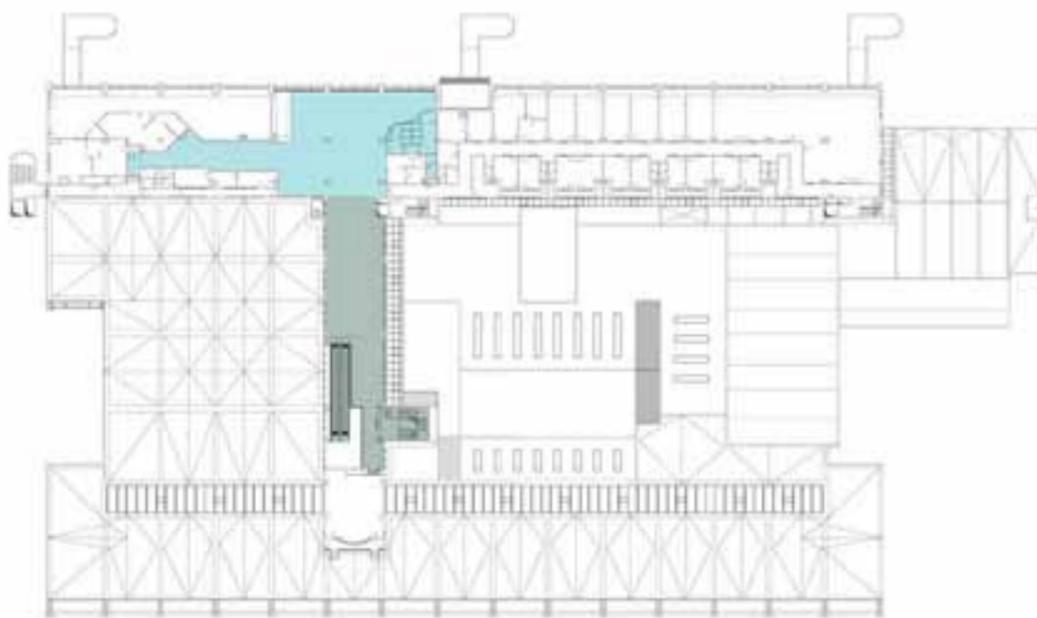
SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano terra



Sottosistemi, Pianta piano mezzanino



Sottosistemi, Pianta piano primo

SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	1415
Area Check-in	mq	255
Area Varchi di Sicurezza	mq	220
Sale imbarco	mq	4810
Hall arrivi	mq	1825
Sale riconsegna bagagli	mq	2175

LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

LEGENDA

	A
	B
	C
	D
	E

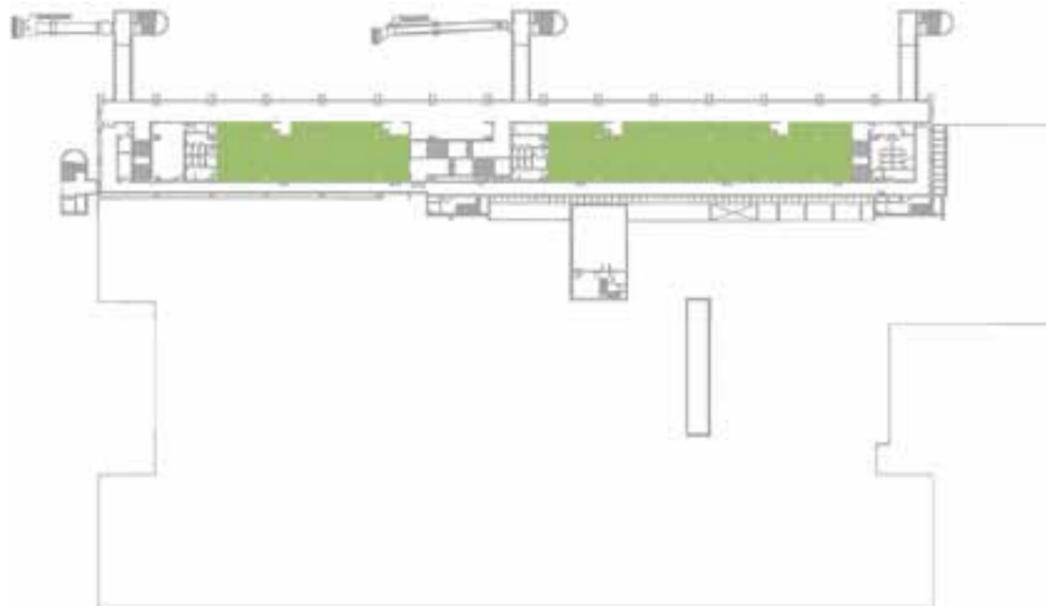
1_Hall partenze	mq fabbisogno	248
	mq presenti	610
	mq differenza	362
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	164
	mq presenti	285
	mq differenza	121
	n° check-in fabbisogno	8
	n° check-in presenti	12
3 Controlli di sicurezza	n° differenza	4
	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	195
	mq differenza	195
	n° varchi fabbisogno	2
4 Controllo passaporti OUT	n° presenti	2
	n° differenza	0
	mq accodamento fabbisogno	37
	mq presenti	60
	mq differenza	23
5 Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° postazioni fabbisogno	2
	n° presenti	1
	n° differenza	-1
	mq fabbisogno	396
	mq presenti	1620
A Sala imbarchi Schengen	mq differenza	1224
	n° gates fabbisogno	3
	n° presenti	9
	n° differenza	6
	mq fabbisogno	396
B Sala imbarchi extra Schengen	mq presenti	635
	mq differenza	239
	n° gates fabbisogno	2
	n° presenti	4
	n° differenza	2
6 Controllo passaporti IN	mq fabbisogno	159
	mq presenti	985
	mq differenza	826
	n° gates fabbisogno	1
	n° presenti	5
7 Ritiro bagagli	n° differenza	4
	mq accodamento fabbisogno	37
	mq presenti	120
	mq differenza	83
	n° postazioni fabbisogno	3
8_Hall arrivi	n° presenti	2
	n° differenza	-1
	mq fabbisogno	266
	mq presenti	1005
	mq differenza	739
	n° nastri fabbisogno	1
	n° presenti	3
	n° differenza	2
	mq fabbisogno	372
	mq presenti	490
	mq differenza	118

SUPERFICI TOTALI

Piano interrato	mq	4610
Piano terra	mq	12160
Mezzanino	mq	3040
Piano primo	mq	3390
Piano coperture	mq	365
Totale	mq	23565



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano mezzanino



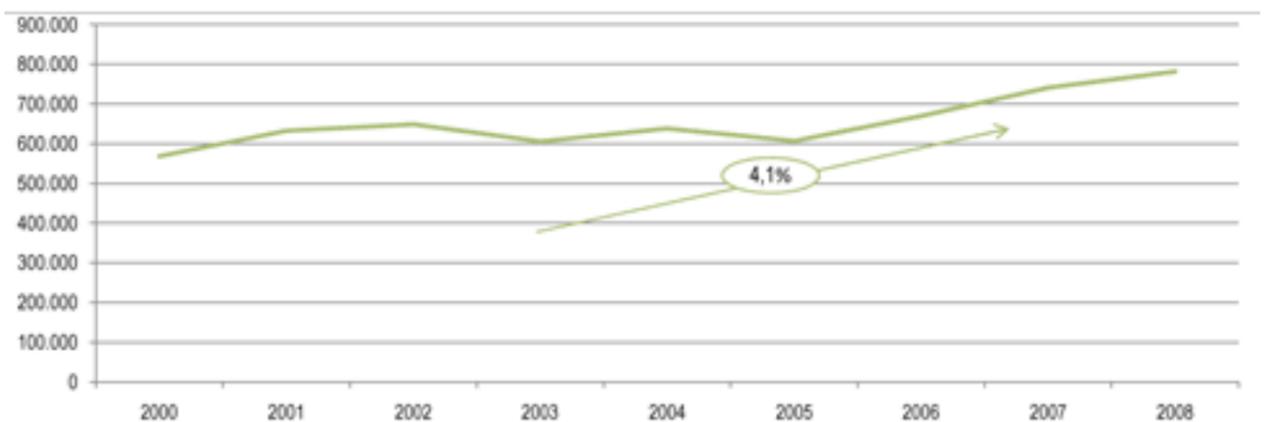
NE.3.7 Traffico commerciale 2000-2008

Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri mostra un incremento abbastanza costante, che si traduce in un CAGR del 4,1%, raggiungendo quota 780 mila passeggeri nel 2008. La crescita registrata è imputabile principalmente al traffico internazionale, specialmente nel 2008, in particolare per la presenza di vettori low cost, a fronte di un andamento costante del traffico nazionale.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 693.724 con una diminuzione del 10,7% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

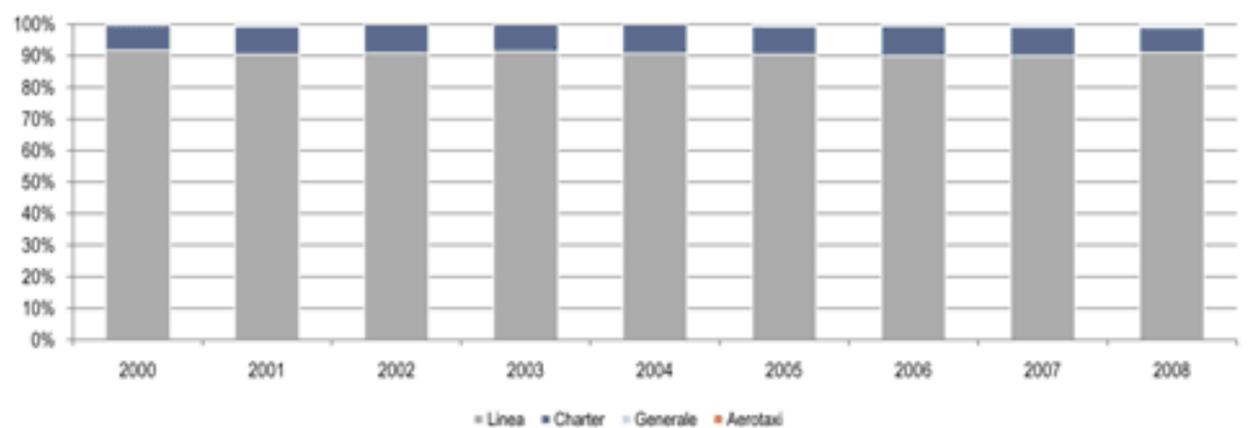
Anno	PAX	Δ%
2000	568.144	
2001	632.897	11,4%
2002	648.962	2,5%
2003	605.721	-6,7%
2004	638.529	5,4%
2005	606.344	-5,0%
2006	669.624	10,4%
2007	740.784	10,6%
2008	781.764	5,5%
CAGR	4,1%	



Tab.NE.3.7.1 Passeggeri 2000-2008

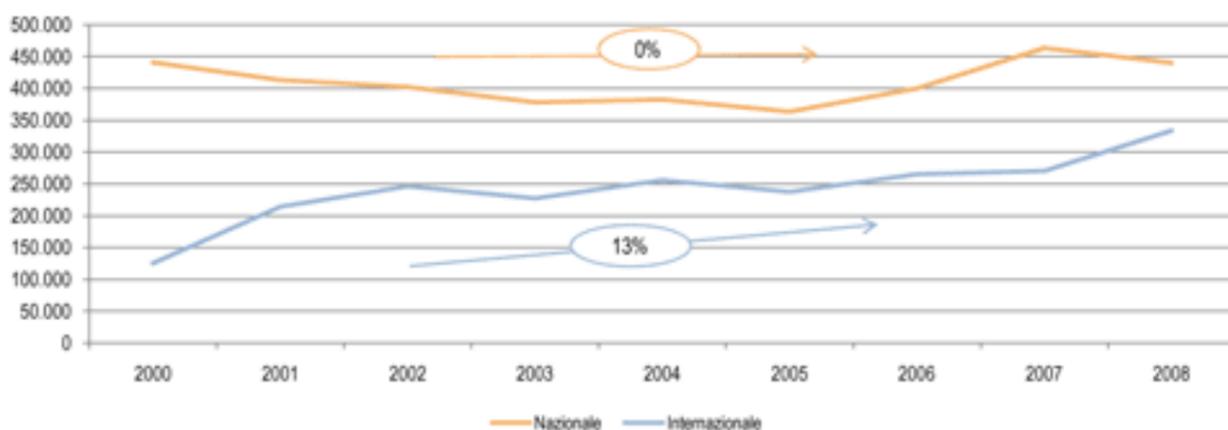
La percentuale di passeggeri trasportati con voli charter è sempre stata di poco minore del 10%.

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



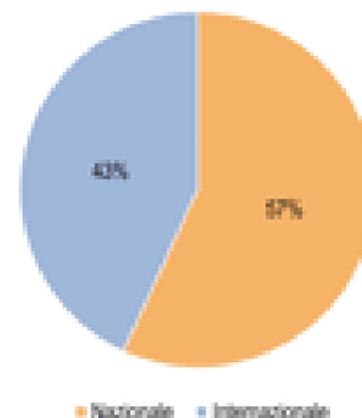
Tab.NE.3.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	441.126		2000	125.606	
2001	413.459	-6,3%	2001	214.548	70,8%
2002	402.355	-2,7%	2002	246.607	14,9%
2003	378.386	-6,0%	2003	227.335	-7,8%
2004	382.785	1,2%	2004	255.744	12,5%
2005	363.829	-5,0%	2005	237.783	-7,0%
2006	400.367	10,0%	2006	265.059	11,5%
2007	463.440	15,8%	2007	270.250	2,0%
2008	440.319	-5,0%	2008	333.659	23,5%
CAGR	0,0%		CAGR	13,0%	



Tab.NE.3.7.3 Passeggeri 2000-2008

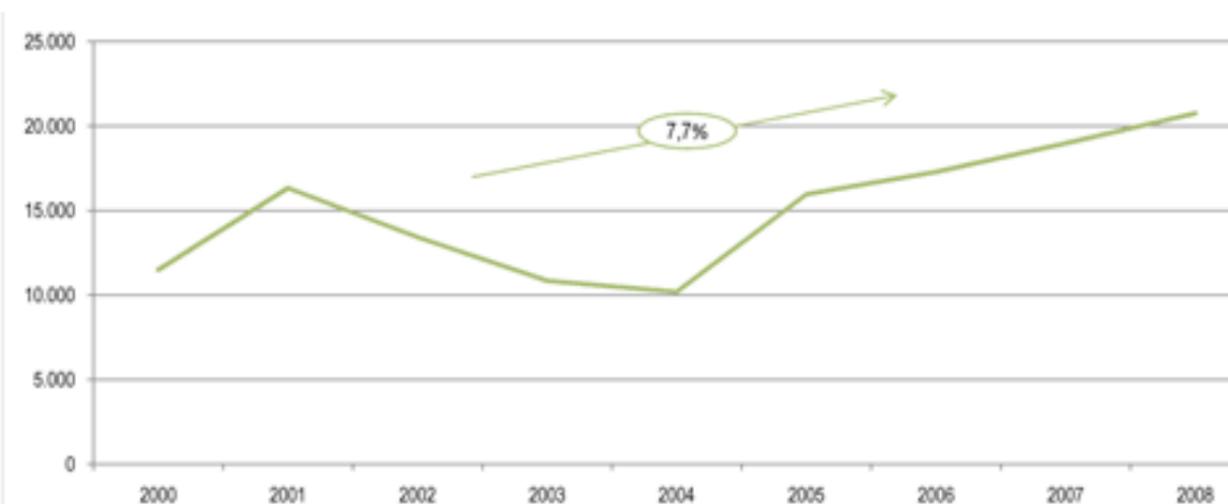
Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato il 57% del totale gestito dall'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

Il traffico passeggeri nazionale si è mantenuto costante, rimanendo a intorno a quota 440 mila nel 2008. Il traffico internazionale, invece, ha avuto una fase di sviluppo nel 2001 (+70,8%), un andamento piuttosto costante negli anni centrali e poi un nuovo impulso nel 2008 (+23,5%), raggiungendo i 335 mila passeggeri.

Anno	MOV	Δ%
2000	11.500	
2001	16.339	42,1%
2002	13.431	-17,8%
2003	10.845	-19,3%
2004	10.196	-6,0%
2005	15.971	56,6%
2006	17.283	8,2%
2007	18.977	9,8%
2008	20.750	9,3%
CAGR	7,7%	



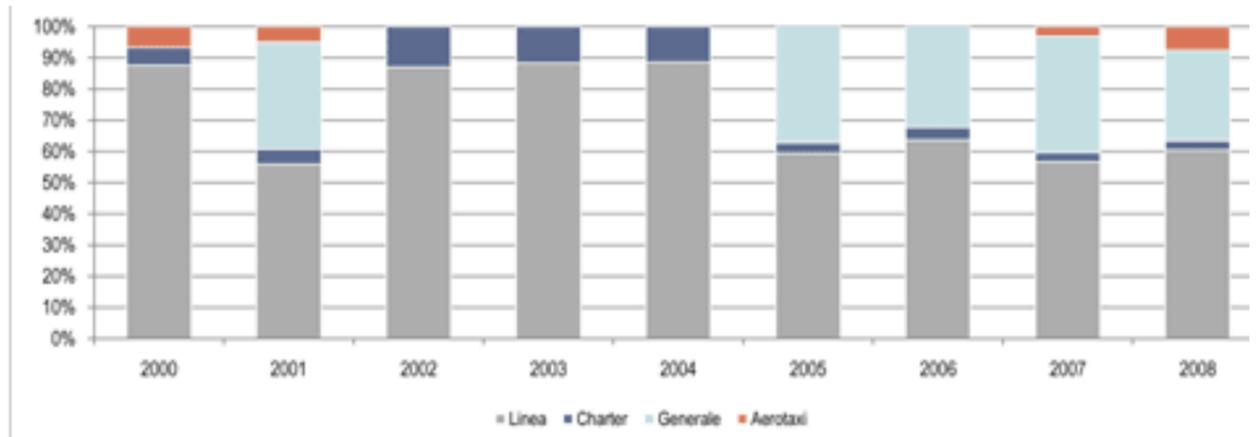
Tab.NE.3.7.4 Movimenti 2000-2008

Movimenti

Il numero di movimenti ha registrato un andamento abbastanza regolare, con un picco nel 2001 (16 mila) ed una forte crescita dal 2005 in poi.

I movimenti di linea sono prevalenti sullo scalo mentre l'aviazione generale fa registrare una percentuale di traffico vicina o superiore al 30% .

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	87,6%	5,7%	6,7%	0,0%	100,0%
2001	55,9%	4,9%	5,0%	34,3%	100,0%
2002	87,1%	12,9%	0,0%	0,0%	100,0%
2003	88,3%	11,7%	0,0%	0,0%	100,0%
2004	88,6%	11,4%	0,0%	0,0%	100,0%
2005	59,4%	3,4%	0,0%	37,2%	100,0%
2006	63,7%	4,0%	0,0%	32,3%	100,0%
2007	56,7%	2,9%	3,1%	37,3%	100,0%
2008	60,5%	2,9%	7,6%	29,0%	100,0%

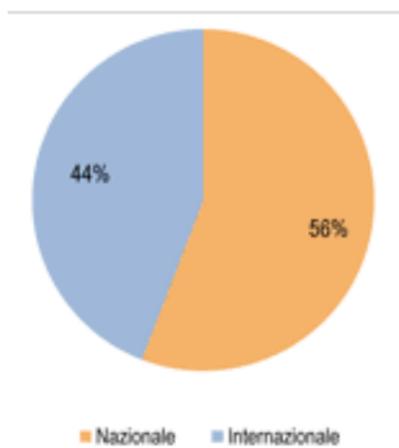


Tab.NE.3.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

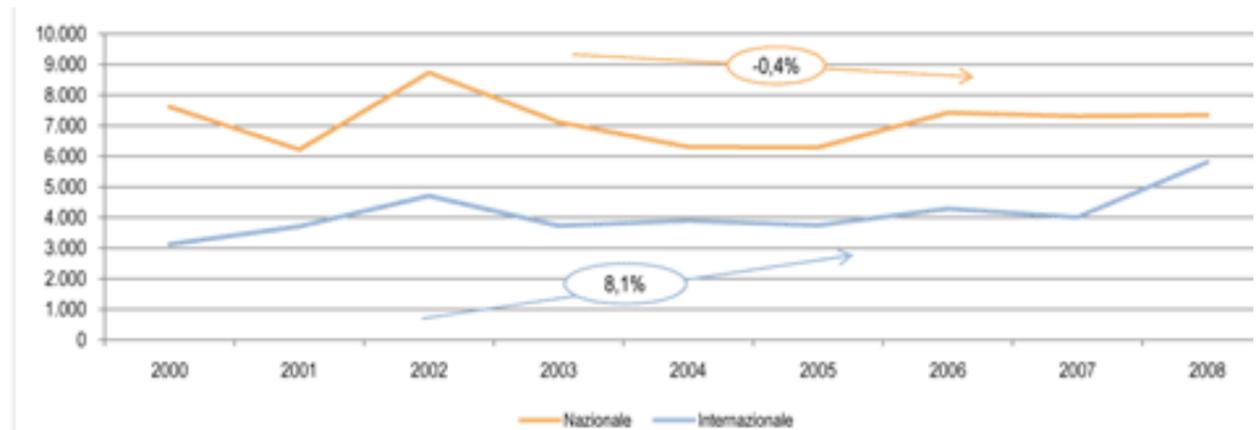
Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, l'andamento del numero di movimenti ha avuto un picco nel 2002, con 8,7 mila movimenti nazionali e 4,7 mila internazionali, per poi subire una leggera flessione fino al 2006 nel quale ha ricevuto nuovo impulso (+17,9% e +14,4% rispettivamente).

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	7.612		2000	3.122	
2001	6.219	-18,3%	2001	3.706	18,7%
2002	8.730	40,4%	2002	4.701	26,8%
2003	7.117	-18,5%	2003	3.728	-20,7%
2004	6.303	-11,4%	2004	3.893	4,4%
2005	6.291	-0,2%	2005	3.741	-3,9%
2006	7.420	17,9%	2006	4.281	14,4%
2007	7.306	-1,5%	2007	4.007	-6,4%
2008	7.345	0,5%	2008	5.802	44,8%
CAGR	-0,4%		CAGR	8,1%	

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta il 56% del totale dell'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

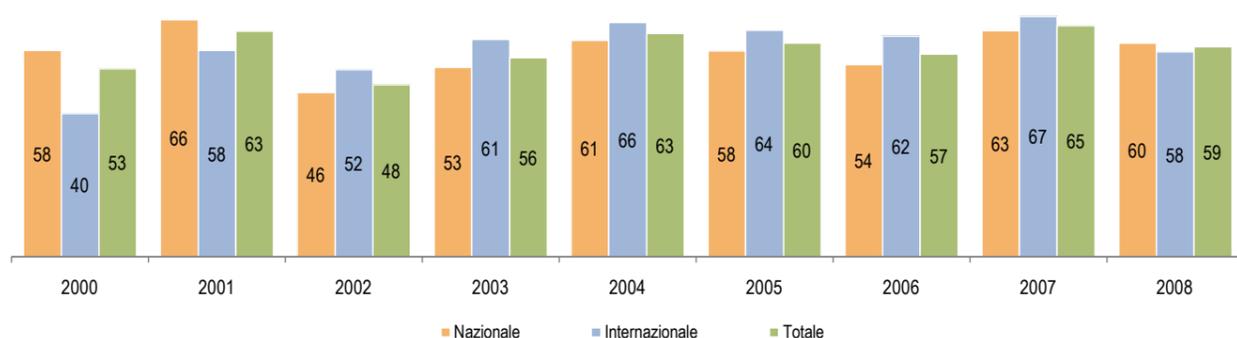


Tab.NE.3.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	58	40	53
2001	66	58	63
2002	46	52	48
2003	53	61	56
2004	61	66	63
2005	58	64	60
2006	54	62	57
2007	63	67	65
2008	60	58	59
CAGR	0,4%	4,6%	1,4%

Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

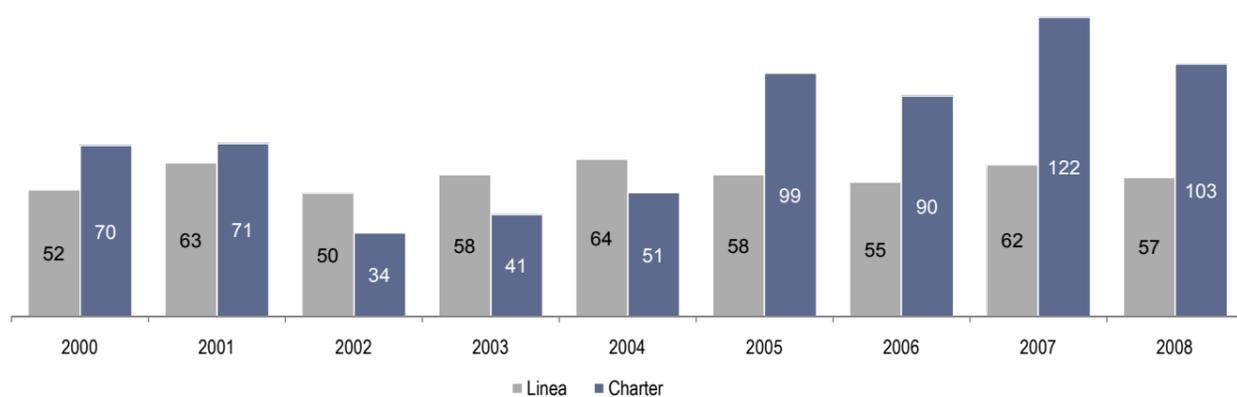
Il numero di passeggeri medi per volo non ha registrato significative variazioni nel periodo 2000-2008. In particolare il traffico nazionale è passato dai 58 del 2000 a 60 nel 2008. Per il traffico internazionale, invece, è cresciuto da 40 passeggeri nel 2000 a 59 nel 2007.



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

Anno	LINEA	CHARTER
2000	52	70
2001	63	71
2002	50	34
2003	58	41
2004	64	51
2005	58	99
2006	55	90
2007	62	122
2008	57	103
CAGR	1,2%	5,0%

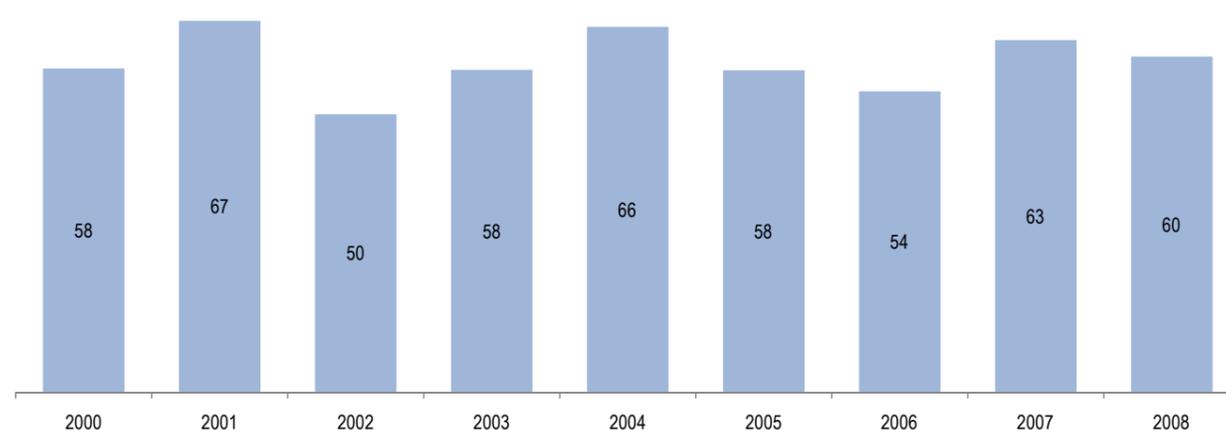
I voli charter hanno avuto un numero passeggeri medi maggiore rispetto al traffico di linea a partire dal 2005, raggiungendo gli 103 passeggeri per volo nel 2008. Per quel che riguarda il traffico di linea le variazioni durante gli anni sono state minime, attestandosi a 57 nel 2008.



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

Il numero di passeggeri medi per volo di linea nazionale è allineato alla media per il traffico nazionale.

Anno	LINEA Naz
2000	58
2001	67
2002	50
2003	58
2004	66
2005	58
2006	54
2007	63
2008	60
CAGR	0,5%

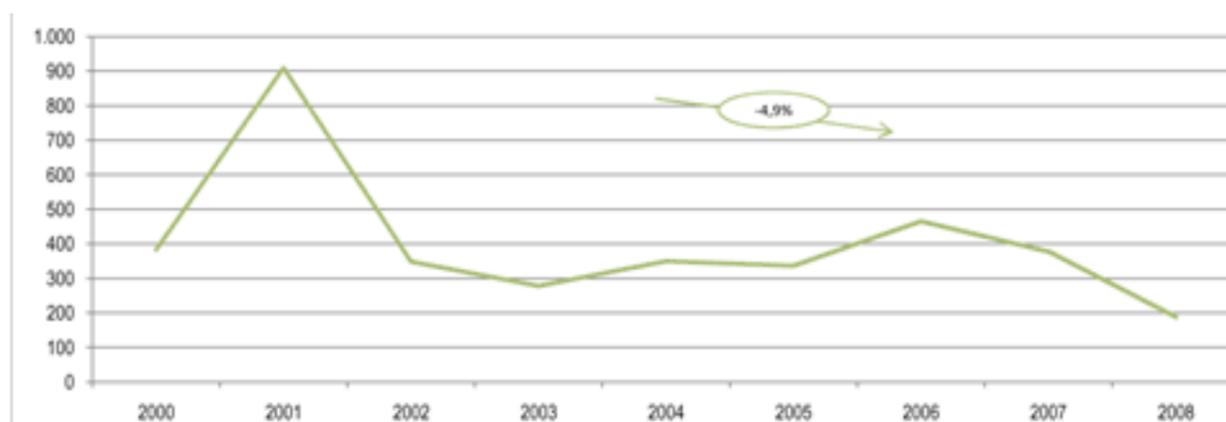


Tab.NE.3.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Traffico cargo

Il traffico cargo ha subito un picco importante nel 2001 con 909 tonnellate trasportate e poi un decremento fino ad arrivare a 188 tonnellate.

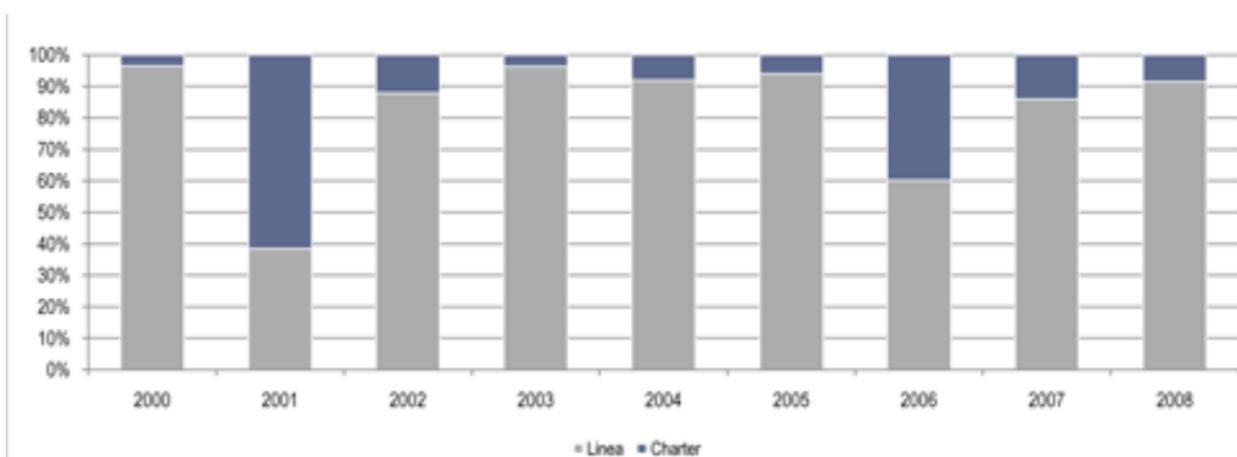
Anno	TONS	Δ%
2000	383	
2001	909	137,4%
2002	348	-61,7%
2003	278	-20,1%
2004	350	25,9%
2005	336	-4,0%
2006	465	38,4%
2007	378	-18,7%
2008	188	-50,3%
CAGR	-8,5%	



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

Anno	Linea	Charter
2000	96,5%	3,5%
2001	38,5%	61,5%
2002	87,9%	12,1%
2003	96,4%	3,6%
2004	92,0%	8,0%
2005	94,0%	6,0%
2006	60,2%	39,8%
2007	86,0%	14,0%
2008	91,5%	8,5%

Nell'anno in cui è stato registrato il picco di tonnellate trasportate, i voli merci charter hanno rappresentato il 61,5% del totale. Sul secondo picco (2006), il traffico merci charter era al 39%, mentre la percentuale più elevata negli altri anni è stata del 12,1%. Questo vuol dire che i due picchi sono spiegati da trasporti speciali effettuati con voli ad hoc.

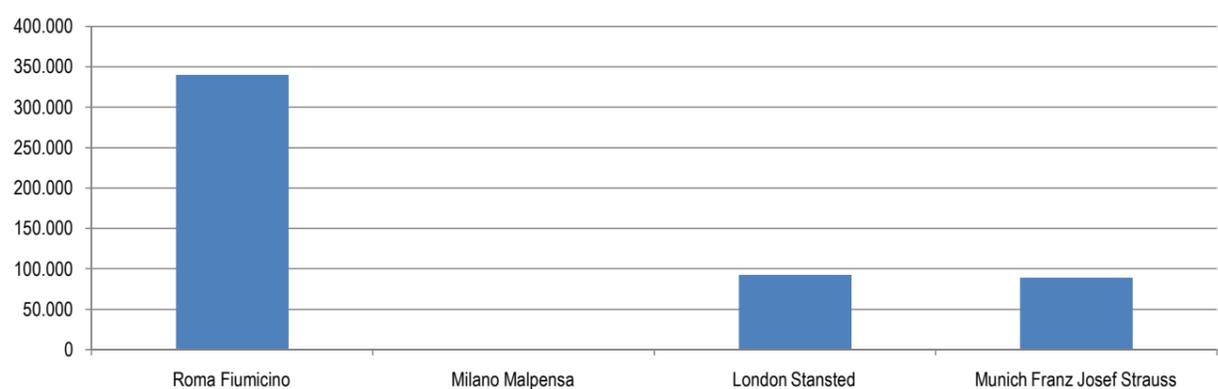


Tab.NE.3.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Gran Bretagna	4.314	74.181	406.464	100.400	107.731	108.040	101.565	
Germania	71.049	78.896	104.327	73.237	80.893	77.527	87.112	

Principali O-D

L'aeroporto di Trieste è messo in collegamento maggiormente con destinazioni nazionali. La nazione estera maggiormente servita è la Gran Bretagna, con 101mila passeggeri tra partenze ed arrivi nel 2006, subito seguita dalla Germania, con poco meno di 90.000.



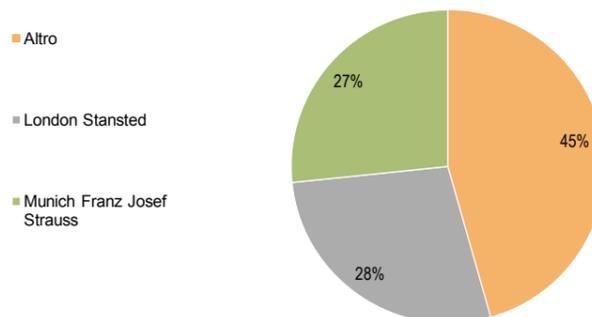
Tab.NE.3.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

Le due principali tratte internazionali sono verso Londra e Monaco.



Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									152.059
London Stansted				100.383	107.517	107.151			66.030
Munich Franz Josef Strauss				72.655	80.608				84.998

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.



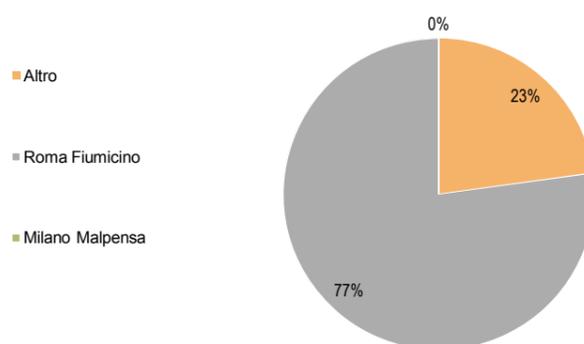
Tab.NE.3.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

La tratta nazionale maggiormente sviluppata nel 2008 è quella con Fiumicino.



Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									100.427
Roma Fiumicino				254.289	253.025	270.116	281.445	300.115	339.892
Milano Malpensa				104.077	97.259	80.176	94.544	101.356	

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

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	83.790	163.638	193.434	182.413	201.408	189.946	206.664	208.557	276.964
			95,3%	18,2%	-5,7%	10,4%	-5,7%	8,8%	0,9%	32,8%
	Nazionale	437.250	408.369	396.193	370.734	378.218	358.298	396.331	458.094	435.164
			-6,6%	-3,0%	-6,4%	2,0%	-5,3%	10,6%	15,6%	-5,0%
	TOT	521.040	572.007	589.627	553.147	579.626	548.244	602.995	666.651	712.128
			9,8%	3,1%	-6,2%	4,8%	-5,4%	10,0%	10,6%	6,8%
Charter	Internazionale	41.816	50.910	53.173	44.922	54.336	47.837	58.395	61.693	56.695
			21,7%	4,4%	-15,5%	21,0%	-12,0%	22,1%	5,6%	-8,1%
	Nazionale	3.876	5.090	6.162	7.652	4.567	5.531	4.036	5.346	5.155
			31,3%	21,1%	24,2%	-40,3%	21,1%	-27,0%	32,5%	-3,6%
	TOT	45.692	56.000	59.335	52.574	58.903	53.368	62.431	67.039	61.850
			22,6%	6,0%	-11,4%	12,0%	-9,4%	17,0%	7,4%	-7,7%
Aerotaxi	Internazionale	815	1.082				0		1.026	1.418
			32,8%							38,2%
	Nazionale	597	613				0		689	1.361
			2,7%							97,5%
	TOT	1.412	1.695				0	0	1.715	2.779
			20,0%							62,0%
Generale	Internazionale		1.524	0						
				-100,0%						
	Nazionale		1.671							
	TOT		3.195				4.732	4.198	5.379	5.007
							-11,3%	28,1%	-6,9%	
TOT	Internazionale	126.421	217.154	246.607	227.335	255.744	237.783	265.059	271.276	335.077
			71,8%	13,6%	-7,8%	12,5%	-7,0%	11,5%	2,3%	23,5%
	Nazionale	441.723	415.743	402.355	378.386	382.785	363.829	400.367	464.129	441.680
			-5,9%	-3,2%	-6,0%	1,2%	-5,0%	10,0%	15,9%	-4,8%
	568.144	632.897	648.962	605.721	638.529	606.344	669.624	740.784	781.764	
		11,4%	2,5%	-6,7%	5,4%	-5,0%	10,4%	10,6%	5,5%	

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	2.558	3.004	3762	3.175	3.263	3.292	3.676	3.512	5.328
			17,4%	25,2%	-15,6%	2,8%	0,9%	11,7%	-4,5%	51,7%
	Nazionale	7.521	6.127	7.931	6.403	5.769	6.202	7.331	7.252	7.218
			-18,5%	29,4%	-19,3%	-9,9%	7,5%	18,2%	-1,1%	-0,5%
	TOT	10.079	9.131	11.693	9.578	9.032	9.494	11.007	10.764	12.546
			-9,4%	28,1%	-18,1%	-5,7%	5,1%	15,9%	-2,2%	16,6%
Charter	Internazionale	564	702	939	553	630	449	605	495	474
			24,5%	33,8%	-41,1%	13,9%	-28,7%	34,7%	-18,2%	-4,2%
	Nazionale	91	92	799	714	534	89	89	54	127
			1,1%	768,5%	-10,6%	-25,2%	-83,3%	0,0%	-39,3%	135,2%
	TOT	655	794	1.738	1.267	1.164	538	694	549	601
			21,2%	118,9%	-27,1%	-8,1%	-53,8%	29,0%	-20,9%	9,5%
Aerotaxi	Internazionale	375	463				-		332	754
			23,5%							127,1%
	Nazionale	391	348				0		254	830
			-11,0%							226,8%
	TOT	766	811				0	0	586	1.584
			5,9%							170,3%
Generale	Internazionale		1.110	0						
	Nazionale		4.493							
	TOT		5.603				5.939	5.582	7.078	6.019
							-6,0%	26,8%	-15,0%	
TOT	Internazionale	3.497	5.279	4.701	3.728	3.893	3.741	4.281	4.339	6.556
			51,0%	-10,9%	-20,7%	4,4%	-3,9%	14,4%	1,4%	51,1%
	Nazionale	8.003	11.060	8.730	7.117	6.303	6.291	7.420	7.560	8.175
			38,2%	-21,1%	-18,5%	-11,4%	-0,2%	17,9%	1,9%	8,1%
	11.500	16.339	13.431	10.845	10.196	15.971	17.283	18.977	20.750	
		42,1%	-17,8%	-19,3%	-6,0%	56,6%	8,2%	9,8%	9,3%	

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	66	63	43	35	60	47	58	56	46
			-5,3%	-31,2%	-18,6%	71,4%	-21,7%	23,4%	-3,4%	-17,9%
	Nazionale	304	288	263	233	262	269	222	269	126
			-5,2%	-8,6%	-11,4%	12,4%	2,7%	-17,5%	21,2%	-53,2%
	TOT	370	350	306	268	322	316	280	325	172
			-5,2%	-12,7%	-12,4%	20,1%	-1,9%	-11,4%	16,1%	-47,1%
Charter	Internazionale	13	558	35	6	18	20	185	51	16
			4081,7%	-93,7%	-82,9%	200,0%	11,1%	825,0%	-72,4%	-68,6%
	Nazionale	0	1	7	4	10	0	0	2	0
				1066,7%	-42,9%	150,0%	-100,0%			-100,0%
	TOT	13	559	42	10	28	20	185	53	16
			4086,2%	-92,5%	-76,2%	180,0%	-28,6%	825,0%	-71,4%	-69,8%
	Internazionale	79	621	78	41	78	67	243	107	62
			682,4%	-87,4%	-47,4%	90,2%	-14,1%	262,7%	-56,0%	-42,1%
	Nazionale	304	288	270	237	272	269	222	271	126
			-5,0%	-6,4%	-12,2%	14,8%	-1,1%	-17,5%	22,1%	-53,5%
	TOT	383	909	348	278	350	336	465	378	188
			137,4%	-61,7%	-20,1%	25,9%	-4,0%	38,4%	-18,7%	-50,3%

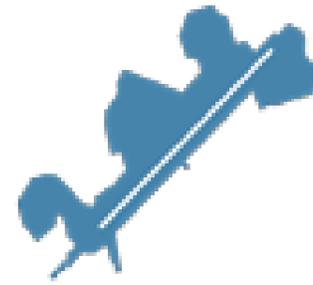
NE.4 Aeroporto internazionale "Valerio Catullo" di Verona





Valerio Catullo

Verona



SEDIME (ha)

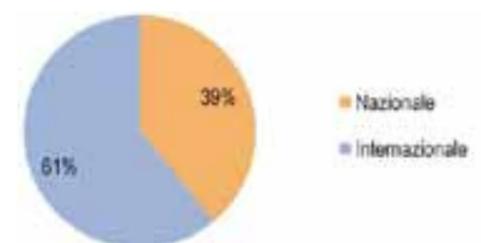
area civile
371

area militare
0

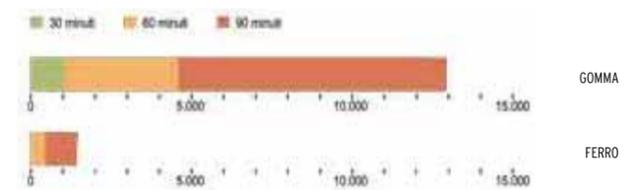
PISTE (num)
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)
3.400.000

RIPARTIZIONE PAX 2008



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

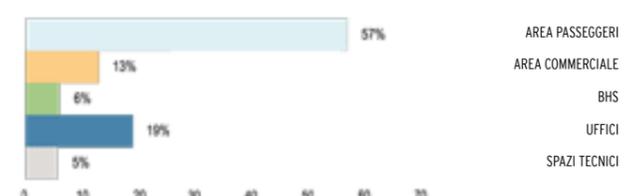


TERMINAL

superficie (mq)
21.800

dotazione per passeggero (mq)
18,4

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

Oggi lo scalo veronese, con circa 3,4 milioni di passeggeri annui, è il secondo polo aeroportuale del Nord-Est per importanza e traffici, sia passeggeri che merci, preceduto solo dall'aeroporto Marco Polo di Venezia Tessera, e assorbe il 46% del traffico aereo di tutta l'area.

Il traffico è caratterizzato da un alto indice di internazionalità (61%) e da un peso dei voli operati con charter (35%) che caratterizzano la vocazione dell'aeroporto di Verona per il traffico leisure e business e da uno spiccato sviluppo del settore charter.

L'aeroporto è attualmente compreso nel Sistema Aeroportuale del Garda insieme all'aeroporto di Brescia Montichiari Villafranca, che nel quadro di una politica di differenziazione e specializzazione delle funzioni, nel medio periodo assegna a Brescia il ruolo di scalo specializzato nel traffico low cost e merci, mentre a Verona quello di scalo per i voli di linea e i charter e su alcune nicchie di mercato del trasporto merci. Lo scalo è posizionato all'incrocio di due assi autostradali che costituiscono due corridoi di interesse europeo lungo i quali, nel territorio prossimo all'aeroporto ricadono importanti insediamenti logistici di rilievo quali l'Interporto di Verona, secondo come importanza in Europa che realizza circa il 30% di tutto il traffico combinato italiano e l'Interporto Quadrante Europa, che rappresenta un punto di incontro per il trasporto merci stradale, ferroviario ed aereo, nazionale ed internazionale.

In relazioni alle condizioni suddette l'aeroporto ha le potenzialità per posizionarsi come polo intermodale per lo sviluppo delle attività produttive dell'area della Regione Veneto.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto Valerio Catullo è situato nella zona sud-ovest della conurbazione di Verona, e ricade in parte nel Comune di Villafranca e in parte in quello di Sommacampagna.

Nato come aeroporto militare durante il secondo conflitto mondiale e nel 1961 inizia la sua attività di scalo civile. Nel 2008 passa definitivamente dal demanio militare a quello civile.

E' situato a soli 12 km dal centro della città, 23 da Mantova, 59 da Vicenza, 64 da Brescia e nel raggio di più o meno di 100 km si trovano le città di Ferrara, Parma, Bergamo, Rovigo e Modena.

Il sedime aeroportuale ha un'estensione di 370 di cui attualmente solo 46,4 utilizzate per le attività dell'aviazione commerciale.

L'area confina a nord con l'autostrada A4 Milano-Venezia; ad est con la SS62, il comune di Dossobuono e la ferrovia Verona-Mantova; a sud con il Comune di Caluri; ad ovest con terreni agricoli.

CONTESTO GENERALE

Alcune significative nuove opere infrastrutturali di recente realizzazione, altre in corso di realizzazione o in fase di progetto avanzato stanno determinando la futura armatura delle reti infrastrutturali del Nord Est incentrata su due assi principali viari e ferroviari, il Corridoio V, ed il Corridoio I; fra queste il completamento dell'asse autostradale Tirreno-Brennero (2016) e l'asse autostradale Valdastico Sud (2011), la rete SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) la linea AV/AC. L'aspetto di maggiore importanza che caratterizza il nuovo quadro che si sta configurando è l'evoluzione da rete disomogenea e frammentata, a rete gerarchizzata e strutturata per risolvere la domanda dei flussi che attraversano il territorio o che nello stesso territorio si distribuiscono.

Nella nuova rete, l'area in cui ricade l'aeroporto all'incrocio dei due corridoi si prefigura pertanto come un nodo importante di interscambio tra differenti modalità di trasporto.

LIMITI E VINCOLI

I limiti alla eventuale espansione del sedime aeroportuale sono rappresentati principalmente dalle infrastrutture stradale e autostradali che la circondano e le relative fasce di rispetto, nella zona nord-ovest, nonché dalle zone residenziali periferiche del comune di Villafranca sul lato sud. L'aeroporto presenta invece notevoli possibilità di espansione nella zona nord, dove sono presenti aree militari utilizzabili per ampliamenti sia dell'airside che delle infrastrutture landside.

ACCESSIBILITA' E SOSTA

L'aeroporto si trova sull'intersezione tra le autostrade A22 Modena-Brennero e A4 Torino-Trieste; dalla A4 è possibile accedere da 2 caselli, quello di Somma Campagna e quello di Verona sud, più o meno equidistanti, mentre dalla A22 è possibile utilizzare il casello di Verona nord collegato mediante una superstrada a due carreggiate e due corsie per verso. L'accessibilità di entrambe le autostrade è critica, pur essendo i caselli autostradali d'ingresso abbastanza vicini all'aeroporto, poiché le condizioni di traffico risultano particolarmente congestionate.

La città è raggiungibile in circa 10 minuti attraverso un collegamento tangenziale diretto.

Il sistema viario secondario, interno all'area aeroportuale presenta uno schema semplice costituito da anelli circolatori che servono l'aerostazione e le aree ad essa circostanti, che non presenta alcuna gerarchia funzionale tra la viabilità principale di accesso ai terminali passeggeri e quella a servizio delle aree a parcheggio auto che non facilita la fluidità dei flussi. Dall'aeroporto, la stazione di Verona Porta Nuova è collegata mediante un servizio dedicato di bus di linea abbastanza efficiente con frequenza di due corse all'ora e tempi di percorso di circa 20'.

Attualmente non esiste un collegamento ferroviario, ma nell'ambito delle opere di realizzazione del tratto dell'Alta Velocità Milano-Verona è prevista, nel 2014, la realizzazione di un collegamento ferroviario con l'aeroporto di Verona.

Complessivamente l'aeroporto dispone di 3.325 parcheggi, distribuite in 5 diverse aree, di cui circa il 22% riservato a dipendenti, equipaggi ed autonoleggi.

STATO ATTUALE AEROPORTO

Nel corso degli ultimi anni è stato avviato un processo di potenziamento e ammodernamento di strutture e infrastrutture: i primi interventi sono stati completati, come il rifacimento e l'allungamento della pista di volo, l'ampliamento dei piazzali di sosta aeromobili e la costruzione di un nuovo settore del terminal, contiguo all'esistente, esclusivamente dedicato agli arrivi. Attualmente sono in atto lavori per la conversione dell'attuale terminal in area partenze (aumento delle sale d'imbarco, check-in), per migliorare la viabilità e la costruzione di nuovi parcheggi multipiano.

Piani futuri prevedono inoltre l'integrazione tra i due terminal (con l'aggiunta di un piano superiore), l'estensione dei piazzali aeromobili, la costruzione di una stazione ferroviaria sulla linea Verona-Modena e una nuova uscita dell'autostrada A22.

TERMINAL PASSEGGERI

L'aeroporto è dotato di un sistema terminale passeggeri costituito da un'aerostazione di pianta rettangolare per una superficie totale disposta su tre piani di 15.840 mq e da un nuovo terminal arrivi con una superficie coperta di circa 5.960 mq.

Il piano interrato, di 2.100 mq, è costituito prevalentemente da spazi tecnici e impianti. Il piano terra occupa una superficie di 9.640 mq distribuita lungo 230 m per una larghezza di 43 m. Il piano presenta la zona check-in suddivisa in tre blocchi rispettivamente di 17, 11 e 11 banchi di accettazione e l'area "controlli di sicurezza" comprensiva di 9 varchi, sale imbarchi schengen (11 gate) ed extra-schengen (3 gate).

Il piano primo, di 4.100 mq, è dedicato essenzialmente

agli uffici di supporto all'attività aeroportuale e in piccola parte ad uffici di compagnie aeree. Presenta una zona ristorante e mensa in concessione. Nella parte destra si trova la sala vip e l'atrio attesa partenze.

Il nuovo terminal arrivi invece si sviluppa su un unico livello. I flussi degli arrivi, nazionali ed internazionali, convergono nella hall passando per i 4 nastri di ritiro bagagli. Sono presenti gli uffici degli Enti di Stato, una zona impianti e locali tecnici ed aree di ristoro. Tra l'esistente aerostazione ed il nuovo edificio arrivi è presente una zona di distacco di circa 28,50 m, disponibile per futuri sviluppi.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 57,2% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 13%.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 18,4 mq/pax.

TERMINAL MERCI

L'Aerostazione Merci copre una superficie di circa 1500 mq ed è ubicata in adiacenza al lato sud-ovest del piazzale aeromobili, in un edificio organizzato su due piani che comprende, oltre al magazzino merci, gli uffici per le compagnie aeree e l'aviazione generale e gli uffici spedizionieri.

Sul lato città di tale edificio è stato realizzato il piazzale per la movimentazione e la sosta degli automezzi abilitati al carico/scarico ed il parcheggio per gli operatori.

Il Cargo Center dell'aeroporto di Verona gestisce il movimento delle merci nazionali ed internazionali in arrivo ed in partenza dirette verso i più importanti scali europei ed è dotato di apparecchiature idonee all'assistenza cargo per qualsiasi tipo di aeromobile.

INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La pista di volo è lunga 3070m con il piazzale di sosta e i terminali passeggeri e cargo a Est della pista in prossimità della testata 22. L'Apron una superficie di circa 142000mq e su di esso sono previste 30 piazzole di sosta, di cui 2 per wide-body, 5 per narrow-body più 8 stand per Aviazione Generale.

La strumentazione di cui è dotata la pista consente di accogliere aeromobili in atterraggio anche con scarsissima visibilità.

CRITICITA'

Attualmente appare poco sfruttata l'eccezionale ubicazione dell'aeroporto in prossimità dell'intersezione di due principali arterie autostradali, l'autostrada del Brennero e la Serenissima, che rappresentano due corridoi di interesse europeo d'Italia e, alla scala vasta, all'incrocio tra due grandi direttrici internazionali di traffico multimodale, il corridoio transnazionale n°5 Lisbona-Kiev ed il corridoio n°1 Berlino-Palermo.

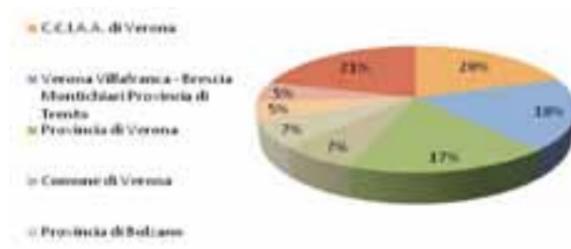
L'accessibilità attuale da tali infrastrutture all'aeroporto e viceversa è critica in certi periodi, e richiederebbe viabilità dedicata.

La presenza di numerose infrastrutture e del centro abitato sulla direttrice a Nord della pista di volo da origine a numerosi ostacoli che intersecano le superfici di protezione al volo.

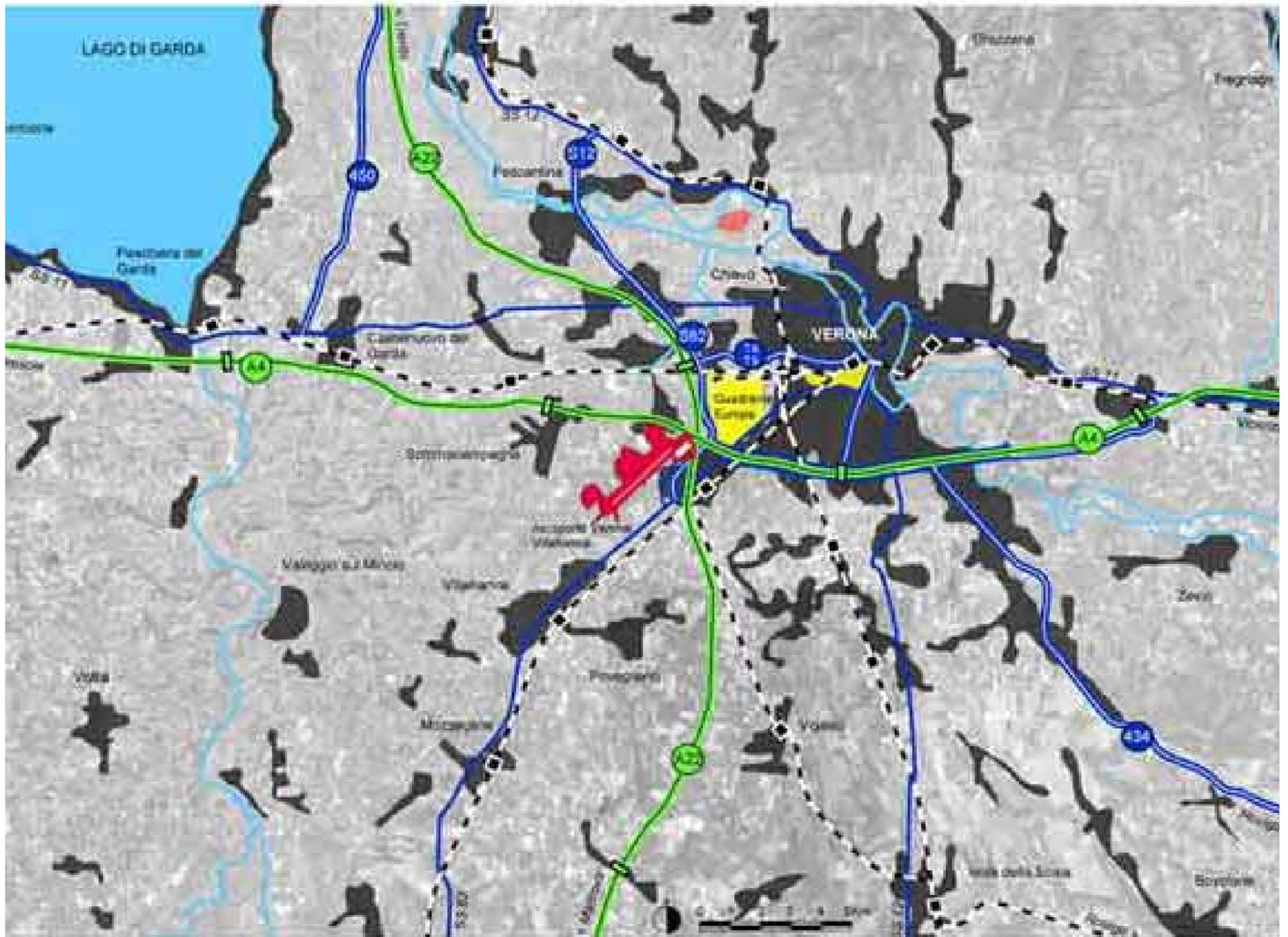
GESTIONE AEROPORTUALE

L'aeroporto di Verona è gestito dalla Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca Spa che opera in regime di concessione totale quarantennale a decorrere dal 02/05/2008.

La società è così costituita:



NE.4.2.1 Inquadramento territoriale



LEGENDA

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



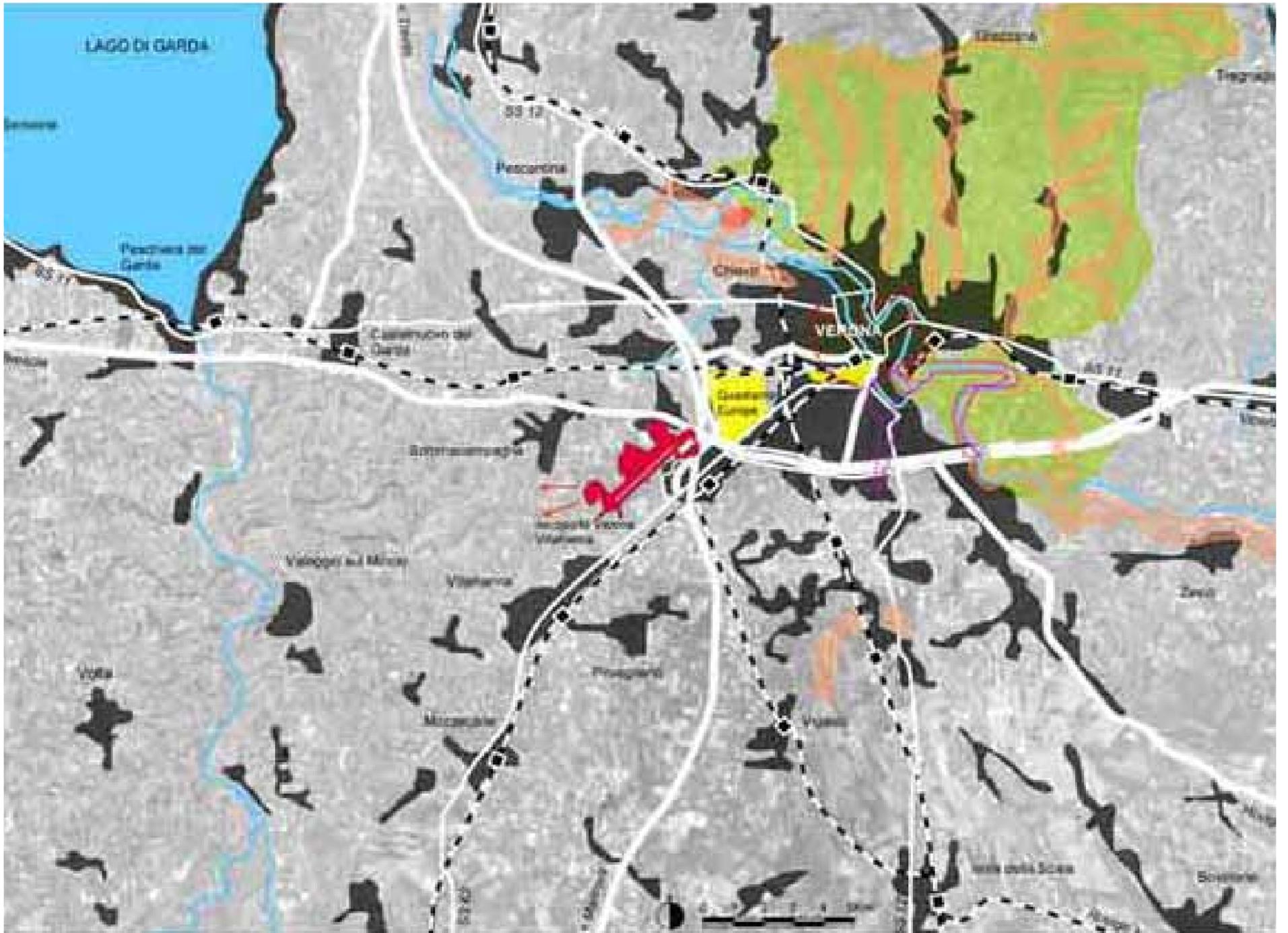
Inquadramento territoriale

L'aeroporto Valerio Catullo è situato nella zona sudovest della conurbazione di Verona, e ricade in parte nel Comune di Villafranca e in parte in quello di Sommacampagna.

L'area confina a nord con l'autostrada A4 Milano-Venezia; ad est con la SS62, il comune di Dossobuono e la ferrovia Verona-Mantova; a sud con il Comune di Caluri; ad ovest con terreni agricoli.

L'aeroporto si trova sull'intersezione tra le autostrade A22 Modena-Brennero e A4 Torino-Trieste; dalla A4 è possibile accedere da 2 caselli, quello di Somma Campagna e quello di Verona sud, più o meno equidistanti, mentre dalla A22 è possibile utilizzare il casello di Verona nord collegato mediante una superstrada a due carreggiate e due corsie per verso. La città è raggiungibile in circa 10 minuti attraverso un collegamento tangenziale diretto.

Attualmente non esiste un collegamento ferroviario.



LEGENDA

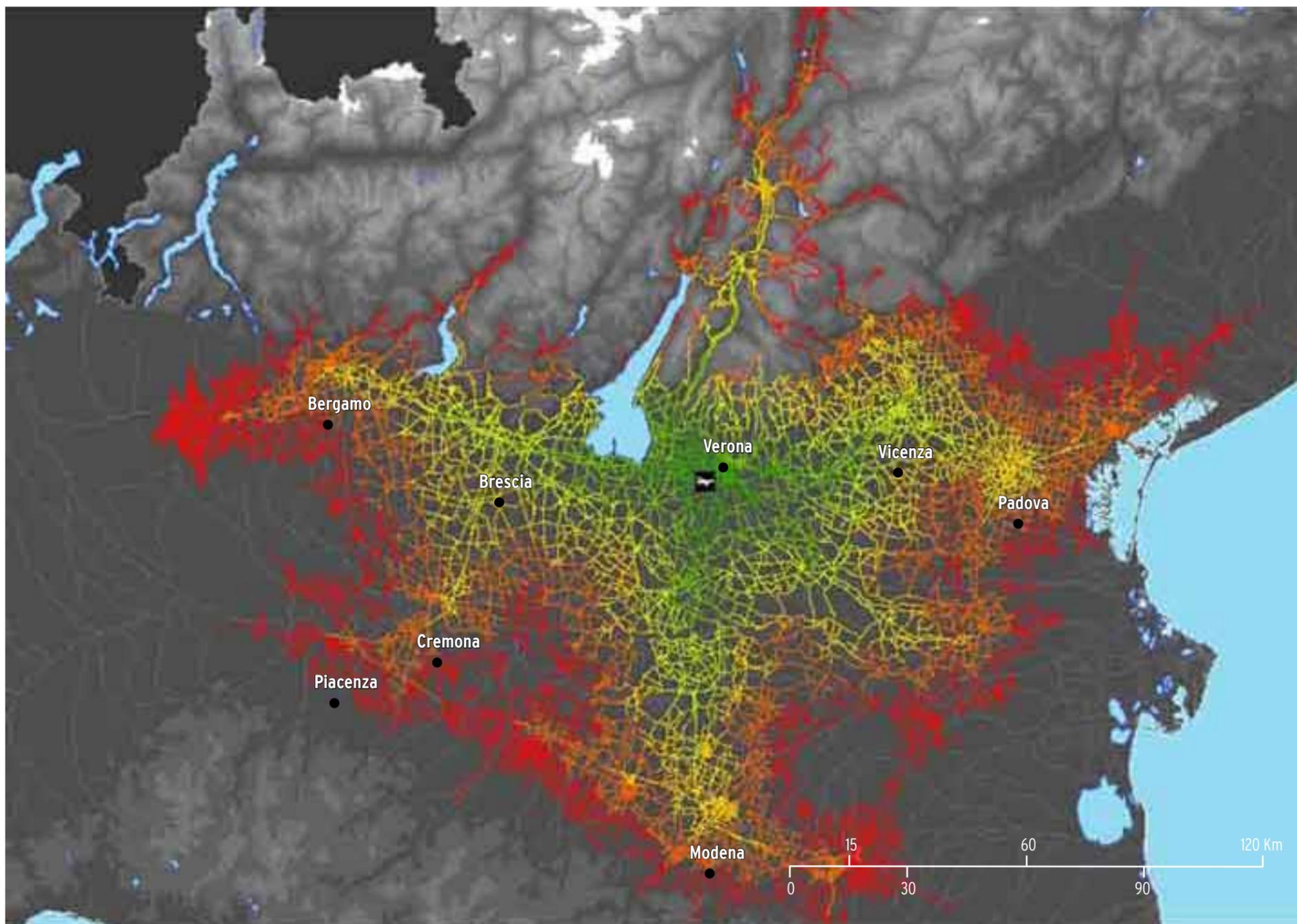
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile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

Limiti e vincoli

I limiti alla eventuale espansione del sedime aeroportuale sono rappresentati principalmente dalle infrastrutture stradale e autostradali che circondano lo scalo e le relative fasce di rispetto, nella zona nord-ovest, nonché dalle zone residenziali periferiche del comune di Villafranca sul lato sud. L'aeroporto presenta invece notevoli possibilità di espansione nella zona nord, dove sono presenti aree militari utilizzabili per ampliamenti sia dell'airside che delle infrastrutture landside.

NE.4.3 Bacino di traffico

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA

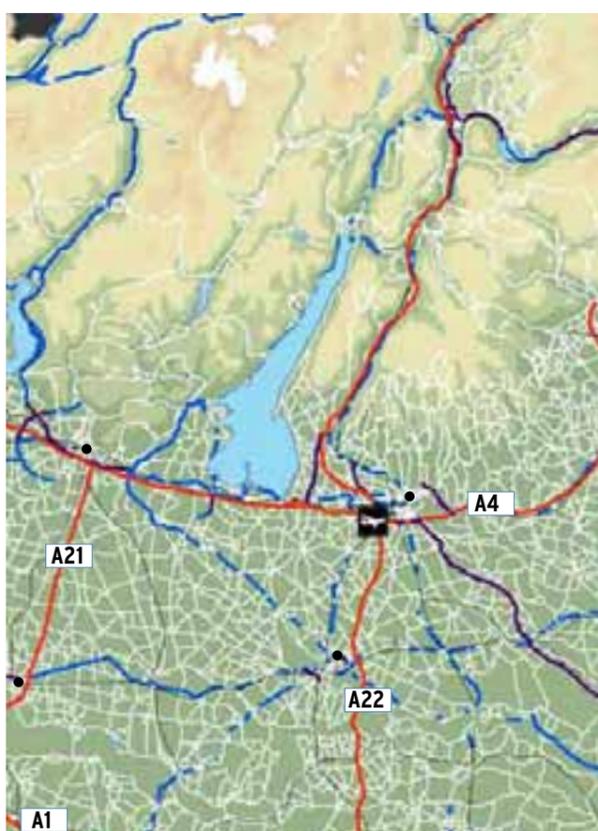


LEGENDA ISOCRONE

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

LEGENDA RETI

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



Modalità gomma

L'andamento delle isocrone relative l'aeroporto di Verona risulta fortemente condizionato dalla presenza dell'Autostrada A4 (Autostrada Serenissima Torino-Trieste), in direzione est-ovest, e dall'Autostrada A22 (Autostrada del Brennero Brennero-Modena), in direzione nord-sud.

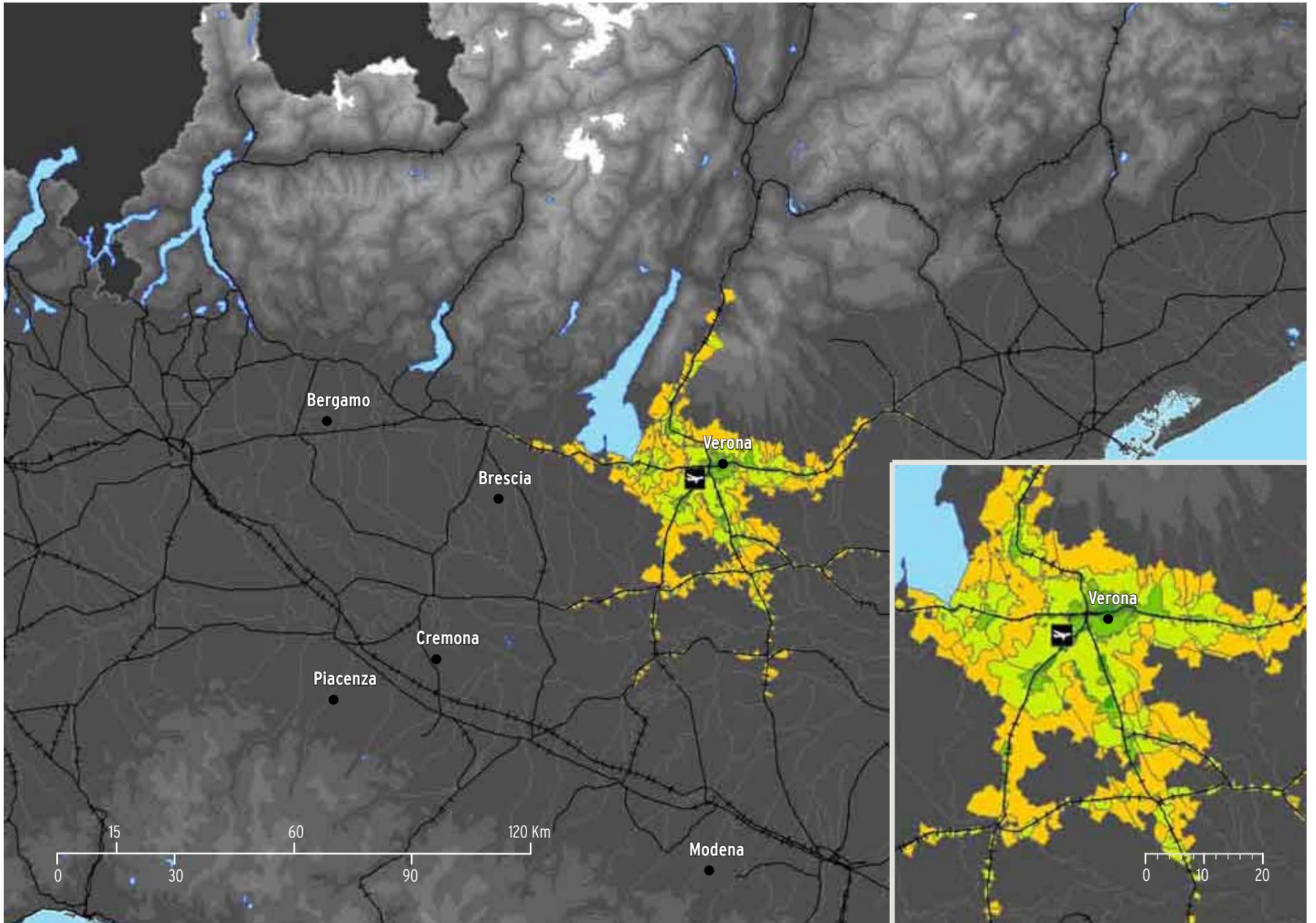
Dall'immagine si nota infatti come sia possibile raggiungere sia Modena che Piacenza in un tempo inferiore ai 90'.

Esaminando le caratteristiche dei comuni attraversati dalle isocrone, si calcola che circa 1.030.000 residenti (pari al 9%) possono raggiungere l'aeroporto in meno di 30', circa 3.300.000 (pari al 29%) in un tempo compreso tra 30' e 60' e oltre 6.800.000 (pari al 62%) in un tempo che va da 60' a 90' (dati popolazione ISTAT 2008).

Su circa 4.550.000 addetti (dato ISTAT 2001), il 9% circa ricade nella prima fascia (0-30'), il 30% nella seconda (30'-60') e ben il 61% nella terza fascia (60'-90').

Per quanto riguarda le superfici territoriali dei comuni attraversati dalle isocrone, in accordo con i dati sopra citati si calcola che la prima fascia si estende su una superficie di circa 2.800 kmq (pari al 9%), la seconda su oltre 9.000 kmq (pari al 29%) e la terza su circa 19.100 kmq (pari al 62%).

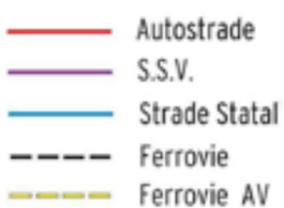
ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



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.



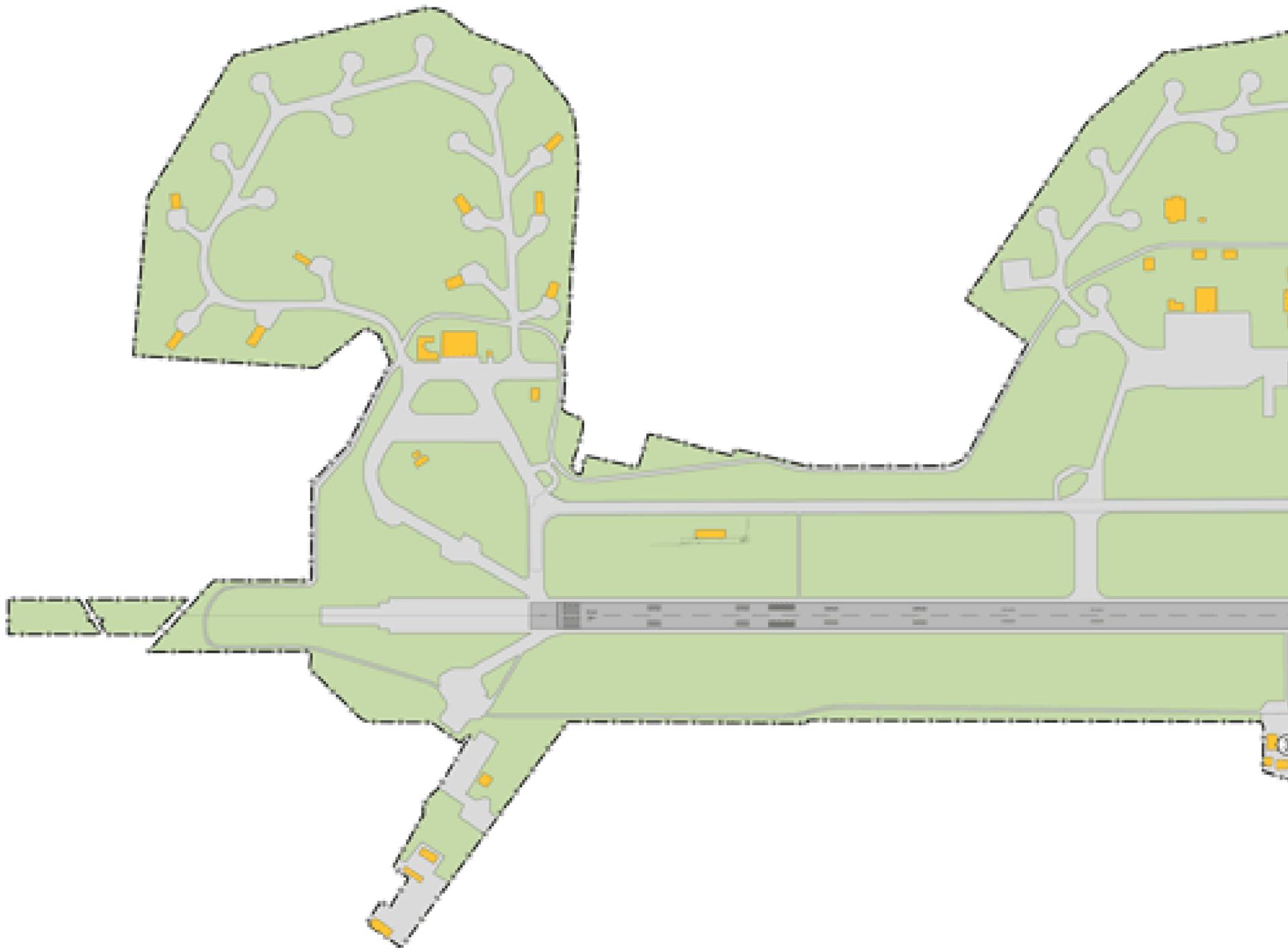
Modalità ferro

L'aeroporto di Verona Villafranca risulta collegato tramite un servizio di trasporto pubblico con la stazione ferroviaria di Verona Porta Nuova. Le infrastrutture ferroviarie in grado di determinarne l'accessibilità sono rappresentate fondamentalmente dalle linee dirette verso Milano e Venezia (est-ovest) ed in direzione Brennero e Bologna (nord-sud).

Tale rete fa sì che si possa raggiungere in circa 30' i Comuni di Desenzano del Garda ad ovest, Bogara e Bovolone a sud, San Bonifacio ad est e Dolcè a nord. Per quanto riguarda, invece, il limite esterno delle isocrone riferite ai 60' si segnalano i Comuni di Brescia ad ovest, Suzzara a sud, Legnago ad est e Rovereto verso nord.

In virtù dell'offerta ferroviaria descritta, possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di 30' circa 450.000 residenti (pari al 31%), mentre circa 1.000.000 (pari al restante 69%) impiega un tempo compreso tra i 30' e i 60' (dato popolazione ISTAT 2008). La presenza di addetti vede nella prima macro-fascia (0-30') circa 200.000 unità (pari al 29%) e nella seconda (30'-60') circa 460.000 (pari al 71%) (dato ISTAT 2001). La macro-fascia 0-30' ricopre una superficie di circa 750 kmq (pari al 21%), mentre la macro-fascia 30'-60' si estende su circa 2.900 kmq (pari al 79%).

NE.4.4 Stato attuale dell'aeroporto



AEROF

AREA PIAZZALE (mq)
142.000

AREA TERMINAL (mq)
21.750

GATES
15

STAND TOTALI
30

STAND AVIAZIONE GENERALE
8

PARCHEGGI
3.325

PISTA 1

STRUMENTAZIONE RWY 04
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT III B

LUNGHEZZA 04 (m)
3.067

LUNGHEZZA 22 (m)
3.067

LARGHEZZA (m)
45



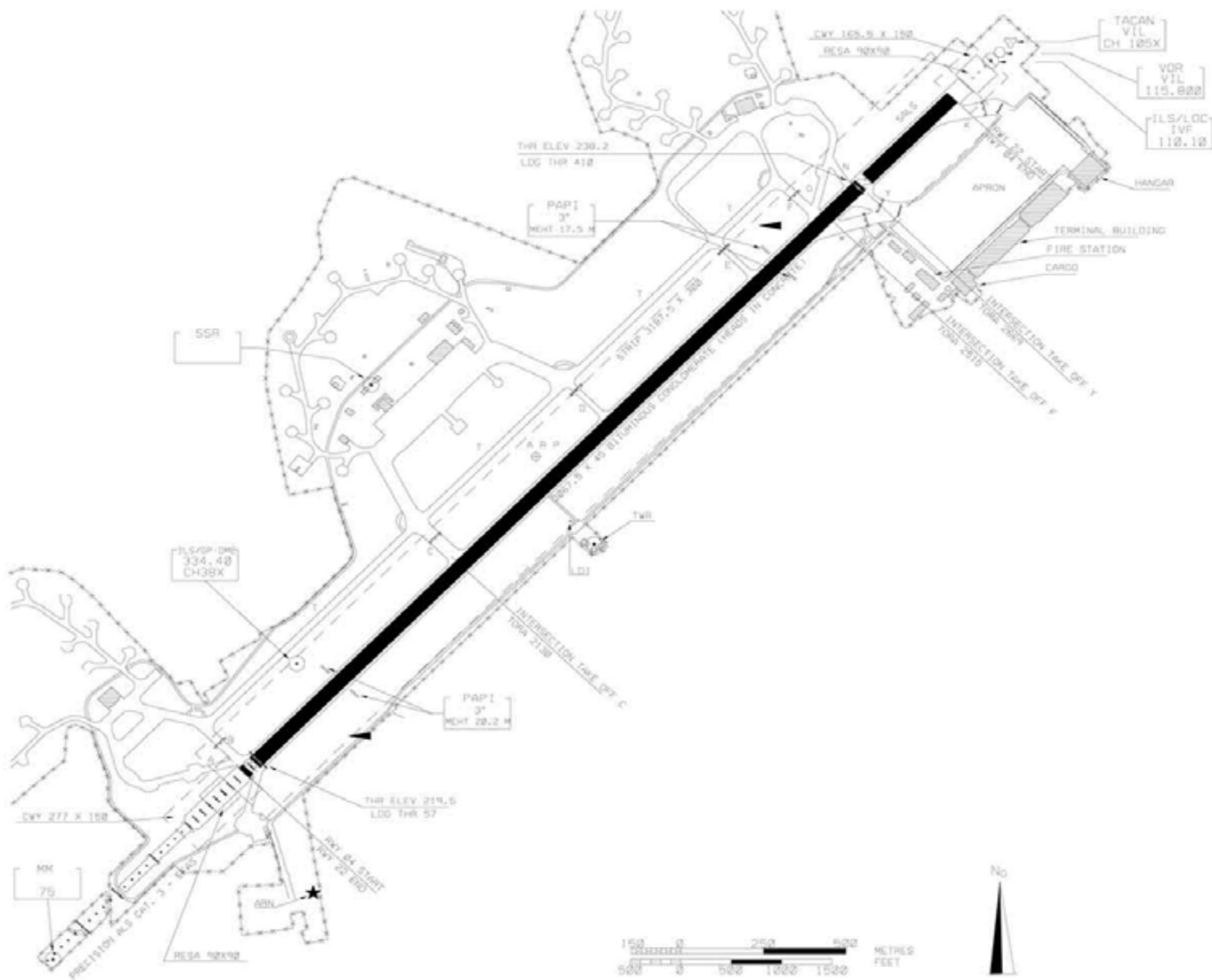
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 04	3067.5	3233	3067.5	3010.5
RWY 22	3067.5	3344.5	3067.5	2657.5

Tab.NE.4.4.1 Caratteristiche delle piste

LEGENDA

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

NE.4.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

1.4.1	PISTE	THR	Coord. THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	RESA	STRIP	Largh.	THR Elev.	Pav.
			WGS84-DMS											m.s.l.m.	
1.4.1.1	Pista 1	04	45°23'15.64"N 010°52'36.70"E	044°	3067.5	3233	3067.5	3010.5	-	165.5 x 150	90 x 90	3187.5 x 300	45	66.90	PCN 55/F/A/W/T Congl. Bit.
		22	45°24'14.48"N 010°54'02.27"E	224°	3067.5	3344.5	3067.5	2657.5	-	277 x 150	90 x 90	3187.5 x 300	45	72.6	Heads Conc PCN 59/R/B/W/T

Tab.NE.4.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

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

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		m ²		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron 1	142000	PCN 77 R/B/W/T Concrete	11 15 16 17	PB	A	
				11A 12A 13A 13B 14A	SM	A	
				12 13 14	PB	C	
				21 → 25 31 → 34 41 → 44 51 53 54 56 61	SM	C	
				52 55	SM	D	
				62 64 66 67	PB	D	
				63 65	SM	E	

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A GN	NA	Conc/Asph	
1.4.4.2	B	20	PCN 82/F/B/W/T PCN 37/R/B/W/T	
1.4.4.3	C	23	PCN 81/F/A/W/U	
1.4.4.4	D	NA	PCN 87/F/A/W/T	
1.4.4.5	E	NA	PCN 81/F/A/W/T	
1.4.4.6	F	20	PCN 76/F/A/W/T PCN 34/R/B/W/T	
1.4.4.7	K	28	PCN 66/F/A/W/T	
1.4.4.8	T	18	PCN 84/F/A/W/T	
1.4.4.9	W	22	PCN 60/F/B/W/T	
1.4.4.10	Y	30	PCN 100/F/A/W/T	

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	DVOR/DME	BEG
1.4.5.2	VOR/DME	BOA, VIC
1.4.5.3	NDB	BOA, FER, PAR, VIC, VIL
1.4.5.4	L	GAZ
1.4.5.5	ILS RWY 04 LOC CAT IIIB	IVF
1.4.5.6	GP	-
1.4.5.7	DME	IVF
1.4.5.8	VORTAC	VIL

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	

Tab.NE.4.5.2 Dati infrastrutture airside

Piste e aree di sicurezza

La pista di volo è lunga 3070m e larga 45m, è realizzata in conglomerato bituminoso con testate in pavimentazione rigida con il piazzale di sosta e i terminal passeggeri e cargo a Sud della pista in prossimità della testata 22. Entrambe le soglie pista sono decalate: in particolare la testata 22 alla quale è connesso l'Apron, è spostata di 410m con pavimentazione prima della soglia utilizzabile come corsa utile al decollo.

Il traffico consentito è sia VFR che IFR, l'operatività è garantita anche in condizioni di bassa visibilità essendo la pista 04 equipaggiata per atterraggi strumentali di precisione fino a CAT IIIB, gli atterraggi degli aeromobili civili sono consentiti fino ad una RVR pari a 75m. Su pista 04 sono possibili anche decolli in bassa visibilità fino ad una RVR pari a 400m.

E' disponibile una elisuperficie per atterraggio e decollo di elicotteri realizzata in pavimentazione rigida delle dimensioni di 35x26m.

Piazzale aeromobili

Il piazzale di sosta ha una superficie di circa 142000m² realizzato in pavimentazione rigida, su di esso sono previste 30 piazzole di sosta, di cui 2 per wide-body, 5 per narrow-body (4 push back, 17 self manoeuvring) e 8 stand per aviazione generale con movimentazione in self.

Il piazzale di sosta è connesso alla pista mediante tre taxiway: K, Y e W; in particolare, il raccordo K immette all'inizio della parte di pavimentazione prima della soglia 22 utile per la corsa al decollo.

Vie di rullaggio

Il sistema di rullaggio vede una taxiway T parallela dal lato opposto al Terminal rispetto alla pista, utilizzabile da aeromobili fino alla classe D. Delle taxiway che connettono il piazzale alla pista la W è utilizzata in entrata e uscita, per gli aeromobili di classe E è obbligatorio il follow-me.

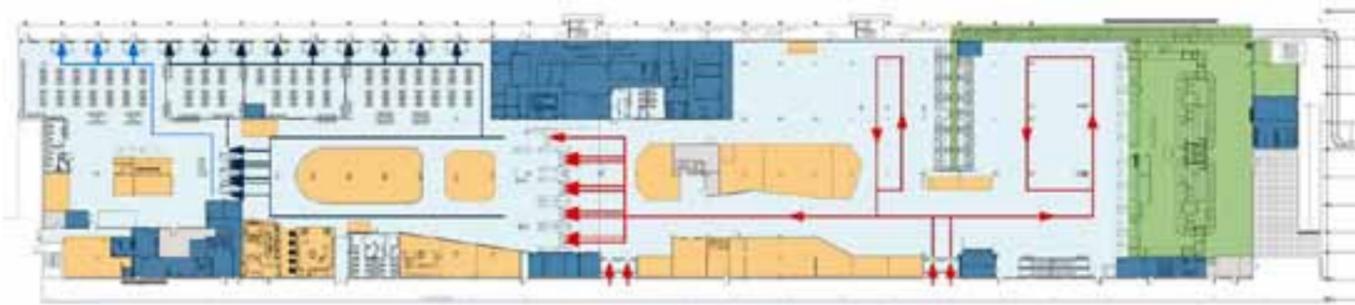
In condizioni di bassa visibilità (RVR<550m): tutti i movimenti a terra degli aeromobili avverranno con l'ausilio del servizio di follow-me; gli aeromobili in atterraggio su pista 04 libereranno la pista utilizzando il raccordo W; gli aeromobili in decollo saranno scortati dal follow-me fino all'imbocco del raccordo K.

NE.4.6 Terminal passeggeri

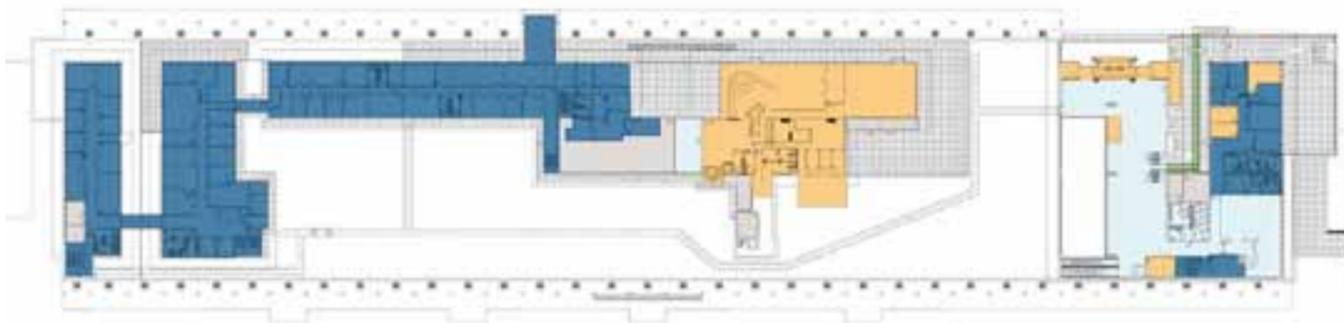
SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Terminal arrivi, Pianta piano terra



Sistemi funzionali, Terminal partenze, Pianta piano terra



Sistemi funzionali, Terminal partenze, Pianta piano primo



SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	11190
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	2545
Bhs, trattamento bagagli	mq	1150
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	3750
Spazi tecnici ,impianti	mq	925

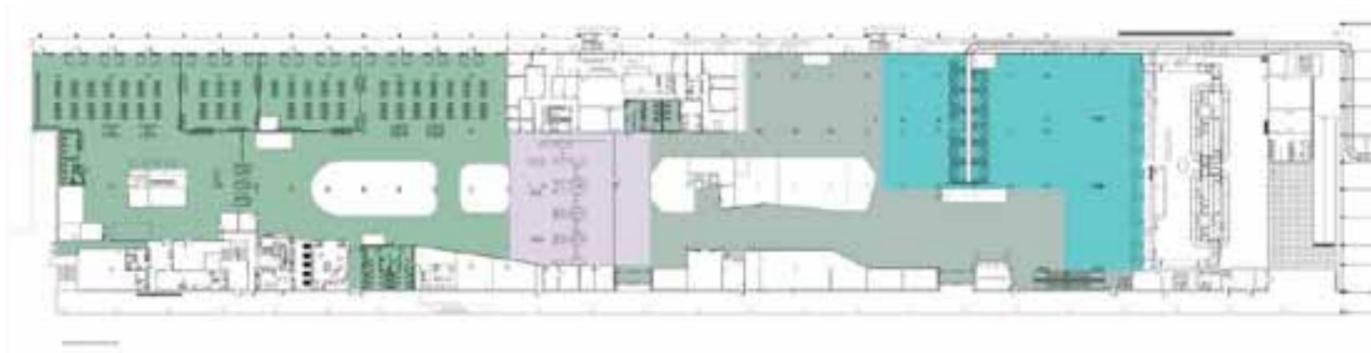
LEGENDA

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

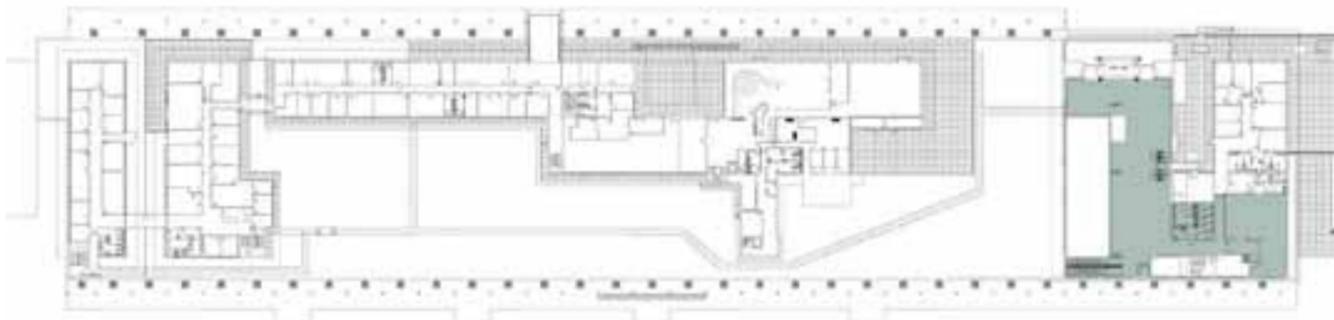
SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Terminal arrivi, Pianta piano terra



Sottosistemi, Terminal partenze, Pianta piano terra



Sottosistemi, Terminal partenze, Pianta piano primo

SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	2485
Area Check-in	mq	1320
Area Varchi di Sicurezza	mq	605
Sale imbarco	mq	2470
Hall arrivi	mq	1225
Sale riconsegna bagagli	mq	3390

LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

LEGENDA

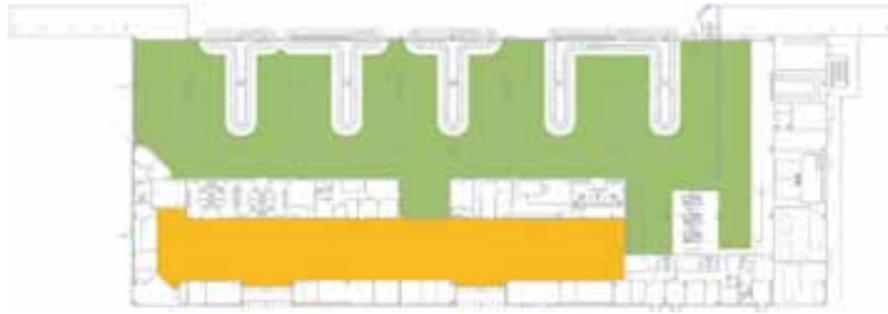
 A
 B
 C
 D
 E

1_Hall partenze	mq fabbisogno	1002
	mq presenti	1785
	mq differenza	783
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	443
	mq presenti	1095
	mq differenza	652
	n° check-in fabbisogno	21
	n° check-in presenti	39
3 Controlli di sicurezza	n° differenza	18
	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	210
	mq differenza	210
	n° varchi fabbisogno	6
4 Controlli passaporti OUT	n° presenti	9
	n° differenza	3
	mq accodamento fabbisogno	98
	mq presenti	100
	mq differenza	2
5 Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° postazioni fabbisogno	2
	n° presenti	6
	n° differenza	4
	mq fabbisogno	1203
	mq presenti	1945
A Sala imbarchi Schengen	mq differenza	742
	n° gates fabbisogno	8
	n° presenti	12
	n° differenza	4
	mq fabbisogno	1203
B Sala imbarchi extra Schengen	mq presenti	1220
	mq differenza	17
	n° gates fabbisogno	5
	n° presenti	9
	n° differenza	4
6 Controllo passaporti IN	mq fabbisogno	481
	mq presenti	725
	mq differenza	244
	n° gates fabbisogno	3
	n° presenti	3
7 Ritiro bagagli	n° differenza	0
	mq accodamento fabbisogno	98
	mq presenti	215
	mq differenza	117
	n° postazioni fabbisogno	2
8_Hall arrivi	n° presenti	6
	n° differenza	4
	mq fabbisogno	717
	mq presenti	2185
	mq differenza	1468
A_Check-in A	n° nastri fabbisogno	2
	n° presenti	4
	n° differenza	2
	mq fabbisogno	1002
B_Check-in B	mq presenti	965
	mq differenza	-37
	mq accodamento fabbisogno	125
	mq presenti	290
C_Check-in C	mq differenza	165
	n° check-in presenti	11
	mq accodamento fabbisogno	125
	mq presenti	335
A_Check-in A	mq differenza	210
	n° check-in presenti	11
	mq accodamento fabbisogno	193
	mq presenti	470
B_Check-in B	mq differenza	277
	n° check-in presenti	17
	mq presenti	277

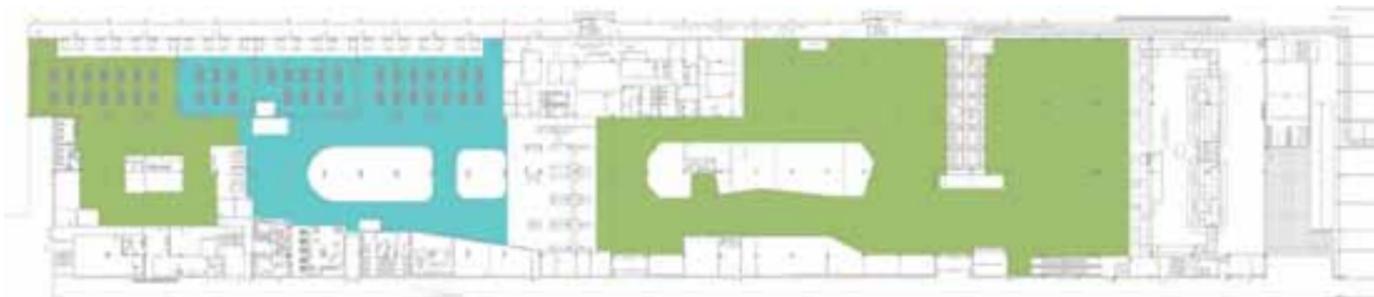
A_Check-in A	mq accodamento fabbisogno	125
	mq presenti	290
	mq differenza	165
	n° check-in presenti	11
B_Check-in B	mq accodamento fabbisogno	125
	mq presenti	335
	mq differenza	210
	n° check-in presenti	11
C_Check-in C	mq accodamento fabbisogno	193
	mq presenti	470
	mq differenza	277
	n° check-in presenti	17

SUPERFICI TOTALI

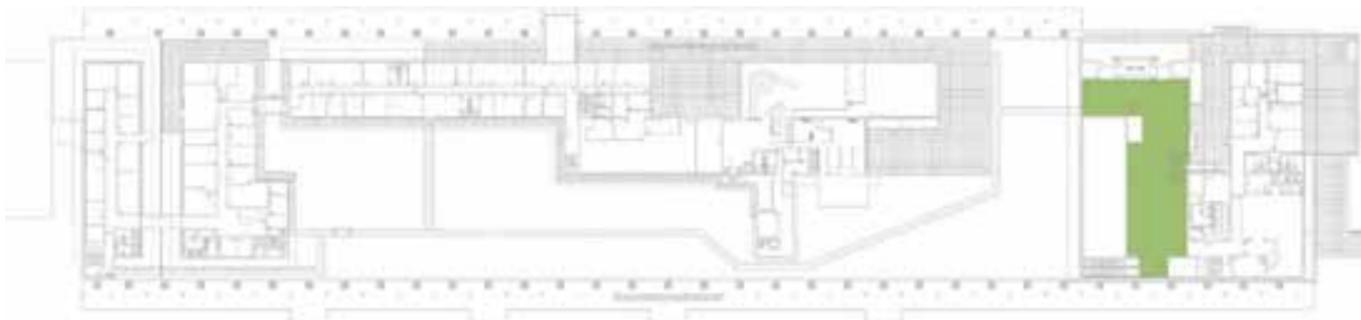
Piano interrato	mq	2100
Piano terra	mq	15600
Piano primo	mq	4050
Totale	mq	21750



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



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



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



NE.4.7 Traffico commerciale 2000-2008

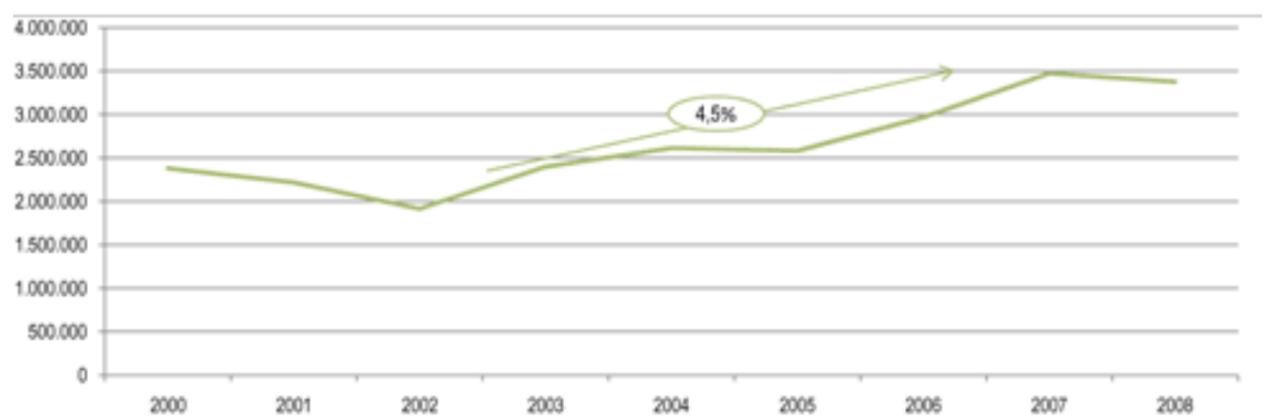
Traffico passeggeri

L'aeroporto è passato da circa 2,4 milioni di passeggeri nel 2000 a circa 3,4 milioni nel 2008, con un CAGR del +4,5%. L'aeroporto è caratterizzato dalla presenza di molte compagnie low cost che operano voli di linea e charter durante tutto l'anno, con intensificazioni di voli charter nel periodo estivo verso Egitto, Spagna, Grecia e Tunisia. La crescita avvenuta negli anni è dovuta al consolidamento del traffico di tali compagnie, anche su un maggior numero di collegamenti. La flessione avuta nel 2005 va anche attribuita alla ripresa della piena attività dell'aeroporto di Bologna, che nel corso del 2004 aveva trasferito oltre 50 mila passeggeri su Verona. La flessione del 2008 è ascrivibile integralmente al segmento internazionale (in misura maggiore per voli charter), mentre il traffico di linea nazionale è cresciuto leggermente, grazie ai vettori low cost Air Italy e Wind Jet, principali operatori dello scalo dopo Meridiana.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 3.007.615 con una diminuzione del 10,7% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

Anno	PAX	Δ%
2000	2.380.169	
2001	2.216.493	-6,9%
2002	1.915.397	-13,6%
2003	2.398.259	25,2%
2004	2.612.459	8,9%
2005	2.581.420	-1,2%
2006	2.968.169	15,0%
2007	3.473.418	17,0%
2008	3.376.016	-2,8%

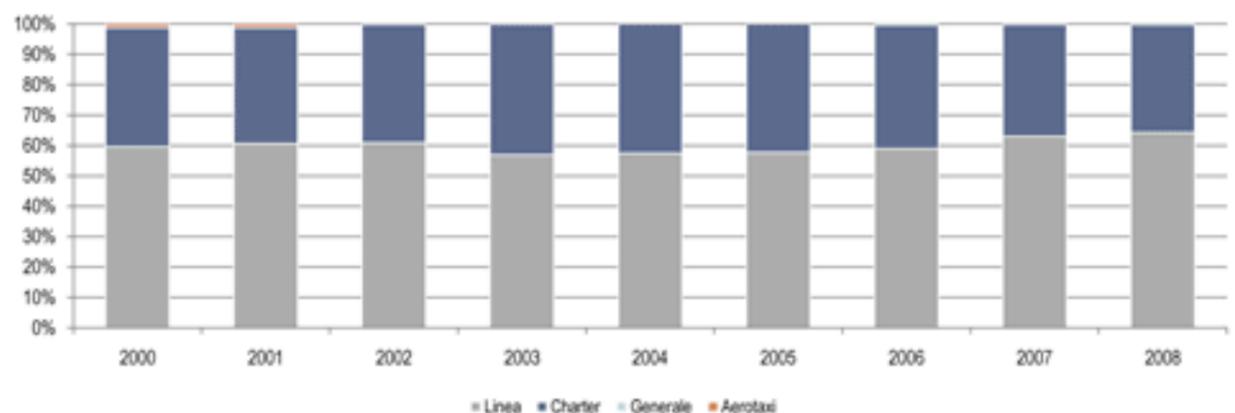
CAGR	4,5%
------	------



Tab.NE.4.7.1 Passeggeri 2000-2008

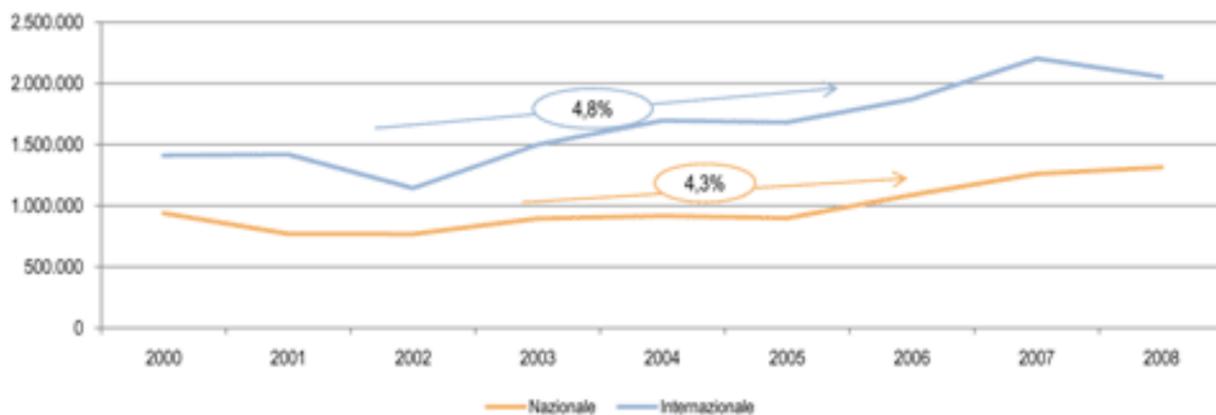
I passeggeri trasportati da voli charter hanno rappresentato tra il 35% ed il 43%.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	59,6%	39,2%	1,2%	0,0%	100,0%
2001	60,6%	38,1%	1,2%	0,1%	100,0%
2002	60,9%	38,8%	0,1%	0,1%	100,0%
2003	57,0%	42,9%	0,0%	0,2%	100,0%
2004	57,4%	42,6%	0,0%	0,0%	100,0%
2005	57,8%	42,2%	0,0%	0,0%	100,0%
2006	59,0%	40,7%	0,1%	0,2%	100,0%
2007	63,0%	36,7%	0,0%	0,2%	100,0%
2008	64,3%	35,5%	0,0%	0,3%	100,0%



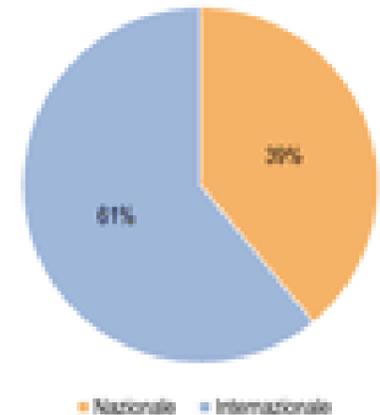
Tab.NE.4.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	939.329		2000	1.411.525	
2001	769.190	-18,1%	2001	1.419.431	0,6%
2002	768.613	-0,1%	2002	1.142.504	-19,5%
2003	894.750	16,4%	2003	1.499.627	31,3%
2004	916.000	2,4%	2004	1.696.459	13,1%
2005	899.338	-1,8%	2005	1.682.082	-0,8%
2006	1.088.143	21,0%	2006	1.870.574	11,2%
2007	1.260.974	15,9%	2007	2.204.393	17,8%
2008	1.313.363	4,2%	2008	2.053.403	-6,8%
CAGR		4,3%	CAGR		4,8%



Tab.NE.4.7.3 Passeggeri 2000-2008

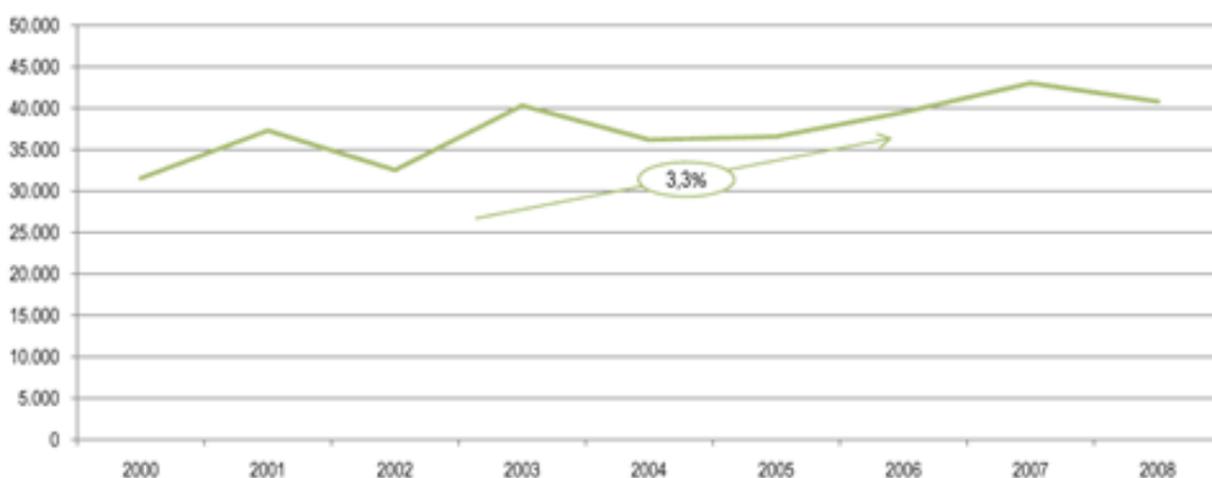
Per quel riguarda il traffico di linea e charter, l'aeroporto è sostanzialmente sbilanciato verso il traffico internazionale, con una percentuale del 61% sul totale.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

Il traffico nazionale in termini di passeggeri è rimasto sotto quota 1 milione fino al 2005, con un incremento nel 2006 del +21% che ha portato i passeggeri a poco più del milione. Negli anni successivi si è registrato un nuovo incremento raggiungendo 1,3 milioni nel 2008.

Anno	MOV	Δ%
2000	31.555	
2001	37.293	18,2%
2002	32.544	-12,7%
2003	40.305	23,8%
2004	36.180	-10,2%
2005	36.583	1,1%
2006	39.510	8,0%
2007	43.026	8,9%
2008	40.807	-5,2%
CAGR		3,3%



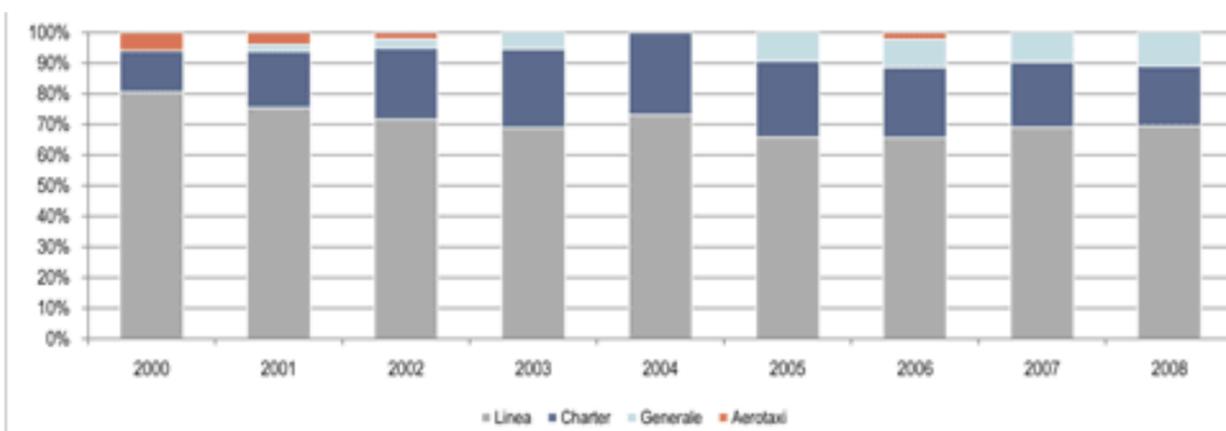
Tab.NE.4.7.4 Movimenti 2000-2008

Movimenti

Il numero di movimenti è cresciuto del 3,3% annuo, passando da 32 mila movimenti a quasi 41 mila.

In termini di movimenti, il traffico charter dal 2002 ha rappresentato tra il 19,7% ed il 26,9% mentre la percentuale relativa all'aviazione generale è cresciuta fino a raggiungere il 10,9% nel 2008.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	80,6%	13,5%	5,9%	0,0%	100,0%
2001	75,5%	18,4%	4,0%	2,2%	100,0%
2002	71,6%	23,4%	2,1%	2,9%	100,0%
2003	68,9%	25,7%	0,0%	5,4%	100,0%
2004	73,1%	26,9%	0,0%	0,0%	100,0%
2005	65,8%	24,9%	0,0%	9,3%	100,0%
2006	65,6%	22,9%	2,2%	9,3%	100,0%
2007	69,0%	21,3%	0,0%	9,6%	100,0%
2008	69,4%	19,7%	0,0%	10,9%	100,0%

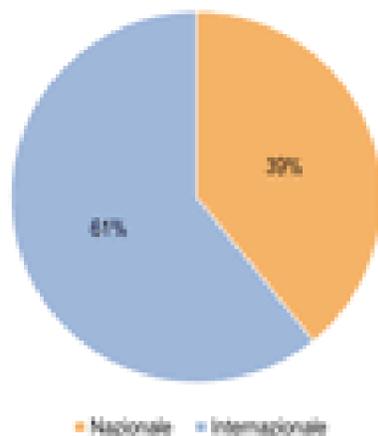


Tab.NE.4.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

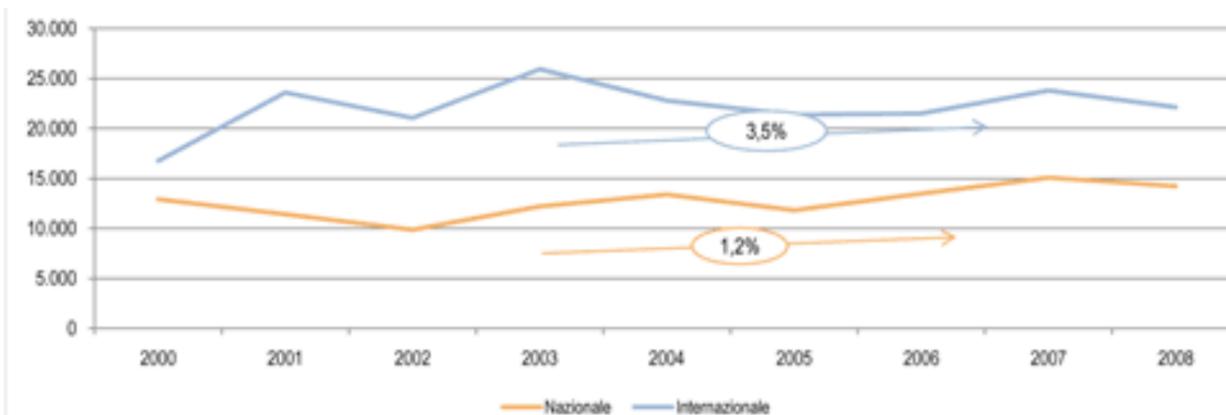
Per quel riguarda il traffico di linea e charter, il numero di movimenti nazionali è rimasto tra i 10 mila ed i 15 mila. Per quel che riguarda l'internazionale, i movimenti hanno avuto un picco nel 2003 con 26 mila voli, per poi attestarsi a 22 mila nel 2008.

Anno	Nazionale		Internazionale		
	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	12.918		2000	16.762	
2001	11.419	-11,6%	2001	23.580	40,7%
2002	9.862	-13,6%	2002	21.049	-10,7%
2003	12.188	23,6%	2003	25.924	23,2%
2004	13.391	9,9%	2004	22.789	-12,1%
2005	11.805	-11,8%	2005	21.373	-6,2%
2006	13.488	14,3%	2006	21.491	0,6%
2007	15.077	11,8%	2007	23.804	10,8%
2008	14.227	-5,6%	2008	22.135	-7,0%
CAGR	1,2%		CAGR	3,5%	

In termini di movimenti, il traffico internazionale ha rappresentato il 61% del totale.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

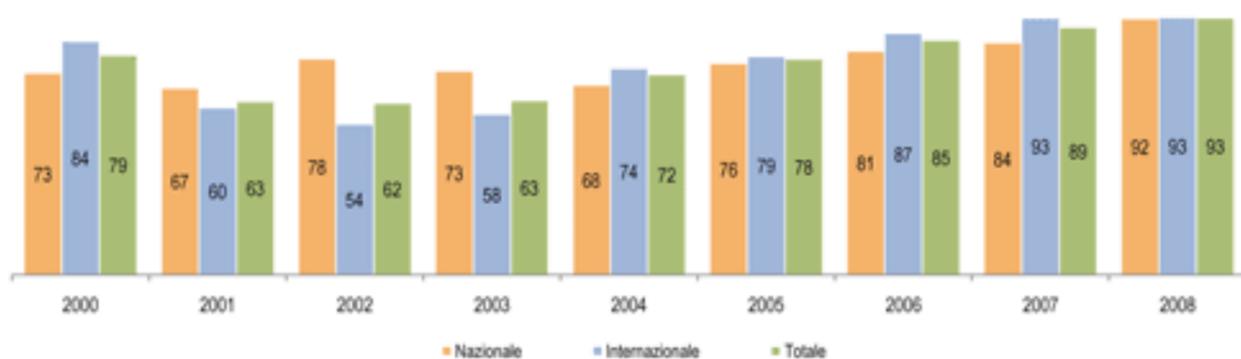


Tab.NE.4.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	73	84	79
2001	67	60	63
2002	78	54	62
2003	73	58	63
2004	68	74	72
2005	76	79	78
2006	81	87	85
2007	84	93	89
2008	92	93	93
CAGR	3,0%	1,2%	2,0%

Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

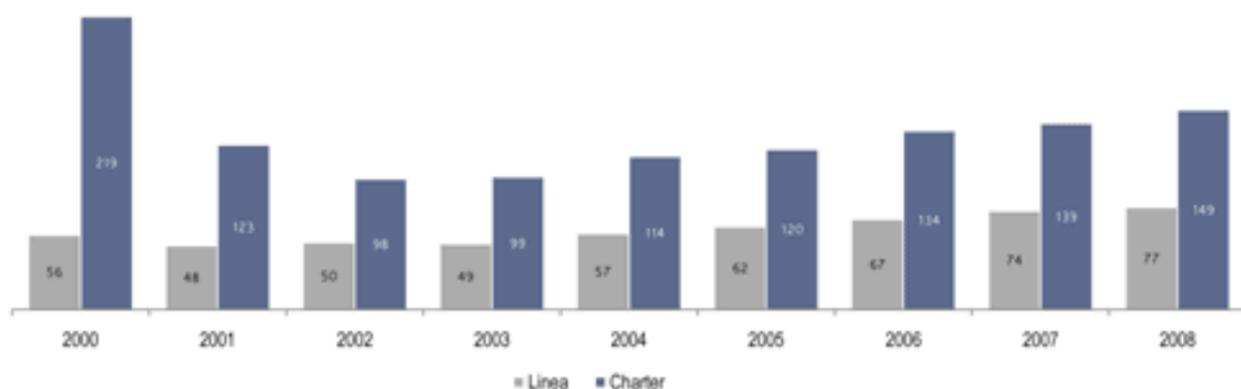
Il numero medio di passeggeri per volo internazionale è cresciuto meno rispetto al nazionale, partendo da 84 passeggeri rispetto a 73 ed arrivando entrambi a quote simili (92 e 93 rispettivamente).



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

Anno	LINEA	CHARTER
2000	56	219
2001	48	123
2002	50	98
2003	49	99
2004	57	114
2005	62	120
2006	67	134
2007	74	139
2008	77	149
CAGR	4,0%	-4,7%

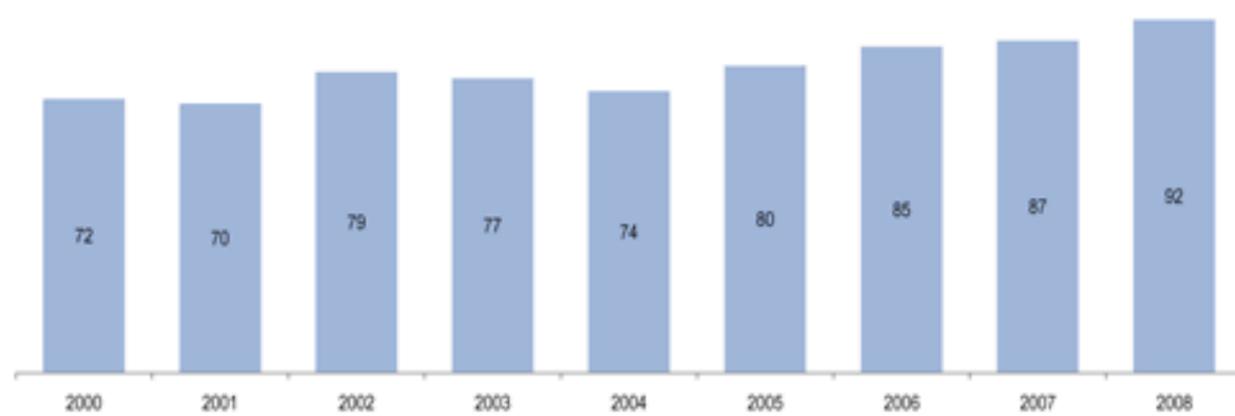
I passeggeri trasportati per volo dai charter hanno subito un importante incremento, passando da 219 nel 2000 a 149 nel 2008, mantenendo comunque quote molto alte.



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

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

Anno	LINEA Naz
2000	72
2001	70
2002	79
2003	77
2004	74
2005	80
2006	85
2007	87
2008	92
CAGR	3,2%

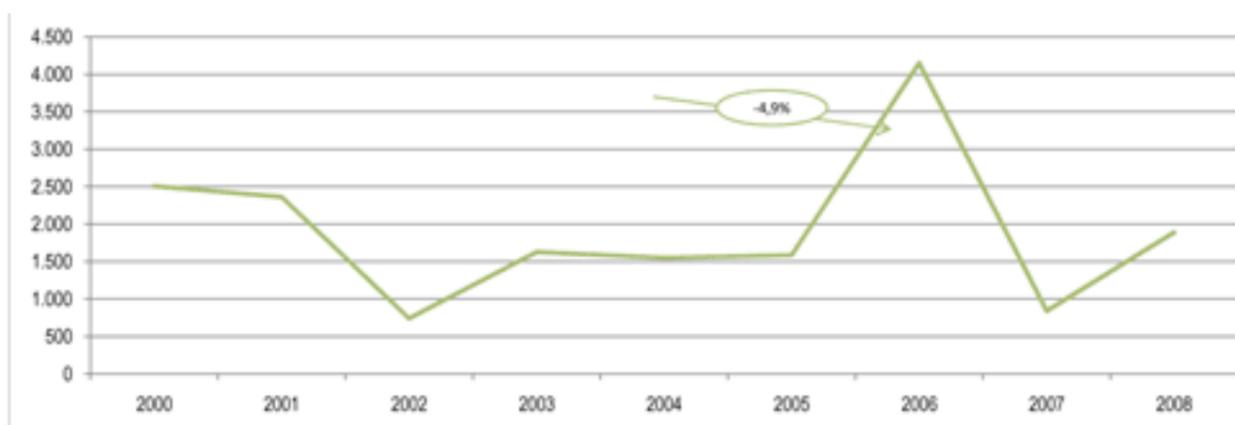


Tab.NE.4.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Traffico cargo

Il traffico cargo ha avuto un andamento molto irregolare, rimanendo comunque a quote modeste.

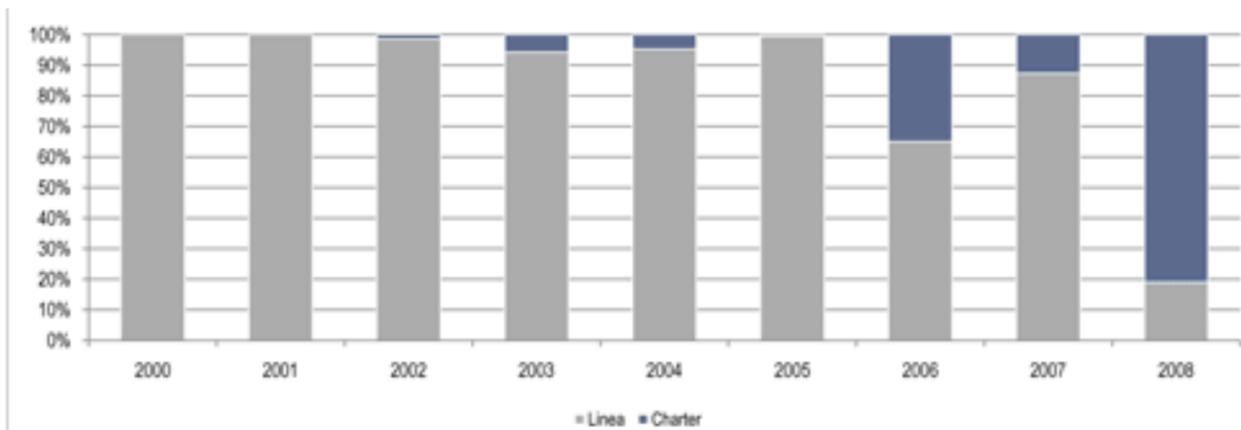
Anno	TONS	Δ%
2000	2.509	
2001	2.363	-5,8%
2002	741	-68,6%
2003	1.628	119,7%
2004	1.549	-4,9%
2005	1.587	2,5%
2006	4.150	161,5%
2007	840	-79,8%
2008	1.890	125,0%
CAGR	-3,5%	



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

Anno	Linea	Charter
2000	100,0%	0,0%
2001	100,0%	0,0%
2002	98,5%	1,5%
2003	94,3%	5,7%
2004	95,3%	4,7%
2005	99,4%	0,6%
2006	65,0%	35,0%
2007	87,4%	12,6%
2008	19,0%	81,0%

Il traffico cargo servito da voli charter ha rappresentato una percentuale significativa dal 2006 in poi, 35%, 12,6% e 81% rispettivamente.

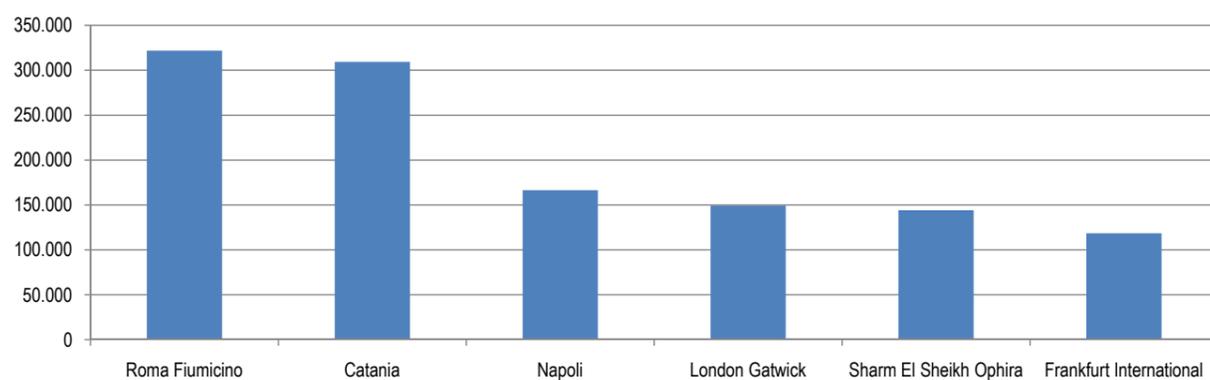


Tab.NE.4.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Gran Bretagna	315.727	285.829	241.396	256.022	288.471	293.951	322.878	
Germania	130.001	148.903	160.299	165.588	193.507	224.588	251.638	

Principali O-D

Le tratte maggiormente servite mettono in collegamento Verona con il resto d'Italia, con 1 milione di passeggeri nel 2006, mentre la nazione estera maggiormente collegata è la Gran Bretagna con 322 mila passeggeri.



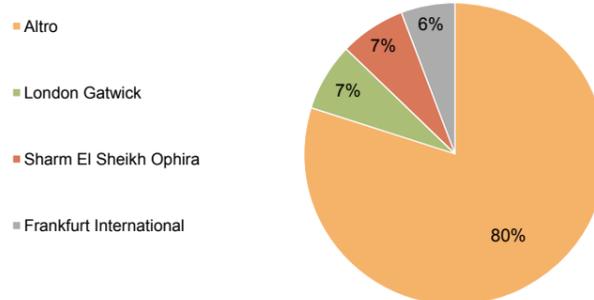
Tab.NE.4.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

Analizzando la singola tratta, Londra registra nel 2008 quasi 150 mila passeggeri, seguita da Sharm El Sheikh con 144 mila. Le prime due tratte rappresentano il 13% del totale ma la voce più importante risulta essere "Altro", a testimonianza della pluralità delle tratte internazionali.



Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									1.641.578
London Gatwick				132.767	161.743	154.231	165.421	157.970	149.123
Sharm El Sheikh Ophira				141.153	168.103	118.062	112.587	141.668	144.273
Frankfurt International				69.358	79.789		110.514	121.342	118.429

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.



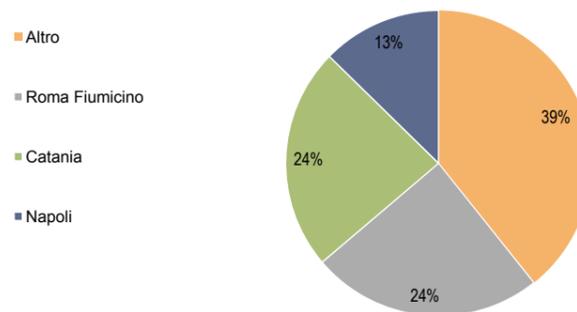
Tab.NE.4.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

Le tratte nazionali sono ben rappresentate dai collegamenti con Fiumicino (24%) e Catania (24%), che insieme a Napoli (13%) rappresentano il 61% del totale.



Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									515.833
Roma Fiumicino				275.277	320.729	323.022	349.055	326.309	321.709
Catania				166.129	163.687	164.706	193.713	309.507	309.335
Napoli				178.676	123.106	121.249	155.817	172.894	166.486

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

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	525.203	594.270	418.625	485.601	604.138	617.472	716.424	971.110	930.998
			13,2%	-29,6%	16,0%	24,4%	2,2%	16,0%	35,5%	-4,1%
	Nazionale	892.972	750.026	748.740	880.342	896.423	873.519	1.033.526	1.218.081	1.238.853
			-16,0%	-0,2%	17,6%	1,8%	-2,6%	18,3%	17,9%	1,7%
	TOT	1.418.175	1.344.296	1.167.365	1.365.943	1.500.561	1.490.991	1.749.950	2.189.191	2.169.851
			-5,2%	-13,2%	17,0%	9,9%	-0,6%	17,4%	25,1%	-0,9%
Charter	Internazionale	886.322	825.161	723.879	1.014.026	1.092.321	1.064.610	1.154.150	1.233.283	1.122.405
			-6,9%	-12,3%	40,1%	7,7%	-2,5%	8,4%	6,9%	-9,0%
	Nazionale	46.357	19.164	19.873	14.408	19.577	25.819	54.617	42.893	74.510
			-58,7%	3,7%	-27,5%	35,9%	31,9%	111,5%	-21,5%	73,7%
	TOT	932.679	844.325	743.752	1.028.434	1.111.898	1.090.429	1.208.767	1.276.176	1.196.915
			-9,5%	-11,9%	38,3%	8,1%	-1,9%	10,9%	5,6%	-6,2%
Aerotaxi	Internazionale	27.832	24.867	2.016	0	0	0	1.801	0	0
			-10,7%	-91,9%	-100,0%				-100,0%	
	Nazionale	1.483	1.218	530	0	0	0	859	2	2
			-17,9%	-56,5%	-100,0%				-99,8%	
	TOT	29.315	26.085	2.546	0	0	0	2.660	2	2
			-11,0%	-90,2%	-100,0%				-99,9%	
Generale	Internazionale		1.291	1289	2922					
				-0,2%	126,7%					
	Nazionale		496	445	960					
				-10,3%	115,7%					
	TOT		1.787	1.734	3.882			6.792	8.049	9.250
				-3,0%	123,9%				18,5%	14,9%
TOT	Internazionale	1.439.357	1.445.589	1.145.809	1.502.549	1.696.459	1.682.082	1.872.375	2.204.393	2.053.403
			0,4%	-20,7%	31,1%	12,9%	-0,8%	11,3%	17,7%	-6,8%
	Nazionale	940.812	770.904	769.588	895.710	916.000	899.338	1.089.002	1.260.976	1.313.363
			-18,1%	-0,2%	16,4%	2,3%	-1,8%	21,1%	15,8%	4,2%
	2.380.169	2.216.493	1.915.397	2.398.259	2.612.459	2.581.420	2.968.169	3.473.418	3.376.016	
			-6,9%	-13,6%	25,2%	8,9%	-1,2%	15,0%	17,0%	-2,8%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	12.950	17.479	13769	16.318	14.280	13.180	13.804	15.669	14.904
			35,0%	-21,2%	18,5%	-12,5%	-7,7%	4,7%	13,5%	-4,9%
	Nazionale	12.475	10.662	9.529	11.435	12.180	10.890	12.129	14.032	13.436
			-14,5%	-10,6%	20,0%	6,5%	-10,6%	11,4%	15,7%	-4,2%
	TOT	25.425	28.141	23.298	27.753	26.460	24.070	25.933	29.701	28.340
			10,7%	-17,2%	19,1%	-4,7%	-9,0%	7,7%	14,5%	-4,6%
Charter	Internazionale	3.812	6.101	7280	9.606	8509	8193	7.687	8.135	7.231
			60,0%	19,3%	32,0%	-11,4%	-3,7%	-6,2%	5,8%	-11,1%
	Nazionale	443	757	333	753	1211	915	1.359	1.045	791
			70,9%	-56,0%	126,1%	60,8%	-24,4%	48,5%	-23,1%	-24,3%
	TOT	4.255	6.858	7.613	10.359	9.720	9.108	9.046	9.180	8.022
			61,2%	11,0%	36,1%	-6,2%	-6,3%	-0,7%	1,5%	-12,6%
Aerotaxi	Internazionale	1.387	998	476	-	-	-	518	-	-
			-28,0%	-52,3%					-100,0%	
	Nazionale	488	485	213	0	0	0	341	1	1
			-0,6%	-56,1%					-99,7%	
	TOT	1.875	1.483	689	0	0	0	859	1	1
			-20,9%	-53,5%					-99,9%	
Generale	Internazionale		487	571	1.109					
				17,2%	94,2%					
	Nazionale		324	373	1.084					
				15,1%	190,6%					
	TOT		811	944	2.193		3.405	3.672	4.144	4.445
				16,4%	132,3%			7,8%	12,9%	7,3%
TOT	Internazionale	18.149	25.065	22.096	27.033	22.789	21.373	22.009	23.804	22.135
			38,1%	-11,8%	22,3%	-15,7%	-6,2%	3,0%	8,2%	-7,0%
	Nazionale	13.406	12.228	10.448	13.272	13.391	11.805	13.829	15.078	14.227
			-8,8%	-14,6%	27,0%	0,9%	-11,8%	17,1%	9,0%	-5,6%
	31.555	37.293	32.544	40.305	36.180	36.583	39.510	43.026	40.807	
			18,2%	-12,7%	23,8%	-10,2%	1,1%	8,0%	8,9%	-5,2%

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	550	257	63	118	106	119	1.030	81	73
			-53,2%	-75,5%	87,3%	-10,2%	12,3%	765,5%	-92,1%	-9,9%
	Nazionale	1.959	2.106	667	1.417	1.370	1.458	1.668	653	287
			7,5%	-68,3%	112,4%	-3,3%	6,4%	14,4%	-60,9%	-56,0%
	TOT	2.509	2.363	730	1.535	1.476	1.577	2.698	734	360
			-5,8%	-69,1%	110,3%	-3,8%	6,8%	71,1%	-72,8%	-51,0%
Charter	Internazionale	-	-	11	91	72	10	1.452	105	1.475
					727,3%	-20,9%	-86,1%	14420,0%	-92,8%	1304,8%
	Nazionale	0	0	0	2	1	0	0	1	55
						-50,0%	-100,0%			5400,0%
	TOT	0	0	11	93	73	10	1.452	106	1.530
					745,5%	-21,5%	-86,3%	14420,0%	-92,7%	1343,4%
TOT	Internazionale	550	257	74	209	178	129	2.482	186	1.548
			-53,2%	-71,2%	182,4%	-14,8%	-27,5%	1824,0%	-92,5%	732,3%
	Nazionale	1.959	2.106	667	1.419	1.371	1.458	1.668	654	342
			7,5%	-68,3%	112,7%	-3,4%	6,3%	14,4%	-60,8%	-47,7%
	2.509	2.363	741	1.628	1.549	1.587	4.150	840	1.890	
			-5,8%	-68,6%	119,7%	-4,9%	2,5%	161,5%	-79,8%	125,0%

NE.5 Aeroporto di Bolzano Dolomiti





Aeroporto di Bolzano

Bolzano - Dolomiti



SEDIME (ha)

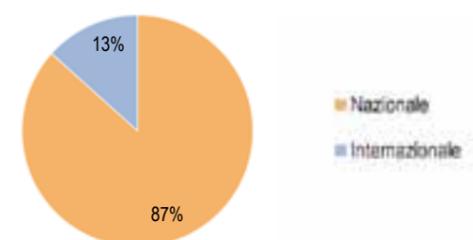
area civile
65

area militare
13

PISTE (num)
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)
72.034

RIPARTIZIONE PAX 2008



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

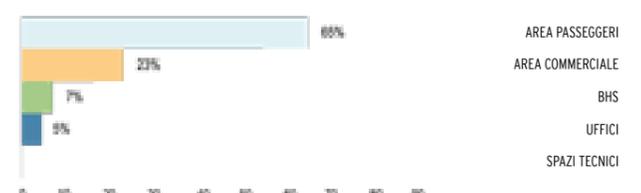


TERMINAL

superficie (mq)
800

dotazione per passeggero (mq)
13,9

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

Lo scalo inaugurato nel 2002 ha avviato la sua attività per rispondere alla domanda di accesso alle lunghe distanze nel ricco e popolato bacino delle valli afferenti all'Adige nella regione Altoatesina.

Gli scali di Verona e di Innsbruck, accessibili dall'area dell'Alto Adige attraverso l'Autostrada del Brennero con distanze di oltre 2 ore, non offrono infatti adeguati livelli di servizio né per le attività economiche della zona né per il turismo.

Nel 2008 lo scalo ha registrato un traffico di 72.034 passeggeri, in costante calo dal 2005. Il traffico è prevalentemente di natura nazionale, operato con voli di linea, con Roma come destinazione prevalente. I voli internazionali invece sono per lo più operati con voli charter.

Le difficoltà a consolidare l'operatività che risponde a tale quadro sono ascrivibili più ai problemi economico-finanziari delle compagnie regionali che hanno operato a Bolzano, che all'effettiva domanda di traffico.

INQUADRAMENTO

L'area aeroportuale si sviluppa a sud della città di Bolzano, a 6km dal centro città, al confine tra i comuni di Bolzano stesso e di Laives e si estende parallelamente alla linea ferroviaria Verona-Bolzano in una porzione di territorio che risulta racchiusa tra la ferrovia stessa e l'autostrada del Brennero.

Il sedime aeroportuale occupa un'area di circa 65 ettari, a ridosso della ferrovia ad est e dell'area produttiva e fieristica di Bolzano a nord. L'area ad ovest ed a sud del sedime risulta libera da insediamenti.

LIMITI E VINCOLI

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

Le procedure in uso per i decolli e gli atterraggi sono condizionate dalla particolare situazione orografica.

ACCESSIBILITA'

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

Essendo il sedime ubicato in prossimità della linea ferroviaria, c'è la possibilità di prevedere una fermata dedicata nell'ottica dello sviluppo di collegamenti intermodali.

TERMINAL

Il terminal passeggeri di nuova costruzione, pur essendo stato realizzato utilizzando un preesistente edificio, risulta funzionale. L'aerostazione è espandibile con l'aggiunta di moduli supplementari nel momento in cui i flussi di traffico lo richiederanno.

Si sviluppa su unico livello ed occupa la modesta superficie di 800 mq. La hall partenze e la hall arrivi sono state concepite in sovrapposizione. La zona check-in conta tre banchi accettazione. Dopo aver oltrepassato l'unico varco di sicurezza presente si arriva nella zona air side. La sala imbarco ha un unico gate per le partenze nazionali ed internazionali. La stessa cosa si ripete nella zona arrivi.

L'aerostazione è espandibile con l'aggiunta di moduli supplementari nel momento in cui i flussi di traffico lo richiederanno.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 13,9 mq/pax, molto al di sotto della media nazionale.

INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La pista di volo è lunga 1294 metri orientata in direzione Nord-Sud nell'unica direttrice possibile per sfruttare il canale lasciato libero dai rilievi montuosi entro i quali

è posizionato lo scalo. L'aerostazione e i due piazzali di sosta al servizio dell'aerostazione passeggeri sono ubicati ad Est della pista.

CRITICITA'

Trovandosi in contiguità con il territorio urbanizzato, la capacità aeroportuale in termini di peso al decollo risulta essere limitata.

Eventuali sviluppi delle infrastrutture dovranno adattarsi alle condizioni orografiche al contorno che costringono, già oggi, a particolari tipi di procedure in decollo e atterraggio.

GESTIONE AEROPORTUALE

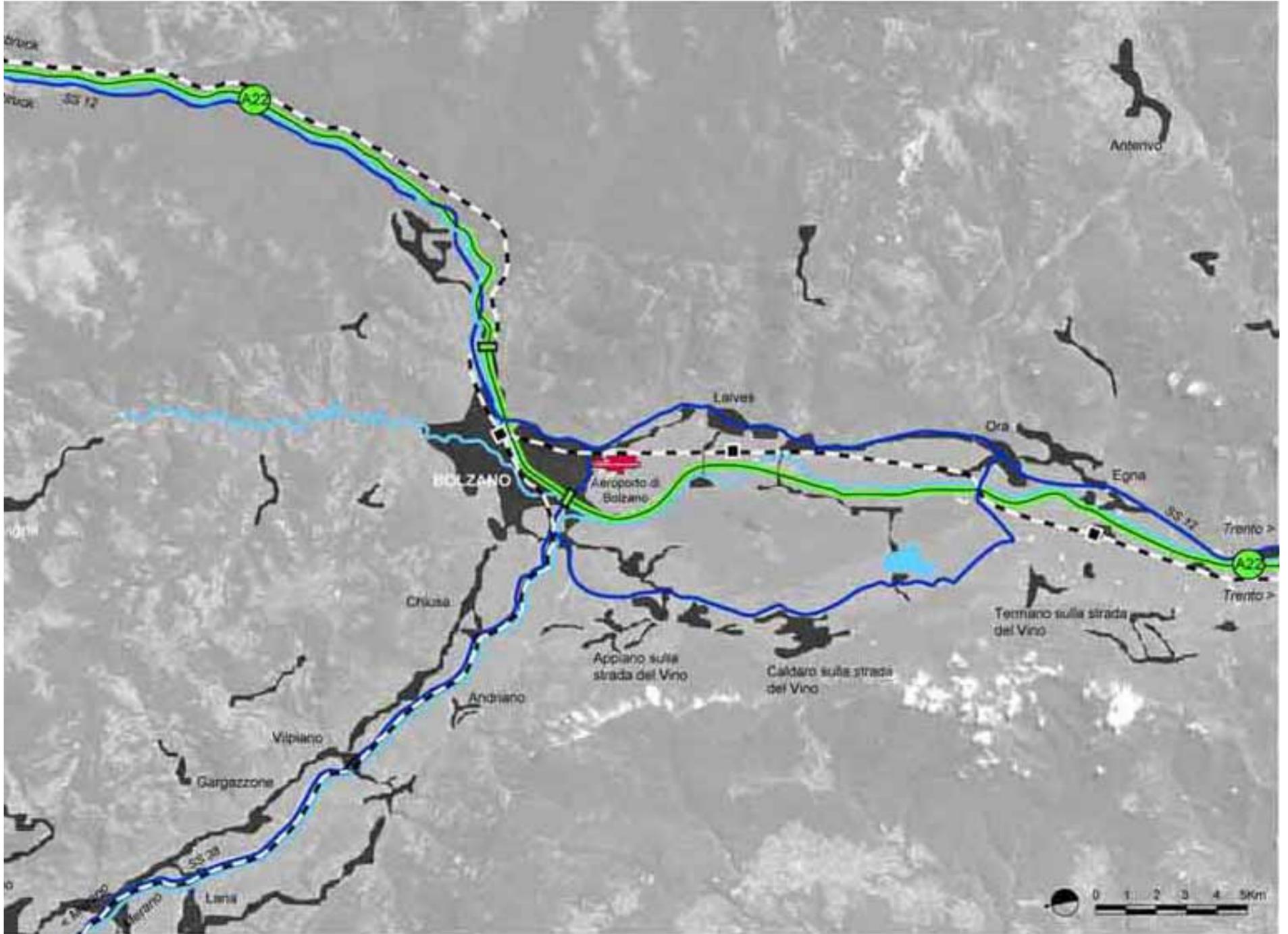
L'Aeroporto è gestito dalla Società ABD S.p.A in regime di gestione parziale.

La società è così costituita:

 Südtiroler Transportunternehmen AG
 ABD S.p.A



NE.5.2.1 Inquadramento territoriale



LEGENDA

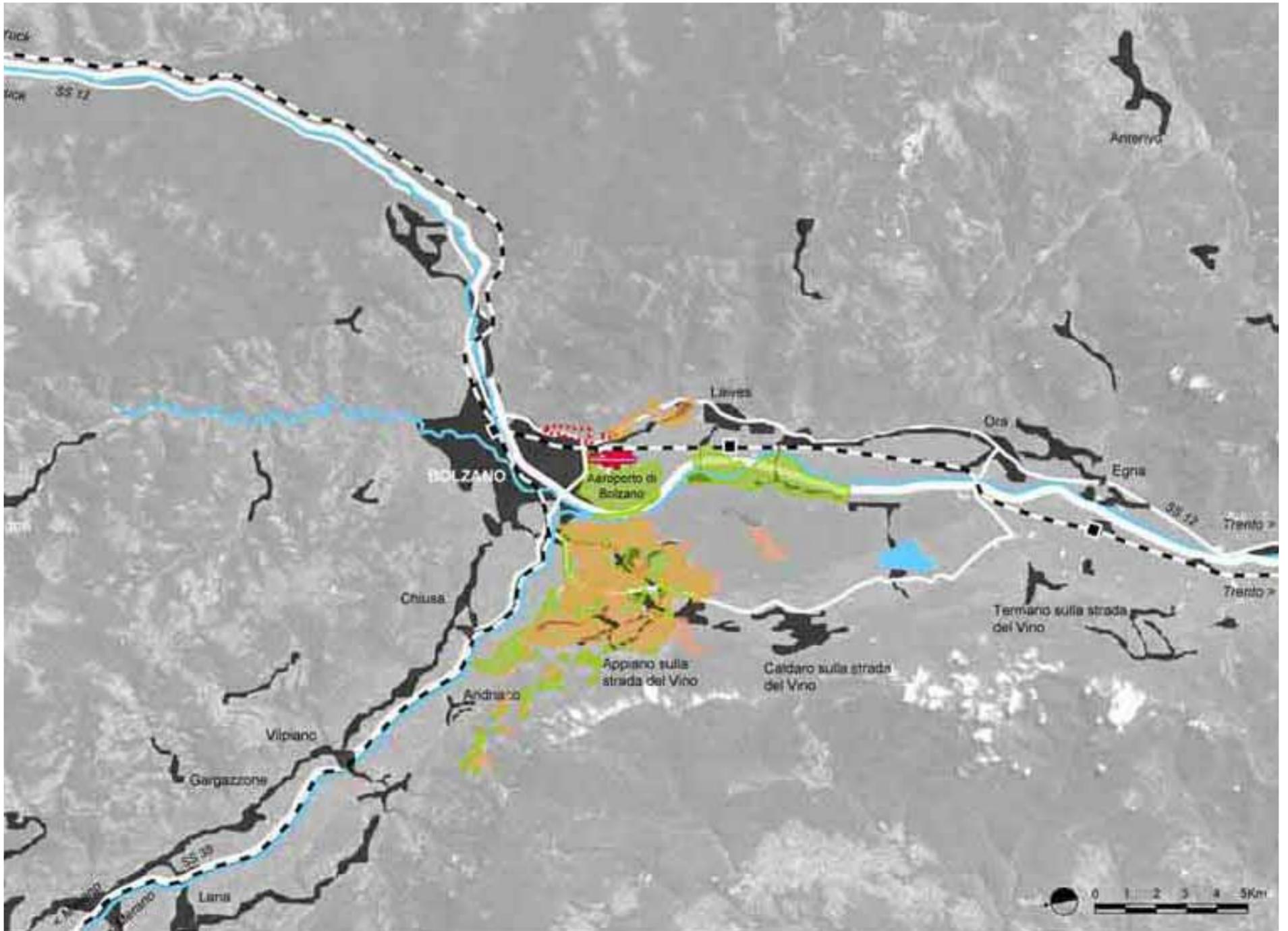
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Altre infrastrutture aeroportuali
- Infrastruttura portuale
- Altri nodi infrastrutturali (interporto, autoporto, ecc...)
- Autostrada per mobilità nazionale
- Casello autostradale
- Autostrada per mobilità locale o altra infrastruttura a scorrimento veloce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



Inquadramento territoriale

L'area aeroportuale si sviluppa a sud della città di Bolzano, a 6km dal centro città, al confine tra i comuni di Bolzano stesso e di Laives e si estende parallelamente alla linea ferroviaria Verona-Bolzano in una porzione di territorio che risulta racchiusa tra la ferrovia stessa e l'autostrada del Brennero.

Il sedime aeroportuale è situato a ridosso della ferrovia ad est e dell'area produttiva a nord. L'area ad ovest ed a sud del sedime risulta libera da insediamenti.



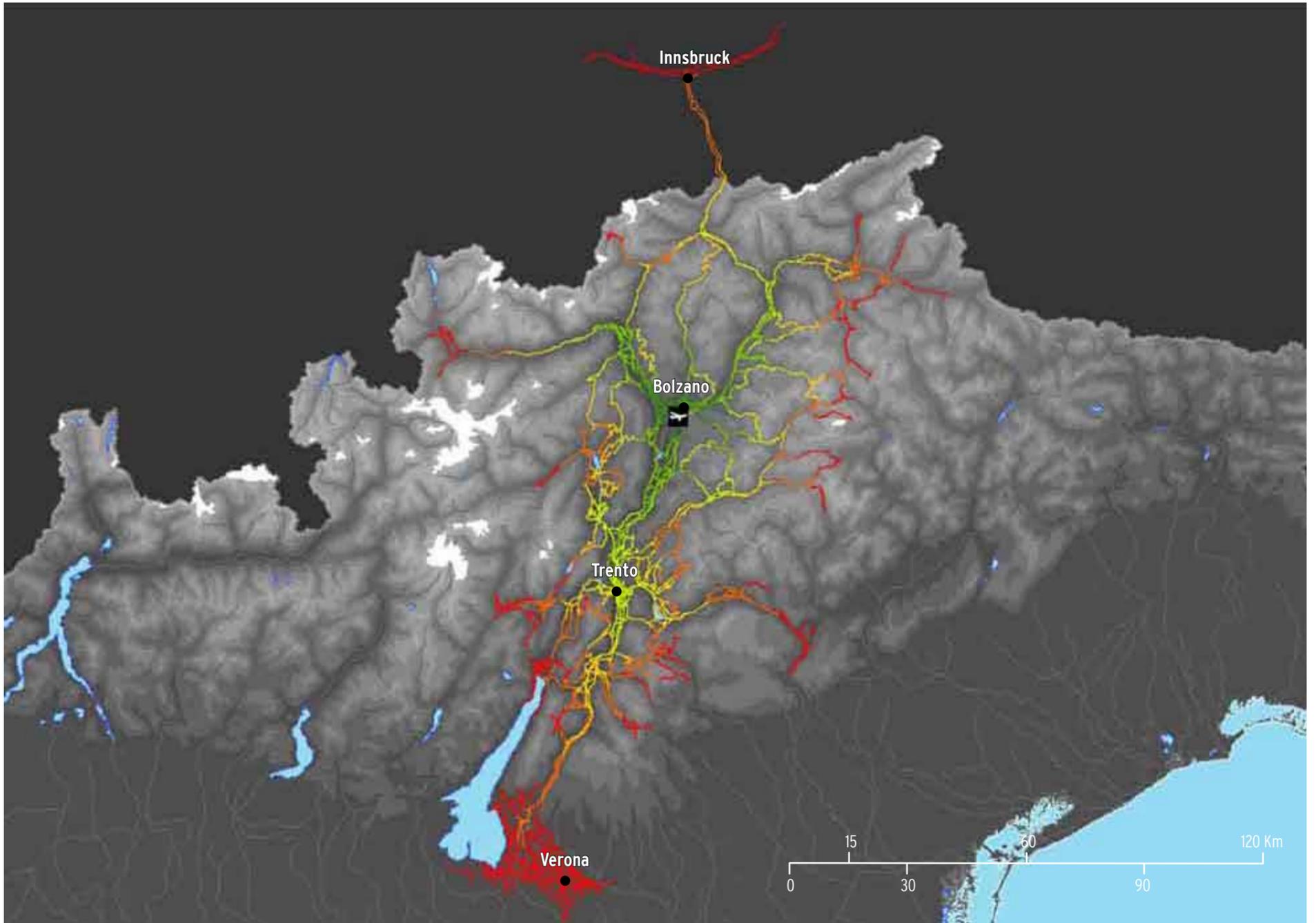
LEGENDA

- 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

Lo scalo si trova in una posizione di territorio che risulta racchiusa tra i binari e l'Autostrada del Brennero. Questa particolare posizione limita in parte le possibilità di espansione dell'aeroporto, oltre ad alcuni vincolo di carattere ambientale e paesistico delle aree circostanti. Le procedure in uso per i decolli e gli atterraggi sono condizionate dalla particolare situazione orografica.

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

Nel caso dell'aeroporto di Bolzano, l'andamento delle isocrone originate dall'aerostazione è fortemente condizionato dalla presenza dell'Autostrada A22 (Autostrada del Brennero Brennero-Modena) e dai rilievi montuosi che si estendono ai lati della Valle dell'Adige, determinandone una forma schiacciata, pressoché verticale.

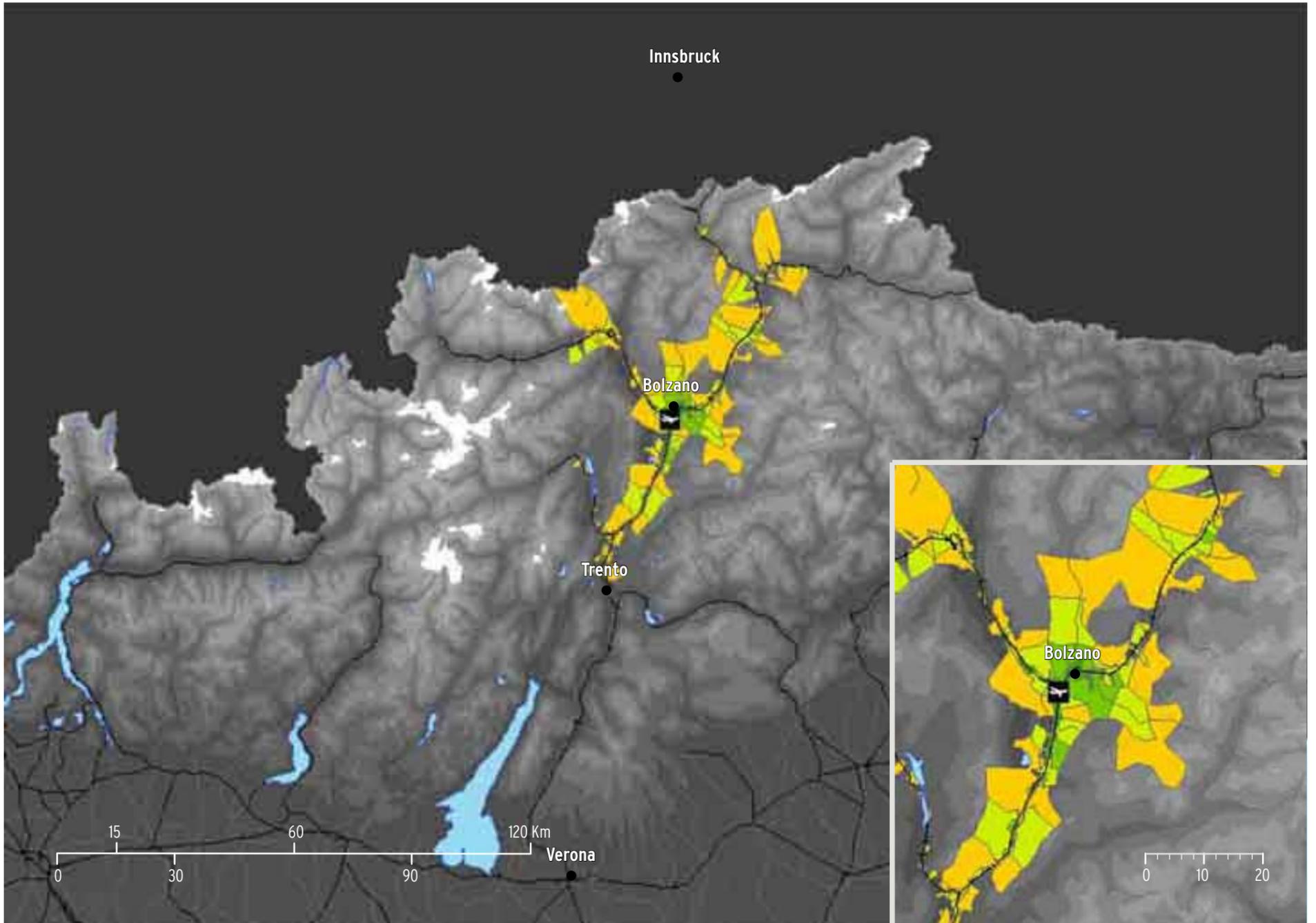
I dati relativi ai residenti dei comuni interessati (dati popolazione ISTAT 2008) dalle 3 macro-fasce sono i seguenti:

- c.a. 300.000 (pari al 21%) nella macro-fascia 0-30';
 - c.a. 420.000 (pari al 28%) nella macro-fascia 30'-60';
 - c.a. 760.000 (pari al 51%) nella macro-fascia 60'-90'.
- Relativamente agli addetti, si può osservare una distribuzione simile a quella dei residenti; in particolare la prima macro-fascia racchiude circa 140.000 addetti (23%), la seconda circa 160.000 (27%), mentre la terza circa 310.000 (50%) (dato ISTAT 2001).

In relazione alle superfici territoriali si registrano le seguenti distribuzioni: la prima macro-fascia copre una superficie di circa 1.500 kmq (pari al 14%), la seconda di circa 4.300 kmq (pari al 39%), mentre la terza di circa 5.100 kmq (pari al 47%).

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

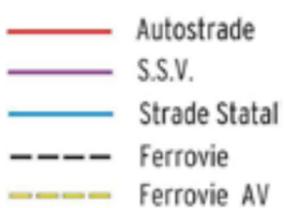
ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



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

La stazione ferroviaria utilizzata è quella cittadina posta nell'area nord oltre il fiume Isarco. L'isocrona disegna una forma a "y" che riproduce i tracciati ferroviari di fondovalle. Il limite massimo comprende i Comuni di Merano a ovest, l'imbocco della Val Pusteria a est ed infine a sud la Città di Trento. La fascia dei 30-45 minuti, invece, vede al suo interno la parte valliva dell'intera Provincia di Bolzano lasciando nella fascia successiva le località montane.

La rete ferroviaria descritta fa sì che su un totale di circa 435.000 abitanti (dati popolazione ISTAT 2008) che possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di un'ora, circa 180.000 (pari al 41%) sono compresi nella prima macro-fascia (0-30') e circa 260.000 (pari al 59%) nella seconda (30'-60').

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

- c.a. 90.000 (pari al 44%) nella prima;
- c.a. 115.000 (pari al 56%) nella seconda.

La prima macro-fascia ricopre una superficie di circa 300 kmq (pari al 22%) e la seconda di oltre 1.200 kmq (pari al 78%).

NE.5.4 Stato attuale dell'aeroporto



AEROPORTO DI BOLZANO-DOLOMITI (LIPB)

AREA PIAZZALE (mq)
10.200

AREA TERMINAL (mq)
800

GATES
1

STAND TOTALI
N.A.

STAND AVIAZIONE GENERALE
N.A.

PARCHEGGI
211

PISTA 1

LUNGHEZZA 01 (m)
1.294

LUNGHEZZA 19 (m)
1.294

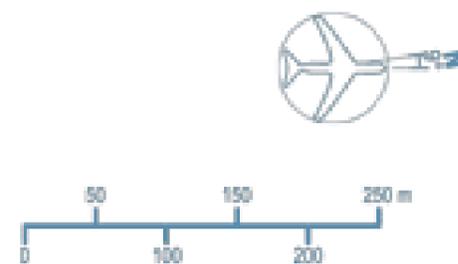
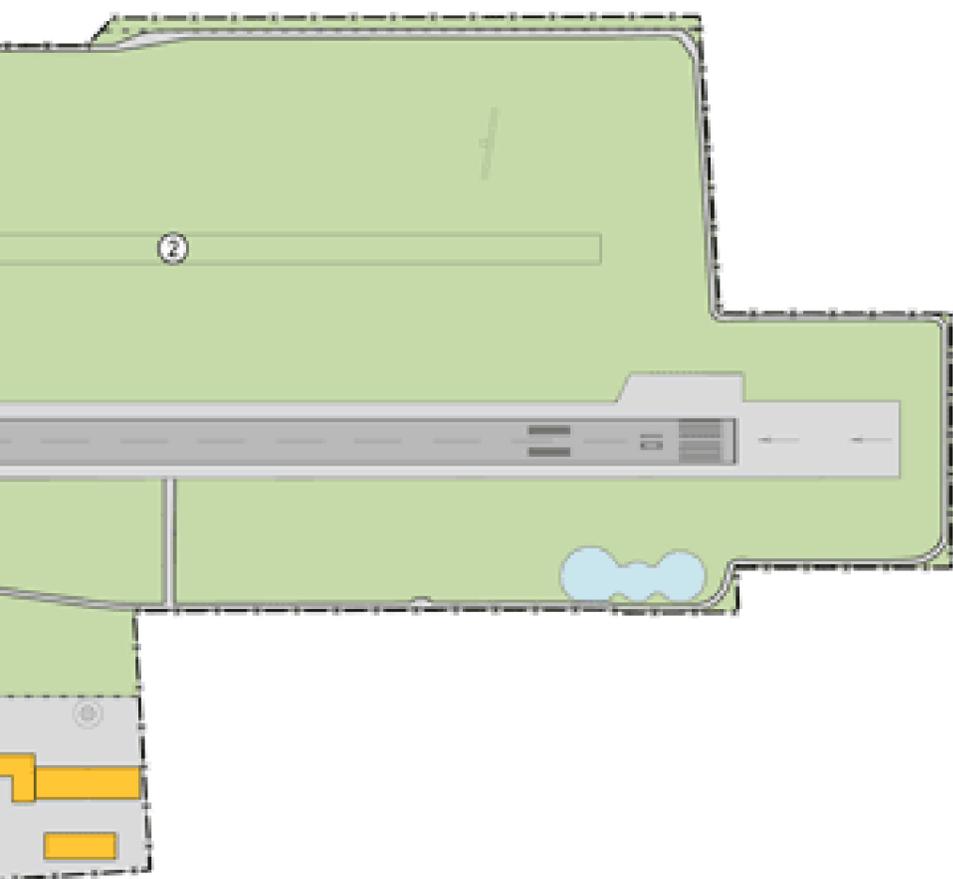
LARGHEZZA (m)
30

PISTA 2

LUNGHEZZA 01 GLD (m)
698

LUNGHEZZA 19 GLD (m)
698

LARGHEZZA (m)
20



Stato attuale dell'aeroporto

PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 01	1294	1446	1294	1294
RWY 19	1294	1446	1294	1358

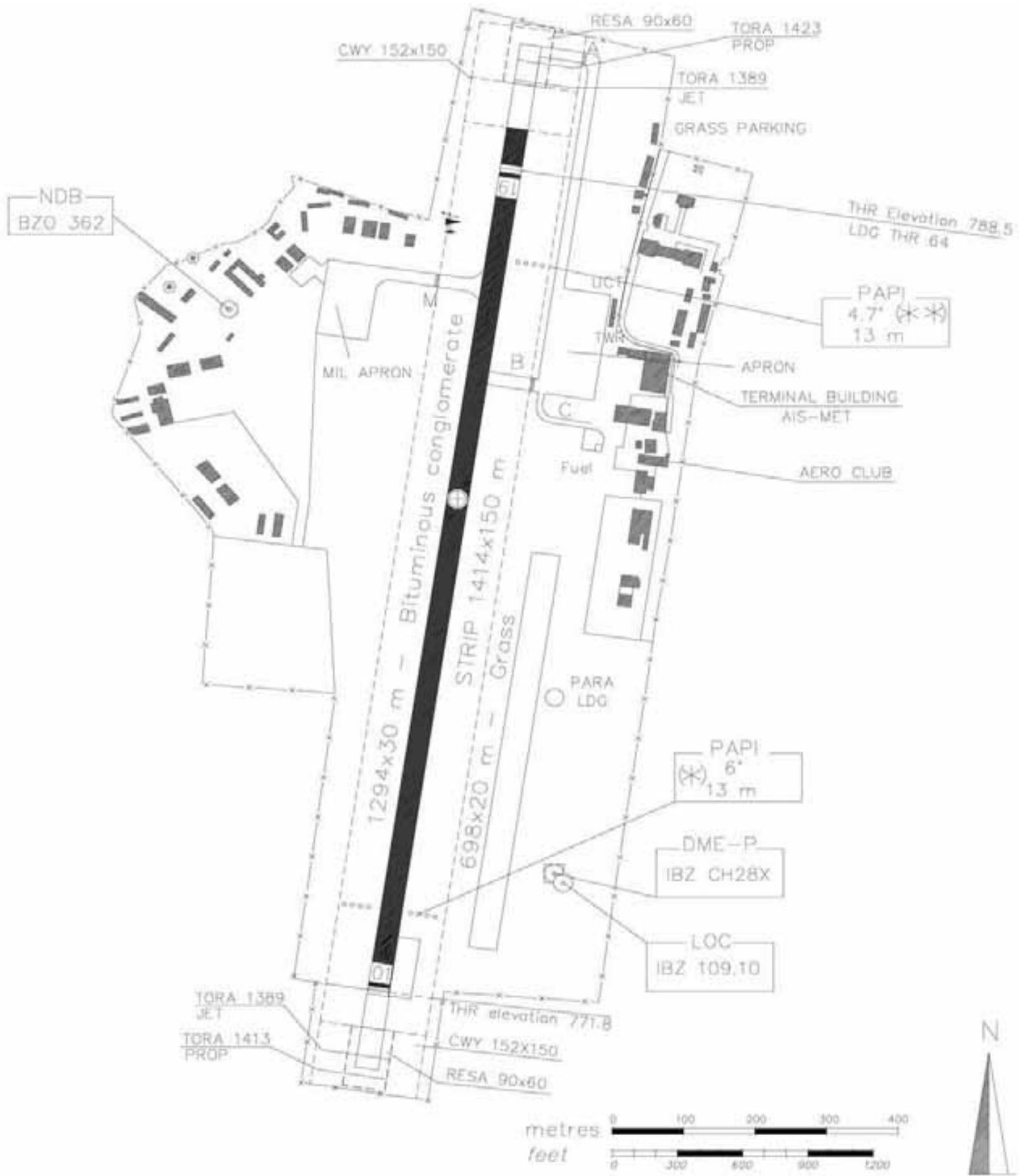
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 01 GLD	698	738	698	668
RWY 19 GLD	698	738	698	644

Tab.NE.5.4.1 Caratteristiche delle piste

LEGENDA

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

NE.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 x m	
1.4.1.1	Pista 1	01	46°27'15.77"N 011°19'29.51"E	009°	1294	1446	1294	1294	-	152 x 150	90 x 60	1414 x 150	30	235.24	PCN 32/F/AY/T ASPH
		19	46°27'54.97"N 011°19'39.76"E	189°	1294	1446	1294	1358	-	153 x 150	91 x 60	1415 x 150	30	240.33	
1.4.1.2	Pista 2	01 GLD	-	-	698	738	698	668	-	-	-	-	20	-	Erbosa
		19 GLD	-	-	698	738	698	644	-	-	-	-	20	-	

Tab.NE.5.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

1.4.2	CLASSE APT	
1.4.2.1	Classe ICAO	2C
1.4.2.2	Antincendio ICAO	4 (5 on request)

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron 1	7700	NA	NA	NA	AG	-
1.4.3.2	Apron 3	17500	NA	NA	NA	NA	-
1.4.3.3	Apron Militare	NA	NA	NA	NA	NA	-

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A, B	15	PCN 25/F/A/Y/T asph	-
1.4.4.2	C	7,5	PCN 9/F/A/Y/T asph	-
1.4.4.3	TWY per HP "A"	15	PCN 25/F/A/Y/T asph	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	NDB	BZO
1.4.5.2	RWY 01 LOC	IBZ
1.4.5.3	DME-P	IBZ
1.4.5.4	VOR/DME	OZE, VIC

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	-

Tab.NE.5.5.2 Dati infrastrutture airside

Piste e aree di sicurezza

L'aeroporto di Bolzano è dotato di una pista lunga 1294m, orientata quasi Nord-Sud con soglia di atterraggio decalata di 64m in testata 19. L'aerostazione e i due piazzali civili sono ubicati ad Est della pista in prossimità della testata a 19 (testata a Nord). I piazzali di sosta sono collegati alla testata 19 mediante due bretelle, mentre la testata 01 è dotata di una piazzola back-track di forma rettangolare. Su richiesta del pilota è concesso l'utilizzo della RESA per aumentare la corsa utile al decollo. Oltre alla pista principale, è presente anche una pista erbosa delle dimensioni di 698 x 20m ma non adatta all'utilizzo di voli civili; data la ridotta distanza tra gli assi le due infrastrutture non sono utilizzabili contemporaneamente.

Piazzale aeromobili

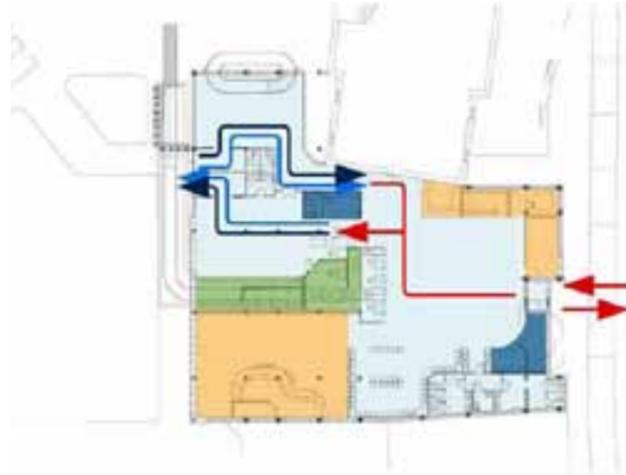
I piazzali di sosta sono tre: due civili e uno militare ubicato ad Ovest della pista. I due piazzali civili sono entrambi situati a Est della pista. L'area complessiva dedicata alla sosta degli aeromobili raggiunge circa i 25000mq.

Vie di rullaggio

Il sistema delle vie di rullaggio è composto da tre taxiway: una di testata, TWY A, che immette in testata 19 all'inizio della pavimentazione corsa utile al decollo; la TWY B che connette direttamente l'Apron alla pista a circa 140m dall'aiming-point. Il piazzale militare, invece, è dotato di una sola taxiway che immette in pista all'altezza della zona di toccata per la testata 19.

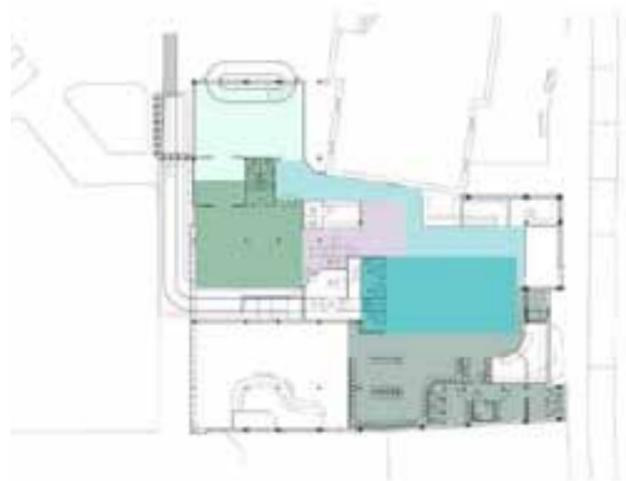
NE.5.6 Terminal passeggeri

SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra

SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano terra



SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	515
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	185
Bhs, trattamento bagagli	mq	55
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	35
Spazi tecnici ,impianti	mq	0

SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	145
Area Check-in	mq	100
Area Varchi di Sicurezza	mq	40
Sale imbarco	mq	95
Hall arrivi	mq	65
Sale riconsegna bagagli	mq	75

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	57
	mq presenti	100
	mq differenza	43
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	38
	mq presenti	80
	mq differenza	42
	n° check-in fabbisogno	2
	n° check-in presenti	3
3 Controlli di sicurezza	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	20
	mq differenza	20
	n° varchi fabbisogno	0
4 Controllo passaporti OUT	n° presenti	1
	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	8
	mq presenti	20
	mq differenza	12
5 Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° postazioni fabbisogno	0
	n° presenti	1
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	91
	mq presenti	70
6 Controllo passaporti IN	mq differenza	-21
	n° gates fabbisogno	1
	n° presenti	1
	n° differenza	0
	mq accodamento fabbisogno	8
7 Ritiro bagagli	mq presenti	20
	mq differenza	12
	n° postazioni fabbisogno	1
	n° presenti	1
	n° differenza	0
8_Hall arrivi	mq fabbisogno	61
	mq presenti	40
	mq differenza	-21
	n° nastri fabbisogno	0
	n° presenti	1
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	86
	mq presenti	45
	mq differenza	-41

SUPERFICI TOTALI

Piano terra	mq	800
Totale	mq	800

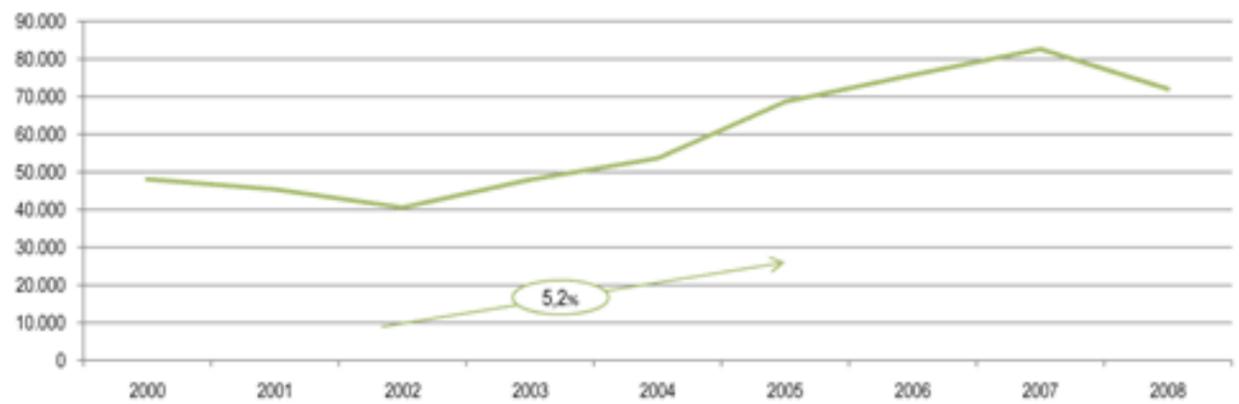
Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri, con collegamenti di linea su Roma, Olbia e Monaco (ora chiuso) pressochè costanti, è cresciuto dal 2005, grazie all'attivazione di collegamenti charter; si registra una flessione nel 2008 (-12,8%).

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 51.222 con una diminuzione del 20,7% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

Anno	PAX	Δ%
2000	48.075	
2001	45.410	-5,5%
2002	40.540	-10,7%
2003	47.966	18,3%
2004	53.645	11,8%
2005	68.649	28,0%
2006	75.768	10,4%
2007	82.648	9,1%
2008	72.034	-12,8%

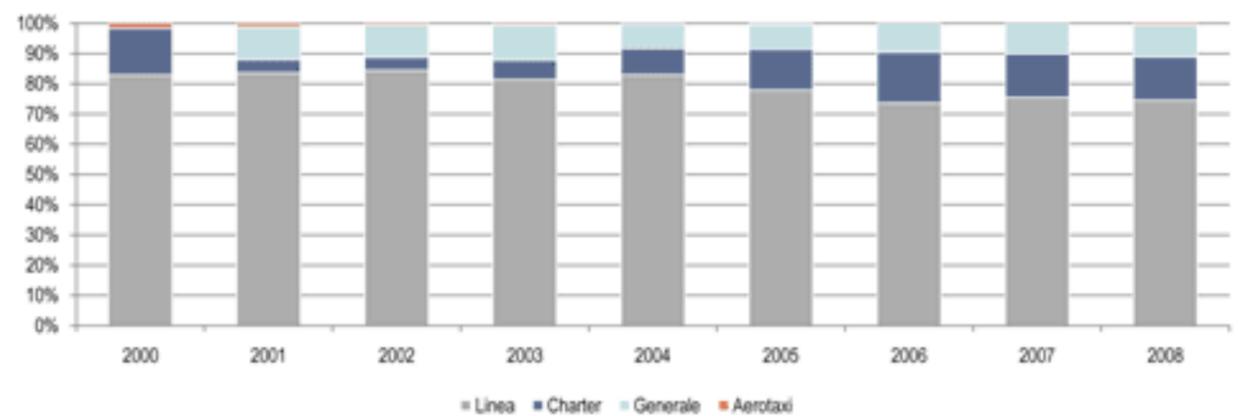
CAGR	5,2%
------	------



Tab.NE.5.7.1 Passeggeri 2000-2008

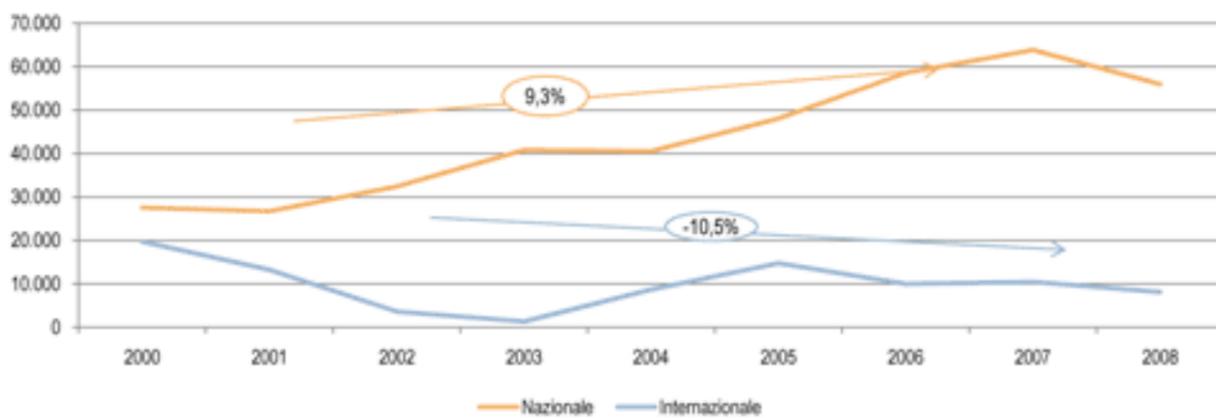
I passeggeri trasportati da voli charter hanno rappresentato una quota che oscilla tra il 4,3% (2002) ed il 16,8% (2006).

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	82,9%	15,4%	1,7%	0,0%	100,0%
2001	83,6%	4,4%	1,2%	10,8%	100,0%
2002	84,5%	4,3%	0,7%	10,5%	100,0%
2003	81,4%	6,4%	0,6%	11,6%	100,0%
2004	82,9%	8,8%	0,3%	8,0%	100,0%
2005	77,9%	13,6%	0,4%	8,1%	100,0%
2006	73,6%	16,8%	0,1%	9,5%	100,0%
2007	75,5%	14,4%	0,0%	10,1%	100,0%
2008	74,6%	14,3%	0,7%	10,4%	100,0%



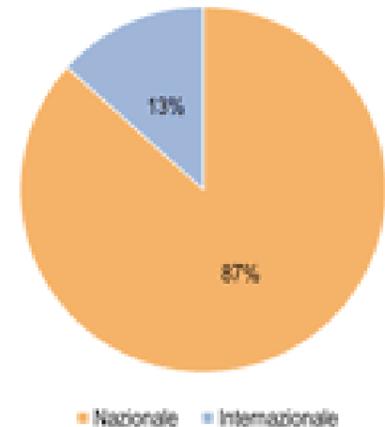
Tab.NE.5.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	27.531		2000	19.737	
2001	26.708	-3,0%	2001	13.251	-32,9%
2002	32.390	21,3%	2002	3.611	-72,7%
2003	40.792	25,9%	2003	1.310	-63,7%
2004	40.521	-0,7%	2004	8.678	562,4%
2005	48.047	18,6%	2005	14.753	70,0%
2006	58.532	21,8%	2006	9.971	-32,4%
2007	63.853	9,1%	2007	10.460	4,9%
2008	55.933	-12,4%	2008	8.120	-22,4%
CAGR	9,3%		CAGR	-10,5%	



Tab.NE.5.7.3 Passengers 2000-2008

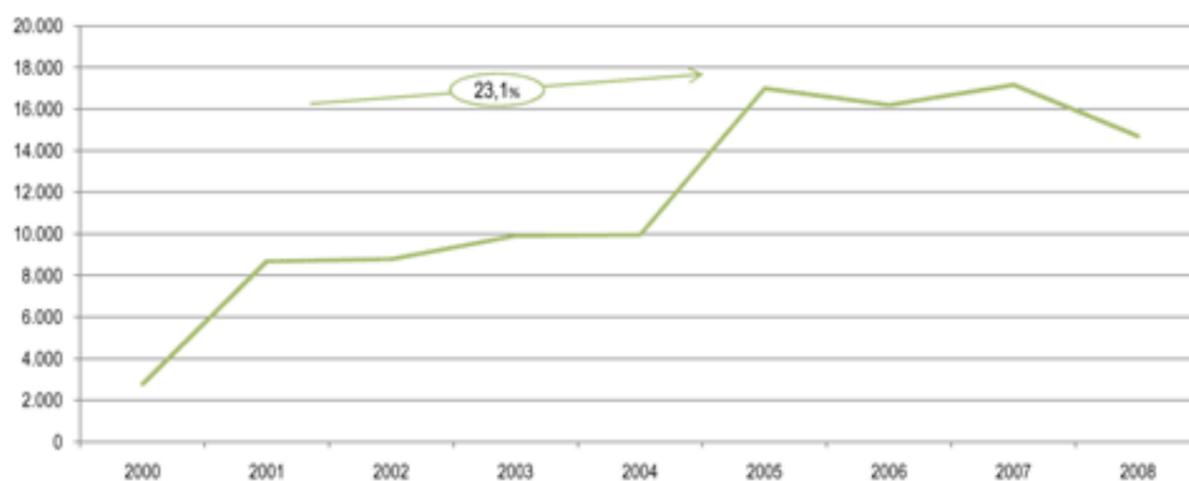
Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, l'aeroporto è prevalentemente interessato da traffico nazionale, con una percentuale dell' 87% sul totale.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

Il traffico nazionale in termini di passeggeri è cresciuto abbastanza regolarmente fino al 2008, anno nel quale c'è stata un'importante flessione (-12,4%). Di contro, il traffico internazionale è diminuito rispetto al 2000, fino a scendere sotto quota 10 mila unità nel 2008.

Anno	MOV	Δ%
2000	2.783	
2001	8.677	211,8%
2002	8.795	1,4%
2003	9.910	12,7%
2004	9.953	0,4%
2005	16.992	70,7%
2006	16.200	-4,7%
2007	17.166	6,0%
2008	14.702	-14,4%
CAGR	23,1%	



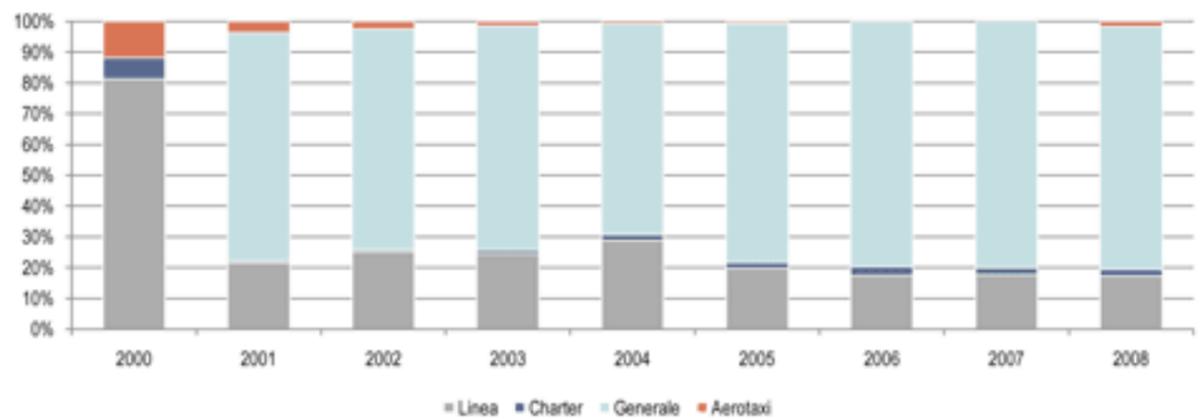
Tab.NE.5.7.4 Movimenti 2000-2008

Movimenti

I movimenti sono rimasti sotto quota 10 mila fino al 2004, mentre dal 2005 sono passati ad essere circa 17 mila annui e per poi diminuire a 15 mila nel 2008.

In termini di movimenti, l'aviazione generale ha rappresentato mediamente una quota di circa il 70% e l'80%.

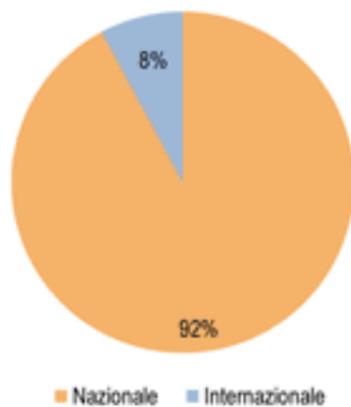
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	81,2%	6,9%	11,9%	0,0%	100,0%
2001	21,5%	0,7%	3,7%	74,1%	100,0%
2002	25,1%	0,8%	2,5%	71,7%	100,0%
2003	24,4%	1,3%	1,5%	72,9%	100,0%
2004	28,9%	1,8%	0,9%	68,4%	100,0%
2005	19,7%	2,0%	0,7%	77,6%	100,0%
2006	17,4%	2,9%	0,1%	79,6%	100,0%
2007	17,8%	2,2%	0,0%	80,1%	100,0%
2008	17,3%	2,2%	1,8%	78,7%	100,0%



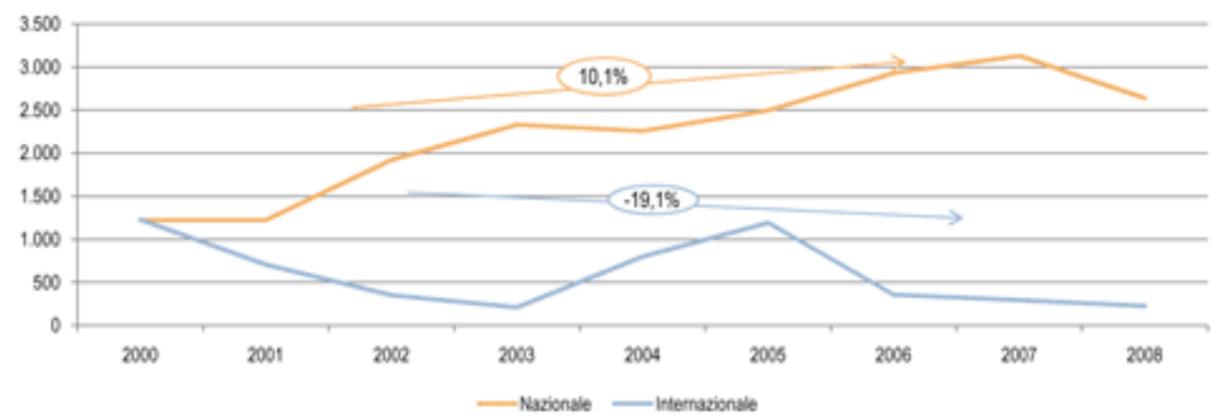
Tab.NE.5.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, il numero di movimenti nazionali ha avuto un incremento importante nel periodo 2000-2008 registrando un CAGR del 10,1%; i movimenti internazionali non hanno invece registrato rilevanti incrementi.

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	1.225		2000	1.226	
2001	1.222	-0,2%	2001	707	-42,3%
2002	1.921	57,2%	2002	353	-50,1%
2003	2.332	21,4%	2003	210	-40,5%
2004	2.259	-3,1%	2004	800	281,0%
2005	2.497	10,5%	2005	1.193	49,1%
2006	2.930	17,3%	2006	355	-70,2%
2007	3.126	6,7%	2007	291	-18,0%
2008	2.640	-15,5%	2008	225	-22,7%
CAGR	10,1%		CAGR	-19,1%	



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008



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

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	22	16	19
2001	22	19	21
2002	17	10	16
2003	17	6	17
2004	18	11	16
2005	19	12	17
2006	20	28	21
2007	20	36	22
2008	21	36	22
CAGR	-0,7%	10,6%	1,9%

Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

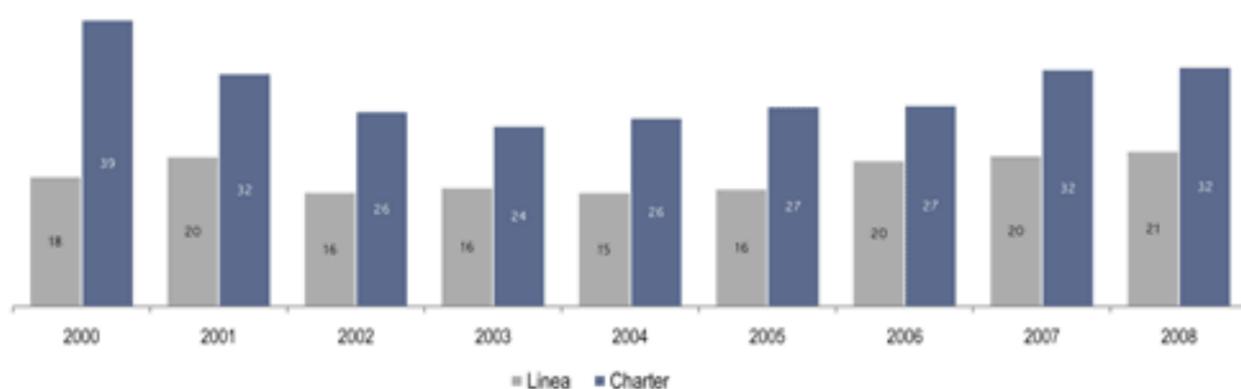
Il numero medio di passeggeri per volo è rimasto sempre abbastanza basso, con una media che oscilla tra i 16 ed i 22 passeggeri per volo.



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

Anno	LINEA	CHARTER
2000	18	39
2001	20	32
2002	16	26
2003	16	24
2004	15	26
2005	16	27
2006	20	27
2007	20	32
2008	21	32
CAGR	2,3%	-2,2%

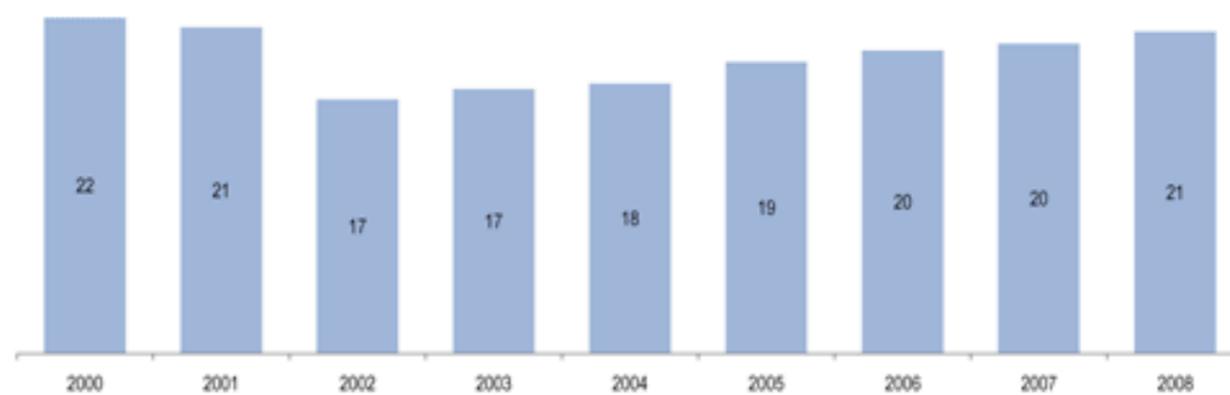
I passeggeri trasportati da voli charter sono stati sempre in numero maggiore rispetto a quelli trasportati da voli di linea.



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

Il traffico di linea nazionale ha seguito l'andamento della media relativa ai voli nazionali, a causa della presenza di pochi voli charter nazionali.

Anno	LINEA Naz
2000	22
2001	21
2002	17
2003	17
2004	18
2005	19
2006	20
2007	20
2008	21
CAGR	-0,5%



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

Traffico cargo

L'aeroporto di Bolzano non ha effettuato traffico cargo nel periodo analizzato.

Principali O-D

Le tratte internazionali sono state servite principalmente da voli charter.

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Gran Bretagna						2.870	5.620	
Germania					6.580	9.158	1.999	

Nota: nei dati forniti da Enac non sono state riportate le tratte operate da una sola Compagnia Aerea e quelle con traffico inferiore a 1.000 pax per anno

Tab.NE.5.7.10 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Altro								63.853
Roma Fiumicino							48.347	

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.NE.5.7.11 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	14.604	13.090	3.191	119	6.076	8.717	16	1.283	626
			-10,4%	-75,6%	-96,3%	5005,9%	43,5%	-99,8%	7918,8%	-51,2%
	Nazionale	25.237	24.877	31.064	38.922	38.418	44.748	55.772	61.135	53.093
			-1,4%	24,9%	25,3%	-1,3%	16,5%	24,6%	9,6%	-13,2%
	TOT	39.841	37.967	34.255	39.041	44.494	53.465	55.788	62.418	53.719
			-4,7%	-9,8%	14,0%	14,0%	20,2%	4,3%	11,9%	-13,9%
Charter	Internazionale	5.133	161	420	1.191	2.602	6.036	9.955	9.177	7.494
			-96,9%	160,9%	183,6%	118,5%	132,0%	64,9%	-7,8%	-18,3%
	Nazionale	2.294	1.831	1.326	1.870	2.103	3.299	2.760	2.718	2.840
			-20,2%	-27,6%	41,0%	12,5%	56,9%	-16,3%	-1,5%	4,5%
	TOT	7.427	1.992	1.746	3.061	4.705	9.335	12.715	11.895	10.334
			-73,2%	-12,3%	75,3%	53,7%	98,4%	36,2%	-6,4%	-13,1%
Aerotaxi	Internazionale	400	379	126	119	67	39	26	12	501
			-5,3%	-66,8%	-5,6%	-43,7%	-41,8%	-33,3%	-53,8%	4075,0%
	Nazionale	407	166	161	191	98	237	21	0	0
			-59,2%	-3,0%	18,6%	-48,7%	141,8%	-91,1%	-100,0%	
	TOT	807	545	287	310	165	276	47	12	501
			-32,5%	-47,3%	8,0%	-46,8%	67,3%	-83,0%	-74,5%	4075,0%
Generale	Internazionale		2.081	1932	2796	2017				
				-7,2%	44,7%	-27,9%				
	Nazionale		2.825	2.320	2758	2264				
				-17,9%	18,9%	-17,9%				
	TOT		4.906	4.252	5.554	4.281	5.573	7.218	8.323	7.480
				-13,3%	30,6%	-22,9%	30,2%	29,5%	15,3%	-10,1%
TOT	Internazionale	20.137	15.711	5.669	4.225	10.762	14.792	9.997	10.472	8.621
			-22,0%	-63,9%	-25,5%	154,7%	37,4%	-32,4%	4,8%	-17,7%
	Nazionale	27.938	29.699	34.871	43.741	42.883	48.284	58.553	63.853	55.933
			6,3%	17,4%	25,4%	-2,0%	12,6%	21,3%	9,1%	-12,4%
	TOT	48.075	45.410	40.540	47.966	53.645	68.649	75.768	82.648	72.034
			-5,5%	-10,7%	18,3%	11,8%	28,0%	10,4%	9,1%	-12,8%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	1.109	698	338	165	697	995	1	25	22
			-37,1%	-51,6%	-51,2%	322,4%	42,8%	-99,9%	2400,0%	-12,0%
	Nazionale	1.151	1.168	1.870	2.252	2.178	2.351	2.818	3.022	2.525
			1,5%	60,1%	20,4%	-3,3%	7,9%	19,9%	7,2%	-16,4%
	TOT	2.260	1.866	2.208	2.417	2.875	3.346	2.819	3.047	2.547
			-17,4%	18,3%	9,5%	18,9%	16,4%	-15,8%	8,1%	-16,4%
Charter	Internazionale	117	9	15	45	103	198	354	266	203
			-92,3%	66,7%	200,0%	128,9%	92,2%	78,8%	-24,9%	-23,7%
	Nazionale	74	54	51	80	81	146	112	104	115
			-27,0%	-5,6%	56,9%	1,3%	80,2%	-23,3%	-7,1%	10,6%
	TOT	191	63	66	125	184	344	466	370	318
			-67,0%	4,8%	89,4%	47,2%	87,0%	35,5%	-20,6%	-14,1%
Aerotaxi	Internazionale	170	187	108	69	43	23	13	4	260
			10,0%	-42,2%	-36,1%	-37,7%	-46,5%	-43,5%	-69,2%	6400,0%
	Nazionale	162	130	109	76	48	99	9	0	0
			-19,8%	-16,2%	-30,3%	-36,8%	106,3%	-90,9%	-100,0%	
	TOT	332	317	217	145	91	122	22	4	260
			-4,5%	-31,5%	-33,2%	-37,2%	34,1%	-82,0%	-81,8%	6400,0%
Generale	Internazionale		1.408	1.256	1.686	1517				
				-10,8%	34,2%	-10,0%				
	Nazionale		5.023	5.048	5.537	5.286				
				0,5%	9,7%	-4,5%				
	TOT		6.431	6.304	7.223	6.803	13.180	12.893	13.745	11.577
				-2,0%	14,6%	-5,8%	93,7%	-2,2%	6,6%	-15,8%
TOT	Internazionale	1.396	2.302	1.717	1.965	2.360	1.216	368	295	485
			64,9%	-25,4%	14,4%	20,1%	-48,5%	-69,7%	-19,8%	64,4%
	Nazionale	1.387	6.375	7.078	7.945	7.593	2.596	2.939	3.126	2.640
			359,6%	11,0%	12,2%	-4,4%	-65,8%	13,2%	6,4%	-15,5%
	TOT	2.783	8.677	8.795	9.910	9.953	16.992	16.200	17.166	14.702
			211,8%	1,4%	12,7%	0,4%	70,7%	-4,7%	6,0%	-14,4%

Tab.NE.5.7.12 Allegato

