

5 - L'AREA SUD (S)



TERRITORIO E POPOLAZIONE

La macroarea del Sud comprende le regioni Campania, Basilicata, Puglia, Calabria e come sub-bacini le isole, Sicilia e Sardegna¹. Essa rappresenta circa il 19,3% dell'intero territorio nazionale ed è composta prevalentemente da territorio collinare (52%). Nel Sud risiede circa il 21% della popolazione del Paese, popolazione caratterizzata da un indice di vecchiaia inferiore a quello medio nazionale (116 rispetto a 143). Il 19% circa delle famiglie italiane risiede in questa macroarea; la sua densità abitativa, pari a 215 abitanti per kmq, è inferiore a quella nazionale, pari a 198. Nell'area risiede il 6,5% degli stranieri residenti in Italia; il numero di stranieri residenti per 100.000 abitanti ammonta a circa 1.540 unità, dato notevolmente più basso della media del Paese, pari a circa 4.900. Le previsioni di crescita della popolazione residente al 2050 per l'area risultano tutte (nelle tre ipotesi, alta, centrale e bassa) estremamente negative, comprese in un range che va da -10% (ipotesi alta) a -20% (ipotesi bassa).

IL TESSUTO IMPRENDITORIALE

Nell'area si localizza il 19,5% delle imprese del Paese; la densità imprenditoriale del Sud è leggermente più bassa di quella nazionale (8,4 imprese per 100 abitanti contro 8,7). Tra i settori economici più rappresentati in termini di numerosità di imprese attive vi sono il commercio e l'agricoltura, (34% e 22%, rispettivamente), percentuali più elevate del dato nazionale. Seguono le costruzioni e la manifattura (12% e 10%), più basse della percentuale corrispondente nazionale. Il settore artigiano del Sud risulta relativamente meno pesante rispetto al dato nazionale (20% sul totale delle imprese attive rispetto al 29% nazionale). La quota di ditte individuali sul totale delle imprese è invece significativamente più elevata nell'area rispetto al Paese (74% contro 66%). La distribuzione delle imprese del Sud secondo l'anno di iscrizione mostra una quota di imprese della classe "1990-1999" in linea con la situazione nazionale (circa 35%), mentre risulta meno rappresentata la classe "prima del 1980" (6% contro 8%).

Il tasso di natalità, di mortalità e di evoluzione dell'area sono sostanzialmente simili a quelli nazionali; è leggermente inferiore il tasso di natalità e, quindi, quello di evoluzione.

La distribuzione dimensionale delle unità locali industriali presenti nel Sud vede prevalere in eguale misura le classi "2-9 addetti" (46%) e "1 addetto" (47%); nei servizi, invece, la classe più bassa ("1 addetto") è la più rappresentata (69% contro 63% nazionale). Gli addetti alle unità locali sia industriali che dei servizi si concentrano, così come a livello nazionale, nella classe "2-9 addetti", raccogliendo rispettivamente circa il 39% (industria) e il 37% (servizi) degli addetti del Sud. Nel Sud è localizzato circa il 6% degli esercizi turistici del Paese, corrispondente al 13,8% dei posti letto. Circa il 57% di tali esercizi turistici è dato da esercizi complementari e il 43% da esercizi alberghieri.

IL TURISMO

Gli arrivi turistici nell'area pesano per il 9,6% circa sugli arrivi complessivi nel Paese e sono prevalentemente legati (72%) ad un turismo nazionale. Anche le presenze turistiche del Sud incidono per un 11% circa sul dato nazionale, con una prevalenza di presenze negli esercizi alberghieri (71%).

IL MERCATO DEL LAVORO

Gli occupati totali del Sud pesano per circa il 16% sull'occupazione complessiva del Paese; circa il 68% degli occupati opera nel campo dei servizi (la media italiana risulta pari al 66%). Nell'area, la quota di occupati dipendenti sul totale è simile all'analoga italiana (73% contro 74%). Il tasso di attività ed il tasso di occupazione dell'area sono più bassi dei corrispondenti dati nazionali (rispettivamente 41 contro 49 e 36 contro 46); il tasso di disoccupazione risulta al contrario più elevato di quello medio italiano (11 rispetto a 6). Il 17% delle forze di lavoro italiane è localizzato nell'area mentre le persone del Sud in cerca di occupazione sono il 32% di quelle complessive del Paese.

I RISULTATI ECONOMICI

Il valore aggiunto della macroarea è pari al 14% di

quello nazionale; la maggior quota è prodotta dai servizi (76%), con un peso relativo del comparto superiore rispetto a quello italiano (71%). Il peso dell'industria è invece relativamente più contenuto (20% nel Sud rispetto al 27% nazionale).

Il valore aggiunto artigiano incide dell'11% circa sul corrispondente dato nazionale. Il PIL procapite risulta più basso di quello medio del Paese: 17.000 euro circa contro i 26.000 del Paese.

L'APERTURA DEI MERCATI

Anche l'apertura dell'area risulta decisamente inferiore rispetto a quella media del Paese: lo dimostrano il tasso di apertura e la propensione all'esportazione, entrambi inferiori ai dati medi nazionali corrispondenti (20 contro 50 il primo e 10 contro 25 il secondo).

Le importazioni e le esportazioni pesano rispettivamente per circa il 6% dell'import e il 5% dell'export complessivo nazionale. I maggiori scambi avvengono con il mercato europeo, quello asiatico e quello americano.

Il settore metalmeccanico si conferma il più rilevante in termini di commercio estero, con un saldo commerciale positivo, al contrario di quello complessivo, negativo come il corrispondente dato nazionale. Anche il sistema alimentare registra un significativo saldo positivo.

IL TENORE DI VITA

Il reddito disponibile dell'area è pari al 15% di quello nazionale; il reddito procapite è qui più basso della media italiana, attestandosi a 11.700 euro rispetto ai 16.400 medi del Paese.

I consumi finali interni rappresentano circa il 16% di quelli nazionali; la quota di consumi alimentari è nell'area più elevata rispetto alla quota nazionale (22%, contro il 18% nazionale). I consumi medi pro capite sono pari a circa 11.400 euro, cifra inferiore alla media del Paese pari a 15.000 euro circa. Infine, il peso dei depositi bancari delle famiglie del Sud è pari al 14% circa dei depositi bancari complessivi italiani.

¹ I sub-bacini di Sicilia e Sardegna sono trattati a parte, di seguito.

TERRITORIO E POPOLAZIONE

Aree	Superficie			
	Totale	di cui montagna	di cui collina	di cui pianura
Sud	58.031	15.685	30.358	11.701
<i>composizione %</i>	<i>100,0</i>	<i>27,0</i>	<i>52,3</i>	<i>20,2</i>
Italia	301.328	106.116	128.182	67.030
<i>composizione %</i>	<i>100,0</i>	<i>35,2</i>	<i>42,6</i>	<i>22,2</i>
<i>incidenza % Sud su Italia</i>	<i>7,6</i>	<i>0,4</i>	<i>10,9</i>	<i>12,5</i>

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.1 Superficie totale (kmq, 2001)

Aree	Popolazione totale	di cui maschi	di cui femmine
Sud	12.486.644	6.076.080	6.419.564
<i>composizione %</i>	<i>100,0</i>	<i>48,6</i>	<i>51,4</i>
Italia	59.619.290	28.949.747	30.669.543
<i>composizione %</i>	<i>100,0</i>	<i>48,6</i>	<i>51,4</i>
<i>Incidenza % Sud su Italia</i>	<i>7,2</i>	<i>7,2</i>	<i>7,2</i>

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.2 Popolazione totale anagrafica (n, 2007)

Aree	Indice di vecchiaia
Sud	116,1
Italia	142,8

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.3 Indice di vecchiaia (2007)

Aree	Famiglie
Sud	4.525.655
Italia	24.282.485
<i>Incidenza % Sud su Italia</i>	<i>18,6</i>

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.4 Famiglie (n, 2007)

Aree	Densità abitativa
Sud	215,2
Italia	197,9

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.5 Densità abitativa (abitanti per kmq, 2007)

Aree	Stranieri residenti
Sud	191.236
Italia	2.938.922
<i>Incidenza % Sud su Italia</i>	<i>6,5</i>
Aree	Totale stranieri residenti per 100.000 abitanti
Sud	1.536
Italia	4.970

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.6 Stranieri residenti (n, 2006)

Aree	Ipotesi	Popolazione residente al 31/12/2050	Variazione % rispetto al 2007
Sud	Alta	11.231.663	-10,1
	Centrale	10.685.892	-14,4
	Bassa	10.022.827	-19,7
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.5.1.7 Previsioni della popolazione residente al 31/12/2050 (n, 2007)

IL TESSUTO IMPRENDITORIALE

	Sud	Composizione %	Italia	Composizione %
Totale imprese attive	1.011.411	100,0	5.174.921	100,0
di cui Agricoltura, caccia e silvicoltura	224.599	22,2	910.952	17,6
di cui Pesca, piscicoltura e servizi connessi	1.246	0,1	11.689	0,2
di cui Estrazione di minerali	839	0,1	4.012	0,1
di cui Attività manifatturiere	103.336	10,2	628.468	12,1
di cui Prod e distrib energie elettr, gas e acqua	499	0,0	3.357	0,1
di cui Costruzioni	121.819	12,0	775.886	15,0
di cui Commercio e riparazioni	338.867	33,5	1.417.277	27,4
di cui Alberghi e ristoranti	46.523	4,6	263.499	5,1
di cui Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	30.579	3,0	189.300	3,7
di cui Intermediazione monetaria e finanziaria	15.993	1,6	104.337	2,0
di cui Attività immobiliari, noleggio, informatica e ricerca	59.218	5,9	564.945	10,9
di cui Pubbl. amministrazione e difesa; assic. sociale obbligatoria	20	0,0	65	0,0
di cui Istruzione	4.311	0,4	18.578	0,4
di cui Sanità e altri servizi sociali	5.533	0,5	24.326	0,5
di cui Altri servizi pubblici, sociali e personali	42.199	4,2	227.893	4,4
di cui Servizi domestici presso famiglie e convivenze	2	0,0	7	0,0
di cui Imprese non classificate	11.784	1,2	30.330	0,6

<i>incidenza % Sud su Italia</i>	19,5
----------------------------------	------

	Sud	Italia
Densità imprenditoriale (per 100 abitanti)	8,4	8,7

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Infocamere

Tab.5.1.8 Imprese attive (n, 2007)

	Sud	Italia
Ditte individuali	743.002	3.407.807
<i>Peso % ditte individuali su totale imprese attive</i>	73,5	65,9

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Infocamere

Tab.5.1.9 Ditte individuali attive (n, 2007)

	Sud	Italia
Tasso di natalità	7,5	7,8
Tasso di mortalità	7,3	7,4
Tasso di evoluzione	0,2	0,4

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.10 Tasso di natalità, di mortalità, di evoluzione (2007)

IL TURISMO

	Sud	Incidenza % Sud su Italia	Italia
Esercizi turistici complessivi	8.053	6,0	134.707
di cui esercizi alberghieri	3.431	10,2	33.768
di cui esercizi complementari	4.604	4,6	100.939
Posti letto in es. turistici complessivi	619.325	13,8	4.498.910
di cui posti letto in esercizi alberghieri	296.049	13,7	2.087.010
di cui posti letto in esercizi complementari	333.276	13,8	2.411.900

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.11 Esercizi turistici (n, 2006)

Arrivi	Sud	Incidenza % Sud su Italia	Italia
Totale	8.914.715	9,6	93.044.399
di cui italiani	6.401.492	12,3	51.850.572
di cui stranieri	2.513.223	6,1	41.193.827

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.12 Arrivi (n, 2006)

IL MERCATO DEL LAVORO

	Sud		Italia	
Occupati totali	3.799.850		23.220.440	
<i>Incidenza % Sud su Italia</i>			16,6	
	Sud	Composizione %	Italia	Composizione %
di cui Agricoltura	268.010	7,1	922.140	4,0
di cui Industria	936.260	24,6	7.003.450	30,2
di cui Altre attività	2.595.580	68,3	15.294.850	65,8
	Sud		Italia	
di cui Occupati dipendenti (%)	72,9		73,9	
di cui Occupati indipendenti (%)	27,1		26,1	

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.13 Occupati (2007)

I RISULTATI ECONOMICI

	Sud	Composizione %	Italia	Composizione %
Valore aggiunto totale	180.148	100,0	1.315.120	100,0
- agricoltura	6.415	3,6	27.193	2,1
- industria manifatturiera	22.879	12,7	269.220	20,5
- costruzioni	13.667	7,6	79.775	6,1
- totale industria	36.545	20,3	348.995	26,5
- servizi	137.188	76,2	938.932	71,4
<i>Incidenza % sul valore aggiunto italiano</i>			13,7	

	Sud	Italia
Valore aggiunto artigiano	17.407	153.761
<i>Incidenza % sul valore aggiunto artigiano italiano</i>	11,3	

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istituto Tagliacarne

Tab.5.1.14 Valore aggiunto (milioni di euro, 2006)

	Sud	Incidenza % Sud su Italia	Italia
PII procapite	16.736,0	64,6	25.921,4

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istituto Tagliacarne

Tab.5.1.15 Prodotto interno lordo procapite (euro, 2007)

TENORE DI VITA

	Sud	Italia
Reddito disponibile	145.699.024	962.728.004
Reddito disponibile procapite	11,7	16,4

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istituto Tagliacarne

Tab.5.1.16 Reddito disponibile (migliaia di euro, 2005)

	Sud	Italia
Consumi finali interni (trilioni di euro)	141.633	885.686
Di cui consumi alimentari (%)	22,2	17,5
Di cui consumi non alimentari (%)	77,8	82,5
Consumi procapite (euro)	11.377	14.978

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istituto Tagliacarne

Tab.5.1.17 Consumi finali interni (euro, 2006)

5.2 Inquadramento infrastrutturale e programmatico



In sintesi: l'assetto infrastrutturale futuro

Gli interventi infrastrutturali che interessano la macroarea Sud riguardano prevalentemente il potenziamento dei collegamenti ferroviari trasversali: si pensi alla Battipaglia-Metaponto e al nuovo asse ferroviario AC Napoli-Bari, a cui viene dato ampio spazio nella recente programmazione strategica del Ministero, contenuta nel DPEF 2010-2013.

Sull'area insistono inoltre altri due progetti ferroviari di estrema rilevanza per l'intero versante adriatico: il raddoppio della tratta molisana-pugliese della linea adriatica (Bologna-)Pescara-Bari e della linea Bari-Taranto.

Riguardo ai collegamenti viari, l'area è caratterizzata dagli interventi programmati su due assi fondamentali: la strada statale Jonica e l'asse Salerno-Potenza-Bari. La programmazione tenta in modo particolare di colmare il gap infrastrutturale della Basilicata in termini di velocità dei collegamenti sia viari che ferroviari. La regione è inoltre interessata dalle due maggiori opere in corso del Mezzogiorno, da lungo tempo programmate e in fase di realizzazione: l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e la SS 106 Jonica.

Gli orizzonti temporali di completamento

Sul versante tirrenico, è previsto nel breve periodo il completamento della tratta AV/AC Roma-Napoli (entro il 2010), mentre sono ferme al progetto preliminare o alla fase di programmazione infrastrutture ferroviarie come la Napoli-Bari, la Napoli-Reggio Calabria e la Battipaglia-Metaponto; dato lo stato di avanzamento di quest'ultima si teme che la consegna inizialmente prevista per il 2011 non potrà essere rispettata.

Sono in fase di progettazione definitiva gli interventi di ammodernamento del tratto lucano della A3 Salerno-Reggio Calabria, mentre sono ancora allo stadio iniziale di proposta/programmazione quelli che interessano la tratta calabrese.

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

Sul versante adriatico, sono cantierati alcuni progetti di rilevanza nazionale, la cui messa in opera è prevista entro il prossimo biennio: il tratto lucano della statale 106 Jonica e il raddoppio della linea ferroviaria adriatica Pescara-Bari nella tratta Termoli-Foggia.

E' invece previsto nel medio-lungo periodo il completamento degli interventi sull'asse ferroviario

Bari-Taranto (finanziati, in attesa di avvio), sull'asse stradale Salerno-Potenza-Bari (in fase di progetto preliminare) e sull'asse ad alta capacità ferroviaria Napoli-Bari, opera molto attesa, attualmente in fase di programmazione, il cui finanziamento è previsto dopo il 2011.

Si segnala, a latere, il progetto su scala locale relativo al completamento della linea 1 della metropolitana di Napoli per il tratto che collega la città con l'aeroporto di Capodichino e il Centro Direzionale di Napoli, attualmente finanziato e in attesa di avvio.

In dettaglio: l'inquadramento territoriale e programmatico

Assi stradali e autostradali

Gli assi stradali e autostradali programmati per l'area Sud sono in sostanza tutti prioritari. La sottoinfrastrutturazione dell'area in termini di efficienza dei collegamenti rende infatti necessario un adeguamento e ammodernamento dei principali assi. - E' ormai quasi del tutto conclusa la fase di proposta/programmazione della A3 Napoli-Salerno-Reggio Calabria che fa parte dell'itinerario europeo E45 e del Corridoio 1 Berlino-Palermo e che ha un'estensione complessiva di circa 500 km. Alcuni tratti sono ultimati o cantierati, altri solo finanziati o ancora in fase di programmazione. Le aspettative di Anas sono di terminare i lavori entro il 2011-2013, ma di fatto i lavori si scontrano con criticità ingegneristiche rilevanti a causa del percorso montagnoso.

- Il potenziamento dell'asse trasversale Salerno-Potenza-Bari consentirà un collegamento più efficiente tra i territori dell'entroterra lucano e i due versanti adriatico e tirrenico, oltre a favorire un collegamento tra i porti di Salerno e Bari. L'itinerario, nel tratto tra le province di Potenza e Bari, ha ottenuto nel 2008 l'approvazione da parte di Anas. L'infrastruttura è in attesa di finanziamento da parte del Cipe.

- In Calabria, in particolare, la statale 106 Jonica allo stato attuale non riesce a garantire una rapida connessione di tutta la costa ionica calabrese e con il resto della penisola. Sono previsti lavori di adeguamento, inseriti già nella Legge Obiettivo del 2001 e ripresi tra le opere prioritarie individuate nel DPEF 2007-2011. Ad oggi le criticità sono di ordine finanziario, sebbene alla copertura partecipino fondi di competenza Cipe, Anas, QCS e PON Calabria.

Sul versante jonico, i lavori di adeguamento/ammodernamento, ad oggi cantierati, prevedono invece

la realizzazione di due carreggiate separate lungo tutto il tratto lucano, nella provincia di Matera. La statale Jonica percorre 491 km da Taranto a Reggio Calabria, lungo la costa jonica di Puglia, Basilicata e, soprattutto, Calabria.

Assi ferroviari

Con riferimento alle opere ferroviarie, la programmazione prevede interventi da lungo tempo attesi dai territori.

- E' in fase di completamento la tratta compresa tra Aversa e Napoli, lunga circa 18 km, della linea AV/AC Roma - Napoli. Inoltre, è prevista la realizzazione della nuova stazione di Napoli Afragola, concepita come di interscambio con la linea Circumvesuviana, in quanto permetterà l'instradamento dei treni AV verso sud attraverso la linea a monte del Vesuvio, bypassando il nodo di Napoli.

- E' considerato intervento prioritario il potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria AC Napoli-Bari, asse trasversale fondamentale, la cui programmazione è a valere su fondi entro il 2012-2013; l'opera in alcune tratte è già nelle condizioni di essere cantierata, ma nei piani di RFI è considerata opera da ultimarsi a medio-lungo termine.

- Ancora con riferimento ai collegamenti trasversali, in Campania e Molise è previsto l'intervento di velocizzazione/potenziamento della linea Battipaglia.

- Potenza - Metaponto, asse ferroviario principale di collegamento dell'entroterra lucano con il mar Jonio e il porto di Taranto.

- Relativamente all'adeguamento della linea Napoli-Reggio Calabria-Palermo/Catania, il DPEF 2010-2013 mette l'accento sulla necessità di finanziamento ed avvio della tratta Battipaglia-Reggio Calabria. Nei piani di RFI sia il quadruplicamento del tratto Salerno-Battipaglia sia il potenziamento del tratto Battipaglia-Reggio Calabria sono programmati a medio-lungo termine.

- Il versante adriatico è invece interessato dagli interventi di raddoppio della linea adriatica Bologna-Bari nella tratta Termoli-Lesina (FG), che si sviluppa in parte in affiancamento alla vecchia linea e in parte in variante. L'intervento nel complesso prevede il raddoppio della linea tra Pescara e Bari ed ha avuto approvazione da parte del Cipe all'inizio del 2008.

- Inserito tra le opere rilevanti è anche il raddoppio e potenziamento della linea Bari-Taranto che collega i versanti tirrenico e jonico della Puglia.

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 ferroviario	Campania	AV/AC Roma - Napoli (tratta Aversa - Napoli)	Nazionale	cantierato	2004	2010	La tratta compresa tra Gricignano di Aversa e Napoli, lunga circa 18 km, a completamento della linea AV/AC Roma - Napoli, è in fase di esecuzione.	60,0	100,0%	Napoli
Asse ferroviario	Molise; Puglia	Linea Adriatica Pescara - Bari: raddoppio tratta molisana	Nazionale	cantierato	-	2010	L'intervento sulla tratta Termoli (CB) - Lesina (FG), in particolare, interessa le Regioni Molise e Puglia; si sviluppa parte in affiancamento alla vecchia linea e parte in variante. L'intervento nel complesso prevede il raddoppio della linea Bologna-Bari.	212,0	n.d.	Pescara, Bari
Asse stradale	Basilicata	SS 106 Jonica (tratta lucana)	Nazionale	cantierato	2004	2009	Lavori di adeguamento/ammodernamento della SS 106 nella tratta lucana. La fase più impegnativa della realizzazione riguarda la tratta calabrese.	5.927,0	80,1%	Crotone, Reggio Calabria
Asse stradale	Calabria	SS 106 Jonica (tratta calabrese)	Nazionale	cantierato	-	2009	La SS 106 Jonica allo stato attuale non riesce a garantire una rapida connessione di tutta la costa ionica calabrese e con il resto della penisola. Sono previsti lavori di adeguamento, inseriti già nella Legge Obiettivo del 2001 e ripresi tra le opere prioritarie individuate DPEF 2007-2011.	15.000,0	10,0%	Crotone, Reggio Calabria

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

PROGETTI FINANZIATI DA AVVIARE

Tipologia	Regioni interessate	Infrastruttura	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori previsto	Fine lavori prevista	Descrizione	Costo (milioni di euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
Asse ferroviario	Puglia	Bari - Taranto	Nazionale	finanziato da avviare	-	-	Raddoppio e potenziamento della linea Bari-Taranto, inclusa la tratta Sant'Andrea-Bitetto.	496,0	40,3%	Bari, Taranto
Asse plurimodale	Calabria; Sicilia	Ponte sullo Stretto	Nazionale	finanziato da avviare	-	-	Realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, di collegamento viario e ferroviario tra le regioni Calabria e Sicilia (tra Villa San Giovanni e Messina). L'opera è inserita nel Corridoio europeo 1 Berlino-Palermo.	6.100,0	76,8%	Catania, Reggio Calabria
Metropolitana	Campania	Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale	Locale	finanziato da avviare	-	-	Prolungamento della linea 1 che collega il centro di Napoli con l'aeroporto di Capodichino - il Centro Direzionale di Napoli.	365,1	67,2%	Napoli

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

INTERVENTI IN FASE DI PROGETTAZIONE DEFINITIVA

Tipologia	Regioni interessate	Infrastruttura	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori previsto	Fine lavori prevista	Descrizione	Costo (milioni di euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
Asse autostradale	Basilicata	A3 Salerno-Reggio Calabria (tratta lucana) - ammodernamento	Nazionale	progetto definitivo	-	-	Lavori di completamento ed ammodernamento. L'A3 rappresenta la principale arteria della regione Basilicata. La nuova piattaforma stradale è ottenuta nella gran parte dei casi come adeguamento del tracciato esistente.	1.827,0	0,0%	Napoli, Salerno, Reggio Calabria, Lamezia Terme

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

INTERVENTI IN FASE DI PROGETTAZIONE PRELIMINARE

Tipologia	Regioni interessate	Infrastruttura	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori previsto	Fine lavori previsto	Descrizione	Costo (milioni di euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
Asse ferroviario	Campania; Basilicata	Battipaglia - Metaponto: velocizzazione/potenziamento (tratta lucana)	Regionale	progetto preliminare	-	2011	La linea Battipaglia - Potenza - Metaponto è l'asse ferroviario principale della Basilicata in quanto consente il collegamento con il mar Jonio.	-	0,0%	Napoli, Salerno
Asse ferroviario	Campania; Basilicata	Battipaglia - Metaponto: velocizzazione/potenziamento (tratta lucana)	Regionale	progetto preliminare	-	2011	La linea Battipaglia - Potenza - Metaponto è l'asse ferroviario principale della Basilicata in quanto consente il collegamento con il mar Jonio.	-	0,0%	Napoli, Salerno

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

INTERVENTI PROPOSTI/PROGRAMMATI

Tipologia	Regioni interessate	Infrastruttura	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori previsto	Fine lavori previsto	Descrizione	Costo (milioni di euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
Asse autostradale	Campania; Calabria	A3 Salerno-Reggio Calabria (tratta calabrese) - ammodernamento	Internazionale	proposta/programmazione	-	2011	Lavori di completamento ed ammodernamento. L'autostrada A3 Napoli-Reggio Calabria fa parte dell'itinerario europeo E45, ha un'estensione complessiva di 494,9 km e si sviluppa attraverso tre regioni meridionali: la Campania (171,0 km), la Basilicata (30,0 km) e la Calabria (293,9 km). Anas ha in programma di completare il tratto principale dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria entro il 2012-2013.	9.665,0	71,2%	Reggio Calabria, Lamezia Terme, Crotona
Asse ferroviario	Campania; Calabria	Linea Napoli-Reggio Calabria: adeguamento tratta Salerno-Reggio Calabria	Nazionale	proposta/programmazione	-	-	La direttrice idealmente collega Salerno a Palermo e Catania. Nel DPEF 2010-2013 si richiama l'urgenza dell'adeguamento della tratta Battipaglia-Reggio Calabria.	230,0	0,0%	Napoli, Salerno, Lamezia Terme, Reggio Calabria
Asse ferroviario	Campania; Puglia	AC Napoli-Bari: nuovo asse ferroviario	Internazionale	proposta/programmazione	da finanziare dopo il 2011	LP	Nuovo asse ferroviario trasversale Alta Capacità di collegamento tra il medio Tirreno e il basso Adriatico. L'itinerario prevede il raddoppio di alcune tratte.	3.377,0	0,0%	Napoli, Bari

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

S.1 ■ Aeroporto internazionale "Ugo Niutta" di Napoli-Capodichino





Ugo Niutta

Napoli - Capodichino



SEDIME (ha)

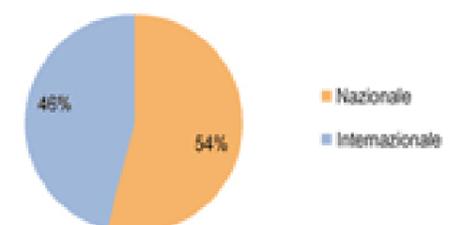
area civile
217

area militare
41

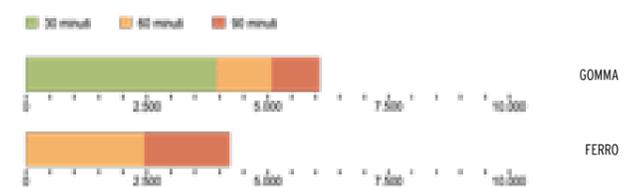
PISTE (num)
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)
5.606.926

RIPARTIZIONE PAX 2008



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

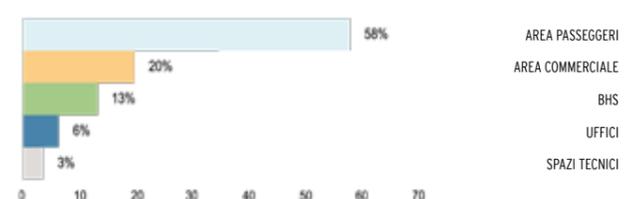


TERMINAL

superficie (mq)
30.700

dotazione per passeggero (mq)
15,6

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto di Napoli, con più di 5,5 milioni di passeggeri annui nel 2008, è il principale scalo del meridione per volume di passeggeri ed il 5° aeroporto italiano.

Il traffico dell'aeroporto di Capodichino è prevalentemente locale, infatti oltre il 70% degli italiani che utilizzano lo scalo vive nell'area metropolitana di Napoli ed un ulteriore 7% nelle aree limitrofe e isole. Gli stranieri che utilizzano lo scalo campano invece sono in prevalenza turisti.

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato il 54% del totale gestito dall'aeroporto.

Il traffico da Napoli verso destinazioni nazionali si dirige essenzialmente verso Milano, Linate e Malpensa, che insieme rappresentano il 59% del totale nel 2007.

L'aeroporto di Napoli dispone di collegamenti con moltissime destinazioni internazionali. La destinazione maggiormente servita è la Gran Bretagna, seguita dalla Germania.

Su posizionamento e ruolo di Capodichino vi è la necessità di approfondire le valutazioni in relazione alla saturazione della capacità disponibile nell'attuale sedime attesa in tempi non lunghi: le prospettive si basano sul progetto di un nuovo scalo da realizzarsi a Grazzanise, con opzioni di scenari operativi che vanno dalla integrale sostituzione di Capodichino alla costituzione di un sistema che comprenda i due scali con articolazione dei flussi in relazione a tipologie e quantità. Gli scenari evolutivi non potranno prescindere da valutazioni che comprendano anche i progetti in corso in bacini limitrofi come il Lazio: la contestuale scelta relativa alla realizzazione del terzo aeroporto nell'area della Capitale e le conseguenti pianificazioni riguardanti le infrastrutture di accesso sia viabilistiche che ferroviarie dovranno essere esaminate in un quadro di coerenza complessiva per ottimizzare gli investimenti e creare condizioni per la sostenibilità e l'efficienza delle nuove infrastrutture e di quelle già esistenti.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto di Napoli è situato su un altipiano nella periferia nord di Napoli, e ricade in parte anche nel Comune di Casoria.

Lo scalo dista 6 Km dal centro della città, 70 da Salerno, 171 da Foggia, 258 da Bari, 140 da Frosinone e 222 da Roma.

Il sedime aeroportuale occupa complessivamente una superficie totale di 217 ettari, di cui 8 dedicati all'aerostazione e ai parcheggi; lo scalo è ubicato in un'area fortemente antropizzata, stretto a nord dai quartieri di Secondigliano e di San Pietro a Paterno, a sud dal quartiere Poggioreale, a ovest dal quartiere di San Carlo all'Arena e a est dagli insediamenti del Comune di Casoria. In adiacenza al sedime dello scalo civile è presente una base militare americana di rilevanti dimensioni (41 ha), recentemente ampliata.

LIMITI E VINCOLI

Il maggiore ostacolo allo sviluppo dell'aeroporto è legato alla forte antropizzazione delle zone circostanti allo scalo, sia per quanto riguarda la indisponibilità delle aree che per i problemi legati alla presenza di ostacoli alla navigazione, all'inquinamento atmosferico ed acustico, soprattutto in presenza di venti sud-occidentali, che già oggi comporta particolari procedure per limitare il sorvolo della città.

In particolare eventuali sviluppi della zona airside sono resi impossibili dal tessuto edificato che la circonda, mentre per la zona landside, pur essendo disponibile una grande quantità di aree, le potenzialità di ampliamento sono limitate dalle strutture militari esistenti.

In prossimità del sedime dell'aeroporto sono riconoscibili due aree a rischio idrogeologico moderato. Specifiche restrizioni riguardano la materia acustica, laddove i livelli di rumore devono misurarsi con un intorno aeroportuale in taluni punti densamente abitati. Riguardo la materia ambientale vi è un forte presidio degli uffici competenti degli Enti locali che, in accordo

con il gestore, hanno eseguito nell'ultimo decennio sia i rilievi che le analisi e i relativi programmi di intervento per il superamento delle criticità e la definizione di opportuni strumenti normativi sul territorio.

ACCESSIBILITÀ E SOSTA

Le analisi condotte dalla società di gestione evidenziano che il 51% dei passeggeri raggiunge lo scalo in auto propria, il 31% in taxi e solo 8% utilizza il mezzo pubblico, che risulta una percentuale estremamente bassa per uno scalo inserito nel tessuto urbano. Il vero potenziamento del trasporto pubblico per l'aeroporto potrà essere realizzato con la metropolitana che disporrà della stazione dedicata proprio in prossimità del terminal, i cui lavori sono attualmente in corso a cura del Comune di Napoli, che potrà modificare radicalmente la modalità di trasporto urbano verso l'aeroporto.

L'accessibilità al terminal dalla città è sviluppata lungo due assi principali: la tangenziale e Corso Umberto Maddalena. Dalla Tangenziale, connessa alle autostrade A1 per Roma, A16 per Bari e A3 per Salerno-Reggio Calabria, attraverso l'uscita dedicata, è possibile immettersi direttamente nella strada di accesso all'aeroporto (Via Fulco Ruffo di Calabria). Provenendo invece dal centro della città si raggiunge l'aeroporto da Corso Umberto Maddalena attraverso la viabilità urbana. Lo scalo è collegato alla città con autobus di linea o taxi. Sono presenti 8 aree parcheggio a pagamento tra breve, media e lunga sosta per un totale di oltre 1500 posti auto e moto disponibili.

STATO ATTUALE AEROPORTO E PROGETTI IN CORSO

L'aeroporto di Capodichino dispone di infrastrutture e servizi potenziati e ristrutturati con un piano articolato di interventi realizzato nell'ultimo decennio e in fase di completamento con i lotti di lavori riguardanti le aree arrivi e partenze del terminal passeggeri. I lavori hanno migliorato sensibilmente sia la razionalità di impiego dell'area disponibile e funzionalità dei flussi e degli spazi che la qualità architettonica generale e l'efficienza degli impianti.

Importanti interventi di ampliamento e razionalizzazione delle infrastrutture sono stati realizzati anche in area air side nella quale sono migliorate sia la capacità che la funzionalità di aree e infrastrutture.

TERMINAL PASSEGGERI

Il Terminal passeggeri è stato recentemente interessato dai lavori di ampliamento, in corso di ultimazione costituiti dall'avanzamento del fronte dell'aerostazione verso il piazzale di circa 10 metri.

Il terminal quindi nella configurazione attuale presenta una superficie di 30.700 mq, articolata in due livelli, in cui al piano terra sono gestiti i flussi dei passeggeri in arrivo e partenza, mentre al primo piano si trovano gli uffici, i servizi commerciali e il catering.

- La zona partenza è dotata di 55 banchi check-in, 12 varchi di sicurezza, 15 gates, di cui 5 dedicati ad area non schengen, oltre che di aree commerciali per 650 mq e servizi di ristorazione al piano superiore.

- La zona arrivi invece dispone di 5 unità per il ritiro bagagli e di un'atrio arrivi dotato al piano superiore di una nuova food-court landside e di un'area attrezzata con un bar, collegata con la sala partenze mediante una scala ed un ascensore (airside).

Il traffico charter è invece servito dal Terminal 2 costituito da un hangar dedicato alle operazioni di controllo passaporti, riconsegna bagagli e "smistamento" dei passeggeri, un hangar dedicato al controllo radiogeno dei bagagli da stiva per i passeggeri preaccettati ed un'area dedicata al parcheggio dei bus, minibus ed auto private.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 57,7% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 19,5%.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta

pari a 15,6 mq/pax, al di sotto della media nazionale, problema in parte sopperito dal Terminal 2, che risulta però inadeguato dal punto di vista funzionale. Dal punto di vista architettonico e funzionale l'aerostazione di Napoli presenta un buon livello qualitativo.

INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La pista di volo è lunga 2.628 metri, realizzata in pavimentazione flessibile con strato superficiale ricostituito nel 2007, è orientata in direzione pressoché Ovest-Est. L'Apron, sul quale è prospiciente l'aerostazione, è realizzato in lastre di calcestruzzo ed è ubicato a Sud-Ovest della pista spostato verso la testata 06, ha una superficie di 200000mq sulla quale sono previste 29 piazzole di sosta.

La pista può accogliere aeromobili in atterraggio su entrambe le direzioni anche in condizioni meteo non ottimali, gli ultimi 180 m della strip dal lato della testata 24 sono ridotti e non rispettano le prescrizioni minime normative.

CRITICITÀ E INDICAZIONI GIÀ FORMULATE PER SVILUPPI FUTURI

Le principali criticità dell'aeroporto risiedono da un lato dall'impossibilità di crescita all'interno di un tessuto urbano consolidato, e dall'altro da un'accessibilità fortemente penalizzata dalle condizioni di circolazione sugli archi autostradali cui si collega.

Sul raccordo Tangenziale-Autostrade infatti confluiscono i flussi di traffico di scambio tra la città di Napoli e le direttrici extra-urbane meridionale, orientale e settentrionale. Il traffico generato/attratto dall'aeroporto ha un peso modesto sul complesso di tale traffico; lungi dall'essere causa di congestione della circolazione, l'attività dello scalo risente degli effetti negativi di quest'ultima in termini di riduzione dell'accessibilità, sia attiva che passiva.

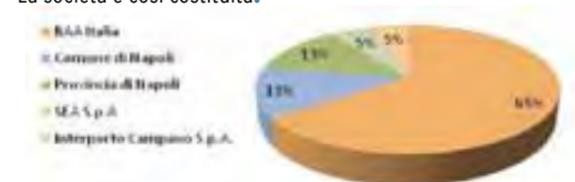
Deve poi essere evidenziato che lo scalo di Napoli Capodichino si avvia, a medio termine, verso la saturazione: ENAC, Società di gestione ed Enti locali hanno avviato da tempo studi e valutazioni per la realizzazione di un nuovo scalo a Grazzanise, a Nord di Napoli, le cui linee generali di sviluppo e gli impegni sono definite nel Protocollo di intesa sottoscritto nel mese di luglio 2009. Lo scenario che comprende la costruzione del nuovo scalo a Grazzanise e la ridefinizione del ruolo di Capodichino, a partire dall'opzione più radicale della cessazione delle attività di aviazione commerciale civile e relativa riconversione dell'area per altri usi, dovrà essere approfondito anche considerando le opzioni in fase di studio per la costruzione del terzo aeroporto nel Lazio. Tale approfondimento dovrà riguardare anche il quadro evolutivo delle reti infrastrutturali su gomma e ferro a servizio dei bacini dell'Italia centrale sia per definire in modo efficace sia gli investimenti che per assicurare la sostenibilità economica delle gestioni di infrastrutture e servizi.

Il limite infrastrutturale legato al numero di piazzole di sosta è stato risolto portando il numero di stand a 29, questo permetterà di affrontare la domanda stimata fino al 2020. Inoltre con adeguati interventi su pista e vie di rullaggio l'aeroporto dovrebbe essere in grado di gestire 35Mov/h entro il 2020.

GESTIONE AEROPORTUALE

La Società GESAC Spa gestisce l'Aeroporto in regime di concessione totale quarantennale a decorrere dal 12/02/2003, in virtù della convenzione n. 50 del 09/12/2002.

La società è così costituita:



S.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 di Napoli è situato su un altipiano nella periferia nord di Napoli, e ricade in parte anche nel Comune di Casoria.

Lo scalo dista 6 Km dal centro della città e 70 km da Salerno.

Lo scalo è ubicato in un'area fortemente antropizzata, stretto a nord dai quartieri di Secondigliano e di San Pietro a Paterno, a sud dal quartiere Poggioreale, a ovest dal quartiere di San Carlo all'Arena e a est dagli insediamenti del Comune di Casoria. In adiacenza al sedime dello scalo civile è presente una base militare americana di rilevanti dimensioni, recentemente ampliata.



LEGENDA

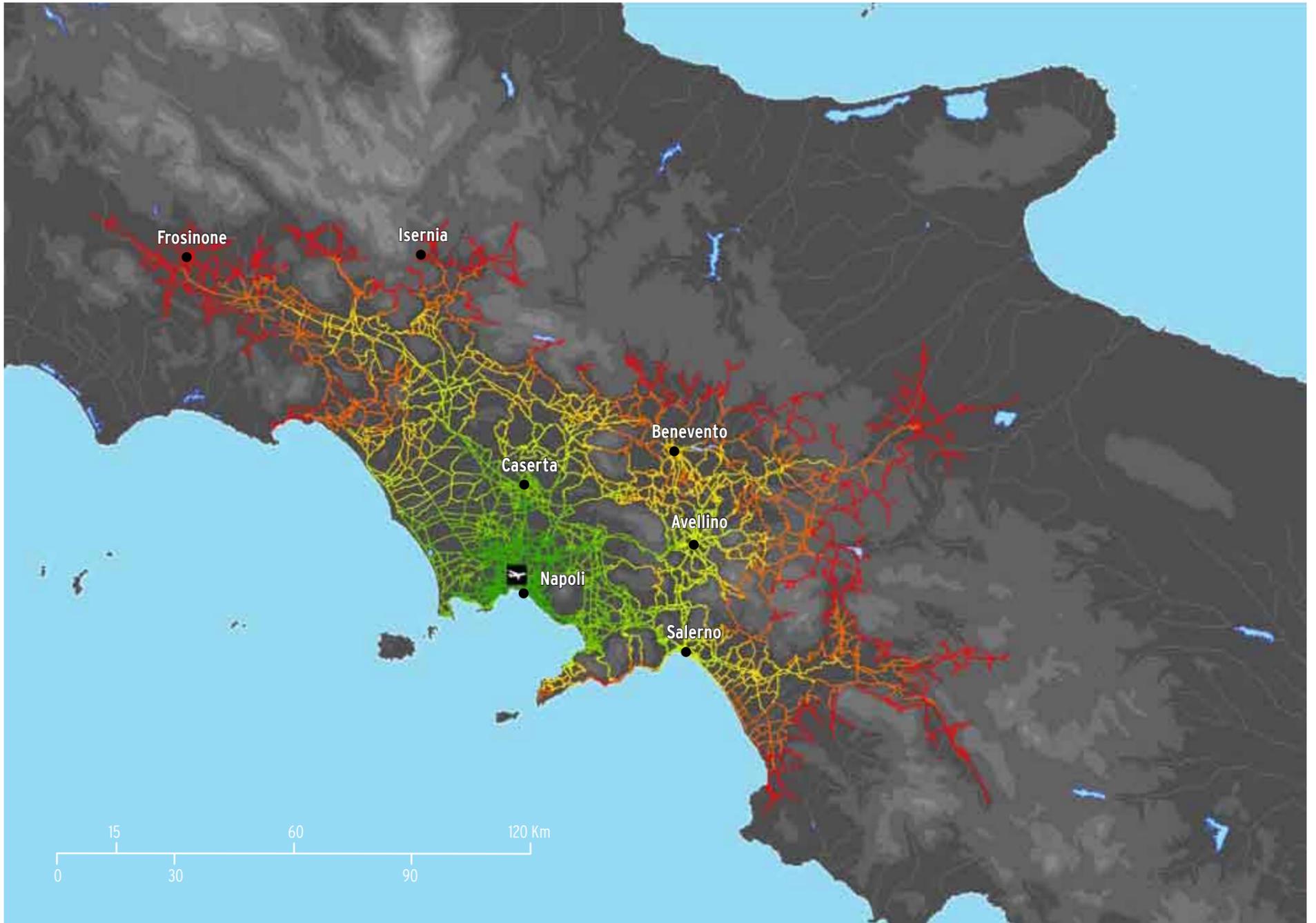
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile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

Limiti e vincoli

Il maggiore ostacolo allo sviluppo dell'aeroporto è legato alla forte antropizzazione delle zone circostanti allo scalo, sia per quanto riguarda la indisponibilità delle aree che per i problemi legati alla presenza di ostacoli alla navigazione che all'inquinamento acustico. In particolare eventuali sviluppi della zona airside sono resi impossibili dal tessuto edificato che la circonda, mentre per la zona landside, le potenzialità di ampliamento sono limitate alle aree militari esistenti, che sono però attualmente in uso. In prossimità del sedime dell'aeroporto sono riconoscibili due aree a rischio idrogeologico moderato.

S.1.3 Bacino di traffico

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



LEGENDA ISOCRONE



LEGENDA RETI



Modalità gomma

Il sistema autostradale superiore che determina lo sviluppo delle isocrone originate dall'aeroporto di Napoli è composto principalmente dalle Autostrade A1 (Autostrada del Sole Milano-Napoli), A3 (Napoli-Reggio Calabria), A16 (Autostrada dei Due Mari Napoli-Canosa) e A30 (Caserta-Salerno).

Dall'immagine si nota infatti una buona accessibilità lungo l'asse nord-sud ed una discreta permeabilità verso est.

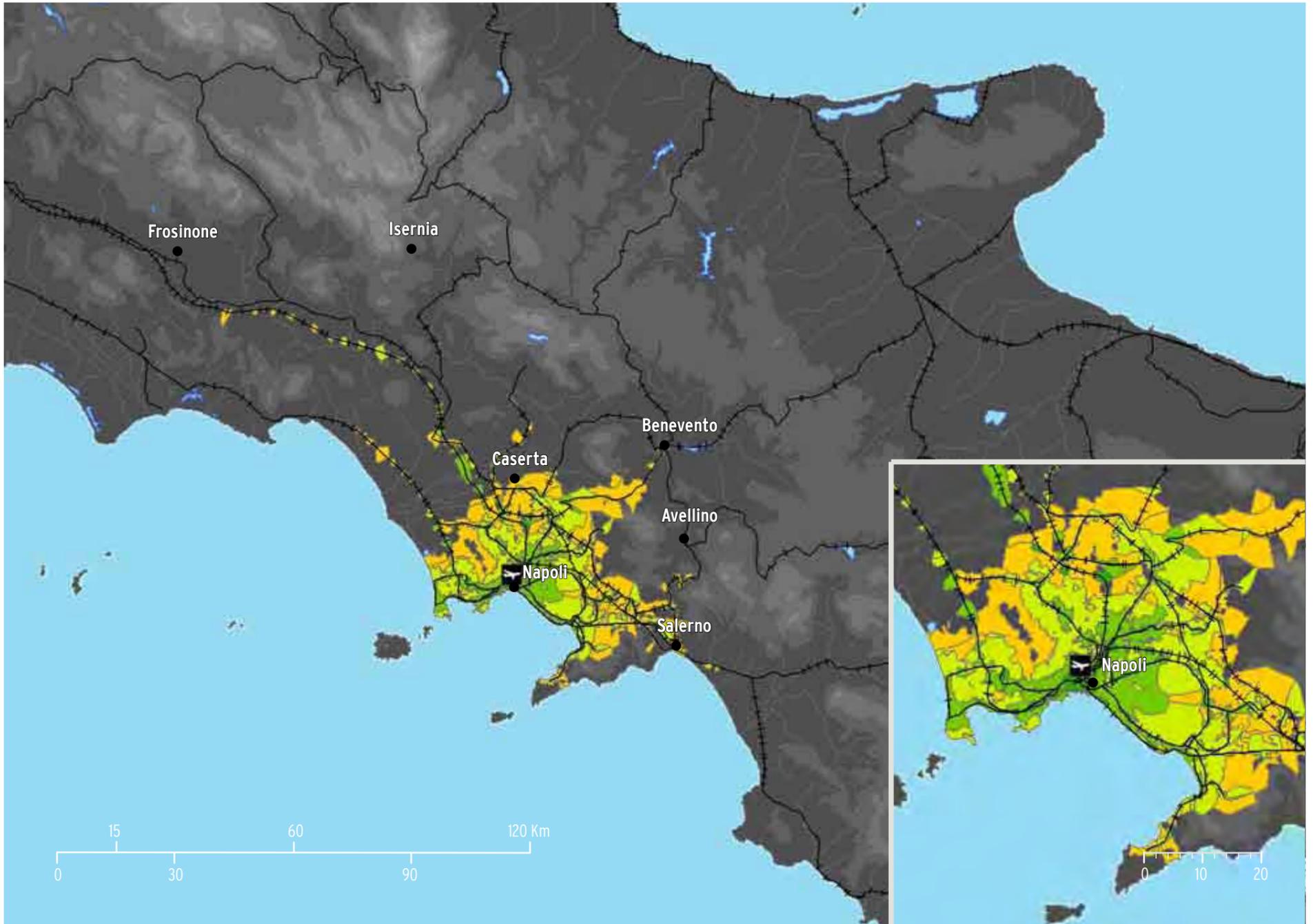
Dai dati riferiti ai comuni raggiunti dalle isocrone, si calcola che nella macro-fascia 0-30' risiedono circa 3.900.000 abitanti (pari al 64%), nella macro-fascia 30'-60' circa 1.200.000 (pari al 20%) e nella nell'ultima circa 980.000 (pari al 16%) (dati popolazione ISTAT 2008).

La presenza di addetti sul territorio rispetto alle macro-fasce individuate è così distribuita (dato ISTAT 2001):

- circa 850.000 (pari al 62%) nella prima;
- circa 300.000 (pari al 21%) nella seconda;
- circa 240.000 (pari al 17%) nella terza.

Il 13% del territorio (circa 1.950 kmq) fa parte della prima macro-fascia, il 30% (circa 4.300 kmq) è compreso nella seconda e il 57% (circa 8.200 kmq) è localizzato 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 presa in esame è quella cittadina, posta sul lato nord della città. Il limite dell'isocrona dei 60 minuti, raggiunge a sud i Comuni di Sorrento e Salerno, a est il Comune di Benevento e infine il Comune di Teano a nord, mentre il Comune di Nola ad est, Villa Literno ad ovest e Marciianise a nord definiscono l'isocrona dei 30 minuti.

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

L'eccezionale densità abitativa dell'area campana fa sì che un totale di circa 4.200.000 abitanti (dati popolazione ISTAT 2008) possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di un'ora, suddivisi fra circa 2.500.000 (pari al 58%) compresi nella prima macro-fascia (0-30') e circa 1.700.000 (pari al 42%) nella seconda (30'-60').

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

- c.a. 600.000 (pari al 62%) nella prima;
- c.a. 360.000 (pari al 38%) nella seconda.

La prima macro-fascia ricopre una superficie di circa 750 kmq (pari al 32%) e la seconda di oltre 1.600 kmq (pari al 68%).

S.1.4 Stato attuale dell'aeroporto



AEROPORTO INTERNAZIONALE "UGO NIUTTA" DI NAPOLI-CAPODICHINO (LIRN)

AREA PIAZZALE (mq)
200.000

AREA TERMINAL (mq)
30.700

GATES
15

STAND TOTALI
29

PARCHEGGI
1.500

PISTA 1

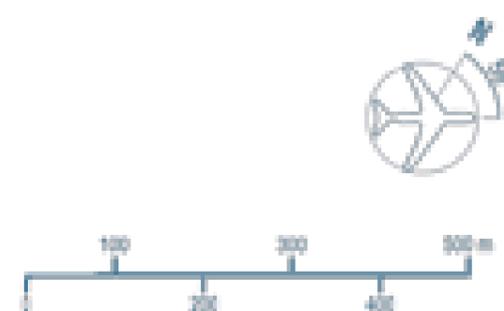
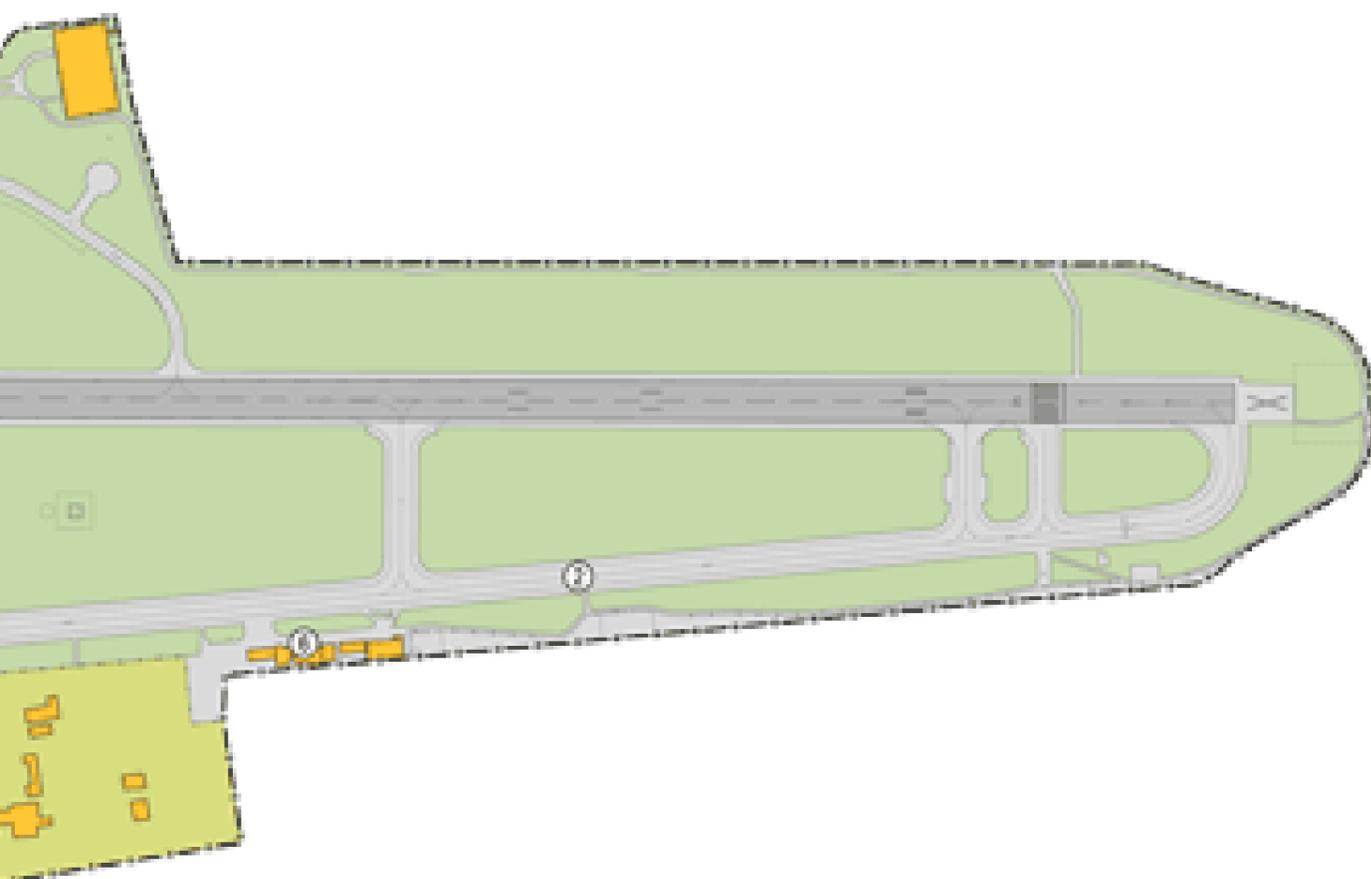
STRUMENTAZIONE RWY 06
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

STRUMENTAZIONE RWY 24
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

LUNGHEZZA 06 (m)
2.628

LUNGHEZZA 24 (m)
2.628

LARGHEZZA (m)
45



Stato attuale dell'aeroporto

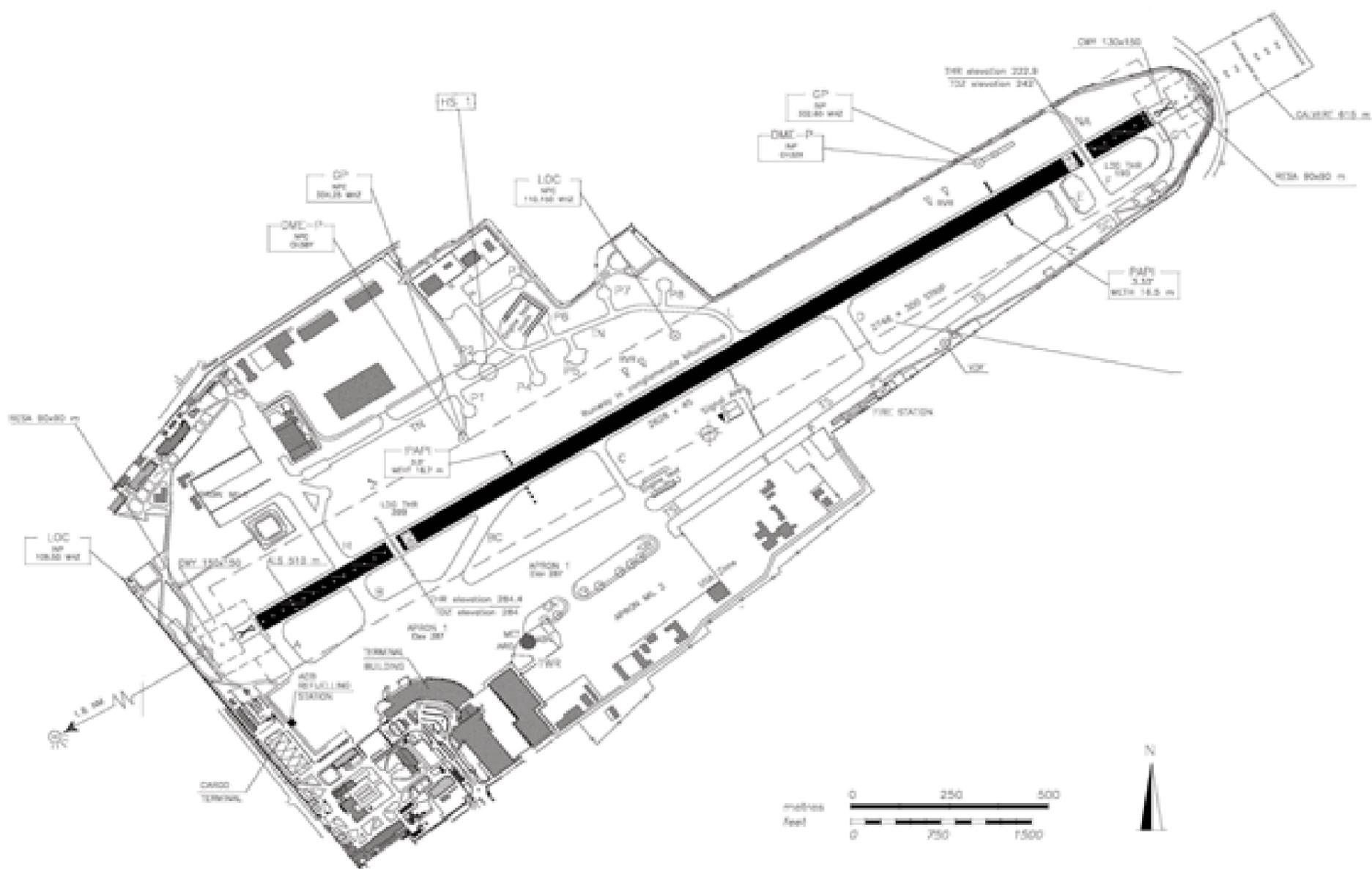
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 06	2628	2758	2628	2229
RWY 24	2628	2778	2628	2438

Tab.S.1.4.1 *Caratteristiche delle piste*

LEGENDA

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

S.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	m	m x m	m x m	m x m	m	m.s.l.m.m	
1.4.1.1	Pista 1	06	40°52'54.06"N 014°16'53.62"E	056°	2628	2758	2628	2229	-	130 x 150	90 x 90	2748 x 300	45	86.69	PCN 90/F/A/W/T
		24	40°53'28.95"N 014°18'07.60"E	236°	2628	2778	2628	2438	-	150 x 150	91 x 90	2749 x 300	45	67.94	

Tab.S.1.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

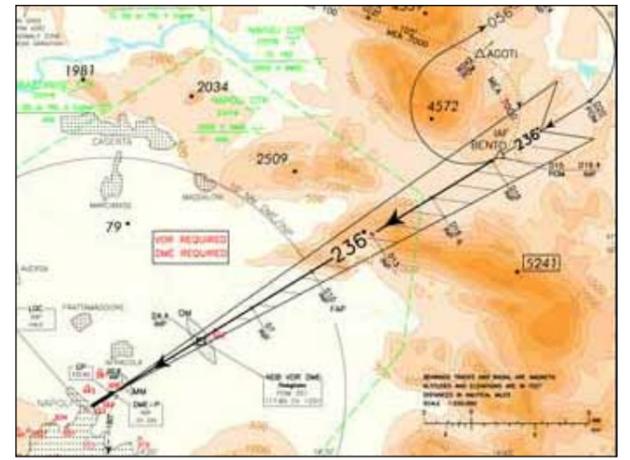
1.4.2	CLASSE APT	
1.4.2.1	Classe ICAO	4D
1.4.2.2	Antincendio ICAO	7

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron 1	200000	PCN 85/R/B/W/T	11 23	PB	Bae 146	-
			PCN 58/R/B/W/T	12	PB	763	-
			PCN 58/R/B/W/T	13 14 15	PB	752	-
			PCN 58/R/B/W/T	16	PB	Fokker 100	-
			PCN 85/R/B/W/T	17 18 19	PB	752	-
			PCN 85/R/B/W/T	20	PB	763	-
			PCN 85/R/B/W/T	21	PB	76	-
			PCN 85/R/B/W/T	22	PB	Fokker 100	-
			PCN 85/R/B/W/T	31	SM	ASTRA	-
			PCN 85/R/B/W/T	32	SM	CIT V	-
			PCN 85/R/B/W/T	33	SM	L 35	-
			PCN 85/R/B/W/T	41	SM	SAAB 34	-
			PCN 85/R/B/W/T	42	SM	MD 80	-
			PCN 85/R/B/W/T	43	SM	A 320	-
			PCN 85/R/B/W/T	44	SM	A 330	-
			PCN 85/R/B/W/T	44L 44R	SM	ATR 72	-
			PCN 119/R/C/X/T	51	PB	ATR 72	-
			PCN 119/R/C/X/T	52 53	PB	763	-
			PCN 119/R/C/X/T	54	PB	752	-
			PCN 119/R/C/X/T	55 56	PB	MD 80	-
PCN 119/R/C/X/T	57	PB	734	-			

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	TN A B C D E F G	23	PCN 88/F/E/B/W/T	
1.4.4.2	BC	23	PCN 68/F/C/X/T	
1.4.4.3	L	15	PCN 62/R/C/W/T	
1.4.4.4	TN	15	L→P4: PCN 62/R/C/W/T P4→MIL1: PCN 24/F/C/X/T	
1.4.4.5	H	23	PCN 58/F/B/Y/U	

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VDF	Napoli Gonio
1.4.5.2	ILS RWY 24 LOC CAT I	INP
1.4.5.3	DME-P	INP, NPC
1.4.5.4	GP	-
1.4.5.5	ILS RWY 06 LOC CAT I	NPC
1.4.5.6	GP	-
1.4.5.7	VORTAC	PNZ
1.4.5.8	NDB	PNZ, POM, SOR, TEA
1.4.5.9	TVOR/DME	POM
1.4.5.10	VOR/DME	SOR, TEA

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	Capacità Piste: 30 Mov/h Fonte: Assoclearance



Procedura di atterraggio strumentale di precisione

Piste e aree di sicurezza

L'infrastruttura è composta dalla pista di volo 06-24 orientata in direzione pressoché Ovest-Est realizzata in pavimentazione flessibile (il cui strato superficiale è stato completamente rifatto nel 2007), la lunghezza della pista è di 2600m e la larghezza è 45m. La pista divide la zona militare a Nord da quella destinata ai voli civili a Sud, quest'ultima zona vede l'Apron in posizione Sud-Ovest con l'Aerostazione ubicata verso la testata 06.

La soglia 06 è decalata di 399m e la 24 di 190m; sono presenti sistemi ILS per l'avvicinamento strumentale di precisione di categoria CAT I per entrambe testate. Operativamente agli aeromobili che non sono in grado di effettuare la procedura di salita iniziale per pista 24 iniziale così come pubblicato è richiesto di decollare su pista 06; sono vietate tutte le operazioni di volo con RVR inferiore a 700 m per via della lunghezza ridotta del sistema luminoso di avvicinamento. Durante le operazioni su pista sono possibili contestualmente operazioni di elicotteri sulla taxiway parallela TN. Gli ultimi 180 m della strip dal lato della testata 24 sono ridotti fino ad un minimo di 240 m.

Piazzale aeromobili

L'Apron è realizzato in pavimentazione rigida ed ha una superficie di 200000mq sulla quale sono previste 29 piazzole di sosta, l'utilizzo di alcune di queste è previsto in sovrapposizione. La movimentazione è prevista in self per le piazzole ubicate al centro del piazzale mentre per le altre è prevista in push.

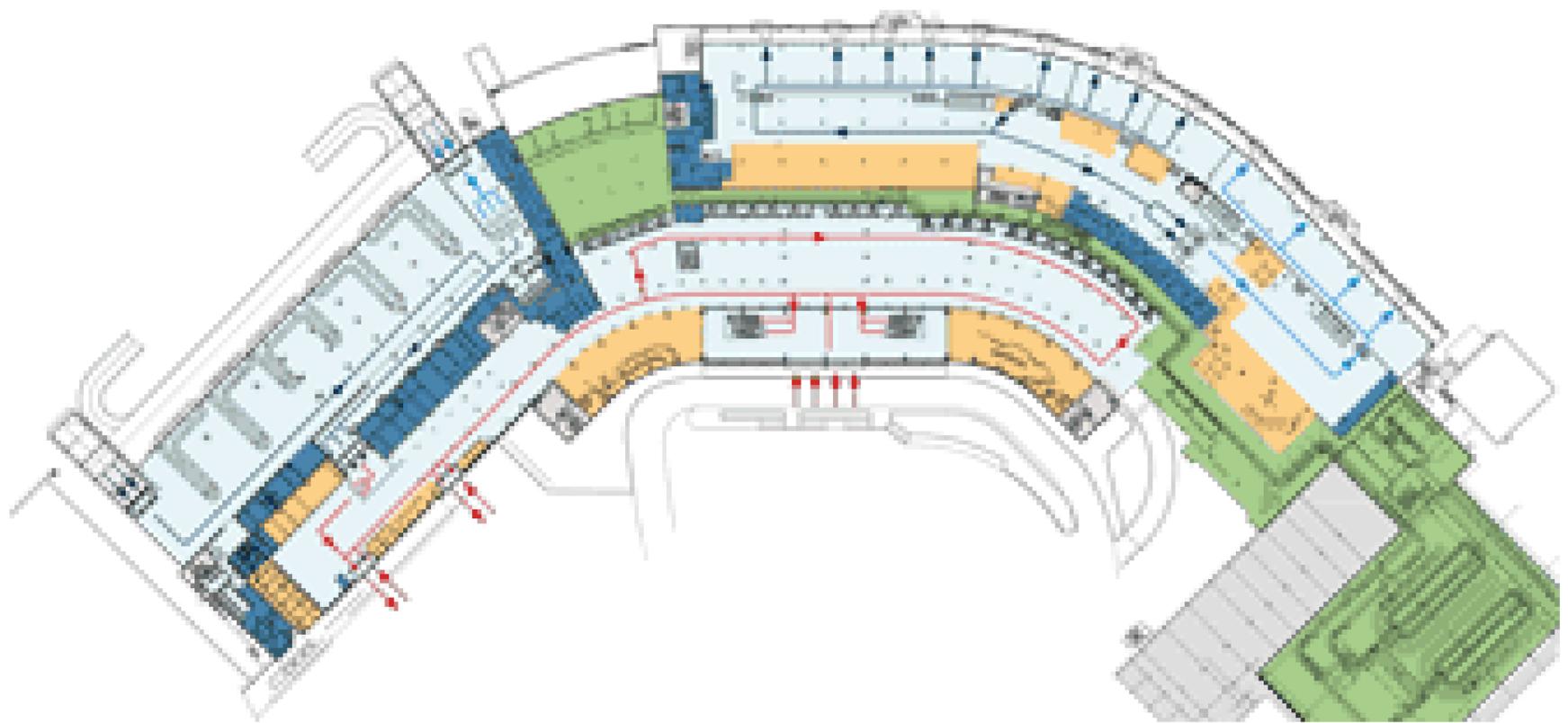
Vie di rullaggio

L'Apron è collegato alla pista dal lato della testata 06 mediante quattro taxiway, di queste la BC è utilizzata come uscita veloce per atterraggi su pista 24 e porta direttamente nel piazzale. La testata 24 è raggiungibile percorrendo la taxiway parallela TS che parte dal piazzale e da essa si diramano quattro bretelle (D, D, E, F e G) che connettono perpendicolarmente in pista. In caso di condizioni di pista bagnata la taxiway di uscita rapida subisce limitazioni all'utilizzo.

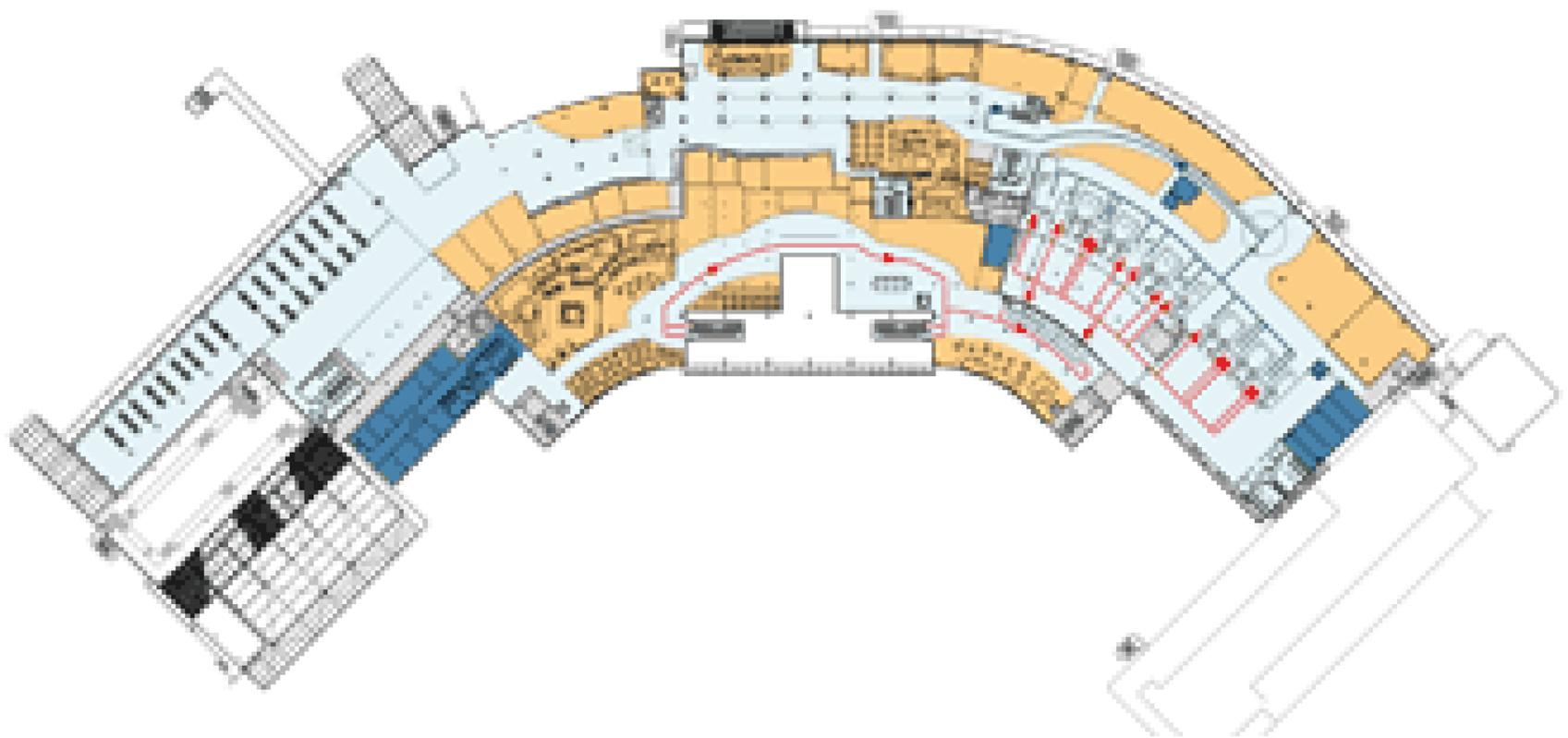
Tab.S.1.5.2 Dati infrastrutture airside

S.1.6 Terminal passeggeri

SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra



Sistemi funzionali, Pianta piano primo



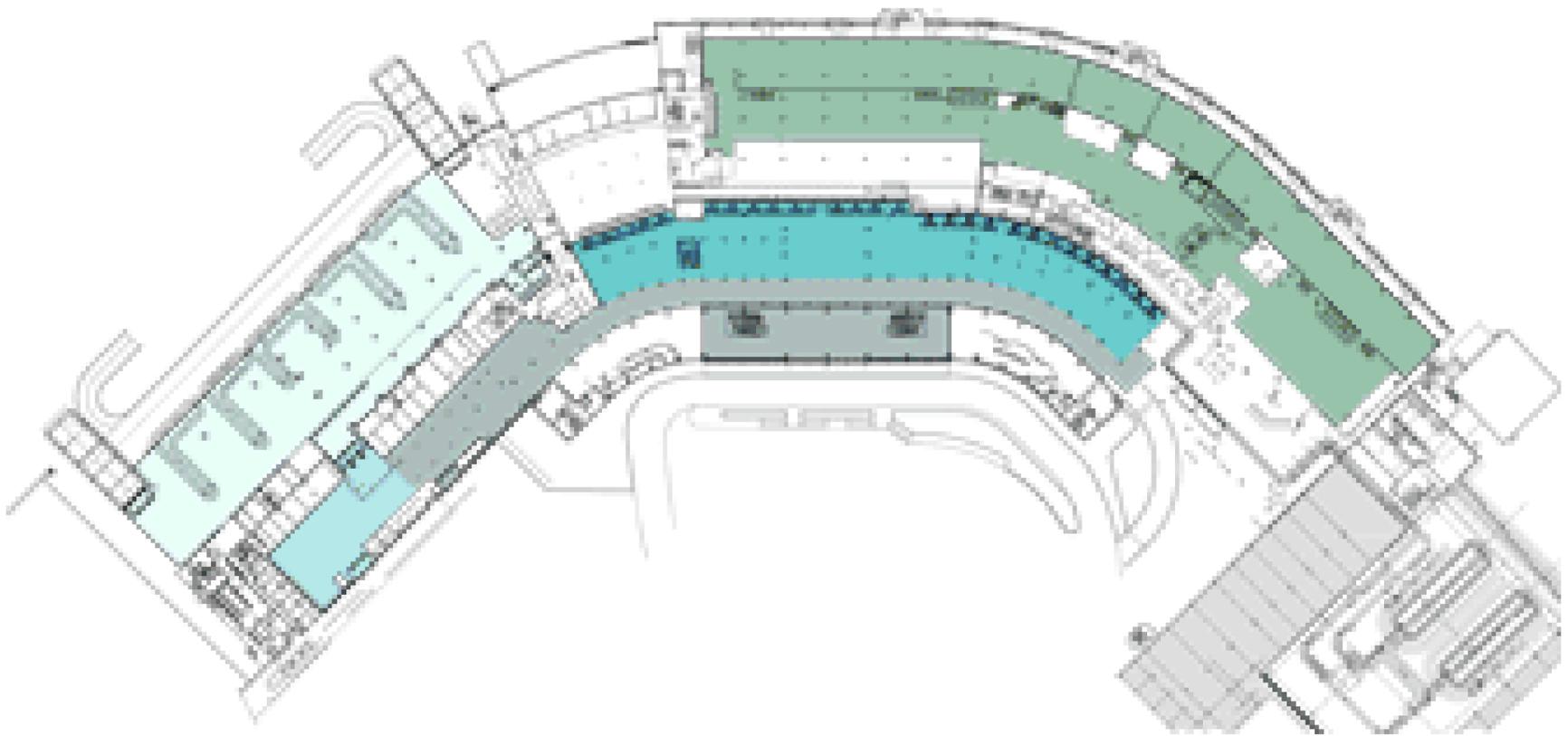
SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	17740
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	5990
Bhs, trattamento bagagli	mq	4065
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	1915
Spazi tecnici ,impianti	mq	1060

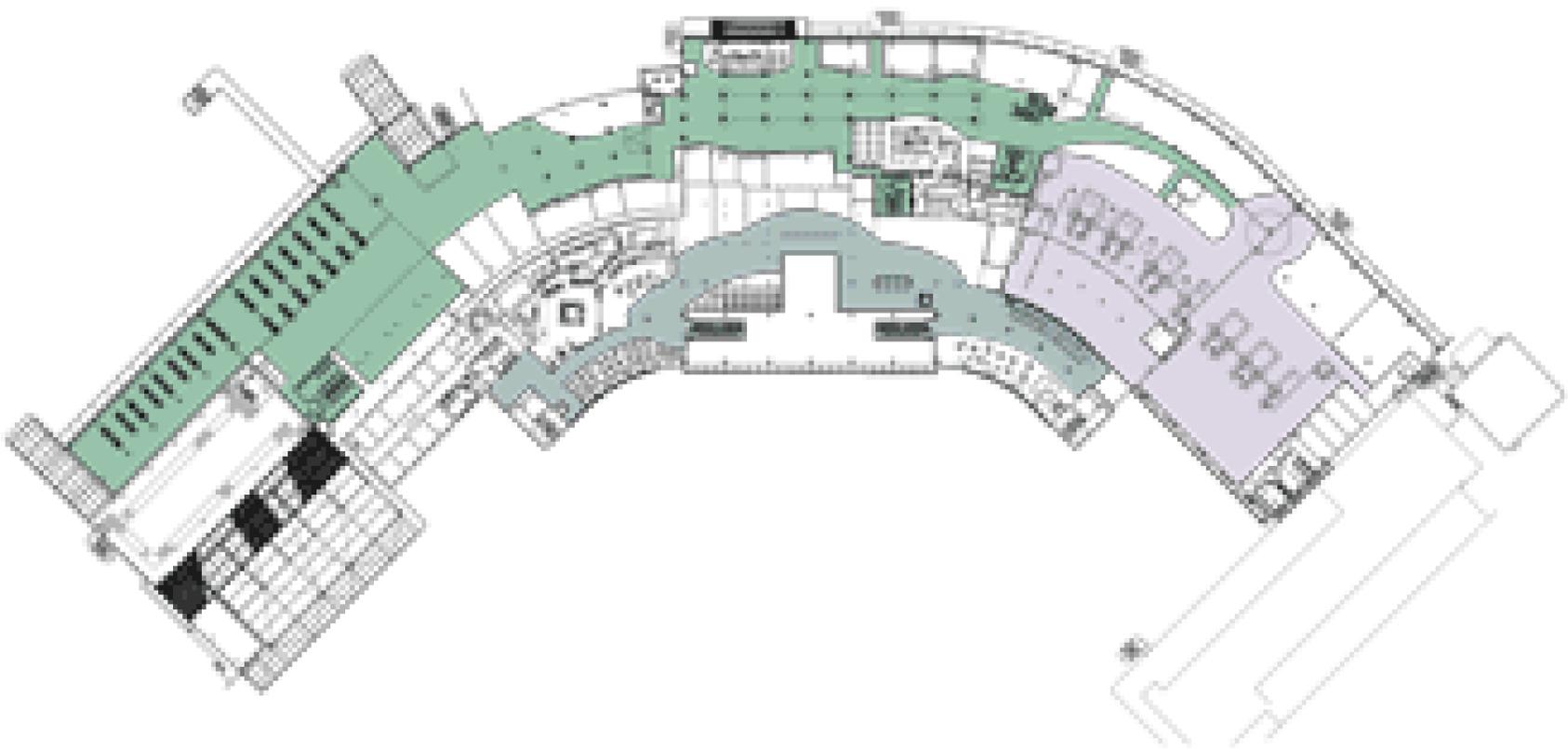
LEGENDA

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

SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano terra



Sottosistemi, Pianta piano primo

SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	2975
Area Check-in	mq	1645
Area Varchi di Sicurezza	mq	2300
Sale imbarco	mq	7340
Hall arrivi	mq	445
Sale riconsegna bagagli	mq	2240

LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

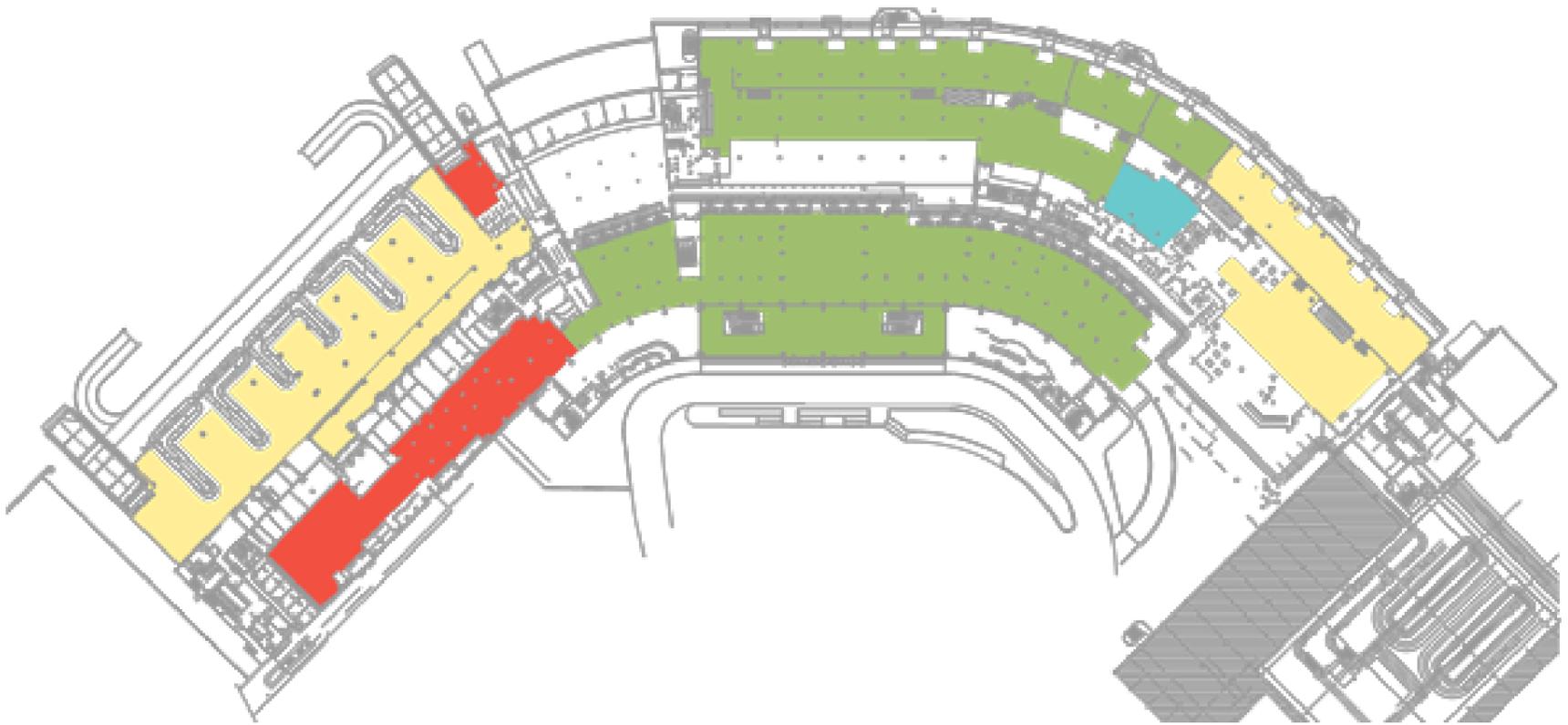
LEGENDA

 A
 B
 C
 D
 E

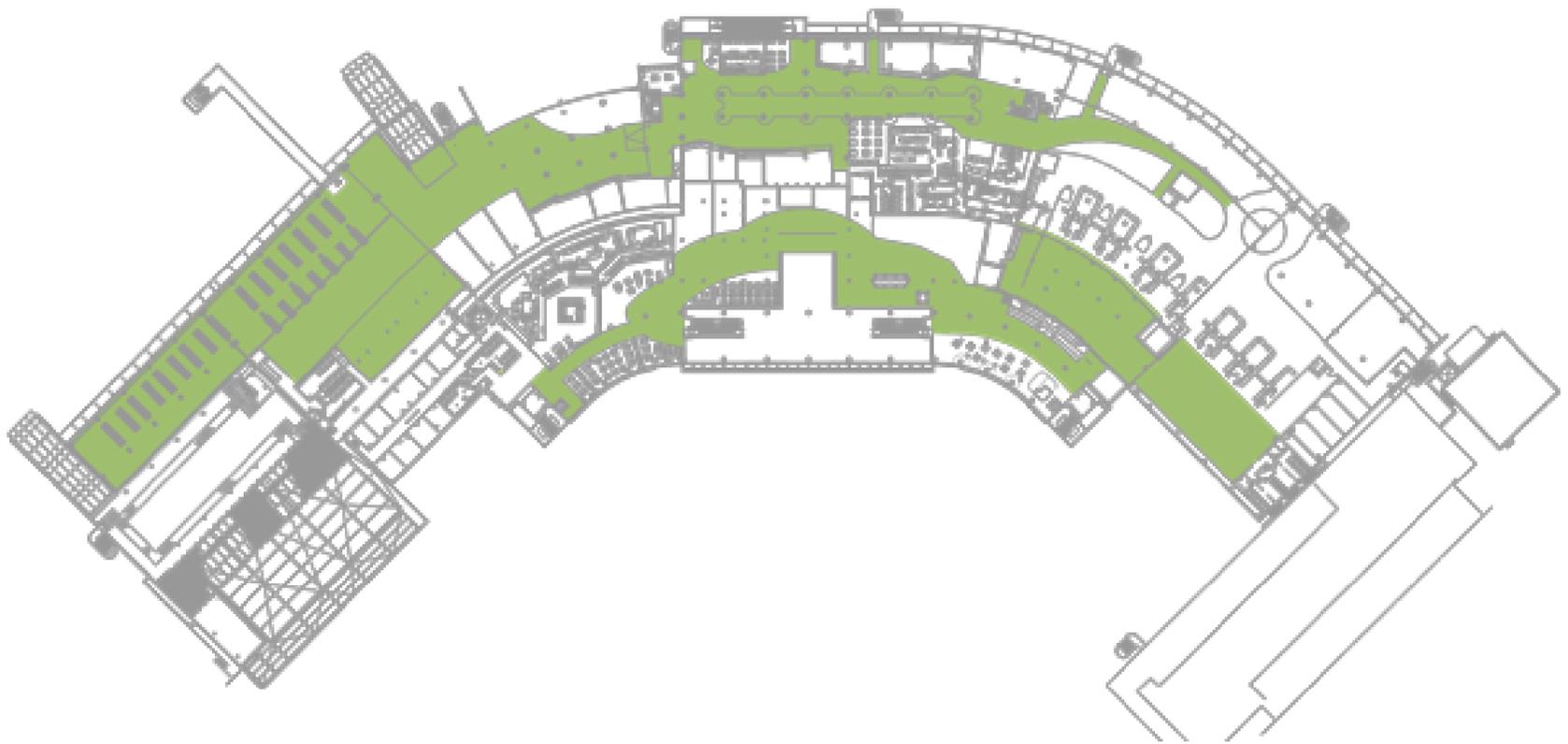
1_Hall partenze	mq fabbisogno	1110
	mq presenti	2140
	mq differenza	1030
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	736
	mq presenti	1245
	mq differenza	509
	n° check-in fabbisogno	35
	n° check-in presenti	55
3 Controlli di sicurezza	n° differenza	20
	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	805
	mq differenza	805
	n° varchi fabbisogno	8
4 Controllo passaporti OUT	n° presenti	12
	n° differenza	4
	mq accodamento fabbisogno	164
	mq presenti	180
	mq differenza	16
5 Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° postazioni fabbisogno	7
	n° presenti	5
	n° differenza	-2
	mq fabbisogno	1776
	mq presenti	6380
A Sala imbarchi Schengen	mq differenza	4604
	n° gates fabbisogno	13
	n° presenti	-13
	n° differenza	-13
	mq fabbisogno	1776
B Sala imbarchi extra Schengen	mq presenti	5400
	mq differenza	3624
	n° gates fabbisogno	8
	n° presenti	10
	n° differenza	2
6 Controllo passaporti IN	mq fabbisogno	710
	mq presenti	980
	mq differenza	270
	n° gates fabbisogno	5
	n° presenti	5
7 Ritiro bagagli	n° differenza	0
	mq accodamento fabbisogno	164
	mq presenti	100
	mq differenza	-64
	n° postazioni fabbisogno	12
8_Hall arrivi	n° presenti	3
	n° differenza	-9
	mq fabbisogno	1192
	mq presenti	1560
	mq differenza	368
A_Check-in A	n° nastri fabbisogno	3
	n° presenti	5
	n° differenza	2
	mq fabbisogno	1665
B_Check-in B	mq presenti	840
	mq differenza	-825
	mq accodamento fabbisogno	134
	mq presenti	205
A_Check-in A	mq differenza	71
	n° check-in presenti	10
	mq accodamento fabbisogno	602
	mq presenti	1040
B_Check-in B	mq differenza	438
	n° check-in presenti	45

SUPERFICI TOTALI

Piano terra	mq	17600
Piano primo	mq	13100
Totale	mq	30700



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano primo



S.1.7 Traffico commerciale 2000-2008

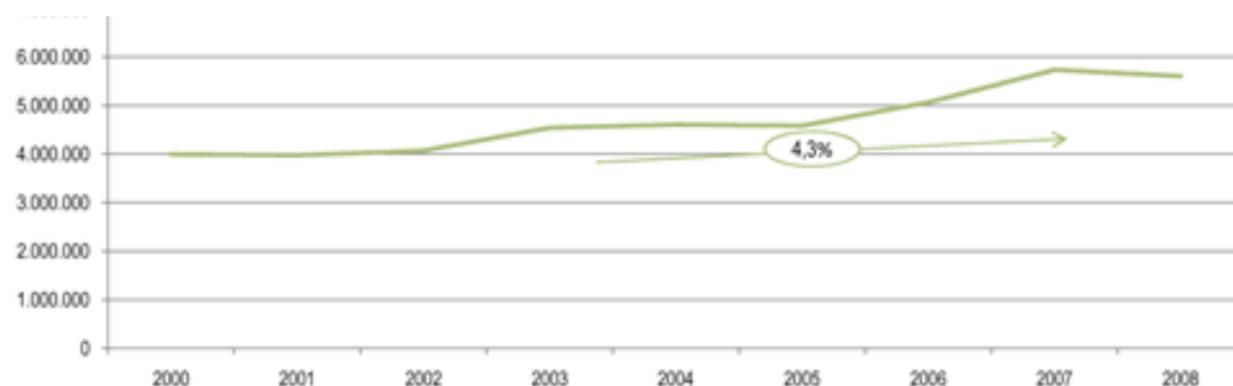
Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri movimentato dall'aeroporto di Napoli registra una crescita progressiva (Cagr + 4,3%), con picchi nel 2003, nel 2006 (per la prima volta è stata raggiunta quota 5 milioni di passeggeri) e nel 2007. Il sensibile aumento del 2006 è di matrice sia nazionale, con il potenziamento dei collegamenti di Air One (con 3 nuovi aerei da 90 posti), anche tramite attivazione di nuove rotte, e l'introduzione di nuovi voli EasyJet per Milano Malpensa, sia internazionale, con l'introduzione di nuove tratte (Budapest, Mosca, Oslo, Praga, ecc.) e l'intensificazione di quelle esistenti (passaggio da 3 a 6 mesi del periodo di operatività del volo Eurofly per New York). L'aumento verificatosi nel 2007 è dovuto in buona parte ai nuovi collegamenti AirOne (Vienna, Zurigo, Venezia, Palermo e Catania, con 2 nuovi aerei aggiuntivi), ma anche all'introduzione di ulteriori collegamenti internazionali (tra cui Düsseldorf, Francoforte, Amburgo), oltre che al consolidamento delle tratte attivate l'anno precedente (con incremento delle frequenze).

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 5.310.965 con una diminuzione del 5,1% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

Anno	PAX	Δ%
2000	3.993.485	
2001	3.974.840	-0,5%
2002	4.071.096	2,4%
2003	4.541.821	11,6%
2004	4.608.083	1,5%
2005	4.583.562	-0,5%
2006	5.068.937	10,6%
2007	5.735.114	13,1%
2008	5.606.926	-2,2%

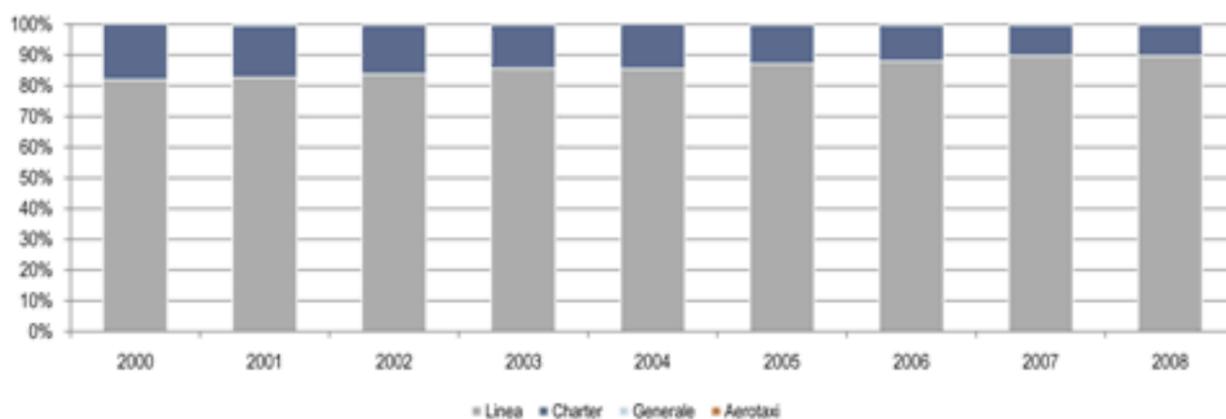
CAGR	4,3%
------	------



Tab.S.1.7.1 Passeggeri 2000-2008

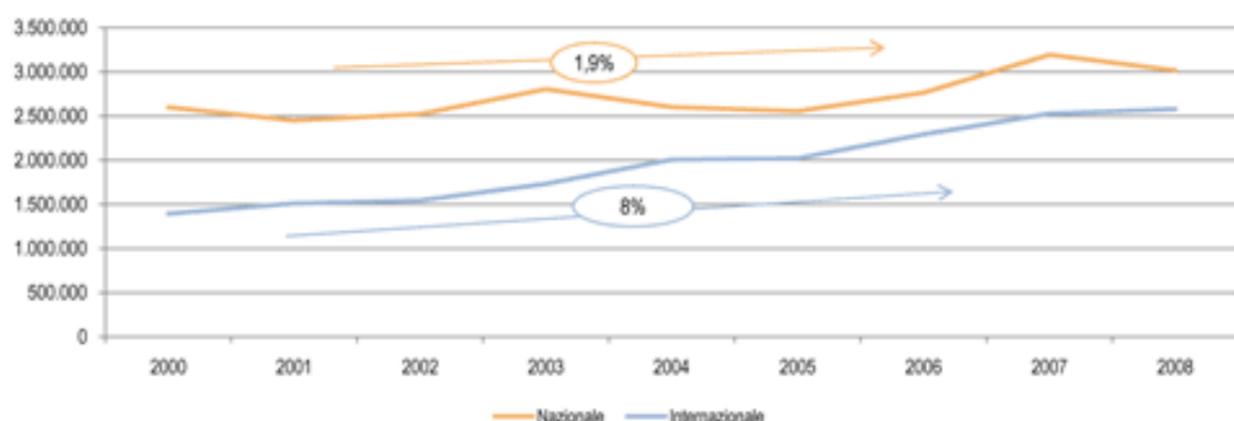
La percentuale di passeggeri trasportati con voli charter è risultata rilevante, in particolare fino al 2004; dal 2005 tale percentuale è andata via via scemando, fino a toccare il 10% nel 2008 (rispetto al 18% del 2000). La causa principale è stato l'andamento contrastante tra le destinazioni incoming, in calo, e quelle del mercato outgoing, invece in crescita. Le maggiori compagnie che effettuano traffico charter sono la Britannia, Eurofly, First Choice e Mytravel che hanno come principali collegamenti Londra Gatwick, Manchester (entrambe incoming) e Sharm el Sheikh (outgoing).

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	82,0%	18,0%	0,0%	0,0%	100,0%
2001	82,6%	17,0%	0,1%	0,2%	100,0%
2002	83,8%	16,0%	0,0%	0,2%	100,0%
2003	85,7%	14,2%	0,0%	0,2%	100,0%
2004	85,5%	14,5%	0,0%	0,0%	100,0%
2005	87,2%	12,6%	0,0%	0,2%	100,0%
2006	88,0%	11,7%	0,0%	0,2%	100,0%
2007	89,8%	9,9%	0,0%	0,3%	100,0%
2008	89,7%	10,1%	0,0%	0,2%	100,0%



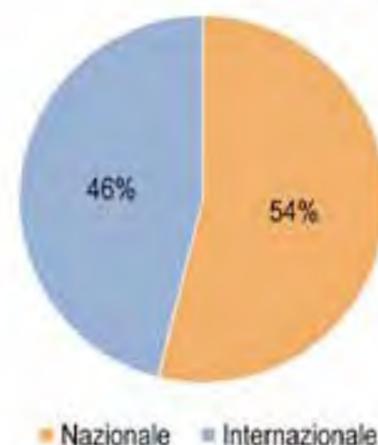
Tab.S.1.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	2.599.396		2000	1.393.517	
2001	2.450.199	-5,7%	2001	1.509.387	8,3%
2002	2.520.981	2,9%	2002	1.542.278	2,2%
2003	2.803.693	11,2%	2003	1.730.182	12,2%
2004	2.600.197	-7,3%	2004	2.007.886	16,1%
2005	2.554.234	-1,8%	2005	2.018.924	0,5%
2006	2.763.431	8,2%	2006	2.293.212	13,6%
2007	3.194.467	15,6%	2007	2.525.793	10,1%
2008	3.016.013	-5,6%	2008	2.578.030	2,1%
CAGR	1,9%		CAGR	8,0%	



Tab.S.1.7.3 *Passeggeri 2000-2008*

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato il 54% del totale gestito dall'aeroporto.

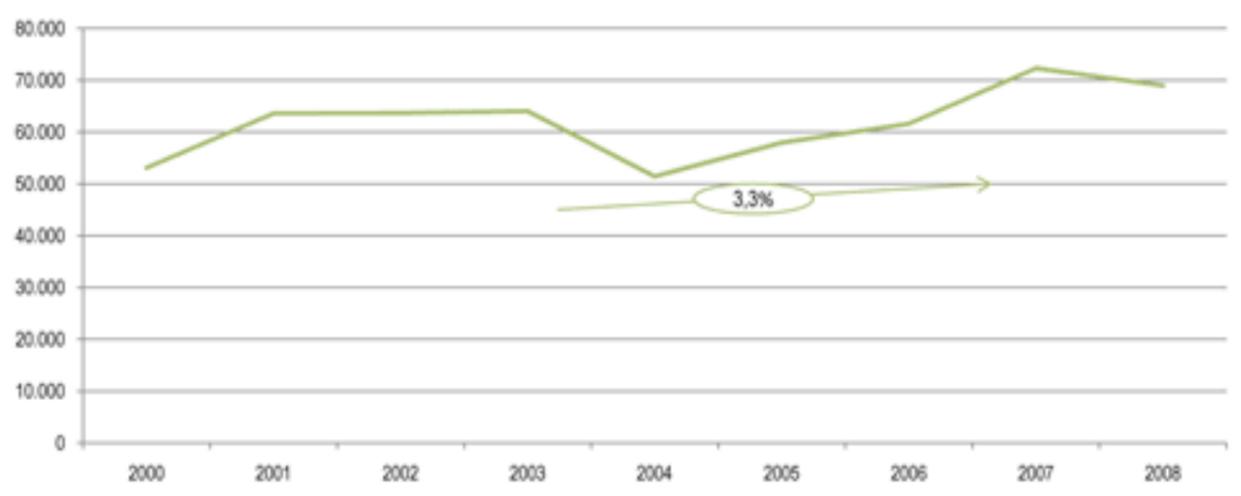


Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

La crescita del traffico nazionale è stata leggera nei 9 anni analizzati, con un CAGR del 1,9%. Nel 2007 il traffico ha superato quota 3 milioni, subendo una riduzione del 5,6% nel 2008 ma rimanendo comunque sopra la soglia dei 3 milioni.

Il traffico internazionale ha avuto un incremento maggiore, con un CAGR del 8%, raggiungendo quota 2,5 milioni nel 2007. Anche nell'ultimo anno si è registrata una variazione positiva del 2,1%. Il picco d'incremento percentuale si è avuto nel 2004 (+16,1%) e nel 2006 (+13,6%).

Anno	MOV	Δ%
2000	53.109	
2001	63.603	19,8%
2002	63.680	0,1%
2003	64.022	0,5%
2004	51.455	-19,6%
2005	57.964	12,6%
2006	61.612	6,3%
2007	72.330	17,4%
2008	68.958	-4,7%
CAGR	3,3%	



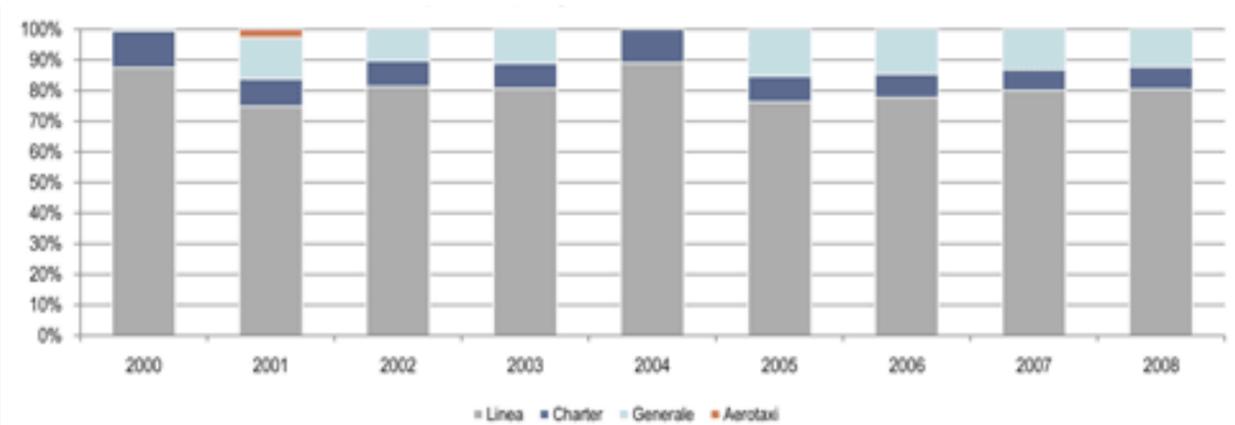
Tab.S.1.7.4 *Movimenti 2000-2008*

Movimenti

Il numero di movimenti ha registrato una crescita del 3,3% annuo medio, con un incremento sostanzioso nel 2007 (+17,4%).

Anche in termini di movimenti, il traffico charter rappresenta una buona percentuale, oscillando tra il 6,7% ed il 12,1%. L'aviazione generale fa registrare una percentuale di traffico superiore al 10%.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	87,5%	12,1%	0,5%	0,0%	100,0%
2001	74,8%	9,0%	2,7%	13,5%	100,0%
2002	81,3%	8,4%	0,0%	10,2%	100,0%
2003	80,7%	8,1%	0,0%	11,2%	100,0%
2004	89,1%	10,9%	0,0%	0,0%	100,0%
2005	76,3%	8,4%	0,0%	15,3%	100,0%
2006	77,7%	7,6%	0,0%	14,7%	100,0%
2007	80,1%	6,7%	0,0%	13,2%	100,0%
2008	80,5%	7,2%	0,0%	12,3%	100,0%

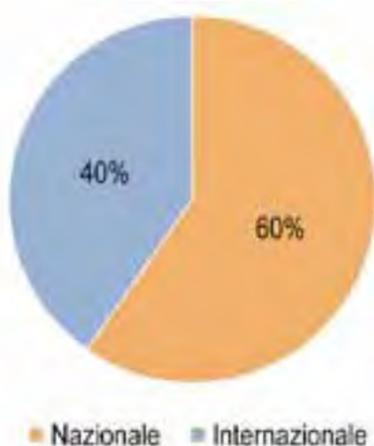


Tab.S.1.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

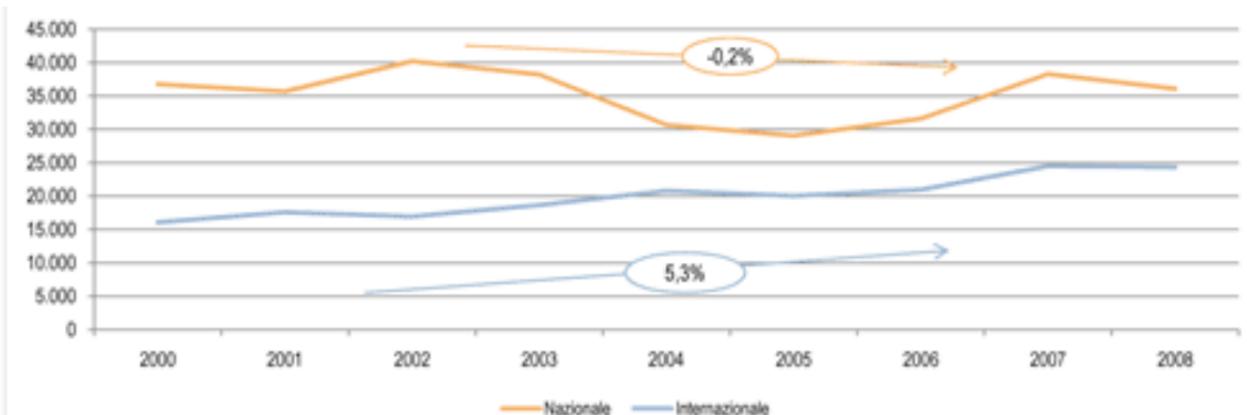
Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, l'andamento del numero di movimenti nazionali ha avuto un picco nel 2002, raggiungendo quota 46 mila, per poi attestarsi a 36.110 nel 2008. L'evoluzione del numero di movimenti internazionale, di contro, è stata molto più costante, con un CAGR di 5,2% e raggiungendo quota 24.388 nel 2008.

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	36.785		2000	16.076	
2001	35.703	-2,9%	2001	17.592	9,4%
2002	40.208	12,6%	2002	16.947	-3,7%
2003	38.201	-5,0%	2003	18.680	10,2%
2004	30.657	-19,7%	2004	20.798	11,3%
2005	29.048	-5,2%	2005	20.048	-3,6%
2006	31.617	8,8%	2006	20.952	4,5%
2007	38.286	21,1%	2007	24.488	16,9%
2008	36.110	-5,7%	2008	24.338	-0,6%
CAGR	-0,2%		CAGR	5,3%	

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta il 60% del totale dell'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

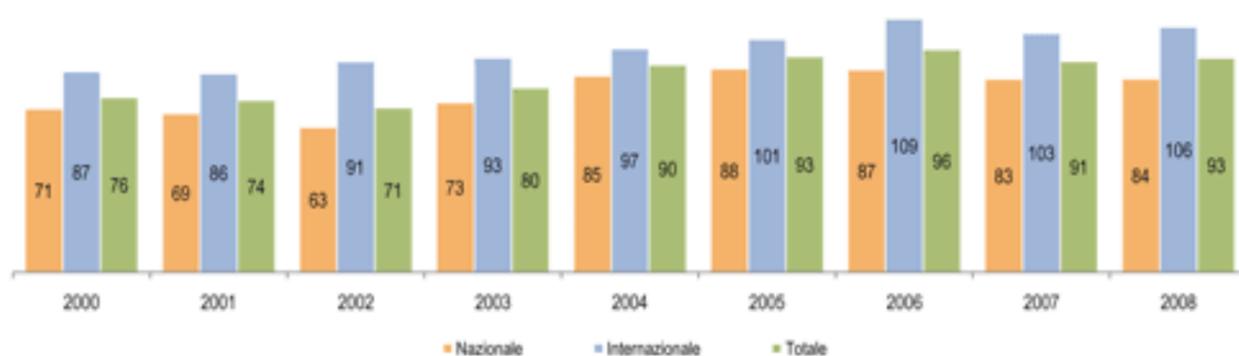


Tab.S.1.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	71	87	76
2001	69	86	74
2002	63	91	71
2003	73	93	80
2004	85	97	90
2005	88	101	93
2006	87	109	96
2007	83	103	91
2008	84	106	93
CAGR	2,1%	2,5%	2,6%

Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

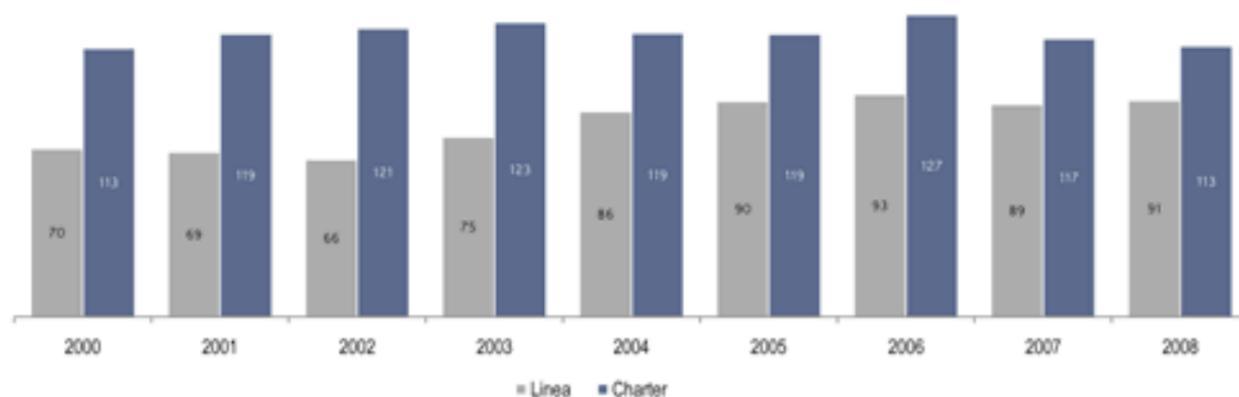
La crescita del numero di passeggeri per volo nazionale ed internazionale è stata simile, 2,1% e 2,5% rispettivamente, raggiungendo quota 84 ed 106 nel 2008. La media di aeroporto si attesta a 93 passeggeri nel 2008, con un CAGR del 2,6%.



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

Anno	LINEA	CHARTER
2000	70	113
2001	69	119
2002	66	121
2003	75	123
2004	86	119
2005	90	119
2006	93	127
2007	89	117
2008	91	113
CAGR	3,2%	0,1%

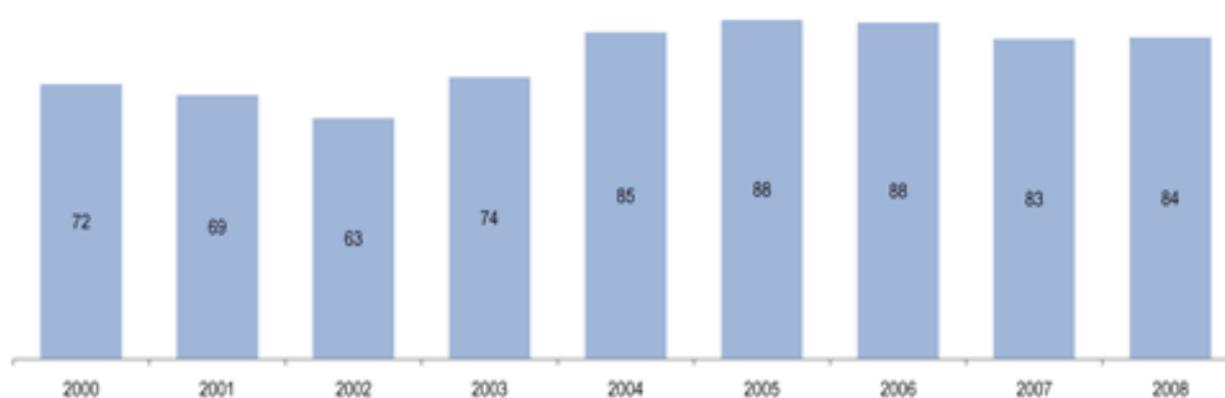
I voli charter hanno avuto un numero di passeggeri medi maggiore rispetto al traffico di linea. I passeggeri medi per traffico di linea sono incrementati dai 70 del 2000 ai 93 nel 2008 mentre per il traffico internazionale il valore del 2000 è uguale al 2008.



Tab.S.1.7.8 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 i voli nazionali.

Anno	LINEA Naz
2000	72
2001	69
2002	63
2003	74
2004	85
2005	88
2006	88
2007	83
2008	84
CAGR	
	2,0%

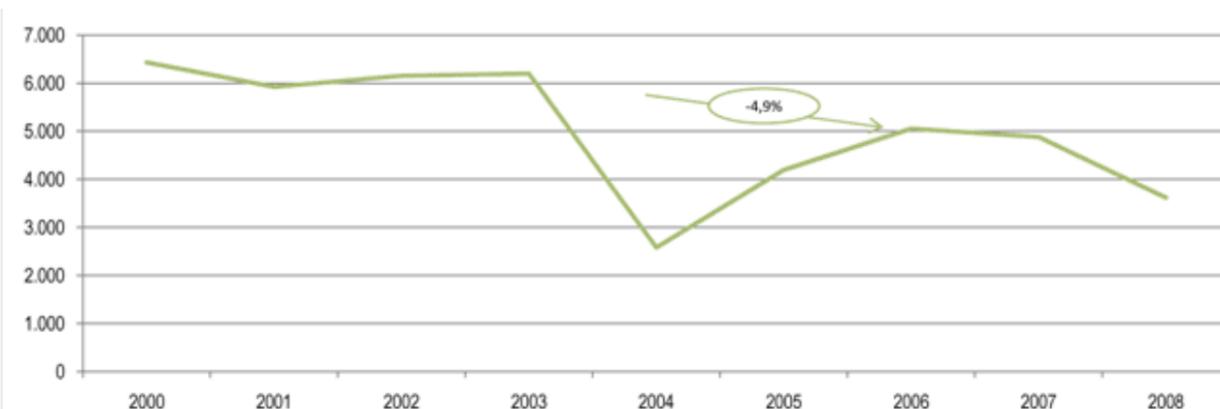


Tab.S.1.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Traffico cargo

Il traffico cargo risulta essere complessivamente in flessione (Cagr -6,9%), con un andamento discontinuo (crollo nel 2004 del -58,4%, ripresa nei due anni seguenti e un nuovo decremento nel 2008).

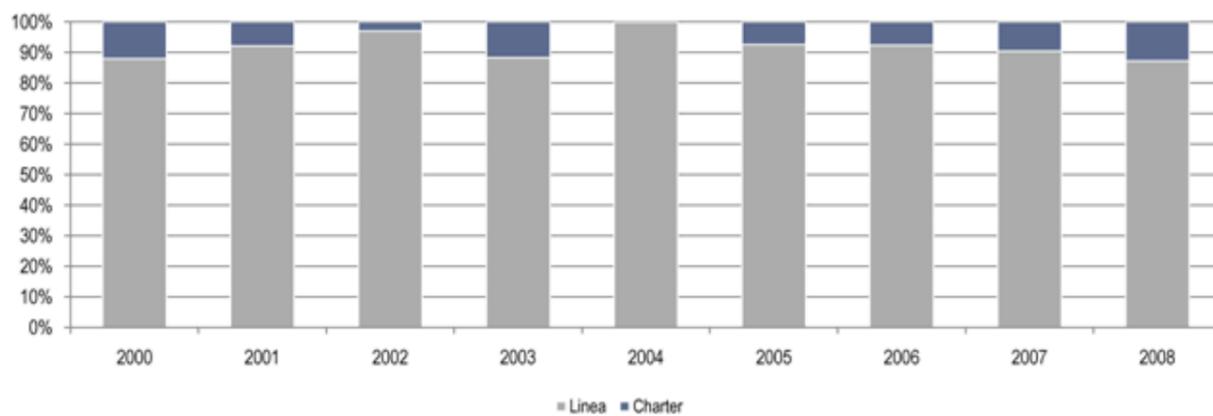
Anno	TONS	Δ%
2000	6.434	
2001	5.926	-7,9%
2002	6.153	3,8%
2003	6.202	0,8%
2004	2.581	-58,4%
2005	4.195	62,5%
2006	5.055	20,5%
2007	4.881	-3,4%
2008	3.619	-25,9%
CAGR		-6,9%



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

Anno	Linea	Charter
2000	87,9%	12,1%
2001	92,2%	7,8%
2002	97,0%	3,0%
2003	88,3%	11,7%
2004	100,0%	0,0%
2005	92,6%	7,4%
2006	92,4%	7,6%
2007	90,5%	9,5%
2008	87,3%	12,7%

Il traffico cargo è stato trasportato con voli c 8charter per una percentuale mai superiore al 13%.

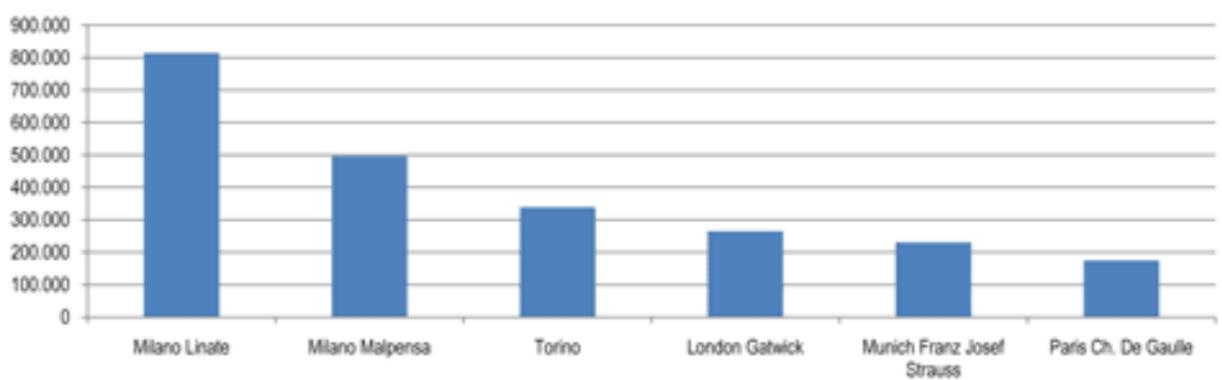


Tab.S.1.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Gran Bretagna	507.571	540.130	582.503	619.362	729.586	660.541	627.936	
Germania	317.396	320.883	298.451	384.544	473.069	503.000	598.746	

Principali O-D

L'aeroporto di Napoli è messo in collegamento con moltissime destinazioni internazionali. La nazione maggiormente servita è la Gran Bretagna, con 627 mila passeggeri tra partenze ed arrivi nel 2006, subito seguita dalla Germania, con poco meno di 600 mila.



Tab.S.1.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

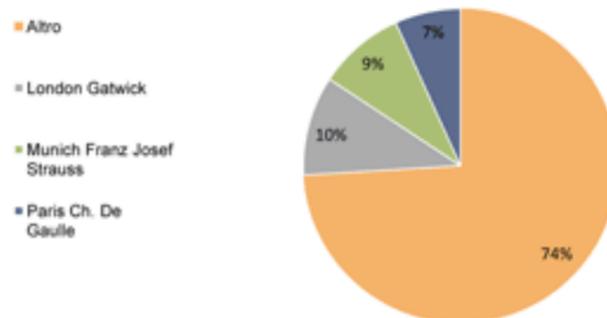
Nell'internazionale la tratta più sviluppata è quella con Londra seguita da Monaco, in netta crescita dal 2003 in poi, con una flessione negli anni 2007-2008.



Le prime tre tratte costituiscono il 26% del traffico internazionale totale.

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									1.908.907
London Gatwick				272.855	543.176	479.907	266.339	250.206	264.182
Munich Franz Josef Strauss				158.090	179.660	190.367	316.085	254.505	230.434
Paris Ch. De Gaulle				280.504	310.645	267.524	189.624	181.528	174.507

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.



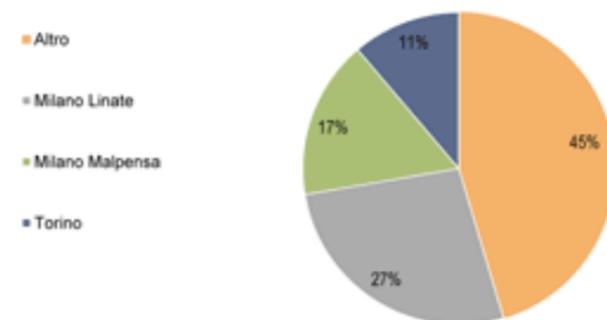
Tab.S.1.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

Il traffico da Napoli verso destinazioni nazionali si dirige essenzialmente verso Milano, Linate e Malpensa, che insieme rappresentano il 38% del totale nel 2008. La terza tratta maggiore è verso Torino con 338.687 passeggeri e l'11% del totale.



Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									1.368.089
Milano Linate				819.432	801.482	790.837	826.685	824.711	813.630
Milano Malpensa				440.462	361.214	318.529	475.139	587.716	495.607
Torino				284.024	310.408	330.437	315.096	353.832	338.687

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

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	676.604	842.078	896.552	1.097.275	1.357.954	1.455.552	1.705.927	1.967.753	2.023.292
			24,5%	6,5%	22,4%	23,8%	7,2%	17,2%	15,3%	2,8%
	Nazionale	2.596.091	2.441.926	2.516.533	2.793.546	2.584.025	2.540.272	2.755.789	3.184.689	3.006.897
			-5,9%	3,1%	11,0%	-7,5%	-1,7%	8,5%	15,6%	-5,6%
	TOT	3.272.695	3.284.004	3.413.085	3.890.821	3.941.979	3.995.824	4.461.716	5.152.442	5.030.189
			0,3%	3,9%	14,0%	1,3%	1,4%	11,7%	15,5%	-2,4%
Charter	Internazionale	716.913	667.309	645.726	632.907	649.932	563.372	587.285	558.040	554.738
			-6,9%	-3,2%	-2,0%	2,7%	-13,3%	4,2%	-5,0%	-0,6%
	Nazionale	3.305	8.273	4.448	10.147	16.172	13.962	7.642	9.778	9.116
			150,3%	-46,2%	128,1%	59,4%	-13,7%	-45,3%	28,0%	-6,8%
	TOT	720.218	675.582	650.174	643.054	666.104	577.334	594.927	567.818	563.854
			-6,2%	-3,8%	-1,1%	3,6%	-13,3%	3,0%	-4,6%	-0,7%
Aerotaxi	Internazionale	230	2.273				0			
			888,3%	-100,0%						
	Nazionale	342	3.328							
			873,1%	-100,0%						
	TOT	572	5.601	0	0	0	0	0	0	0
			879,2%	-100,0%						
Generale	Internazionale		3.013	1958	4168					
				-35,0%	112,9%					
	Nazionale		6.640	5.879	3778					
				-11,5%	-35,7%					
	TOT		9.653	7.837	7.946	0	10.404	12.294	14.854	12.883
				-18,8%	1,4%	-100,0%	#DIV/0!	18,2%	20,8%	-13,3%
TOT	Internazionale	1.393.747	1.514.673	1.544.236	1.734.350	2.007.886	2.018.924	2.293.212	2.525.793	2.578.030
			8,7%	2,0%	12,3%	15,8%	0,5%	13,6%	10,1%	2,1%
	Nazionale	2.599.738	2.460.167	2.526.860	2.807.471	2.600.197	2.554.234	2.763.431	3.194.467	3.016.013
			-5,4%	2,7%	11,1%	-7,4%	-1,8%	8,2%	15,6%	-5,6%
	TOT	3.993.485	3.974.840	4.071.096	4.541.821	4.608.083	4.583.562	5.068.937	5.735.114	5.606.926
			-0,5%	2,4%	11,6%	1,5%	-0,5%	10,6%	13,1%	-2,2%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	10.294	12.183	11782	13.738	15.534	15.516	16.482	19.762	19.653
			18,4%	-3,3%	16,6%	13,1%	-0,1%	6,2%	19,9%	-0,6%
	Nazionale	36.167	35.415	39.998	37.929	30.316	28.708	31.388	38.142	35.825
			-2,1%	12,9%	-5,2%	-20,1%	-5,3%	9,3%	21,5%	-6,1%
	TOT	46.461	47.598	51.780	51.667	45.850	44.224	47.870	57.904	55.478
			2,4%	8,8%	-0,2%	-11,3%	-3,5%	8,2%	21,0%	-4,2%
Charter	Internazionale	5.782	5.409	5165	4.942	5264	4532	4.470	4.726	4.685
			-6,5%	-4,5%	-4,3%	6,5%	-13,9%	-1,4%	5,7%	-0,9%
	Nazionale	618	288	210	272	341	340	229	144	285
			-53,4%	-27,1%	29,5%	25,4%	-0,3%	-32,6%	-37,1%	97,9%
	TOT	6.400	5.697	5.375	5.214	5.605	4.872	4.699	4.870	4.970
			-11,0%	-5,7%	-3,0%	7,5%	-13,1%	-3,6%	3,6%	2,1%
Aerotaxi	Internazionale	98	533							
			443,9%	-100,0%						
	Nazionale	150	1.165				0			
			676,7%	-100,0%						
	TOT	248	1.698	0	0	0	0	0	0	0
			584,7%	-100,0%						
Generale	Internazionale		1.105	697	2.445					
				-36,9%	250,8%					
	Nazionale		7.505	5.828	4.696					
				-22,3%	-19,4%					
	TOT		8.610	6.525	7.141		8.868	9.043	9.556	8.510
				-24,2%	9,4%	-100,0%		2,0%	5,7%	-10,9%
TOT	Internazionale	16.174	19.230	17.644	21.125	20.798	20.048	20.952	24.488	24.338
			18,9%	-8,2%	19,7%	-1,5%	-3,6%	4,5%	16,9%	-0,6%
	Nazionale	36.935	44.373	46.036	42.897	30.657	29.048	31.617	38.286	36.110
			20,1%	3,7%	-6,8%	-28,5%	-5,2%	8,8%	21,1%	-5,7%
	TOT	53.109	63.603	63.680	64.022	51.455	57.964	61.612	72.330	68.958
			19,8%	0,1%	0,5%	-19,6%	12,6%	6,3%	17,4%	-4,7%

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	2.043	1.065	777	1.177	1	888	787	2.035	2.809
			-47,9%	-27,1%	51,5%	-99,9%	88700,0%	-11,4%	158,6%	38,0%
	Nazionale	3.615	4.396	5.192	4.302	2.579	2.997	3.882	2.380	349
			21,6%	18,1%	-17,1%	-40,1%	16,2%	29,5%	-38,7%	-85,3%
	TOT	5.658	5.461	5.969	5.479	2.580	3.885	4.669	4.415	3.158
			-3,5%	9,3%	-8,2%	-52,9%	50,6%	20,2%	-5,4%	-28,5%
Charter	Internazionale	300	215	184	723	1	267	381	466	461
			-28,3%	-14,4%	292,9%	-99,9%	26600,0%	42,7%	22,3%	-1,1%
	Nazionale	476	249	0	0	0	43	5	0	0
			-47,6%	-100,0%				-88,4%	-100,0%	
	TOT	776	464	184	723	1	310	386	466	461
			-40,2%	-60,4%	292,9%	-99,9%	30900,0%	24,5%	20,7%	-1,1%
	Internazionale	2.343	1.280	961	1.900	2	1.155	1.168	2.501	3.270
			-45,4%	-24,9%	97,7%	-99,9%	57650,0%	1,1%	114,1%	30,7%
	Nazionale	4.091	4.645	5.192	4.302	2.579	3.040	3.887	2.380	349
			13,6%	11,8%	-17,1%	-40,1%	17,9%	27,9%	-38,8%	-85,3%
	TOT	6.434	5.926	6.153	6.202	2.581	4.195	5.055	4.881	3.619
			-7,9%	3,8%	0,8%	-58,4%	62,5%	20,5%	-3,4%	-25,9%

Tab.S.17.15 Allegato

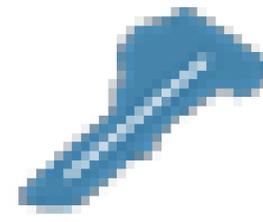
S.2 Aeroporto Costa d'Amalfi di Salerno-Pontecagnano





Costa d'Amalfi

Salerno - Pontecagnano



SEDIME (ha)

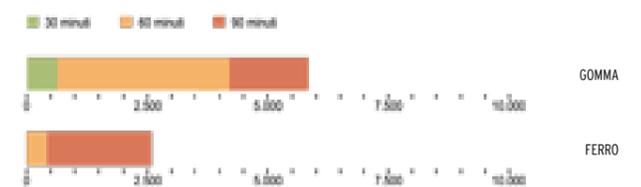
area civile
110

area militare
13

PISTE (num)
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)
18.607

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

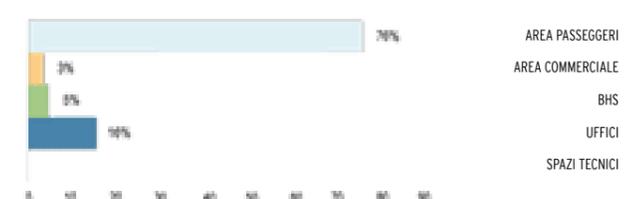


TERMINAL

superficie (mq)
1.990

dotazione per passeggero (mq)
N.A.

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto di Salerno è da poco aperto al traffico civile di linea, con un traffico modestissimo e molto incostante nel 2008, e pressoché nullo nel 2009. E' pertanto uno scalo che deve ancora definire il suo ruolo e posizionarsi nel mercato, sfruttando le possibilità offerte dal bacino di utenza, che può comprendere oltre la città di Salerno, anche la costiera amalfitana, il Cilento - Vallo di Diano e verificando le possibili sinergie con lo scalo di Capodichino, del quale Salerno potrebbe, nel medio periodo, assorbire eventuali incrementi di traffico.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'Aeroporto Salerno Costa d'Amalfi è situato a sud della città di Salerno, nel comune di Pontecagnano Faiano ed in parte nel comune di Bellizzi, a 3 km dalla costa. L'aeroporto nasce nel 1926 come campo di fortuna creato dal Genio aeronautico, utilizzato negli anni a seguire come scuola di volo. Dal 1975 ospita il 7° Elinucleo dei Carabinieri, dal 1984 arriva il 9° Nucleo elicotteri dei Vigili del Fuoco e la sezione locale dell'Associazione Nazionale Paracadutisti con la sua scuola di lancio. Fino al 2007 è stato utilizzato esclusivamente, oltre che da Carabinieri e Vigili del Fuoco, dalle scuole di volo e paracadutismo e per traffico business di piccoli jet privati. Attualmente l'aeroporto è aperto al traffico business e charter.

Il sedime aeroportuale ha un'estensione di 123 ettari, di cui 13 del demanio militare, ed è inserito una zona agricola produttiva, a sud della Strada Statale 18. Il sedime, soprattutto nella parte sud, è circondato da serre per la produzione orticola.

Lo scalo dista 20 km da Salerno, 75 km da Napoli e Sorrento, 50 km da Avellino, 135 Km da Campobasso e Isernia.

LIMITI E VINCOLI

L'aeroporto non presenta particolari limiti all'eventuale espansione del suo sedime, se non nella zona nord dove è presente il fascio infrastrutturale costituito dalla linea ferroviaria, la SS18 e la autostrada Salerno Pontecagnano. Presenti ostacoli alla navigazione lato monte.

ACCESSIBILITA' E SOSTA

Si accede all'aeroporto da Nord attraverso l'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria o Tangenziale di Salerno, uscita Pontecagnano Faiano e da Sud attraverso l'uscita Battipaglia, proseguendo sulla Strada Statale 18 Tirrena Inferiore fino a località Pagliarone, Bivio Pratole. È in via di completamento la Strada Provinciale 417 Aversana tra Salerno e Capaccio-Paestum, mentre è previsto un nuovo svincolo dell'Autostrada A3, in località Pagliarone, per il traffico diretto all'aeroporto.

Sono disponibili 150 posti auto gratuiti nel piazzale davanti al terminal.

STATO ATTUALE AEROPORTO

L'aeroporto è stato adeguato per sviluppare il traffico civile su larga scala. La pista, che dispone del sistema radiofaro VOR, di radioassistenza VDF e di un sistema luci e apparecchiature per semplificare le manovre di atterraggio, è stata allungata per un totale di 1 654 m, ed è previsto un ulteriore allungamento, da effettuare in due fasi distinte, a 2 100 m ed a 2 400 m. I lavori di completamento e di collaudo sono terminati nel mese di dicembre 2007.

TERMINAL PASSEGGERI

Il terminal passeggeri è una struttura molto semplice di recente costruzione, a pianta rettangolare, di superficie

pari 1990 mq, che ospita su un unico livello sia gli arrivi che le partenze, con quattro banchi check-in, due aree di imbarco, nastri bagagli e sale d'aspetto.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 76,2% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 16,7%.

INFRASTRUTTURE AIRSIDE

Lo scalo dispone di una pista di volo, identificativo 05-23, con l'aerostazione passeggeri e l'Apron principale ubicati in prossimità della testata 23; a Nord-Est della stessa testata è ubicato l'Apron Ovest al servizio di piccoli aeromobili di Aviazione Generale. Lo scalo dispone di due piazzali di sosta: L'Apron Est ha una superficie di 45500mq che permette di ospitare fino a due aeromobili di classe C, le restanti piazzole sono disegnate per aeromobili di classe A e B.

CRITICITA'

L'aeroporto, nonostante la vicinanza alla autostrada Salerno-Reggio Calabria, presenta un'accessibilità particolarmente inadeguata; infatti sia provenendo da nord che da sud per raggiungere l'aeroporto è necessario attraversare l'abitato di Pontecagnano, da nord e quello di Bellizzi da sud. E' necessaria una riqualificazione della pista per permettere l'atterraggio dei più comuni aeromobili commerciali.

GESTIONE AEROPORTUALE

L'Aeroporto è gestito dalla Aeroporto Salerno S.p.A. in regime di gestione parziale. È in corso l'istruttoria per l'ottenimento della gestione totale di lunga durata. La società è così costituita:



S.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 Salerno Costa d'Amalfi è situato a sud della città di Salerno, nel comune di Pontecagnano Faiano ed in parte nel comune di Bellizzi, a 3 km dalla costa. Il sedime aeroportuale è inserito in una zona agricola produttiva, a sud della Strada Statale 18. Il sedime, soprattutto nella parte sud, è circondato da serre per la produzione orticola. Lo scalo dista 20 km da Salerno, 75 km da Napoli.



LEGENDA

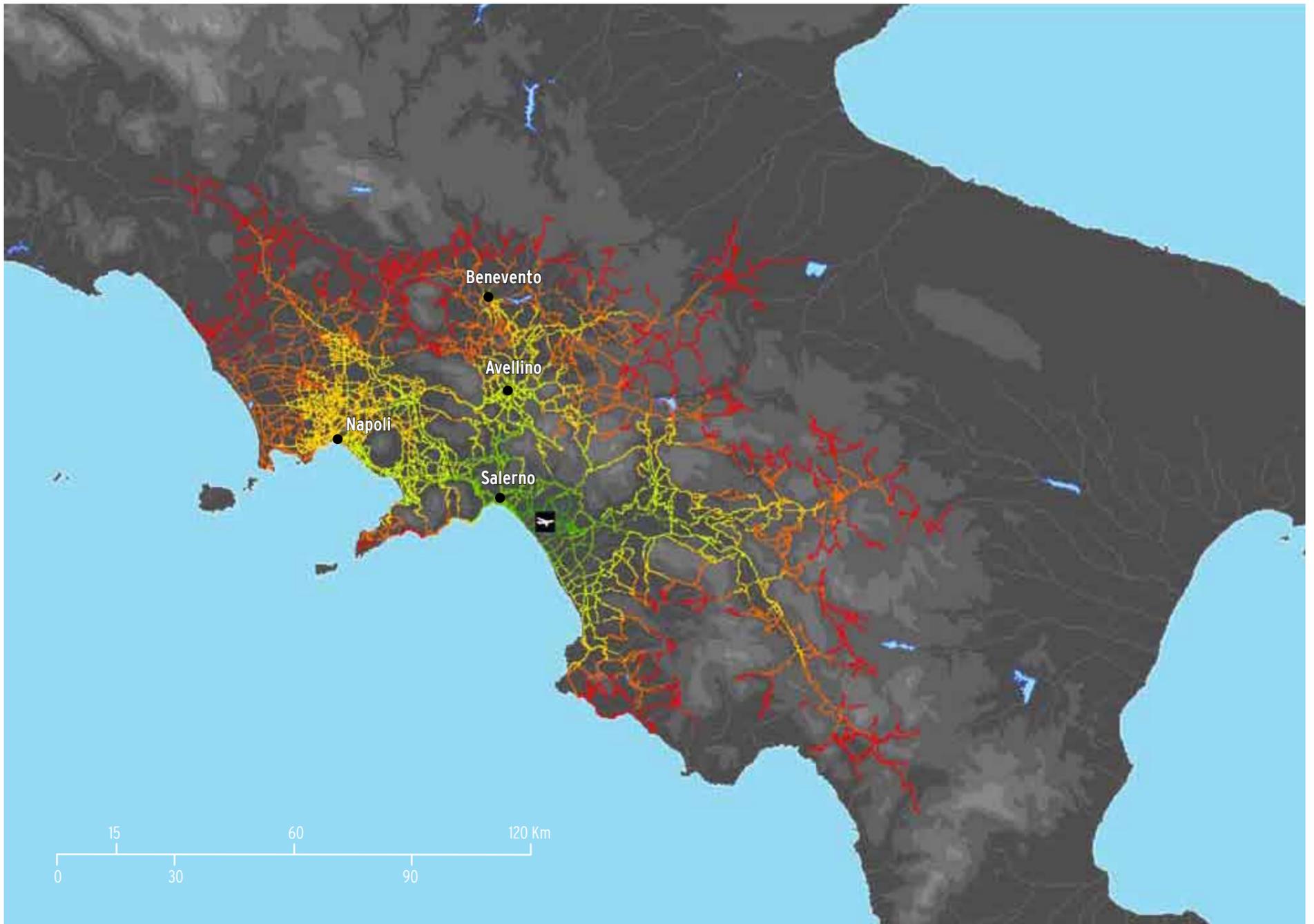
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile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

Limiti e vincoli

L'aeroporto non presenta particolari limiti fisici all'eventuale espansione del suo sedime, se non nella zona nord dove è presente il fascio infrastrutturale costituito dalla linea ferroviaria, la SS18 e la autostrada Salerno Pontecagnano. Presenti ostacoli alla navigazione lato monte. Da segnalare che lo scalo ricade nella fascia di tutela dell'area sottoposta a vincolo paesaggistico.

S.2.3 Bacino di traffico

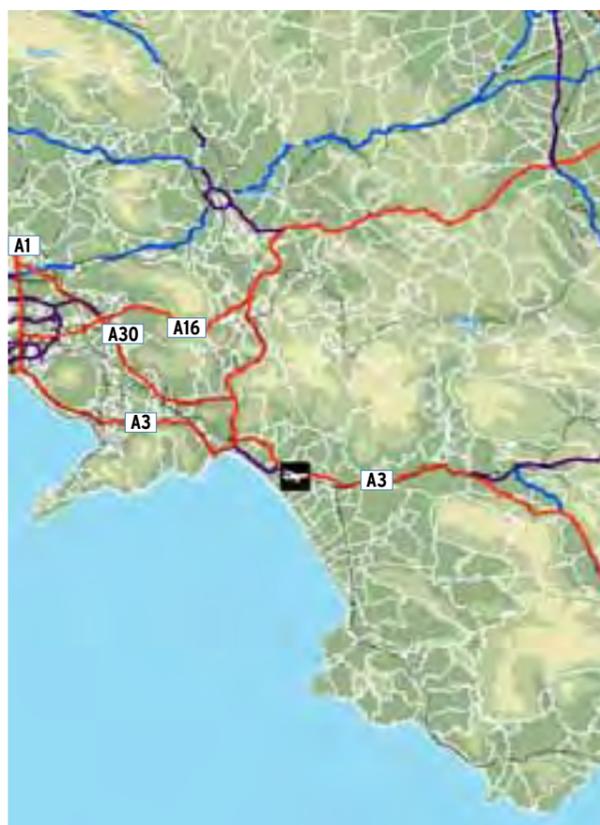
ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



LEGENDA ISOCRONE



LEGENDA RETI



Modalità gomma

Le Autostrade A3 (Napoli-Reggio Calabria), A30 (Caserta-Salerno), A16 (Autostrada dei Due Mari Napoli-Canosa), A1 (Autostrada del Sole Milano-Napoli) e il Raccordo Autostradale Salerno-Avellino compongono il sistema infrastrutturale di livello superiore che determina lo sviluppo delle isocrone originate dall'aeroporto di Salerno.

Dall'immagine si nota infatti una buona accessibilità lungo l'asse nord-sud, che permette il raggiungimento dell'aeroporto in 90' da tutta la Campania, ed una discreta permeabilità verso est.

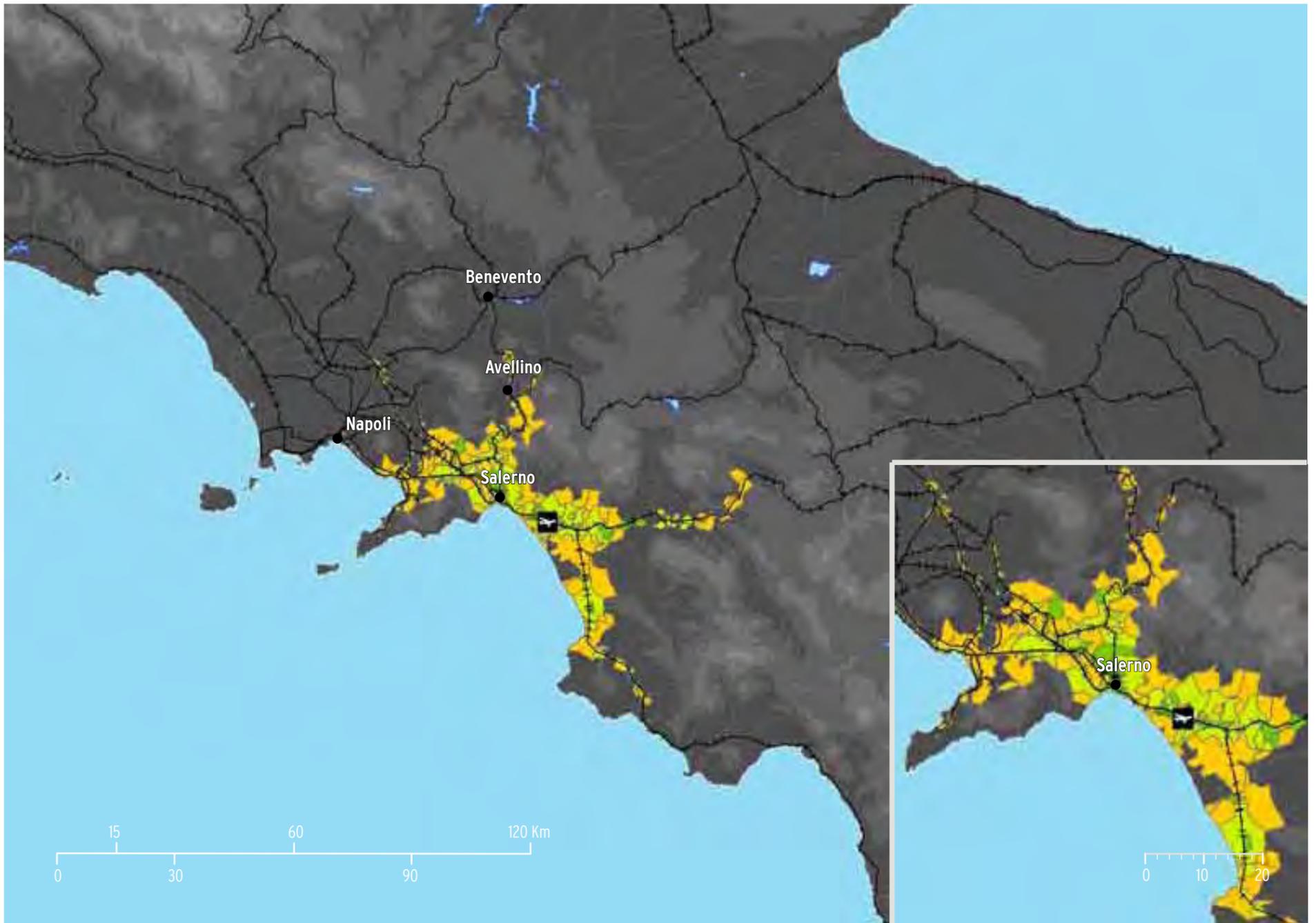
In questo caso, nella macro-fascia 0-30' risiedono circa 600.000 abitanti (pari al 10%), nella macro-fascia 30'-60' circa 3.650.000 (pari al 63%) e nella nell'ultima macro-fascia circa 1.570.000 (pari al 27% del totale) (dati popolazione ISTAT 2008).

Anche la presenza di addetti sul territorio rispecchia i dati riferiti alla popolazione ed è distribuita nel seguente modo (dato ISTAT 2001):

- c.a. 150.000 (pari al 12%) nella prima;
- c.a. 820.000 (pari al 63%) nella seconda;
- c.a. 320.000 (pari al 25%) nella terza.

Il 7% del territorio (circa 1.000 kmq) fa parte della prima macro-fascia, il 29% (circa 4.200 kmq) è compreso nella seconda e il 64% (circa 9.200 kmq) è localizzato nella terza.

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



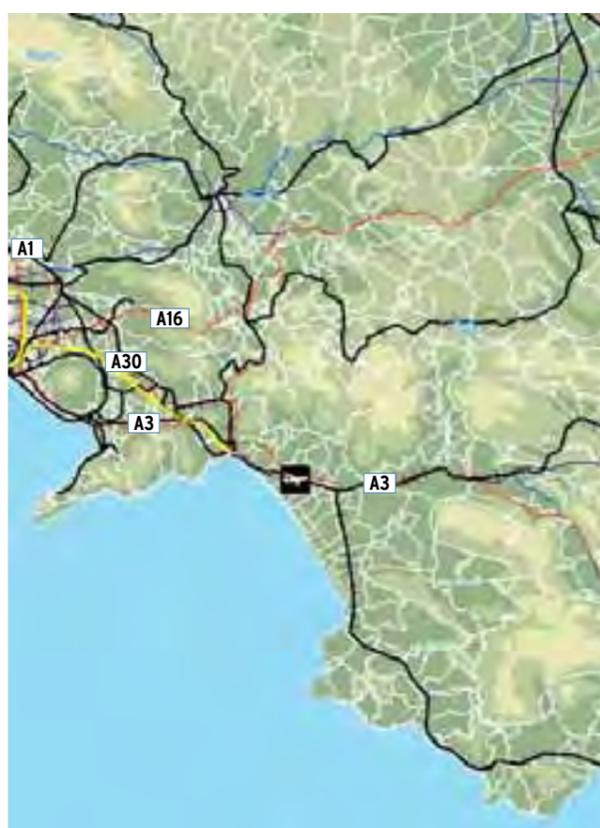
LEGENDA ISOCRONE



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

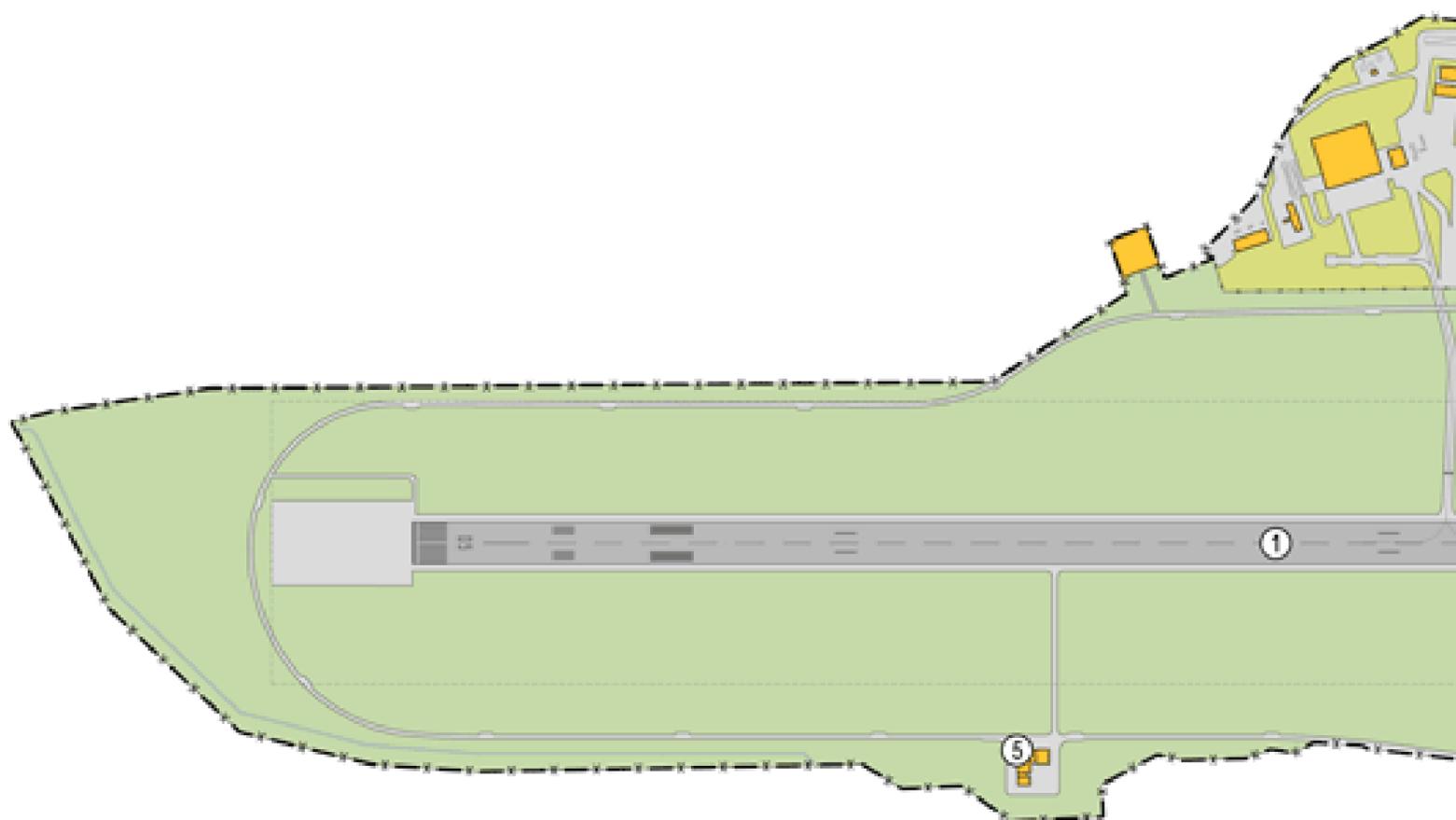
L'aeroporto Costa d'Amalfi di Salerno è collegato tramite un servizio di trasporto pubblico con la stazione ferroviaria di Pontecagnano, dalla quale è facilmente raggiungibile la Città di Salerno. In direzione nord la linea ferroviaria collega Salerno con l'aeroporto, mentre verso sud si ha una biforcazione in direzione di Potenza e della Calabria. Entro il limite dei 30' è possibile raggiungere i Comuni di Capaccio, in direzione sud-est, Montoro inferiore, verso nord e Sarno in direzione nord-ovest. Le isocrone, inoltre, mostrano che da Pontecagnano in un'ora è possibile giungere a Casal Velino in direzione sud, Montefalcone/Maddaloni in direzione nord e raggiungere la costa dirigendosi verso ovest.

Rispetto al totale dei residenti che hanno la possibilità di raggiungere la stazione ferroviaria di riferimento in meno di 60' (circa 2.600.000), soltanto il 16% (pari a circa 400.000 unità) è compreso nella macro-fascia 0-30' ed il restante 84% (pari a circa 2.200.000 abitanti, includendo il Comune di Napoli) fa parte della macro-fascia 30'-60' (dati popolazione ISTAT 2008).

Nella prima macro-fascia si contano inoltre circa 110.000 addetti (pari al 17%) e nella seconda circa 570.000 (pari all'83%) (dato ISTAT 2001).

La superficie territoriale, pari a circa 2.000 Km² totali, ricoperta dalle 2 macro-fasce, risulta distribuita per il 21% nella prima (circa 430 Km²) ed per il restante 79% nella seconda (circa 1.600 Km²).

S.2.4 Stato attuale dell'aeroporto



AEROPORTO COSTA D'AMALFI DI SALERNO - PONTECAGNANO (LIRI)

AREA PIAZZALE (mq)
58.000

AREA TERMINAL (mq)
1.990

GATES
1 - 2

STAND TOTALI
15

STAND AVIAZIONE GENERALE
9

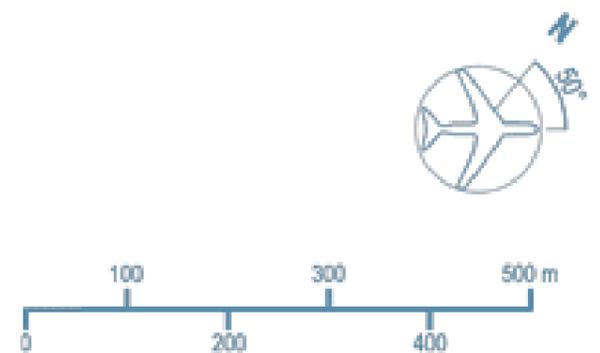
PARCHEGGI
150

PISTA 1

LUNGHEZZA 05 (m)
1.499

LUNGHEZZA 23 (m)
1.650

LARGHEZZA (m)
45



Stato attuale dell'aeroporto

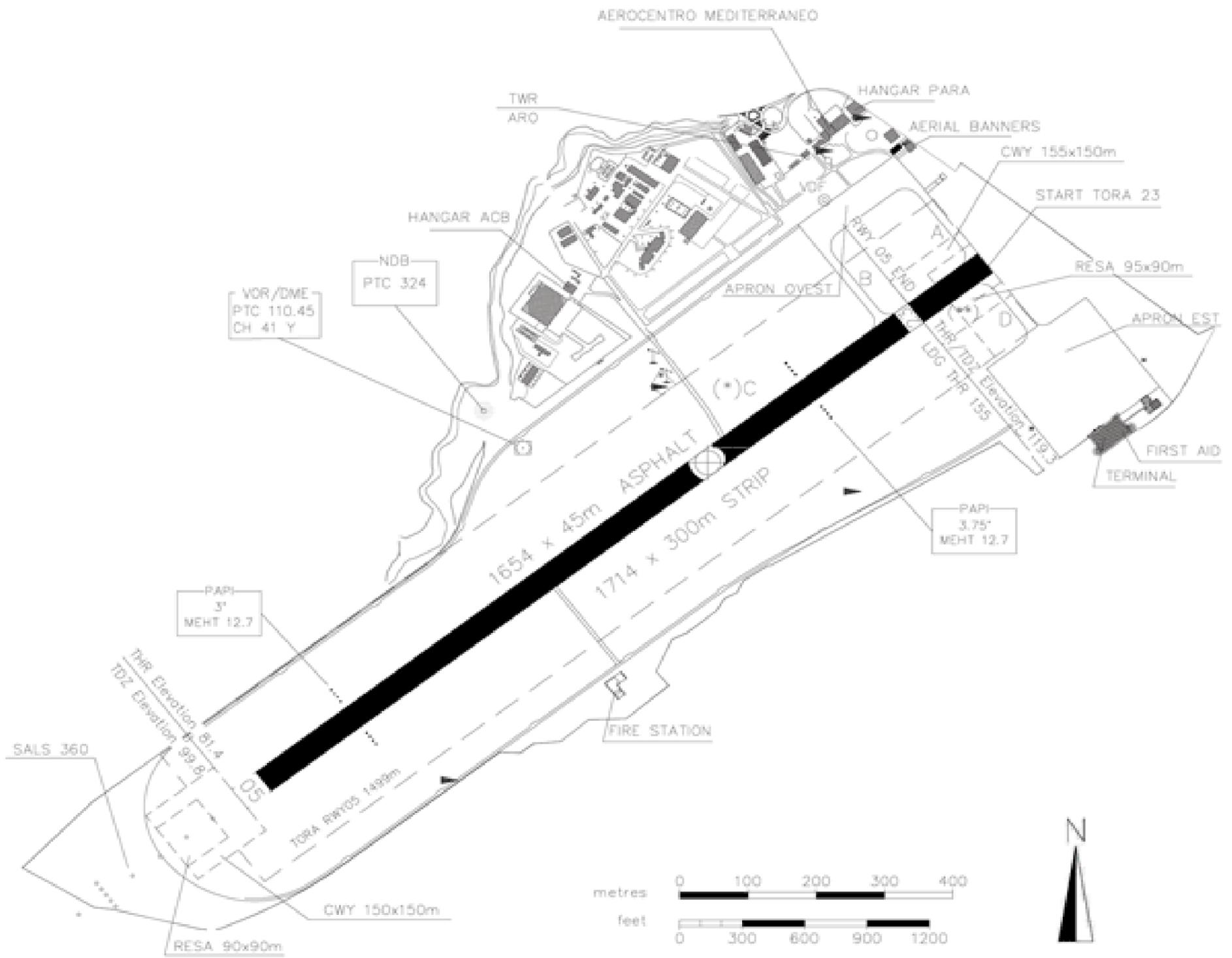
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 05	1499	1654	1499	1499
RWY 23	1654	1804	1654	1499

Tab.S.2.4.1 *Caratteristiche delle piste*

LEGENDA

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

S.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	
1.4.1.1	Pista 1	05	40°36'50.50"N 014°54'08.91"E	050°	1499	1654	1499	1499	-	155 x 150	95 x 90	1714 x 300	45	24.81	PCN 23/F/B/Y/T Asphalt
		23	40°37'20.22"N 014°54'59.42"E	230°	1654	1804	1654	1499	-	150 x 150	90 x 90	1714 x 300	45	36.36	

Tab.S.2.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

1.4.2	CLASSE APT	
1.4.2.1	Classe ICAO	3C
1.4.2.2	Antincendio ICAO	2 - 4,5 on request

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron Est	45500	PCN 22/F/B/Y/T	101 102	SM	C	-
				201 202 203	SM	B	-
				301 303 305 307 309	SM	A	-
				302 304 306 308 310	PB	B	-
1.4.3.2	Apron Ovest	12000	PCN 10/F/B/Y/T	40 41	SM	A	-
				23 → 29	SM	A	-

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A	15	PCN 15/F/C/Y/T	-
1.4.4.2	B	15	PCN 11/F/C/Y/T	-
1.4.4.3	C	10	PCN 12/F/C/Y/T	TWY riservata AeroClub
1.4.4.4	D	18	PCN 36/F/B/Y/T	max larghezza carrello 18m

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VDF	Salerno Gonio Homer
1.4.5.2	VOR/DME	PTC, SOR
1.4.5.3	NDB	PTC, SOR

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	--

Tab.S.2.5.2 Dati infrastrutture airside

Piste e aree di sicurezza

Lo scalo dispone di una pista di volo, identificativo 05-23, con l'aerostazione passeggeri ed Apron principale ubicati in prossimità della testata 23, a Nord-Est della stessa testata è ubicato l'Apron Ovest al servizio di piccoli aeromobili di Aviazione Generale. Il traffico consentito è sia IFR che VFR, la pista è realizzata in conglomerato bituminoso e la soglia pista 05 è decalata di 155m; la dimensione della TORA per pista 23 è comprensiva dei 155m oltre il fine pista 05 disponibili per la corsa al decollo. Si segnalano ostacoli a Nord della testata 23 che hanno reso necessario un sentiero di discesa maggiormente acclive per avvicinamenti su tale testata.

Piazzale aeromobili

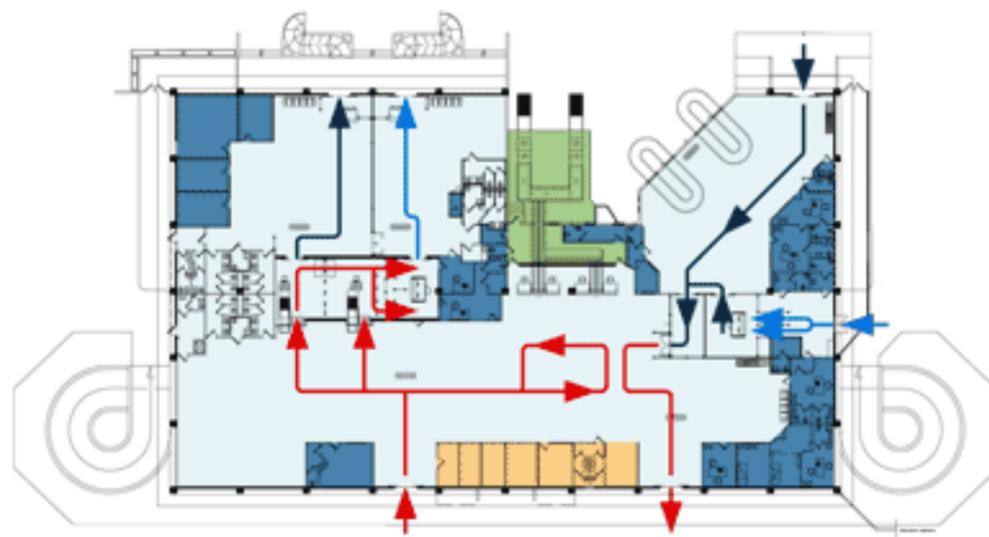
Lo scalo dispone di due piazzali di sosta: L'Apron Est (Apron principale) ha una superficie di 45500mq realizzato in pavimentazione flessibile, la disposizione degli stand permette di ospitare fino a due aeromobili di classe C con movimentazione in self. Le restanti piazzole sono disegnate per aeromobili di classe A e B con movimentazione in self o push a seconda che l'utilizzazione avvenga in sovrapposizione o meno.

Vie di rullaggio

L'Apron Est è collegato alla pista mediante la taxiway D che può essere utilizzata da aeromobili con larghezza massima del carrello di 18m; l'Apron Ovest è connesso alla pista mediante la due taxiway A e B posizionate ai lati del piazzale. La taxiway C è riservata agli aeromobili dell'AeroClub.

S.2.6 Terminal passeggeri

SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta primo terra



SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	1520
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	70
Bhs, trattamento bagagli	mq	95
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	310
Spazi tecnici ,impianti	mq	0

LEGENDA

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

SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta primo terra

SUPERFICI TOTALI

Piano terra	mq	1990
Totale	mq	1990

SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	345
Area Check-in	mq	175
Area Varchi di Sicurezza	mq	135
Sale imbarco	mq	420
Hall arrivi	mq	225
Sale riconsegna bagagli	mq	215

S.3 Aeroporto internazionale "Karol Wojtyła" di Bari-Palese





Karol Wojtyła

Bari - Palese



SEDIME (ha)

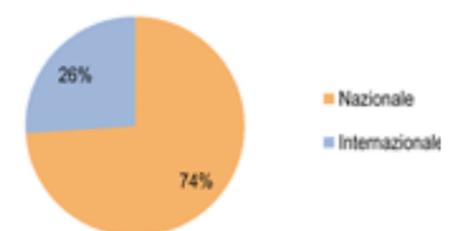
area civile
233

area militare
121

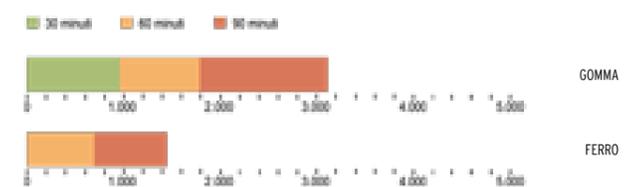
PISTE (num)
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)
2.470.000

RIPARTIZIONE PAX 2008



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

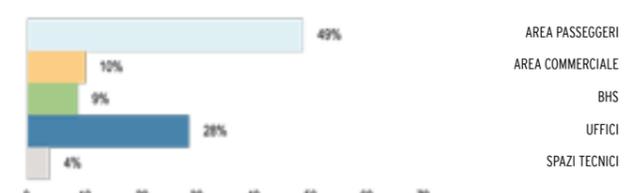


TERMINAL

superficie (mq)
30.800

dotazione per passeggero (mq)
35,6

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

Lo scalo, che si colloca in una delle regioni del sud più vivaci dal punto di vista economico, da sempre ponte verso i paesi di levante, con i 2.469.952 di passeggeri annui registrati nel 2008, rappresenta l'aeroporto di punta del sistema aeroportuale pugliese costituito da altri tre scali, che complessivamente movimentano circa 3,5 milioni di passeggeri annui.

Il ruolo dell'aeroporto si è consolidato negli anni, anche grazie al lavoro di un'unica Società di gestione per tutti gli scali pugliesi, come principale porta per i voli di linea nazionali, soprattutto verso Roma e Milano, che rappresentano il 74% del traffico totale. Di rilievo anche il traffico internazionale, soprattutto verso Londra (16%).

Rafforza il ruolo dello scalo la vicinanza al porto di Bari, uno dei principali porti dell'Adriatico considerato porta dell'Europa verso la penisola balcanica ed il Medio Oriente ed importante polo crocieristico.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto è localizzato a nord della città di Bari, al confine fra le circoscrizioni di Palese-Macchie e San Paolo.

Nato come struttura adibita al solo traffico militare, viene aperto ai voli dell'aviazione civile nel 1960.

Il sedime aeroportuale occupa un'area di circa 233 Ha ed è collocato in un'area tra la SS16 Adriatica e la linea ferroviaria Bari-Bologna a nord-est, e l'autostrada A14 ad ovest.

L'area prossima all'aeroporto, soprattutto nella parte nord-ovest e sud-ovest è costituita da un'area prevalentemente agricola, abbastanza libera da edificazioni, a parte la zona più vicino alla costa in cui il territorio agricolo appare più urbanizzato.

La zona ad est invece è occupata da una vasta area militare, attualmente inutilizzata, di 121 Ha. A partire dal 1998 la pista è divenuta un provvisorio campo di accoglienza per i profughi extra-comunitari con la posa di numerose strutture prefabbricate e container.

Lo scalo dista 8km dal centro di Bari e dal relativo dal Porto, 135 da Foggia, 110 da Brindisi, 105 da Taranto, 135 da Potenza, 255 da Napoli, 211 da Campobasso.

LIMITI E VINCOLI

I limiti principali per lo scalo di Bari sono derivanti dalla presenza del centro abitato di Bitonto, sulla direttrice di decollo ed atterraggio, con conseguenti problemi di inquinamento acustico.

Dal punto di vista fisico invece non emergono particolari limitazioni a futuri sviluppi, in considerazione di vaste porzioni di aree agricole in edificate, soprattutto a sud del sedime.

L'area militare in disuso e le sue infrastrutture dimesse rappresentano una interessante potenzialità per lo sviluppo dell'aeroporto.

ACCESSIBILITÀ E SOSTA

L'aeroporto non gode di un collegamento diretto con l'autostrada; infatti è attualmente accessibile da nord-est attraverso la S.S. 16 Adriatica, su cui si immette anche la tangenziale di Bari, e da sud-ovest dalla S.P. n. 156 Aeroporto-Bitonto. Dall'autostrada A14 si raggiunge l'aeroporto utilizzando il casello Bari-nord, che dista circa 6 km e poi la viabilità locale.

Ad oggi manca del tutto una accessibilità ferroviaria; sono però iniziati i lavori per la realizzazione di una linea metropolitana di trasporto di 11 km che collegherà l'aerostazione alla stazione ferroviaria di Bari Centrale e che andrà a comporre, insieme ad altre due linee, la metropolitana leggera di Bari. Il nuovo collegamento entrerà in funzione nel 2010.

L'aeroporto è raggiungibile in 15 minuti in auto e in 30 minuti con il servizio di bus navetta, con frequenza ogni mezz'ora

La viabilità interna all'aeroporto è costituita da un'asse

viario a 4 corsie e da un sistema ad anello che consente l'accesso al terminal e ai parcheggi maniera fluida. In totale sono disponibili circa 1810 posti auto, di cui 750 in struttura ed il resto a raso.

STATO ATTUALE AEROPORTO

L'aeroporto è stato oggetto di un radicale processo di potenziamento e adeguamento negli ultimi 5-6 anni, che hanno portato nel 2005 alla realizzazione della nuova aerostazione e all'ammodernamento delle infrastrutture di volo (piazze sosta aeromobili, pista e via di rullaggio), poi all'allungamento della pista, concluso nel 2008 e al primo ampliamento del terminal passeggeri.

TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione passeggeri si sviluppa su un'area di circa 30.800 mq, dimensionato per 3,6 milioni di passeggeri annui. Il terminal è distribuito su 4 livelli fuori terra ed un livello interrato, con flussi in arrivo ed in partenza separati e collocati su piani differenti.

A piano terra, con un area di 9400 mq, il terminal accoglie gli spazi di arrivo dei passeggeri e riconsegna bagagli.

Al livello mezzanino, di 3100 mq, sono ubicate le aree per i passeggeri in transito, mentre al primo piano di 9750 mq, trovano spazio le aree partenza. Al secondo piano, di 5100 mq, sono ubicati gli uffici ed una sala espositiva. Il piano interrato invece è destinato ai locali tecnici.

Quattro delle diciotto piazzole di sosta aeromobili sono servite da finger per l'imbarco/sbarco diretto dei passeggeri, con passerelle telescopiche.

Il terminal nel complesso presenta buone caratteristiche architettoniche e funzionali, e può costituire il nucleo ottimale per futuri ampliamenti, con servizi centralizzati.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 48,8% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 10,2%.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 35,6 mq/pax, al di sopra della media nazionale.

TERMINAL MERCI

L'aeroporto di Bari non ha attualmente un terminal merci dedicato.

INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La pista di volo ha una lunghezza di 2440 metri orientata secondo la direttrice Est-Ovest con aerostazione e piazzale di sosta aeromobili ubicati a Sud in posizione centrale. Sul piazzale di sosta aeromobili sono disponibili 18 aree di parcheggio e quattro di queste possono essere servite da loading bridge.

Nel corso degli ultimi anni, oltre alla nuova aerostazione, sono state rivalutate e potenziate tutte le infrastrutture di volo già presenti: piazzali aeromobili, pista e via di rullaggio.

La condizione orografica nell'intorno del sedime non intacca le superfici di protezione ostacoli e gli unici ostacoli di rilievo si trovano a Sud della pista e sono costituiti da una serie di tralicci situati oltre l'Autostrada Adriatica.

CRITICITÀ

Le maggiori criticità dell'aeroporto di Bari sono ascrivibili al sistema dell'accessibilità; infatti gli accessi allo scalo risultano alquanto insufficienti in relazione agli sviluppi di traffico attesi e più in generale al ruolo dello scalo nel sistema regionale, e le diverse modalità di trasporto esistenti presentano uno scarso grado di integrazione.

In tale quadro il previsto riassetto ferroviario di Bari e la realizzazione del collegamento con la stazione

ferroviaria assumono una rilevanza strategica per lo scalo al fine del potenziamento del suo bacino di traffico e miglioramento del servizio offerto.

Recentemente sono state rivalutate e potenziate tutte le infrastrutture airside che, nell'ipotesi di futuri sviluppi, non sono soggette a particolari limitazioni.

GESTIONE AEROPORTUALE

La Società Aeroporti di Puglia SpA, in regime di concessione totale quarantennale, con Convenzione n. 40 del 25/01/2002, entrata in vigore dal 12/02/2003, gestisce il sistema aeroportuale pugliese costituito dagli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto.

La società è così costituita:

- Regione Puglia
- Comune di Canusinico (TA - BA - LE - BR)
- Comune di Foggia
- Comune di Brindisi
- Comune di Bari
- Comune di Bitonto



S.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 è localizzato a nord della città di Bari, al confine fra le circoscrizioni di Palese-Macchie e San Paolo.

Il sedime aeroportuale è collocato in un'area tra la SS16 Adriatica e la linea ferroviaria Bari-Bologna a nord-est, e l'autostrada A14 ad ovest.

L'area prossima all'aeroporto, soprattutto nella parte nord-ovest e sud-ovest è costituita da un'area prevalentemente agricola, abbastanza libera da edificazioni, a parte la zona più vicino alla costa in cui il territorio agricolo appare più urbanizzato.

La zona ad est invece è occupata da una vasta area militare, attualmente inutilizzata.

Lo scalo dista 8km dal centro di Bari e dal relativo dal Porto.



LEGENDA

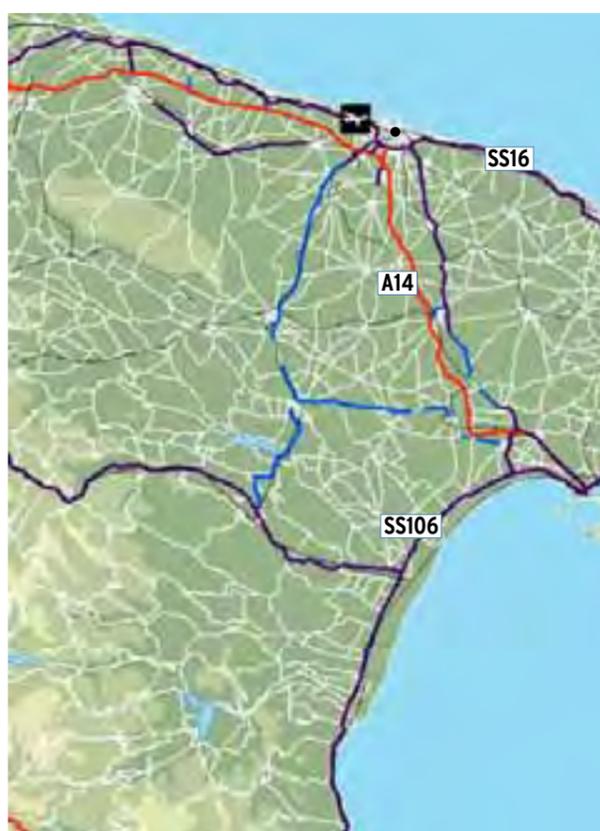
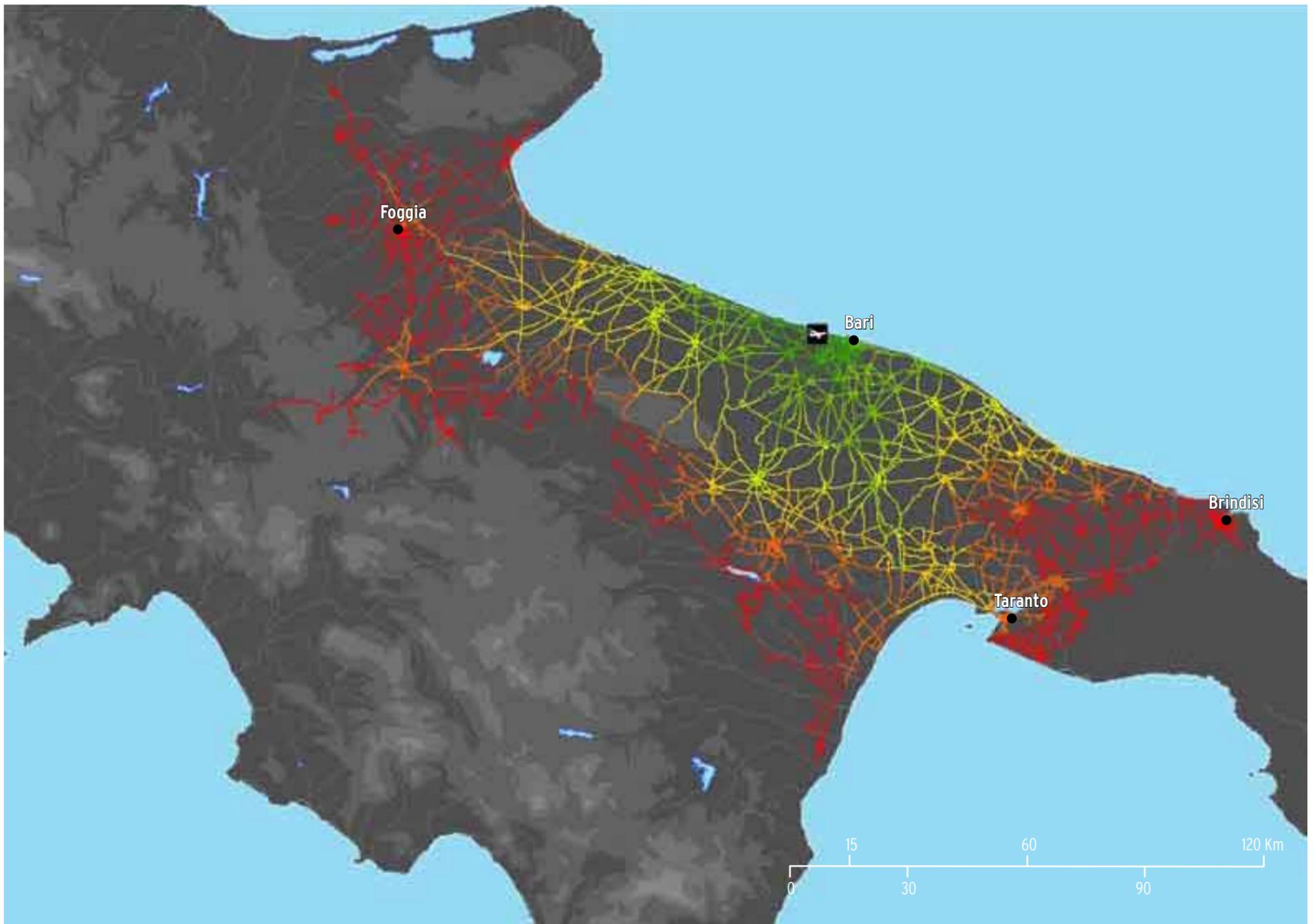
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile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

Limiti e vincoli

I limiti principali per lo scalo di Bari sono derivanti dalla presenza del centro abitato di Bitonto, sulla direttrice di decollo ed atterraggio, con conseguenti problemi di inquinamento acustico. Dal punto di vista fisico invece non emergono particolari limitazioni a futuri sviluppi, in considerazione di vaste porzioni di aree agricole in edificate, soprattutto a sud del sedime. L'area militare in disuso e le sue infrastrutture dimesse rappresentano una interessante potenzialità per lo sviluppo dell'aeroporto.

S.3.3 Bacino di traffico

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



Modalità gomma

L'infrastruttura principale a servizio dell'aeroporto di Bari è l'Autostrada A14 (Autostrada Adriatica Bologna-Taranto), in grado di determinare un allungamento in direzione nord-sud delle isocrone, consentendo il collegamento con Foggia e Brindisi in tempi prossimi ai 90'.

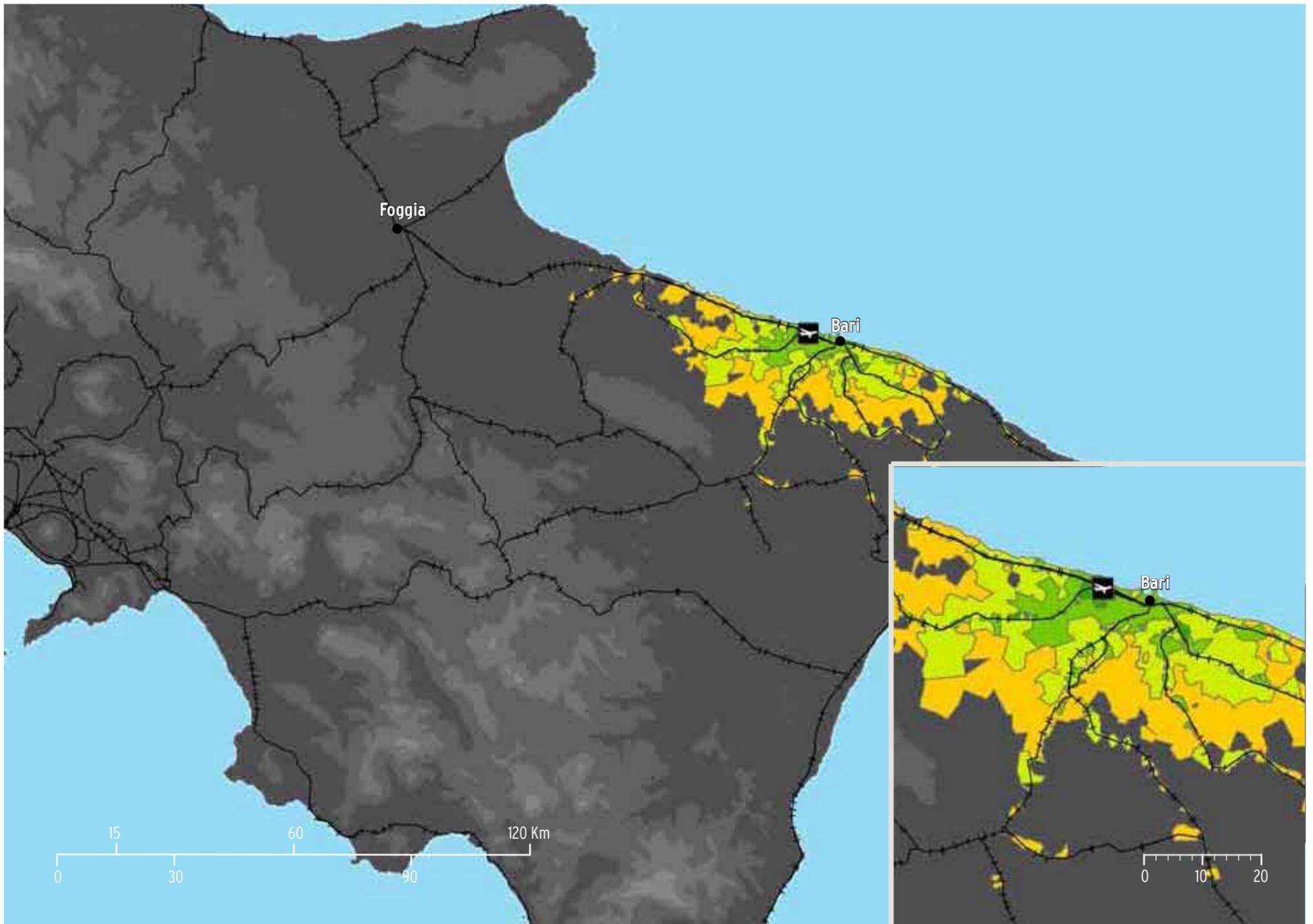
Entro la soglia dei 90', l'aeroporto di Bari è in grado di servire un totale di circa 3.150.000 abitanti (dati popolazione ISTAT 2008), suddivisi nelle tre macro-fasce (0-30', 30'-60', 60'-90') nel seguente modo:

- c.a. 940.000 (pari al 30%), nella prima macro-fascia;
- c.a. 860.000 (pari al 28%), nella seconda macro-fascia;
- c.a. 1.330.000 (pari al 42%), nella terza macro-fascia.

Anche gli addetti sono ugualmente distribuiti nelle 3 macro-fasce individuate. Se ne contano infatti circa 260.000 (pari al 34%) nella prima macro-fascia, circa 190.000 (pari al 24%) nella seconda e circa 330.000 (pari al 42%) nella terza (dato ISTAT 2001).

I comuni situati ad una distanza percorribile in meno di 30' dall'aeroporto ricoprono una superficie totale di circa 1.700 kmq (pari all'11%), mentre quelli ricadenti nella seconda e nella terza macro-fascia si estendono, rispettivamente, per circa 4.500 kmq (pari al 29%) e circa 9.100 kmq (pari al 60%).

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

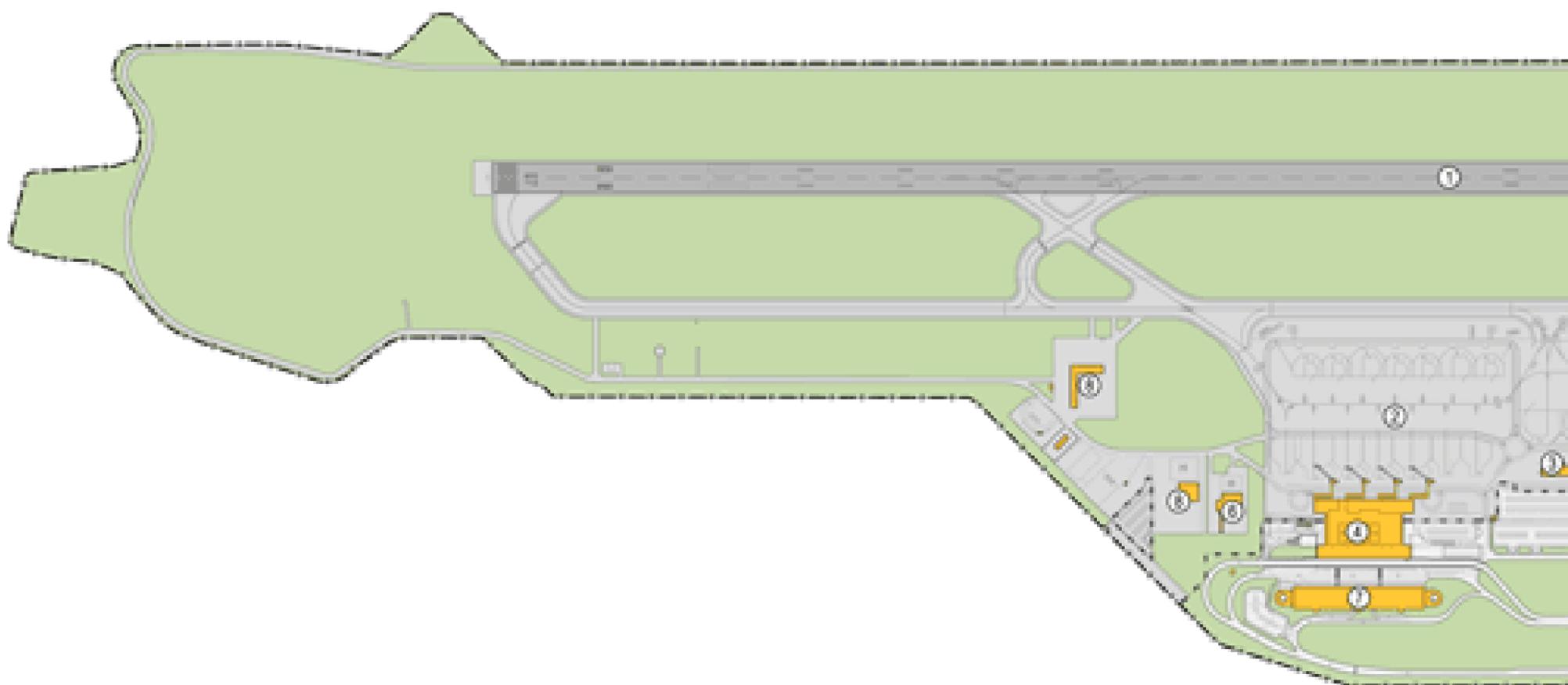
L'aeroporto di Bari, posto nel quadrante nord-ovest rispetto all'area metropolitana, vede la maglia ferroviaria circondare su ben tre lati il sedime aeroportuale per poi espandersi lungo il litorale, allungando così l'accessibilità in direzione di Barletta e Monopoli. Tale rete garantisce una discreta accessibilità anche ad una fascia di larghezza di circa venti chilometri, contenente le cittadine di Bitonto, Terlizzi, Andria, Trani Bisceglie e Modugno. E' interessante notare come la città e la quasi totalità del territorio comunale sia comunque raggiungibile entro i 45 minuti. Rispetto al totale dei residenti che hanno la possibilità di raggiungere la stazione ferroviaria di riferimento in meno di 60', il 47% (pari a circa 700.000 unità) è compreso nella macro-fascia 0-30' ed il 53% (pari a circa 760.000 abitanti) fa parte della macro-fascia 30'-60' (dati popolazione ISTAT 2008).

Nella prima macro-fascia si contano inoltre circa 200.000 addetti (pari al 53%) e nella seconda circa 180.000 (pari al 47%) (dato ISTAT 2001).

Le superfici territoriali relative ai comuni localizzati entro le 2 macro-fasce sono:

- c.a. 800 kmq (pari al 22%) nella prima (0-30');
- c.a. 3.000 kmq (pari al 78%) nella seconda (30'-60').

S.3.4 Stato attuale dell'aeroporto



AEROPORTO INTERNAZIONALE "KAROL WOJTYLA" DI BARI - PALESE (LIBD)

AREA PIAZZALE (mq)
104.000

AREA TERMINAL (mq)
30.000

GATES
9

STAND TOTALI
18

LOADING BRIDGE
4

STAND AVIAZIONE GENERALE
--

PARCHEGGI
1.810

PISTA 1

STRUMENTAZIONE RWY 25
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

LUNGHEZZA 07 (m)
3.000

LUNGHEZZA 25 (m)
2.820

LARGHEZZA (m)
45



Stato attuale dell'aeroporto

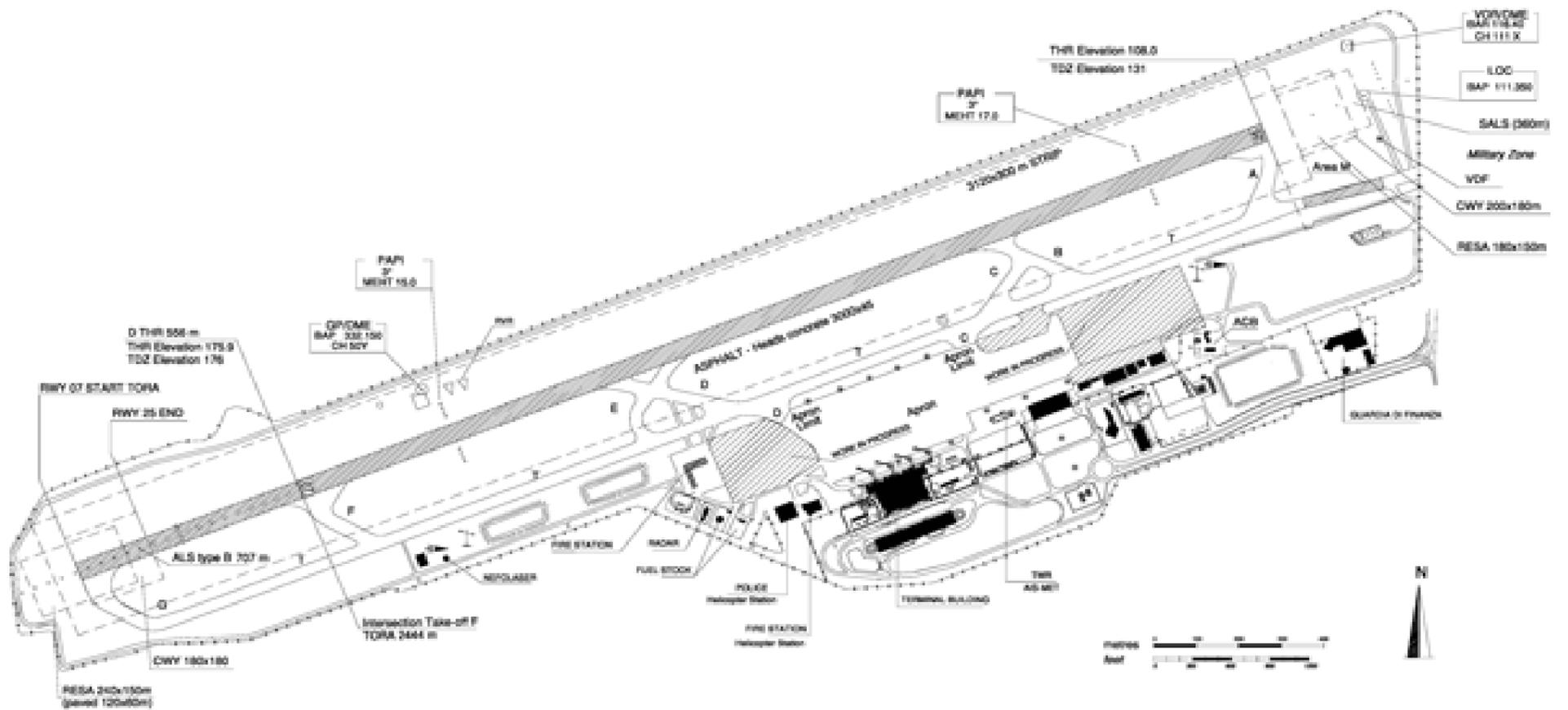
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 07	3000	3200	3000	2444
RWY 25	2820	3000	2820	2820

Tab.S.3.4.1 Caratteristiche delle piste

LEGENDA

- ① Pista di volo
- ② Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
- ③ TWR
- ④ Terminal passeggeri
- ⑤ Vecchia aerostazione
- ⑥ VVF
- ⑦ Parcheggio multipiano
- ⑧ Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto
- ⑨ Area militare

S.3.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

1.4.1	PISTE	THR	Coord. THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	RESA	STRIP	Largh.	THR Elev.	Pav.
			WGS84-DMS		m	m	m	m	m	m x m	m x m	m x m	m	m.s.l.m.	
1.4.1.1	Pista 1	07	41°08'04.68"N 016°44'48.74"E	067°	2440	2640	2440	2440	-	200 x 150	90 x 90	2560 x 300	45	53.83	PCN 120 F/AW/T ASPH
		25	41°08'32.40"N 016°46'26.70"E	247°	2440	2500	2440	2440	-	60 x 150	91 x 90	2561 x 300	45	33	

Tab.S.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			
		m ²		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron 1	66200 37500	PCN 73R/B/W/T conc PCN 64F/A/W/T asph	1 2 3 4	SM	max WS 36m	4 in/out solo su TWY C
				5 6 8 9 11	PB	max WS 36m	
				7 10	PB	max WS 45m	
				12 13 15 16 18	SM	max WS 28m	
				17 14	SM	max WS 30m	
				10A	PB	max WS 61m	4 in/out solo su TWY D
				20	SM	max WS 65m	4 in/out solo su TWY C
				5A	SM	max WS 42m	

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	T	23	PCN 64F/A/W/T asph	-
1.4.4.2	A	23	PCN 64F/A/W/T asph	-
1.4.4.3	B	23	PCN 64F/A/W/T asph	-
1.4.4.4	C	23	PCN 64F/A/W/T asph	-
1.4.4.5	D	23	PCN 64F/A/W/T asph	-
1.4.4.6	E	23	PCN 64F/A/W/T asph	-
1.4.4.7	F	23	PCN 64F/A/W/T asph	-
1.4.4.8	G	23	PCN 64F/A/W/T asph	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VDF	Bari Gonio Homer
1.4.5.2	NDB	AME
1.4.5.3	ILS RWY 07 LOC CAT I	BAP
1.4.5.4	DME	BAP
1.4.5.5	GP	-
1.4.5.6	OM	-
1.4.5.7	VOR/DME	BAR
1.4.5.8	L	BPL
1.4.5.9	VORTAC	BRD
1.4.5.10	NDB	BRD
1.4.5.11	NDB	GIO
1.4.5.12	VOR/DME	VIE
1.4.5.13	NDB	VIE

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

Tab.S.3.5.2 Dati infrastrutture airside

Piste e aree di sicurezza

L'aeroporto di Bari nasce come struttura adibita esclusivamente al traffico militare nella periferia Nord del capoluogo, al confine fra i quartieri Palese-Macchie e San Paolo. Successivamente, intorno agli anni sessanta, lo scalo, pur mantenendo lo status di aeroporto militare, viene aperto anche al traffico civile.

L'infrastruttura principale presenta una lunghezza di 2440m, larghezza 45m, realizzata in conglomerato bituminoso con testate in pavimentazione rigida. Il Terminal prospiciente l'Apron, con superficie di circa 104000mq, è ubicato a Sud della pista in posizione centrale rispetto ad essa. Parallelamente alla pista si sviluppa la taxiway T che connette il piazzale di sosta con entrambe le testate.

La testata 07 è equipaggiata per atterraggi strumentali di precisione di categoria CAT I, e sulla pista sono possibili anche atterraggi ed involi di elicotteri.

Piazzale aeromobili

Il piazzale aeromobili ha una superficie totale di 103700mq ed è realizzato per 66200mq in pavimentazione rigida e per 37500mq in conglomerato bituminoso. Quattro piazzole, che movimentano in push, sono servite da bridges. La torre è posta in posizione ottimale e permette una visione completa di tutta l'area di manovra.

Vie di rullaggio

Il sistema delle vie di rullaggio dell'Aeroporto di Bari si dirama tutto dalla taxiway principale T parallela alla pista di volo. L'Apron è connesso ad essa tramite le bretelle C e D. Le testate sono connesse alla main taxiway tramite le bretelle A ed F, mentre un sistema di ulteriori quattro bretelle permette l'uscita veloce per atterraggi su entrambe le testate, due per ognuna di esse.

S.3.6 Terminal passeggeri

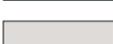
SISTEMI FUNZIONALI



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

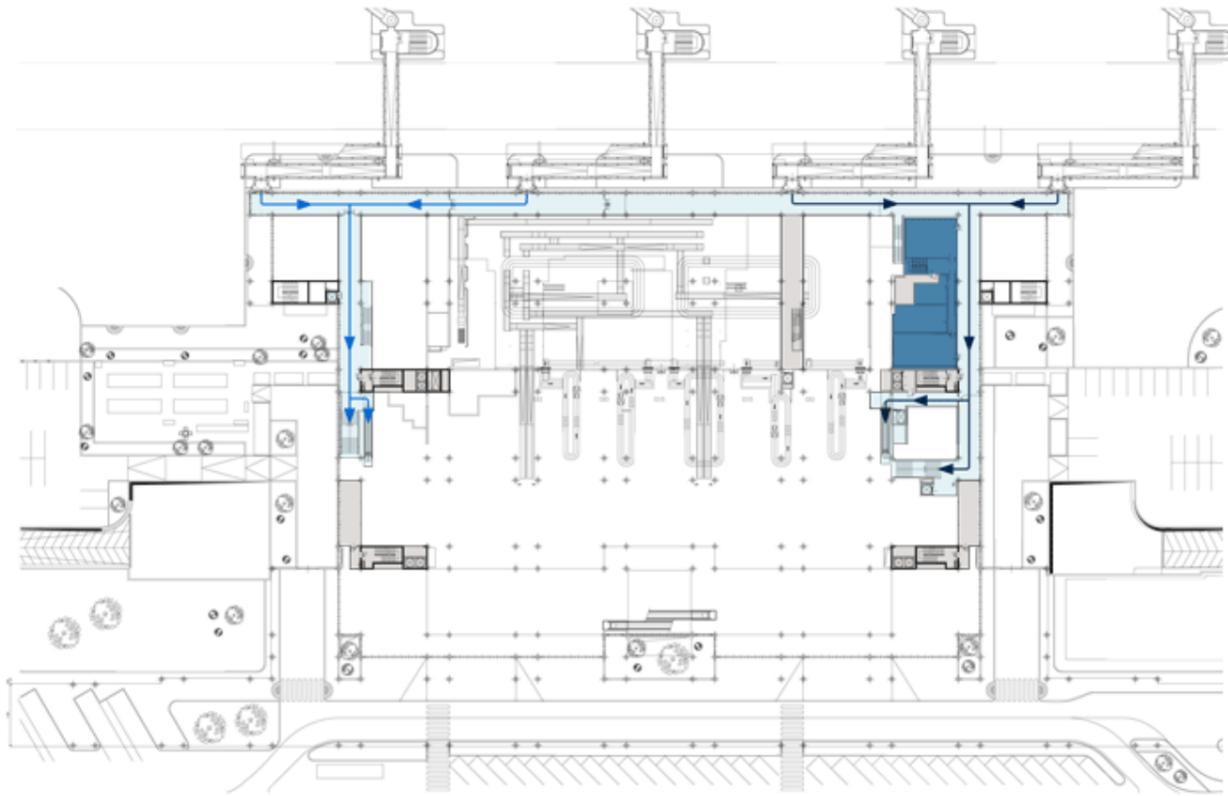


Sottosistemi, Pianta piano terra

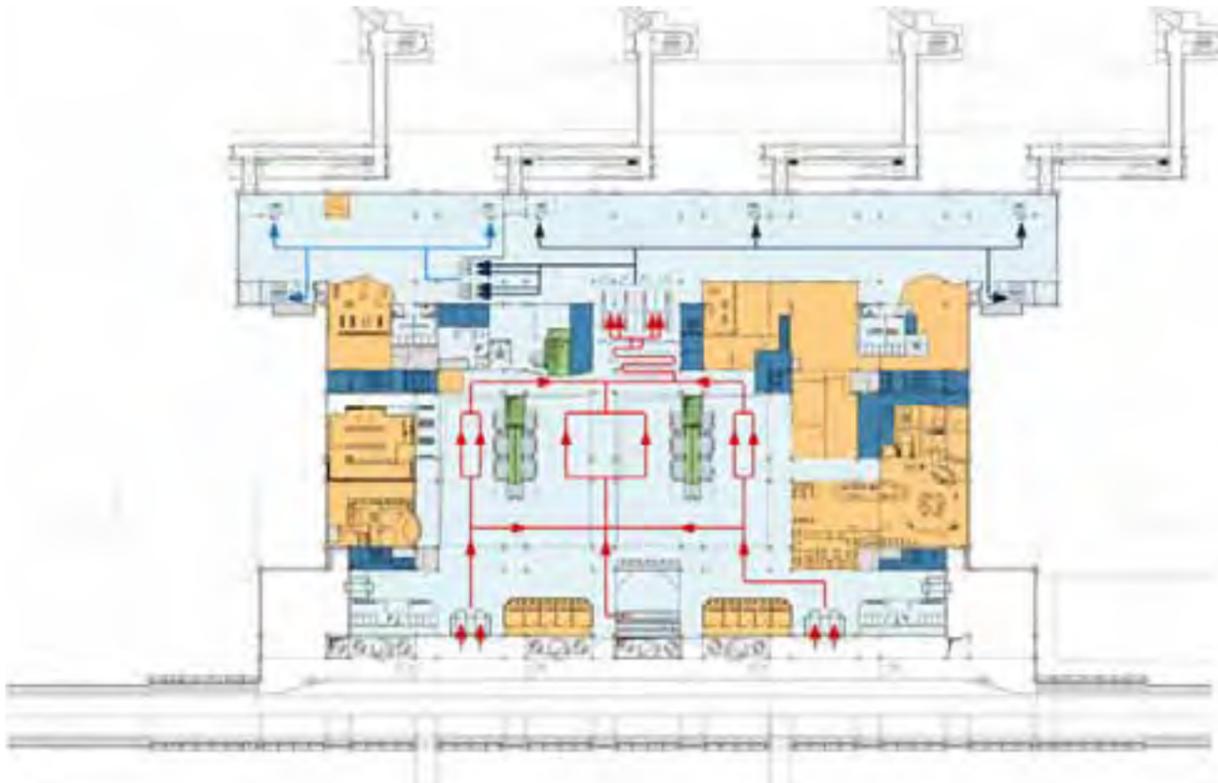
LEGENDA

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

SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano mezzanino



Sistemi funzionali, Pianta piano primo



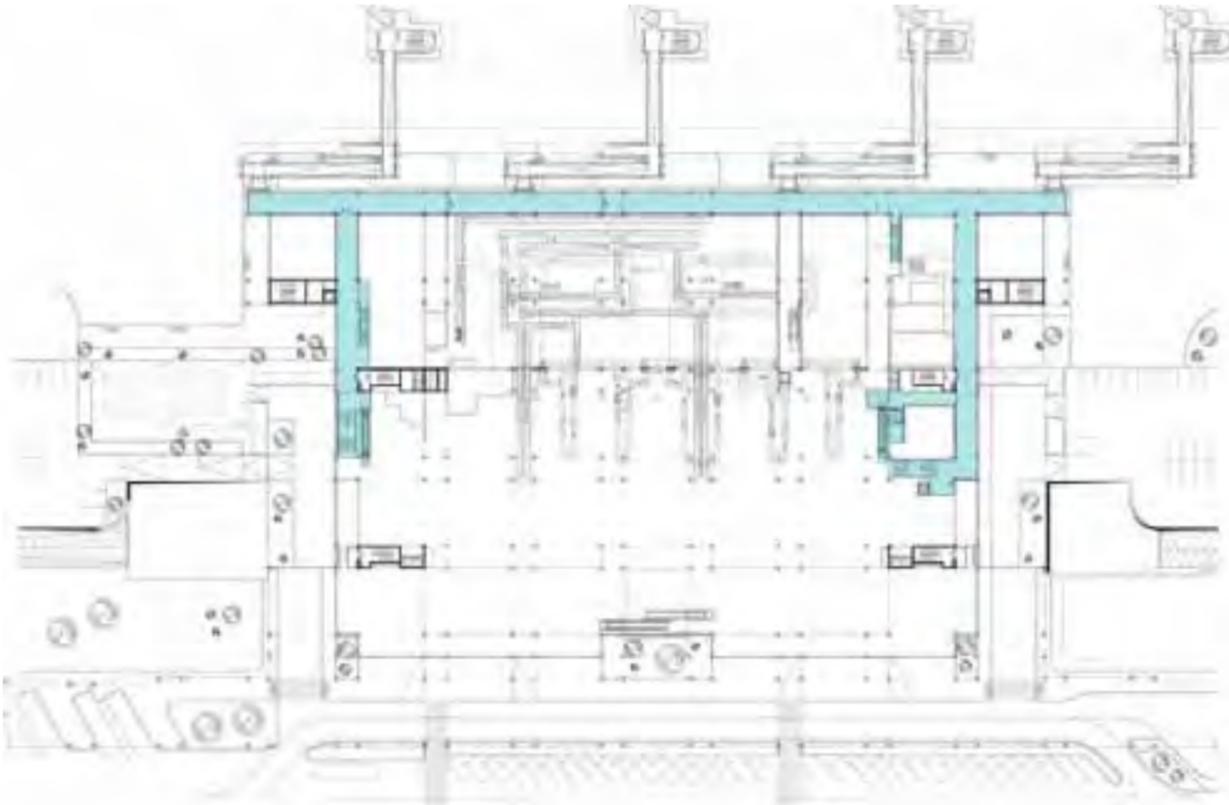
SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	12770
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	2655
Bhs, trattamento bagagli	mq	2310
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	7450
Spazi tecnici ,impianti	mq	960

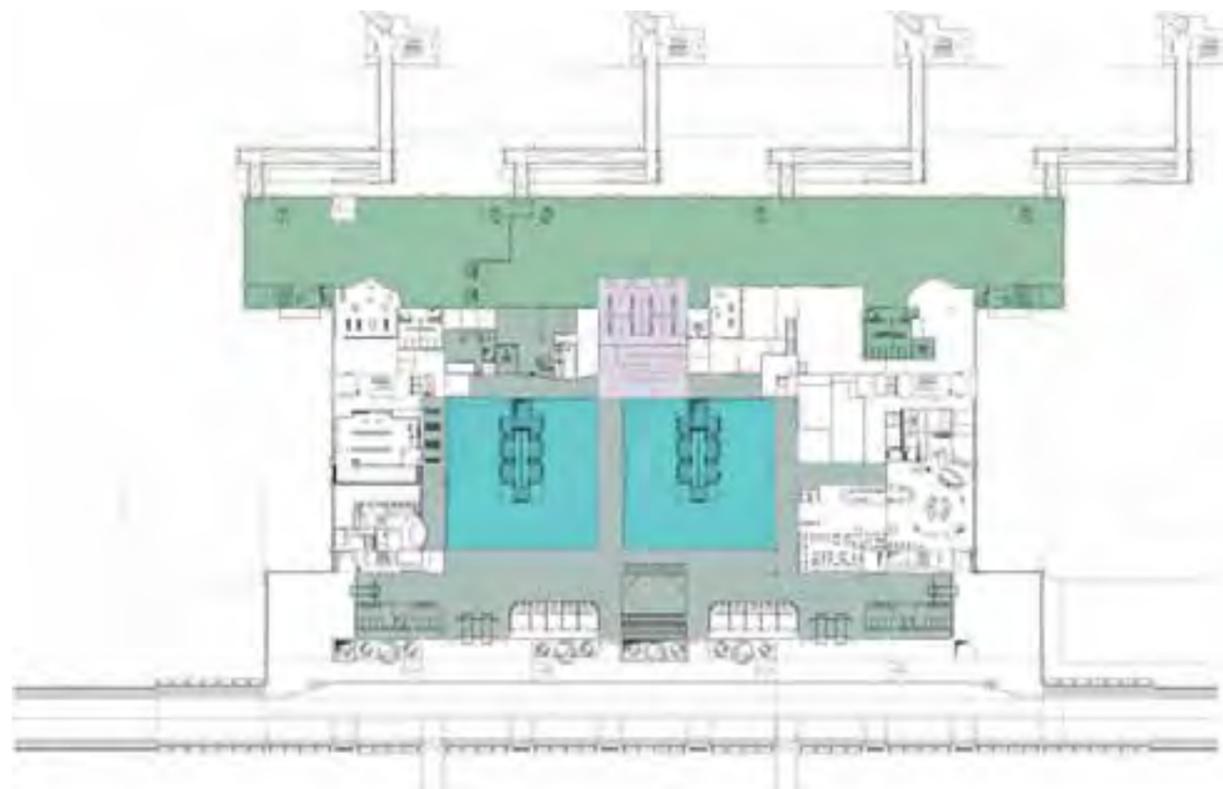
LEGENDA

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

SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano mezzanino



Sottosistemi, Pianta piano primo

SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	1965
Area Check-in	mq	1615
Area Varchi di Sicurezza	mq	380
Sale imbarco	mq	3065
Hall arrivi	mq	2920
Sale riconsegna bagagli	mq	2620

LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

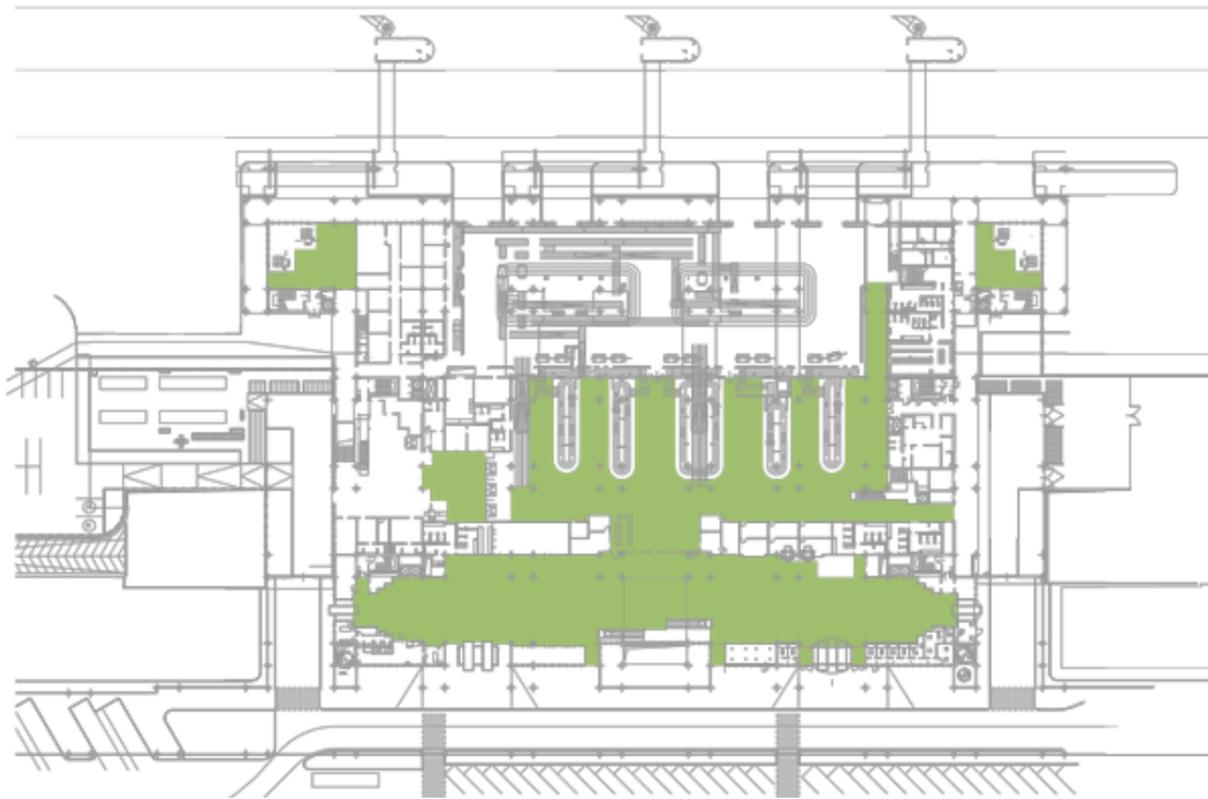
LEGENDA

 A
 B
 C
 D
 E

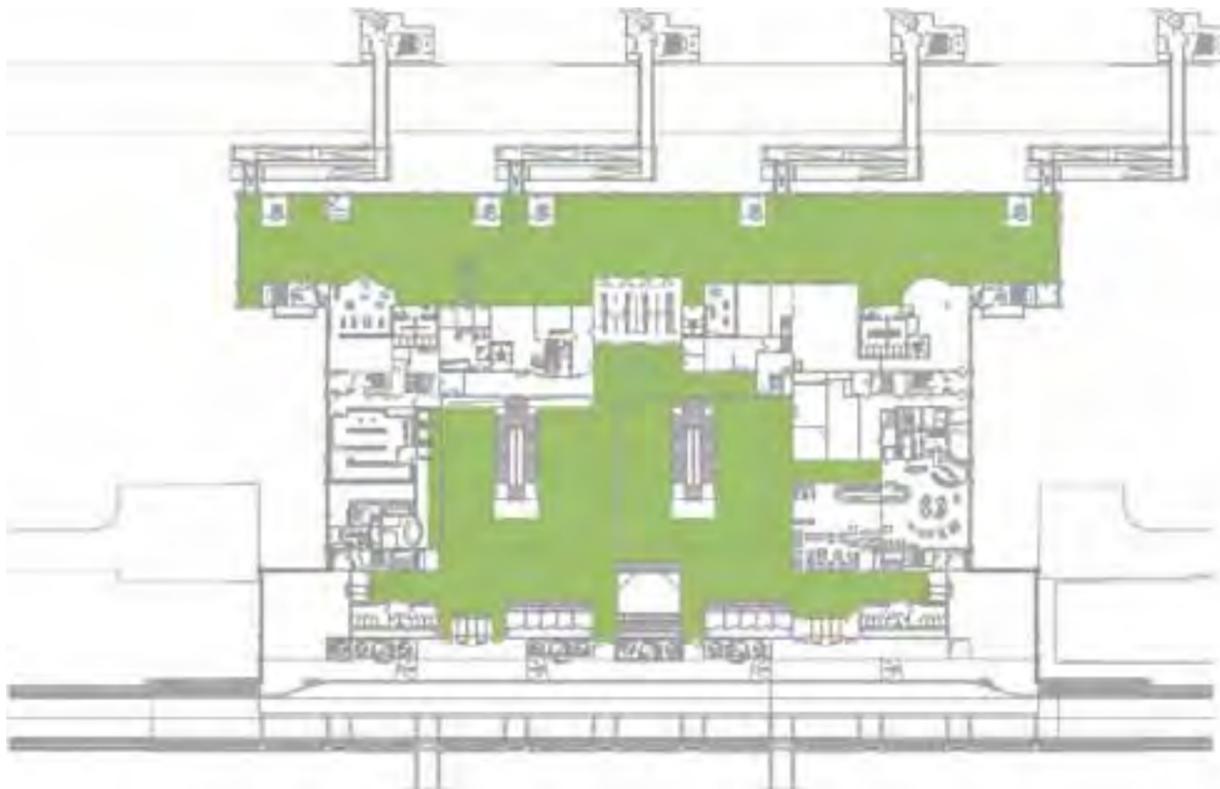
1_Hall partenze	mq fabbisogno	488
	mq presenti	1160
	mq differenza	672
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	324
	mq presenti	1200
	mq differenza	876
	n° check-in fabbisogno	15
	n° check-in presenti	20
	n° differenza	5
3 Controlli di sicurezza	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	180
	mq differenza	180
	n° varchi fabbisogno	3
	n° presenti	4
4 Controllio passaporti OUT	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	72
	mq presenti	180
	mq differenza	108
	n° postazioni fabbisogno	3
5 Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° presenti	4
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	782
	mq presenti	2400
	mq differenza	1618
	n° gates fabbisogno	6
A_Sala imbarchi Schengen	n° presenti	9
	n° differenza	3
	mq fabbisogno	782
	mq presenti	1560
	mq differenza	778
B_Sala imbarchi extra Schengen	n° gates fabbisogno	3
	n° presenti	5
	n° differenza	2
	mq fabbisogno	313
	mq presenti	840
6 Controllio passaporti IN	mq differenza	527
	n° gates fabbisogno	2
	n° presenti	4
	n° differenza	2
	mq accodamento fabbisogno	72
7_Ritiro bagagli	mq presenti	115
	mq differenza	43
	n° postazioni fabbisogno	5
	n° presenti	6
	n° differenza	1
8_Hall arrivi	mq fabbisogno	524
	mq presenti	1350
	mq differenza	826
	n° nastri fabbisogno	1
	n° presenti	5
A_Check-in A	n° differenza	4
	mq accodamento fabbisogno	72
	mq presenti	115
B_Check-in B	mq differenza	43
	n° postazioni fabbisogno	5
	n° presenti	6
C_Check-in C	n° differenza	1
	mq fabbisogno	524
	mq presenti	1350
A_Check-in A	mq differenza	826
	n° nastri fabbisogno	1
	n° presenti	5
B_Check-in B	n° differenza	4
	mq fabbisogno	733
	mq presenti	1480
C_Check-in C	mq differenza	747
	mq accodamento fabbisogno	81
	mq presenti	300
B_Check-in B	mq differenza	219
	n° check-in presenti	5
	mq accodamento fabbisogno	162
C_Check-in C	mq presenti	600
	mq differenza	438
	n° check-in presenti	10
A_Check-in A	mq accodamento fabbisogno	81
	mq presenti	300
	mq differenza	219
B_Check-in B	n° check-in presenti	5

SUPERFICI TOTALI

Piano interrato	mq	3200
Piano terra	mq	9400
Mezzanino	mq	3100
Piano primo	mq	9750
Piano secondo	mq	5100
Piano terzo	mq	250
Totale	mq	30800



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano primo



S.3.7 Traffico commerciale 2000-2008

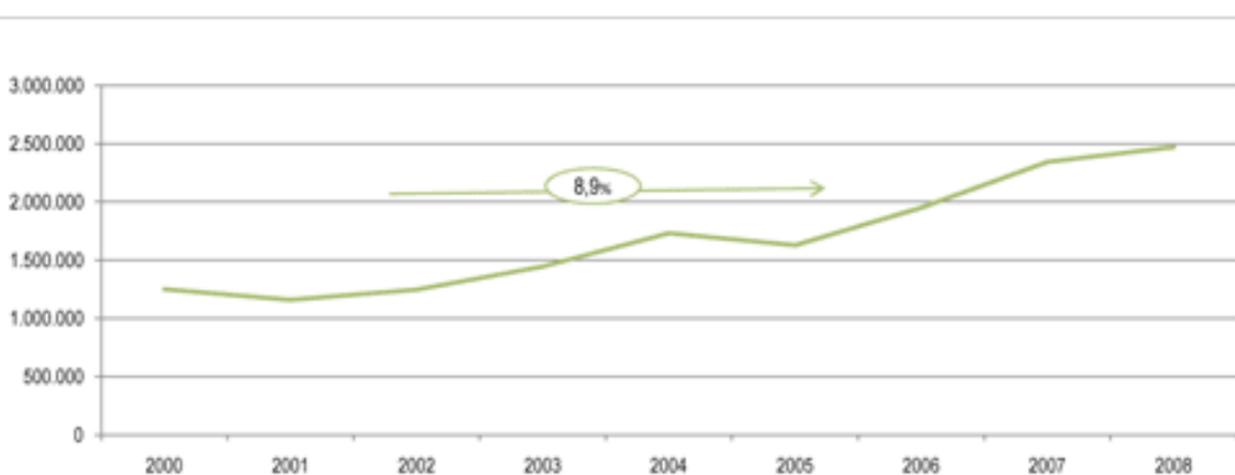
Traffico passeggeri

Il traffico gestito dall'aeroporto di Bari è risultato sostanzialmente in crescita (Cagr +8,9%) grazie al consolidamento delle tratte nazionali ed allo sviluppo del traffico internazionale (entrambi cresciuti di circa 600.000 passeggeri nel periodo considerato). La crescita è frutto sia del potenziamento dei collegamenti nazionali che dell'avvio di collegamenti di linea con le principali destinazioni europee (Londra, Parigi, Monaco, Stoccarda, Colonia, Mosca, Francoforte); infatti, a partire dal 2004, su Bari hanno avviato la loro attività sia Ryanair che Hapag Lloyd (ora TUIfly) e ciò ha determinato la forte crescita del traffico, principalmente internazionale, in quell'anno (+10,4%). Nel 2005 il trend positivo ha subito una leggera flessione, dovuto in parte alla riduzione dei voli della compagnia aerea low-cost Volare. Nel 2006 il traffico ha ricominciato a crescere grazie alla nuova aerostazione (ammodernamento delle infrastrutture di volo, nuova torre di controllo ed avvio dell'allungamento della pista) ed al consolidamento del traffico low cost sullo scalo ed anche nel 2007 la crescita è risultata particolarmente rilevante grazie all'aumento delle frequenze dei collegamenti verso le principali città nazionali (Roma e Milano) e all'introduzione, da parte di MyAir, di nuovi collegamenti internazionali.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 2.823.940 con un incremento del 14,5% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

Anno	PAX	Δ%
2000	1.249.594	
2001	1.158.668	-7,3%
2002	1.248.075	7,7%
2003	1.445.251	15,8%
2004	1.730.489	19,7%
2005	1.627.942	-5,9%
2006	1.951.970	19,9%
2007	2.345.252	20,1%
2008	2.469.952	5,3%

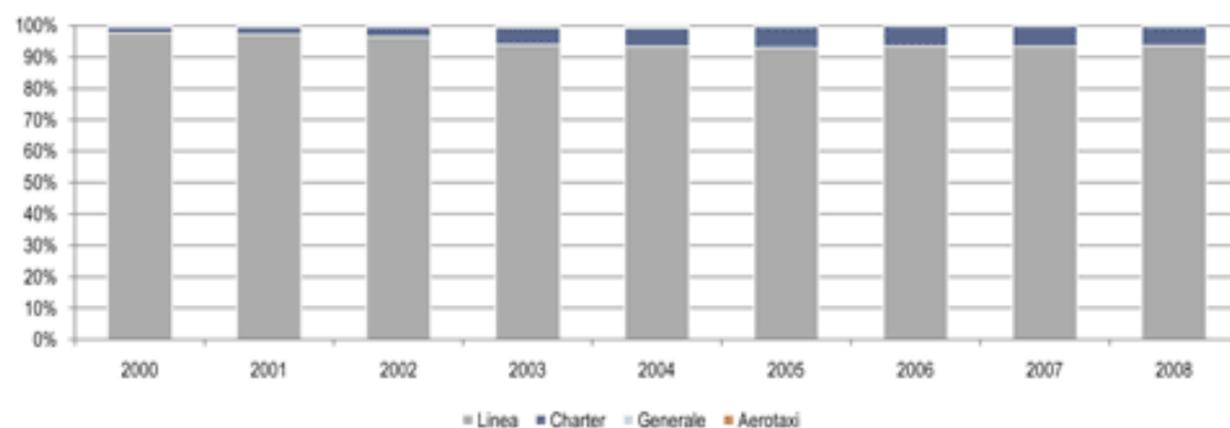
CAGR	8,9%
------	------



Tab.S.3.7.1 Passeggeri 2000-2008

La percentuale di passeggeri trasportati con voli charter è stata sempre abbastanza importante, in aumento negli ultimi anni, raggiungendo il 6,1% nel 2008.

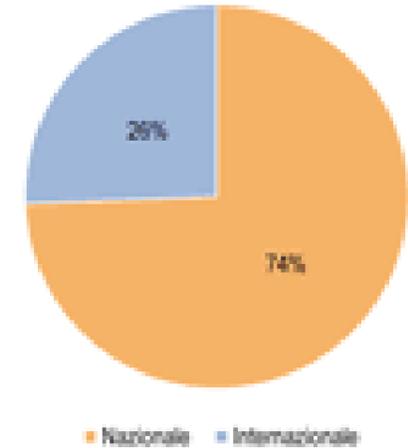
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	97,7%	1,9%	0,2%	0,2%	100,0%
2001	97,2%	2,4%	0,1%	0,3%	100,0%
2002	96,4%	3,1%	0,1%	0,3%	100,0%
2003	93,9%	5,4%	0,1%	0,5%	100,0%
2004	93,4%	5,8%	0,4%	0,5%	100,0%
2005	92,9%	6,8%	0,1%	0,2%	100,0%
2006	93,5%	6,3%	0,1%	0,1%	100,0%
2007	93,4%	6,5%	0,0%	0,1%	100,0%
2008	93,6%	6,1%	0,1%	0,2%	100,0%



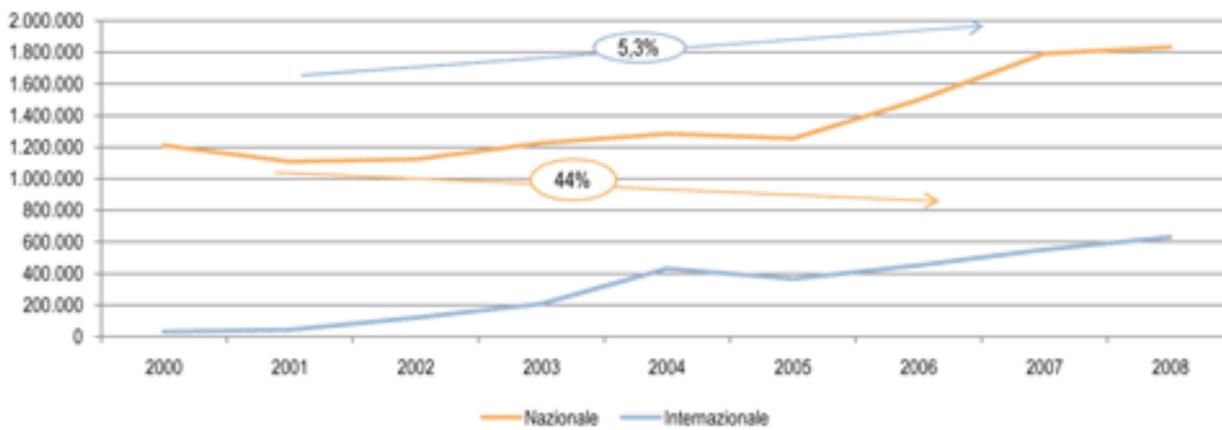
Tab.S.3.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	1.210.233		2000	34.035	
2001	1.109.235	-8,3%	2001	44.244	30,0%
2002	1.121.928	1,1%	2002	120.167	171,6%
2003	1.226.514	9,3%	2003	209.509	74,3%
2004	1.285.685	4,8%	2004	430.469	105,5%
2005	1.256.104	-2,3%	2005	366.102	-15,0%
2006	1.497.023	19,2%	2006	451.458	23,3%
2007	1.790.159	19,6%	2007	552.176	22,3%
2008	1.833.398	2,4%	2008	630.121	14,1%
CAGR	5,3%		CAGR	44,0%	

Per quel che riguarda i voli di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato il 74% del totale gestito dall'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008



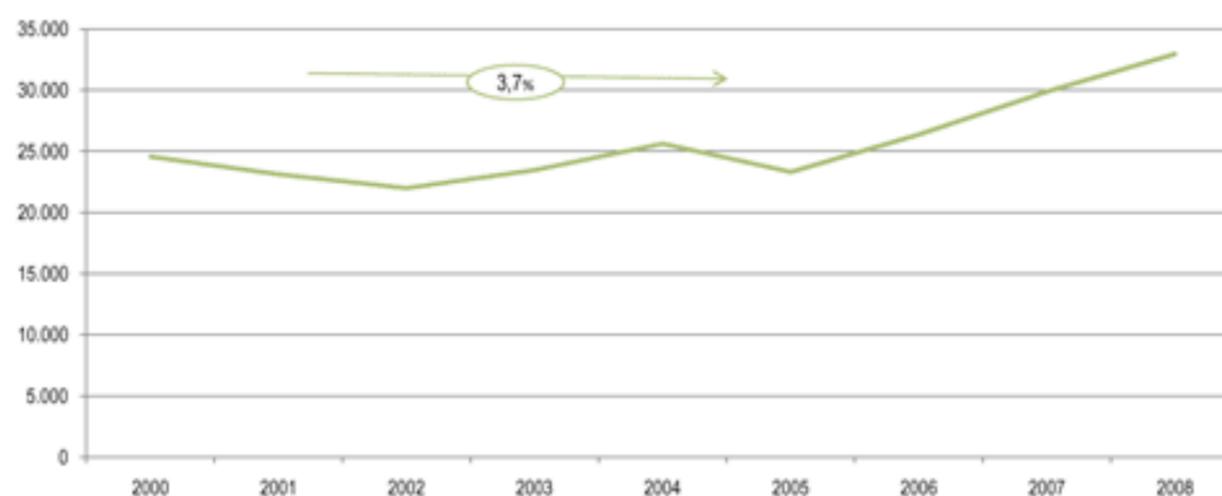
Il traffico nazionale è rimasto costante intorno a quota 1,2 milioni fino al 2005, per poi subire un importante incremento dal 2006 in poi, attestandosi a 1,8 milioni nel 2008. La crescita del traffico internazionale è stata molto importante, con un CAGR del +42,8%, raggiungendo i 630 mila passeggeri nel 2008.

Tab.S.3.7.3 Passeggeri 2000-2008

Anno	MOV	Δ%
2000	24.572	
2001	23.125	-5,9%
2002	21.993	-4,9%
2003	23.452	6,6%
2004	25.624	9,3%
2005	23.319	-9,0%
2006	26.378	13,1%
2007	29.880	13,3%
2008	32.953	10,3%
CAGR	3,7%	

Movimenti

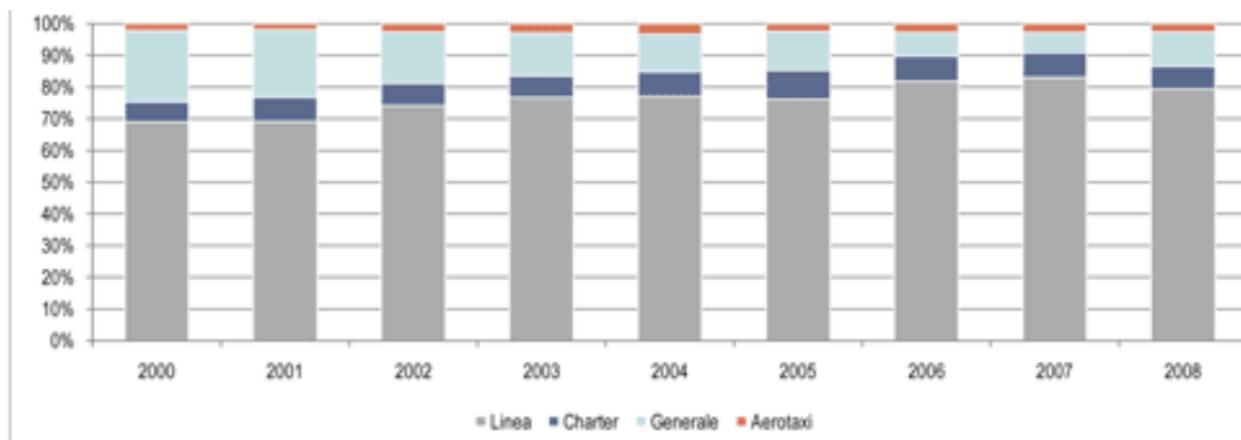
Il numero di movimenti ha raggiunto quota 33 mila nel 2008, con un CAGR del 3,7%.



Tab.S.3.7.4 Movimenti 2000-2008

Anche in termini di movimenti, il traffico charter rappresenta una percentuale che oscilla tra il 6% ed il 9%. L'aviazione generale fa registrare una percentuale di traffico che passa dal 22,5% del 2000 al 10,9% del 2008.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	69,1%	6,2%	2,3%	22,5%	100,0%
2001	69,1%	7,7%	1,9%	21,3%	100,0%
2002	74,1%	7,0%	2,7%	16,2%	100,0%
2003	76,8%	6,7%	2,9%	13,6%	100,0%
2004	77,0%	7,8%	3,4%	11,8%	100,0%
2005	76,2%	8,9%	2,5%	12,3%	100,0%
2006	81,8%	7,9%	2,9%	7,5%	100,0%
2007	83,0%	7,7%	2,7%	6,5%	100,0%
2008	79,3%	7,2%	2,6%	10,9%	100,0%

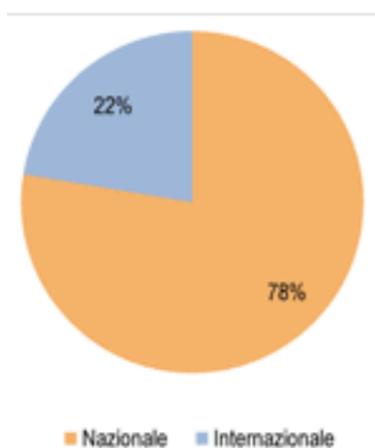


Tab.S.3.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

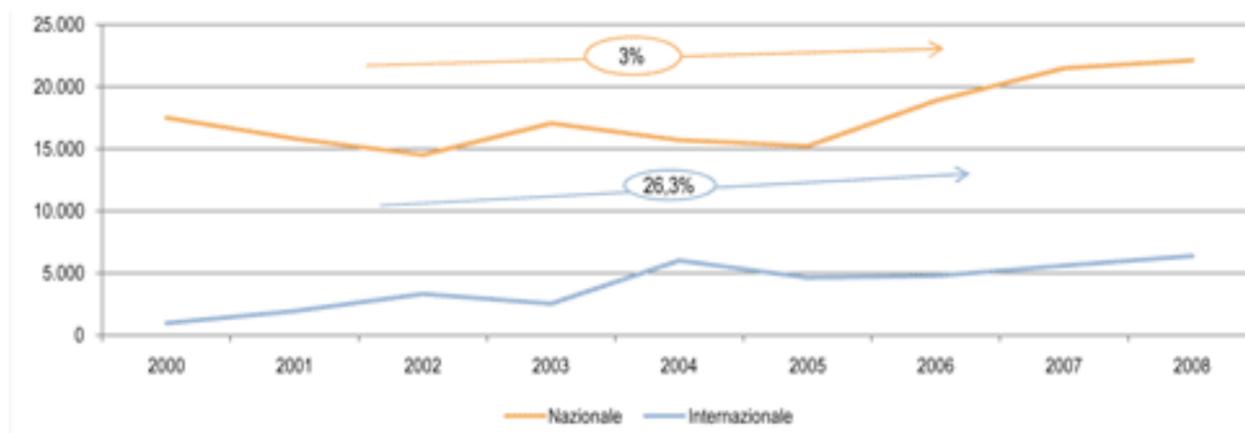
Per quel che riguarda i voli di linea e charter, il numero di movimenti internazionali è cresciuto notevolmente negli ultimi anni, con un CAGR del 26,3%, mentre i movimenti nazionali sono rimasti pressoché costanti negli anni 2000-2008.

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	17.501		2000	984	
2001	15.813	-9,6%	2001	1.947	97,9%
2002	14.527	-8,1%	2002	3.311	70,1%
2003	17.043	17,3%	2003	2.542	-23,2%
2004	15.714	-7,8%	2004	6.006	136,3%
2005	15.234	-3,1%	2005	4.626	-23,0%
2006	18.888	24,0%	2006	4.769	3,1%
2007	21.498	13,8%	2007	5.612	17,7%
2008	22.114	2,9%	2008	6.385	13,8%
CAGR	3,0%		CAGR	26,3%	

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta il 78% del totale dell'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

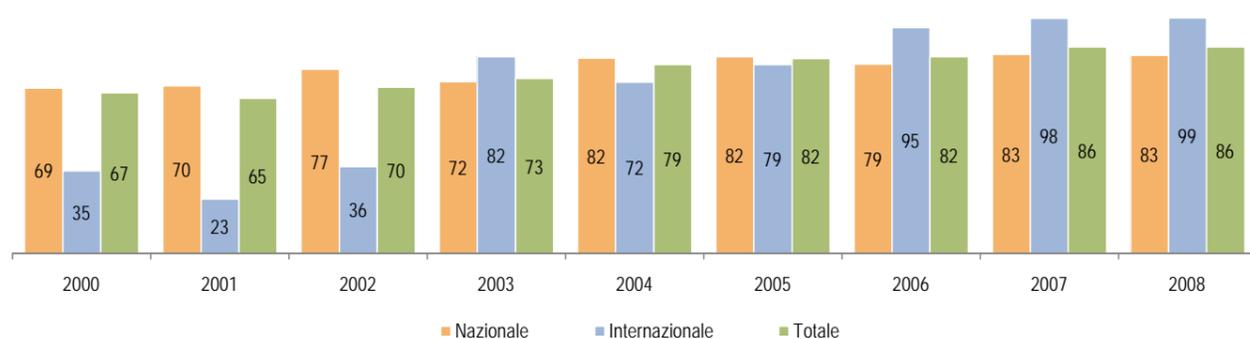


Tab.S.3.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	69	35	67
2001	70	23	65
2002	77	36	70
2003	72	82	73
2004	82	72	79
2005	82	79	82
2006	79	95	82
2007	83	98	86
2008	83	99	86
CAGR	2,3%	14,0%	3,2%

Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

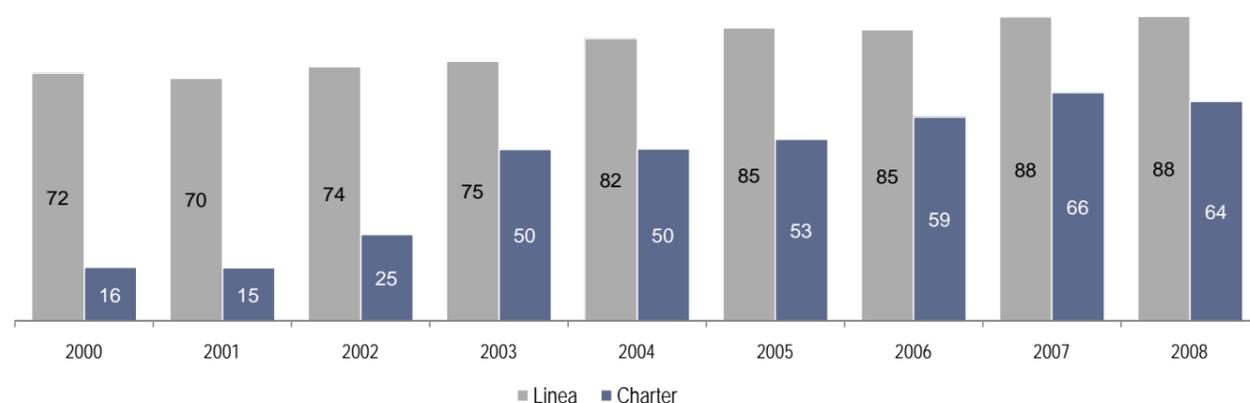
Il numero medio di passeggeri per volo nazionale è cresciuto progressivamente. Per quel che riguarda l'internazionale la crescita è stata considerevole, del 14% medio annuo, raggiungendo quota 99 passeggeri nel 2008, con un forte incremento tra il 2002 ed il 2003 (da 36 a 82 passeggeri).



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

Anno	LINEA	CHARTER
2000	72	16
2001	70	15
2002	74	25
2003	75	50
2004	82	50
2005	85	53
2006	85	59
2007	88	66
2008	88	64
CAGR	2,6%	19,2%

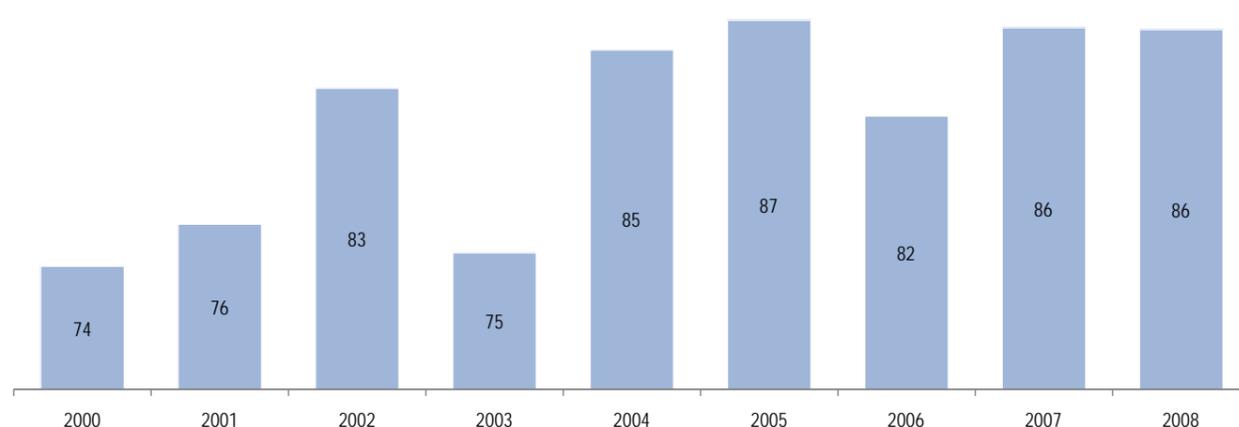
I voli charter hanno avuto un numero di passeggeri medi in netta crescita a partire dal 2003.



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

Il numero di passeggeri medi per volo di linea nazionale è cresciuto moderatamente, con un CAGR dell'1,9%.

Anno	LINEA Naz
2000	74
2001	76
2002	83
2003	75
2004	85
2005	87
2006	82
2007	86
2008	86
CAGR	1,9%

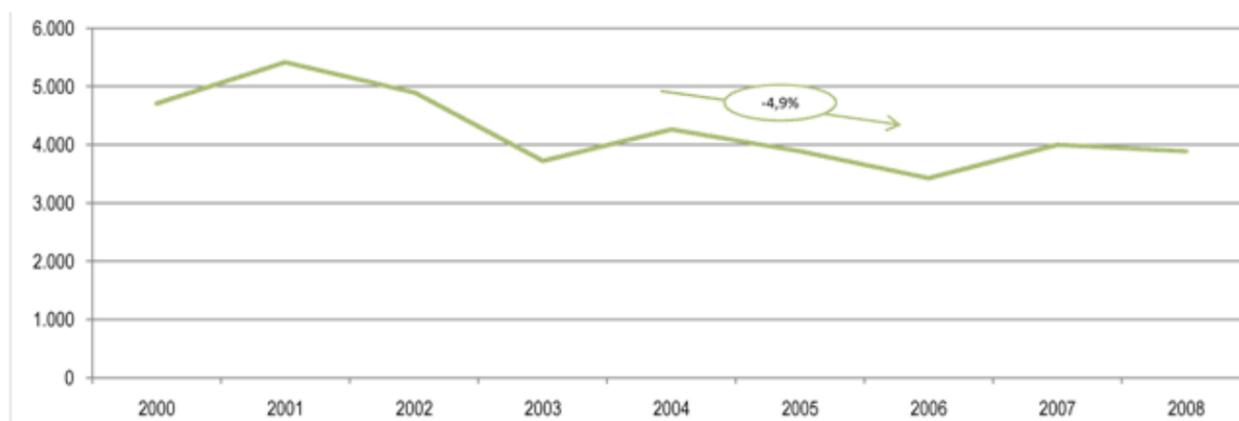


Tab.S.3.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Traffico cargo

Il traffico cargo, a meno di una ripresa nel 2004 (+14,6%) e nel 2007 (+16,7%), ha subito delle importanti flessioni che comportano un CAGR del -2,4%.

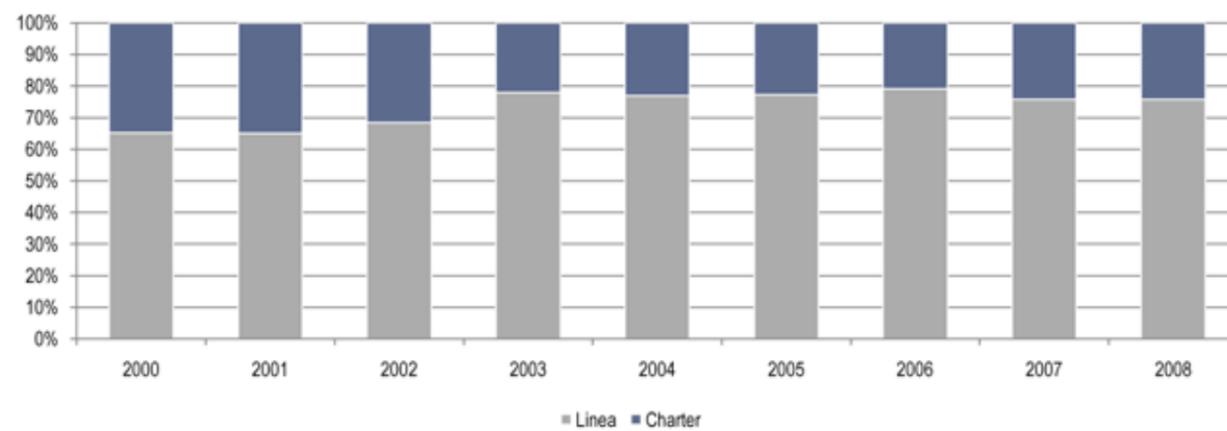
Anno	TONS	Δ%
2000	4.708	
2001	5.415	15,0%
2002	4.897	-9,6%
2003	3.722	-24,0%
2004	4.264	14,6%
2005	3.892	-8,7%
2006	3.432	-11,8%
2007	4.005	16,7%
2008	3.887	-2,9%
CAGR	-2,4%	



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

Anno	Linea	Charter
2000	65,3%	34,7%
2001	65,1%	34,9%
2002	68,5%	31,5%
2003	78,0%	22,0%
2004	77,0%	23,0%
2005	77,2%	22,8%
2006	79,2%	20,8%
2007	75,7%	24,3%
2008	75,8%	24,2%

Il traffico cargo con voli charter mantiene una percentuale molto alta, tra il 35% (2000) ed il 25% (2008).

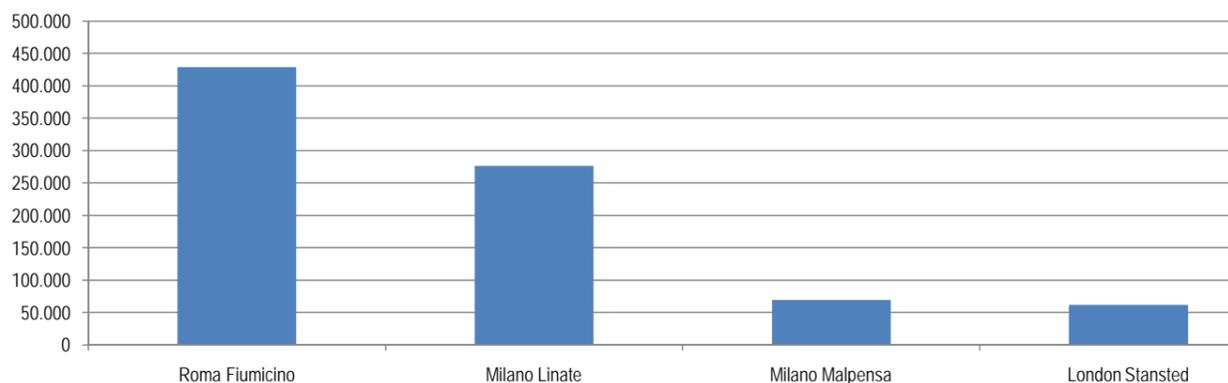


Tab.S.3.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Germania					60.416	109.340	212.415	
Gran Bretagna					112.771	111.679	81.485	

Principali O-D

Il traffico dell'aeroporto è maggiormente concentrato verso l'Italia (1,5 milioni nel 2006) e verso l'estero, rivolgendosi principalmente alla Germania (Colonia) e alla Gran Bretagna (Londra Stansted).



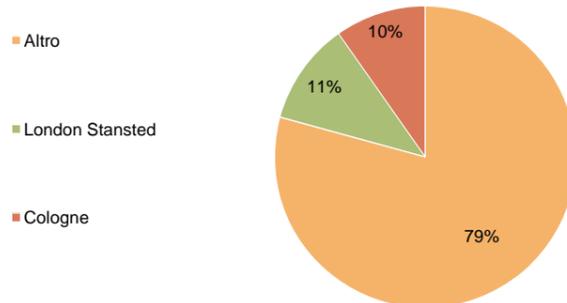
Tab.S.3.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

La tratta verso Londra rappresenta nel 2008 il 11% del traffico internazionale, con la voce "Altro" che rappresenta il 79%, testimoniando la varietà delle destinazioni.



Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									499.433
London Stansted					112.761	111.416		66.808	69.267
Cologne					21.843		60.114	60.811	61.421

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.



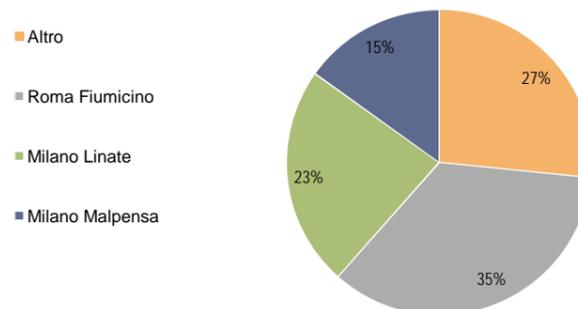
Tab.S.3.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

Le tratte maggiormente sviluppate sono verso Roma Fiumicino (35%), Milano Linate e Malpensa (insieme il 38%) ed hanno registrato un costante incremento negli anni, ad eccezione del 2008.



Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									487.718
Roma Fiumicino				481.744	446.225	401.204	536.636	617.873	640.174
Milano Linate				307.559	358.041	367.131	440.161	474.559	428.738
Milano Malpensa				235.103	231.038	222.490	218.952	285.653	276.768

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

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	12.124	18.248	83.029	135.696	333.008	266.155	336.392	405.835	489.218
			50,5%	355,0%	63,4%	145,4%	-20,1%	26,4%	20,6%	20,5%
	Nazionale	1.208.483	1.107.744	1.120.467	1.222.108	1.283.395	1.246.006	1.489.204	1.783.926	1.823.885
			-8,3%	1,1%	9,1%	5,0%	-2,9%	19,5%	19,8%	2,2%
TOT	1.220.607	1.125.992	1.203.496	1.357.804	1.616.403	1.512.161	1.825.596	2.189.761	2.313.103	
		-7,8%	6,9%	12,8%	19,0%	-6,4%	20,7%	19,9%	5,6%	
Charter	Internazionale	21.911	25.996	37.138	73.813	97.461	99.947	115.066	146.341	140.903
			18,6%	42,9%	98,8%	32,0%	2,6%	15,1%	27,2%	-3,7%
	Nazionale	1.750	1.491	1.461	4.406	2.290	10.098	7.819	6.233	9.513
			-14,8%	-2,0%	201,6%	-48,0%	341,0%	-22,6%	-20,3%	52,6%
TOT	23.661	27.487	38.599	78.219	99.751	110.045	122.885	152.574	150.416	
		16,2%	40,4%	102,6%	27,5%	10,3%	11,7%	24,2%	-1,4%	
Aerotaxi	Internazionale	1.892	733	691	1.165	3.978	982	1.026	517	938
			-61,3%	-5,7%	68,6%	241,5%	-75,3%	4,5%	-49,6%	81,4%
	Nazionale	950	819	1.021	841	2.391	1.257	1.350	647	1.082
			-13,8%	24,7%	-17,6%	184,3%	-47,4%	7,4%	-52,1%	67,2%
TOT	2.842	1.552	1.712	2.006	6.369	2.239	2.376	1.164	2.020	
		-45,4%	10,3%	17,2%	217,5%	-64,8%	6,1%	-51,0%	73,5%	
Generale	Internazionale	557	1.134	1.292	4.448	4.798				
			103,6%	13,9%	244,3%	7,9%				
	Nazionale	1.927	2.503	2.976	2.774	3.168				
			29,9%	18,9%	-6,8%	14,2%				
TOT	2.484	3.637	4.268	7.222	7.966	3.497	1.113	1.753	4.413	
		46,4%	17,3%	69,2%	10,3%	-56,1%	-68,2%	57,5%	151,7%	
TOT	Internazionale	36.484	46.111	122.150	215.122	439.245	367.084	452.484	552.693	631.059
			26,4%	164,9%	76,1%	104,2%	-16,4%	23,3%	22,1%	14,2%
	Nazionale	1.213.110	1.112.557	1.125.925	1.230.129	1.291.244	1.257.361	1.498.373	1.790.806	1.834.480
			-8,3%	1,2%	9,3%	5,0%	-2,6%	19,2%	19,5%	2,4%
TOT	1.249.594	1.158.668	1.248.075	1.445.251	1.730.489	1.627.942	1.951.970	2.345.252	2.469.952	
		-7,3%	7,7%	15,8%	19,7%	-5,9%	19,9%	20,1%	5,3%	

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	696	1.476	2849	1.706	4.664	3.406	3.394	4.146	4.994
			112,1%	93,0%	-40,1%	173,4%	-27,0%	-0,4%	22,2%	20,5%
	Nazionale	16.275	14.501	13.455	16.308	15.061	14.369	18.188	20.662	21.148
			-10,9%	-7,2%	21,2%	-7,6%	-4,6%	26,6%	13,6%	2,4%
TOT	16.971	15.977	16.304	18.014	19.725	17.775	21.582	24.808	26.142	
		-5,9%	2,0%	10,5%	9,5%	-9,9%	21,4%	14,9%	5,4%	
Charter	Internazionale	288	471	462	836	1.342	1.220	1.375	1.466	1.391
			63,5%	-1,9%	81,0%	60,5%	-9,1%	12,7%	6,6%	-5,1%
	Nazionale	1.226	1.312	1.072	735	653	865	700	836	966
			7,0%	-18,3%	-31,4%	-11,2%	32,5%	-19,1%	19,4%	15,6%
TOT	1.514	1.783	1.534	1.571	1.995	2.085	2.075	2.302	2.357	
		17,8%	-14,0%	2,4%	27,0%	4,5%	-0,5%	10,9%	2,4%	
Aerotaxi	Internazionale	278	155	209	274	401	235	210	305	338
			-44,2%	34,8%	31,1%	46,4%	-41,4%	-10,6%	45,2%	10,8%
	Nazionale	280	287	380	412	482	357	545	515	525
			2,5%	32,4%	8,4%	17,0%	-25,9%	52,7%	-5,5%	1,9%
TOT	558	442	589	686	883	592	755	820	863	
		-20,8%	33,3%	16,5%	28,7%	-33,0%	27,5%	8,6%	5,2%	
Generale	Internazionale	408	567	503	599	672				
			39,0%	-11,3%	19,1%	12,2%				
	Nazionale	5.121	4.356	3.063	2.582	2.349				
			-14,9%	-29,7%	-15,7%	-9,0%				
TOT	5.529	4.923	3.566	3.181	3.021	2.867	1.966	1.950	3.591	
		-11,0%	-27,6%	-10,8%	-5,0%	-5,1%	-31,4%	-0,8%	84,2%	
TOT	Internazionale	1.670	2.669	4.023	3.415	7.079	4.861	4.979	5.917	6.723
			59,8%	50,7%	-15,1%	107,3%	-31,3%	2,4%	18,8%	13,6%
	Nazionale	22.902	20.456	17.970	20.037	18.545	15.591	19.433	22.013	22.639
			-10,7%	-12,2%	11,5%	-7,4%	-15,9%	24,6%	13,3%	2,8%
TOT	24.572	23.125	21.993	23.452	25.624	23.319	26.378	29.880	32.953	
		-5,9%	-4,9%	6,6%	9,3%	-9,0%	13,1%	13,3%	10,3%	

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	57	148	138	22	4	1	0	0	0
			156,9%	-6,6%	-84,1%	-81,8%	-75,0%	-100,0%		
	Nazionale	3.017	3.380	3.215	2.880	3.278	3.004	2.717	3.033	2.947
			12,0%	-4,9%	-10,4%	13,8%	-8,4%	-9,6%	11,6%	-2,8%
TOT	3.075	3.528	3.353	2.902	3.282	3.005	2.717	3.033	2.947	
		14,7%	-5,0%	-13,5%	13,1%	-8,4%	-9,6%	11,6%	-2,8%	
Charter	Internazionale	28	26	12	-	-	3	14	35	43
			-4,5%	-54,4%	-100,0%	#DIV/0!	#DIV/0!	366,7%	150,0%	22,9%
	Nazionale	1.606	1.861	1.532	820	982	884	701	937	897
			15,9%	-17,7%	-46,5%	19,8%	-10,0%	-20,7%	33,7%	-4,3%
TOT	1.633	1.887	1.544	820	982	887	715	972	940	
		15,6%	-18,2%	-46,9%	19,8%	-9,7%	-19,4%	35,9%	-3,3%	
Generale	Internazionale	85	174	150	22	4	4	14	35	43
			104,5%	-13,8%	-85,3%	-81,8%	0,0%	250,0%	150,0%	22,9%
	Nazionale	4.623	5.241	4.747	3.700	4.260	3.888	3.418	3.970	3.844
			13,4%	-9,4%	-22,1%	15,1%	-8,7%	-12,1%	16,1%	-3,2%
TOT	4.708	5.415	4.897	3.722	4.264	3.892	3.432	4.005	3.887	
		15,0%	-9,6%	-24,0%	14,6%	-8,7%	-11,8%	16,7%	-2,9%	

Tab.S.3.7.15 Allegato

S.4 Aeroporto del Salento di Brindisi-Casale





Aeroporto del Salento

Brindisi - Casale



SEDIME (ha)

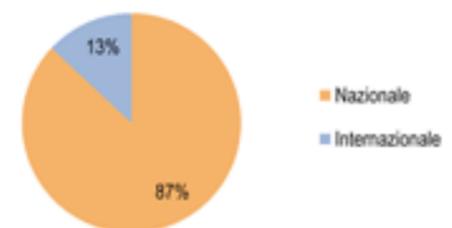
area civile
246

area militare
42

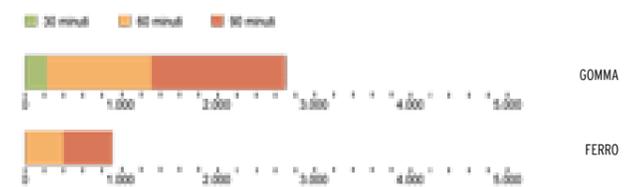
PISTE (num)
2

TRAFFICO PAX 2008 (num)
970.000

RIPARTIZIONE PAX 2008



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

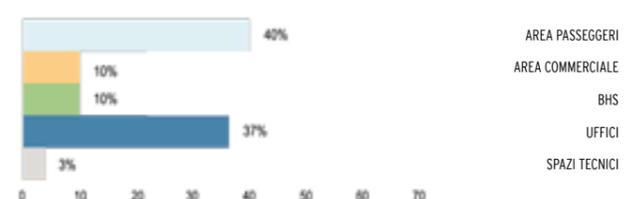


TERMINAL

superficie (mq)
13.150

dotazione per passeggero (mq)
38,8

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto di Brindisi, con circa 1 milione di passeggeri annui, rappresenta il secondo scalo regionale pugliese che svolge un ruolo fondamentale di supporto allo scalo barese, per i collegamenti nazionali di linea (Roma, Milano, Venezia) a servizio delle province salentine di Brindisi, Lecce e Taranto.

L'Aeroporto del Salento assume, nel più articolato sistema di trasporti della regione, un'importanza fondamentale come porta di accesso di un territorio a fortissima vocazione turistica.

L'aeroporto è inoltre un'importante base logistica di agenzie delle Nazioni Unite per l'invio di aiuti umanitari. Nel complesso, sia il rapporto dello scalo con i vettori che le infrastrutture e i servizi, beneficiano della gestione unitaria e coordinata con gli altri scali pugliesi, operata dall'unica società di gestione che può dialogare in modo efficace con il territorio.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'Aeroporto è situato lungo la costa, a nord del golfo di Brindisi, a circa 10 km dal centro cittadino e dista 40km da Lecce, 70km da Taranto e circa 100km dalla punta estrema del Salento e 110km da Bari.

Di rilievo la vicinanza al porto di Brindisi, mercantile, peschereccio e turistico, che effettua collegamenti con l'Albania, la Grecia e la Turchia, ed è considerato per gli scambi commerciali la Porta d'Oriente.

Nato come scalo militare negli anni '30, l'aeroporto di Brindisi decolla quasi subito nel trasporto aereo commerciale con la compagnia Ala Littoria, che collegava la città con la capitale. Nel 2008 è diventato aeroporto civile.

Il sedime aeroportuale, con un'area di 288 ha, di cui 42 del demanio militare, si inserisce in un territorio caratterizzato dalla presenza del mare e dalla relativa zona costiera urbanizzata in direzione nord ed est, mentre a sud è inserito nel tessuto residenziale di Casale.

Nella parte ovest invece l'area aeroportuale confina con una zona agricola libera da costruzioni edilizie.

LIMITI E VINCOLI

I limiti più rilevanti per l'aeroporto sono costituiti:

- dalla zona di tipo litoraneo e di importanza naturalistica, che si estende in direzione nord - est;
- dall'area di interesse archeologico, ad ovest, in prossimità della pista 05-23, in corrispondenza della chiesa romanica di S. Maria del Casale, risalente al XIV secolo, importante sito religioso della zona;
- dalla zona residenziale presente nella zona sud.

Possibili aree di sviluppo della zona land side possono essere individuate nella zona ovest, o a sud con la dismissione e il riuso della zona militare.

ACCESSIBILITA' E SOSTA

Attualmente l'aeroporto di Brindisi Papola Casale risulta accessibile attraverso una bretella a doppio senso e carreggiata unica, che immette sulla strada comunale 76 che permette ad est di raggiungere in pochi minuti la città di Brindisi, mentre ad ovest, si collega con le strade statali S.S. 16 adriatica e S.S. 379.

Sulla SS16, nel tratto di circonvallazione della città di Brindisi, si innestano la S.S. 7 Appia in direzione di Taranto e la S.S. 613 in direzione di Lecce.

Manca un collegamento ferroviario; la stazione ed il centro cittadino sono raggiungibili con un servizio di bus in 20 minuti.

I collegamenti con le città della provincia avvengono attraverso la linea della Pugliairbus, progetto della società Aeroporti di Puglia.

La viabilità interna è costituita da un sistema anulare di distribuzione che consente una fluidità di circolazione e un facile accesso al terminal e ai parcheggi.

Gli utenti dell'aeroporto possono avvalersi di un parcheggio di 3135 posti auto, in parte a pagamento ed

in parte liberi, collegati all'aerostazione con un servizio navetta.

STATO ATTUALE AEROPORTO

Negli ultimi anni lo scalo di Brindisi è stato oggetto di un processo di adeguamento e potenziamento infrastrutturale, attraverso una serie di opere che hanno migliorato gli standard di servizio operativo e funzionale dello scalo.

In particolare è stato ampliato ed ammodernato il terminal passeggeri, adeguato ora alle esigenze dei flussi di traffico; è stata inoltre riconfigurata la viabilità e sono stati ampliati i parcheggi, prolungata la pista e adeguati i relativi impianti.

TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione passeggeri è costituita da un edificio a pianta rettangolare, sviluppato in direzione est-ovest, articolata su due piani fuori terra, più un mezzanino ed un piano interrato.

Ampliata e ristrutturata nel 2007, con standard architettonici attuali, presenta una superficie complessiva di circa 13.000 mq, adeguata a soddisfare un traffico di circa 1,5 milioni di passeggeri.

Il piano terra si estende per circa 8000 mq ed è adibito alla gestione separata dei flussi dei passeggeri in arrivo e in partenza.

Al piano si trovano quindi 17 banchi per l'accettazione, 8 gates di imbarco suddivisi tra Schengen ed Extra Schengen, 4 varchi adibiti al controllo di sicurezza e l'area arrivi attrezzata con 3 nastri per la riconsegna bagagli. Le aree commerciali caratterizzate dalla presenza di bar, negozi e duty free shop sono anch'esse situate a piano terra, nella zona partenze.

Il primo piano di 3200 mq è dedicato agli uffici della società di gestione, degli operatori aerei e degli enti di stato.

L'interno dell'aerostazione è caratterizzato dalla presenza di ampi spazi aperti, mentre la facciata è caratterizzata dalla struttura portante in tubolari di acciaio e ampie superfici vetrate progettata in maniera da ridurre il fabbisogno energetico di circa il 30%. Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 40,2% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 5,9%.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 38,8 mq/pax, molto al di sopra della media nazionale.

Nel complesso il terminal può essere ritenuto ottimale, per caratteristiche architettoniche e funzionali, anche come base per futuri sviluppi, che potranno condividere servizi centralizzati, realizzando estensioni destinate al trattamento dei flussi passeggeri.

TERMINAL MERCI

L'aerostazione merci esistente, realizzata in struttura prefabbricata ad un piano fuori terra, ha una superficie di circa 1.710 mq (mq 1.060 destinati a magazzini e mq 650 ad uffici) e gestisce un traffico di 435 tonnellate di merci annue. Il terminal cargo non dispone di un piazzale dedicato ed utilizza pertanto il piazzale di sosta del traffico commerciale.

INFRASTRUTTURE AIRSIDE

L'Aeroporto è dotato di un sistema di due piste di volo incidenti, la principale è lunga 3050 metri e la secondaria 1796 metri. L'Apron è ubicato nel quadrante a Ovest, su di esso sono predisposte 13 piazzole di sosta. La pista principale è equipaggiata con strumentazione per permettere l'atterraggio anche in condizioni meteo non ottimali.

CRITICITA' E INDICAZIONI GIA' FORMULATE PER FUTURI SVILUPPI

In relazione al bacino di traffico si rileva un'accessibilità viaria inadeguata, una scarsa connessione tra le reti di trasporto locale e un basso grado di integrazioni tra le diverse modalità.

Inoltre il sedime aeroportuale, nella configurazione attuale, non consente gli sviluppi necessari per l'adeguamento delle infrastrutture e per lo sviluppo di attività non aviation.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale in corso di approvazione per il superamento delle problematiche suddette prevede:

- La riorganizzazione della viabilità di accesso allo scalo;
- La realizzazione di una bretella ferroviaria, che intercetta la linea Bari- Brindisi-Lecce e la linea Taranto-Brindisi, con stazione dedicata in aeroporto;
- L'acquisizione di aree adiacenti all'aeroporto, anche mediante il trasferimento delle aree militari adiacenti.

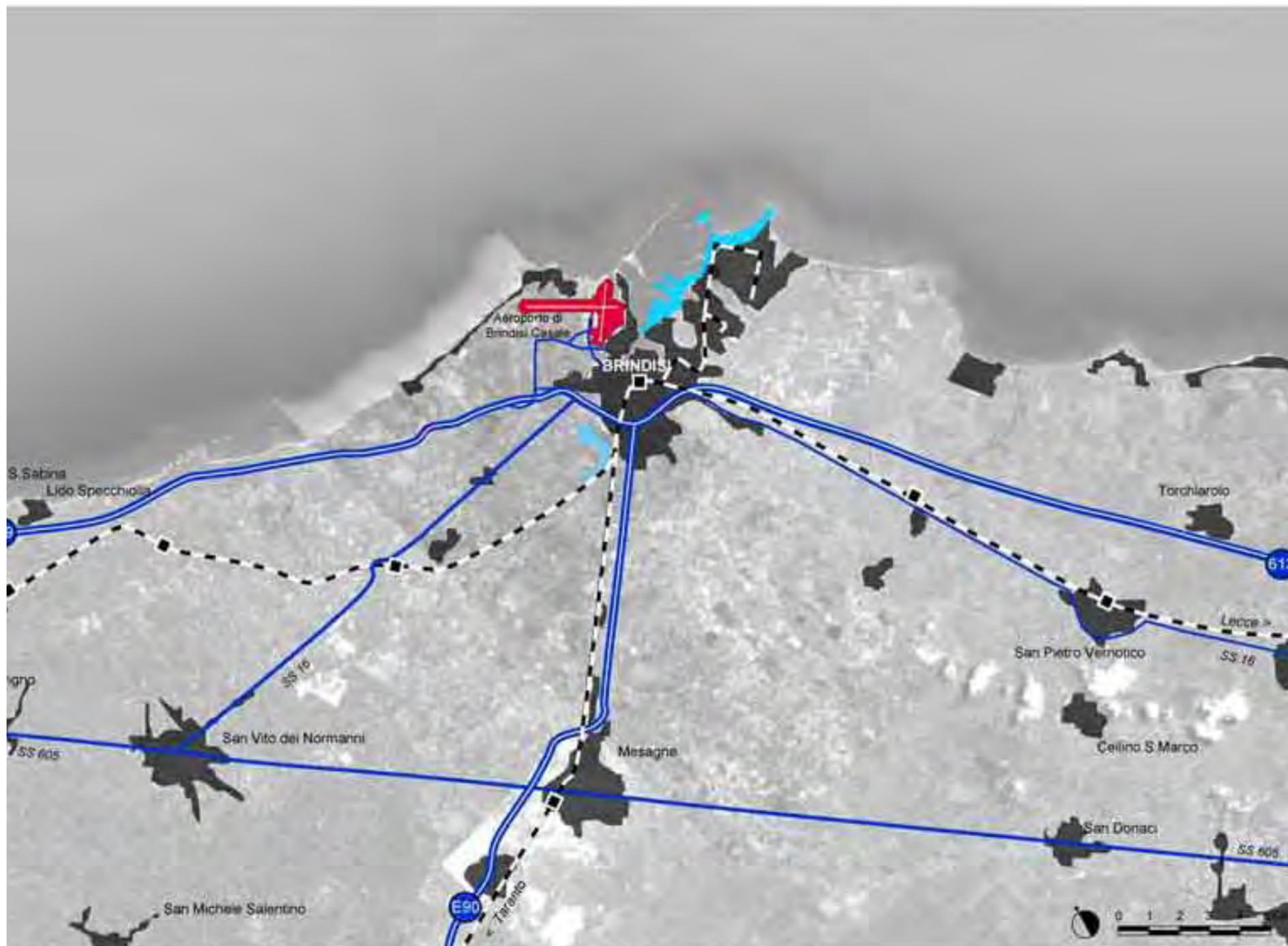
GESTIONE AEROPORTUALE

La Società Aeroporti di Puglia SpA, in regime di concessione totale quarantennale, con Convenzione n. 40 del 25/01/2002, entrata in vigore dal 12/02/2003, gestisce il sistema aeroportuale pugliese costituito dagli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto.

La società è così costituita:



S.4.2.1 Inquadramento territoriale



LEGENDA

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

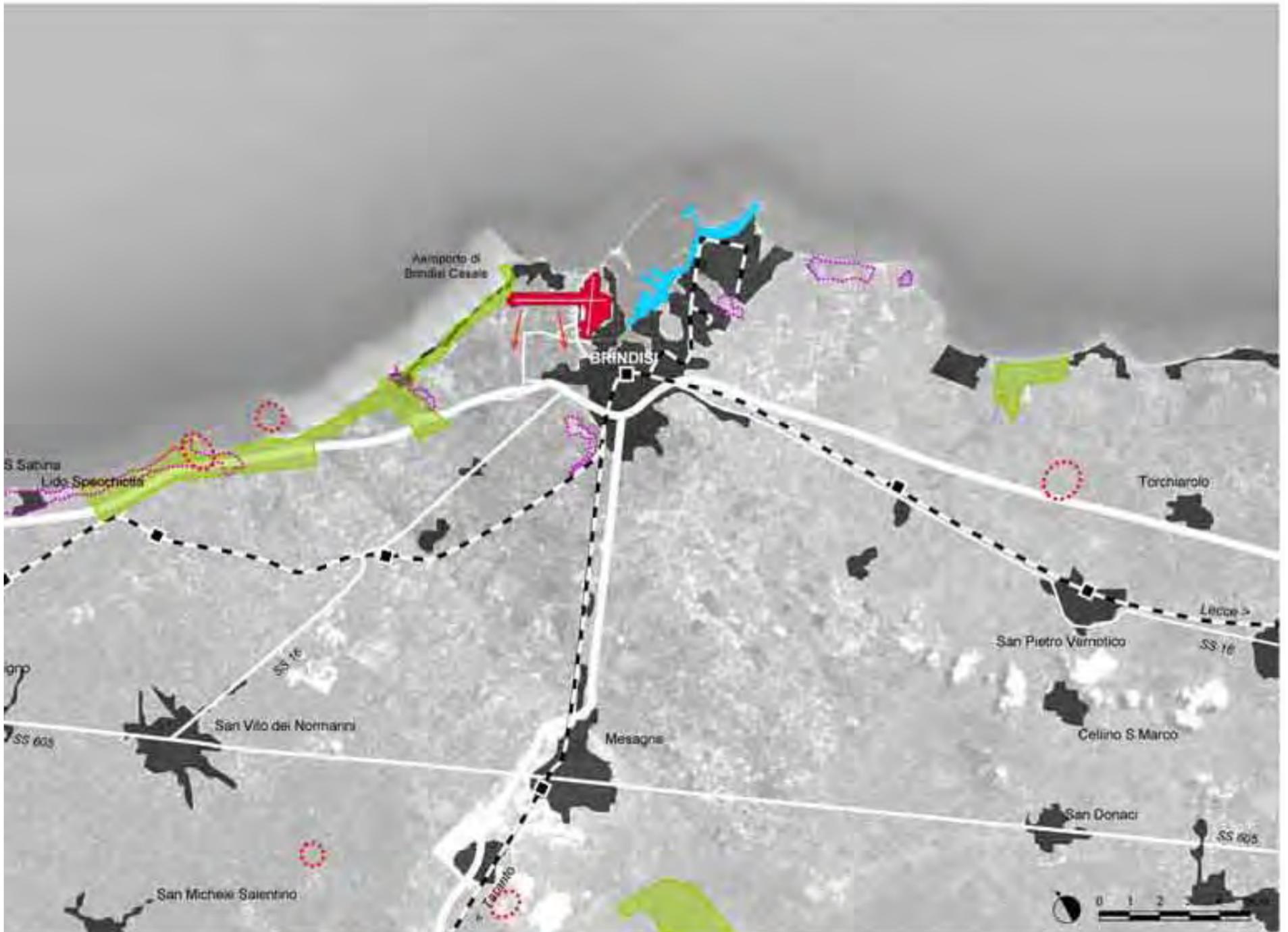


Inquadramento territoriale

L'Aeroporto è situato lungo la costa, a nord del golfo di Brindisi, a circa 10 km dal centro cittadino e dal suo porto.

Il sedime aeroportuale si inserisce in un territorio caratterizzato dalla presenza del mare e dalla relativa zona costiera urbanizzata in direzione nord ed est, mentre a sud è inserito nel tessuto residenziale di Casale.

Nella parte ovest invece l'area aeroportuale confina con una zona agricola libera da costruzioni edilizie.



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

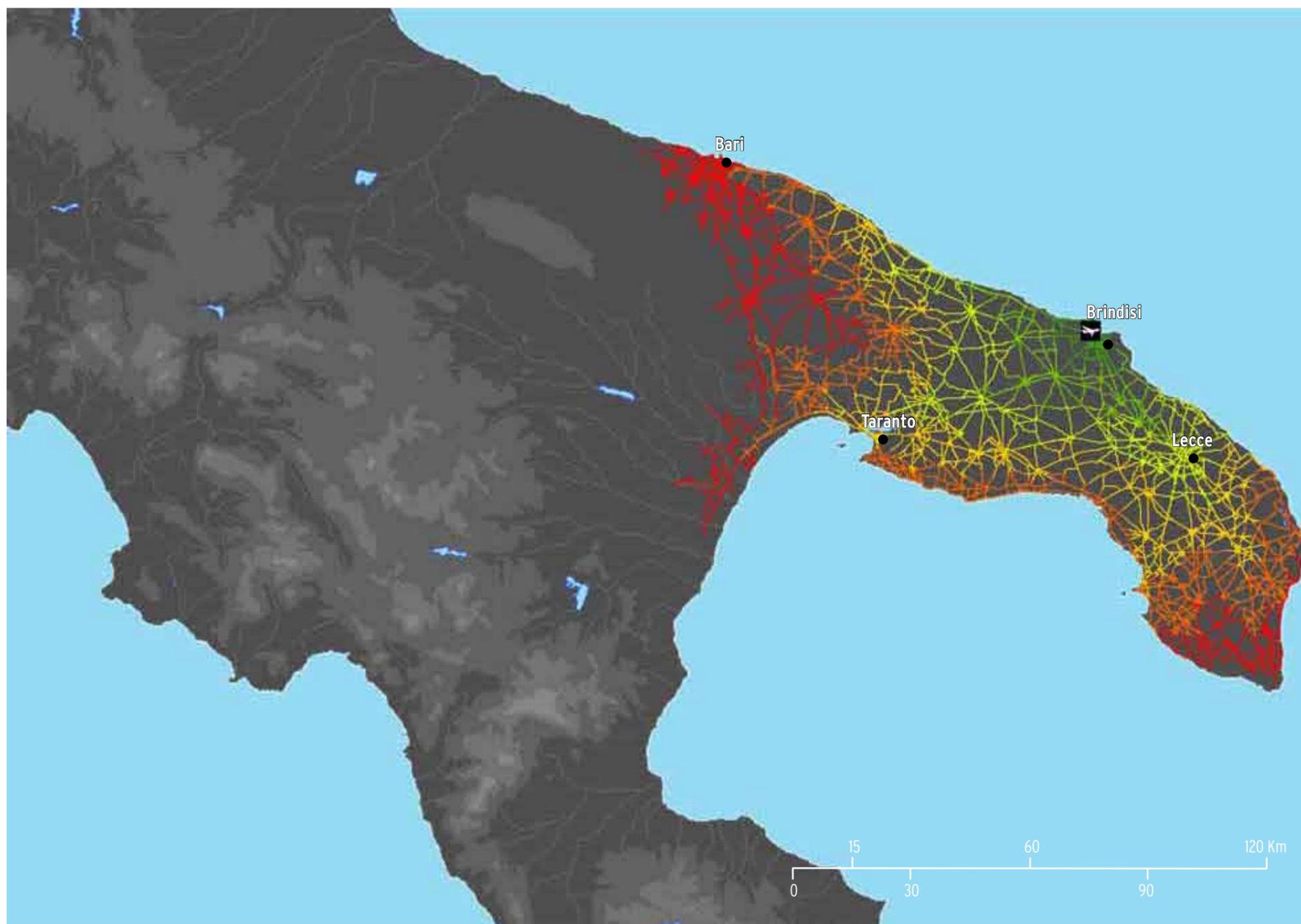
I limiti più rilevanti per l'aeroporto sono costituiti:

- dalla zona di tipo litoraneo e di importanza naturalistica, che si estende in direzione nord - est;
- dall'area di interesse archeologico, ad ovest, in prossimità della pista 05-23, in corrispondenza della chiesa romanica di S. Maria del Casale, risalente al XIV secolo, importante sito religioso della zona;
- dalla zona residenziale presente nella zona sud.

Possibili aree di sviluppo della zona land side possono essere individuate nella zona ovest, o a sud con la dismissione e il riuso della zona militare esistente.

S.4.3 Bacino di traffico

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



LEGENDA ISOCRONE



LEGENDA RETI



Modalità gomma

L'accessibilità dell'aeroporto di Brindisi è determinata sostanzialmente dalla presenza di infrastrutture di livello superiore (SS. 379 Statale Egnazia e SS. 613 Brindisi-Lecce), le quali garantiscono la permeabilità del territorio sia in direzione nord-sud, che in direzione ovest (SS. 7 Via Appia Roma-Brindisi).

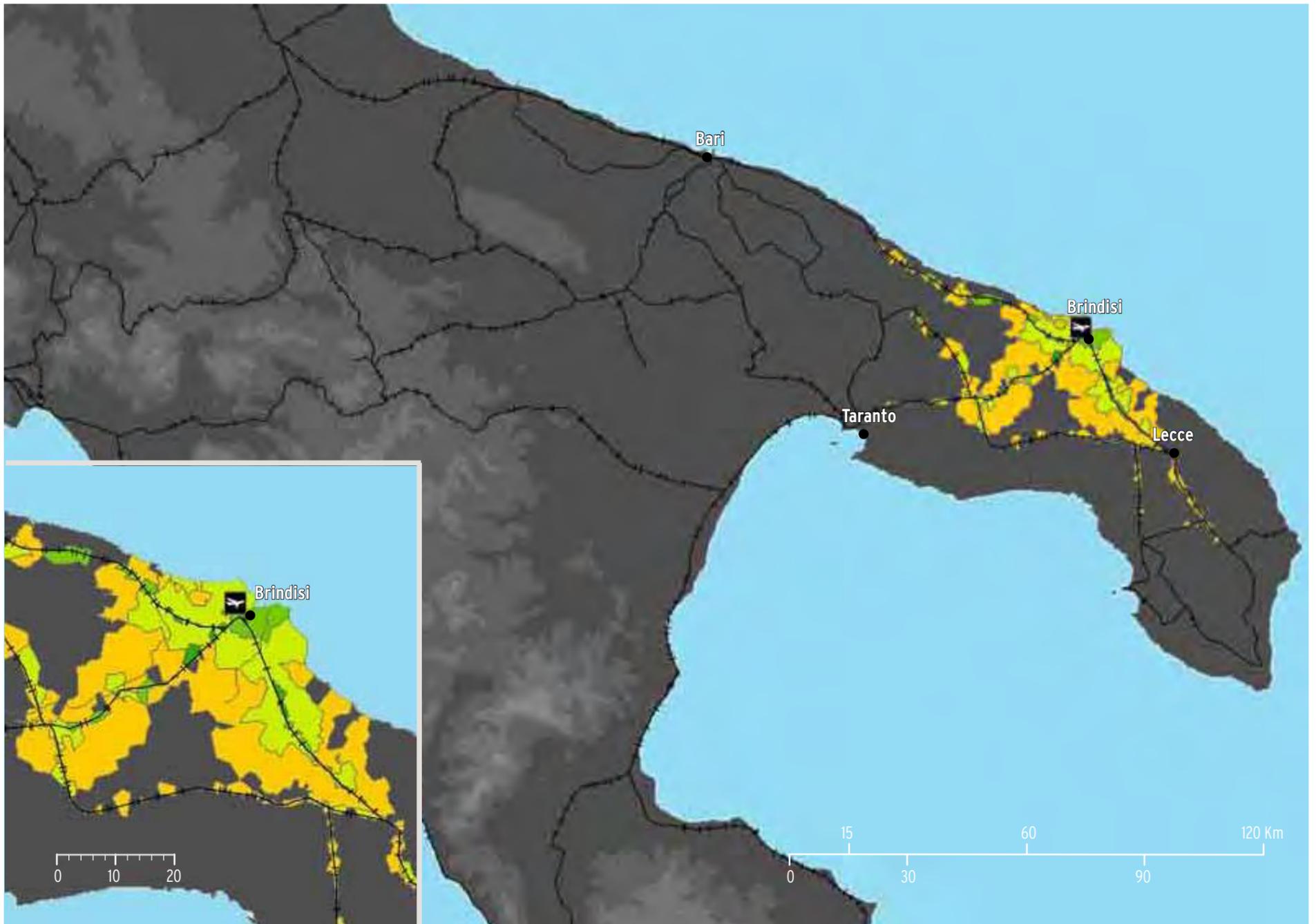
La rete viabilistica afferente all'aeroporto permette quindi il collegamento con le città di Lecce e Taranto in circa un'ora.

I residenti che hanno la possibilità di raggiungere l'aeroporto in un tempo inferiore ai 30' sono circa 240.000 (pari al 9% del totale riferito a 90'). Si contano invece circa 1.100.000 residenti (pari al 41%) localizzati ad una distanza percorribile in un intervallo compreso tra i 30' e i 60' e circa 1.360.000 (pari al 50%) tra i 60' e i 90' (dati popolazione ISTAT 2008).

La prima macro-fascia comprende circa 50.000 addetti (pari all'8%), la seconda circa 250.000 (pari al 39%), mentre la terza circa 350.000 (pari al 53%) (dato ISTAT 2001).

L'area individuata dalle isocrone che rappresentano gli spostamenti inferiori ai 30' ricopre una superficie di circa 900 kmq (pari al 10%), mentre per le macro-fasce 30'-60' e 60'-90' la superficie risulta essere, rispettivamente, pari a circa 3.700 kmq (40% del totale) e 4.700 kmq (50% del totale).

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



LEGENDA ISOCRONE



LEGENDA RETI



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



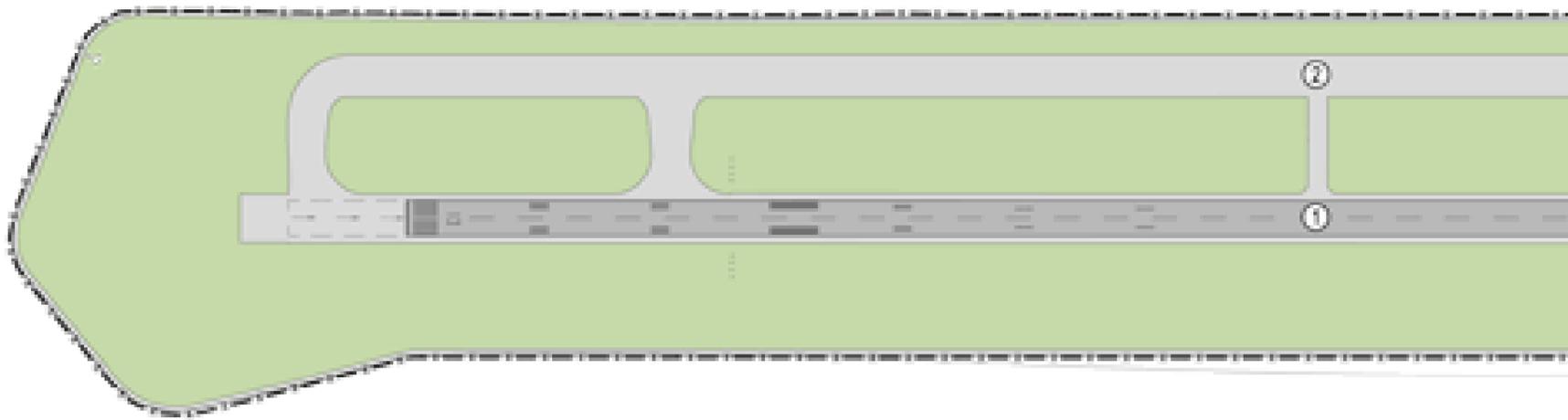
Modalità ferro

La stazione ferroviaria analizzata è quella cittadina, posta a sud del centro storico. La forma dell'isocrona ripercorre il tracciato delle infrastrutture individuando tre direttrici con i Comuni di Lecce, Francavilla Fontana e Ostuni ai suoi limiti. Nella fascia dei 30-45 minuti ricadono i Comuni di San Pietro Vernotico, Mesagne e San Vito dei Normanni.

Possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di 30' circa 200.000 residenti (pari al 23%), mentre impiegano un tempo compreso tra i 30' e i 60' circa 700.000 residenti (pari al restante 77%) (dato popolazione ISTAT 2008).

La presenza di addetti vede nella prima macro-fascia (0-30') circa 50.000 unità (pari al 21%) e nella seconda (30'-60') circa 200.000 (pari al 79%) (dato ISTAT 2001). La macro-fascia 0-30' ricopre una superficie di circa 800 kmq (pari al 27%), mentre la macro-fascia 30'-60' si estende su circa 2.000 kmq (apri al 73%).

S.4.4 Stato attuale dell'aeroporto



AEROPORTO DELSALE

AREA PIAZZALE (mq)
60.000

AREA TERMINAL (mq)
13.150

GATES
8

STAND TOTALI
13

STAND AVIAZIONE GENERALE
--

PARCHEGGI
3.135

LARGHEZZA (m)
45

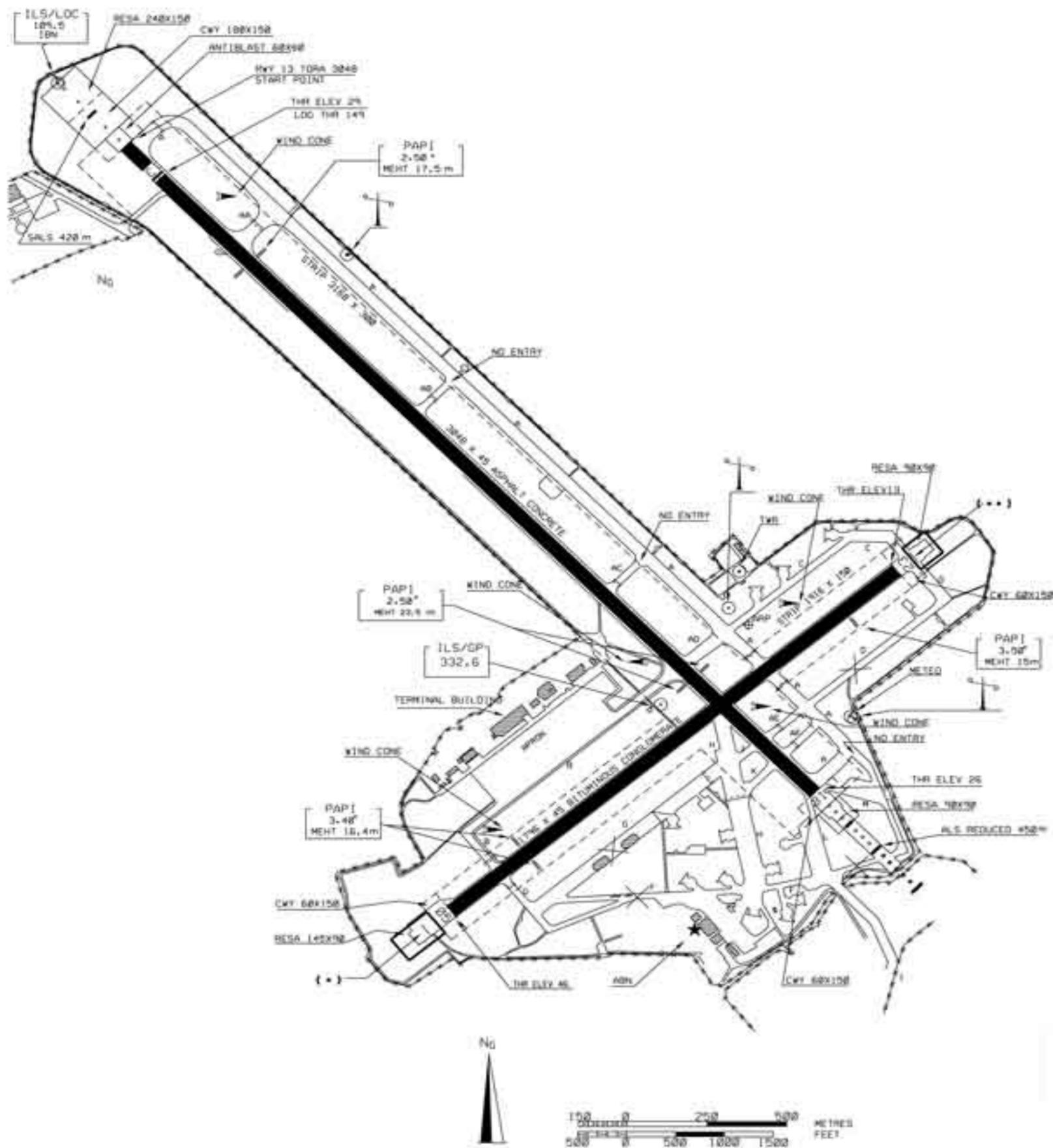


10-

	m	m	m	m
RWY 5	1796	1856	1796	1796
RWY 23	1796	1856	1796	1796
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 13	3048	3108	3048	2899
RWY 31	3048	3228	3048	3048

Tab.S.4.4.1 Caratteristiche delle piste

S.4.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

1.4.1	PISTE	THR	Coord. THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	RESA	STRIP	Largh.	THR Elev.	Pav.
			WGS84-DMS		m	m	m	m	m	m x m	m x m	m x m		m	
1.4.1.1	Pista 1	13	40°40'28.76"N 017°55'37.16"E	134°	3048	3108	3048	2899	-	60 x 150	90 x 90	3168 x 300	45	8,84	LCN 90 CONC / ASPH
		31	40°39'19.96"N 017°57'01.23"E	314°	3048	3228	3048	3048	-	180 x 150	240 x 150	3168 x 300	45	7,92	
1.4.1.2	Pista 2	5	40°39'08.36"N 017°56'12.38"E	051°	1796	1856	1796	1796	-	60 x 150	90 x 90	1916 x 150	45	14,02	LCN 45 Conglom. Bitum.
		23	40°39'43.75"N 017°57'13.13"E	231°	1796	1856	1796	1796	-	60 x 150	145 x 90	1916 x 150	45	3,96	

Tab.S.4.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste



Procedura di atterraggio strumentale di precisione

1.4.2	CLASSE APT	
1.4.2.1	Classe ICAO	4E per RWY 13-31 3C per RWY 05-23
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	47500	PCN 45 conc	1 2 3 5 6 7 8	SM	C	-
		12670	PCN 45 asph	10 13			
				4 11 12 14	SM	AG / F	-

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.2	AA	31	LCN 90 asph	-
1.4.4.3	AB	23	LCN 65 asph	-
1.4.4.4	AC AF	22	LCN 65 asph	-
1.4.4.5	AD	26	LCN 90 asph	-
1.4.4.6	AE D K	22	LCN 18 asph	TWY D chiusa
1.4.4.7	C F	17	LCN 65 asph	TWY F parzialmente chiusa
1.4.4.9	G	22	LCN 40 asph	parzialmente chiusa
1.4.4.10	H	45	LCN 65 asph	-
1.4.4.11	J	22	LCN 30 asph	-
1.4.4.12	L M	60	LCN 65 asph	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VORTAC	BRD
1.4.5.2	NDB	BRD
1.4.5.3	ILS RWY 31 LOC CAT I	IBN
1.4.5.4	GP	-
1.4.5.5	OM	-

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	Capacità Operativa dei Pizzali: 16 Mov/h <small>Fonte: Aeroporti di Puglia SpA</small>

Tab.S.4.5.2 Dati infrastrutture airside

Piste e aree di sicurezza

L'infrastruttura principale è composta da due piste di volo incidenti, la principale con identificativo 13-31 lunga 3048m e la secondaria 05-23 lunga 1796m, entrambe hanno larghezza pari a 45m. Per la pista secondaria sono comunque disponibili superfici pavimentate oltre le testate che, su richiesta dei piloti, possono essere utilizzate per aumentare la corsa utile al decollo. La pista principale, la 13-31, è equipaggiata per atterraggi strumentali di precisione su testata 31, con soglia decalata in testata 13 di 149m.

Piazzale aeromobili

L'Apron è ubicato nel quadrante a Ovest ed è connesso al circuito delle vie di rullaggio attraverso la taxiway B che corre parallelamente allo sviluppo dell'Apron. Sul piazzale sono disponibili 13 piazzole di sosta; tutta la movimentazione degli aeromobili avviene in self.

Vie di rullaggio

Entrambe le piste sono corse parallelamente da taxiway che ne accompagnano lo sviluppo, tutte le taxiway di uscita, sia dalla pista principale che da quella secondaria, sono perpendicolari e non vi sono uscite veloci. L'unica testata non raggiungibile attraverso un percorso di rullaggio, la testata 05, è munita di apposita piazzola per backtrack.

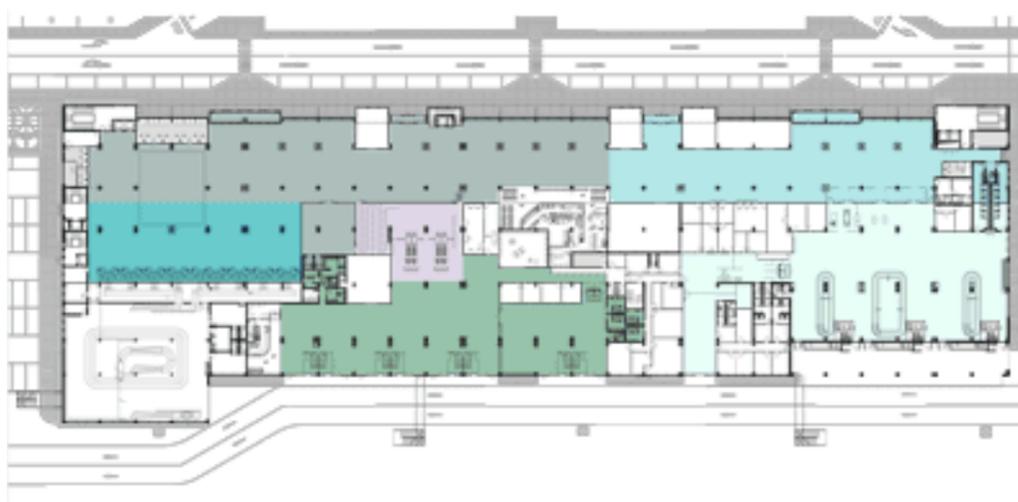
S.4.6 Terminal passeggeri

SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra

SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano terra



SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	5100
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	1270
Bhs, trattamento bagagli	mq	1240
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	4780
Spazi tecnici ,impianti	mq	370

SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	1360
Area Check-in	mq	555
Area Varchi di Sicurezza	mq	245
Sale imbarco	mq	1010
Hall arrivi	mq	845
Sale riconsegna bagagli	mq	1085

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	307
	mq presenti	1350
	mq differenza	1043
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	204
	mq presenti	445
	mq differenza	241
	n° check-in fabbisogno	10
	n° check-in presenti	17
	n° differenza	7
3_Controlli di sicurezza	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	105
	mq differenza	105
	n° varchi fabbisogno	2
	n° presenti	4
4_Controllo passaporti OUT	n° differenza	2
	mq accodamento fabbisogno	45
	mq presenti	46
	mq differenza	1
	n° postazioni fabbisogno	2
5_Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° presenti	2
	n° differenza	0
	mq fabbisogno	491
	mq presenti	790
	mq differenza	299
	n° gates fabbisogno	4
A_Sala imbarchi Schengen	n° presenti	8
	n° differenza	4
	mq fabbisogno	491
	mq presenti	560
	mq differenza	69
B_Sala imbarchi extra Schengen	n° gates fabbisogno	2
	n° presenti	6
	n° differenza	4
	mq fabbisogno	197
	mq presenti	230
6_Controllo passaporti IN	mq differenza	33
	n° gates fabbisogno	1
	n° presenti	2
	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	45
7_Ritiro bagagli	mq presenti	190
	mq differenza	145
	n° postazioni fabbisogno	3
	n° presenti	2
	n° differenza	-1
	mq fabbisogno	330
8_Hall arrivi	mq presenti	605
	mq differenza	275
	n° nastri fabbisogno	1
	n° presenti	3
	n° differenza	2
	mq fabbisogno	461
	mq presenti	760
	mq differenza	299

SUPERFICI TOTALI

Piano interrato	mq	1400
Piano terra	mq	7950
Mezzanino	mq	550
Piano primo	mq	3250

S.4.7 Traffico commerciale 2000-2008

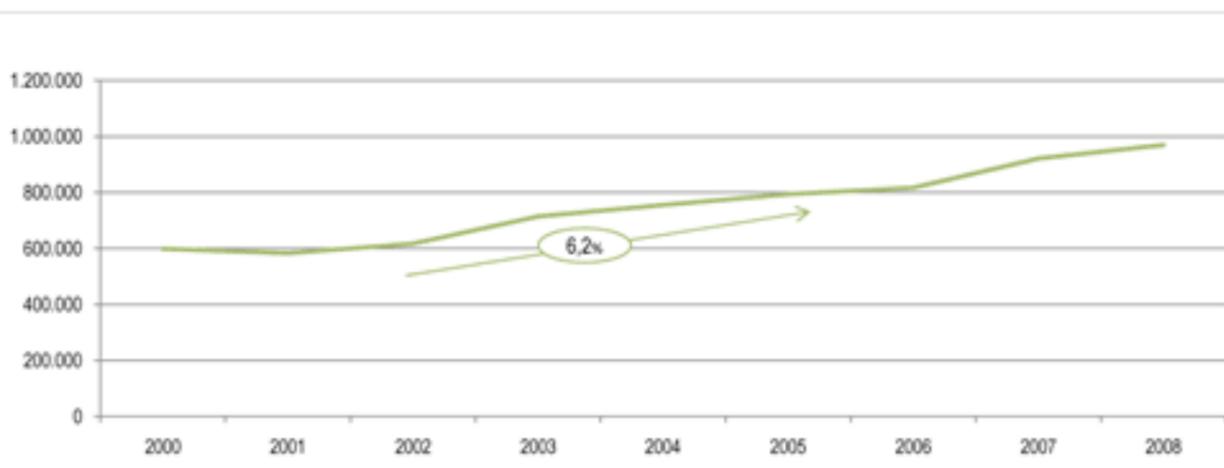
Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri ha registrato una crescita costante, arrivando nel 2008 a poco meno di un milione di passeggeri movimentati (Cagr +6,2%). Gli anni di maggior crescita sono stati il 2003, quando si è fortemente sviluppato il traffico nazionale, grazie all'incremento dei collegamenti verso Roma e Milano dei vettori Alitalia e Air One, ed il 2007 sempre grazie allo sviluppo del traffico nazionale. La crescita, anche se più contenuta, del traffico internazionale, è dovuta principalmente all'arrivo della compagnia low cost Ryanair, che ha avviato dal 2004 un collegamento con Londra.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 1.095.620 con un incremento del 13,2% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

Anno	PAX	Δ%
2000	598.713	
2001	583.161	-2,6%
2002	617.141	5,8%
2003	714.950	15,8%
2004	755.330	5,6%
2005	793.959	5,1%
2006	816.878	2,9%
2007	921.898	12,9%
2008	969.338	5,1%

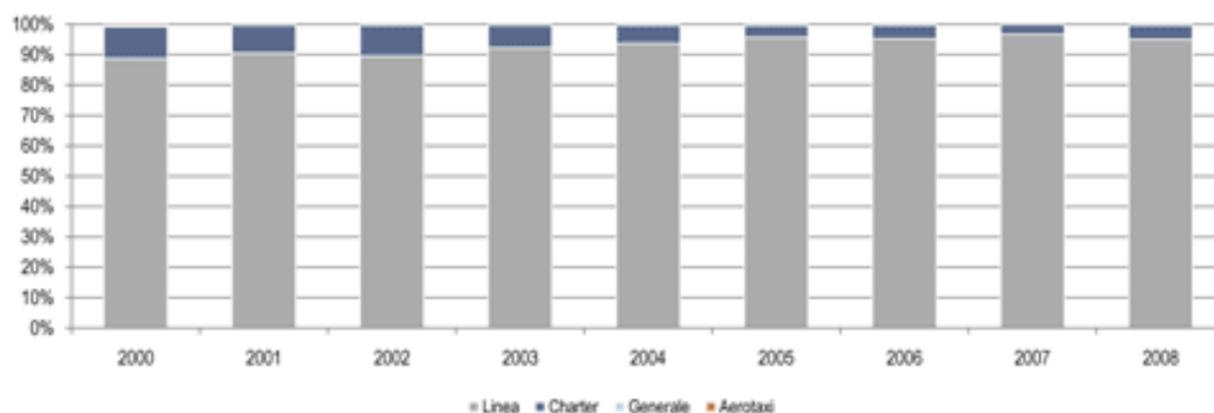
CAGR	6,2%
------	------



Tab.S.4.7.1 Passeggeri 2000-2008

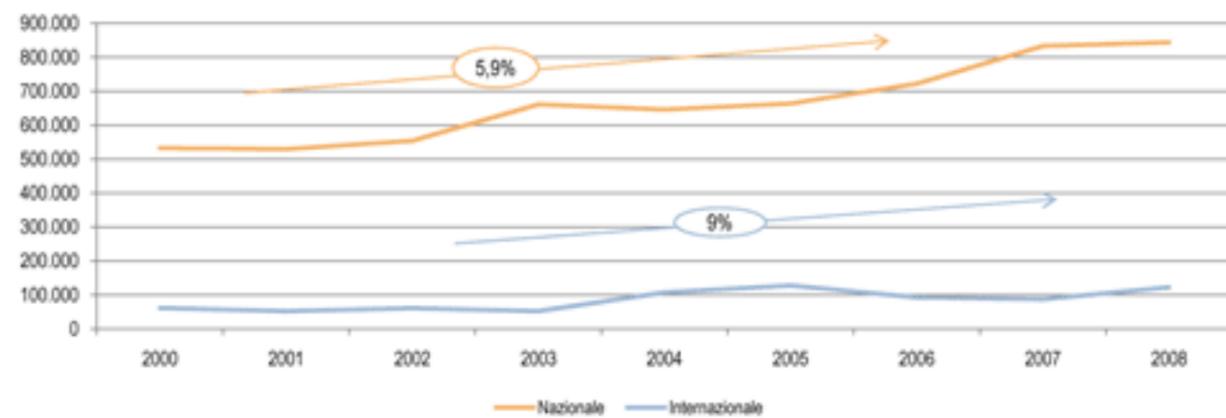
Il traffico charter per il trasporto passeggeri è passato dal 10,5% del 2000 al 4,6% del 2008, con le quote di aerotaxi e aviazione generale quasi nulle.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	88,8%	10,5%	0,5%	0,2%	100,0%
2001	90,5%	9,2%	0,2%	0,1%	100,0%
2002	89,5%	10,1%	0,1%	0,2%	100,0%
2003	92,2%	7,5%	0,1%	0,2%	100,0%
2004	93,6%	6,0%	0,1%	0,2%	100,0%
2005	95,7%	3,9%	0,2%	0,2%	100,0%
2006	95,2%	4,5%	0,2%	0,1%	100,0%
2007	96,7%	3,2%	0,1%	0,0%	100,0%
2008	95,1%	4,6%	0,1%	0,2%	100,0%



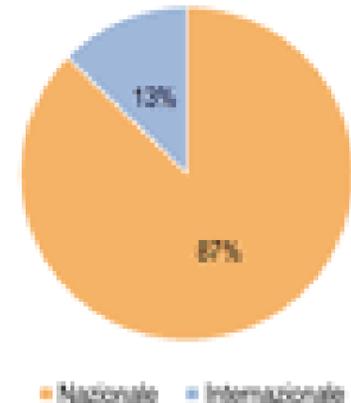
Tab.S.4.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	532.576		2000	61.612	
2001	529.301	-0,6%	2001	52.202	-15,3%
2002	554.061	4,7%	2002	60.920	16,7%
2003	660.843	19,3%	2003	52.090	-14,5%
2004	646.031	-2,2%	2004	106.778	105,0%
2005	663.443	2,7%	2005	127.296	19,2%
2006	721.803	8,8%	2006	92.368	-27,4%
2007	833.272	15,4%	2007	87.188	-5,6%
2008	843.855	1,3%	2008	122.438	40,4%
CAGR	5,9%		CAGR	9,0%	



Tab.S.4.7.3 Passeggeri 2000-2008

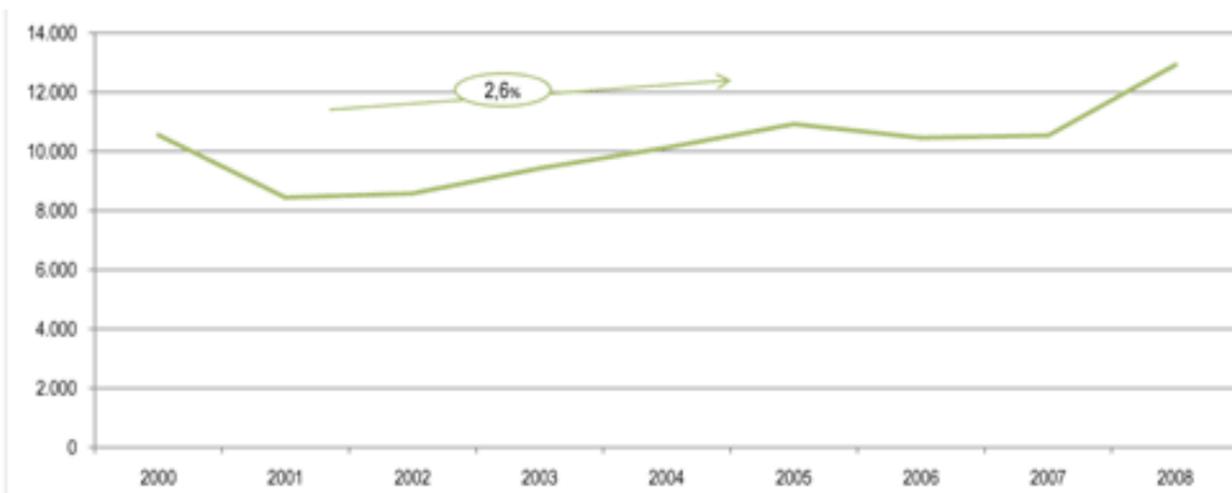
Per quel che riguarda i voli di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato l'87% del totale gestito dall'aeroporto nel 2008.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

Il traffico nazionale ha subito delle leggere flessioni nel 2001 e nel 2004 (-0,6% e -2,2%), mentre negli altri anni ha registrato degli incrementi importanti, in particolar modo nel 2003 e 2007 (+19,3% e 15,4%). Il traffico internazionale raddoppia dal 2000 al 2008 con un CAGR del 9%. Il picco percentuale maggiore si è avuto nel 2004 (+105%).

Anno	MOV	Δ%
2000	10.550	
2001	8.440	-20,0%
2002	8.577	1,6%
2003	9.430	9,9%
2004	10.130	7,4%
2005	10.926	7,9%
2006	10.464	-4,2%
2007	10.540	0,7%
2008	12.921	22,6%
CAGR	2,6%	



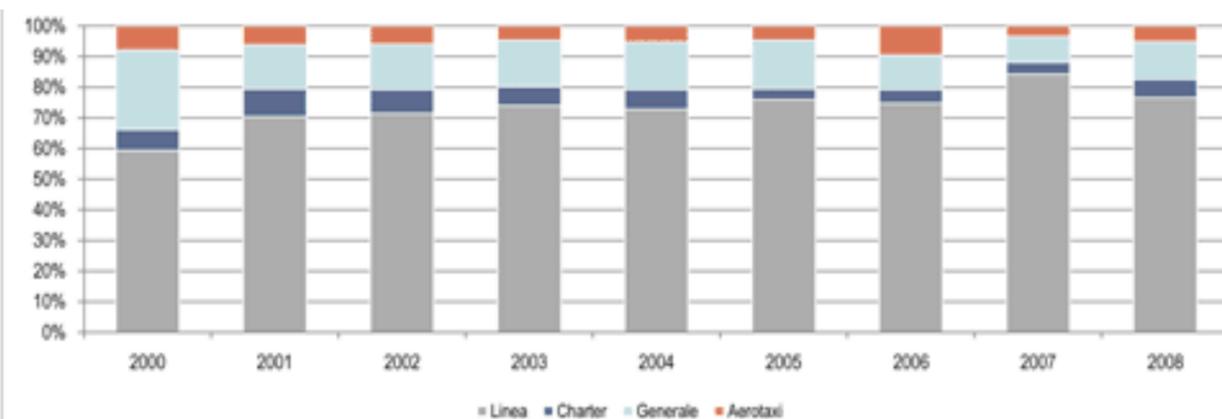
Tab.S.4.7.4 Movimenti 2000-2008

Movimenti

Il numero di movimenti è stato di circa 13 mila nel 2008, con un CAGR del 2,6%.

Anche in termini di movimenti, il traffico charter rappresenta una buona percentuale, oscillando tra il 3,5% ed il 9,1%. L'aviazione generale fa registrare una percentuale di traffico che passa dal 26% del 2000 al 12,4% del 2008. Importante anche il peso dell'aerotaxi, tra il 3,3% ed il 7,9%.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	59,4%	6,8%	7,9%	26,0%	100,0%
2001	70,3%	9,1%	6,1%	14,5%	100,0%
2002	71,5%	7,8%	6,0%	14,8%	100,0%
2003	74,0%	6,1%	4,7%	15,2%	100,0%
2004	72,8%	6,5%	5,2%	15,5%	100,0%
2005	76,0%	3,5%	4,6%	16,0%	100,0%
2006	74,8%	4,5%	9,4%	11,3%	100,0%
2007	84,2%	3,9%	3,3%	8,5%	100,0%
2008	76,6%	6,0%	5,0%	12,4%	100,0%

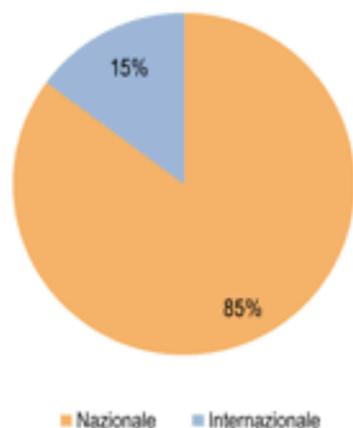


Tab.S.4.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

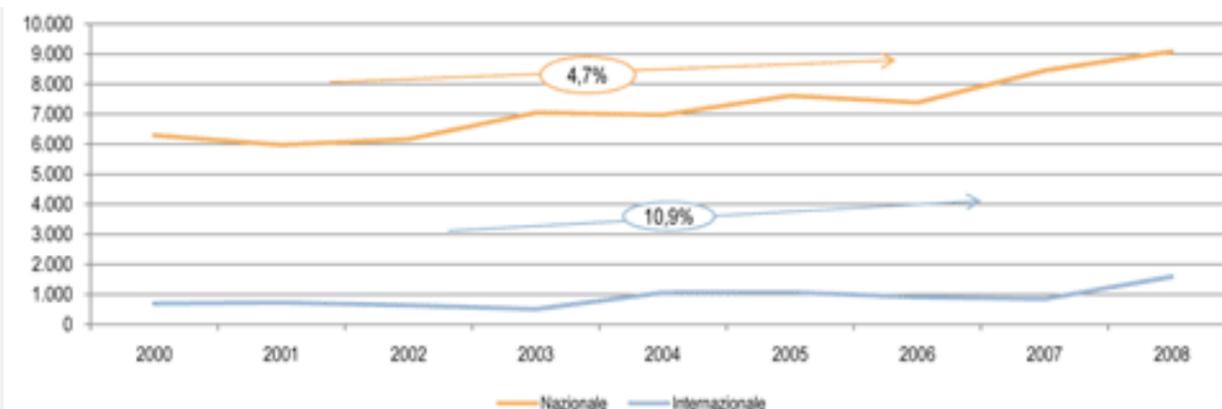
Per quel che riguarda i voli di linea e charter, il traffico internazionale ha registrato una forte crescita negli anni 2004, 2005 e 2008. Il traffico nazionale è passato da 6.228 movimenti del 2000 a 9.085 nel 2008, registrando un CAGR del 4,7%.

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	6.288		2000	693	
2001	5.976	-5,0%	2001	725	4,6%
2002	6.161	3,1%	2002	637	-12,1%
2003	7.050	14,4%	2003	504	-20,9%
2004	6.975	-1,1%	2004	1.052	108,7%
2005	7.609	9,1%	2005	1.073	2,0%
2006	7.386	-2,9%	2006	907	-15,5%
2007	8.449	14,4%	2007	841	-7,3%
2008	9.085	7,5%	2008	1.585	88,5%
CAGR	4,7%		CAGR	10,9%	

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta l'83% del totale dell'aeroporto nel 2008.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

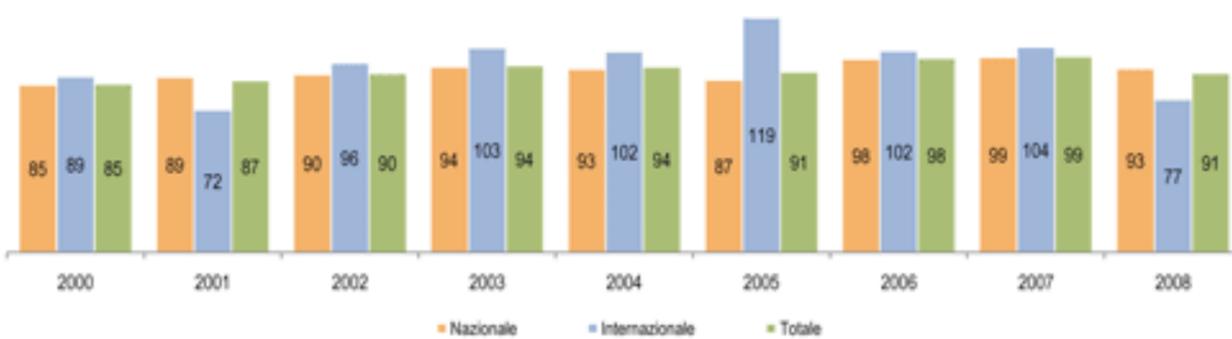


Tab.S.4.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	85	89	85
2001	89	72	87
2002	90	96	90
2003	94	103	94
2004	93	102	94
2005	87	119	91
2006	98	102	98
2007	99	104	99
2008	93	77	91
CAGR	1,2%	-1,7%	0,8%

Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

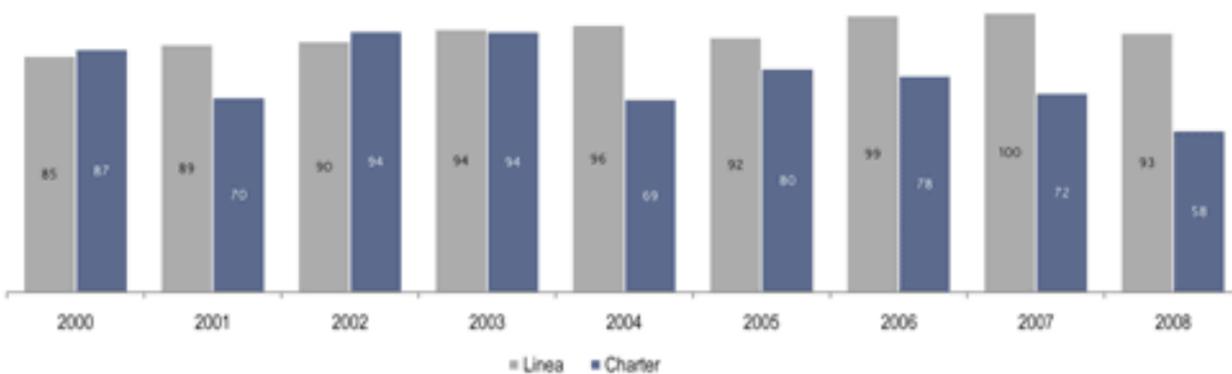
Il numero medio di passeggeri per volo è cresciuto poco, passando da 85 nel 2000 a 91 nel 2008. La media per il traffico internazionale ha subito addirittura un calo, passando da 89 del 2000 a 77 nel 2008, con una riduzione annua media del -1,7%.



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

Anno	LINEA	CHARTER
2000	85	87
2001	89	70
2002	90	94
2003	94	94
2004	96	69
2005	92	80
2006	99	78
2007	100	72
2008	93	58
CAGR	1,2%	-5,0%

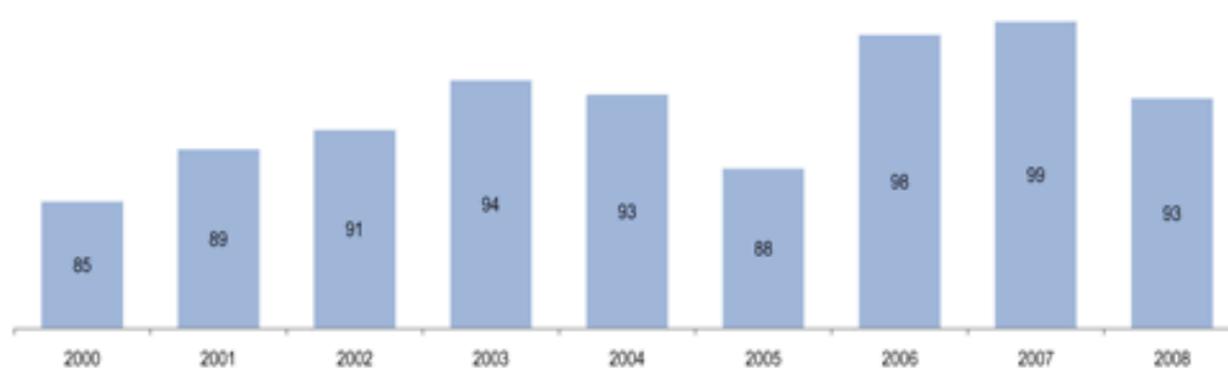
Anche la media di passeggeri per volo charter ha subito una riduzione, raggiungendo quota 58 nel 2008, mentre il traffico di linea ha rispettato l'andamento del traffico nazionale.



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

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

Anno	LINEA Naz
2000	85
2001	89
2002	91
2003	94
2004	93
2005	88
2006	98
2007	99
2008	93
CAGR	1,1%

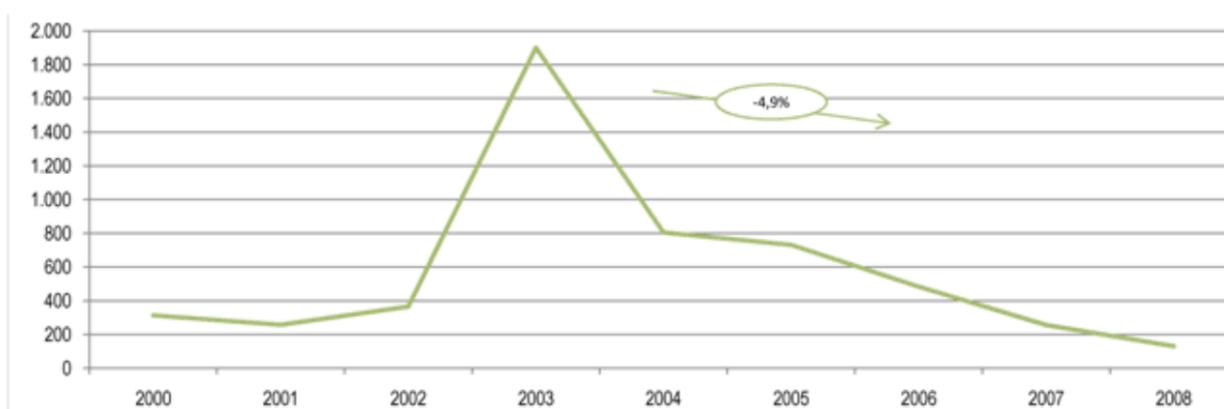


Tab.S.4.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Traffico cargo

Il traffico cargo, a meno di un'importante ripresa nel 2003 (+419,4%), ha subito delle importanti flessioni che comportano un CAGR del -10,3%.

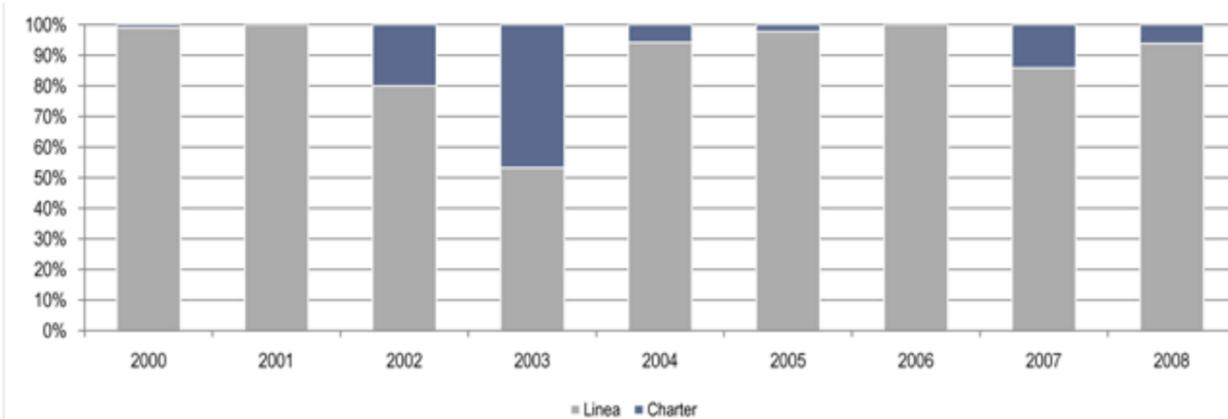
Anno	TONS	Δ%
2000	313	
2001	258	-17,6%
2002	366	41,9%
2003	1.901	419,4%
2004	805	-57,7%
2005	731	-9,2%
2006	483	-33,9%
2007	256	-47,0%
2008	131	-48,8%
CAGR		-10,3%



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

Anno	Linea	Charter
2000	99,0%	1,0%
2001	100,0%	0,0%
2002	80,1%	19,9%
2003	53,3%	46,7%
2004	94,3%	5,7%
2005	97,8%	2,2%
2006	100,0%	0,0%
2007	85,9%	14,1%
2008	93,9%	6,1%

Il traffico cargo con voli charter ha avuto un picco di utilizzo nel 2003 (46,7%), attestandosi poi sul 6,1% nel 2008.

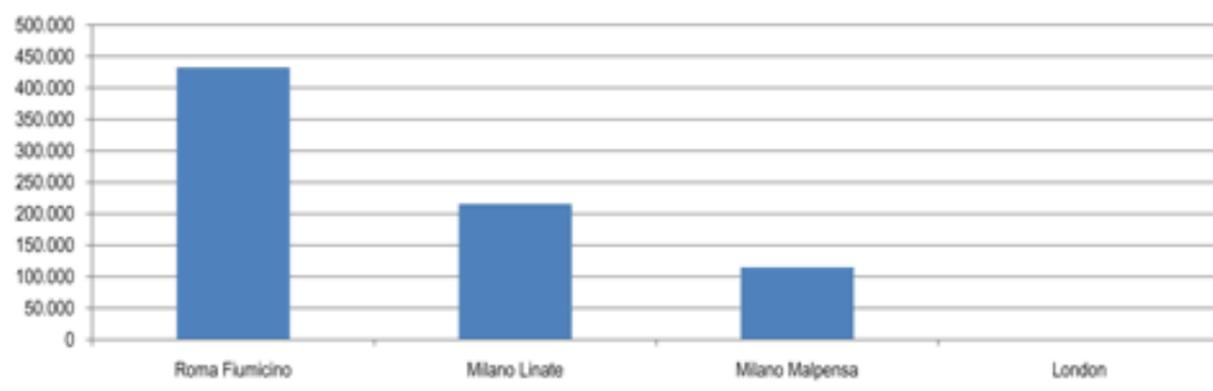


Tab.S.4.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Gran Bretagna				52.036	71.066	90.445	48.834	
Francia				1.019	13.309	10.439	15.422	

Principali O-D

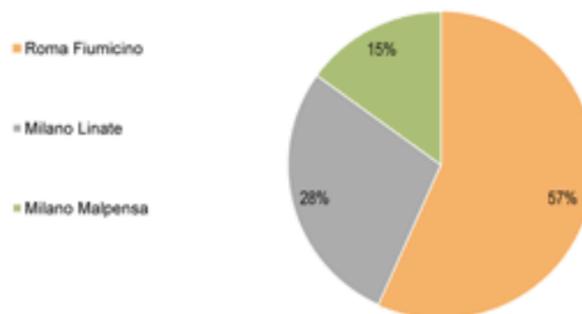
La maggior parte del traffico passeggeri è diretto verso destinazioni nazionali. La nazione estera maggiormente collegata è la Gran Bretagna con 48.834 tra partenze ed arrivi nel 2006.



Tab.S.4.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

Le tratte più rappresentative risultano essere quelle verso Roma Fiumicino (28%) e Milano Linate (15%). Entrambe hanno avuto negli anni una crescita abbastanza costante, incrementando il traffico rispettivamente di 78.000 e 117.000 passeggeri tra il 2003 ed il 2007. Nel 2008 il traffico con Roma è cresciuto mentre è diminuito sulla tratta con Milano Linate.

Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
									81.547
Roma Fiumicino				298.165	269.885	258.175	291.699	376.969	432.194
Milano Linate				206.827	233.538	228.503	261.854	323.396	215.408
Milano Malpensa				97.576	83.917	98.132	64.602		114.706



Tab.S.4.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	299	674	0	66.100	98.803	59.824	60.236	81.462
				125,4%	-100,0%		49,5%	-39,5%	0,7%	35,2%
	Nazionale	531.440	527.670	551.785	659.417	641.223	661.263	717.798	830.833	839.967
			-0,7%	4,6%	19,5%	-2,8%	3,1%	8,5%	15,7%	1,1%
	TOT	531.440	527.969	552.459	659.417	707.323	760.066	777.622	891.069	921.429
			-0,7%	4,6%	19,4%	7,3%	7,5%	2,3%	14,6%	3,4%
Charter	Internazionale	61.612	51.903	60.246	52.090	40.678	28.493	32.544	26.952	40.976
			-15,8%	16,1%	-13,5%	-21,9%	-30,0%	14,2%	-17,2%	52,0%
	Nazionale	1.136	1.631	2.276	1.426	4.808	2.180	4.005	2.439	3.888
			43,6%	39,5%	-37,3%	237,2%	-54,7%	83,7%	-39,1%	59,4%
	TOT	62.748	53.534	62.522	53.516	45.486	30.673	36.549	29.391	44.864
			-14,7%	16,8%	-14,4%	-15,0%	-32,6%	19,2%	-19,6%	52,6%
Aerotaxi	Internazionale	2.539	554	284	305	307	835	410	360	451
			-78,2%	-48,7%	7,4%	0,7%	172,0%	-50,9%	-12,2%	25,3%
	Nazionale	661	562	533	391	590	475	1.545	658	802
			-15,0%	-5,2%	-26,6%	50,9%	-19,5%	225,3%	-57,4%	21,9%
	TOT	3.200	1.116	817	696	897	1.310	1.955	1.018	1.253
			-65,1%	-26,8%	-14,8%	28,9%	46,0%	49,2%	-47,9%	23,1%
Generale	Internazionale	516	213	495	667	664				
			-58,7%	132,4%	34,7%	-0,4%				
	Nazionale	809	329	848	654	960				
			-59,3%	157,8%	-22,9%	46,8%				
	TOT	1.325	542	1.343	1.321	1.624	1.910	752	420	1.792
			-59,1%	147,8%	-1,6%	22,9%	17,6%	-60,6%	-44,1%	326,7%
TOT	Internazionale	64.667	52.969	61.699	53.062	107.749	128.131	92.778	87.548	122.889
			-18,1%	16,5%	-14,0%	103,1%	18,9%	-27,6%	-5,6%	40,4%
	Nazionale	534.046	530.192	555.442	661.888	647.581	663.918	723.348	833.930	844.657
			-0,7%	4,8%	19,2%	-2,2%	2,5%	9,0%	15,3%	1,3%
	TOT	598.713	583.161	617.141	714.950	755.330	793.959	816.878	921.898	969.338
			-2,6%	5,8%	15,8%	5,6%	5,1%	2,9%	12,9%	5,1%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	8	10	39	0	501	748	498	490	868
			25,0%	290,0%	-100,0%		49,3%	-33,4%	-1,6%	77,1%
	Nazionale	6.254	5.926	6.092	6.982	6.870	7.552	7.325	8.389	9.029
			-5,2%	2,8%	14,6%	-1,6%	9,9%	-3,0%	14,5%	7,6%
	TOT	6.262	5.936	6.131	6.982	7.371	8.300	7.823	8.879	9.897
			-5,2%	3,3%	13,9%	5,6%	12,6%	-5,7%	13,5%	11,5%
Charter	Internazionale	685	715	598	504	551	325	409	351	717
			4,4%	-16,4%	-15,7%	9,3%	-41,0%	25,8%	-14,2%	104,3%
	Nazionale	34	50	69	68	105	57	61	60	56
			47,1%	38,0%	-1,4%	54,4%	-45,7%	7,0%	-1,6%	-6,7%
	TOT	719	765	667	572	656	382	470	411	773
			6,4%	-12,8%	-14,2%	14,7%	-41,8%	23,0%	-12,6%	88,1%
Aerotaxi	Internazionale	618	296	221	237	258	339	321	141	317
			-52,1%	-25,3%	7,2%	8,9%	31,4%	-5,3%	-56,1%	124,8%
	Nazionale	213	221	290	205	270	161	665	212	334
			3,8%	31,2%	-29,3%	31,7%	-40,4%	313,0%	-68,1%	57,5%
	TOT	831	517	511	442	528	500	986	353	651
			-37,8%	-1,2%	-13,5%	19,5%	-5,3%	97,2%	-64,2%	84,4%
Generale	Internazionale	820	460	623	649	732				
			-43,9%	35,4%	4,2%	12,8%				
	Nazionale	1.918	762	645	785	843				
			-60,3%	-15,4%	21,7%	7,4%				
	TOT	2.738	1.222	1.268	1.434	1.575	1.744	1.185	897	1.600
			-55,4%	3,8%	13,1%	9,8%	10,7%	-32,1%	-24,3%	78,4%
TOT	Internazionale	2.131	1.481	1.481	1.390	2.042	1.412	1.228	982	1.902
			-30,5%	0,0%	-6,1%	46,9%	-30,9%	-13,0%	-20,0%	93,7%
	Nazionale	8.419	6.959	7.096	8.040	8.088	7.770	8.051	8.661	9.419
			-17,3%	2,0%	13,3%	0,6%	-3,9%	3,6%	7,6%	8,8%
	TOT	10.550	8.440	8.577	9.430	10.130	10.926	10.464	10.540	12.921
			-20,0%	1,6%	9,9%	7,4%	7,9%	-4,2%	0,7%	22,6%

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	0	0	0	0	0	12	0	0
			-100,0%						-100,0%	
	Nazionale	310	258	293	1.014	759	715	471	220	123
			-16,7%	13,6%	246,1%	-25,1%	-5,8%	-34,1%	-53,3%	-44,1%
	TOT	310	258	293	1.014	759	715	483	220	123
			-16,8%	13,6%	246,1%	-25,1%	-5,8%	-32,4%	-54,5%	-44,1%
Charter	Internazionale	3	0	73	872	42	0	0	0	8
			-99,7%	#####	1094,5%	-95,2%	-100,0%			
	Nazionale	0	0	0	15	4	16	0	36	0
						-73,3%	300,0%	-100,0%		-100,0%
	TOT	3	0	73	887	46	16	0	36	8
			-99,7%		1115,1%	-94,8%	-65,2%	-100,0%		-77,8%
Generale	Internazionale	3	0	73	872	42	0	12	0	8
			-99,7%		1094,5%	-95,2%	-100,0%		-100,0%	
	Nazionale	310	258	293	1.029	763	731	471	256	123
			-16,7%	13,6%	251,2%	-25,9%	-4,2%	-35,6%	-45,6%	-52,0%
	TOT	313	258	366	1.901	805	731	483	256	131
			-17,6%	41,9%	419,4%	-57,7%	-9,2%	-33,9%	-47,0%	-48,8%

Tab.S.4.7.14 Allegato

S.5 Aeroporto civile "Gino Lisa" di Foggia





Gino Lisa

Foggia



SEDIME (ha)

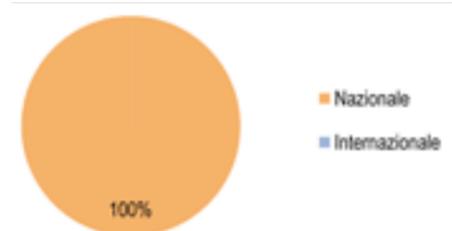
area civile
211

area militare
0

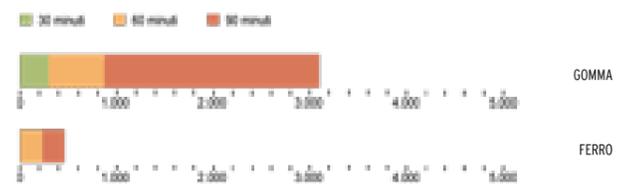
PISTE (num)
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)
30.500

RIPARTIZIONE PAX 2008



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



TERMINAL

superficie (mq)
2.350

dotazione per passeggero (mq)
96,5

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

Il traffico passeggeri dello scalo di Foggia ha realizzato negli ultimi anni volumi molto modesti, incostanti nel tempo, con oscillazioni tra 7-10.000 passeggeri annui, con un importante impulso nel 2008 con un traffico annuo di circa 30.000 passeggeri.

Il traffico è a carattere stagionale, esclusivamente nazionale ed operato con voli di linea, a conferma del ruolo dello scalo di interesse locale e a vocazione turistica, anche a carattere religioso per la vicinanza a San Giovanni Rotondo.

L'aeroporto, gestito dall'unica Società di gestione pugliese, svolge attualmente attività di collegamento con le isole Tremiti mediante il servizio elicotteristico operato dall'Alidaunia.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto Gino Lisa è localizzato a sud di Foggia, a ridosso della città, quasi inglobato nel tessuto urbano e a 3km dal centro città.

E' il quarto scalo pugliese, distante 135 km dall'aeroporto principale della regione, quello di Bari, 190 km dall'aeroporto di Pescara e 175 km da quello di Napoli.

Sede di una scuola di volo per piloti statunitensi già prima della seconda guerra mondiale, il "Gino Lisa" diventa un'importante base aerea militare e solo nel 1971 viene aperto al traffico civile.

Il sedime aeroportuale ha un'estensione di 211 Ha, inserito nel territorio della periferia di Foggia, caratterizzato da una edificazione residenziale sparsa, sviluppata a pettine lungo le strade di collegamento tra la tangenziale ed il centro cittadino. Di fatto il sedime aeroportuale è delimitato per tre lati dalla viabilità urbana, a est dalla Via Gioberti, a sud dalla SS16 di circoscrizione della città ed est dalla SS655. A nord invece confina con una zona commerciale e con la multisala "Città del cinema".

LIMITI E VINCOLI

La vicinanza del promontorio del Gargano a nord e l'Appennino Dauno ad ovest, costituiscono elementi di forte limitazione territoriale. Infatti entrambe le formazioni morfologiche raggiungono altitudini che superano di poco i 1.000m s.l.m.

La viabilità che delimita l'intero perimetro aeroportuale, in particolare la strada Statale 16 a sud e la SP 105, e la edificazione di gronda, costituiscono barriere fisiche all'ampliamento del sedime e delle infrastrutture aeroportuali, ed in particolare della pista.

ACCESSIBILITA' E SOSTA

L'accesso all'aerostazione avviene attualmente attraverso la strada provinciale 105, dalla quale ci si può immettere nella viabilità cittadina, oppure sulla tangenziale di Foggia che permette la connessione con le principali strade statali che si irradiano dal capoluogo verso le altre località, e con l'autostrada A14.

La strada d'accesso dell'aerostazione e la stessa S.P. 105 hanno una sezione piuttosto stretta.

Le principali infrastrutture a rete costituite da autostrada (A14 BO-TA) e ferrovia (BO-LE), attraversano longitudinalmente l'area di Foggia, senza però interessare direttamente l'aeroporto. La maglia infrastrutturale di secondo livello è costituita dalle strade statali, che si sviluppano a raggiera a partire dal centro urbano.

La città ha una unica uscita autostradale sulla A14 che si colloca a nord est della città, mentre dalla A16 l'uscita di riferimento è quella di Candela.

Non esiste un collegamento ferroviario con la stazione di Foggia, che rappresenta una delle stazioni pugliesi con maggior traffico, dove si incrociano le linee a carattere nazionale (Pescara-Bari, Foggia-Napoli) e a livello regionale (Foggia-Potenza, Foggia-Manfredonia). Una linea ferroviaria ad alta capacità è attualmente in costruzione per il tratto Foggia-Bari, mentre è in fase di

progettazione per il tratto Napoli-Foggia.

Questo intervento consentirà di facilitare il trasporto di persone e merci lungo il percorso Bari-Foggia-Napoli-Roma, percorso di notevole importanza e di cui la stazione di Foggia è un nodo principale.

Un servizio di bus urbano garantisce il collegamento diretto con il centro di Foggia, ma mancano collegamenti pubblici con il Gargano e con S. Giovanni Rotondo, principali mete della domanda di traffico turistico e religioso.

L'aeroporto è oggi dotato di 93 posti auto, di cui 8 a pagamento.

TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione passeggeri è stata completamente riqualficata, sia da un punto di vista architettonico che funzionale, in occasione del Giubileo del 2000 per garantire i collegamenti con S. Giovanni Rotondo, meta di pellegrinaggi religiosi.

Ha una superficie di 2.350 mq e vi si riscontra una buona suddivisione operativa degli spazi ed un'ampia disponibilità di aree per attività commerciali. L'area destinata ai passeggeri è distribuita su un unico livello ed è posta a quota rialzata rispetto alla quota di campagna, risultando alquanto scomoda per i passeggeri ed i loro bagagli.

L'aerostazione offre pochi servizi soprattutto di handling e commerciali.

TERMINAL MERCI

L'aeroporto di Foggia non dispone attualmente di un'aerostazione merci.

INFRASTRUTTURE AIRSIDE

Le infrastrutture airside sono piuttosto carenti, la lunghezza della pista è limitata a 1443 metri con la disponibilità di una singola via di rullaggio, che costringe gli aerei a ripercorrere in senso inverso la pista per allinearsi ed intraprendere il decollo, con conseguente penalizzazione della capacità dello scalo. Di conseguenza la piena efficienza delle infrastrutture è limitata ad aeromobili di media capacità.

CRITICITA'

La maggiore criticità dell'aeroporto, oltre alla inadeguatezza delle infrastrutture airside già illustrate risiede soprattutto nella scarsa interrelazione con il territorio, con le zone turistiche del Gargano e con gli altri terminali di trasporto, quali il porto di Manfredonia e l'autoporto di Cerignola, che non solo non fanno sistema tra loro e con l'aeroporto, ma hanno entrambi grossi problemi strutturali.

Inoltre l'inefficienza e la discontinuità del servizio rendono difficoltosa l'operatività dello scalo e scoraggiano i vettori.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 61,4% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 8,3%.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 96,5 mq/pax, molto al di sopra della media nazionale.

GESTIONE AEROPORTUALE

La Società Aeroporti di Puglia SpA, in regime di concessione totale quarantennale, con Convenzione n. 40 del 25/01/2002, entrata in vigore dal 12/02/2003, gestisce il sistema aeroportuale pugliese costituito dagli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto.

La società è così costituita:



S.5.2.1 Inquadramento territoriale



LEGENDA

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



Inquadramento territoriale

L'aeroporto Gino Lisa è localizzato a sud di Foggia, a ridosso della città, quasi inglobato nel tessuto urbano e a 3km dal centro città.

È il quarto scalo pugliese, distante 135 km dall'aeroporto di Bari.

Il sedime aeroportuale è inserito nel territorio della periferia di Foggia, caratterizzato da una edificazione residenziale sparsa, sviluppata a pettine lungo le strade di collegamento tra la tendenziale ed il centro cittadino. L'area aeroportuale è delimita per tre lati dalla viabilità urbana, a est dalla Via Gioberti, a sud dalla SS16 di circonvallazione della città. Ed est dalla SS655. A nord invece confina con una zona commerciale e con la multisala "città del cinema".

Da segnalare la vicinanza dell'aeroporto militare di Amendola, ad est e più a sud dell'aeroporto di Borgo Mezzanone.



LEGENDA

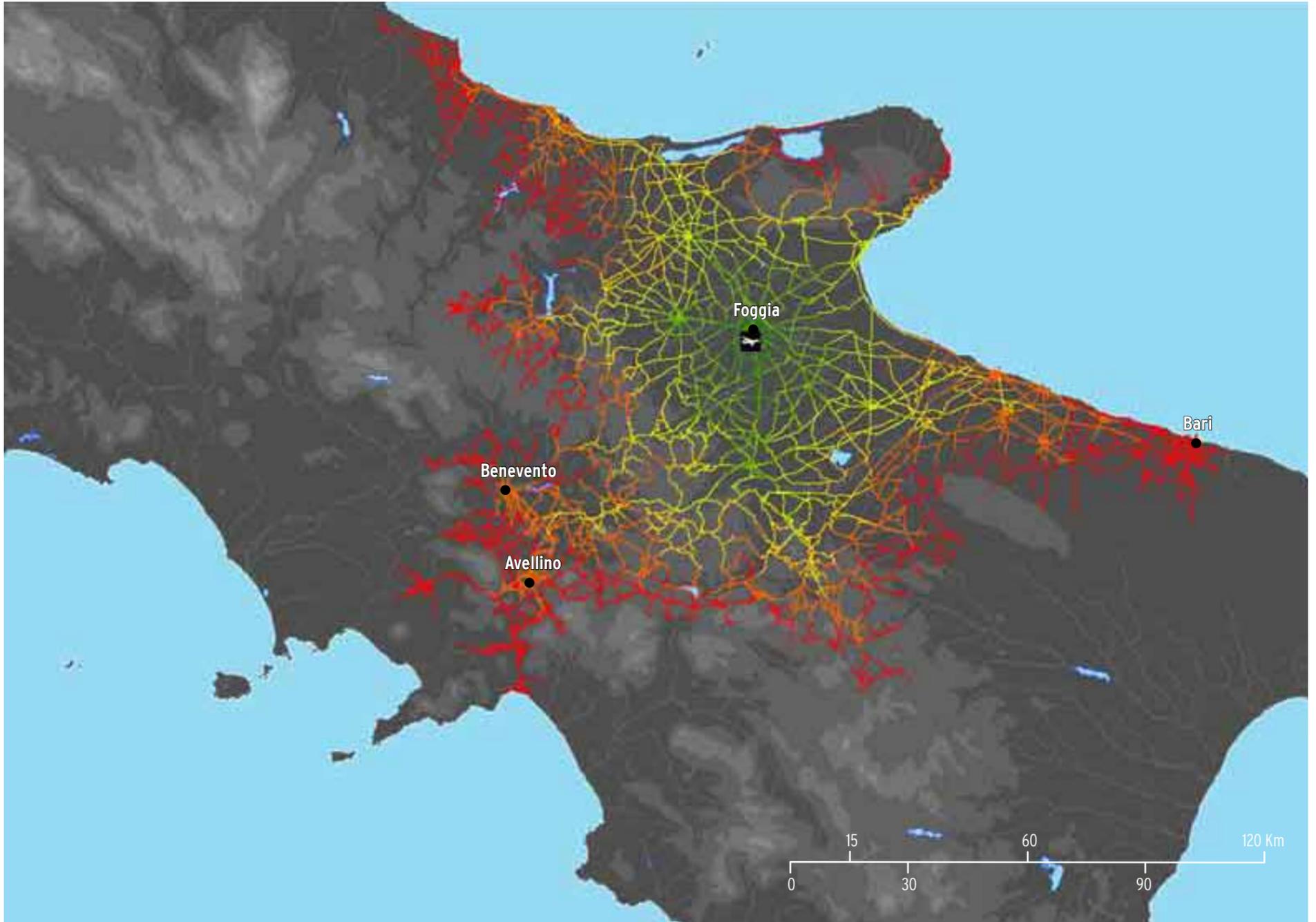
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile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

Limiti e vincoli

La viabilità che delimita l'intero perimetro aeroportuale, in particolare la strada Statale 16 a sud e la SP 105, e la edificazione di gronda, costituiscono barriere fisiche all'ampliamento del sedime e delle infrastrutture aeroportuali, ed in particolare della pista. A nord-est e a ovest lo scalo confina con aree sottoposte a vincolo ambientale. Da punto di vista aeronautico la vicinanza del promontorio del Gargano a nord e l'Appennino Dauno ad ovest, costituiscono elementi di forte limitazione territoriale.

S.5.3 Bacino di traffico

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



LEGENDA ISOCRONE

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

LEGENDA RETI

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



Modalità gomma

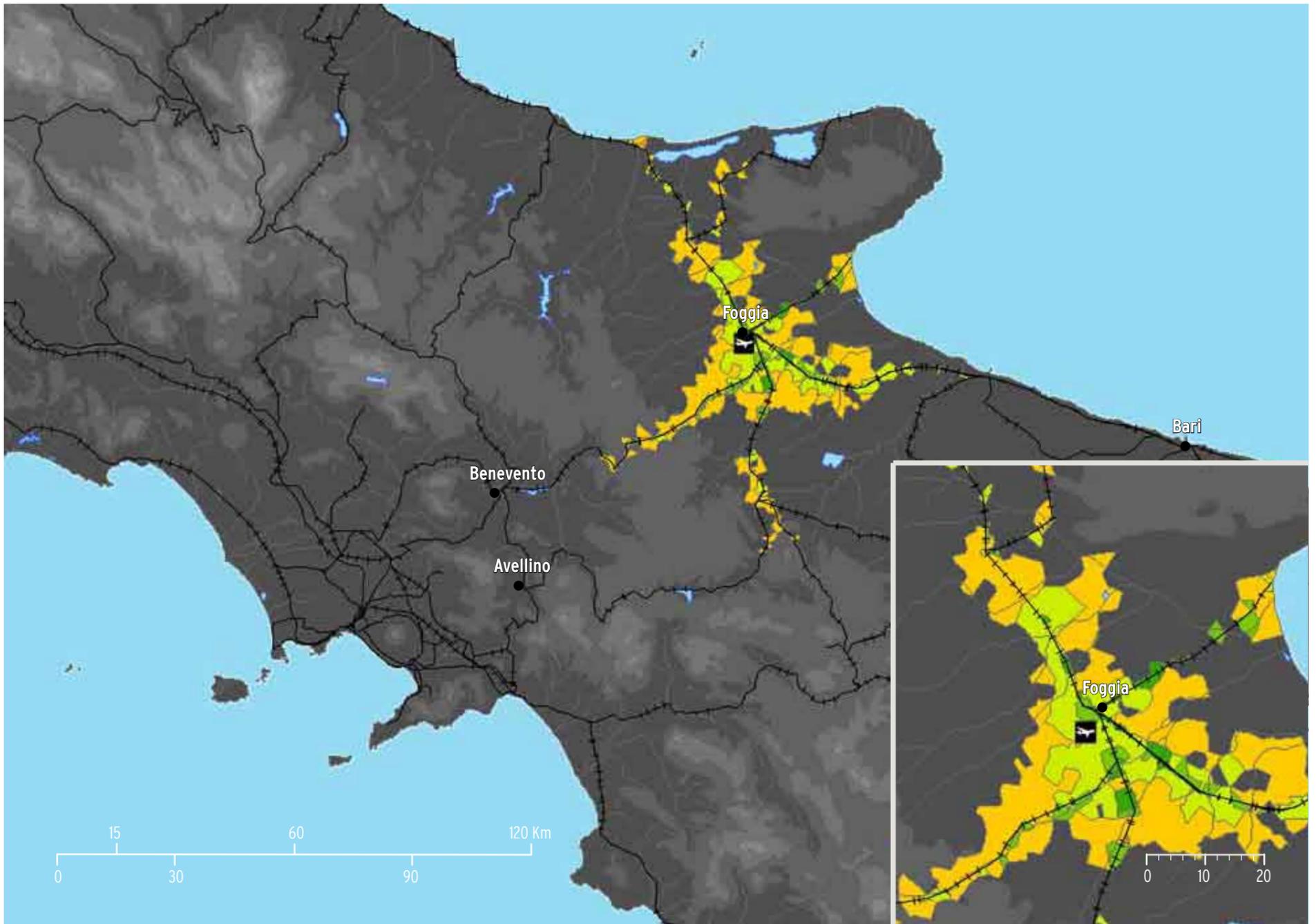
Per quanto riguarda l'aeroporto di Foggia, si sottolinea come le Autostrade A14 (Autostrada Adriatica Bologna-Taranto) e A16 (Autostrada dei Due Mari Napoli-Canosa) condizionino in maniera significativa l'andamento delle isocrone calcolate.

Grazie alla presenza di tali infrastrutture, infatti, le isocrone subiscono un allungamento in direzione sud-est, verso Bari, ed in direzione sud-ovest, verso Avellino. Esaminando le caratteristiche dei comuni attraversati dalle isocrone, si osserva che circa 320.000 residenti (pari al 10% del totale compreso nei 90') possano raggiungere l'aeroporto in meno di 30', circa 550.000 (pari al 18%) in un tempo compreso tra i 30' e i 60' e oltre 2.220.000 (pari al 72%) in un tempo che va dai 60' ai 90' (dati popolazione ISTAT 2008).

Su circa 800.000 addetti, il 10% (circa 80.000) ricade nella prima macro-fascia (0-30'), il 14% (circa 115.000) nella seconda (30'-60') e ben il 76% (circa 600.000) nella terza (60'-90') (dato ISTAT 2001).

Per quanto riguarda le superfici territoriali dei comuni attraversati dalle isocrone, la prima macro-fascia si estende su una superficie di circa 2.400 kmq (pari al 14%), la seconda su oltre 5.500 kmq (pari al 32%) e la terza su circa 9.100 kmq (pari al 54% del totale).

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



LEGENDA ISOCRONE



LEGENDA RETI



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



Modalità ferro

La stazione ferroviaria presa in esame è quella cittadina posta a nord del centro urbano, mentre l'aeroporto è posto a sud. La forma ramificata dell'isocrona ripercorre i differenti tracciati presenti sul territorio, raggiungendo i Comuni di San Severo, Manfredonia, Trinitapoli, Candela ed, infine, il territorio di Savignano Irpino. Nella fascia dei 30-45 minuti ricade l'intero Comune di Foggia ed i Comuni di prima fascia.

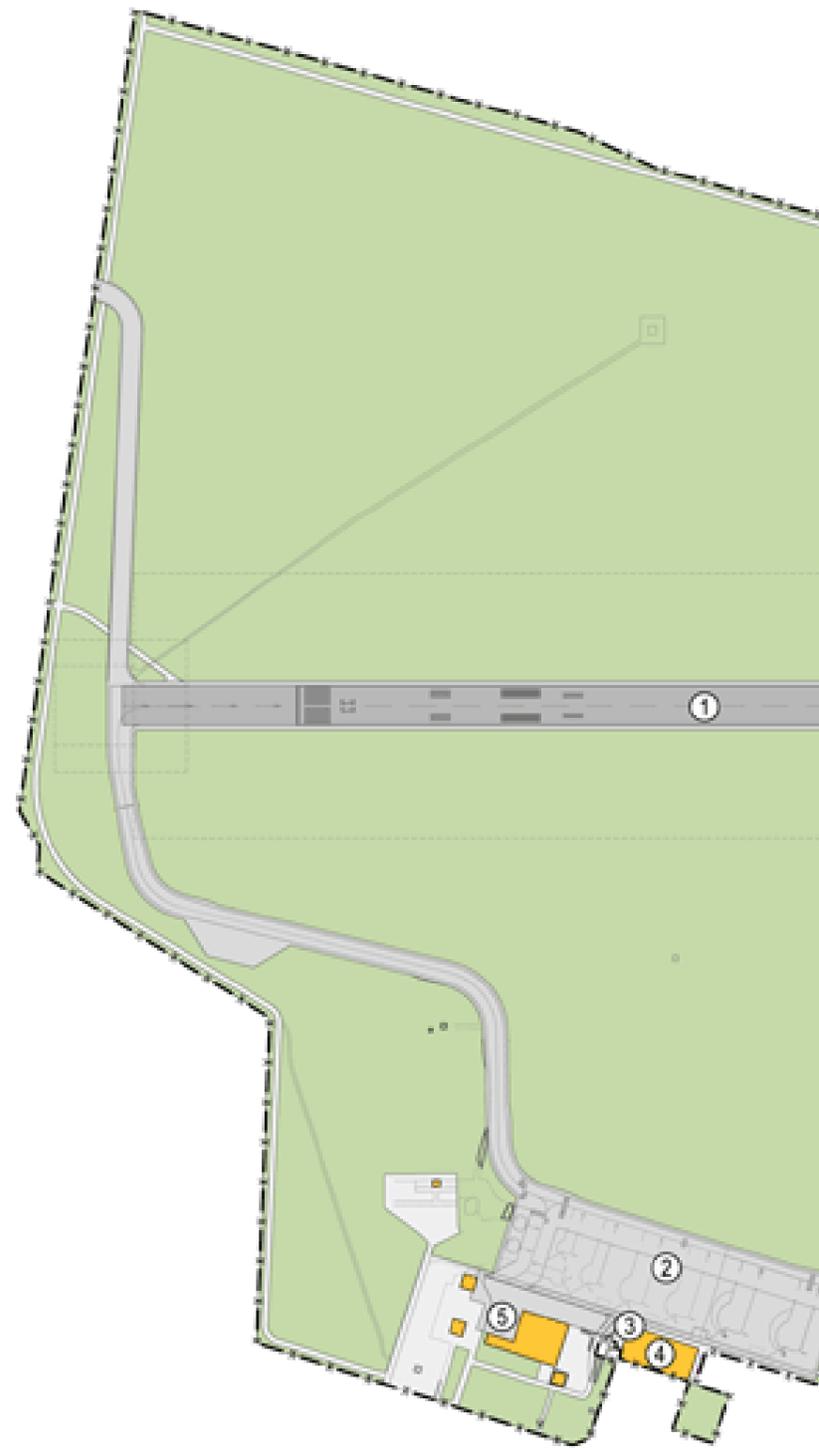
Dei circa 490.000 residenti (dati popolazione ISTAT 2008) che possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di un'ora, circa 250.000 (pari al 50%) sono localizzati nella prima macro-fascia (0-30'), mentre circa 240.000 (pari al 50%) nella seconda (30'-60').

Per quanto riguarda il dato relativo agli addetti (dato ISTAT 2001), il 54% (pari a circa 60.000 unità) può raggiungere la stazione in meno di mezz'ora ed il restante 46% (circa 55.000) in un tempo compreso tra la mezz'ora e l'ora.

La superficie territoriale dei comuni interessati dalle isocrone risulta essere:

- c.a. 1.400 kmq (pari al 33%) nella prima macro-fascia;
- c.a. 2.800 kmq (pari al 67%) nella seconda macro-fascia.

S.5.4 Stato attuale dell'aeroporto



AEROPORTO CIVILE "GINO LISA" DI FOGGIA (LIBF)

AREA PIAZZALE (mq)
43.000

AREA TERMINAL (mq)
2.350

GATES
4

STAND TOTALI
5

STAND AVIAZIONE GENERALE
--

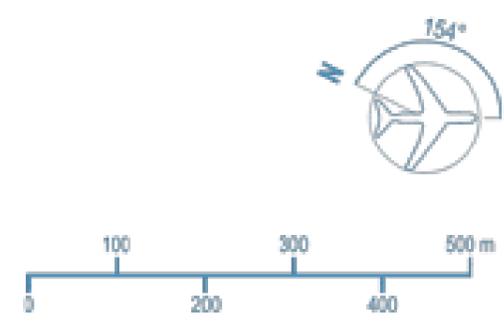
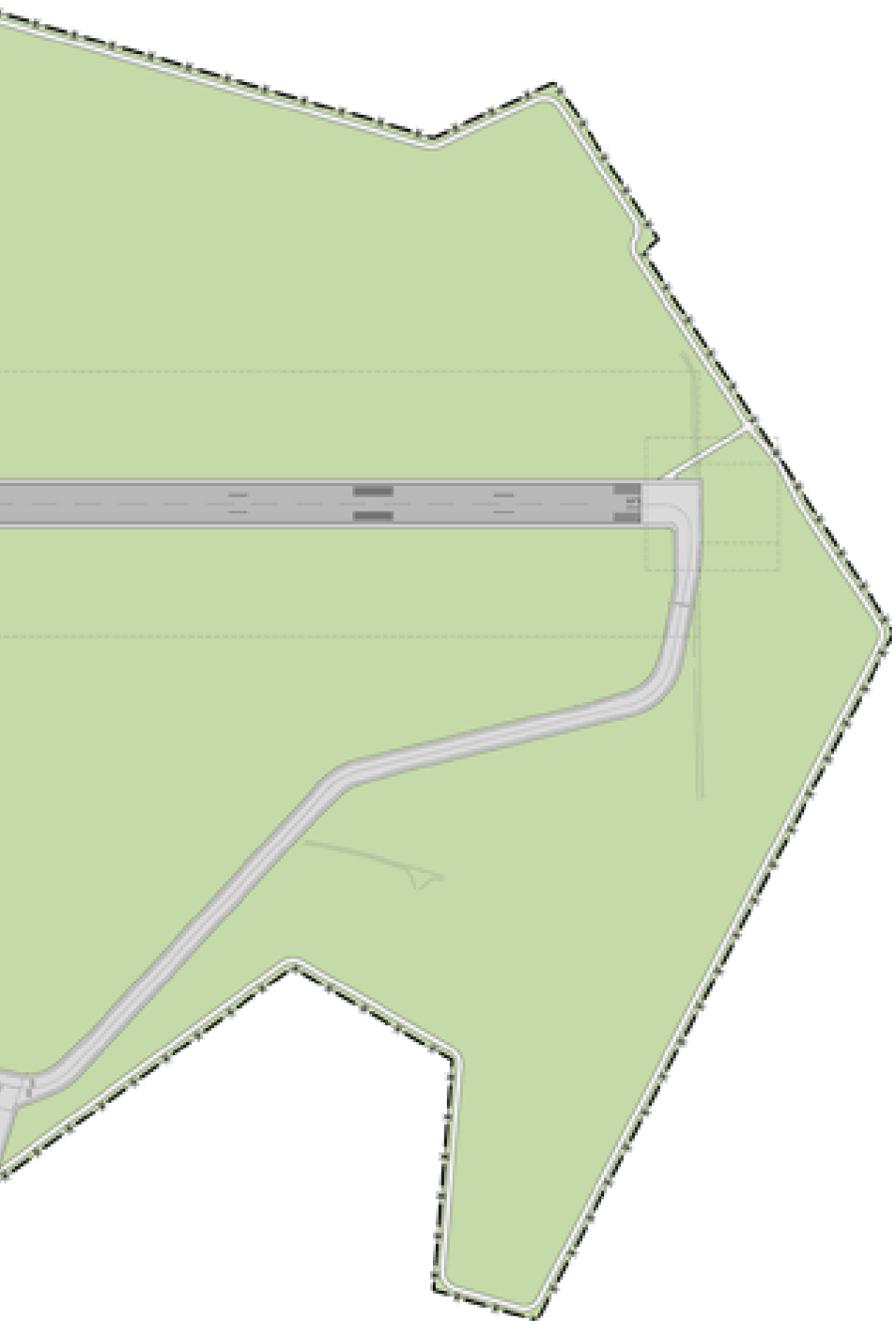
PARCHEGGI
93

PISTA 1

LUNGHEZZA 15 (m)
1.443

LUNGHEZZA 33 (m)
1.443

LARGHEZZA (m)
47



Stato attuale dell'aeroporto

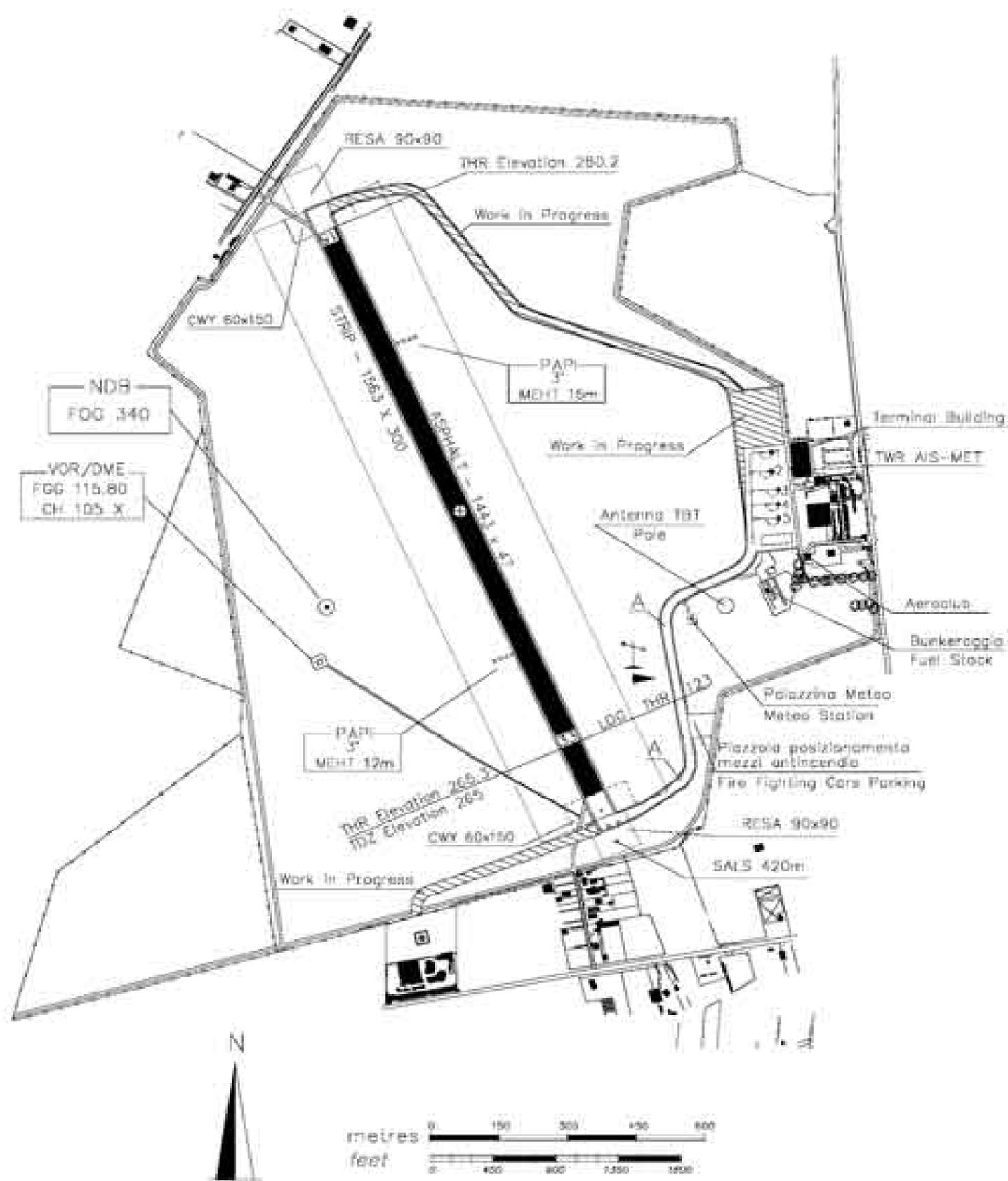
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 15	1443	1503	1443	1443
RWY 33	1443	1503	1443	1320

Tab.S.5.4.1 *Caratteristiche delle piste*

LEGENDA

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

S.5.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

1.4.1	PISTE	THR	Coord. THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	RESA	STRIP	Largh.	THR Elev.	Pav.
			WGS84-DMS		m	m	m	m	m	m x m	m x m	m x m	m	m.s.l.m.m	
1.4.1.1	Pista 1	15	41°26'19.85"N 015°31'53.71"E	154°	1443	1503	1443	1443	-	60 x 150	90 x 90	1563 x 300	47	79,31	PCN 33/F/A/X/T ASPH
		33	41°25'40.63"N 015°32'16.43"E	334°	1443	1503	1443	1320	-	61 x 150	91 x 90	1564 x 300	47	80,86	

Tab.S.5.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

1.4.2	CLASSE APT	
1.4.2.1	Classe ICAO	3C
1.4.2.2	Antincendio ICAO	5

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron 1	ca 43000	Concrete	01 02	SM	B738/MD90	-
			PCN 23/F/A/W/T	03 04 05	SM	B734	-
			PCN 23/F/A/W/T	06	SM	Class B	-
			PCN 23/F/A/W/T	07 08	SM	Class A	Helicopter FT=8,50m
			PCN 23/F/A/W/T	09	SM	Class A	-

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A	20	PCN 18/F/B/W/T	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	NDB	AME, FOG
1.4.5.2	VOR/DME	BAR, FGG
1.4.5.3	VORTAC	BRD

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	--

Piste e aree di sicurezza

L'Aeroporto di Foggia "Gino Lisa" è dotato di una infrastruttura di volo formata da una pista di volo lunga 1443m, larga 47m e realizzata in conglomerato bituminoso con il piazzale e l'aerostazione situati a Est della pista in posizione centrale rispetto ad essa. La piena efficienza è assicurata per aeromobili di media capacità (Bae 146, Saab 2000...). Presenta una soglia decalata di 123m in testata 33.

Piazzale aeromobili

Al termine dei lavori di ampliamento e riqualifica del piazzale sarà possibile ospitare fino a 7 aeromobili di diverse dimensioni con movimentazione in self e due elicotteri. Da notare che l'Aeroporto è terminale di un importante collegamento elicotteristico con le Isole Tremiti.

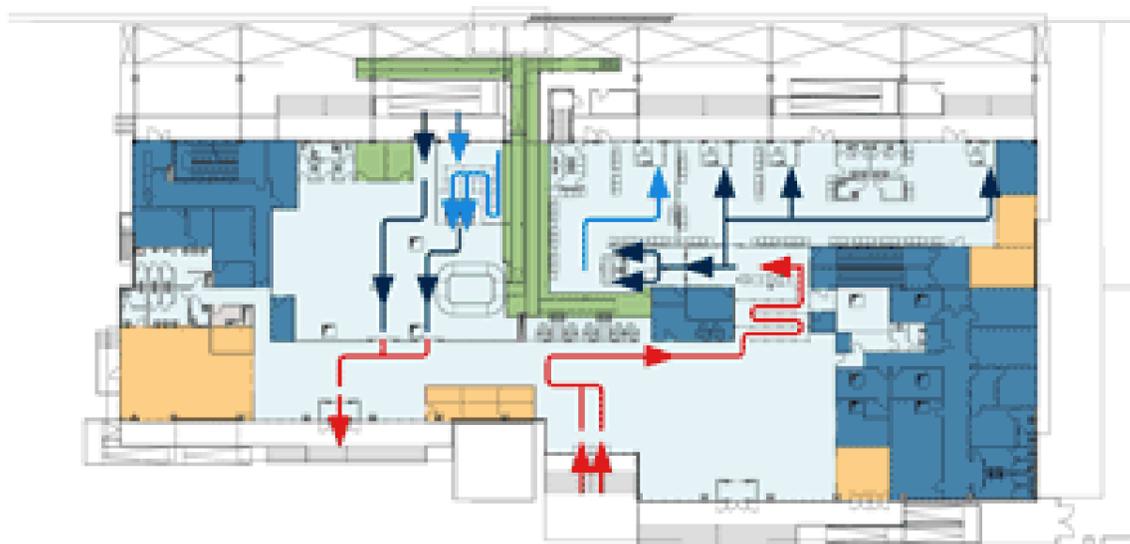
Vie di rullaggio

Il piazzale di sosta è collegato alla testata 33 mediante la taxiway A, che è l'unica esistente. La taxiway è conforme ai requisiti ICAO fino alla categoria B. E' previsto che Aeromobili di categoria maggiore operino mantenendo la centerline e procedendo a velocità moderata. Contemporaneamente ai lavori sul piazzale è prevista la realizzazione di una seconda taxiway che collegherà il

Tab.S.5.5.2 Dati infrastrutture airside

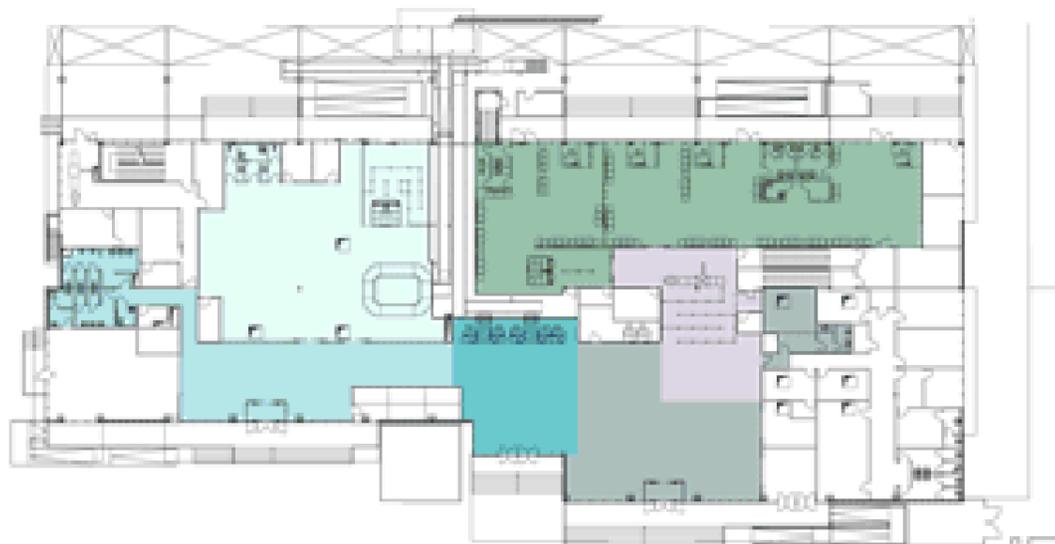
S.5.6 Terminal passeggeri

SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra

SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano terra



SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	1485
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	200
Bhs, trattamento bagagli	mq	160
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	560
Spazi tecnici ,impianti	mq	15

SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	235
Area Check-in	mq	130
Area Varchi di Sicurezza	mq	130
Sale imbarco	mq	435
Hall arrivi	mq	210
Sale riconsegna bagagli	mq	340

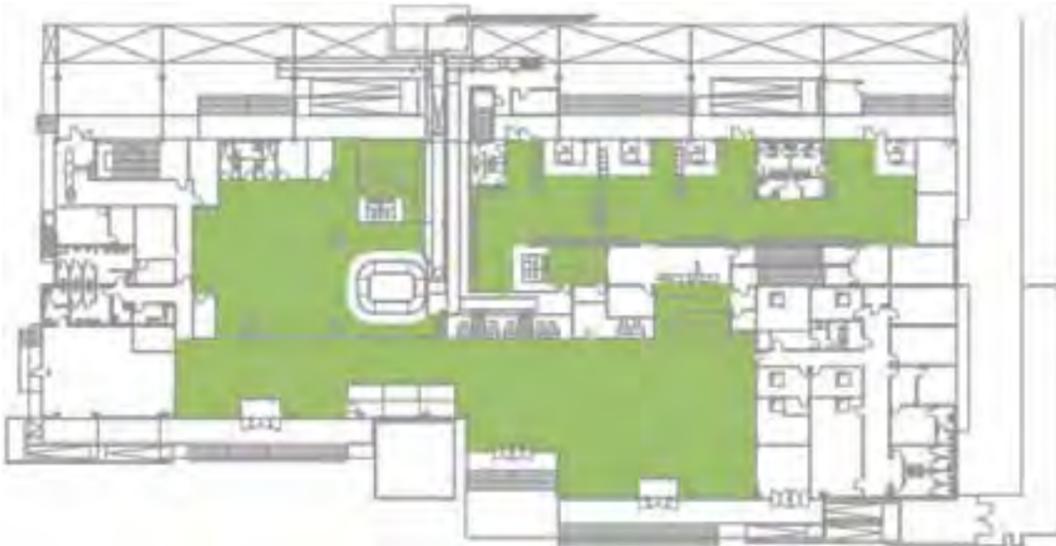
LEGENDA

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

LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

LEGENDA

 A
 B
 C
 D
 E



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra

1_Hall partenze	mq fabbisogno	24
	mq presenti	255
	mq differenza	231
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	16
	mq presenti	85
	mq differenza	69
	n° check-in fabbisogno	1
	n° check-in presenti	4
3_Controlli di sicurezza	n° differenza	3
	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	35
	mq differenza	35
	n° varchi fabbisogno	1
4_Controllo passaporti OUT	n° presenti	1
	n° differenza	0
	mq accodamento fabbisogno	4
	mq presenti	20
	mq differenza	16
5_Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° postazioni fabbisogno	0
	n° presenti	2
	n° differenza	2
	mq fabbisogno	38
	mq presenti	295
A_Sala imbarchi Schengen	mq differenza	257
	n° gates fabbisogno	0
	n° presenti	4
	n° differenza	4
	mq fabbisogno	38
B_Sala imbarchi extra Schengen	mq presenti	200
	mq differenza	162
	n° gates fabbisogno	0
	n° presenti	3
	n° differenza	3
6_Controllo passaporti IN	mq fabbisogno	15
	mq presenti	95
	mq differenza	80
	n° gates fabbisogno	0
	n° presenti	1
7_Ritiro bagagli	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	4
	mq presenti	35
	mq differenza	31
	n° postazioni fabbisogno	0
8_Hall arrivi	n° presenti	2
	n° differenza	2
	mq fabbisogno	26
	mq presenti	225
	mq differenza	199
	n° nastri fabbisogno	0
	n° presenti	1
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	36
	mq presenti	140
	mq differenza	104

SUPERFICI TOTALI

Piano terra	mq	2350
Totale	mq	2350

S.5.7 Traffico commerciale 2000-2008

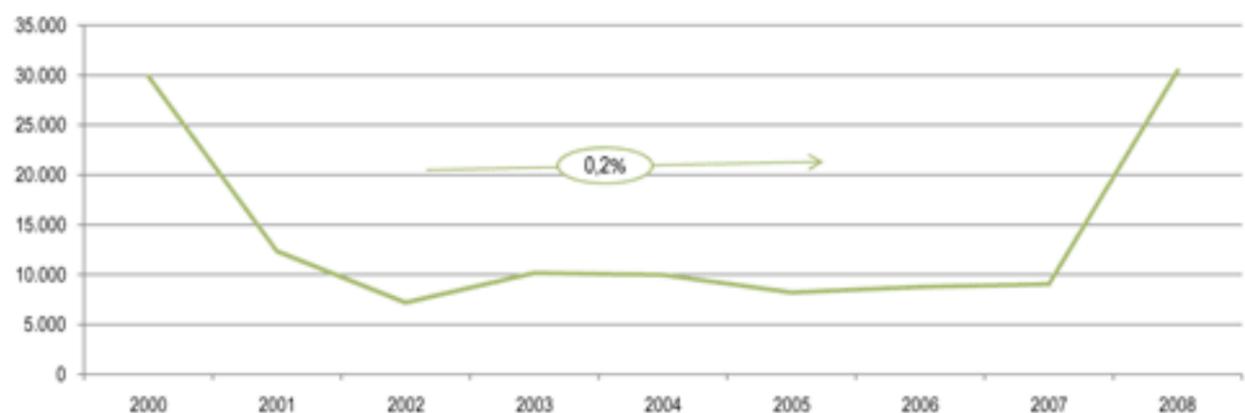
Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri, esclusivamente di matrice nazionale, ha registrato un trend decrescente fino al 2002, una sostanziale stabilità fino al 2007, ed una crescita rilevante nel 2008 (+236%), in cui torna sui valori del 2000. Tale crescita è connessa all'introduzione da parte di Myair (attualmente non più operativo) di collegamenti per Milano Malpensa, Palermo, Roma e Torino (oggi operati dalla Darwin Airlines e dalla Skybridge AirOps).

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 67.518 con un incremento del 131,0% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

Anno	PAX	Δ%
2000	29.870	
2001	12.333	-58,7%
2002	7.174	-41,8%
2003	10.168	41,7%
2004	9.953	-2,1%
2005	8.196	-17,7%
2006	8.776	7,1%
2007	9.061	3,2%
2008	30.447	236,0%

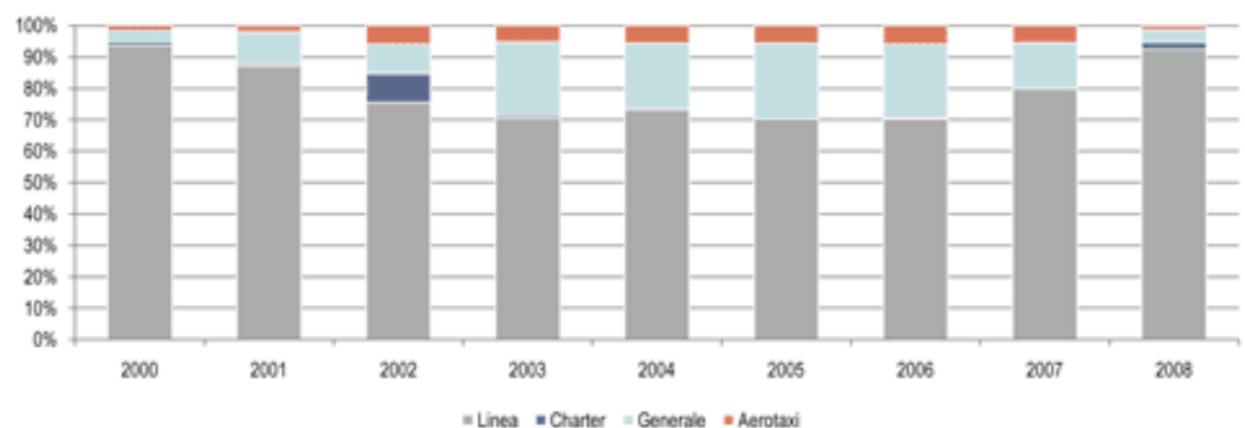
CAGR	0,2%
------	------



Tab.S.5.7.1 Passeggeri 2000-2008

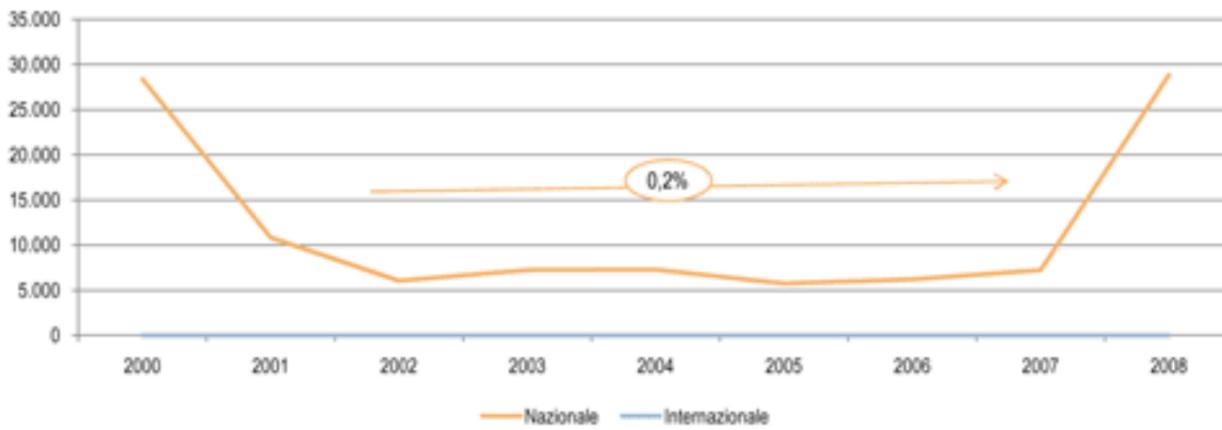
L'aviazione generale rappresenta una buona percentuale dei passeggeri trasportati, oscillando tra il 3,4% ed il 24%.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	93,8%	1,1%	1,6%	3,4%	100,0%
2001	87,2%	0,6%	2,0%	10,2%	100,0%
2002	75,5%	9,2%	5,9%	9,4%	100,0%
2003	70,5%	0,8%	5,2%	23,4%	100,0%
2004	73,3%	0,0%	5,6%	21,0%	100,0%
2005	70,3%	0,0%	5,7%	24,0%	100,0%
2006	70,4%	0,3%	5,9%	23,5%	100,0%
2007	79,9%	0,0%	5,4%	14,7%	100,0%
2008	92,5%	2,2%	1,3%	4,0%	100,0%



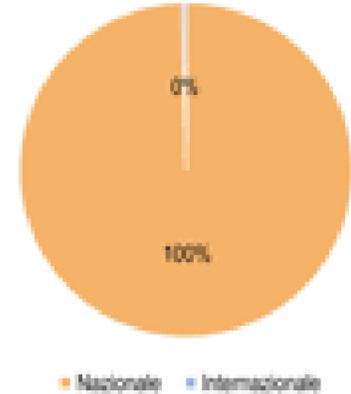
Tab.S.5.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	28.368		2000	0	
2001	10.835	-61,8%	2001	0	-
2002	6.076	-43,9%	2002	0	-
2003	7.251	19,3%	2003	0	-
2004	7.298	0,6%	2004	0	-
2005	5.756	-21,1%	2005	7	-
2006	6.198	7,7%	2006	0	-100,0%
2007	7.220	16,5%	2007	16	-
2008	28.833	299,3%	2008	0	-100,0%
CAGR	0,2%		CAGR	-	



Tab.S.5.7.3 Passeggeri 2000-2008

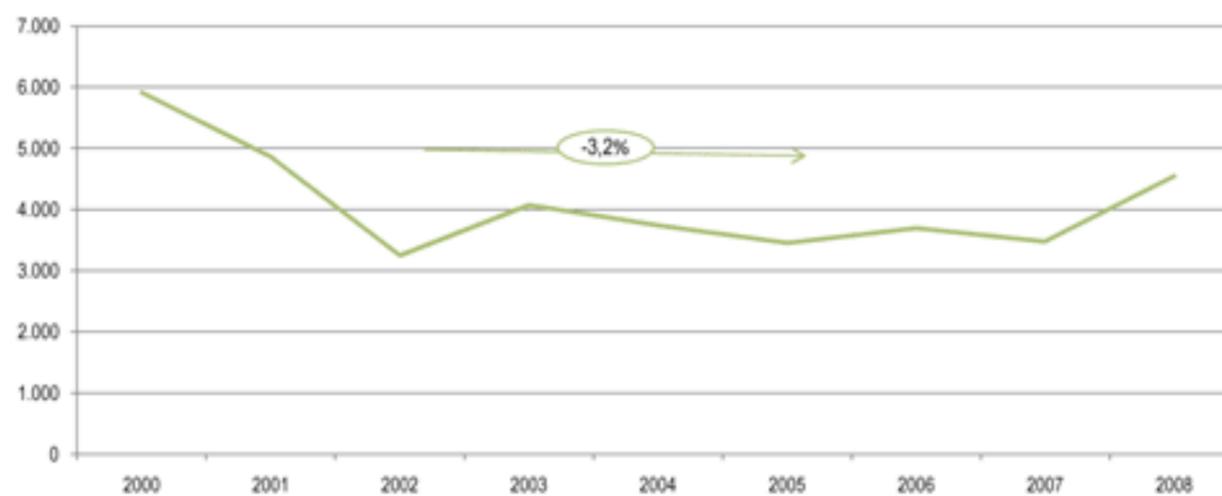
Per quel che riguarda i voli di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato la totalità del traffico gestito dall'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

Dal 2006 il traffico è in costante aumento: nel 2008, il "Gino Lisa" ha quasi quadruplicato il flusso passeggeri rispetto al 2007.

Anno	MOV	Δ%
2000	5.910	
2001	4.858	-17,8%
2002	3.247	-33,2%
2003	4.076	25,5%
2004	3.738	-8,3%
2005	3.453	-7,6%
2006	3.697	7,1%
2007	3.478	-5,9%
2008	4.542	30,6%
CAGR	-3,2%	



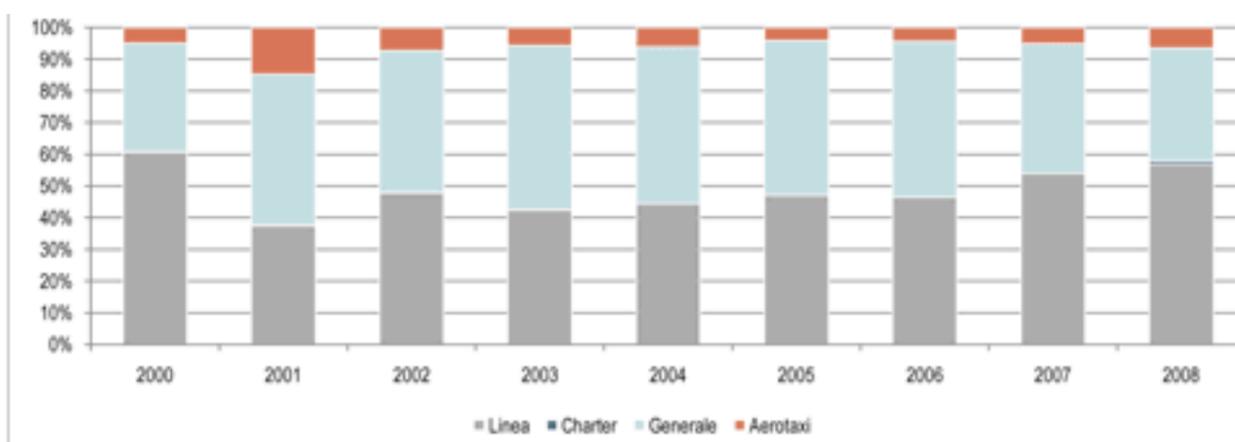
Tab.S.5.7.4 Movimenti 2000-2008

Movimenti

Il numero di movimenti ha avuto un trend negativo, con dei picchi positivi negli anni 2003, 2006 e 2008, registrando un CAGR del -3,2%.

I movimenti di aviazione generale rappresentano poco meno della metà del totale. Anche il traffico aerotaxi rappresenta una buona percentuale, con picchi del 14,7% nel 2001.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	60,6%	0,2%	4,9%	34,2%	100,0%
2001	37,5%	0,2%	14,7%	47,6%	100,0%
2002	47,9%	0,1%	7,3%	44,7%	100,0%
2003	42,5%	0,1%	5,8%	51,7%	100,0%
2004	44,4%	0,0%	6,1%	49,5%	100,0%
2005	47,0%	0,0%	4,1%	48,8%	100,0%
2006	46,4%	0,0%	4,4%	49,1%	100,0%
2007	53,9%	0,0%	5,2%	40,9%	100,0%
2008	56,6%	1,1%	6,5%	35,8%	100,0%

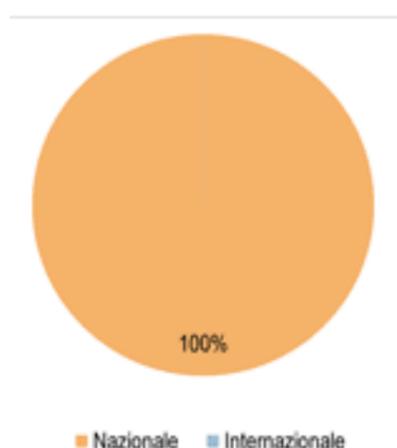


Tab.S.5.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

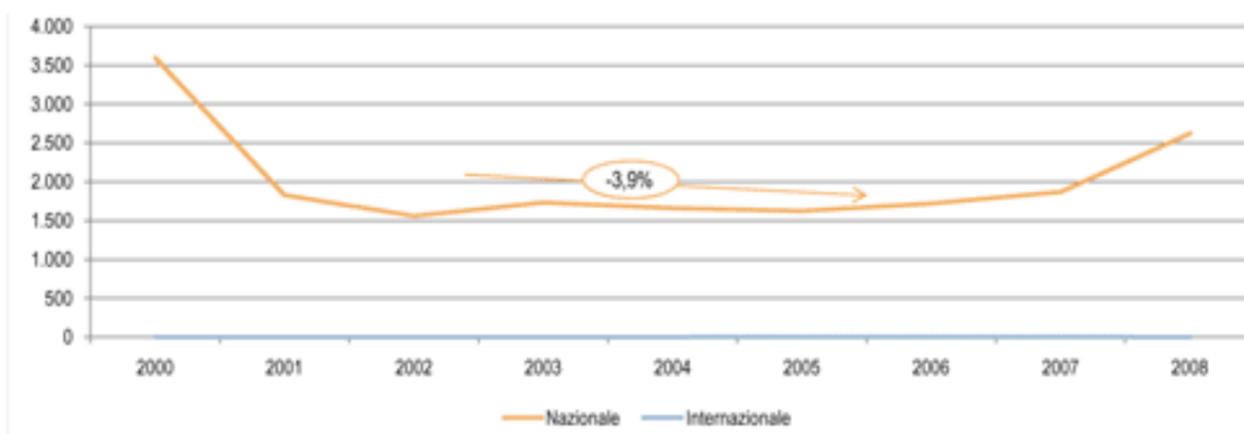
Per quel che riguarda i voli di linea e charter, i movimenti nazionali hanno subito una dura flessione nel corso degli anni, registrando una leggera ripresa negli anni 2006-2008.

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	3.596		2000	0	
2001	1.828	-49,2%	2001	0	-
2002	1.558	-14,8%	2002	0	-
2003	1.734	11,3%	2003	1	-
2004	1.660	-4,3%	2004	0	-100,0%
2005	1.622	-2,3%	2005	2	-
2006	1.718	5,9%	2006	0	-100,0%
2007	1.867	8,7%	2007	8	-
2008	2.620	40,3%	2008	0	-100,0%
CAGR	-3,9%		CAGR	-	

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta la totalità del traffico gestito dell'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

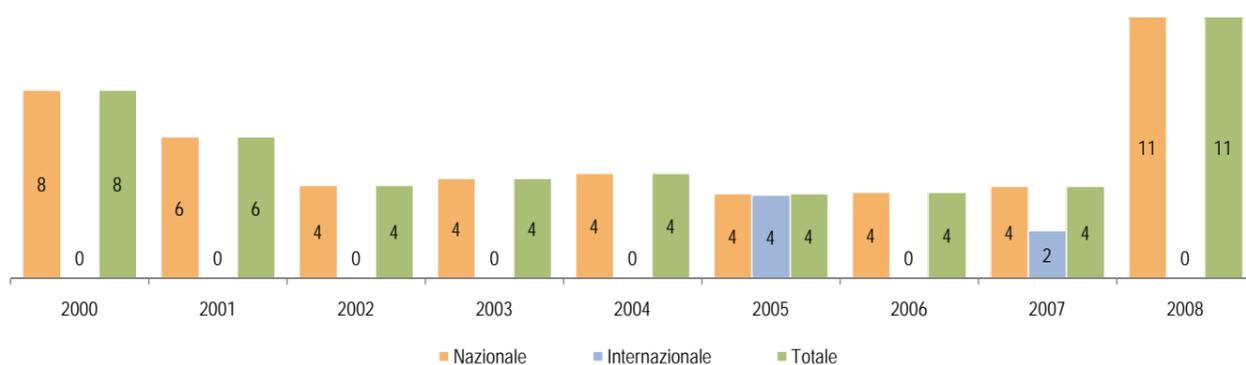


Tab.S.5.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	8	-	8
2001	6	-	6
2002	4	-	4
2003	4	0	4
2004	4	-	4
2005	4	4	4
2006	4	-	4
2007	4	2	4
2008	11	-	11
CAGR	4,2%	-	4,2%

Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

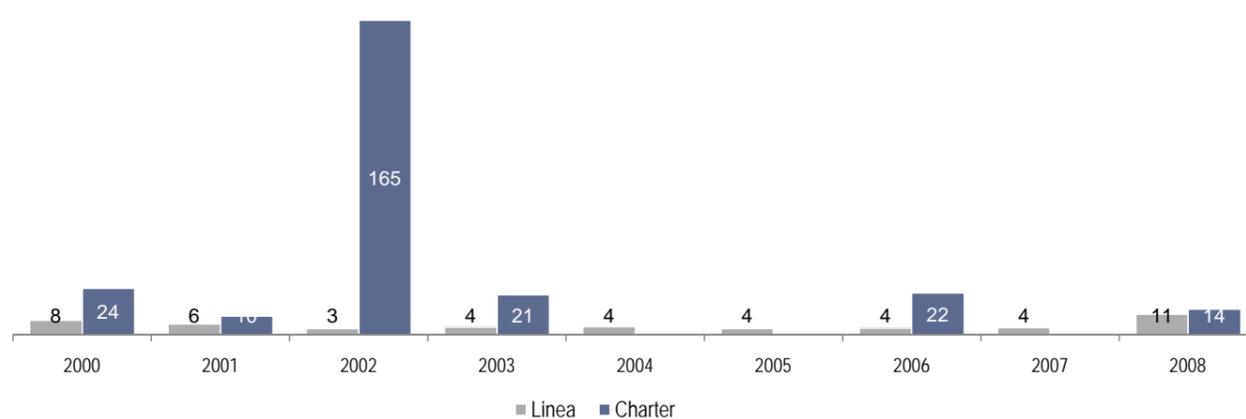
Il numero medio di passeggeri per volo è molto basso, attestandosi a 11 passeggeri nel 2008.



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

Anno	LINEA	CHARTER
2000	8	24
2001	6	10
2002	3	165
2003	4	21
2004	4	-
2005	4	-
2006	4	22
2007	4	-
2008	11	14
CAGR	4,3%	-7,0%

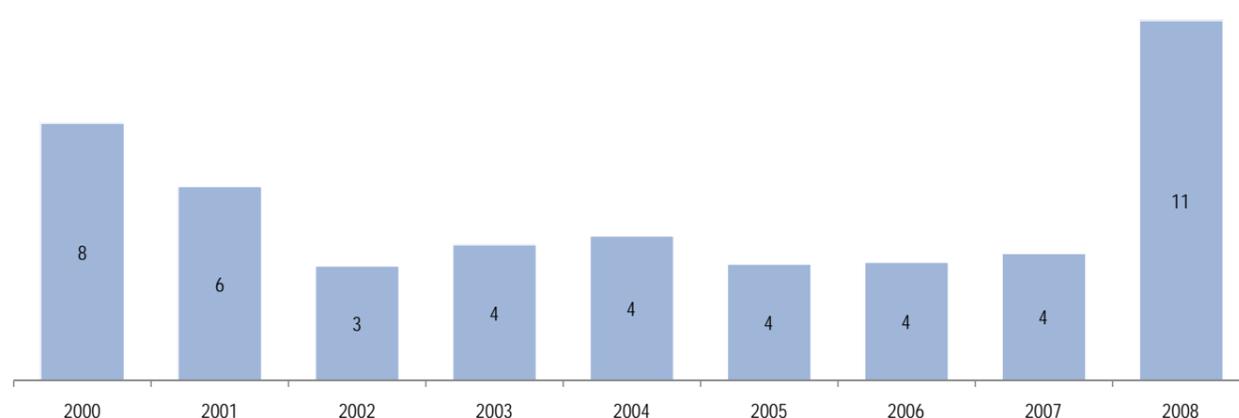
Il numero di passeggeri per volo charter mostra un picco nel 2002 con 165, per poi tornare a livelli minimi.



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

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

Anno	LINEA Naz
2000	8
2001	6
2002	3
2003	4
2004	4
2005	4
2006	4
2007	4
2008	11
CAGR	4,3%

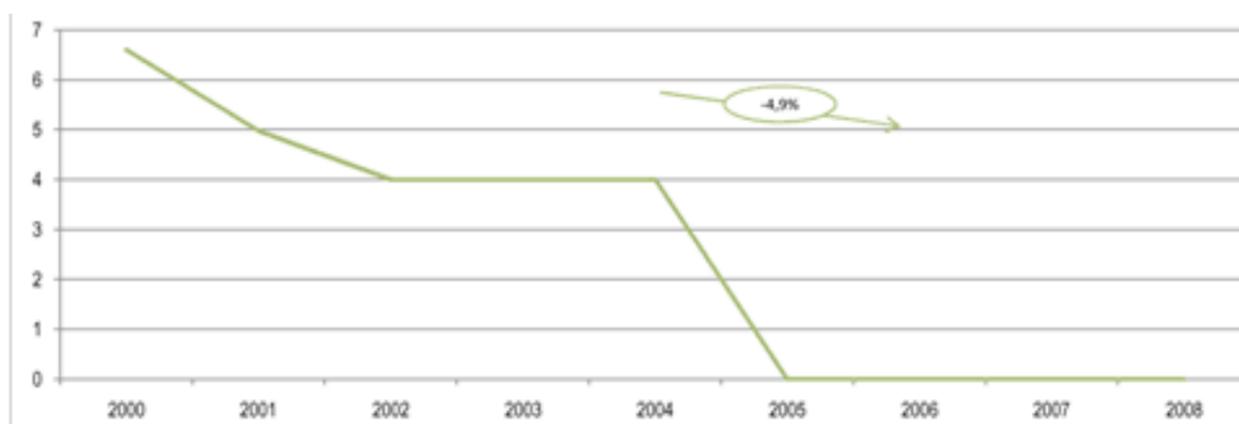


Tab.S.5.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Traffico cargo

Il traffico cargo è pressoché assente nell'aeroporto di Foggia.

Anno	TONS	Δ%
2000	7	
2001	5	-24,6%
2002	4	-19,6%
2003	4	0,0%
2004	4	0,0%
2005	0	-100,0%
2006	0	-
2007	0	-
2008	0	-
CAGR		-100,0%



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

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	0	0	0	0	7	0	16	0
								-100,0%		-100,0%
	Nazionale	28.026	10.756	5.418	7.167	7.298	5.756	6.176	7.220	28.150
			-61,6%	-49,6%	32,3%	1,8%	-21,1%	7,3%	16,9%	289,9%
	TOT	28.026	10.756	5.418	7.167	7.298	5.763	6.176	7.236	28.150
			-61,6%	-49,6%	32,3%	1,8%	-21,0%	7,2%	17,2%	289,0%
Charter	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	342	79	658	84	0	0	22	0	683
			-76,9%	732,9%	-87,2%	-100,0%			-100,0%	
	TOT	342	79	658	84	0	0	22	0	683
			-76,9%	732,9%	-87,2%	-100,0%			-100,0%	
Aerotaxi	Internazionale	0	0	62	9	67	39	52	24	102
					-85,5%	644,4%	-41,8%	33,3%	-53,8%	325,0%
	Nazionale	484	243	364	524	493	426	464	466	296
			-49,8%	49,8%	44,0%	-5,9%	-13,6%	8,9%	0,4%	-36,5%
	TOT	484	243	426	533	560	465	516	490	398
			-49,8%	75,3%	25,1%	5,1%	-17,0%	11,0%	-5,0%	-18,8%
Generale	Internazionale	78	0	0	37	89				
			-100,0%			140,5%				
	Nazionale	940	1.255	672	2.347	2.006				
			33,5%	-46,5%	249,3%	-14,5%				
	TOT	1.018	1.255	672	2.384	2.095	1.968	2.062	1.335	1.216
			23,3%	-46,5%	254,8%	-12,1%	-6,1%	4,8%	-35,3%	-8,9%
TOT	Internazionale	78	0	62	46	156	46	52	40	102
			-100,0%		-25,8%	239,1%	-70,5%	13,0%	-23,1%	155,0%
	Nazionale	29.792	12.333	7.112	10.122	9.797	6.182	6.662	7.686	29.129
			-58,6%	-42,3%	42,3%	-3,2%	-36,9%	7,8%	15,4%	279,0%
	TOT	29.870	12.333	7.174	10.168	9.953	8.196	8.776	9.061	30.447
			-58,7%	-41,8%	41,7%	-2,1%	-17,7%	7,1%	3,2%	236,0%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	-	-	0	0	0	2	-	8	-
								-100,0%		-100,0%
	Nazionale	3.582	1.820	1.554	1.731	1.660	1.622	1.717	1.867	2.570
			-49,2%	-14,6%	11,4%	-4,1%	-2,3%	5,9%	8,7%	37,7%
	TOT	3.582	1.820	1.554	1.731	1.660	1.624	1.717	1.875	2.570
			-49,2%	-14,6%	11,4%	-4,1%	-2,2%	5,7%	9,2%	37,1%
Charter	Internazionale	-	-	0	1	0	0	-	-	-
						-100,0%				
	Nazionale	14	8	4	3	0	0	1	-	50
			-42,9%	-50,0%	-25,0%	-100,0%			-100,0%	
	TOT	14	8	4	4	0	0	1	0	50
			-42,9%	-50,0%	0,0%	-100,0%			-100,0%	
Aerotaxi	Internazionale	-	-	31	11	24	18	10	14	67
					-64,5%	118,2%	-25,0%	-44,4%	40,0%	378,6%
	Nazionale	292	716	205	224	205	125	152	166	229
			145,2%	-71,4%	9,3%	-8,5%	-39,0%	21,6%	9,2%	38,0%
	TOT	292	716	236	235	229	143	162	180	296
			145,2%	-67,0%	-0,4%	-2,6%	-37,6%	13,3%	11,1%	64,4%
Generale	Internazionale	22	0	0	31	47				
			-100,0%			51,6%				
	Nazionale	2.000	2.314	1.453	2.075	1.802				
			15,7%	-37,2%	42,8%	-13,2%				
	TOT	2.022	2.314	1.453	2.106	1.849	1.686	1.817	1.423	1.626
			14,4%	-37,2%	44,9%	-12,2%	-8,8%	7,8%	-21,7%	14,3%
TOT	Internazionale	22	0	31	43	71	20	10	22	67
			-100,0%		38,7%	65,1%	-71,8%	-50,0%	120,0%	204,5%
	Nazionale	5.888	4.858	3.216	4.033	3.667	1.747	1.870	2.033	2.849
			-17,5%	-33,8%	25,4%	-9,1%	-52,4%	7,0%	8,7%	40,1%
	TOT	5.910	4.858	3.247	4.076	3.738	3.453	3.697	3.478	4.542
			-17,8%	-33,2%	25,5%	-8,3%	-7,6%	7,1%	-5,9%	30,6%

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	7	5	4	4	4	0	0	0	0
			-24,6%	-19,6%	0,0%	0,0%	-100,0%			
	TOT	7	5	4	4	4	0	0	0	0
			-24,6%	-19,6%	0,0%	0,0%	-100,0%			
Charter	Internazionale	-	-	-	-	-	0	0	0	0
	Nazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOT	0								
TOT	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	7	5	4	4	4	0	0	0	0
			-24,6%	-19,6%	0,0%	0,0%	-100,0%			
	TOT	7	5	4	4	4	0	0	0	0
			-24,6%	-19,6%	0,0%	0,0%	-100,0%			

Tab.S.5.7.11 Allegato

S.6 Aeroporto "Marcello Ariotta" di Taranto-Grottaglie





Marcello Ariotta

Taranto - Grottaglie



SEDIME (ha)

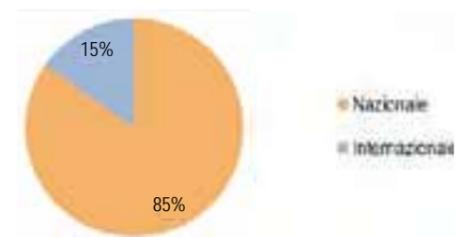
area civile
223

area militare
98

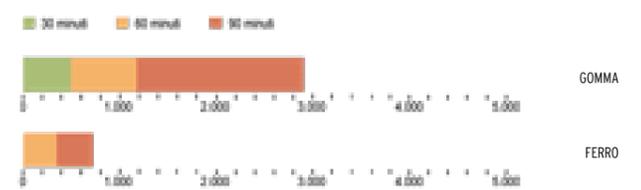
PISTE (num)
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)
2.900

RIPARTIZIONE PAX 2008



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

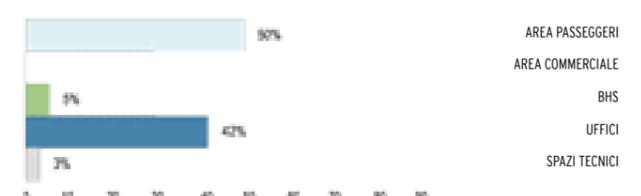


TERMINAL

superficie (mq)
3.500

dotazione per passeggero (mq)
N.A.

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

Nell'ambito del sistema aeroportuale pugliese all'aeroporto di Taranto Grottaglie viene attribuita una funzione prevalente di polo del traffico aereo merci, con impiego di aeromobili dedicati esclusivamente a questo traffico.

L'attuale configurazione dello scalo deriva da un rilevante complesso di interventi sulle infrastrutture aeronautiche realizzato per supportare l'attività dell'importante impianto produttivo del gruppo Finmeccanica che è parte del ciclo costruttivo del nuovo aeromobile Dreamliner della Boeing, ancora in fase di completamento pre-lancio.

Per la posizione geografica strategica in relazione all'area Mediterranea e per le caratteristiche dimensionali della pista già realizzata per altri scopi, l'aeroporto di Grottaglie presenta anche interessanti potenzialità per particolari tipologie di traffico passeggeri.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto ricade sui territori comunali di Grottaglie, Carosino e Monteiasi. E' situato tra le direttrici principali di collegamento con il comune jonico, la S.S. n° 7 Taranto -Brindisi, la S.P. Grottaglie-San Giorgio Jonico e la S.P. Grottaglie-Monteiasi.

Nato ad inizio secolo come scalo militare a difesa del porto di Taranto è stato aperto al traffico civile nel 1964. Nel 1999, durante la guerra del Kosovo, l'Aeroporto di Taranto Grottaglie è stato per alcuni mesi l'unico aeroporto pugliese operativo.

Lo scalo dista 20 Km dal centro di Taranto, ed è situato a circa 50 km da Brindisi, 85km da Lecce e a circa 80km da Matera.

Il sedime aeroportuale, di circa 321 Ha, comprende sia una zona militare di 98 Ha in cui ha sede la stazione aerea della Marina Militare di Taranto, sia un'area civile destinata al traffico aereo commerciale di 223 Ha. L'aeroporto è situato in prossimità della E90 che collega Taranto a Brindisi. Tale direttrice stradale e ferroviaria costituisce l'asse di comunicazione tra i due mari Adriatico e Ionio, e si configura come la prosecuzione naturale del Corridoio VIII paneuropeo, in cui si concentrano i principali terminali di trasporto (i porti e gli aeroporti di Taranto e Brindisi ed il centro logistico di interscambio ferro-gomma di Francavilla Fontana), che se messi a sistema possono costituire una interessante piattaforma logistica e generare interessanti sviluppi territoriali.

LIMITI E VINCOLI

Non risultano particolari vincoli, se non un'area a rischio esondazione nell'area nord dell'aeroporto, che non costituisce vincolo di inedificabilità assoluta, ma che può essere superato attraverso opportuni interventi di mitigazione.

Intorno all'aeroporto sono disponibili vaste aree agricole inedificate per futuri sviluppi aeroportuali, che possono essere però compromesse dalle previsioni urbanistiche dei comuni limitrofi se non opportunamente salvaguardate.

ACCESSIBILITA'

L'aeroporto è accessibile dalla SS7, attraverso lo svincolo di Monteiasi o quello di Grottaglie ed un tratto di strada locale a sezione ridotta e con tracciato non lineare.

Manca del tutto una accessibilità ferroviaria.

STATO ATTUALE AEROPORTO

L'aeroporto di Grottaglie è un'infrastruttura che è stata interessata di recente (2006) da importanti lavori di potenziamento legati all'insediamento dello stabilimento Alenia, dove viene prodotta la fusoliera e il piano di coda del nuovissimo Boeing 787. In

considerazione del fatto che il trasporto delle fusoliere prodotte può avvenire solo con pesantissimi Boeing 747-400 LCF cargo appositamente modificati, sulla base di un accordo con la regione Puglia e l'ENAC, si è reso necessario realizzare un complesso di lavori di potenziamento che hanno comportato l'allungamento della pista da 1860 a 3.200 m, la realizzazione di un nuovo piazzale, di nuove bretelle di collegamento e di una nuova caserma dei Vigili del Fuoco.

TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione passeggeri, dal momento che non è adibita alla gestione regolare di flussi di passeggeri in arrivo e in partenza non essendo operativi voli di linea, ma solo voli charter occasionali, è strutturata in un edificio molto essenziale. Ha una superficie di circa 3500 mq distribuiti su due livelli e ha a disposizione 5 banchi check in.

TERMINAL MERCI

Lo scalo al momento non è dotato di terminal merci.

INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La pista di volo ha una lunghezza di 3200 metri ed è orientata in direzione quasi Nord-Sud. I due piazzali di sosta sono ubicati entrambi ad Ovest della pista in posizione centrale; sull'Apron C a servizio dell'aerostazione è possibile ospitare anche un aeromobile di classe E.

Grazie alla strumentazione di cui è dotata la pista è possibile accogliere anche atterraggi in condizioni meteo non ottimali.

CRITICITA' E INDICAZIONI GIA' FORMULATE PER SVILUPPI FUTURI

L'aeroporto di Grottaglie, seppur con una marcata vocazione cargo, non ha alcuna relazione con il tessuto economico-produttivo territoriale, né con altri terminali di trasporto merci, ed in particolare con il vicino Porto di Taranto, uno dei maggiori porti italiani transshipment, ubicato lungo la stessa direttrice statale e ferroviaria. In più il sistema dell'accessibilità è assolutamente inadeguato a supportare futuri sviluppi di traffico, soprattutto di natura cargo, che implica il passaggio di mezzi pesanti.

La società di gestione, attraverso un Piano Territoriale di area vasta, ha prefigurato lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale all'interno di una piattaforma logistica integrata fondata sulla sinergia porto-aeroporto, inserita in un sistema a rete, che consenta di scambiare su ferro e su gomma flussi di merci provenienti dalle principali direttrici di traffico. L'assetto di sviluppo dell'aeroporto, connesso ai progetti di connessione ferroviaria e di potenziamento dei collegamenti stradali è stato posto alla base di un Protocollo d'Intesa tra Regione Provincia, Comuni di Taranto, Grottaglie, Monteiasi e Carosino, ed Aeroporti di Puglia, sottoscritto nel marzo 2009.

GESTIONE AEROPORTUALE

La Società Aeroporti di Puglia SpA, in regime di concessione totale quarantennale, con Convenzione n. 40 del 25/01/2002, entrata in vigore dal 12/02/2003, gestisce il sistema aeroportuale pugliese costituito dagli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto.

La società è così costituita:



S.6.2.1 Inquadramento territoriale



LEGENDA

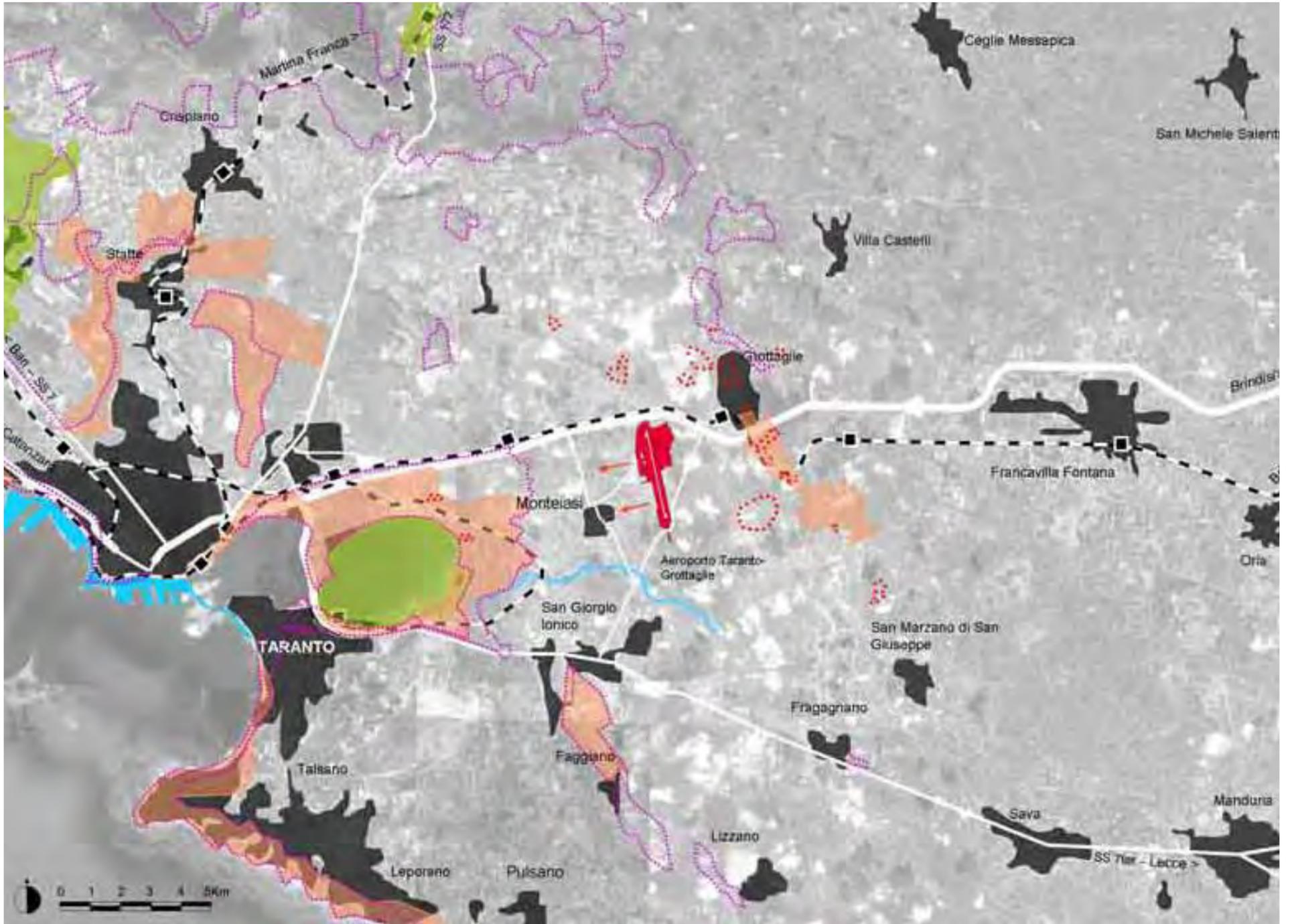
-  Urbanizzato
-  Aeroporto oggetto di studio
-  Altre infrastrutture aeroportuali
-  Infrastruttura portuale
-  Altri nodi infrastrutturali (interporto, autoporto, ecc...)
-  Autostrada per mobilità nazionale
-  Casello autostradale
-  Autostrada per mobilità locale o altra infrastruttura a scorrimento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



Inquadramento territoriale

L'aeroporto ricade sui territori comunali di Grottaglie, Carosino e Monteiasi. E' situato tra le direttrici principali di collegamento con il comune jonico, la S.S. n° 7 Taranto - Brindisi, la S.P. Grottaglie-San Giorgio Jonico e la S.P. Grottaglie-Monteiasi.

Lo scalo dista 20 Km dal centro di Taranto, ed è situato a circa 50 km da Brindisi ed è situato in prossimità della E90 che collega Taranto a Brindisi.



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

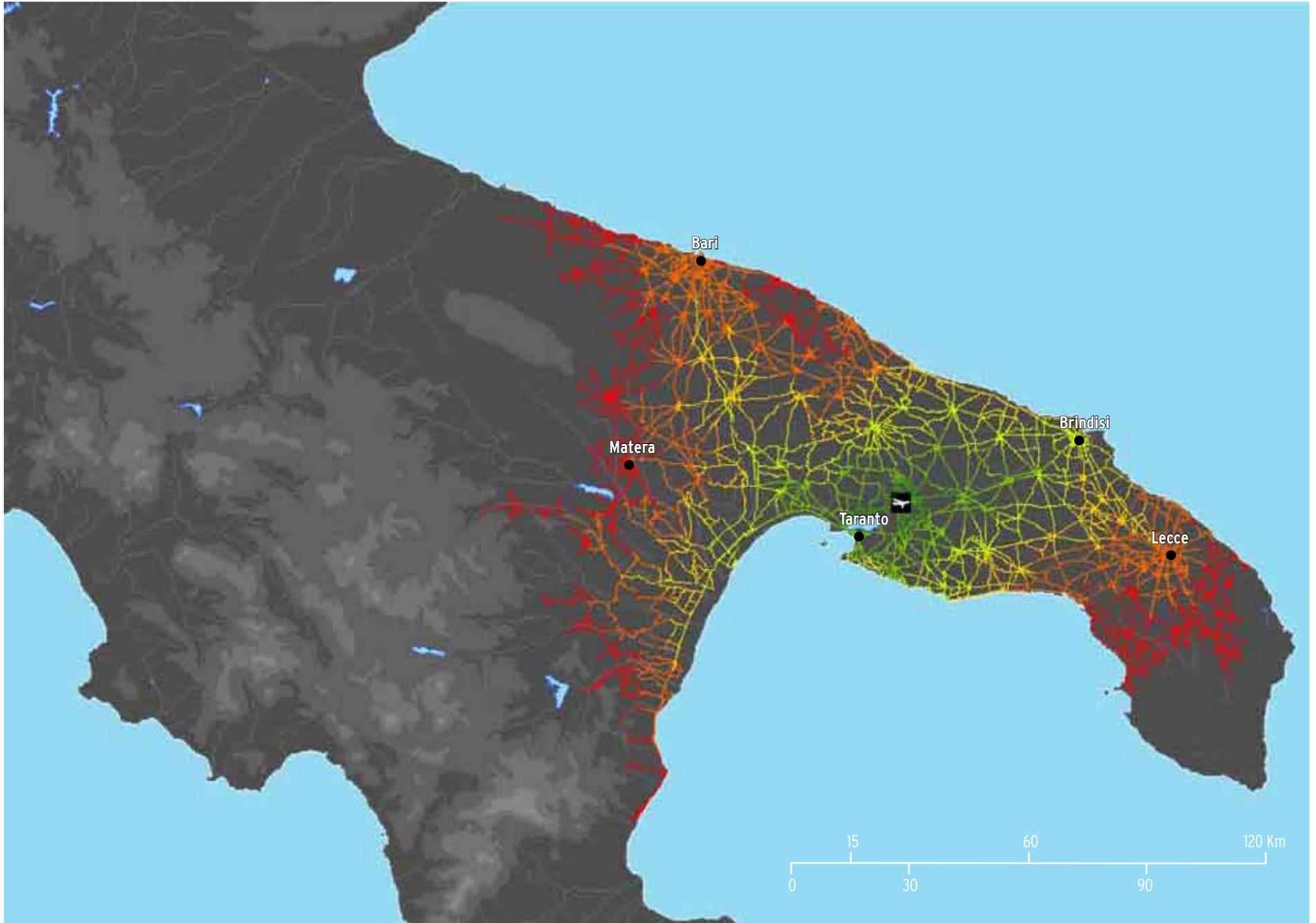
Limiti e vincoli

Non risultano particolari vincoli, se non un'area a rischio esondazione nell'area nord dell'aeroporto, che non costituisce vincolo di inedificabilità assoluta, ma che può essere superato attraverso opportuni interventi di mitigazione.

Intorno all'aeroporto sono disponibili vaste aree agricole inedificate per futuri sviluppi aeroportuali.

S.6.3 Bacino di traffico

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



LEGENDA ISOCRONE

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

LEGENDA RETI

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



Modalità gomma

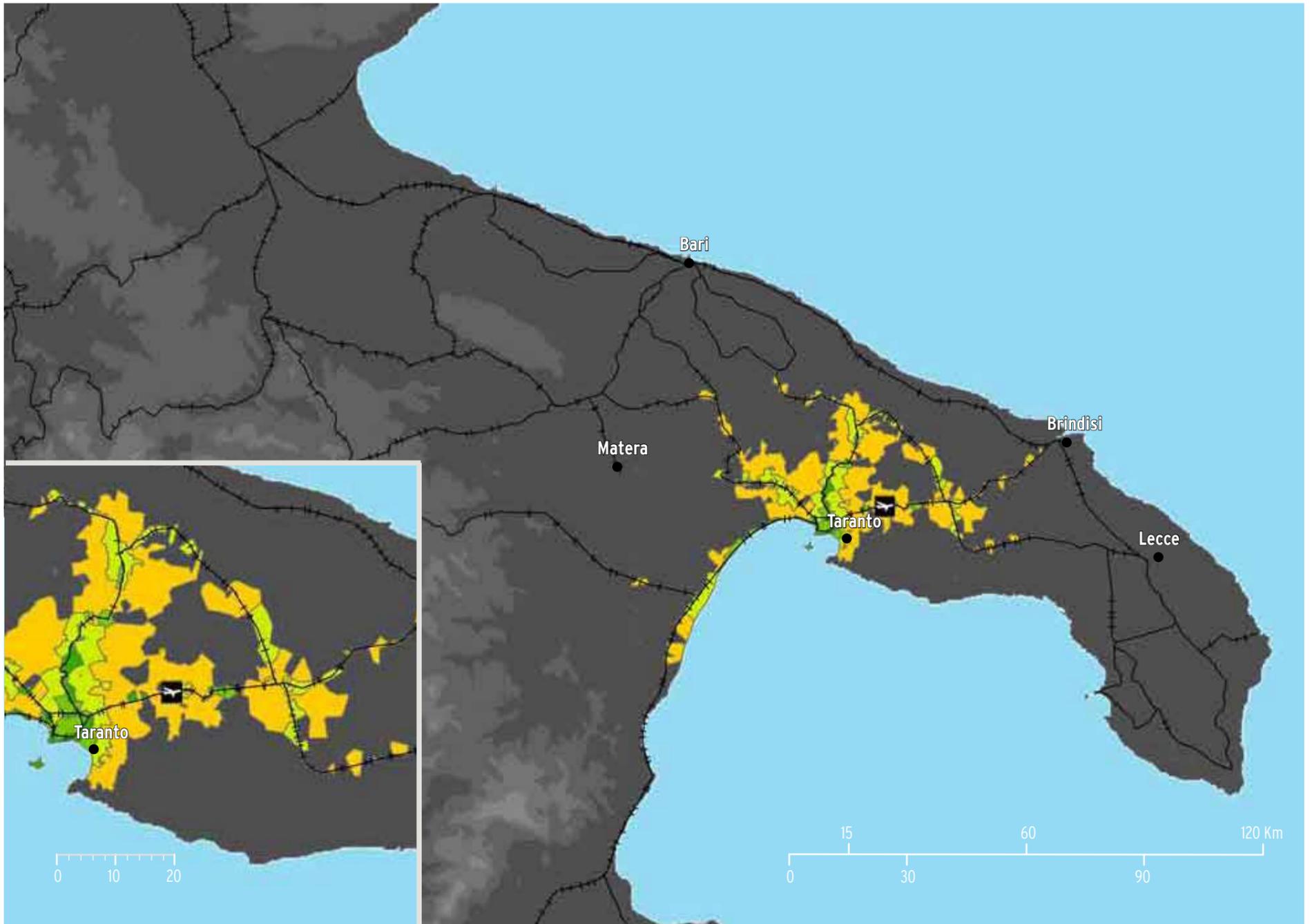
Dalle isocrone originate dall'aeroporto di Taranto, condizionate dalla presenza della tratta finale dell'Autostrada A14 (autostrada Adriatica Bologna-Taranto) e dalle Strade Statali che collegano le coste pugliesi, si nota come l'aeroporto risulti essere raggiungibile in circa 60' da Brindisi e in circa 90' da Bari.

Esaminando le caratteristiche dei comuni attraversati dalle isocrone, si calcola che circa 500.000 residenti (pari al 17%) possono raggiungere l'aeroporto in meno di 30', circa 680.000 (pari al 23%) in un tempo compreso tra i 30' e i 60' e oltre 1.740.000 (pari al 60%) in un tempo che va da 60' a 90' (dati popolazione ISTAT 2008).

Su 720.000 addetti (dato ISTAT relativo al 2001), il 16% (circa 110.000) ricade nella prima macro-fascia (0-30'), il 20% nella seconda (30'-60') e ben il 64% nella terza macro-fascia (60'-90') (dato ISTAT 2001).

Per quanto riguarda le superfici territoriali dei comuni attraversati dalle isocrone, in accordo con i dati sopra citati si osserva che la prima macro-fascia si estende su una superficie di circa 1.500 kmq (pari al 13%), la seconda su oltre 3.900 kmq (pari al 34%) e la terza su circa 6.200 kmq (pari al 53%).

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

Nonostante non si siano rilevati collegamenti pubblici frequenti tra la stazione ferroviaria del capoluogo e l'aeroporto, si è comunque valutata l'accessibilità isocrona su ferro dello stesso.

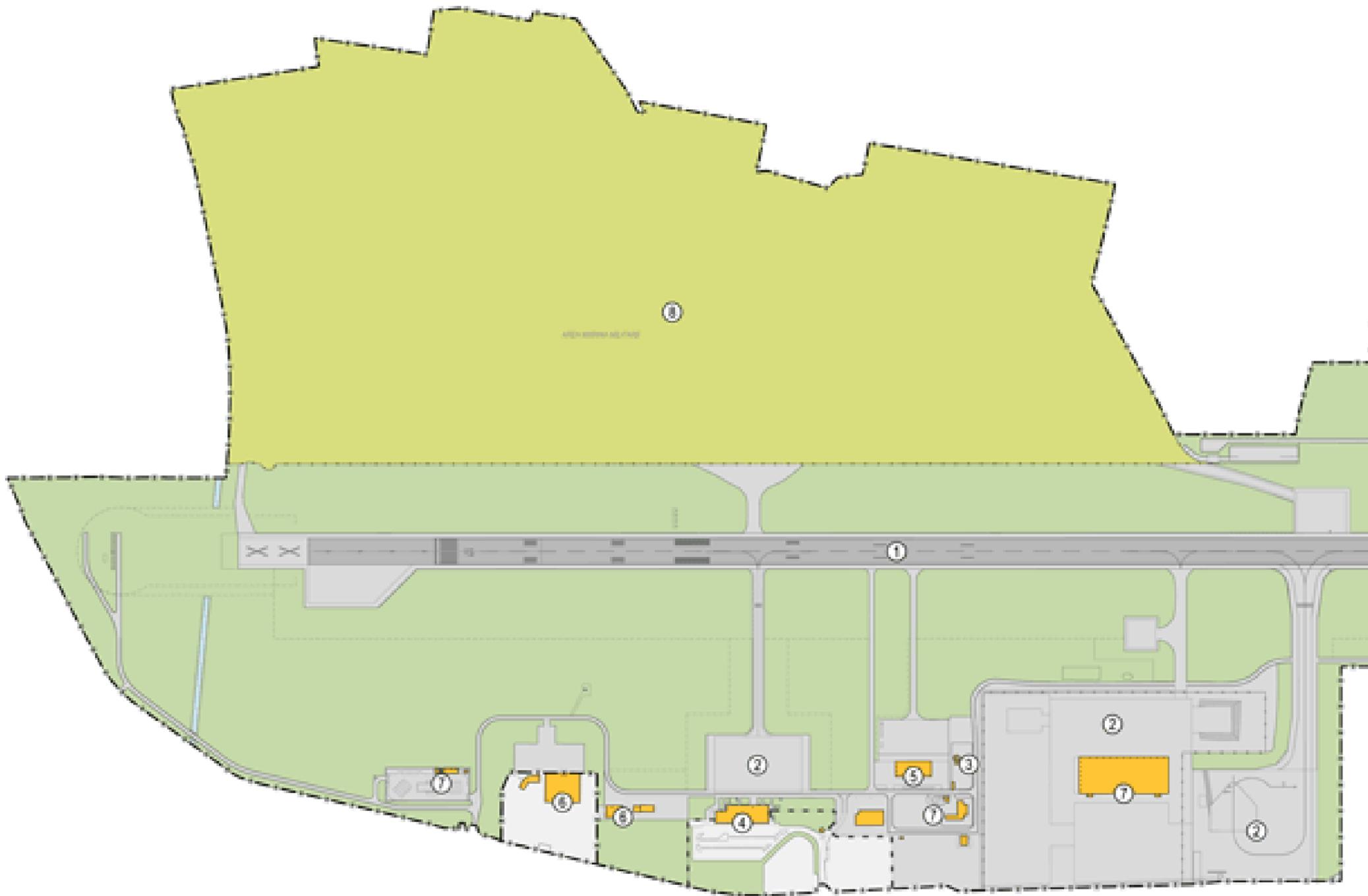
A partire da Taranto si innervano una serie di linee ferroviarie dirette a Bari, Brindisi, Lecce e la Basilicata, grazie alle quali si può raggiungere in circa 30' i Comuni di Grottaglie ad est, Massafra, Ginosa e Castellaneta a Nord-Ovest.

Per quanto riguarda, invece, il limite esterno delle isocrone riferite ai 60' si segnalano i Comuni di Gioia del Colle ad nord-ovest, Francavilla Fontana e Oria ad Est, Martina Franca ed Alberobello a Nord.

In virtù dell'offerta ferroviaria descritta, possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di 30' circa 370.000 residenti (pari al 51%), mentre circa 350.000 (pari al restante 49%) impiega un tempo compreso tra i 30' e i 60' (dato popolazione ISTAT 2008). Il dato relativo agli addetti (ISTAT 2001) indica che il 57% (pari a circa 100.000 unità) può raggiungere la stazione in meno di mezz'ora ed il restante 43% (circa 70.000) in un tempo compreso tra la mezz'ora e l'ora.

Il territorio interessato abbraccia circa 3.400 kmq, dei quali il 42% (1.400 kmq) risulta raggiungibile entro i 30 minuti ed il restante 58% (2.000 kmq) è raggiungibile fra i 30 ed i 60 minuti.

S.6.4 Stato attuale dell'aeroporto



AEROPORTO "MARCELLO ARLOTTA" DI TARANTO - GROTTAGLIE (LIBG)

AREA PIAZZALE (mq)
110.000

AREA TERMINAL (mq)
3.500

GATES
--

STAND TOTALI
1

STAND AVIAZIONE GENERALE
--

PARCHEGGI
1.800

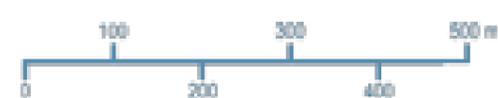
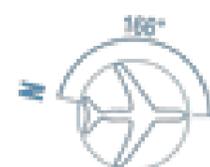
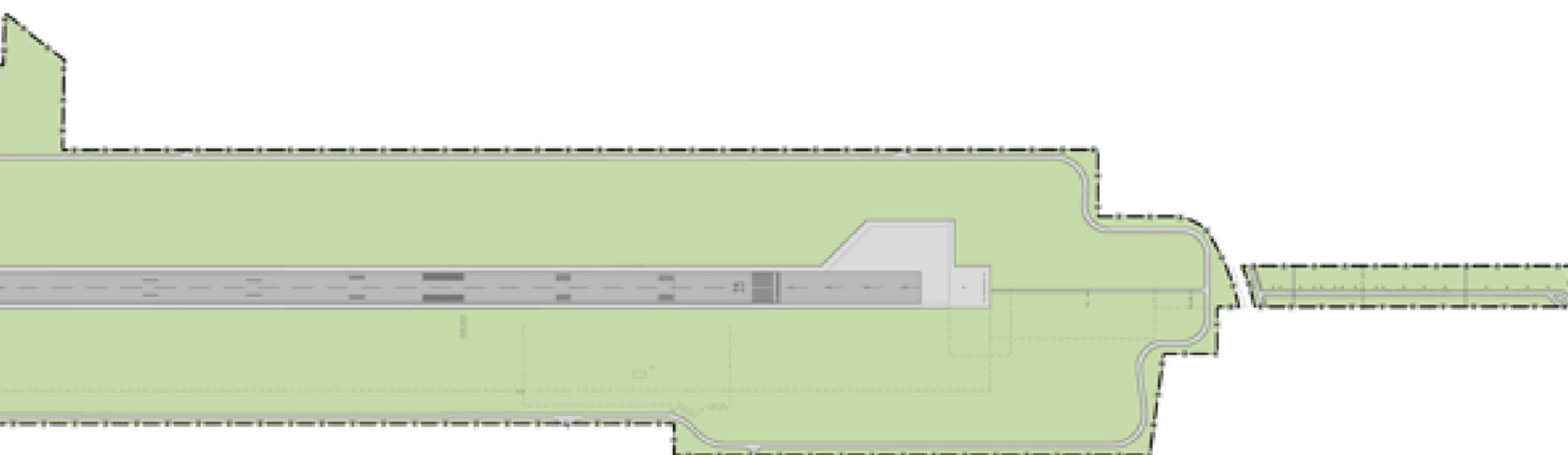
PISTA 1

STRUMENTAZIONE RWY 35
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

LUNGHEZZA 17 (m)
3.200

LUNGHEZZA 35 (m)
3.200

LARGHEZZA (m)
45



Stato attuale dell'aeroporto

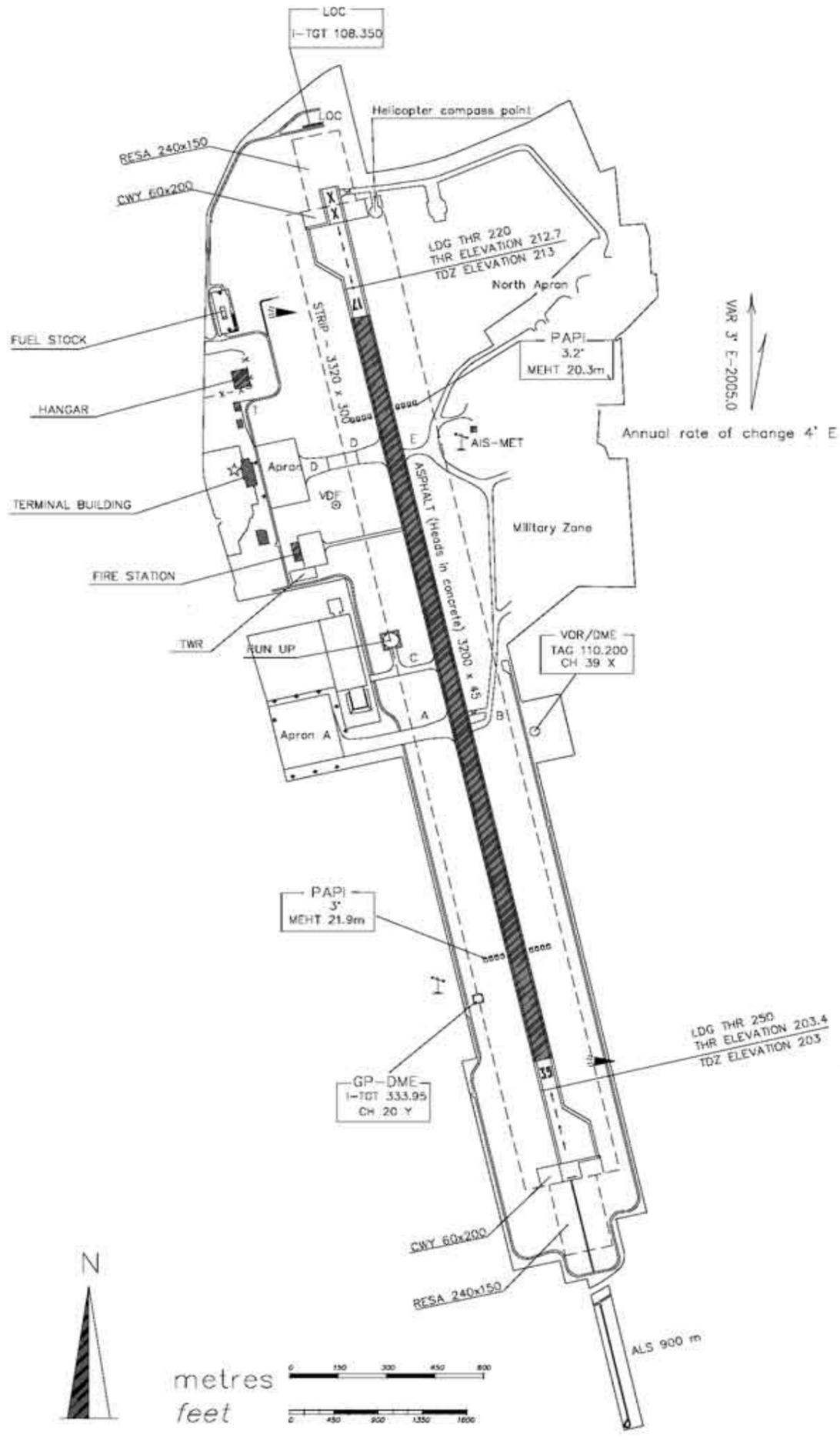
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 17	3200	3260	3200	2980
RWY 35	3200	3260	3200	2950

Tab.S.6.4.1 *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

S.6.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

1.4.1	PISTE	THR	Coord. THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	RESA	STRIP	Largh.	THR Elev.	Pav.
			WGS84-DMS		m	m	m	m						m	
1.4.1.1	Pista 1	17	40°31'23.19"N 017°24'06.54"E	166°	3200	3260	3200	2980	-	60 x 200	240 x 150	3320 x 300	45	64.83	PCN 75/R/CW/T Asphalt
		35	40°29'56.42"N 017°24'29.38"E	346°	3200	3260	3200	2950	-	60 x 200	240 x 150	3320 x 300	45	62	Heads Concrete

Tab.S.6.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

1.4.2	CLASSE APT	
1.4.2.1	Classe ICAO	4E
1.4.2.2	Antincendio ICAO	5

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron A	55000	PCN 76/F/C/W/T	1	SM	E	-
1.4.3.2	Apron D		PCN 76/F/C/W/T	NA	NA	NA	-

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A	23	PCN 76/F/C/W/T	riservata AAM Alenia
1.4.4.2	C	20	PCN 76/F/C/W/T	riservata AAM Alenia
1.4.4.3	D	23	PCN 76/F/C/W/T	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VDF	Grottaglie Gonio Homer
1.4.5.2	VORTAC	BRD
1.4.5.3	L	GRT
1.4.5.4	ILS RWY 35 LOC CAT I	I-TGT
1.4.5.5	GP	-
1.4.5.6	DME	I-TGT
1.4.5.7	VOR/DME	TAG

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	--

Tab.S.6.5.2 Dati infrastrutture airside

Piste e aree di sicurezza

L'infrastruttura principale è composta dalla pista di volo 17-35 lunga 3200m e larga 45m, orientata in direzione quasi Nord-Sud è realizzata in conglomerato bituminoso con testate in pavimentazione rigida. Entrambe le soglie 17 e 35 sono decalate, la prima di 220 m e la seconda di 250m, le pavimentazioni prima della soglia sono utilizzabili come corsa utile al decollo.

Sia l'Apron C (sul quale è prospiciente l'aerostazione passeggeri) che l'Apron D sono ubicati a Ovest della pista in posizione centrale. La pista 35 è equipaggiata con sistema ILS per atterraggi strumentali di precisione di categoria CAT I, si segnala la presenza di ostacoli che forano le superfici di protezione a Nord e Nord-Est dell'infrastruttura.

Piazzale aeromobili

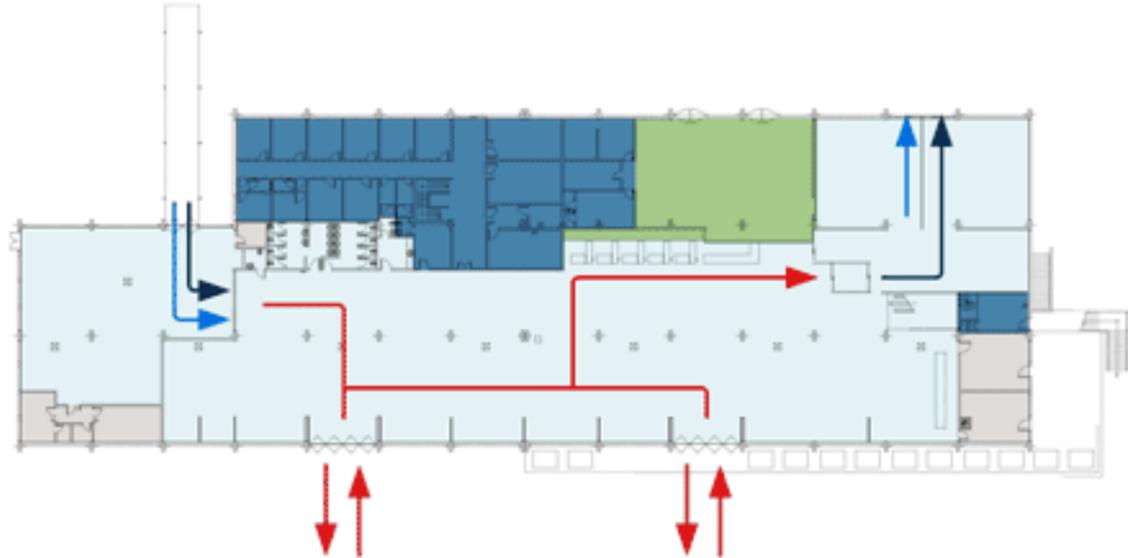
Lo scalo è dotato di due piazzali di sosta entrambi ad Ovest della pista, entrambi hanno un collegamento diretto con la pista mediante taxiway rettilinea dedicata. La taxiway A è disponibile solo per aeromobili Alenia mentre la C disponibile per manutenzione solo per aeromobili Atithech.

Vie di rullaggio

Il sistema di rullaggio dell'Aeroporto di Taranto è costituito dalle taxiway A e D che collegano i piazzali di sosta alla pista, connettendo in posizione centrale e dalle due piazzole di back track sulle due testate (realizzate in pavimentazione rigida) utilizzate dagli aeromobili per l'allineamento in soglia.

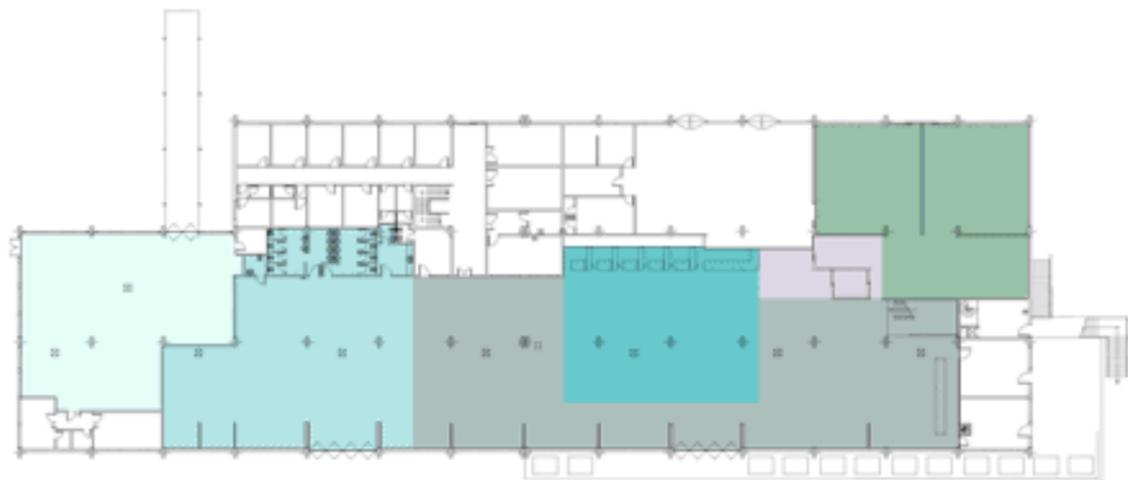
S.6.6 Terminal passeggeri

SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra

SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano terra



SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	1740
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	
Bhs, trattamento bagagli	mq	190
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	1455
Spazi tecnici ,impianti	mq	115

SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	530
Area Check-in	mq	250
Area Varchi di Sicurezza	mq	60
Sale imbarco	mq	270
Hall arrivi	mq	375
Sale riconsegna bagagli	mq	270

LEGENDA

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

SUPERFICI TOTALI

Piano terra	mq	2500
Piano primo	mq	1000
Totale	mq	3500

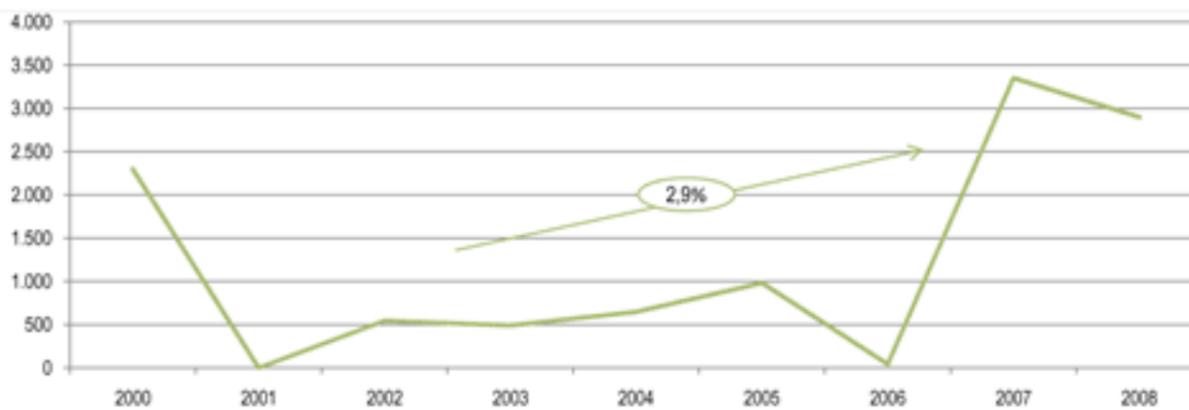
Anno	PAX	Δ%
2000	2.299	
2001	0	-100,0%
2002	546	-
2003	490	-10,3%
2004	647	32,0%
2005	980	51,5%
2006	41	-95,8%
2007	3.351	8073,2%
2008	2.900	-13,5%

CAGR	2,9%
------	------

Traffico passeggeri

L'aeroporto di Taranto evidenzia un traffico estremamente contenuto fino al 2006, anno in cui l'aeroporto è stato chiuso fino al mese di Dicembre per lavori, principalmente di aviazione generale ed aerotaxi. La ripresa del traffico del 2007 è derivata dall'introduzione di voli charter nazionali, che hanno collegato Milano Malpensa con la costa Ionica.

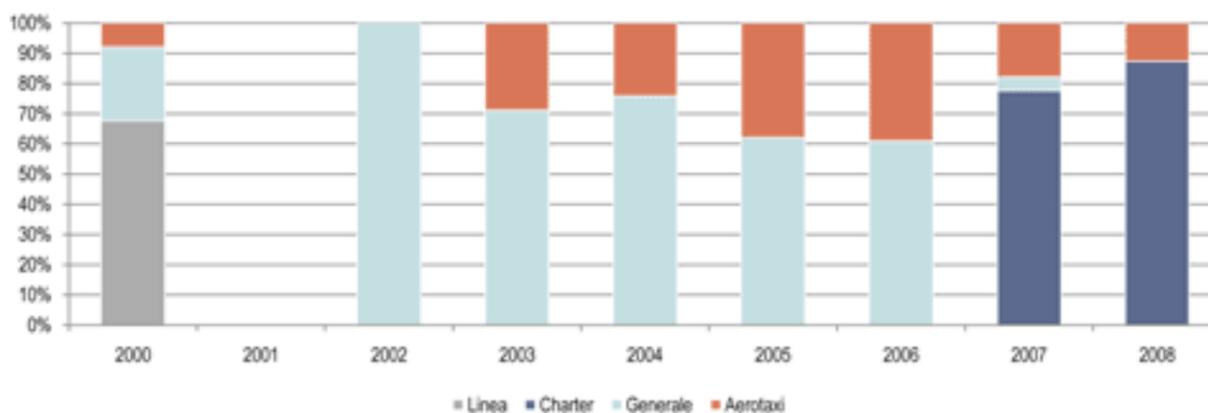
Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 365 con una diminuzione del 87,4% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).



Tab.S.6.7.1 Passeggeri 2000-2008

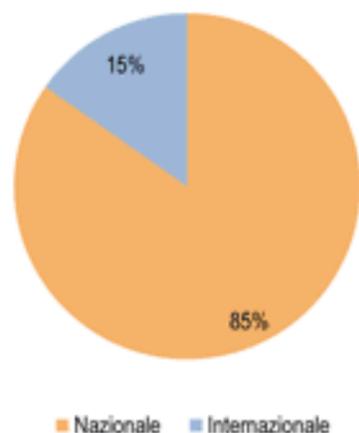
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	67,7%	0,0%	7,9%	24,4%	100,0%
2001	-	-	-	-	-
2002	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
2003	0,0%	0,0%	28,8%	71,2%	100,0%
2004	0,0%	0,0%	24,1%	75,9%	100,0%
2005	0,0%	0,0%	37,9%	62,1%	100,0%
2006	0,0%	0,0%	39,0%	61,0%	100,0%
2007	0,0%	77,6%	17,8%	4,6%	100,0%
2008	0,0%	87,3%	12,7%	0,0%	100,0%

Il traffico charter ha assunto un'importanza rilevante dal 2007, con 77,6% e 87,3% nel 2008. Il traffico di linea è stato importante solo nel 2000 con il 67,7%.



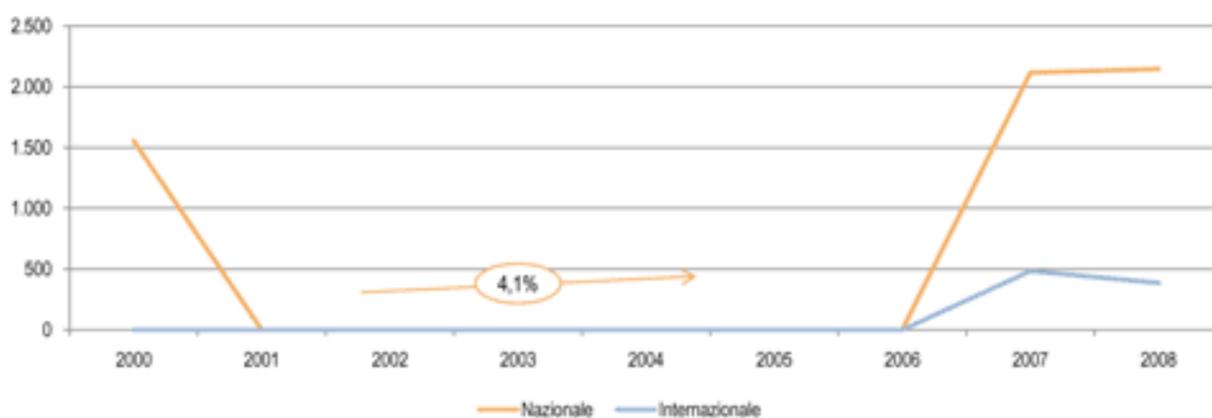
Tab.S.6.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, l'internazionale è stato intorno a valori nulli fino al 2006, per poi attestarsi intorno ai 500 passeggeri nel 2007 e 400 nel 2008, tutti trasportati da voli charter.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	1.557		2000	0	
2001	0	-100,0%	2001	0	-
2002	0	-	2002	0	-
2003	0	-	2003	0	-
2004	0	-	2004	0	-
2005	0	-	2005	0	-
2006	0	-	2006	0	-
2007	2.116	-	2007	484	-
2008	2.147	1,5%	2008	386	-20,2%
CAGR	4,1%		CAGR	-	

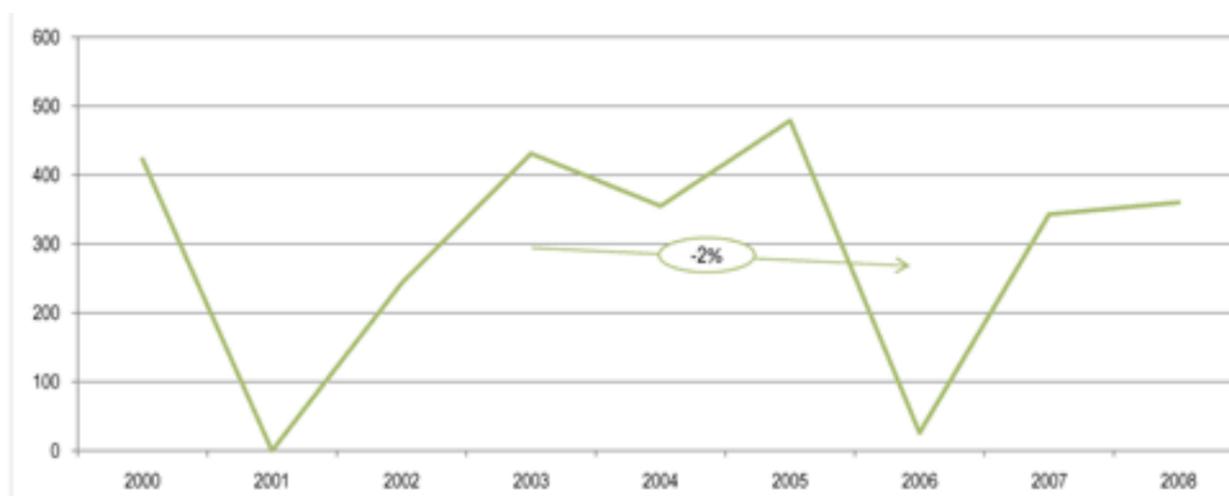


Tab.S.6.7.3 Passeggeri 2000-2008

Movimenti

L'andamento dei movimenti è stato molto altalenante, in ogni caso senza mai superare i 500 movimenti annui.

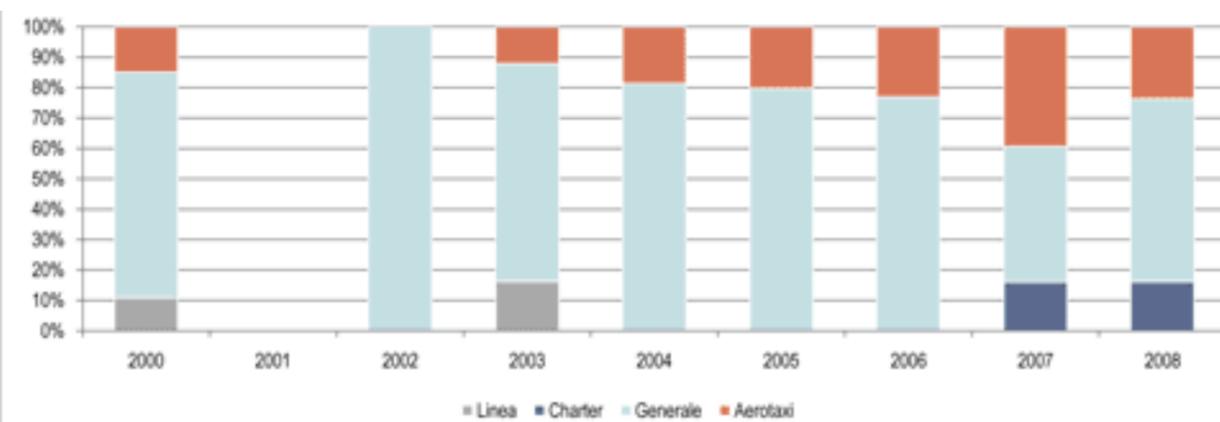
Anno	MOV	Δ%
2000	423	
2001	0	-100,0%
2002	243	-
2003	431	77,4%
2004	355	-17,6%
2005	479	34,9%
2006	26	-94,6%
2007	343	1219,2%
2008	360	5,0%
CAGR	-2,0%	



Tab.S.6.7.4 Movimenti 2000-2008

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	10,9%	0,0%	14,9%	74,2%	100,0%
2001	-	-	-	-	-
2002	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
2003	16,2%	0,0%	12,1%	71,7%	100,0%
2004	0,0%	0,0%	18,6%	81,4%	100,0%
2005	0,0%	0,0%	20,3%	79,7%	100,0%
2006	0,0%	0,0%	23,1%	76,9%	100,0%
2007	0,0%	16,0%	39,4%	44,6%	100,0%
2008	0,0%	16,1%	23,6%	60,3%	100,0%

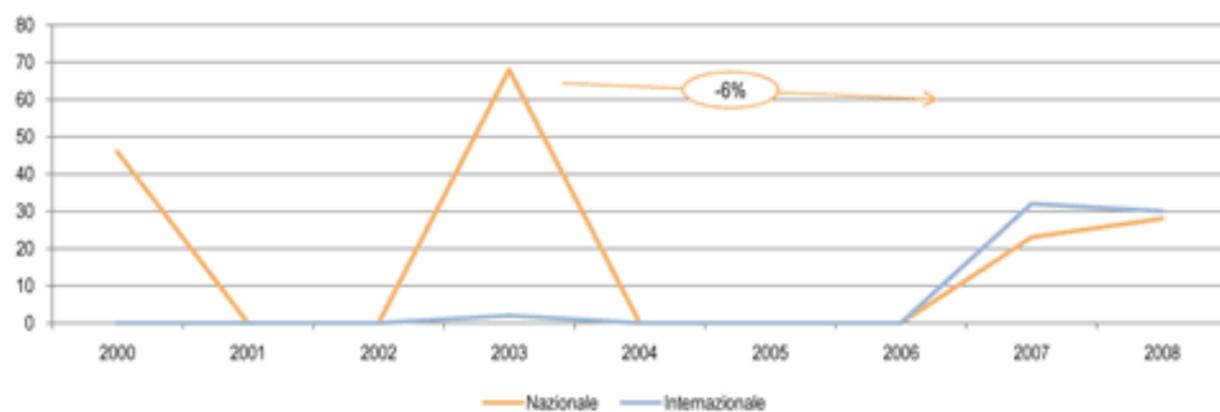
I movimenti di aviazione generale hanno ridotto progressivamente la loro importanza a favore dei voli charter.



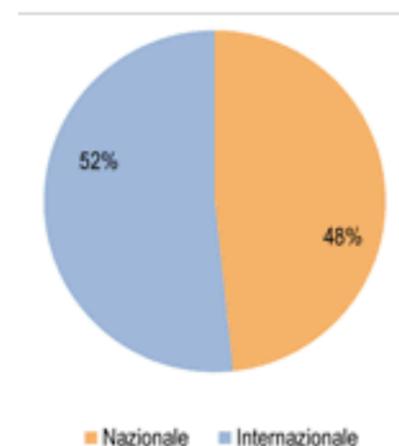
Tab.S.6.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	46		2000	0	
2001	0	-100,0%	2001	0	-
2002	0	-	2002	0	-
2003	68	-	2003	2	-
2004	0	-100,0%	2004	0	-100,0%
2005	0	-	2005	0	-
2006	0	-	2006	0	-
2007	23	-	2007	32	-
2008	28	21,7%	2008	30	-6,3%
CAGR	-6,0%		CAGR	-	

I movimenti sono stati soprattutto nazionali.

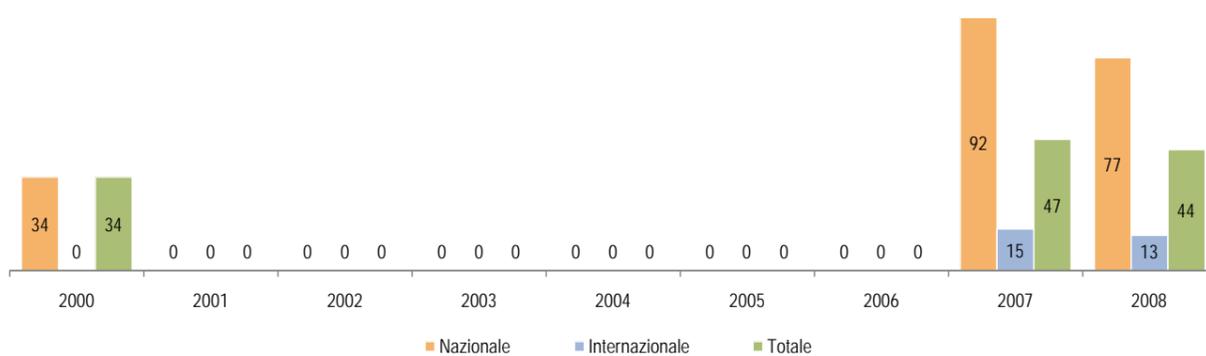


Tab.S.6.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008



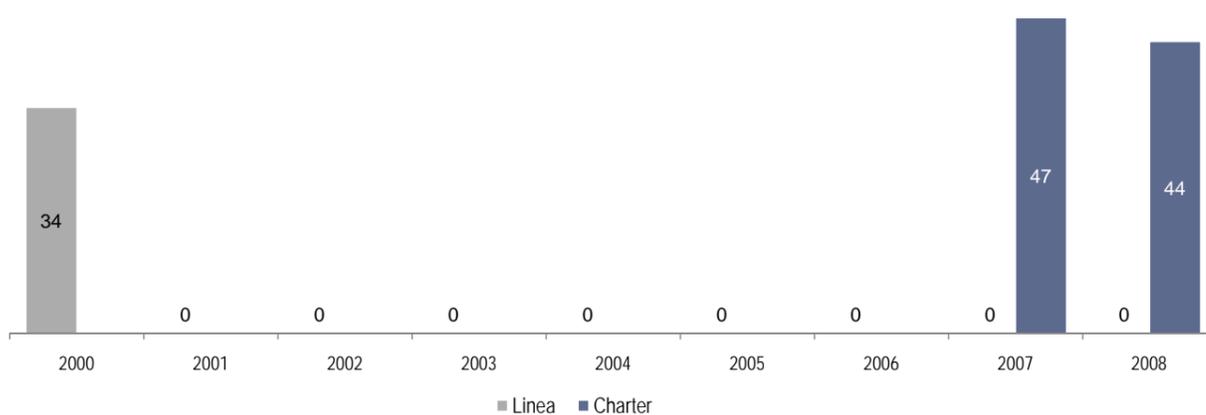
Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	34	-	34
2001	-	-	-
2002	-	-	-
2003	0	0	0
2004	-	-	-
2005	-	-	-
2006	-	-	-
2007	92	15	47
2008	77	13	44
CAGR	10,8%	-	3,2%



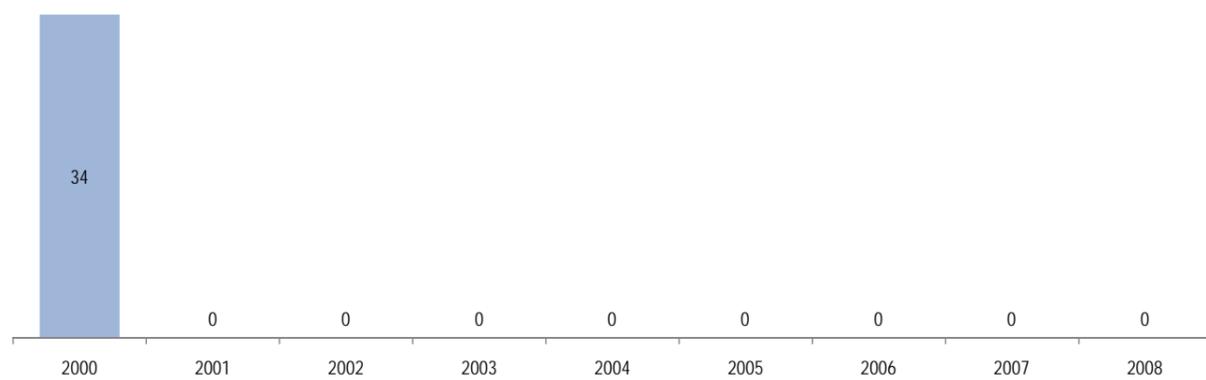
Tab.S.6.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

Anno	LINEA	CHARTER
2000	34	-
2001	-	-
2002	-	-
2003	0	-
2004	-	-
2005	-	-
2006	-	-
2007	-	47
2008	-	44
CAGR	-	-



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

Anno	LINEA Naz
2000	34
2001	-
2002	-
2003	0
2004	-
2005	-
2006	-
2007	-
2008	-
CAGR	-



Tab.S.6.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Traffico cargo

Il trasporto cargo è risultato inesistente fino al 2006. Dal 2007 sono cominciate alcune movimentazioni connesse ad insedimaneti industriali vicini.

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale									
	Nazionale	1.557								
	TOT	1.557	0	0	0	0	0	0	0	0
Charter	Internazionale								484	386
	Nazionale								2.116	2.147
	TOT								2.600	2.533
Aerotaxi	Internazionale	15			12	1		1	5	64
	Nazionale	166			129	155	371	15	592	303
	TOT	181			141	156	371	16	597	367
Generale	Internazionale	9			82	55				
	Nazionale	552		546	267	436				
	TOT	561		546	349	491	609	25	154	0
TOT	24	0	0	94	56	0	1	489	450	
		-100,0%			-40,4%	-100,0%		48800,0%	-8,0%	
	2.275	0	546	396	591	371	15	2.708	2.450	
		-100,0%		-27,5%	49,2%	-37,2%	-96,0%	17953,3%	-9,5%	
	2.299	0	546	490	647	980	41	3.351	2.900	
		-100,0%		-10,3%	32,0%	51,5%	-95,8%	8073,2%	-13,5%	

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	-			2	0	0	-	-	-
	Nazionale	46			68	0	0	-	-	-
	TOT	46			70	0	0	0	0	0
Charter	Internazionale	-			0	0	0	-	32	30
	Nazionale	-			0	0	0	-	23	28
	TOT	0			0	0	0	0	55	58
Aerotaxi	Internazionale	6			5	3	10	1	2	19
	Nazionale	57			47	63	87	5	133	66
	TOT	63			52	66	97	6	135	85
Generale	Internazionale	7			38	34				
	Nazionale	307		243	271	255				
	TOT	314		243	309	289	382	20	153	217
TOT	13	0	0	45	37	10	1	34	49	
		-100,0%			-17,8%	-73,0%	-90,0%	3300,0%	44,1%	
	410	0	243	386	318	87	5	156	94	
		-100,0%		58,8%	-17,6%	-72,6%	-94,3%	3020,0%	-39,7%	
	423	0	243	431	355	479	26	343	360	
		-100,0%		77,4%	-17,6%	34,9%	-94,6%	1219,2%	5,0%	

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale									
	Nazionale									
	TOT									
Charter	Internazionale								286	378
	Nazionale									
	TOT								286	378
										32,2%
	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	286	378
	Nazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOT	0	286	378						
										32,2%

Tab.S.6.7.10 Allegato





Aeroporto Internazionale Lamezia Terme - Sant' Eufemia



SEDIME (ha)

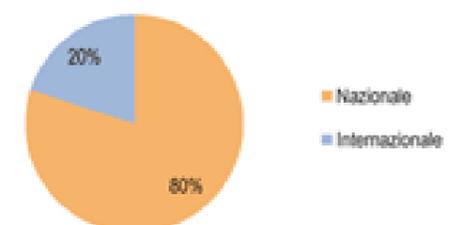
area civile
229

area militare
5

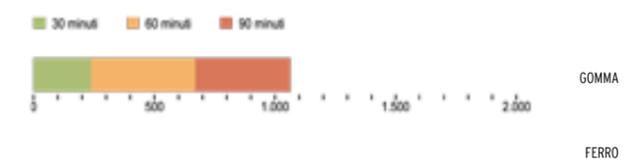
PISTE (num)
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)
1.495.000

RIPARTIZIONE PAX 2008



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

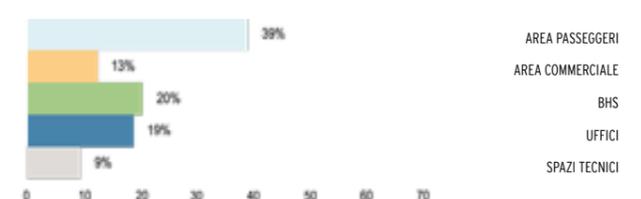


TERMINAL

superficie (mq)
15.700

dotazione per passeggero (mq)
30,0

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto di Lamezia Terme ha raggiunto nel 2008 il milione e mezzo di passeggeri annui, registrando tassi di crescita dal 2000 al 2008 pari al 8,5 % l'anno. Il traffico è per l'80% di natura nazionale, operata con voli di linea.

La crescita ed il "trend" positivo, sono legati sicuramente alla debolezza degli scali vicini e a fattori di logistica generale nell'area realmente difficili (le alternative per accedere in Calabria, autostrada e ferrovia, date le distanze da percorrere, non sono particolarmente agevoli né convenienti).

Per le caratteristiche suddette Lamezia Terme si è consolidato come il principale scalo calabrese ed uno degli scali di maggior sviluppo del meridione, sia per le rotte nazionali, che per quelle internazionali, operate soprattutto con voli charter.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto di Lamezia Terme è situato in una piana tra il torrente Cantagalli ed il fiume Amato, a poca distanza dalla costa Tirrenica, in un'ottima posizione geografica al centro della Calabria, in un punto di convergenza dei traffici e dei prodotti agrari della città di Cosenza, Catanzaro e Vibo Valentia.

Lo scalo è stato ideato negli anni '60 e realizzato poi nel 1976 come aeroporto civile.

Dista 12 km da Lamezia Terme, 2Km dalla stazione di Sant'Eufemia, 40 km da Catanzaro e 75 km da Cosenza.

Il sedime aeroportuale ha una dimensione di circa 234 Ha, di cui 5 Ha del demanio militare, orientato in direzione perpendicolare alla costa, dalla quale il perimetro occidentale dista solo 400 metri. Il territorio circostante è costituito da aree agricole prevalentemente in edificate.

Sono presenti nel territorio circostante alcuni agglomerati industriali rilevanti e una stazione termale rinomata.

Da segnalare la vicinanza del Porto Internazionale di Gioia Tauro (distante circa 80 km).

LIMITI E VINCOLI

I limiti fisici allo sviluppo dello scalo sono rappresentati ad ovest dalla presenza del mar Tirreno, a nord dal torrente Cantagalli, mentre nelle zone ad est e sud dell'aeroporto insistono aree libere disponibili per futuri ampliamenti del sedime aeroportuale.

Le zone limitrofe all'aeroporto sono inoltre soggette a vincolo paesistico, mentre l'area a nord, a confine con il torrente Cantagalli è stata classificata come zone ad alto rischio esondazione.

ACCESSIBILITA' E SOSTA

Lo scalo gode di un ottimo sistema di accessibilità essendo situato in prossimità dell'autostrada A3 Salerno- Reggio Calabria da cui si accede direttamente in aeroporto attraverso uno svincolo dedicato, e di un importante nodo ferroviario a pochi chilometri di distanza, nel quale transitano treni che attraversano e collegano le due sponde della Calabria dal Tirreno allo Ionio ed i treni che effettuano il servizio sulla linea ferroviaria Reggio- Calabria- Napoli.

L'aeroporto è accessibile anche dalla SS18 Tirrena inferiore, dalla Strada dei Due Mari proveniente dalla costa ionica e dalla strada provinciale 108, proveniente dal centro di Lamezia Terme.

Tutte le strade suddette convergono in un'ampia rotatoria di ingresso in aeroporto, da cui si accede al sistema viario ad anello interno allo scalo che distribuisce l'accesso ai parcheggi ed al terminal.

Le aree parcheggio a pagamento e gratuite si trovano di fronte all'area arrivi/partenze per un totale di 677 posti auto. Lo scalo non gode di una stazione ferroviaria dedicata, ma è servita dalla vicina stazione di Sant'Eufemia, dalla quale dista 2 km, priva però di un adeguato collegamento.

STATO ATTUALE AEROPORTO E PROGETTI IN CORSO

Per fronteggiare l'incremento di passeggeri registrato sullo scalo e per migliorare l'accoglienza ed i servizi offerti, negli ultimi anni sono stati sviluppati vari interventi di sviluppo delle infrastrutture, tra cui la ristrutturazione del fronte dell'aerostazione e della zona imbarchi, l'ampliamento del piazzale aeromobili e la riqualifica della pista di volo.

Nel 2007 sono stati appaltati i lavori di prolungamento della pista dagli attuali 2416m a 3000m che consentirà tratte non-stop per destinazioni intercontinentali. Nel 2008 è stato approvato il progetto per la costruzione di una nuova aerostazione per 3,5 milioni di passeggeri, in sostituzione dell'attuale infrastruttura, insufficiente e tecnicamente inadeguata al cresciuto volume di traffico dello scalo.

TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione di Lamezia Terme, realizzata nel 1982, ha un'estensione di 15.700 mq ed è dimensionata per la gestione di 1,5 milioni di passeggeri annui.

L'edificio si sviluppa su 3 livelli fuori terra di cui il piano terra, alla quota del piazzale aeromobili, risulta sfalsato di tre metri rispetto la quota dell'area landside, pertanto è destinato al trattamento bagagli e ai servizi tecnici, mentre il piano primo è destinato alla gestione dei passeggeri in arrivo e in partenza.

L'accesso a tale piano avviene tramite dei pontili sovrastanti la strada di servizio del piano terra. Il primo piano, ospita anche i servizi di supporto ai fruitori dello scalo quali ufficio informazioni, ambulatorio, bar, ristorante, bancomat e alcuni negozi. Al secondo piano invece sono ubicati la sala VIP, il centro business, gli uffici e la mensa, per complessivi 3.000 mq.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 39,0% del totale, un po' al di sotto della media, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 12,5%.

TERMINAL MERCI

Il terminal merci è dotato di un vasto magazzino per la temporanea custodia doganale, con doppio accessi air-side e land-side.

INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La pista di volo ha una lunghezza di 2400 metri, è realizzata in conglomerato bituminoso ed è orientata in direzione pressoché Est-Ovest. Il piazzale e l'aerostazione sono localizzati a Nord della pista 28, l'Apron ha una superficie di 124000mq e su di esso sono previste 21 piazzole di sosta.

Operativamente lo scalo è in grado di accogliere aeromobili in atterraggio anche in condizioni meteo non ideali.

Sono presenti rilievi montuosi che intersecano le superfici di limitazione ostacoli a Nord dell'infrastruttura lungo il bordo della superficie orizzontale interna.

CRITICITA'

Attualmente lo scalo ha un bacino di traffico che comprende le provincie di Cosenza, Catanzaro e Vibo Valentia. Per le destinazioni offerte il bacino si dilata anche alle zone sud della Campania e a parte della Lucania, oltre che alle zone settentrionali della provincia di Reggio Calabria.

In rapporto all'ampiezza del bacino però non corrisponde una adeguata connessione tra le reti del trasporto locale e un'integrazione efficiente tra le diverse modalità, condizioni che scoraggiano l'utenza meno prossima allo scalo.

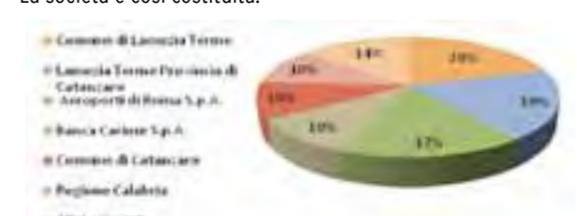
Allo stesso modo, per quanto riguarda il cargo, non è stata ancora colta la grande potenzialità in termini di traffico offerta da una possibile relazione intermodale con il porto contenitori di Gioia Tauro, il maggiore del

Mediterraneo per questo tipo di movimentazioni.

GESTIONE AEROPORTUALE

L'Aeroporto è gestito dalla Società SACAL Spa, in regime di gestione totale.

La società è così costituita:



S.7.2.1 Inquadramento territoriale



LEGENDA

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



Inquadramento territoriale

L'aeroporto di Lamezia Terme è situato in una piana tra il torrente Cantagalli ed il fiume Amato, a poca distanza dalla costa Tirrenica, in un'ottima posizione geografica al centro della Calabria, in un punto di convergenza dei traffici e dei prodotti agrari della città di Cosenza, Catanzaro e Vibo, Valentia.

Distà 12 km da Lamezia Terme, 2Km dalla stazione di Sant'Eufemia, 40 km da Catanzaro e 75 km da Cosenza. Il sedime aeroportuale è orientato in direzione perpendicolare alla costa, dalla quale il perimetro occidentale dista solo 400 metri. Il territorio circostante è costituito da aree agricole prevalentemente in edificate. Sono presenti nel territorio circostante alcuni agglomerati industriali rilevanti e una stazione termale rinomata. Da segnalare la vicinanza del Porto Internazionale di Gioia Tauro (distante circa 80 km).

Lo scalo gode di un ottimo sistema di accessibilità essendo situato in prossimità dell'autostrada A3 Salerno- Reggio Calabria da cui si accede direttamente in aeroporto attraverso uno svincolo dedicato, e di un importante nodo ferroviario a pochi chilometri di distanza, nel quale transitano treni che attraversano e collegano le due sponde della Calabria dal Tirreno allo Ionio ed i treni che effettuano il servizio sulla linea ferroviaria Reggio- Calabria- Napoli. L'aeroporto è accessibile anche dalla SS18 Tirrena inferiore, dalla Strada dei Due Mari proveniente dalla costa ionica e dalla strada provinciale 108, proveniente dal centro di Lamezia Terme.



LEGENDA

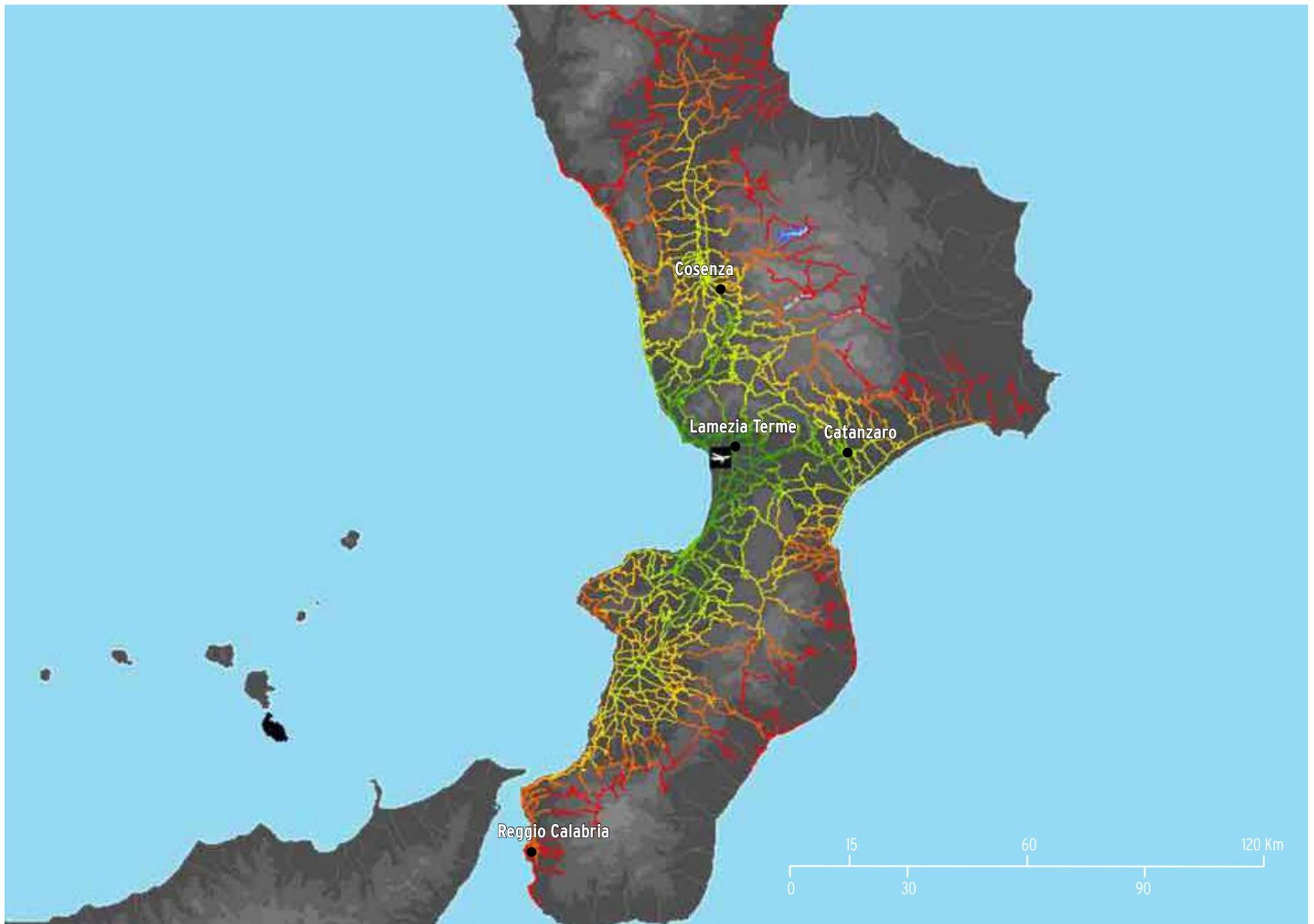
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile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

Limiti e vincoli

I limiti fisici allo sviluppo dello scalo sono rappresentati ad ovest dalla presenza del mar Tirreno, a nord dal torrente Cantagalli, mentre nelle zone ad est e sud dell'aeroporto insistono aree libere disponibili per futuri ampliamenti del sedime aeroportuale. Le zone limitrofe all'aeroporto sono inoltre soggette a vincolo paesistico, mentre l'area a nord, a confine con il torrente Cantagalli è stata classificata come zone ad alto rischio esondazione.

S.7.3 Bacino di traffico

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



LEGENDA ISOCRONE



LEGENDA RETI



Modalità gomma

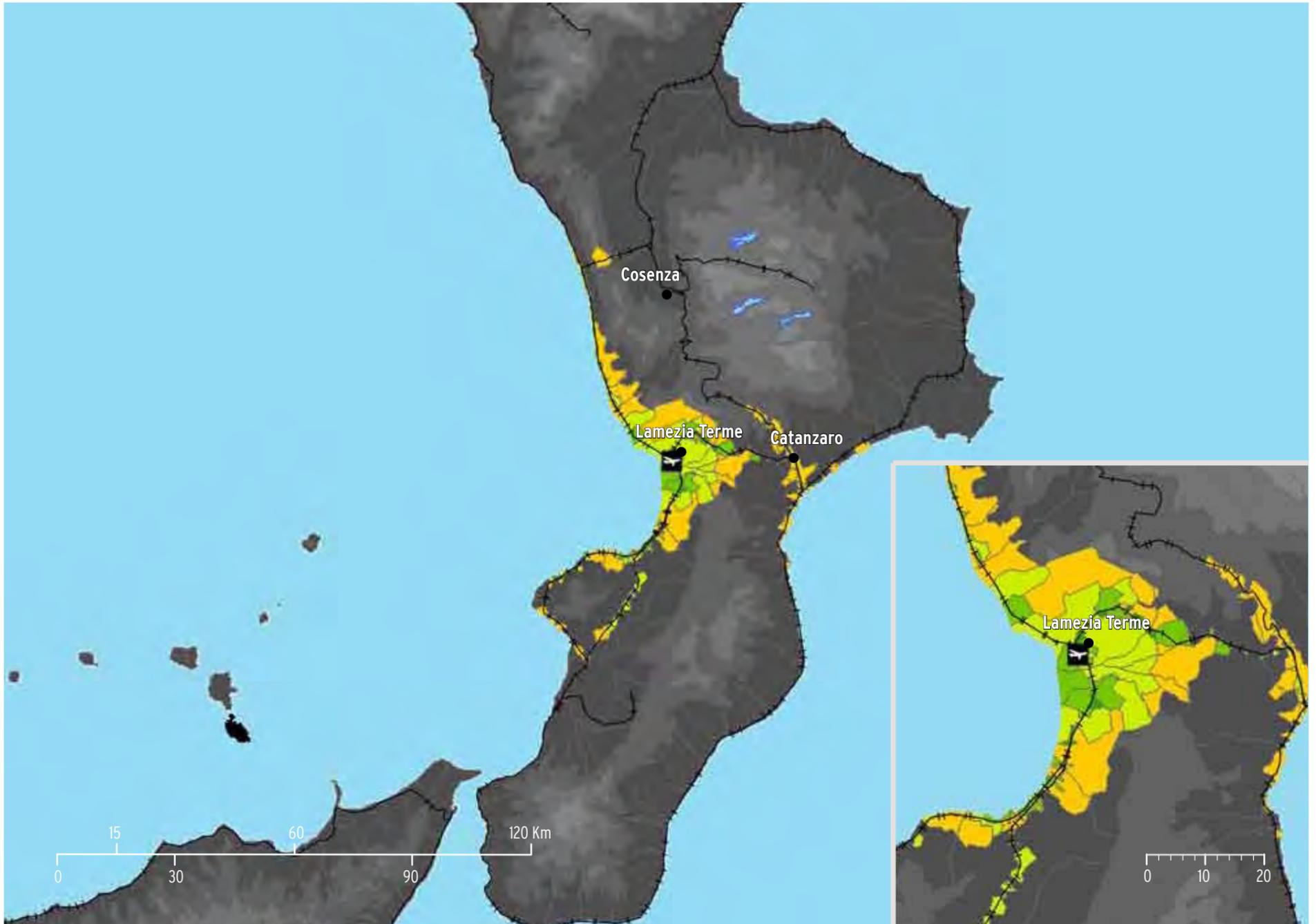
L'Autostrada A3 (Napoli-Reggio Calabria) e la particolare morfologia dell'entroterra calabro caratterizzano l'aspetto particolare delle isocrone riferite all'aeroporto di Lamezia Terme, collegando in modo veloce l'aeroporto con le province di Reggio Calabria e Cosenza.

Tramite la SS280, che congiunge la costa tirrenica con quella ionica, l'aeroporto gode di una buona accessibilità anche verso le città calabresi poste lungo la costa ionica (Provincia di Catanzaro).

Tali infrastrutture permettono il raggiungimento dell'aeroporto in meno di 30' per circa 320.000 residenti (pari al 20% del totale riferito a 90'), mentre circa 600.000 (pari al 37%) impiegano un tempo tra i 30' e i 60' e circa 710.000 (pari al 43%) tra i 60' e i 90' (dati popolazione ISTAT 2008).

Nella prima macro-fascia (0-30') si hanno invece circa 80.000 addetti (pari al 25% del totale), nella seconda (30'-60') circa 120.000 (pari al 35%), mentre nella terza (60'-90') circa 130.000 (pari al 40%) (dato ISTAT 2001). La superficie territoriale ricoperta dalla prima macro-fascia è di circa 1.300 kmq (pari al 12%), la seconda è di circa 3.400 kmq (pari al 32%), mentre la terza ha un'estensione pari a circa 5.800 kmq (56%).

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



LEGENDA ISOCRONE



LEGENDA RETI



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



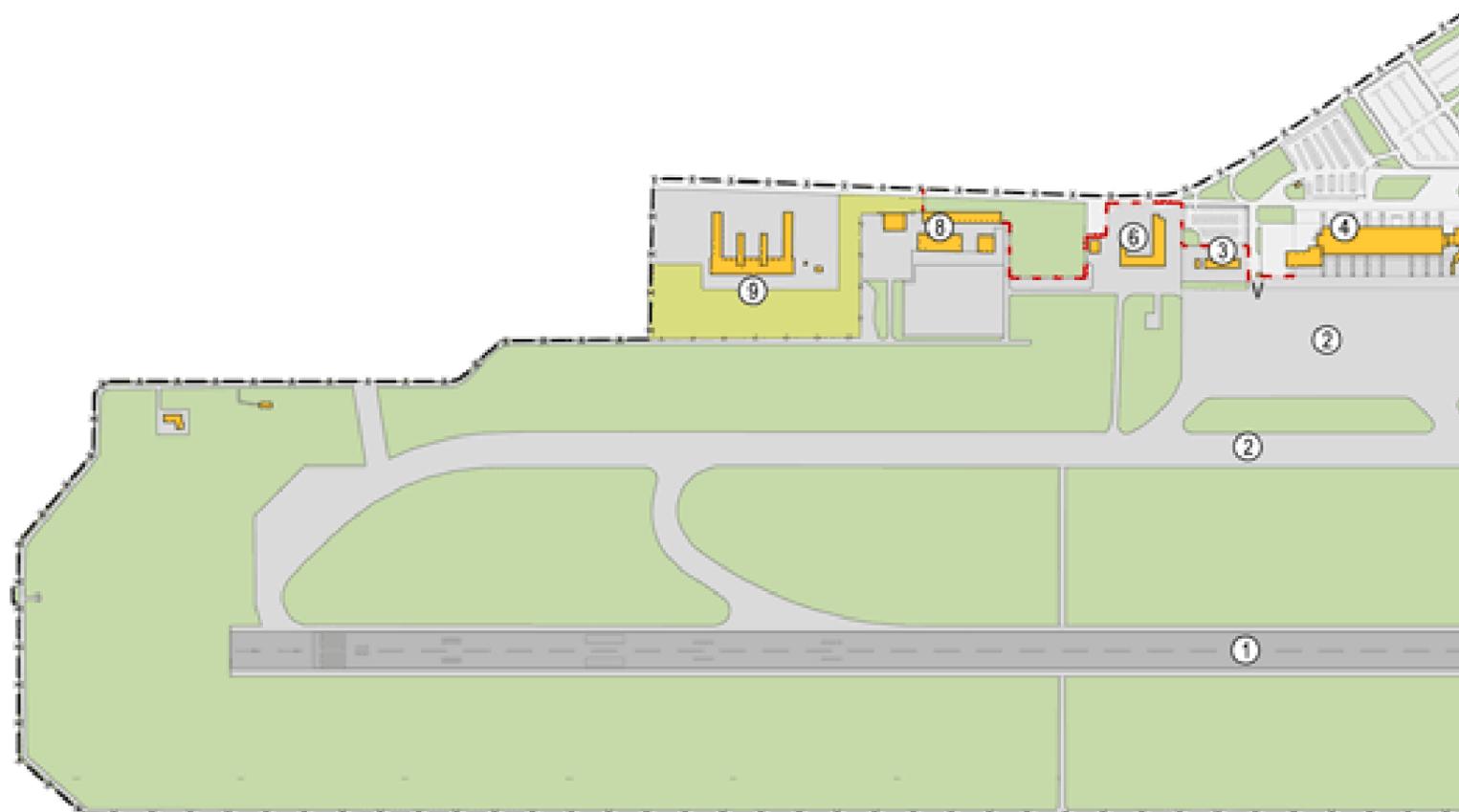
Modalità ferro

L'accessibilità isocrona ferro-gomma dell'aeroporto di Lamezia Terme risulta limitata dalla carenza di infrastrutture ferroviarie. L'aeroporto è collegato dal servizio pubblico alla stazione ferroviaria di Sant'Eufemia nel Comune di Lamezia Terme. In 30' è possibile raggiungere la costa Tirrenica (S.Euferima, Gizzeria Lido) ed i comuni di Nicastro, Pianopoli (Est) e Miada (Sud-Est). In direzione Nord Est l'isocrona arriva a lambire il territorio comunale di Catanzaro. Considerando l'intera estensione dell'isocrona (60') è possibile raggiungere Catanzaro Lido e parte della costa Jonica, con Copanello e Soverato a Sud e Botricello a Nord. Sulla costa Tirrenica sono inoltre raggiungibili Soverato e Pizzo a Sud, Amantea a Nord.

Le caratteristiche prima enunciate determinano che il 37% dei residenti (pari a circa 140.000) possa raggiungere la stazione di riferimento in meno di 30' mentre il 63% (pari a circa 240.000) in un tempo compreso tra i 30' e i 60' (dati popolazione ISTAT 2008). La distribuzione degli addetti è di seguito elencata (dato ISTAT 2001):

- c.a. 35.000 (pari al 37%) nella macro-fascia 0-30';
 - c.a. 60.000 (pari al 63%) nella macro-fascia 30'-60'.
- La distribuzione territoriale è pressoché analoga, con il 31% delle aree nella prima macrofascia (circa 400 kmq) e il 69% nella seconda (900 kmq).

S.7.4 Stato attuale dell'aeroporto



AEROPORTO INTERNAZIONALE DI LAMEZIA TERME - SANT'EUFEMIA (LICA)

AREA PIAZZALE (mq)
124.000

AREA TERMINAL (mq)
15.700

GATES
7

STAND TOTALI
21

STAND AVIAZIONE GENERALE
6

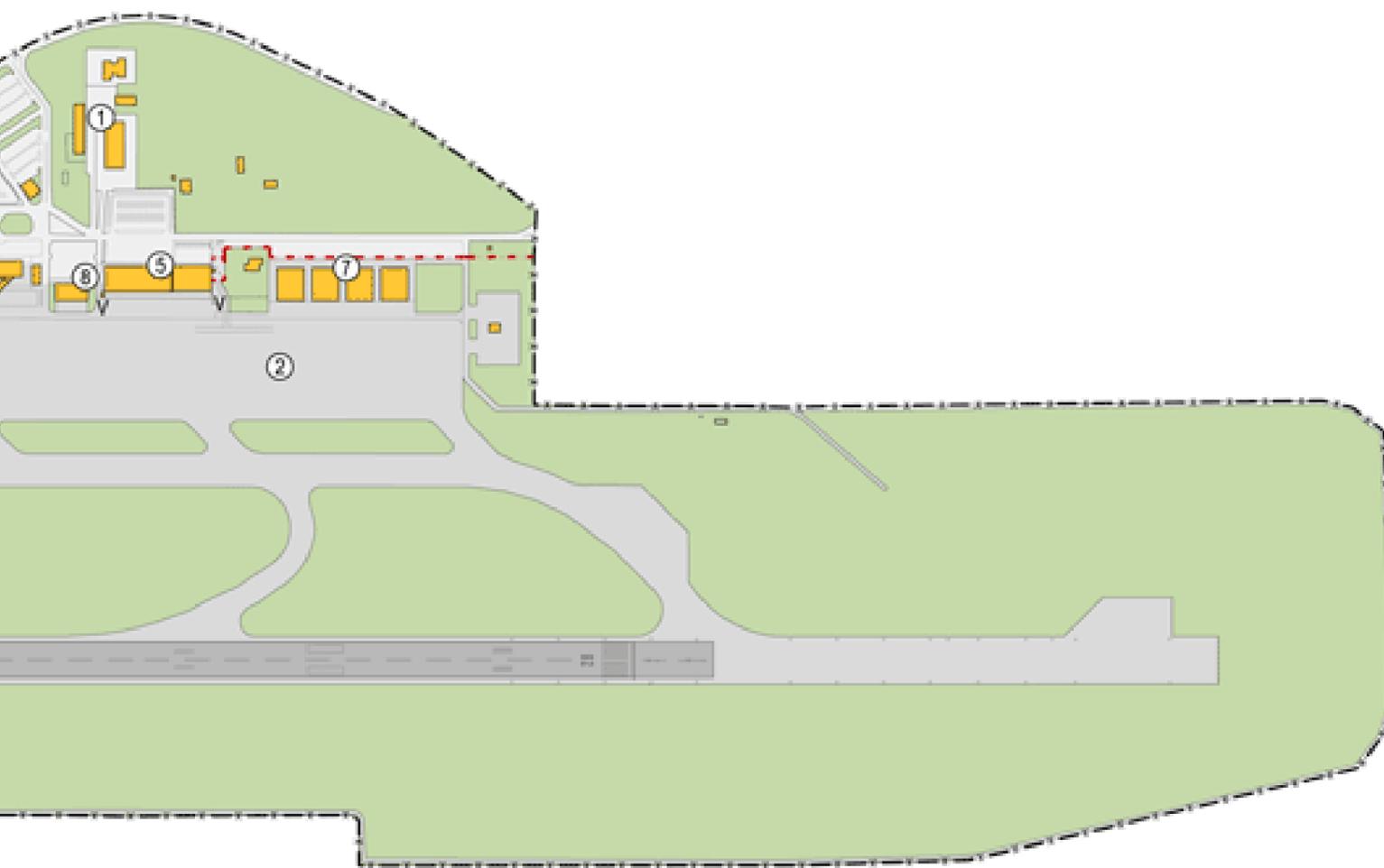
PARCHEGGI
677

PISTA 1

LUNGHEZZA 10 (m)
2.400

LUNGHEZZA 28 (m)
2.400

LARGHEZZA (m)
45



Stato attuale dell'aeroporto

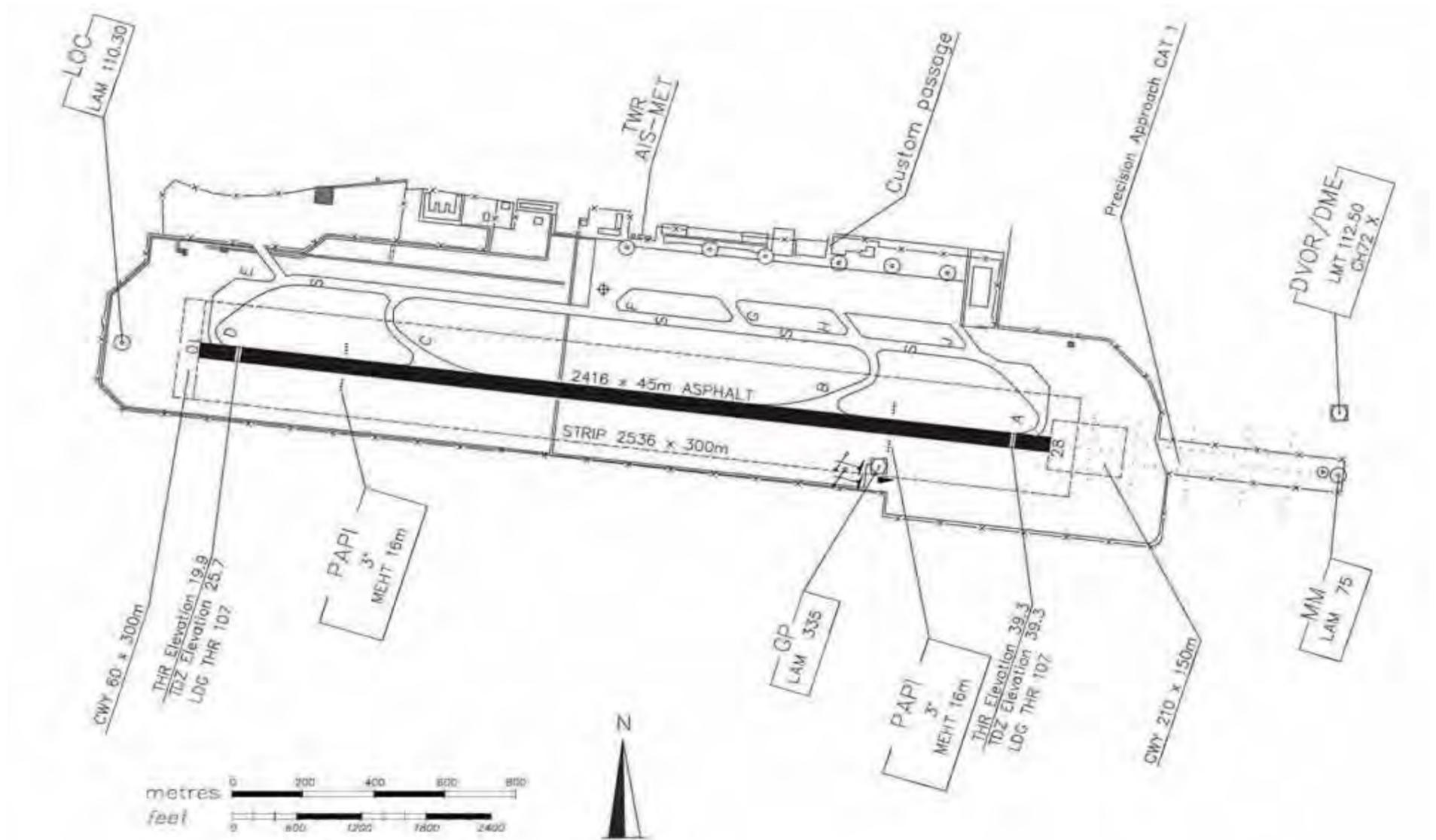
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 10	2416	2626	2416	2309
RWY 28	2416	2626	2416	2309

Tab.S.7.4.1 *Caratteristiche delle piste*

LEGENDA

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

S.7.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

1.4.1	PISTE	THR	Coord. THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	RESA	STRIP	Largh.	THR Elev.	Pav.
			WGS84-DMS		m	m	m	m	m	m x m	m x m	m x m		m	
1.4.1.1	Pista 1	10	38°54'24.71"N 016°13'46.95"E	096°	2416	2626	2416	2309	-	210 x 150	90 x 90	2536 x 300	45	6.07	PCN 58/F/B/W/T ASPH
		28	38°54'14.15"N 016°15'17.39"E	276°	2416	2626	2416	2309	-	60 x 300	90 x 90	2536 x 300	45	11.98	

Tab.S.7.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

1.4.2	CLASSE APT	
1.4.2.1	Classe ICAO	4D
1.4.2.2	Antincendio ICAO	7 (8 su richiesta)

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron 1	124000	PCN 58/F/B/W/T	1 2 3	SM	max WS 15m (Classe A)	-
				4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18	SM	NA	11 alternativo a 10 e 12
				19 20 21	SM	max span 29m	-

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A B C D	24	PCN 58/F/B/W/T	-
1.4.4.2	F G H	34	PCN 58/F/B/W/T	-
1.4.4.3	J	28	PCN 58/F/B/W/T	max span 52m
1.4.4.4	E	24	NA	esclusivo uso militare
1.4.4.5	S	30	PCN 58/F/B/W/T	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VORTAC	CDC
1.4.5.2	VOR/DME	CRN
1.4.5.3	ILS RWY 28 LOC CAT I	LAM
1.4.5.4	GP	-
1.4.5.5	DVOR/DME	LMT
1.4.5.6	TVOR/DME	RCA

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	--

Tab.S.7.5.2 Dati infrastrutture airside

Piste e aree di sicurezza

L'Aeroporto di Lamezia Terme è dotato di una pista di volo con identificativo 10-28 della lunghezza di 2416m, è realizzata in conglomerato bituminoso ed è orientata in direzione pressoché Est-Ovest. Il piazzale e l'aerostazione sono localizzati a Nord della pista in posizione centrale e sono collegati alla pista da una taxiway parallela.

Le soglie di atterraggio sono entrambe decalate di 107m con possibilità di utilizzo della pavimentazione oltre la soglia come corsa utile al decollo; la pista 28 è equipaggiata per avvicinamenti strumentali di precisione di categoria CAT I.

Piazzale aeromobili

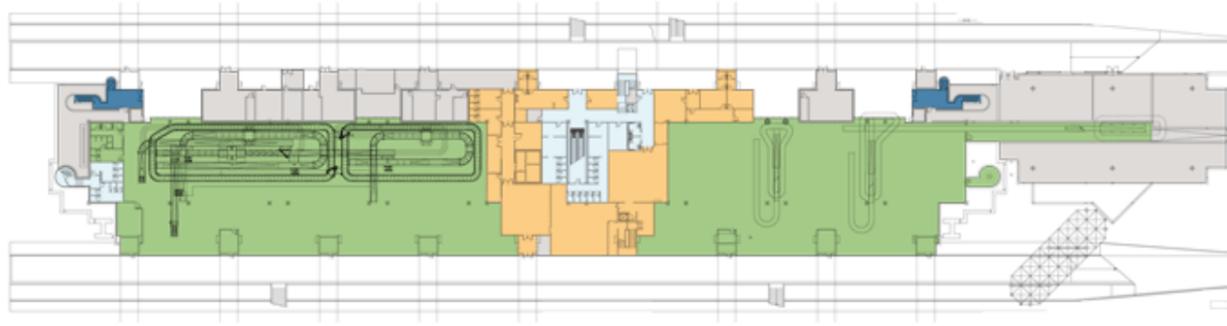
Il piazzale di sosta aeromobili, realizzato in pavimentazione flessibile, ha una superficie di 124000mq e su di esso sono previste 21 piazzole di sosta tutte con movimentazione in self. Il piazzale è percorso da una Apron-Taxiway limitata ad aeromobili con apertura alare minore di 52m nella parte a Sud-Est tra gli stand 14 e 18. Dall'Apron è possibile accedere a tre Hangars percorrendo l'Apron-Taxiway U (limitata ad aeromobili con apertura alare minore di 29m). L'Apron è collegato alla taxiway parallela S attraverso quattro bretelle denominate F, G, H e J. Dall'estremità a Est della taxiway S si dirama la taxiway E ad esclusivo uso militare.

Vie di rullaggio

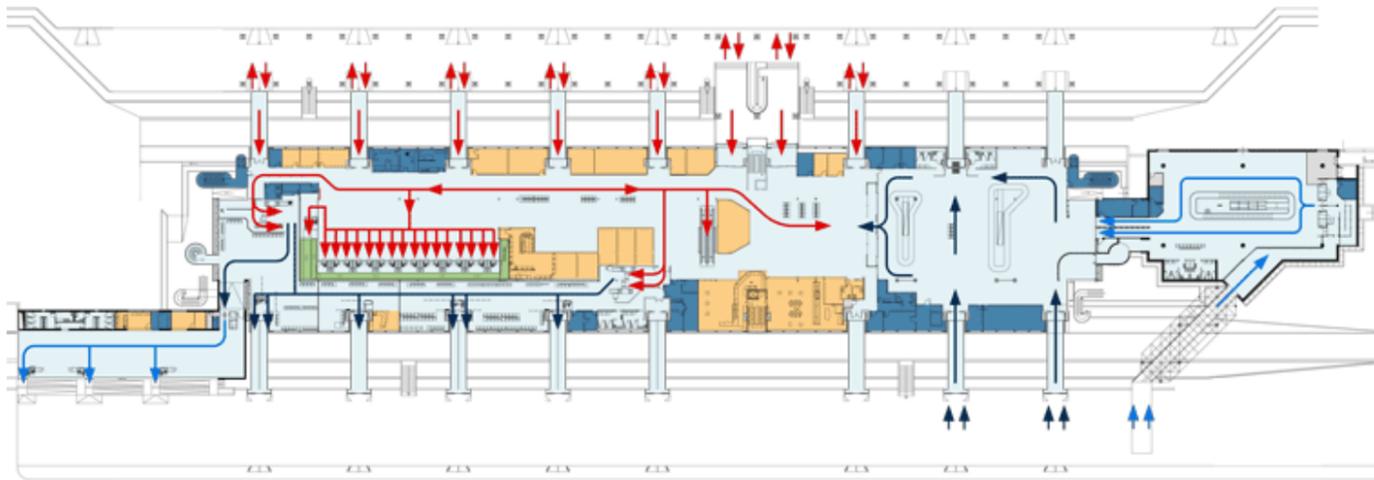
Il sistema di rullaggio è composto, oltre che dalla citata taxiway parallela alla pista, da quattro taxiway, due in testata e due intermedie. Sulle taxiway alle testate sono installati due bypass per lo snellimento delle manovre di ingresso ed uscita dalla pista di volo nei momenti di maggiore operatività.

S.7.6 Terminal passeggeri

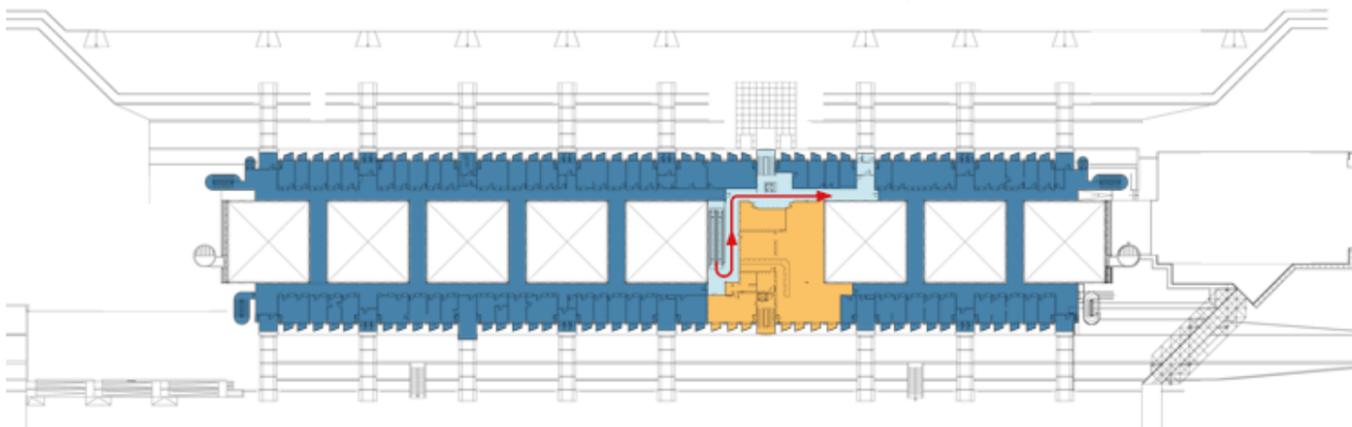
SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano interrato



Sistemi funzionali, Pianta piano terra



Sistemi funzionali, Pianta piano primo



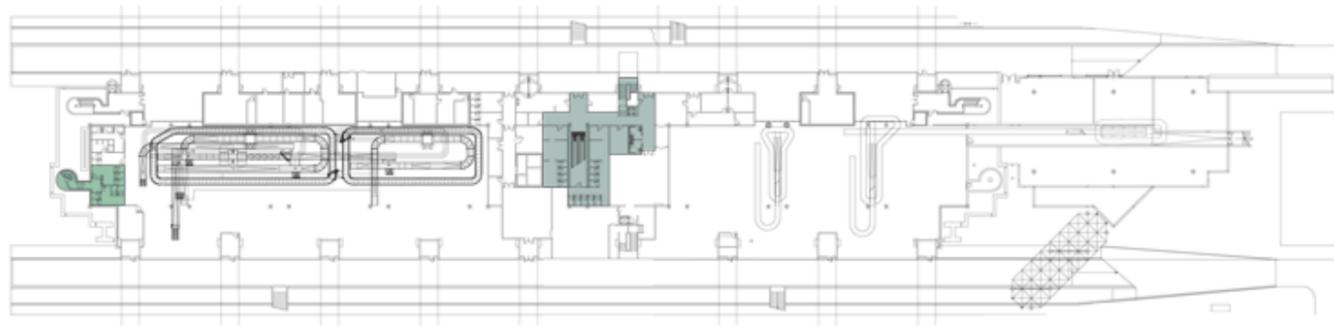
SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	6085
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	1945
Bhs, trattamento bagagli	mq	3180
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	2940
Spazi tecnici ,impianti	mq	1450

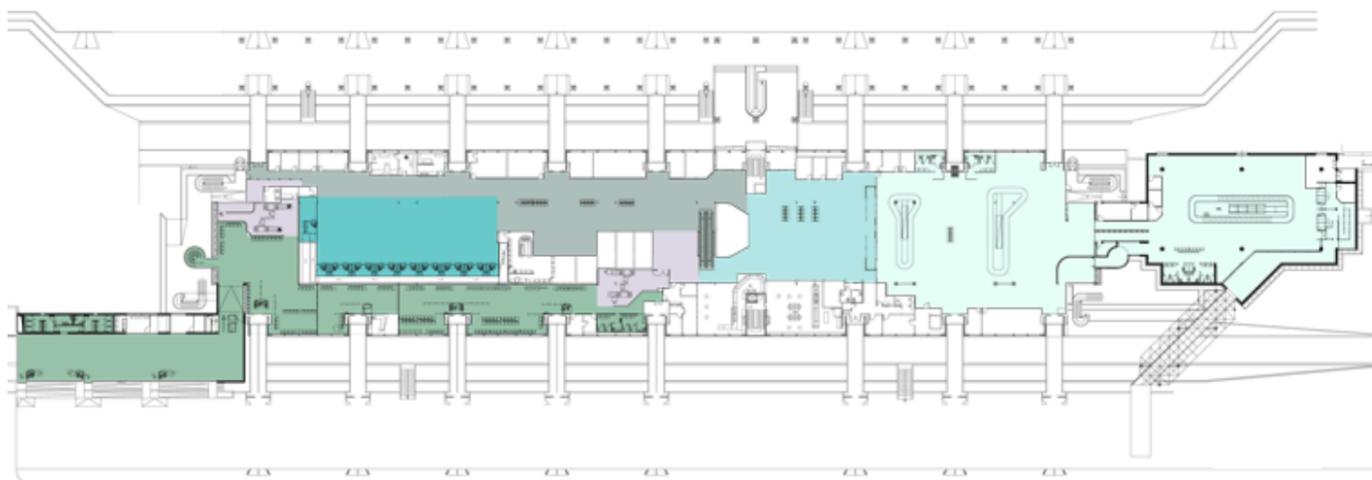
LEGENDA

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

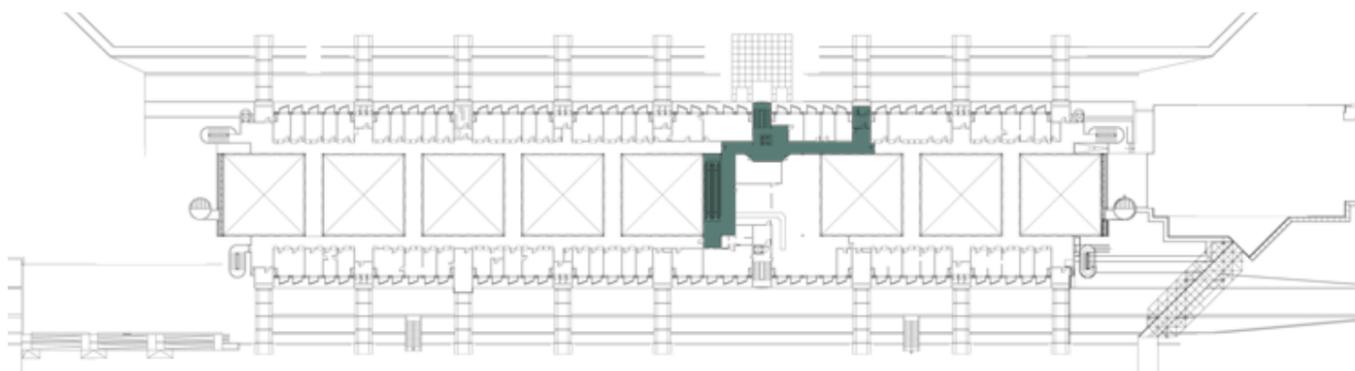
SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano interrato



Sottosistemi, Pianta piano terra



Sottosistemi, Pianta piano primo

SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	1150
Area Check-in	mq	500
Area Varchi di Sicurezza	mq	240
Sale imbarco	mq	1180
Hall arrivi	mq	465
Sale riconsegna bagagli	mq	1780

LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

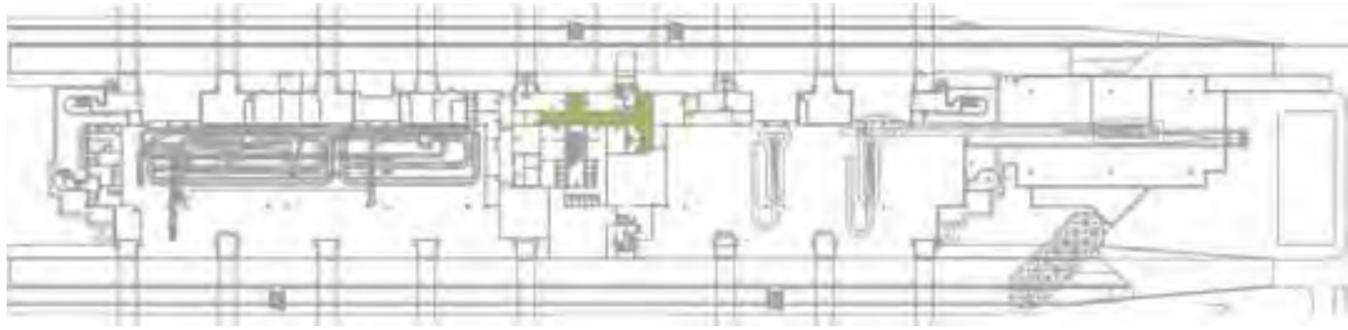
LEGENDA

 A
 B
 C
 D
 E

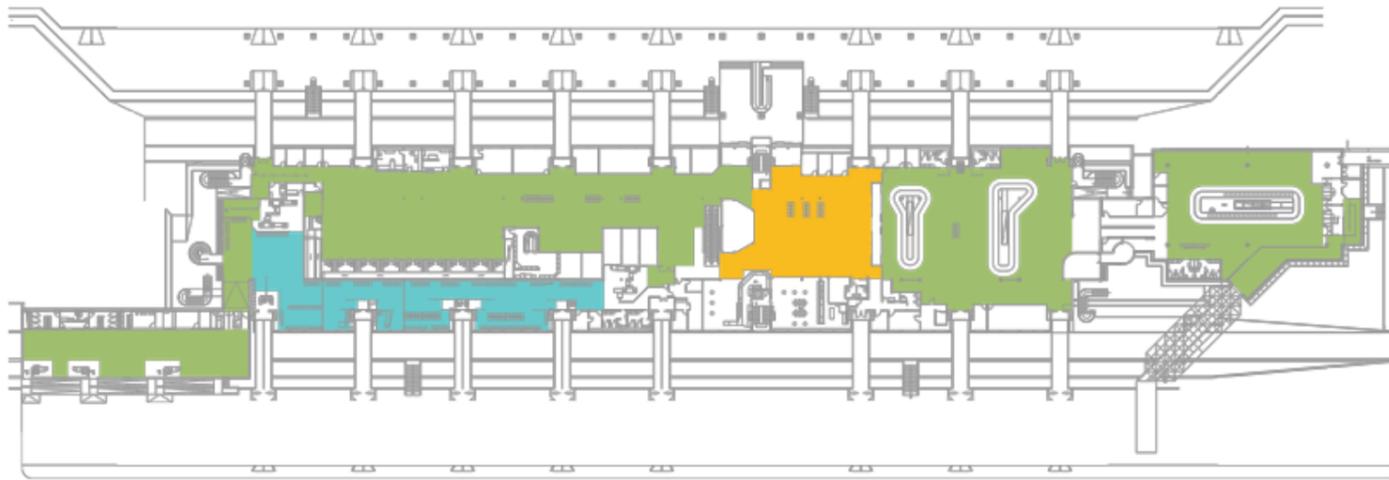
1_Hall partenze	mq fabbisogno	296
	mq presenti	815
	mq differenza	519
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	196
	mq presenti	400
	mq differenza	204
	n° check-in fabbisogno	9
	n° check-in presenti	17
	n° differenza	8
3_Controlli di sicurezza	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	105
	mq differenza	105
	n° varchi fabbisogno	2
	n° presenti	4
4_Controllo passaporti OUT	n° differenza	2
	mq accodamento fabbisogno	44
	mq presenti	80
	mq differenza	36
	n° postazioni fabbisogno	2
	n° presenti	3
5_Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° differenza	1
	mq fabbisogno	474
	mq presenti	805
	mq differenza	331
	n° gates fabbisogno	4
A_Sala imbarchi Schengen	n° presenti	7
	n° differenza	3
	mq fabbisogno	474
	mq presenti	515
	mq differenza	41
B_Sala imbarchi extra Schengen	n° gates fabbisogno	2
	n° presenti	4
	n° differenza	2
	mq fabbisogno	189
	mq presenti	290
6_Controllo passaporti IN	mq differenza	101
	n° gates fabbisogno	1
	n° presenti	3
	n° differenza	2
	mq accodamento fabbisogno	44
7_Ritiro bagagli	mq presenti	100
	mq differenza	56
	n° postazioni fabbisogno	3
	n° presenti	4
	n° differenza	1
8_Hall arrivi	mq fabbisogno	318
	mq presenti	1045
	mq differenza	727
	n° nastri fabbisogno	1
	n° presenti	3
	n° differenza	2
	mq fabbisogno	444
	mq presenti	425
	mq differenza	-19

SUPERFICI TOTALI

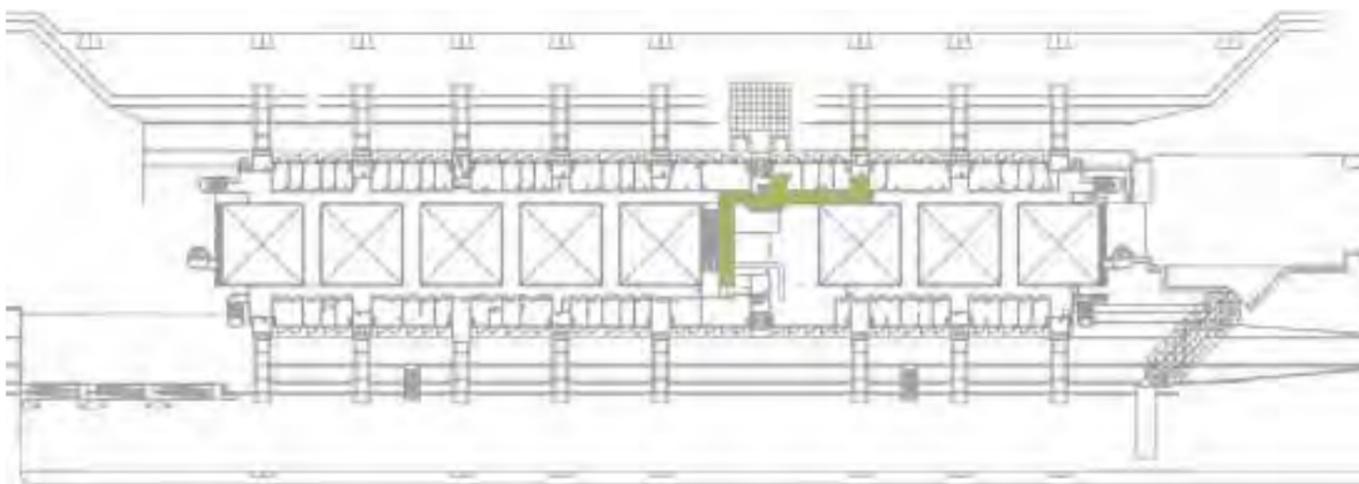
Piano interrato	mq	5700
Piano terra	mq	7000
Piano primo	mq	3000
Totale	mq	15700



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano interrato



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano primo



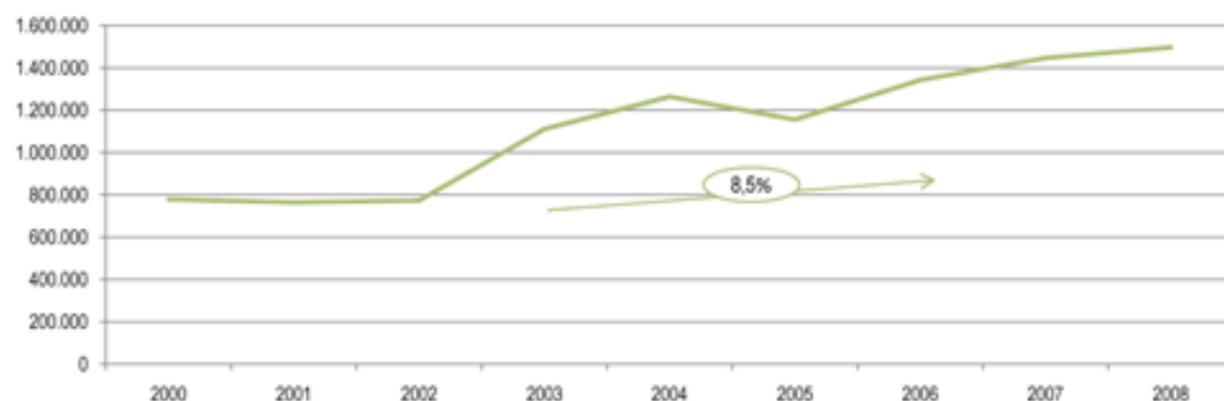
S.7.7 Traffico commerciale 2000-2008

Traffico passeggeri

Fino al 2005 l'attività di Lamezia Terme è stata incentrata principalmente su un traffico a carattere nazionale (servizi di linea per Roma e Milano) ma a partire dal 2006 anche il traffico internazionale ha avuto un forte impulso, raddoppiando rispetto al 2005, grazie all'introduzione di collegamenti, in alcuni casi di carattere stagionale, con il Centro-Nord Europa. Il traffico passeggeri è rimasto costante dal 2000 al 2002, per poi registrare importanti aumenti nel 2003 (+43,6%) e 2004, dovuti all'intensificazione del traffico nazionale, nel 2006, per l'impulso internazionale di cui sopra, e nel 2008, per nuovi voli Ryanair su Pisa e Bergamo. Il Cagr 2000-2008 è +8,5%.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 1.631.556 con un incremento del 9,1% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

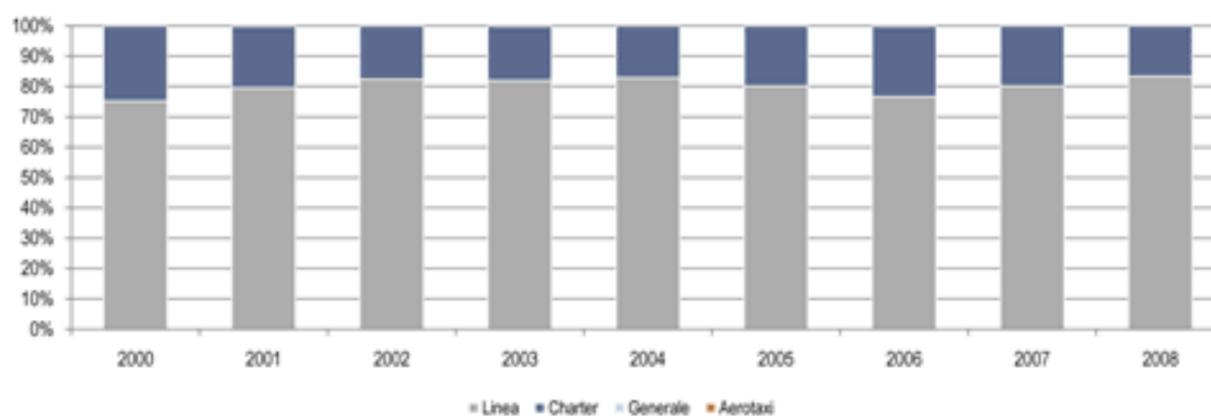
Anno	PAX	Δ%
2000	778.637	
2001	764.599	-1,8%
2002	773.614	1,2%
2003	1.111.070	43,6%
2004	1.264.396	13,8%
2005	1.156.004	-8,6%
2006	1.342.838	16,2%
2007	1.446.962	7,8%
2008	1.496.378	3,4%
CAGR	8,5%	



Tab.S.7.7.1 Passeggeri 2000-2008

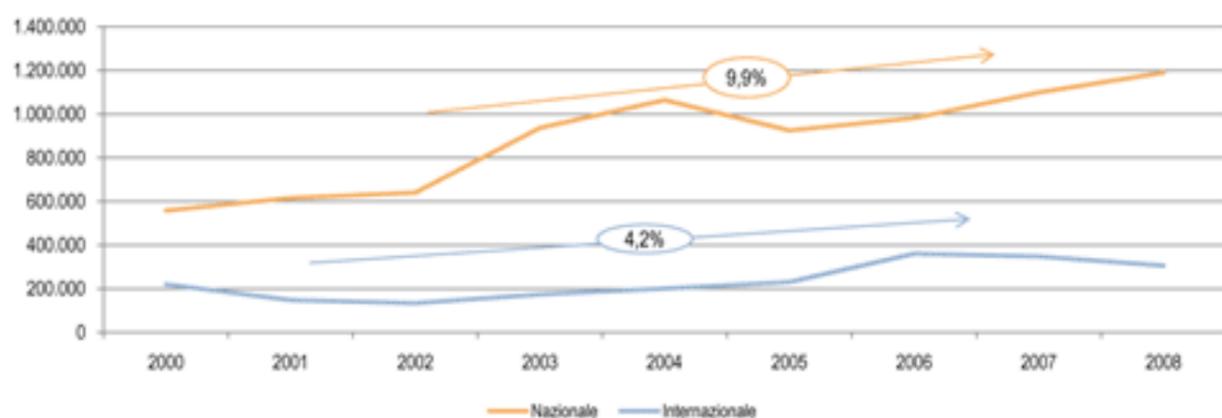
La percentuale di passeggeri trasportati con voli charter è stata mediamente importante, oscillando tra il 16,6% (2008) ed il 24,7% (2000).

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	75,2%	24,7%	0,0%	0,0%	100,0%
2001	79,5%	20,4%	0,1%	0,0%	100,0%
2002	82,4%	17,6%	0,0%	0,0%	100,0%
2003	82,0%	18,0%	0,0%	0,1%	100,0%
2004	82,9%	17,1%	0,0%	0,0%	100,0%
2005	80,1%	19,8%	0,0%	0,1%	100,0%
2006	76,6%	23,3%	0,0%	0,1%	100,0%
2007	80,2%	19,8%	0,0%	0,0%	100,0%
2008	83,4%	16,6%	0,0%	0,1%	100,0%



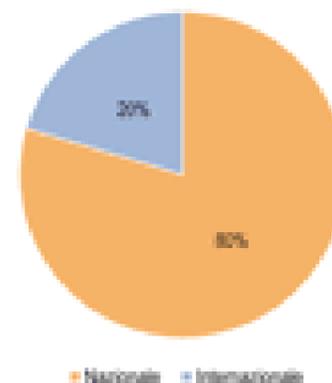
Tab.S.7.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	558.002		2000	219.989	
2001	615.674	10,3%	2001	148.217	-32,6%
2002	639.683	3,9%	2002	133.728	-9,8%
2003	936.542	46,4%	2003	173.519	29,8%
2004	1.064.304	13,6%	2004	200.092	15,3%
2005	925.096	-13,1%	2005	230.024	15,0%
2006	981.684	6,1%	2006	359.661	56,4%
2007	1.099.350	12,0%	2007	347.231	-3,5%
2008	1.189.951	8,2%	2008	305.470	-12,0%
CAGR	9,9%		CAGR	4,2%	



Tab.S.7.7.3 Passaggeri 2000-2008

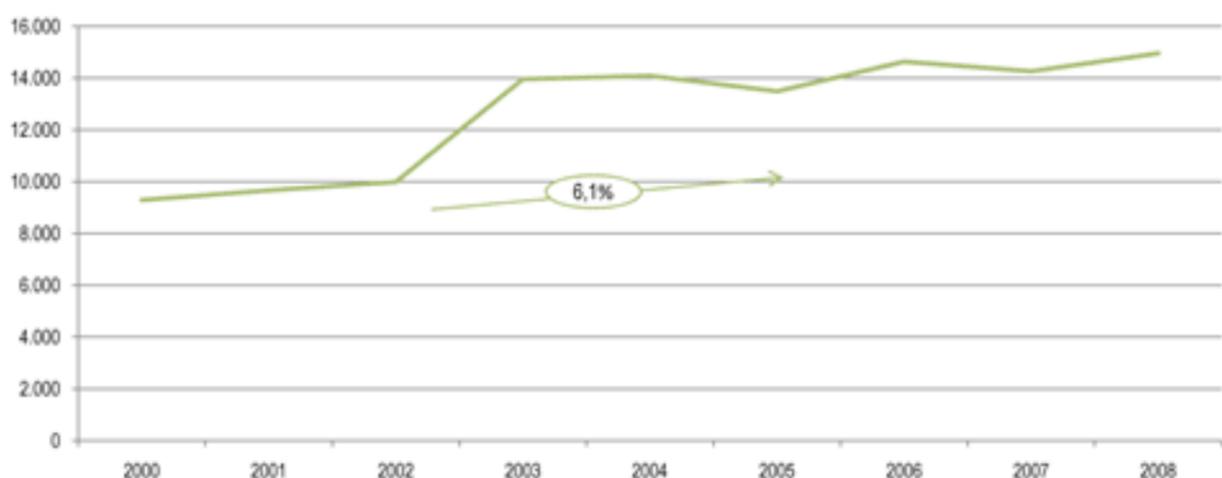
Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato l'80% del totale gestito dall'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

Il traffico nazionale ha riportato tassi di crescita maggiori rispetto a quello internazionale (9,9% e 4,2% annuo rispettivamente). Il primo ha registrato un picco d'incremento percentuale nel 2003 (+46,4%), raggiungendo quota 1.189.000 nel 2008. Il secondo ha avuto un picco d'incremento posticipato rispetto al nazionale, con +56,4% nel 2006, raggiungendo 305.000 passeggeri nel 2008, a seguito di due anni di flessione (-3,5% e -12%).

Anno	MOV	Δ%
2000	9.294	
2001	9.664	4,0%
2002	9.983	3,3%
2003	13.963	39,9%
2004	14.091	0,9%
2005	13.487	-4,3%
2006	14.639	8,5%
2007	14.267	-2,5%
2008	14.960	4,9%
CAGR	6,1%	



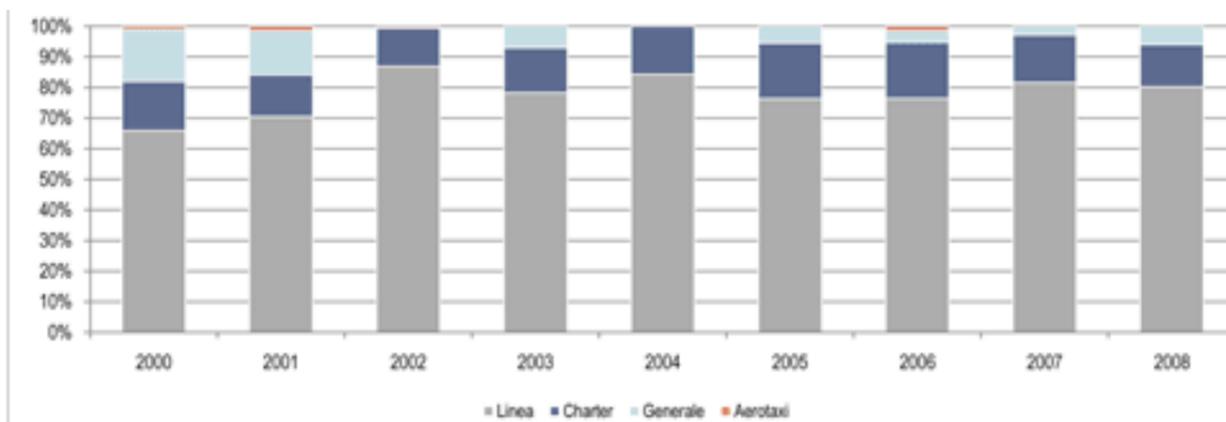
Tab.S.7.7.4 Movimenti 2000-2008

Movimenti

Il numero di movimenti, dopo un'importante crescita percentuale nel 2003 (+39,9%), ha mantenuto un valore che oscilla intorno a 14.000 movimenti annui.

Anche in termini di movimenti, il traffico charter rappresenta una buona percentuale, oscillando tra il 12,5% ed il 18,3%. L'aviazione generale ha ridotto l'incidenza sul totale passando dal 16,9% del 2000 al 5,9 del 2008.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	65,9%	16,1%	1,1%	16,9%	100,0%
2001	70,5%	13,7%	1,5%	14,3%	100,0%
2002	86,8%	12,5%	0,6%	0,0%	100,0%
2003	78,3%	14,7%	0,0%	7,0%	100,0%
2004	84,3%	15,7%	0,0%	0,0%	100,0%
2005	76,4%	18,1%	0,0%	5,5%	100,0%
2006	76,4%	18,3%	1,4%	3,8%	100,0%
2007	81,6%	15,6%	0,0%	2,8%	100,0%
2008	80,2%	13,9%	0,0%	5,9%	100,0%

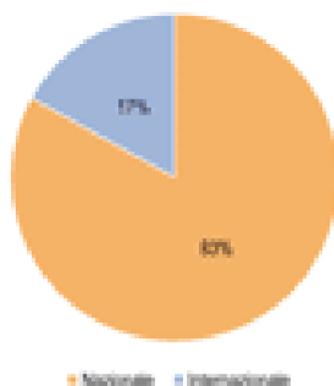


Tab.S.7.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

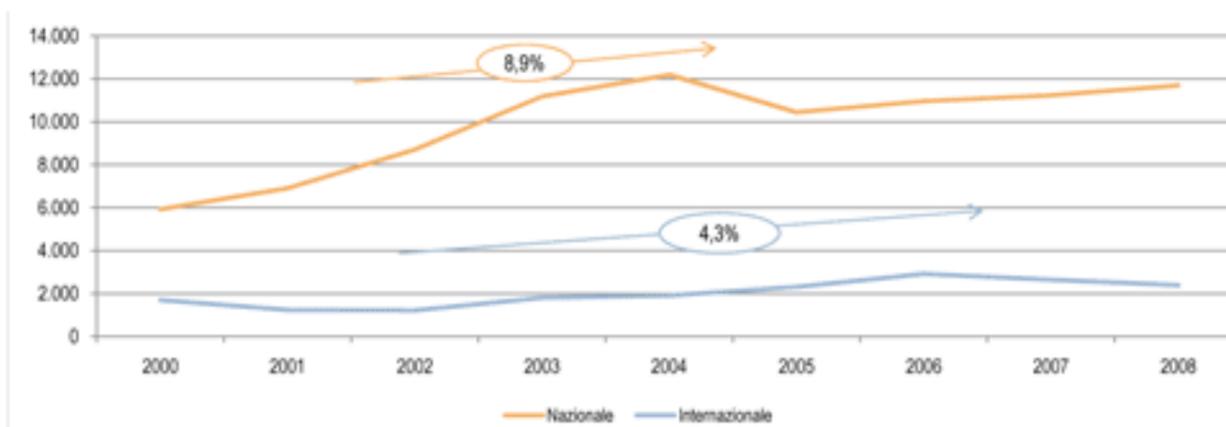
Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, il numero di movimenti ha registrato un incremento importante nel 2003, sia il nazionale (+28,5%) che l'internazionale (47,8%). Il numero di movimenti internazionali ha subito negli ultimi due anni delle diminuzioni percentuali nell'ordine del 10%.

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	5.920		2000	1.698	
2001	6.897	16,5%	2001	1.237	-27,1%
2002	8.700	26,1%	2002	1.219	-1,5%
2003	11.180	28,5%	2003	1.802	47,8%
2004	12.188	9,0%	2004	1.903	5,6%
2005	10.440	-14,3%	2005	2.306	21,2%
2006	10.952	4,9%	2006	2.917	26,5%
2007	11.226	2,5%	2007	2.636	-9,6%
2008	11.692	4,2%	2008	2.384	-9,6%
CAGR	8,9%		CAGR	4,3%	

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta l'83% del totale dell'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

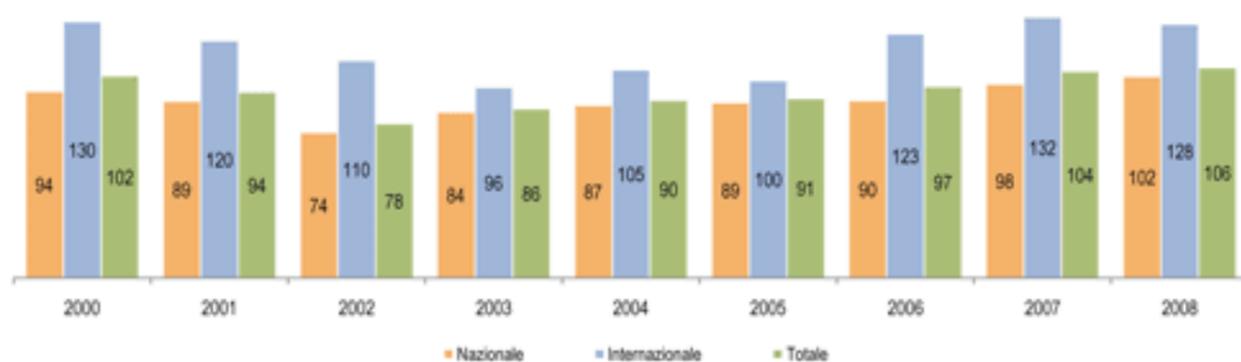


Tab.S.7.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	94	130	102
2001	89	120	94
2002	74	110	78
2003	84	96	86
2004	87	105	90
2005	89	100	91
2006	90	123	97
2007	98	132	104
2008	102	128	106
CAGR	1,0%	-0,1%	0,5%

Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

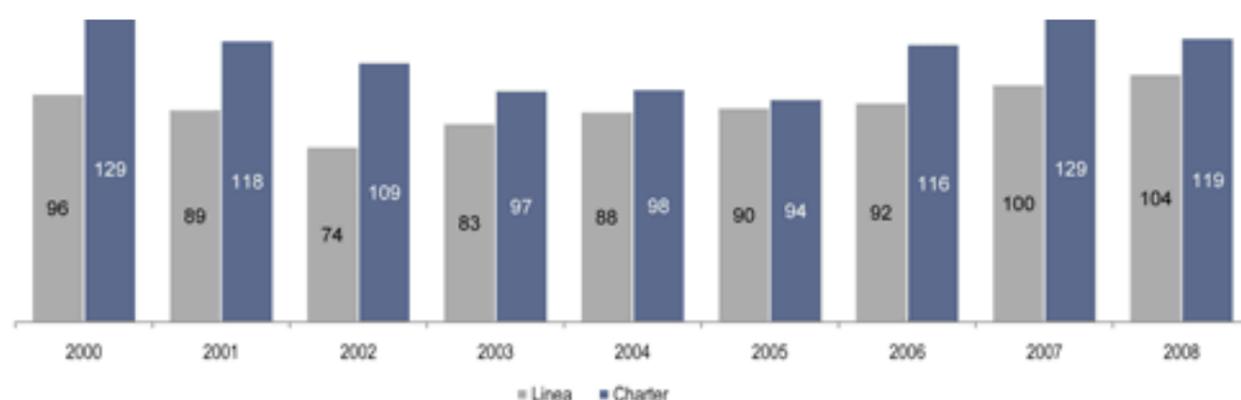
Il numero medio di passeggeri per volo mantiene un valore abbastanza alto, come conseguenza della buona presenza di voli charter. La media aeroporto si attesta sui 106 passeggeri, con un CAGR di 0,5%.



Tab.S.7.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

Anno	LINEA	CHARTER
2000	96	129
2001	89	118
2002	74	109
2003	83	97
2004	88	98
2005	90	94
2006	92	116
2007	100	129
2008	104	119
CAGR	1,0%	-0,9%

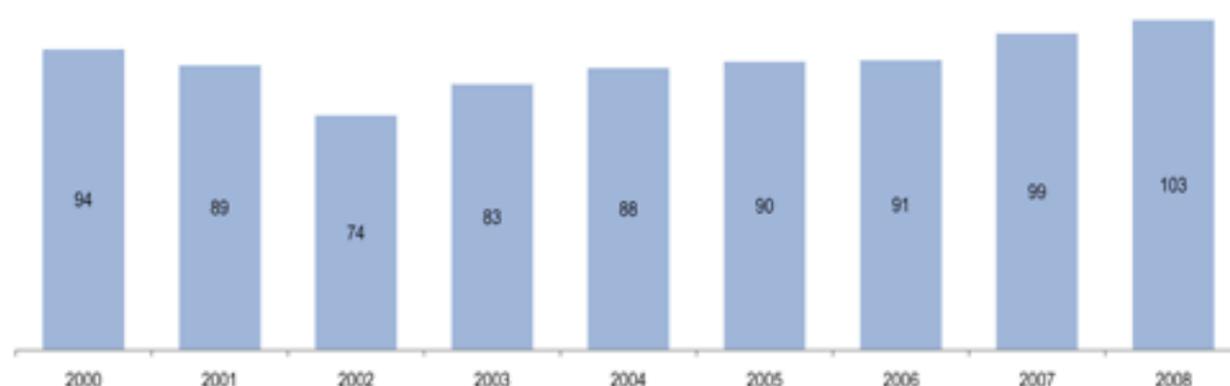
I voli charter hanno avuto un numero passeggeri medi maggiore rispetto al traffico di linea, rimanendo pressoché costante negli anni a meno di leggere fluttuazioni, pari a 119 passeggeri contro i 104 dei voli di linea nel 2008.



Tab.S.7.7.8 Numero medio Pax/Movimenti per tipologia di volo 2000-2008

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

Anno	LINEA Naz
2000	94
2001	89
2002	74
2003	83
2004	88
2005	90
2006	91
2007	99
2008	103
CAGR	
	1,2%

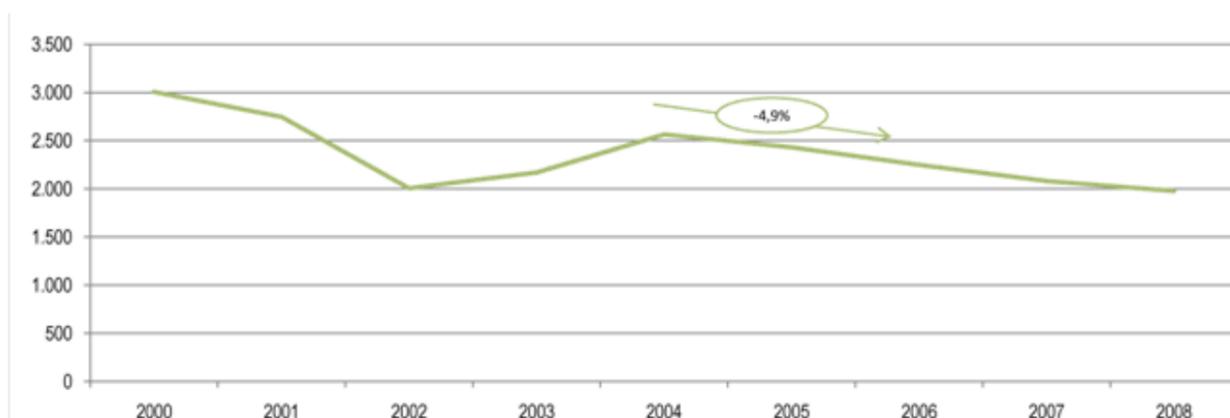


Tab.S.7.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Traffico cargo

Il traffico cargo, a meno di una ripresa nel 2004 (+18,2%), ha subito delle importanti flessioni che comportano un CAGR del -5,1%.

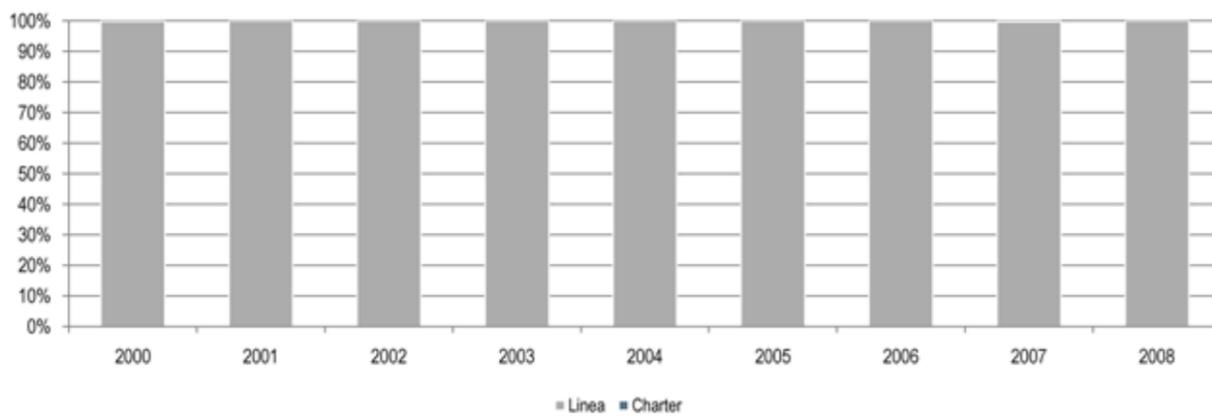
Anno	TONS	Δ%
2000	3.006	
2001	2.748	-8,6%
2002	2.006	-27,0%
2003	2.170	8,2%
2004	2.565	18,2%
2005	2.431	-5,2%
2006	2.250	-7,4%
2007	2.081	-7,5%
2008	1.978	-4,9%
CAGR		-5,1%



Tab.S.7.7.10 Cargo (Tons) 2000-2008

Anno	Linea	Charter
2000	99,9%	0,1%
2001	100,0%	0,0%
2002	100,0%	0,0%
2003	100,0%	0,0%
2004	100,0%	0,0%
2005	100,0%	0,0%
2006	100,0%	0,0%
2007	99,8%	0,2%
2008	100,0%	0,0%

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

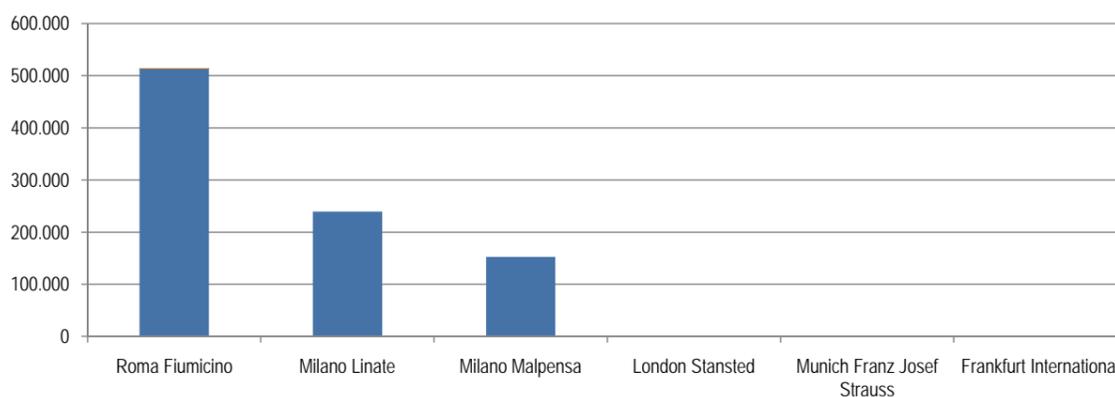


Tab.S.7.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Germania					115.692	126.865	177.417	
Gran Bretagna							59.605	

Principali O-D

Il traffico proveniente da Lamezia Terme è maggiormente concentrato verso il resto d'Italia, ma si rivolge anche alla Germania (Monaco e Francoforte) e alla Gran Bretagna (Londra Stansted).



Tab.S.7.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

La tratta verso Londra rappresenta nel 2007 il 15% del traffico internazionale generato da Lamezia Terme.



Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									
London Stansted								50.796	
Munich Franz Josef Strauss					22.032	30.279	34.280		
Frankfurt International							26.480		

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.S.7.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

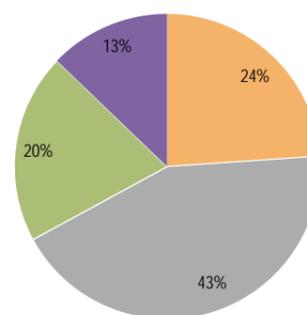
Le tratte maggiormente sviluppate sono verso Roma Fiumicino (24%), Milano Linate e Malpensa (insieme il 33%).



Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									284.296
Roma Fiumicino				405.148	430.759	388.986	399.330	468.617	513.800
Milano Linate				216.904	215.937	204.367	237.806	269.933	239.433
Milano Malpensa				171.719	201.893	146.224	136.608	124.789	152.422

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.

- Altro
- Roma Fiumicino
- Milano Linate
- Milano Malpensa



Tab.S.7.7.14 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	36.329	0	0	0	0	7.756	59.086	73.690	73.841
			-100,0%					661,8%	24,7%	0,2%
	Nazionale	549.372	607.745	637.391	910.542	1.048.792	918.780	969.811	1.086.410	1.173.806
			10,6%	4,9%	42,9%	15,2%	-12,4%	5,6%	12,0%	8,0%
	TOT	585.701	607.745	637.391	910.542	1.048.792	926.536	1.028.897	1.160.100	1.247.647
			3,8%	4,9%	42,9%	15,2%	-11,7%	11,0%	12,8%	7,5%
Charter	Internazionale	183.660	148.217	133.728	173.519	200.092	222.268	300.575	273.541	231.629
			-19,3%	-9,8%	29,8%	15,3%	11,1%	35,2%	-9,0%	-15,3%
	Nazionale	8.630	7.929	2.292	26.000	15.512	6.316	11.873	12.940	16.145
			-8,1%	-71,1%	1034,4%	-40,3%	-59,3%	88,0%	9,0%	24,8%
	TOT	192.290	156.146	136.020	199.519	215.604	228.584	312.448	286.481	247.774
			-18,8%	-12,9%	46,7%	8,1%	6,0%	36,7%	-8,3%	-13,5%
Aerotaxi	Internazionale	31	46	21				188	0	
			48,4%	-54,3%					-100,0%	
	Nazionale	340	406	182				403	0	
			19,4%	-55,2%					-100,0%	
	TOT	371	452	203				591	0	0
			21,8%	-55,1%					-100,0%	
Generale	Internazionale	52	38		0					
			-26,9%							
	Nazionale	223	218		1009					
			-2,2%							
	TOT	275	256		1.009		884	902	381	957
			-6,9%					2,0%	-57,8%	151,2%
TOT	Internazionale	220.072	148.301	133.749	173.519	200.092	230.024	359.849	347.231	305.470
			-32,6%	-9,8%	29,7%	15,3%	15,0%	56,4%	-3,5%	-12,0%
	Nazionale	558.565	616.298	639.865	937.551	1.064.304	925.096	982.087	1.099.350	1.189.951
			10,3%	3,8%	46,5%	13,5%	-13,1%	6,2%	11,9%	8,2%
	778.637	764.599	773.614	1.111.070	1.264.396	1.156.004	1.342.838	1.446.962	1.496.378	1.496.378
			-1,8%	1,2%	43,6%	13,8%	-8,6%	16,2%	7,8%	3,4%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	289	-	0	0	0	126	511	675	632
			-100,0%					305,6%	32,1%	-6,4%
	Nazionale	5.833	6.812	8.670	10.928	11.884	10.176	10.676	10.966	11.364
			16,8%	27,3%	26,0%	8,7%	-14,4%	4,9%	2,7%	3,6%
	TOT	6.122	6.812	8.670	10.928	11.884	10.302	11.187	11.641	11.996
			11,3%	27,3%	26,0%	8,7%	-13,3%	8,6%	4,1%	3,0%
Charter	Internazionale	1.409	1.237	1.219	1.802	1.903	2.180	2.406	1.961	1.752
			-12,2%	-1,5%	47,8%	5,6%	14,6%	10,4%	-18,5%	-10,7%
	Nazionale	87	85	30	252	304	264	276	260	328
			-2,3%	-64,7%	740,0%	20,6%	-13,2%	4,5%	-5,8%	26,2%
	TOT	1.496	1.322	1.249	2.054	2.207	2.444	2.682	2.221	2.080
			-11,6%	-5,5%	64,5%	7,4%	10,7%	9,7%	-17,2%	-6,3%
Aerotaxi	Internazionale	13	20	7				67	-	
			53,8%	-65,0%	-100,0%				-100,0%	
	Nazionale	89	124	57				140	0	
			39,3%	-54,0%					-100,0%	
	TOT	102	144	64	0	0	0	207	0	0
			41,2%	-55,6%	-100,0%				-100,0%	
Generale	Internazionale	42	51	0						
			21,4%							
	Nazionale	1.532	1.335		981					
			-12,9%							
	TOT	1.574	1.386		981		741	563	405	884
			-11,9%	-100,0%		-100,0%		-24,0%	-28,1%	118,3%
TOT	Internazionale	1.753	1.308	1.226	1.802	1.903	2.306	2.984	2.636	2.384
			-25,4%	-6,3%	47,0%	5,6%	21,2%	29,4%	-11,7%	-9,6%
	Nazionale	7.541	8.356	8.757	12.161	12.188	10.440	11.092	11.226	11.692
			10,8%	4,8%	38,9%	0,2%	-14,3%	6,2%	1,2%	4,2%
	9.294	9.664	9.983	13.963	14.091	13.487	14.639	14.267	14.960	14.960
			4,0%	3,3%	39,9%	0,9%	-4,3%	8,5%	-2,5%	4,9%

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	3.002	2.748	2.006	2.170	2.565	2.431	2.250	2.076	1.978
			-8,5%	-27,0%	8,2%	18,2%	-5,2%	-7,4%	-7,7%	-4,7%
	TOT	3.002	2.748	2.006	2.170	2.565	2.431	2.250	2.076	1.978
			-8,5%	-27,0%	8,2%	18,2%	-5,2%	-7,4%	-7,7%	-4,7%
Charter	Internazionale	4	-	-	-	-	0	0	5	0
			-100,0%							
	Nazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOT	4	0	0	0	0	0	0	5	0
			-100,0%						-100,0%	
TOT	Internazionale	4	0	0	0	0	0	0	5	0
			-100,0%							-100,0%
	Nazionale	3.002	2.748	2.006	2.170	2.565	2.431	2.250	2.076	1.978
			-8,5%	-27,0%	8,2%	18,2%	-5,2%	-7,4%	-7,7%	-4,7%
	3.006	2.748	2.006	2.170	2.565	2.431	2.250	2.081	1.978	
			-8,6%	-27,0%	8,2%	18,2%	-5,2%	-7,4%	-7,5%	-4,9%

Tab.S.7.7.15 Allegato

S.8 | Aeroporto dello stretto "Tito Minniti" di Reggio Calabria





Tito Minniti

Reggio Calabria



SEDIME (ha)

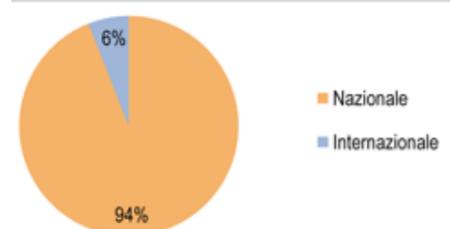
area civile
140

area militare
0

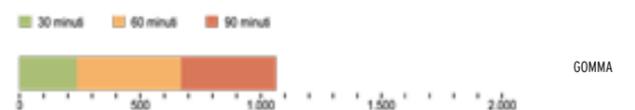
PISTE (num)
2

TRAFFICO PAX 2008 (num)
492.000

RIPARTIZIONE PAX 2008



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



TERMINAL

superficie (mq)
6.350

dotazione per passeggero (mq)
25,8

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto ha registrato nel 2008 un movimento di circa 500.000 passeggeri annui, con un calo rispetto all'anno precedente del 10,8%.

Il traffico si configura quasi esclusivamente di linea e a carattere nazionale; le tratte maggiormente sviluppate hanno collegato Reggio Calabria con Roma Fiumicino (42%) e Milano Linate (35%).

Le caratteristiche del traffico, unite al calo dei passeggeri degli ultimi anni, riconfermano il carattere prevalentemente domestico dello scalo, a servizio di un ridotto bacino di utenza, il cui sviluppo è minacciato da scali fortemente concorrenziali quali l'aeroporto di Lamezia Terme e quello di Catania, con i quali invece vale la pena di indagare possibili sinergie e rapporti nell'ottica di complementarietà.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto di Reggio Calabria è localizzato all'estremo sud della penisola italiana, di fronte lo Stretto di Messina, nella periferia sud della città di Reggio Calabria.

L'aeroporto dello Stretto nasce come aeroporto militare, aperto nel 1947 al traffico civile e nel 1976 è definitivamente passato al demanio civile. Lo scalo ha un'estensione di circa 140 ettari ed è limitato a sud-ovest dalla linea di costa, a nord dal torrente Sant'Agata, che lo separa dall'abitato del quartiere Gebbione e da un'area industriale. Nella zona est invece, l'area landside che si sviluppa parallelamente alla pista principale, è delimitata dalla strada Ravagnese e dai relativi insediamenti residenziali a pettine.

LIMITI E VINCOLI

I principali limiti allo sviluppo dell'aeroporto sono di natura orografica ed insediativa, ovvero legati alla particolare ubicazione dell'aeroporto, tra il mare, gli insediamenti abitati e i rilievi montuosi che formano ostacoli in prossimità delle testate delle piste che limitano l'operatività aeronautica e non lasciano possibilità di sviluppo allo scalo. Delle due piste solo una è operativa nelle due direzioni a causa della presenza della montagna.

ACCESSIBILITÀ E SOSTA

L'aeroporto presenta un'accessibilità veicolare che avviene secondo tre direzioni principali:

- dalla SS 106 Jonica, che percorre tutta la costa ovest della Calabria, per chi proviene dalla città e al resto del territorio calabro;
- dall'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, che origina a pochi km dall'aeroporto, per chi giunge dal resto della regione;
- via mare, attraverso aliscafi e navi veloci delle FS per chi proviene dalla città di Messina e dalla Sicilia e successivamente attraverso autobus di linea.

È previsto un ulteriore servizio di trasporto via mare che per mezzo di un nuovo terminal portuale, proprio di fronte all'area aeroportuale, collegherà direttamente con motonavi l'aeroporto con Taormina, le isole Eolie e Messina.

E' inoltre in programma da parte di RFI la realizzazione di una stazione dedicata, come fermata del servizio ferroviario metropolitano "Melito - Reggio - Villa", per rendere più facili i collegamenti su linea ferrata con lo scalo aeroportuale.

La viabilità di servizio secondaria dell'aeroporto è collegata alla viabilità principale in un solo punto, in corrispondenza della vecchia aerostazione. La viabilità di accesso risulta costituita sostanzialmente da un anello a senso unico che, partendo dal collegamento con la viabilità ordinaria, passa di fronte all'aerostazione, la collega con i parcheggi che sorgono di fronte ad essa e riconduce nuovamente alla viabilità

ordinaria. La viabilità aeroportuale risulta unica ed è a servizio sia dei viaggiatori che degli operatori, nonché del trasporto pubblico.

L'attuale dotazione della sosta dell'aeroporto offre 250 posti in totale.

STATO ATTUALE AEROPORTO

Negli ultimi anni sono state realizzate, ed alcune sono in corso di realizzazione, una serie di opere per l'adeguamento e l'ampliamento dell'air side e di tutte le infrastrutture.

Dal 2007 è stata resa operativa la seconda pista, 11/29, mentre proseguono i lavori di prolungamento della pista 15/33 che saranno ultimati entro la fine del 2009.

Sono stati realizzati nuovi piazzali per il parcheggio degli aeromobili e stanno per essere consegnati i lavori di ristrutturazione del capannone e della pensilina mezzi di rampa. E' stato ultimato anche il pontile per la riattivazione del servizio di aliscafi di collegamento diretto con Messina e le isole Eolie. E' in corso di appalto l'ampliamento del terminal passeggeri.

TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione passeggeri è costituita da un edificio a pianta rettangolare che si sviluppa su due livelli. Il primo livello a piano seminterrato ricopre un superficie di 3.000 mq ed è dedicato alle aree di movimentazione dei bagagli (BHS), alla zona partenze, oltre che agli uffici dei vettori, della società di gestione, di catering ed ai locali tecnici.

Il secondo livello, situato piano terra dell'aerostazione, ha un'estensione di 3400 mq e accoglie i 10 banchi per il check-in situati nella hall del terminal. Su questo livello sono presenti limitate aree commerciali, un'area ristoro e gli uffici del gestore. Lo spazio retrostante i check-in accoglie un'altra zona dedicata ad uffici.

I due livelli sono collegati solo attraverso una scala e un ascensore.

Le sale ritiro bagagli Schengen ed Extra Schengen sono situate nell'ala di destra del Terminal.

L'attuale conformazione e il dimensionamento del Terminal passeggeri rende il sistema dei flussi pedonali interni non razionale con conseguente sovrapposizione dei percorsi dei passeggeri in partenza e in arrivo. La distribuzione non funzionale dei flussi comporta, quindi, un non razionale utilizzo degli spazi a causa della complessità dei percorsi e della loro commistione. Infatti, nella hall si verifica una sovrapposizione dei flussi passeggeri in partenza - all'accettazione e ai varchi - e dei passeggeri in arrivo sia dai voli Schengen che Extra Schengen creando, altresì, un sovraffollamento dell'ingresso alla hall e dell'uscita verso il piazzale antistante l'aerostazione.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 43,5% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 8,7%.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 25,8 mq/pax, al di sotto della media nazionale.

TERMINAL MERCI

Per le attività del traffico merci presenti nell'aerostazione di Reggio Calabria non esistono aree specifiche dedicate. Le strutture si presentano precarie e per lo più utilizzano quelle vicino l'Aeroclub.

INFRASTRUTTURE AIRSIDE

L'infrastruttura principale è formata da un sistema di due piste incidenti, la principale ha una lunghezza di 2000 metri, e la secondaria con lunghezza di 1700 metri. Aerostazione piazzale di sosta sono ubicati nel quadrante Nord-Est, l'Apron ha una superficie complessiva di circa 14.400mq che consente lo stazionamento contemporaneo di 4 velivoli commerciali.

La pista utilizzata normalmente è la pista principale, a causa di ostacoli orografici nell'intorno del sedime aeroportuale. La pista secondaria è limitata nell'utilizzo sempre a causa di ostacoli.

CRITICITÀ

Per l'aeroporto di Reggio Calabria la posizione e l'assetto del territorio costituiscono delle notevoli criticità riguardo l'operatività e la possibilità di espansione dell'aeroporto.

A causa della posizione costiera, che chiude di fatto il lato ovest dello scalo, in l'assenza di un collegamento dedicato, l'aeroporto è raggiungibile solo attraverso la viabilità ordinaria cittadina.

La presenza di scali fortemente concorrenziali quali l'aeroporto di Lamezia Terme e quello di Catania localizzati a distanze temporali limitate (inferiori a 120 minuti), limitano il bacino potenziale dell'aeroporto di Reggio Calabria ai territori compresi tra la provincia di Reggio Calabria stessa e la Provincia di Messina.

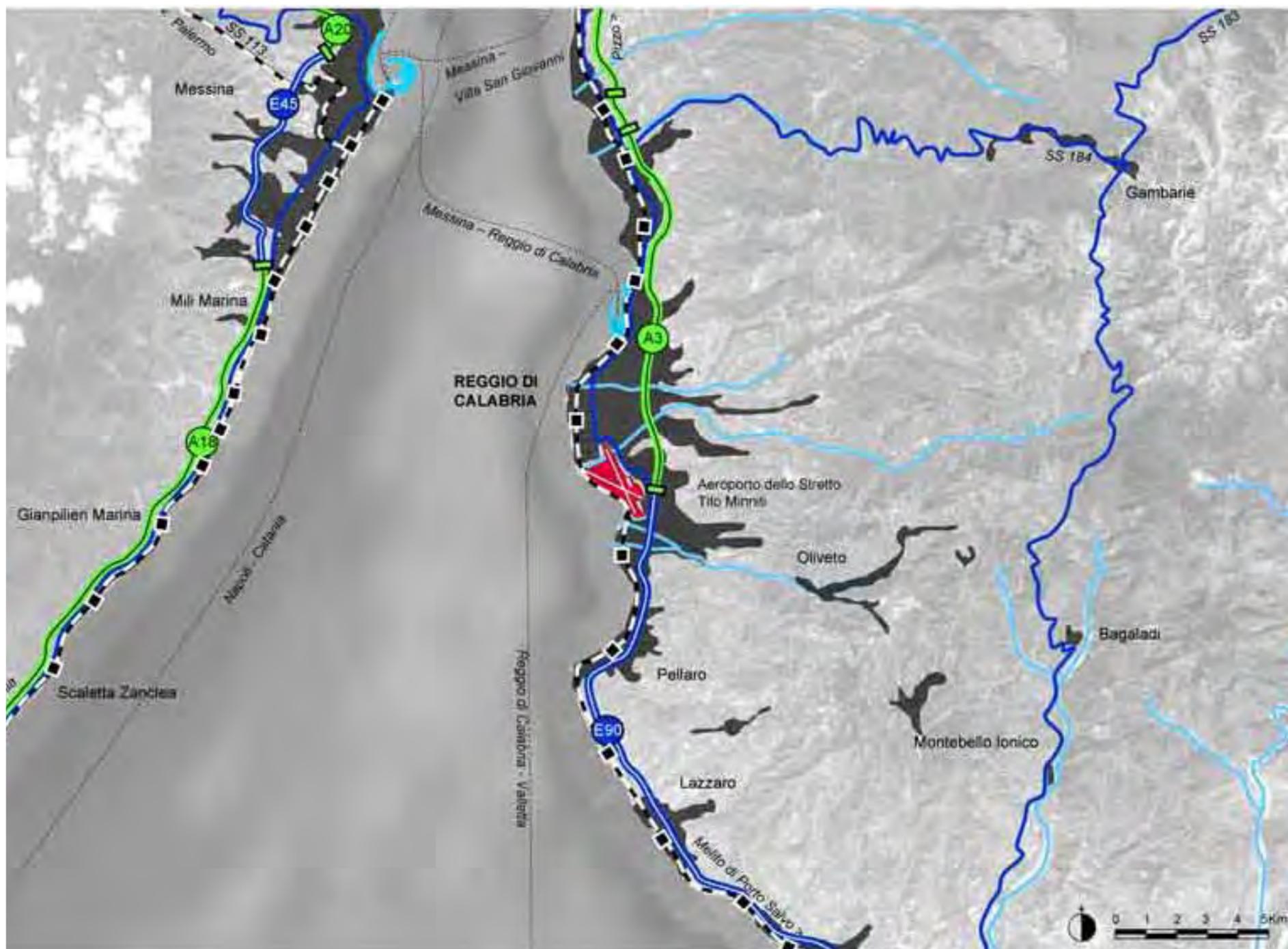
Le peculiarità infrastrutturali delle piste di volo costringono i piloti a conseguire uno speciale brevetto per effettuare movimenti sull'Aeroporto di Reggio Calabria, oltre a ciò c'è da risolvere il problema legato all'abusivismo edilizio che ha portato all'innalzamento di costruzioni fino al limite con il confine aeroportuale.

GESTIONE AEROPORTUALE

La Società SOGAS SpA, gestisce l'Aeroporto in regime di gestione parziale.

La società è così costituita:

S.8.2.1 Inquadramento territoriale



LEGENDA

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



Inquadramento territoriale

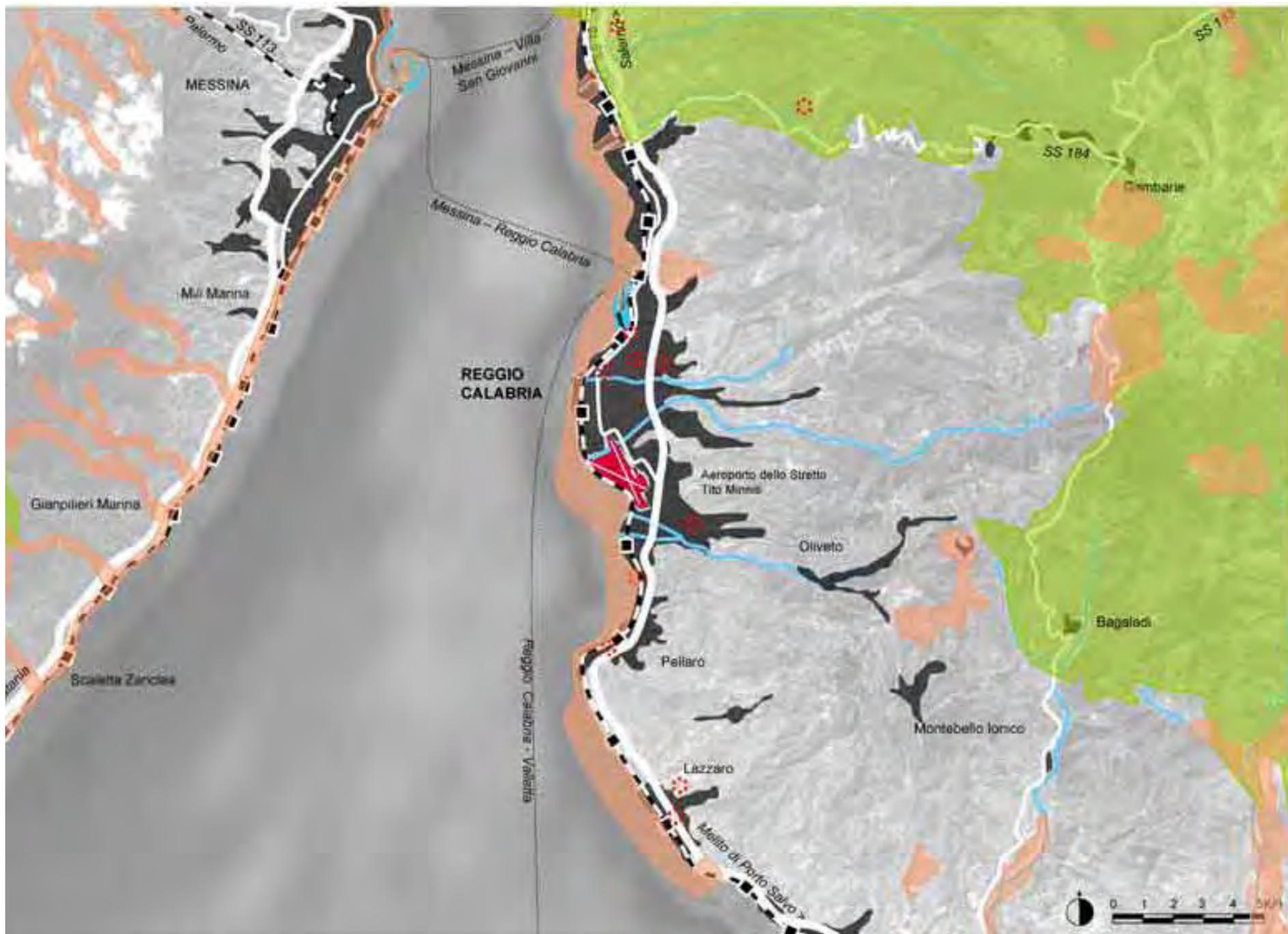
L'aeroporto di Reggio Calabria è localizzato all'estremo sud della penisola italiana, di fronte lo Stretto di Messina, nella periferia sud della città di Reggio Calabria.

Lo scalo è limitato a sud-ovest dalla linea di costa, a nord dal torrente Sant'Agata, che lo separa dall'abitato del quartiere Gebbione e da un'area industriale.

Nella zona est invece, l'area landside che si sviluppa parallelamente alla pista principale, è delimitata dalla strada Ravagnese e dai relativi insediamenti residenziali a pettine.

L'aeroporto presenta un'accessibilità veicolare che avviene secondo tre direzioni principali:

- dalla SS 106 Jonica, che percorre tutta la costa ovest della Calabria, per chi proviene dalla città e al resto del territorio calabro;
- dall'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, che origina a pochi km dall'aeroporto, per chi giunge dal resto della regione;
- via mare, attraverso aliscafi e navi veloci delle FS per chi proviene dalla città di Messina e dalla Sicilia e successivamente attraverso autobus di linea.



LEGENDA

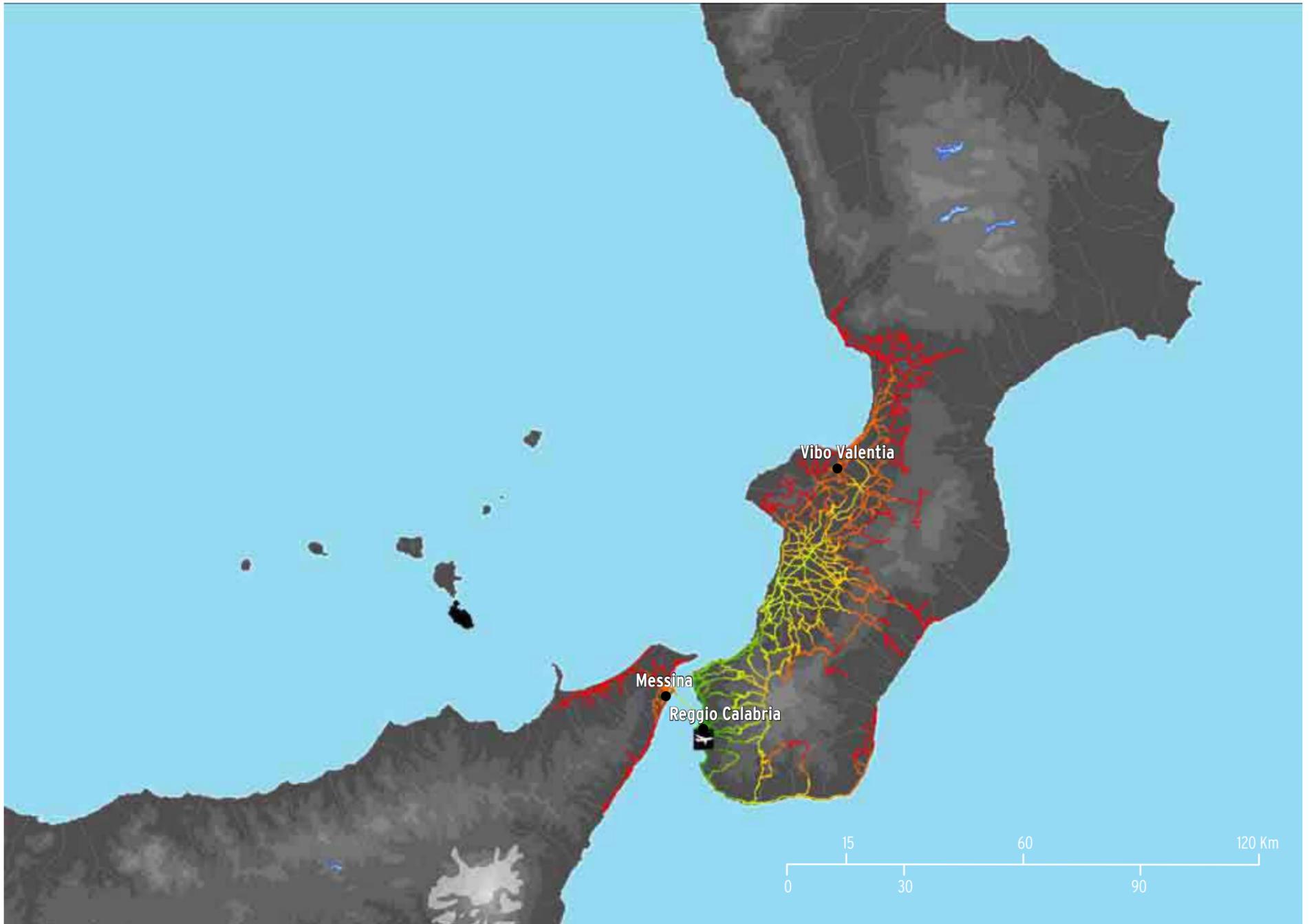
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile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

Limiti e vincoli

I principali limiti allo sviluppo dell'aeroporto sono di natura orografica ed insediativa, ovvero legati alla particolare ubicazione dell'aeroporto, tra il mare, gli insediamenti abitati e i rilievi montuosi che formano ostacoli in prossimità delle testate delle piste che limitano l'operatività aeronautica e non lasciano possibilità di sviluppo allo scalo. Delle due piste solo una è operativa nelle due direzioni a causa della presenza della montagna.

S.8.3 Bacino di traffico

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



Modalità gomma

Il calcolo delle isocrone riferite all'aeroporto di Reggio Calabria tiene conto dei tempi medi di traghettaggio necessari per compiere il tragitto compreso tra la Calabria e la Sicilia, permettendo il collegamento entro i 90' anche dalla provincia di Messina.

In relazione all'accessibilità della costa calabra, invece, la presenza dell'Autostrada A3 (Napoli-Reggio Calabria) ne determina in modo marcato l'espansione in direzione nord, limitandola verso l'entroterra.

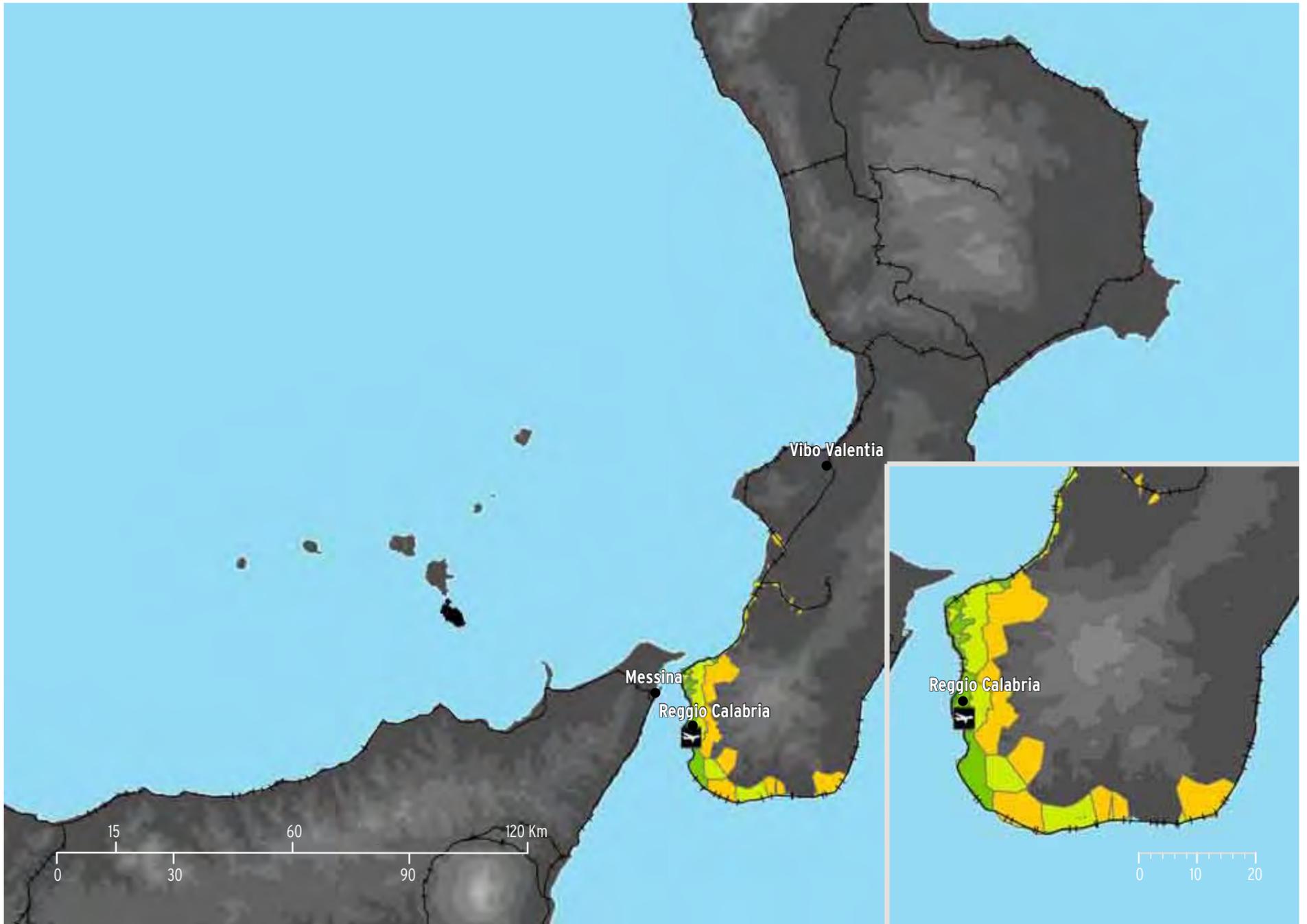
Circa 230.000 abitanti (pari al 20% del totale compreso nei 90') sono compresi nella prima macro-fascia (0-30'), oltre 200.000 (pari al 18%) risiedono nella seconda (30'-60') e circa 690.000 (pari al 62%) nella terza (60'-90') (dati popolazione ISTAT 2008).

Nella prima macro-fascia sono compresi inoltre circa 55.000 addetti (pari al 23%), nella seconda circa 30.000 (pari al 13%) e nella terza circa 150.000 (pari al 64% del totale) (dato ISTAT 2001).

Si hanno invece le seguenti ripartizioni percentuali riferite alle superfici dei comuni interessati dalle isocrone:

- c.a. 400 kmq (pari al 9%) nella prima macro-fascia;
- c.a. 1.200 kmq (pari al 27%) nella seconda;
- c.a. 2.800 kmq (pari al 64%) 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

L'aeroporto di Reggio Calabria, collegato alla stazione ferroviaria di Reggio centrale, mostra una accessibilità isocrona su ferro che segue il litorale costiero lungo la ferrovia jonica da una parte e tirrenica dall'altra. In particolare, in circa 30', è possibile raggiungere il Comune di Bagnara Calabria procedendo in direzione Sud Est e quello di Melito di Porto Salvo in direzione Nord Est.

In 60' il servizio ferroviario consente di raggiungere i comuni di Brancaleone a Sud Est e di Candidoni a Nord Est.

Si noti che in corrispondenza del porto di Reggio Calabria i treni vengono caricati su traghetti per compiere la traversata dello Stretto verso Messina. La limitatezza della rete ferroviaria determina una ridotta accessibilità in termini assoluti, sbilanciata sulla macrofascia più prossima all'aeroporto. Possono infatti raggiungere la stazione di riferimento in meno di 30' circa 240.000 residenti (pari al 79%), mentre impiegano un tempo compreso tra i 30' e i 60' circa 60.000 residenti (pari al 21%) (dato popolazione ISTAT 2008).

La presenza di addetti vede nella prima macro-fascia (0-30') circa 57.000 unità (pari al 86%) e nella seconda (30'-60') poco meno di 10.000 (pari al 14%) (dato ISTAT2001).

La macro-fascia 0-30' ricopre una superficie di circa 400 kmq (pari al 49%), mentre la macro-fascia 30'-60'' si estende sul restante 51%.

S.8.4 Stato attuale dell'aeroporto



AEROPORTO DELLO STRETTO "TITO MINNITI" DI REGGIO CALABRIA (LICR)

AREA PIAZZALE (mq)
14.400

AREA TERMINAL (mq)
6.350

GATES
4

STAND TOTALI
6

STAND AVIAZIONE GENERALE
--

PARCHEGGI
250

PISTA 1

LUNGHEZZA 15 (m)
2.000

LUNGHEZZA 33 (m)
2.000

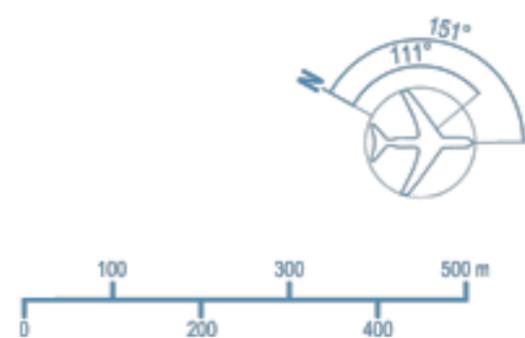
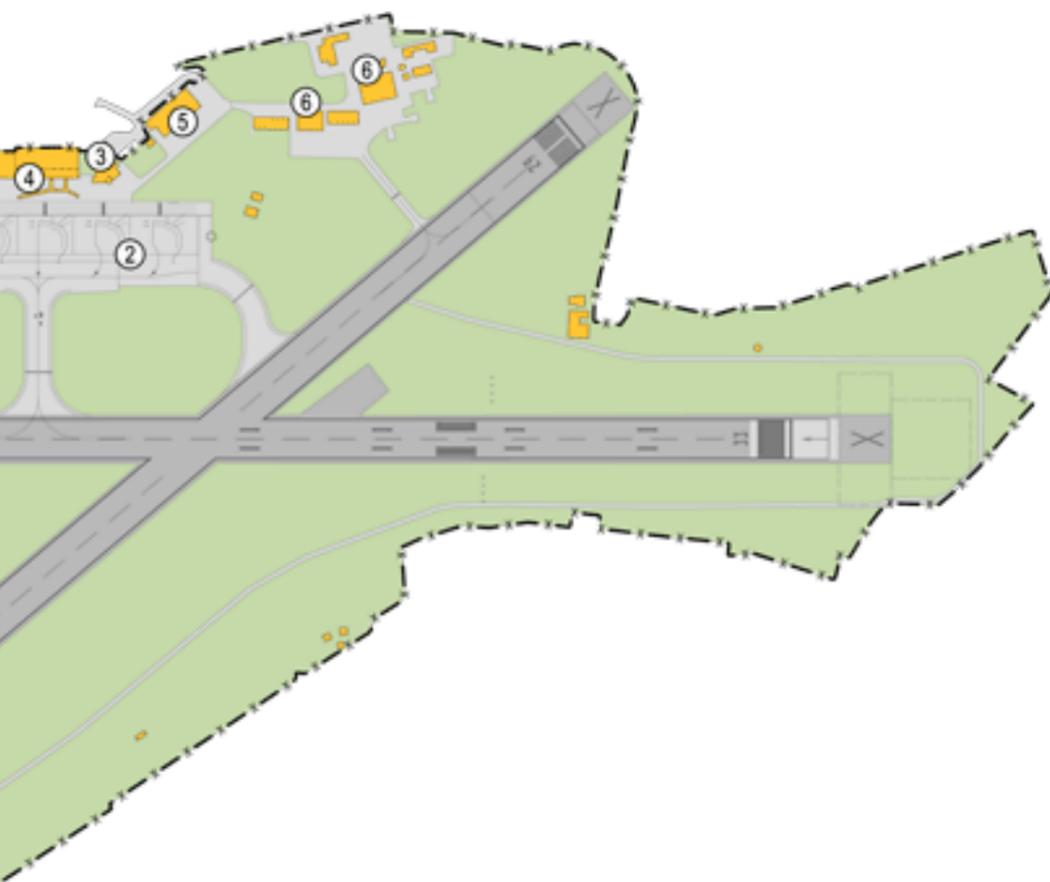
LARGHEZZA (m)
45

PISTA 2

LUNGHEZZA 11 (m)
--

LUNGHEZZA 29 (m)
1.700

LARGHEZZA (m)
45



Stato attuale dell'aeroporto

PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 15	1998	2058	1998	1744
RWY 33	1998	2118	1998	1944

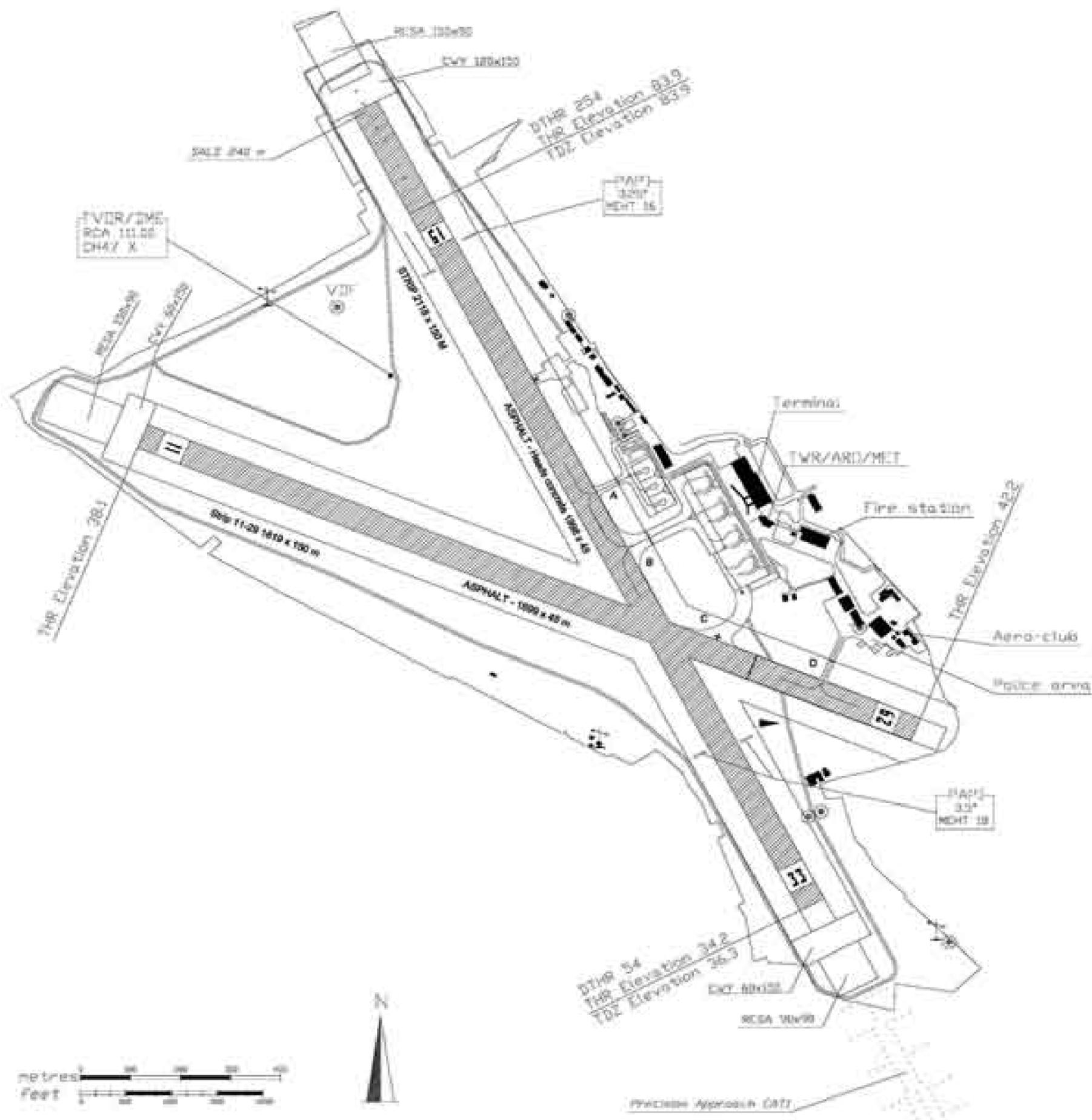
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 11	-	-	-	-
RWY 29	1699	1759	1699	-

Tab.S.8.4.1 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

S.8.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

1.4.1	PISTE	THR	Coord. THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	RESA	STRIP	Largh.	THR Elev.	Pav.
			WGS84-DMS		m	m	m	m	m	m x m	m x m	m x m		m	
1.4.1.1	Pista 1	15	38°04'45.98"N 015°38'46.33"E	151°	1998	2058	1998	1744	-	60 x 150	90 x 90	2118 x 150	45	25.57	PCN 44/F/B/W/T Asph
		33	38°03'57.21"N 015°39'18.03"E	331°	1998	2118	1998	1944	-	120 x 150	150 x 90	2118 x 150	45	10.42	Heads Concrete
1.4.1.2	Pista 2	11	38°04'30.36"N 015°38'22.69"E	111°	-	-	-	-	-	-	-	1819 x 150	45	11.61	PCN 46/F/B/W/T e PCN 81/F/B/W/T
		29	38°04'09.21"N 015°39'27.06"E	291°	1699	1759	1699	-	-	60 x 150	150 x 90	1819 x 150	45	12.86	

Tab.S.8.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

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

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Main apron	14400	PCN 40/R/B/W/T Conc/Asph	1a 1b 2a 2b 3a 3b 4a 4b	SM	C	-
1.4.3.2	Apron GA	NA	PCN 21/F/C/W/T Asph	10 11 12	SM	B	-
1.4.3.3	Apron AeroClub	NA	PCN 08/F/C/W/U Asph	NA	NA	A	-

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A	15	PCN 26/F/C/W/T Asph	-
1.4.4.2	B	30	PCN 40/R/B/W/T Asph	-
1.4.4.3	C	-	-	Chiuso
1.4.4.4	D	10	PCN 08/F/C/W/U Asph	-

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VDF	Reggio Calabria Gonio Homer
1.4.5.2	VORTAC	CDC
1.4.5.3	TVOR/DME	RCA
1.4.5.4	NDB	RCA
1.4.5.5	RWY 33 LOC	REG

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	--

Tab.S.8.5.2 Dati infrastrutture airside

Piste e aree di sicurezza

L'infrastruttura principale è formata da un sistema di due piste incidenti, la principale 15-33 di lunghezza 1996m e larghezza 45m, e la secondaria 11-29 avente una lunghezza 1699m e larghezza 45m. Entrambe le piste sono realizzate in conglomerato bituminoso con le testate della principale in pavimentazione rigida. L'aerostazione e l'Apron sono ubicati nel quadrante Nord-Est collegati alle piste mediante quattro raccordi. Sulla pista principale la RESA è stata realizzata su entrambe le testate, mentre sulla sussidiaria 11-29 è presente solo su testata 11. Operativamente la pista utilizzata è la principale 15-33, a causa di ostacoli nell'intorno dell'aeroporto la superficie di avvicinamento su pista 33 e la superficie di salita al decollo per pista 15 sono in curva. La pista sussidiaria è limitata nell'utilizzo sempre a causa di ostacoli orografici, in particolare la pista 11 è chiusa e sulla 29 non è possibile effettuare atterraggi.

Piazzale aeromobili

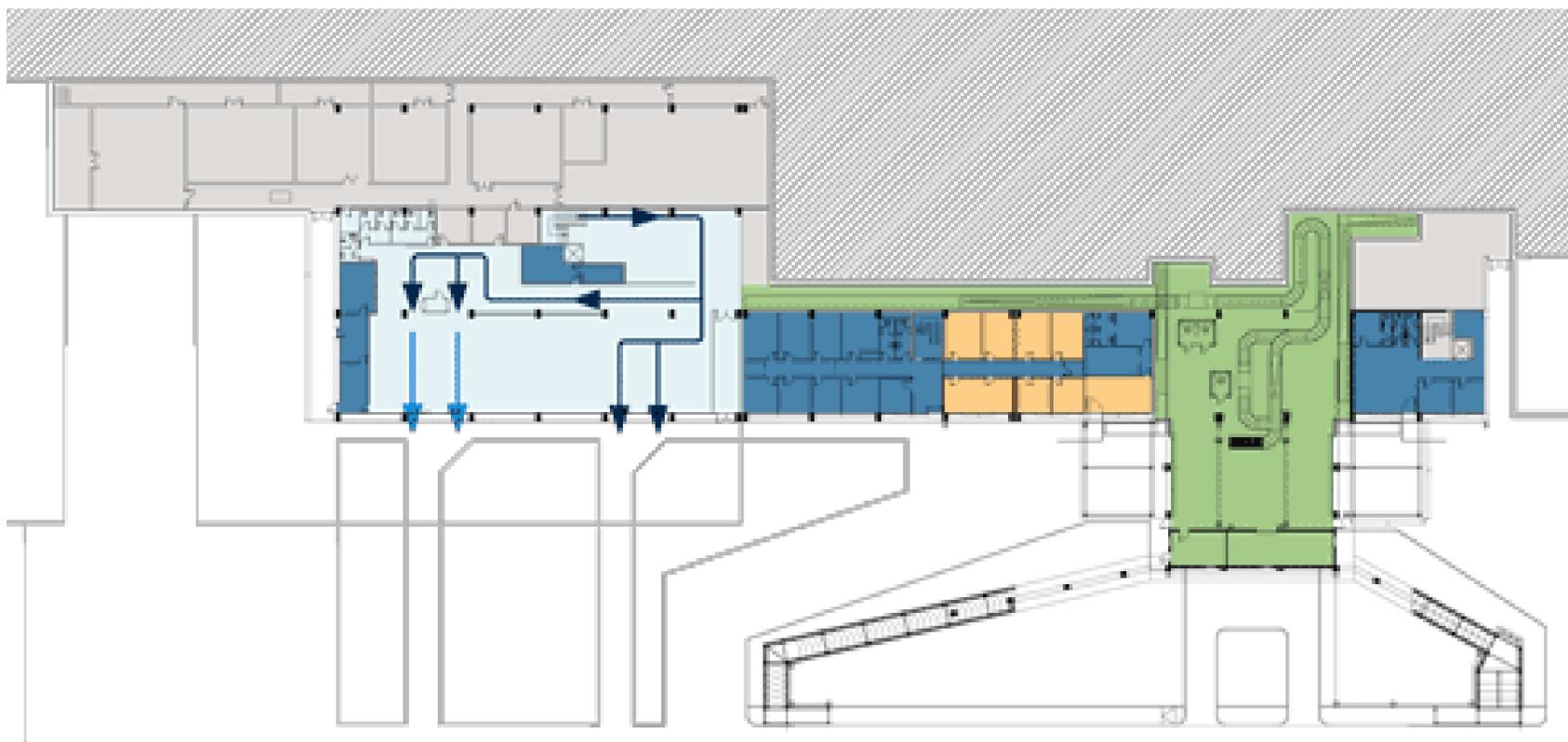
L'Aeroporto è dotato di un piazzale aeromobili per una superficie complessiva di circa 14.400mq che consente lo stazionamento contemporaneo di 4 velivoli commerciali con movimentazione in self. La pavimentazione è realizzata parte in conglomerato bituminoso e parte in lastre di calcestruzzo. Ai lati del piazzale principale sono disponibili altri due piazzali di sosta di Aviazione Generale, quello più a Nord può ospitare fino a tre velivoli di classe B in self.

Vie di rullaggio

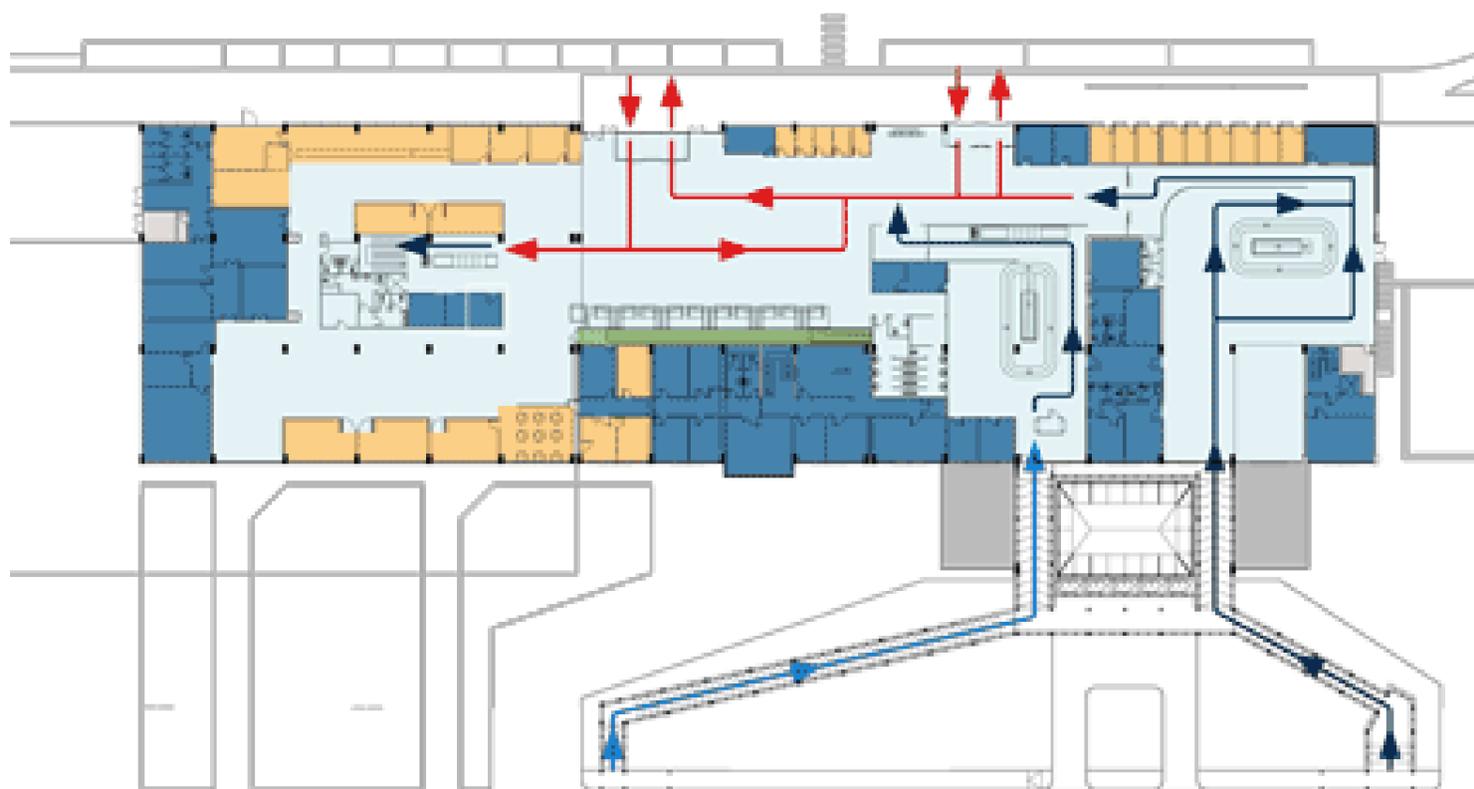
Il piazzale di sosta principale è collegato alla pista principale mediante i due raccordi B e C (il secondo al momento non è percorribile). Dei due piazzali di Aviazione Generale, quello a Nord è collegato alla principale mediante il raccordo A mentre il piazzale AeroClub è collegato alla pista secondaria attraverso il raccordo D.

S.8.6 Terminal passeggeri

SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano seminterrato



Sistemi funzionali, Pianta piano terra



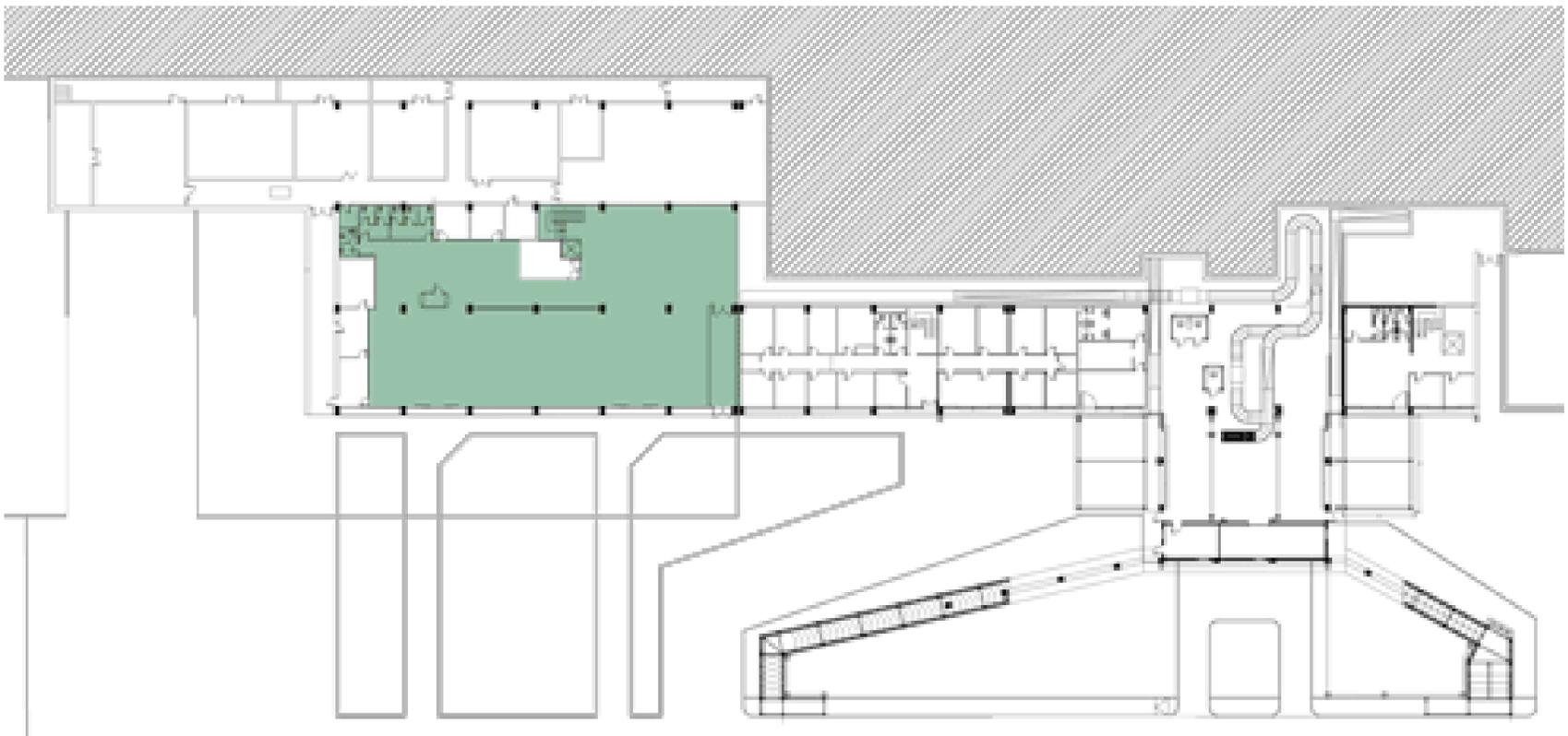
SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	2710
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	540
Bhs, trattamento bagagli	mq	675
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	1250
Spazi tecnici ,impianti	mq	1060

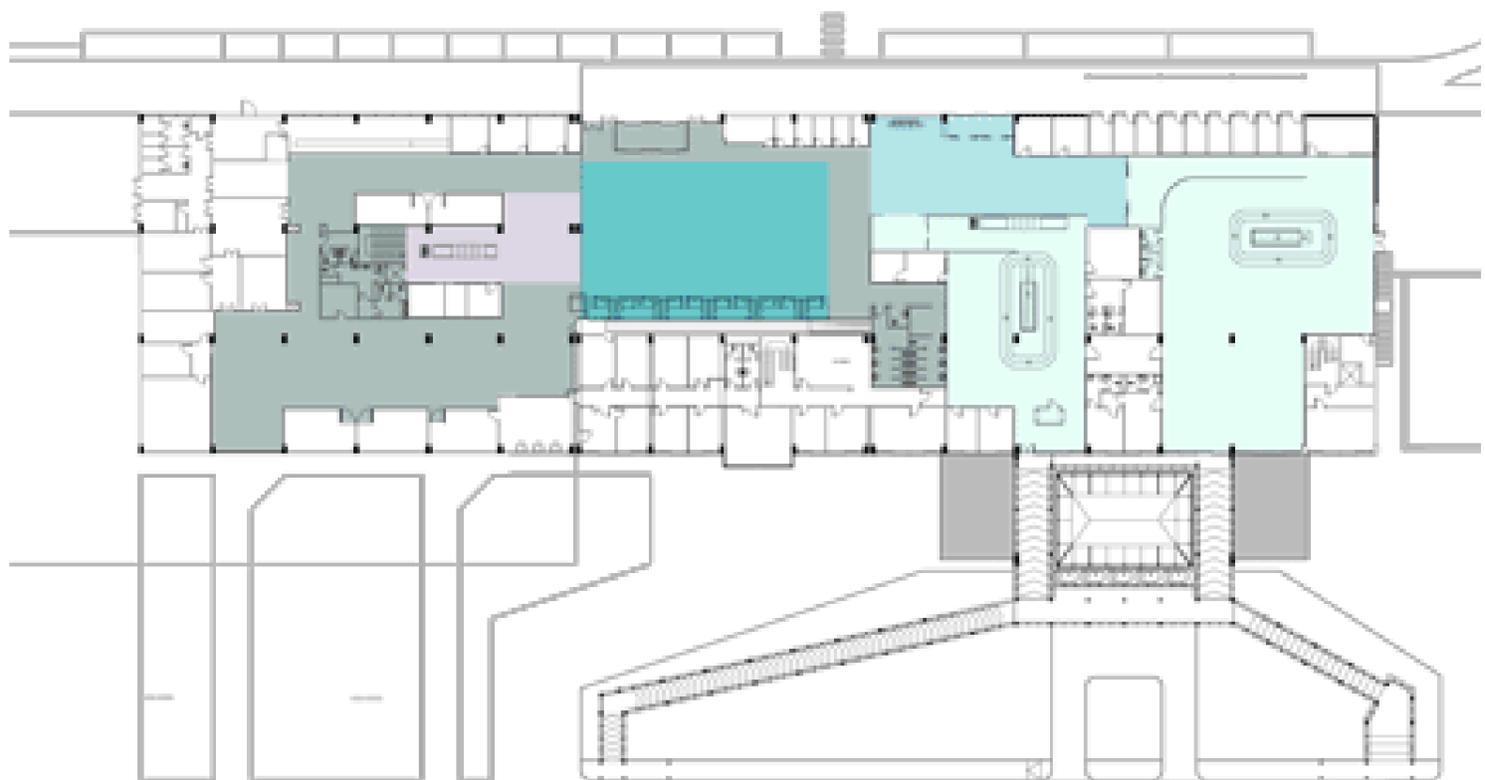
LEGENDA

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

SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano seminterrato



Sottosistemi, Pianta piano terra

SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	805
Area Check-in	mq	320
Area Varchi di Sicurezza	mq	105
Sale imbarco	mq	665
Hall arrivi	mq	175
Sale riconsegna bagagli	mq	795

LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

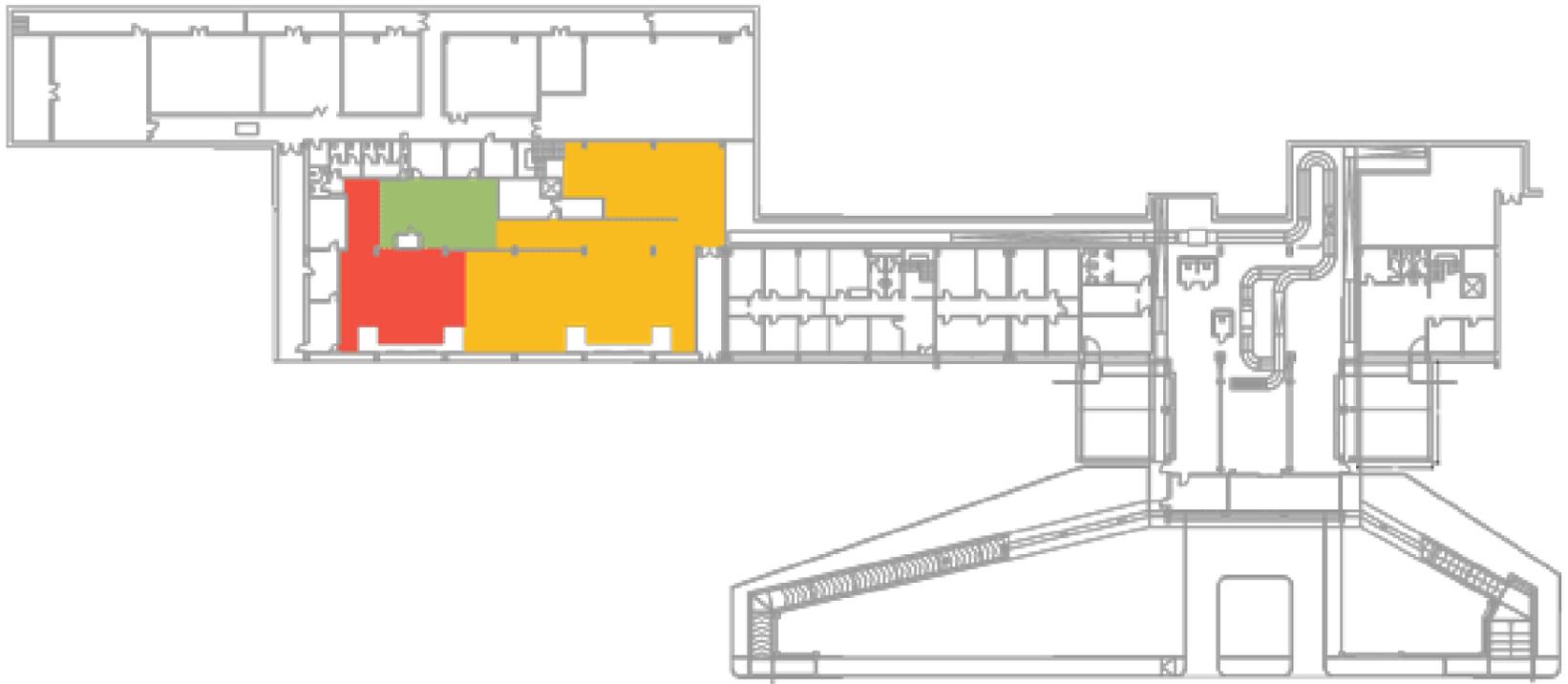
LEGENDA

 A
 B
 C
 D
 E

1_Hall partenze	mq fabbisogno	253
	mq presenti	560
	mq differenza	307
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	168
	mq presenti	270
	mq differenza	102
	n° check-in fabbisogno	8
	n° check-in presenti	10
	n° differenza	2
3_Controlli di sicurezza	mq accodamento fabbisogno	140
	mq presenti	55
	mq differenza	-85
	n° varchi fabbisogno	2
	n° presenti	1
4_Controllo passaporti OUT	n° differenza	-1
	mq accodamento fabbisogno	37
	mq presenti	70
	mq differenza	33
	n° postazioni fabbisogno	2
	n° presenti	1
5_Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° differenza	-1
	mq fabbisogno	405
	mq presenti	465
	mq differenza	60
	n° gates fabbisogno	3
A_Sala imbarchi Schengen	n° presenti	4
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	405
	mq presenti	350
	mq differenza	-55
B_Sala imbarchi extra Schengen	n° gates fabbisogno	2
	n° presenti	2
	n° differenza	0
	mq fabbisogno	162
	mq presenti	115
6_Controllo passaporti IN	mq differenza	-47
	n° gates fabbisogno	1
	n° presenti	2
	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	37
7_Ritiro bagagli	mq presenti	20
	mq differenza	-17
	n° postazioni fabbisogno	3
	n° presenti	1
	n° differenza	-2
8_Hall arrivi	mq fabbisogno	272
	mq presenti	530
	mq differenza	258
	n° nastri fabbisogno	1
	n° presenti	2
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	380
	mq presenti	160
	mq differenza	-220

SUPERFICI TOTALI

Piano seminterrato	mq	2950
Piano terra	mq	3400
Totale	mq	6350



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano seminterrato



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra



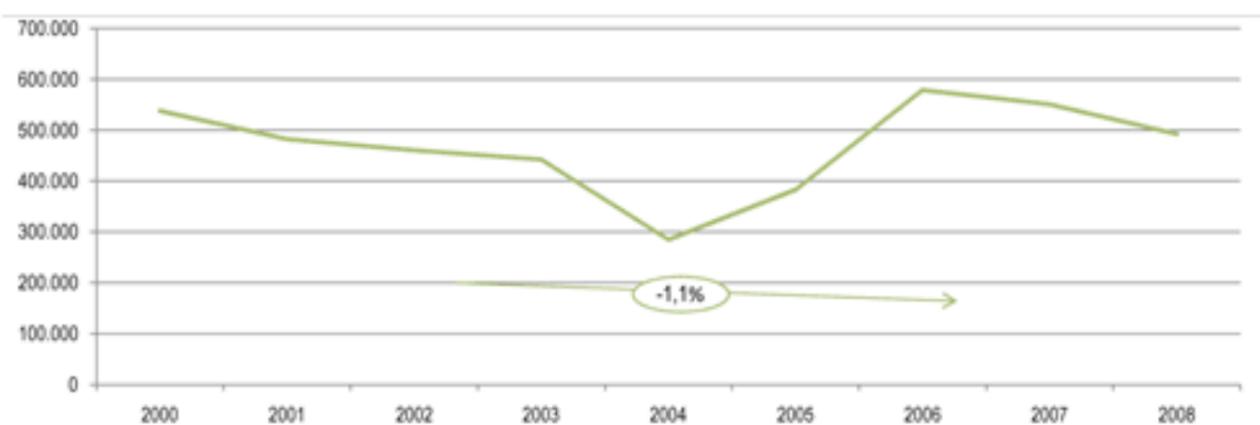
S.8.7 Traffico commerciale 2000-2008

Traffico passeggeri

L'attività di Reggio Calabria ha registrato un importante impulso nel 2006 con un incremento percentuale pari al 51,2%, che insieme al +34,3% registrato l'anno prima ha portato a 578 mila i passeggeri nel 2006. Nei due anni successivi si è avuta una flessione (-4,9% e -10,6%) che ha riportato l'aeroporto ai livelli del 2000.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 447.748 con una diminuzione del 8,9% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

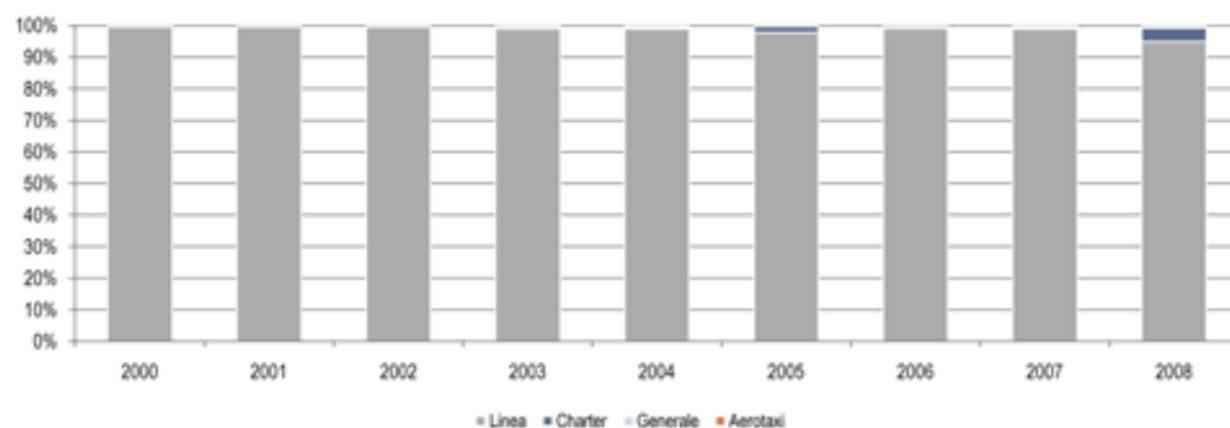
Anno	PAX	Δ%
2000	537.778	
2001	482.506	-10,3%
2002	460.072	-4,6%
2003	442.302	-3,9%
2004	284.973	-35,6%
2005	382.830	34,3%
2006	578.672	51,2%
2007	550.560	-4,9%
2008	492.441	-10,6%
CAGR	-1,1%	



Tab.S.8.7.1 Passeggeri 2000-2008

La percentuale di passeggeri trasportati con voli charter è stata mediamente nulla, ad esclusione del 2008 in cui i voli charter hanno raggiunto il 4,3% del totale passeggeri.

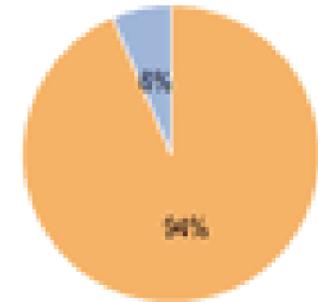
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	99,5%	0,4%	0,1%	0,0%	100,0%
2001	99,5%	0,2%	0,0%	0,2%	100,0%
2002	99,5%	0,2%	0,1%	0,2%	100,0%
2003	99,0%	0,5%	0,2%	0,3%	100,0%
2004	99,0%	0,5%	0,3%	0,3%	100,0%
2005	97,7%	2,0%	0,3%	0,0%	100,0%
2006	99,1%	0,6%	0,2%	0,1%	100,0%
2007	98,9%	0,5%	0,3%	0,3%	100,0%
2008	95,0%	4,3%	0,5%	0,2%	100,0%



Tab.S.8.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

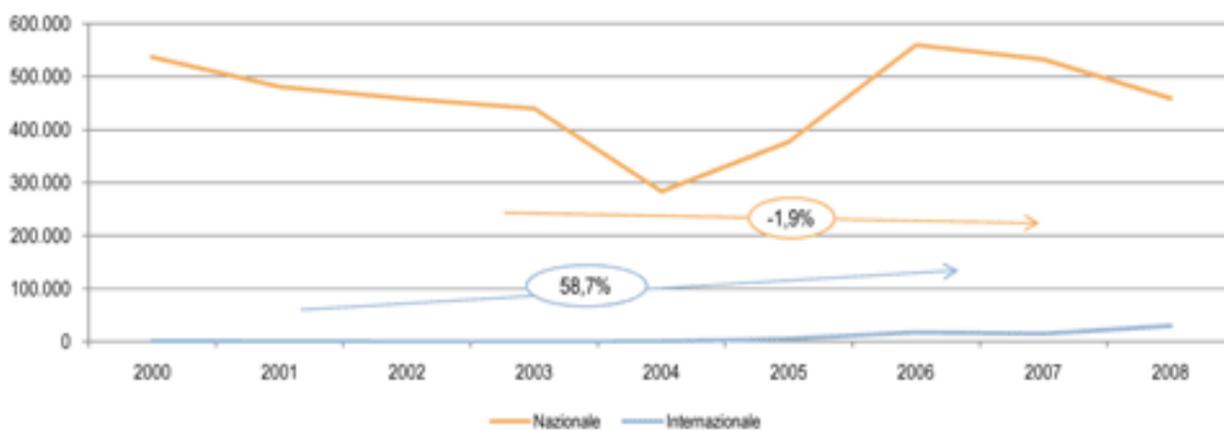
Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	536.743		2000	751	
2001	480.779	-10,4%	2001	368	-51,0%
2002	458.526	-4,6%	2002	258	-29,9%
2003	439.897	-4,1%	2003	406	57,4%
2004	283.103	-35,6%	2004	319	-21,4%
2005	376.728	33,1%	2005	5.069	1489,0%
2006	559.304	48,5%	2006	17.511	245,5%
2007	532.866	-4,7%	2007	14.562	-16,8%
2008	458.818	-13,9%	2008	30.217	107,5%
CAGR	-1,9%		CAGR	58,7%	

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato il 34% del totale gestito dall'aeroporto.



■ Nazionale ■ Internazionale

Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008



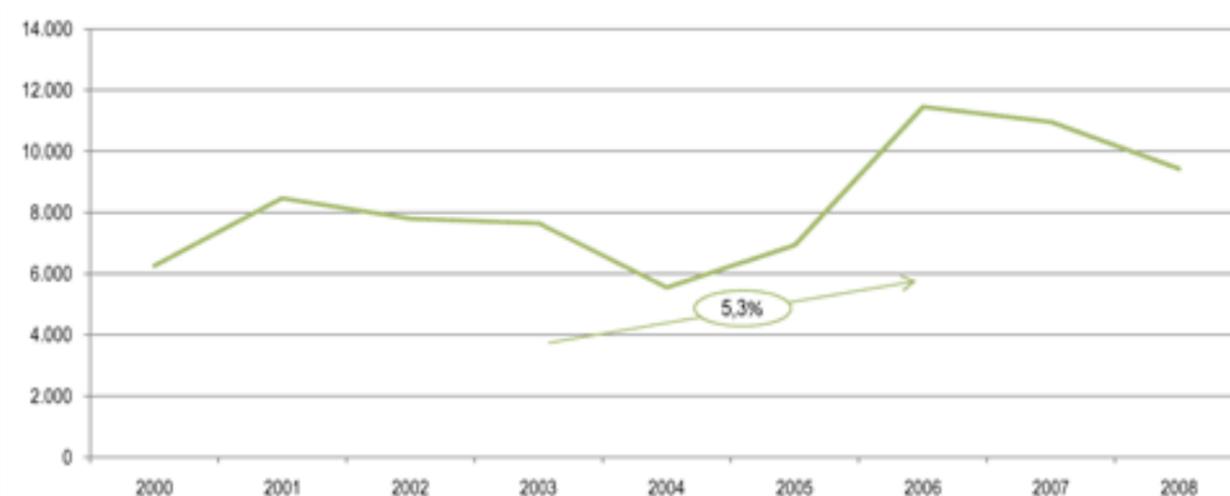
Il traffico nazionale ha subito una leggera flessione, -1,9% medio annuo, mentre il traffico internazionale ha registrato un incremento annuo medio del 58,7%, attestandosi in ogni caso ancora su livelli molto bassi (quasi 30 mila passeggeri nel 2008).

Tab.S.8.7.3 Passeggeri 2000-2008

Anno	MOV	Δ%
2000	6.259	
2001	8.458	35,1%
2002	7.792	-7,9%
2003	7.641	-1,9%
2004	5.542	-27,5%
2005	6.935	25,1%
2006	11.455	65,2%
2007	10.953	-4,4%
2008	9.426	-13,9%
CAGR	5,3%	

Movimenti

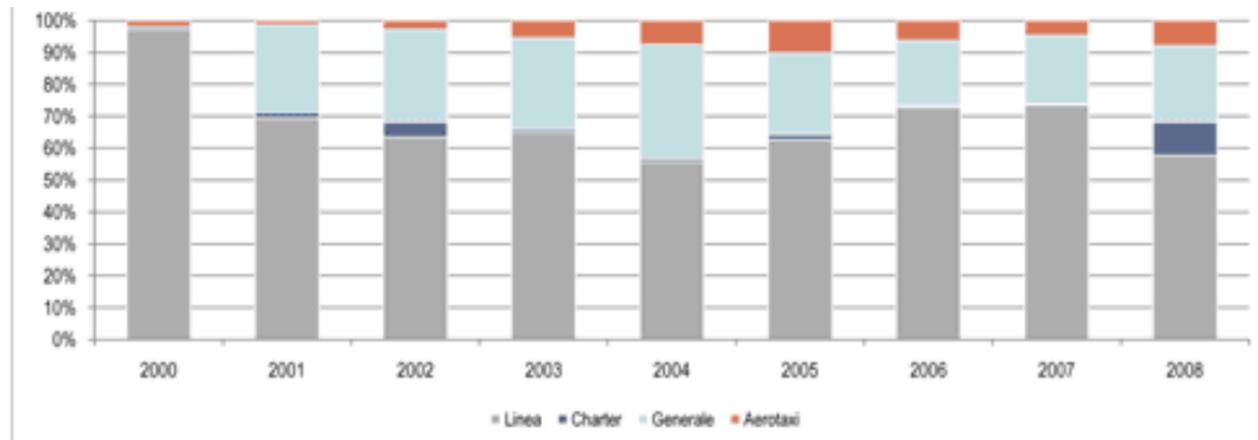
Similmente al traffico passeggeri, l'andamento dei movimenti mostra una flessione iniziale ed un importante incremento nel 2005 e 2006 (+25,1% e +65,2%), per poi riprendere a diminuire nel 2007 e 2008 (-4,4% e -13,9%). Il picco è stato raggiunto nel 2006 con 11.455 movimenti annui.



Tab.S.8.7.4 Movimenti 2000-2008

Analizzando la distribuzione per tipologia di traffico dei movimenti, si nota che l'aviazione generale rappresenta tra il 20% ed il 35% del totale. Il traffico aerotaxi raggiunge il 10% nel 2005, ed il traffico di linea oscilla tra il 55,6% ed il 97,2%.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	97,2%	0,9%	1,9%	0,0%	100,0%
2001	69,4%	1,8%	1,3%	27,5%	100,0%
2002	63,6%	4,5%	2,7%	29,2%	100,0%
2003	64,8%	1,0%	5,5%	28,6%	100,0%
2004	55,6%	1,0%	7,5%	35,8%	100,0%
2005	62,6%	1,6%	10,1%	25,7%	100,0%
2006	72,8%	0,6%	6,3%	20,4%	100,0%
2007	73,5%	0,4%	4,7%	21,3%	100,0%
2008	57,8%	10,4%	7,8%	24,0%	100,0%

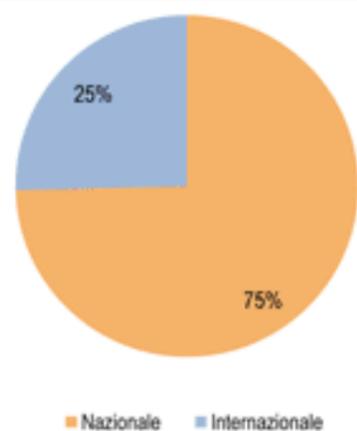


Tab.S.8.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

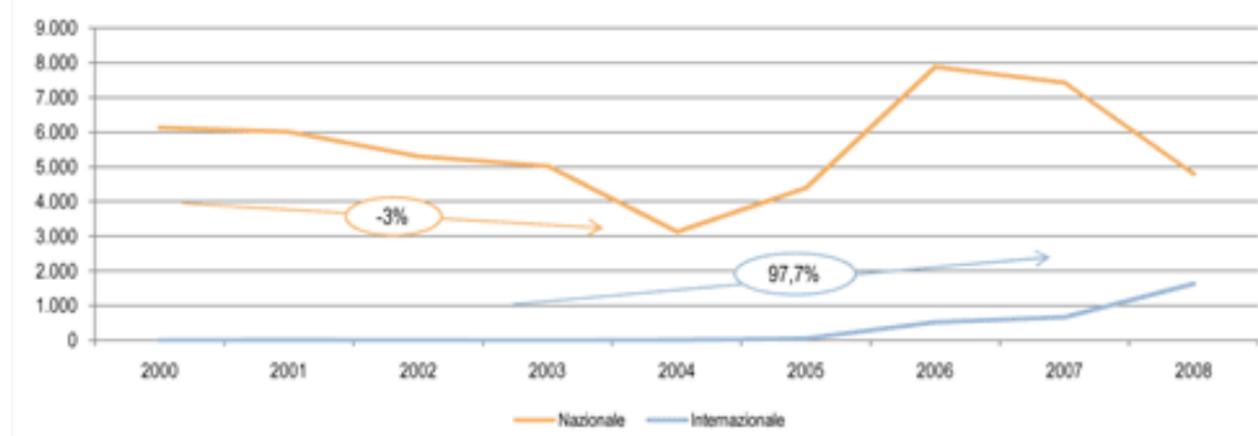
L'andamento dei movimenti nazionali ha registrato un tasso di crescita annuo negativo (-3%) mentre per il traffico internazionale l'andamento è stato positivo (+97,7%) sebbene attestandosi su valori assoluti piuttosto bassi.

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	6.131		2000	7	
2001	6.009	-2,0%	2001	15	114,3%
2002	5.305	-11,7%	2002	2	-86,7%
2003	5.022	-5,3%	2003	7	250,0%
2004	3.124	-37,8%	2004	14	100,0%
2005	4.393	40,6%	2005	58	314,3%
2006	7.876	79,3%	2006	528	810,3%
2007	7.423	-5,8%	2007	675	27,8%
2008	4.792	-35,4%	2008	1.631	141,6%
CAGR	-3,0%		CAGR	97,7%	

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta il 75% del totale dell'aeroporto, una percentuale molto più bassa rispetto a quella calcolata sui passeggeri.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

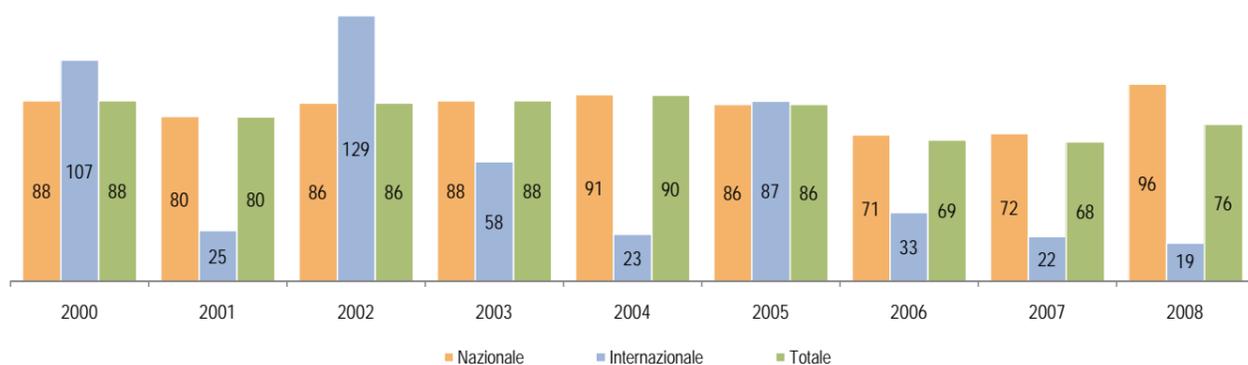


Tab.S.8.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	88	107	88
2001	80	25	80
2002	86	129	86
2003	88	58	88
2004	91	23	90
2005	86	87	86
2006	71	33	69
2007	72	22	68
2008	96	19	76
CAGR	1,1%	-19,7%	-1,7%

Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

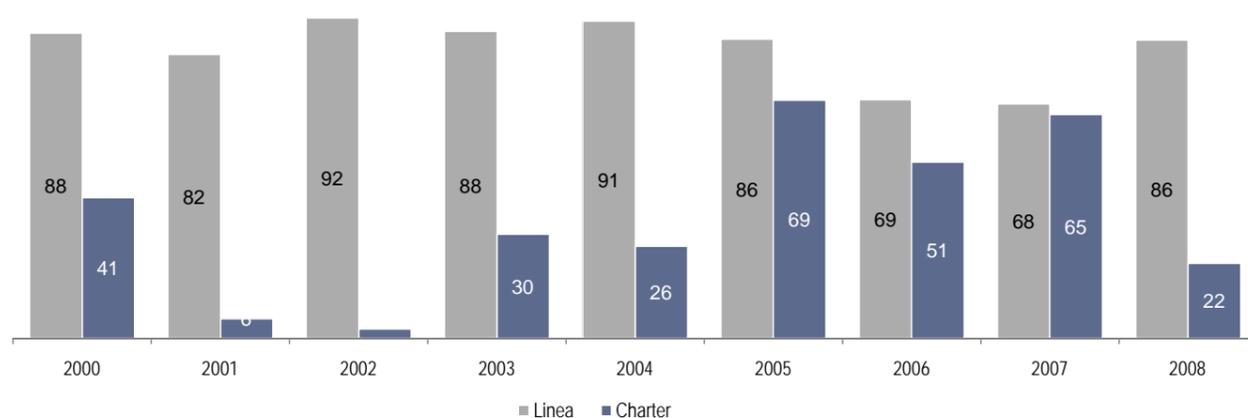
Il numero medio di passeggeri per movimento per il nazionale evidenzia un andamento regolare, attestandosi a 96 passeggeri nel 2008; il numero medio per i movimenti internazionali invece evidenzia un forte decremento a partire dal 2006.



Tab.S.8.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

Anno	LINEA	CHARTER
2000	88	41
2001	82	6
2002	92	3
2003	88	30
2004	91	26
2005	86	69
2006	69	51
2007	68	65
2008	86	22
CAGR	-0,3%	-7,6%

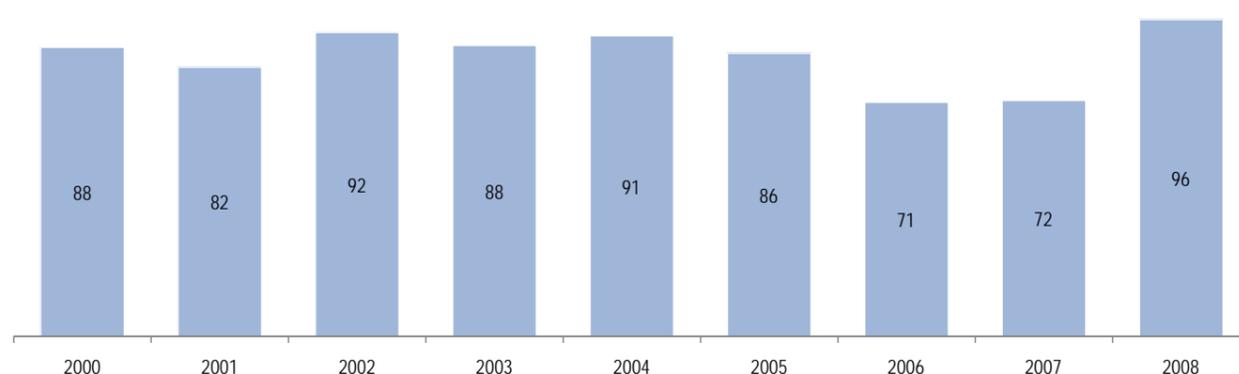
Il numero di passeggeri per volo charter è basso poiché, ad eccezione del 2008, il traffico è stato prevalentemente a carattere nazionale.



Tab.S82.7.8 Numero medio Pax/Movimenti per tipologia di volo 2000-2008

Il numero di passeggeri medi per volo di linea nazionale è del tutto allineato all'evoluzione descritta per il traffico nazionale.

Anno	LINEA Naz
2000	88
2001	82
2002	92
2003	88
2004	91
2005	86
2006	71
2007	72
2008	96
CAGR	1,1%

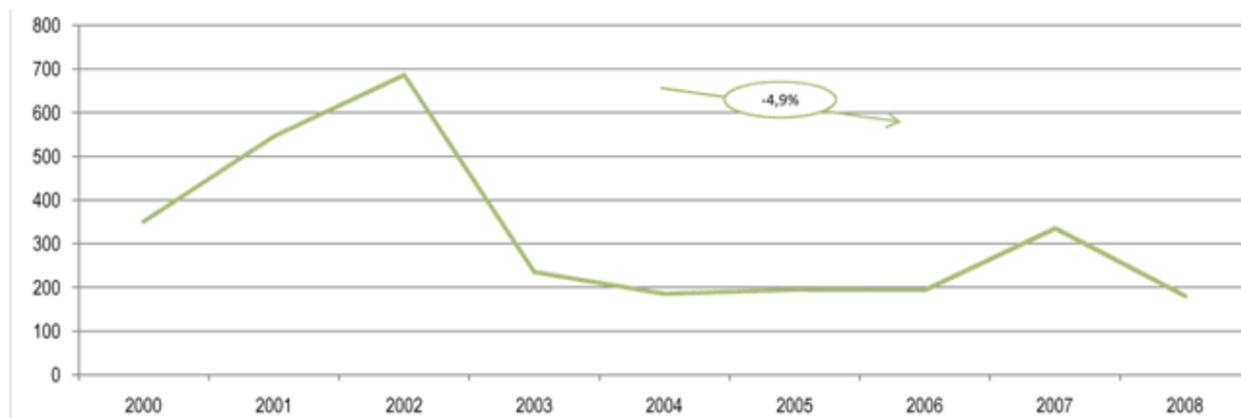


Tab.S.8.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Traffico cargo

Il traffico cargo registra una tendenza negativa, a meno di due riprese nel 2001, 2002 e 2005 (+55,4%, +25,7% e 5,4%), con un CAGR pari a -8,0%.

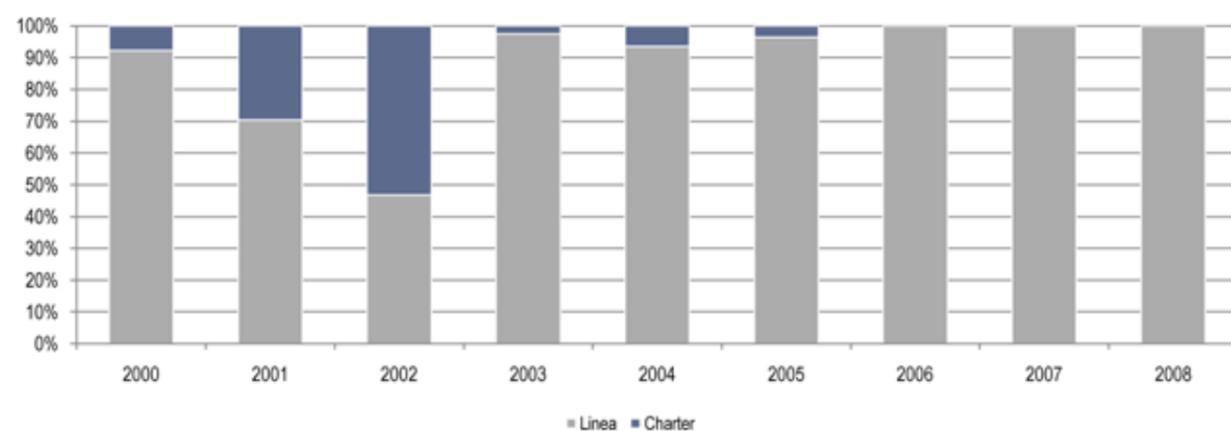
Anno	TONS	Δ%
2000	351	
2001	546	55,4%
2002	686	25,7%
2003	235	-65,7%
2004	185	-21,3%
2005	195	5,4%
2006	194	-0,5%
2007	335	72,7%
2008	180	-46,3%
CAGR	-8,0%	



Tab.S.8.7.10 Cargo (Tons) 2000-2008

Anno	Linea	Charter
2000	92,2%	7,8%
2001	70,4%	29,6%
2002	46,8%	53,2%
2003	97,4%	2,6%
2004	93,5%	6,5%
2005	96,4%	3,6%
2006	100,0%	0,0%
2007	100,0%	0,0%
2008	100,0%	0,0%

Il traffico cargo ha utilizzato voli charter per una percentuale considerevole solo nel 2001 e 2002, con il 29,6% ed il 53,2% rispettivamente.

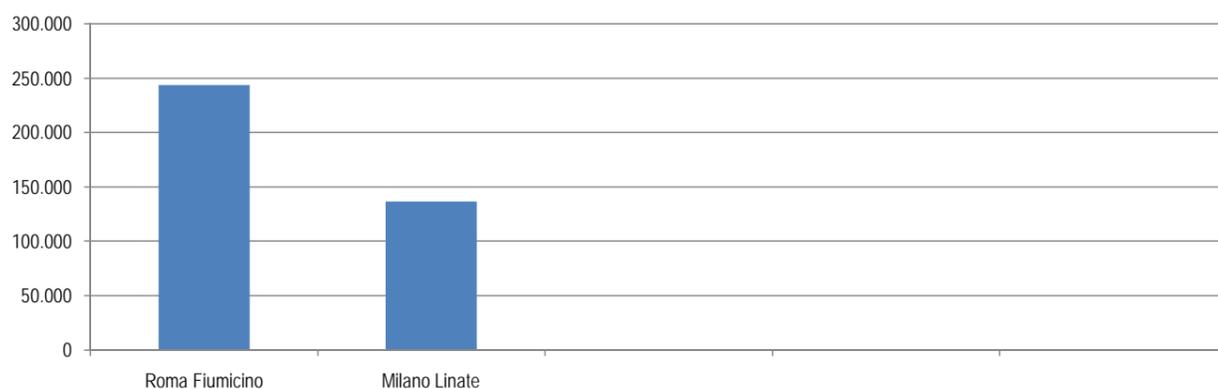


Tab.S.8.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Spagna							2.057	
Repubblica Ceca							1.819	

Principali O-D

Il traffico internazionale rappresenta solo una piccola parte, con la Spagna e la Repubblica Ceca che rappresentano i due paesi esteri maggiormente serviti nel 2006.



Tab.S.8.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

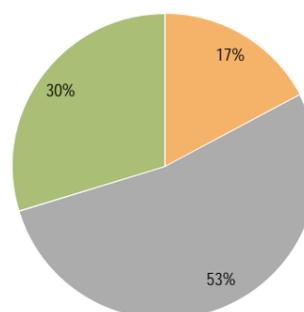
Le tratte maggiormente sviluppate hanno collegato Reggio Calabria con Roma Fiumicino (53%) e Milano Linate (30%).

Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									78.876
Roma Fiumicino				251.301	88.878	189.182	240.573	222.747	243.509
Milano Linate				142.589	55.346	188.223	198.313	186.447	136.433

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.



- Altro
- Roma Fiumicino
- Milano Linate



Tab.S.8.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008

Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	0	0	0	0	0	15.976	14.388	10.421
									-9,9%	-27,6%
	Nazionale	535.264	480.287	457.862	437.931	281.992	374.110	557.435	530.071	457.449
		-10,3%	-4,7%	-4,4%	-35,6%	32,7%	49,0%	-4,9%	-13,7%	
	TOT	535.264	480.287	457.862	437.931	281.992	374.110	573.411	544.459	467.870
			-10,3%	-4,7%	-4,4%	-35,6%	32,7%	53,3%	-5,0%	-14,1%
Charter	Internazionale	751	368	258	406	319	5.069	1.535	174	19.796
			-51,0%	-29,9%	57,4%	-21,4%	1489,0%	-69,7%	-88,7%	11277,0%
	Nazionale	1.479	492	664	1.966	1.111	2.618	1.869	2.795	1.369
		-66,7%	35,0%	196,1%	-43,5%	135,6%	-28,6%	49,5%	-51,0%	
	TOT	2.230	860	922	2.372	1.430	7.687	3.404	2.969	21.165
			-61,4%	7,2%	157,3%	-39,7%	437,6%	-55,7%	-12,8%	612,9%
Aerotaxi	Internazionale	46	18	16	75	140	187	96	0	1.540
			-60,9%	-11,1%	368,8%	86,7%	33,6%	-48,7%	-100,0%	
	Nazionale	238	168	339	721	682	846	1.104	1.702	727
		-29,4%	101,8%	112,7%	-5,4%	24,0%	30,5%	54,2%	-57,3%	
	TOT	284	186	355	796	822	1.033	1.200	1.702	2.267
			-34,5%	90,9%	124,2%	3,3%	25,7%	16,2%	41,8%	33,2%
Generale	Internazionale		69	81	107	88				
				17,4%	32,1%	-17,8%				
	Nazionale		1.104	852	1.096	641				
			-22,8%	28,6%	-41,5%					
	TOT		1.173	933	1.203	729		657	1.430	1.139
			-20,5%	28,9%	-39,4%	-100,0%		117,7%	-20,3%	
TOT	Internazionale	797	455	355	588	547	5.256	17.607	14.562	31.757
			-42,9%	-22,0%	65,6%	-7,0%	860,9%	235,0%	-17,3%	118,1%
	Nazionale	536.981	482.051	459.717	441.714	284.426	377.574	560.408	534.568	459.545
		-10,2%	-4,6%	-3,9%	-35,6%	32,7%	48,4%	-4,6%	-14,0%	
	TOT	537.778	482.506	460.072	442.302	284.973	382.830	578.672	550.560	492.441
			-10,3%	-4,6%	-3,9%	-35,6%	34,3%	51,2%	-4,9%	-10,6%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	-	8	0	0	0	0	511	671	697
									31,3%	3,9%
	Nazionale	6.083	5.862	4.953	4.950	3.084	4.339	7.826	7.381	4.747
		-3,6%	-15,5%	-0,1%	-37,7%	40,7%	80,4%	-5,7%	-35,7%	
	TOT	6.083	5.870	4.953	4.950	3.084	4.339	8.337	8.052	5.444
			-3,5%	-15,6%	-0,1%	-37,7%	40,7%	92,1%	-3,4%	-32,4%
Charter	Internazionale	7	7	2	7	14	58	17	4	934
			0,0%	-71,4%	250,0%	100,0%	314,3%	-70,7%	-76,5%	23250,0%
	Nazionale	48	147	352	72	40	54	50	42	45
		206,3%	139,5%	-79,5%	-44,4%	35,0%	-7,4%	-16,0%	7,1%	
	TOT	55	154	354	79	54	112	67	46	979
			180,0%	129,9%	-77,7%	-31,6%	107,4%	-40,2%	-31,3%	2028,3%
Aerotaxi	Internazionale	15	6	8	29	21	66	58	-	423
			-60,0%	33,3%	262,5%	-27,6%	214,3%	-12,1%	-100,0%	
	Nazionale	106	105	205	394	397	636	659	517	314
		-0,9%	95,2%	92,2%	0,8%	60,2%	3,6%	-21,5%	-39,3%	
	TOT	121	111	213	423	418	702	717	517	737
			-8,3%	91,9%	98,6%	-1,2%	67,9%	2,1%	-27,9%	42,6%
Generale	Internazionale		91	105	133	132				
				15,4%	26,7%	-0,8%				
	Nazionale		2.232	2.167	2.056	1.854				
			-2,9%	-5,1%	-9,8%					
	TOT		2.323	2.272	2.189	1.986	1.782	2.334	2.338	2.266
			-2,2%	-3,7%	-9,3%	-10,3%	31,0%	0,2%	-3,1%	
TOT	Internazionale	22	112	115	169	167	124	586	675	2.054
			409,1%	2,7%	47,0%	-1,2%	-25,7%	372,6%	15,2%	204,3%
	Nazionale	6.237	8.346	7.677	7.472	5.375	5.029	8.535	7.940	5.106
		33,8%	-8,0%	-2,7%	-28,1%	-6,4%	69,7%	-7,0%	-35,7%	
	TOT	6.259	8.458	7.792	7.641	5.542	6.935	11.455	10.953	9.426
			35,1%	-7,9%	-1,9%	-27,5%	25,1%	65,2%	-4,4%	-13,9%

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	0	0	0	0	0	1	0	0
									-100,0%	
	Nazionale	324	384	321	229	173	188	193	335	180
		18,8%	-16,5%	-28,7%	-24,5%	8,7%	2,7%	73,6%	-46,3%	
	TOT	324	384	321	229	173	188	194	335	180
			18,8%	-16,5%	-28,7%	-24,5%	8,7%	3,2%	72,7%	-46,3%
Charter	Internazionale	-	18	-	-	12	0	0	0	0
	Nazionale	27	143	365	6	0	7	0	0	0
		422,5%	154,7%	-98,4%	-100,0%		-100,0%			
	TOT	27	161	365	6	12	7	0	0	0
			488,2%	126,3%	-98,4%	100,0%	-41,7%	-100,0%	#DIV/0!	#DIV/0!
	Internazionale	0	18	0	0	12	0	1	0	0
				-100,0%			-100,0%			
	Nazionale	351	528	686	235	173	195	193	335	180
		50,3%	30,0%	-65,7%	-26,4%	12,7%	-1,0%	73,6%	-46,3%	
	TOT	351	546	686	235	185	195	194	335	180
			55,4%	25,7%	-65,7%	-21,3%	5,4%	-0,5%	72,7%	-46,3%

Tab.S.8.7.14 Allegato

S.9 Aeroporto "Sant'Anna" di Crotona





Sant' Anna Crotone



SEDIME (ha)

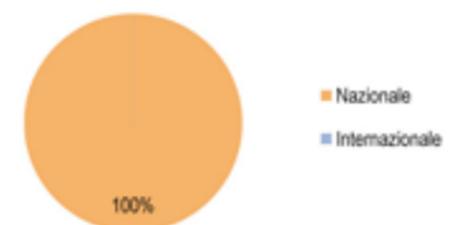
area civile
153

area militare
2

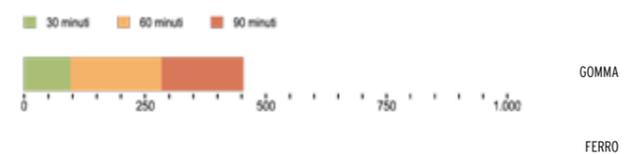
PISTE (num)
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)
90.000

RIPARTIZIONE PAX 2008



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



TERMINAL

superficie (mq)
3.600

dotazione per passeggero (mq)
48,6

incidenza aree funzionali



POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto Sant'Anna di Crotona ha registrato nel 2008 circa 90.000 passeggeri, con un calo del 16% rispetto all'anno precedente. Nel 2008 il traffico è stato esclusivamente di carattere nazionale, con Roma come destinazione prevalente, tratta soggetta ad Oneri di Servizio ed operata da una sola compagnia aerea. Nell'analisi del traffico di Crotona bisogna tener conto dell'utilizzo negli anni passati dello scalo da parte dei voli militari per il trasporto degli immigrati clandestini verso i centri di accoglienza cittadini. Lo scalo serve principalmente la provincia di Crotona, la fascia ionica del basso cosentino e parte della provincia di Catanzaro.

Per le ridotte dimensioni del bacino di traffico, dovute oltre che ad una rete stradale insufficiente anche alla bassa densità abitativa della zona, lo scalo di Crotona assume un ruolo di tipo locale, a servizio di un'area con una difficile orografia, periferica e poco infrastrutturata e non servita da un sistema di collegamento viario efficace.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto è situato lungo la costa ionica calabrese, sull'altopiano di Isola Capo Rizzuto a circa 150 metri sul livello del mare, al centro del promontorio che separa il golfo di Taranto dal golfo di Squillace. È collocato lungo la Strada Statale 106 Jonica, circa 15km a sud della città di Crotona, e ricade nel comune di Isola Capo Rizzuto. Dista da Catanzaro 55 Km, 60 Km da Rossano e da S. Giovanni in Fiore. Il sedime ha un'estensione di 155Ha.

ACCESSIBILITÀ E SOSTA

L'aeroporto è accessibile dalla S.S. 106 Jonica sia provenendo da Crotona che, in direzione opposta da Catanzaro, attraverso apposito svincolo. È previsto il miglioramento della viabilità interna e SS106-Aerostazione.

STATO ATTUALE AEROPORTO E PROGETTI IN CORSO

La costruzione della nuova aerostazione Pitagora ha rappresentato il primo grande intervento di ammodernamento dell'aeroporto S. Anna, seguito dai lavori del nuovo piazzale sosta aeromobili e della messa a norma delle superfici di sicurezza della pista (Strip e Resa).

Sono quasi terminati i lavori per la costruzione della nuova torre di controllo. È in corso l'appalto del prolungamento della pista di volo (1° lotto) che verrà portata dagli attuali 2.000 a 3.000 metri. Nel programma A.P.Q. 2007-2013 dell'Aeroporto di Crotona sono previsti inoltre l'installazione del sistema I.L.S., per l'atterraggio strumentale, l'ampliamento della vecchia aerostazione, la nuova viabilità e lo svincolo sulla Strada Statale 106, l'ampliamento dei parcheggi per le automobili, oltre ad altri interventi accessori, per un investimento di ulteriori 20 milioni di euro.

TERMINAL PASSEGGERI

Il Terminal Passeggeri "Pitagora", inaugurato nel 2003, è strutturato per un traffico di 250.000 passeggeri/anno. La sua superficie lorda è di circa mq. 3.600 mq. È costruita su due piani; il piano terra di 1.800 mq ospita un bar, autonoleggi, rivendita giornali con altre attività commerciali, una hall centrale, sala arrivi e lost&found, sala partenze con 3 gates, 6 banchi check-in, una biglietteria ed ufficio informazioni, un ambulatorio medico oltre ad altri locali adibiti al servizio passeggeri; il 1° piano, di circa mq. 1.800, comprende invece gli uffici della Società di Gestione, dell'ENAC e delle compagnie aeree, una parte degli esercizi commerciali, un ristorante ed una sala congressi per circa 100 posti. La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 48,6 mq/pax, in linea con la media nazionale.

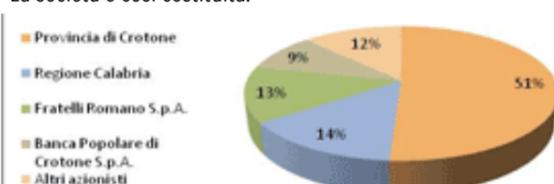
INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La pista di volo è lunga 2000 metri ed orientata in direzione quasi Nord-Sud, è realizzata in conglomerato bituminoso con l'Apron situato ad Ovest della pista in posizione baricentrica, quest'ultimo è diviso in due aree e può ospitare sette aeromobili. L'orografia nei dintorni del sedime non crea problemi alla navigazione aerea, gli unici ostacoli sono localizzati a Sud-Est della pista e consistono in una serie di elementi verticali artificiali che forano le superfici di limitazione ostacolo.

GESTIONE AEROPORTUALE

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

La società è così costituita:



S.9.2.1 Inquadramento territoriale



LEGENDA

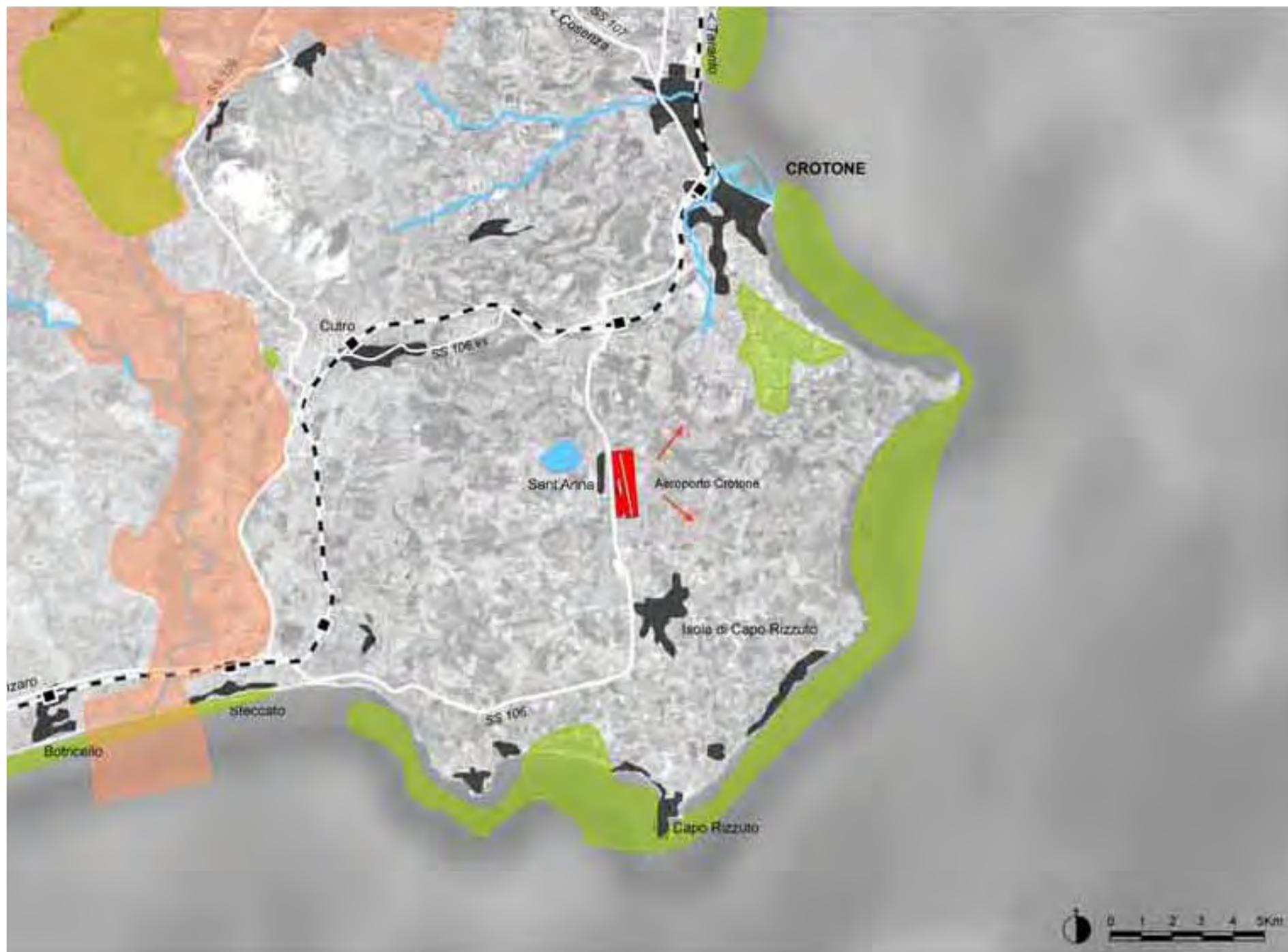
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Altre infrastrutture aeroportuali
- Infrastruttura portuale
- Altri nodi infrastrutturali (interporto, autoporto, ecc...)
- A_n Autostrada per mobilità nazionale
- Casello autostradale
- X_n Autostrada per mobilità locale o altra infrastruttura a scorrimento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



Inquadramento territoriale

L'aeroporto è situato lungo la costa ionica calabrese, sull'altopiano di Isola Capo Rizzuto a circa 150 metri sul livello del mare, al centro del promontorio che separa il golfo di Taranto dal golfo di Squillace. È collocato lungo la Strada Statale 106 Jonica, circa 15km a sud della città di Crotona, e ricade nel comune di Isola Capo Rizzuto. Dista da Catanzaro 55 Km, 60 Km da Rossano e da S. Giovanni in Fiore.

L'aeroporto è accessibile dalla S.S. 106 Jonica sia provenendo da Crotona che, in direzione opposta da Catanzaro, attraverso apposito svincolo.



LEGENDA

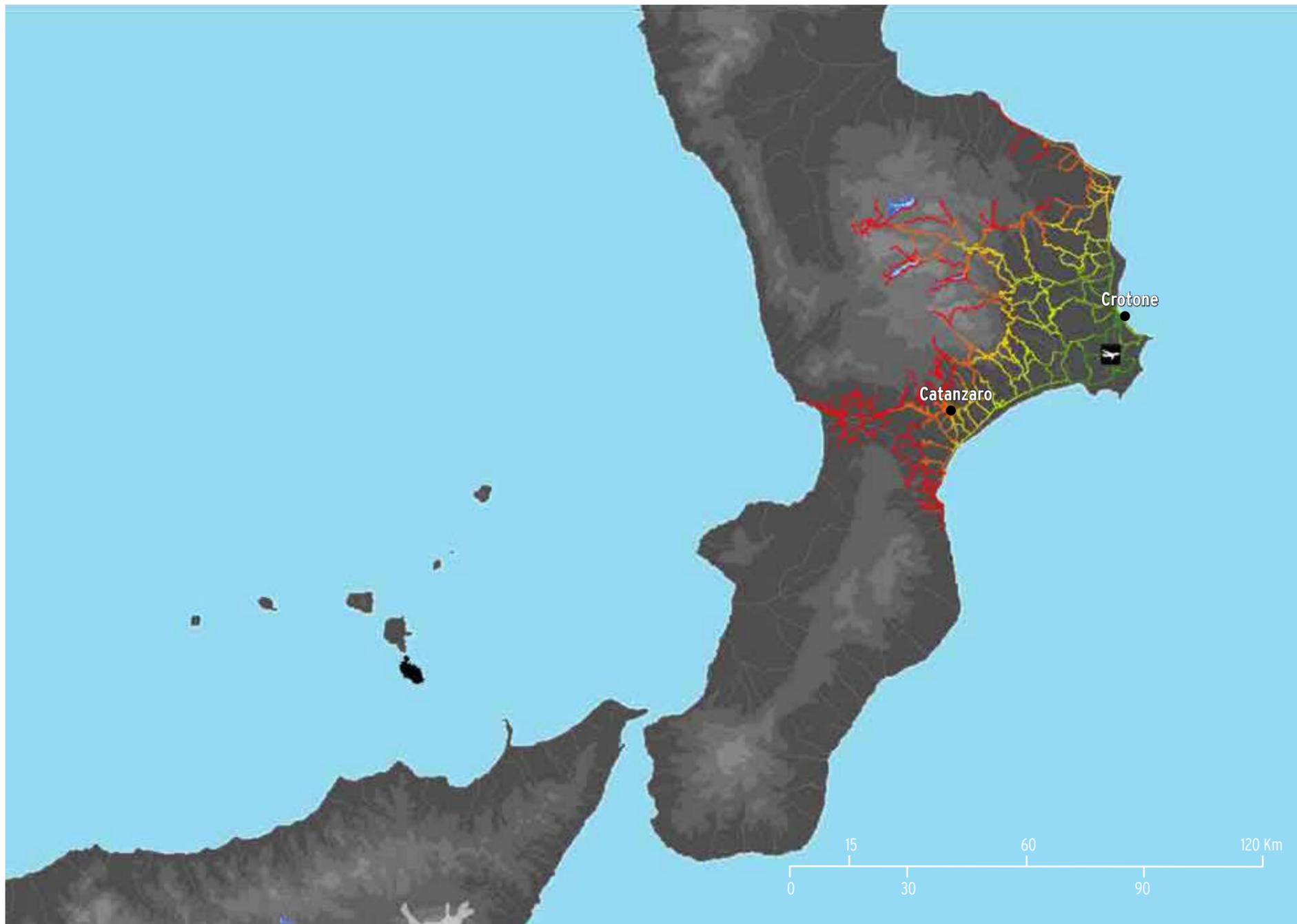
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile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

Limiti e vincoli

I vincoli presenti in questa zona sono di tipo ambientale e paesaggistico e si trovano sia nell'entroterra che nella zona costiera mentre le infrastrutture sono articolate lontane dal sedime aeroportuale che avrebbe tutte le possibilità per potersi ingrandire dato che l'unico limite, situato a est, è una strada provinciale che lo serve.

S.9.3 Isocrone di accessibilità

ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



LEGENDA ISOCRONE



LEGENDA RETI

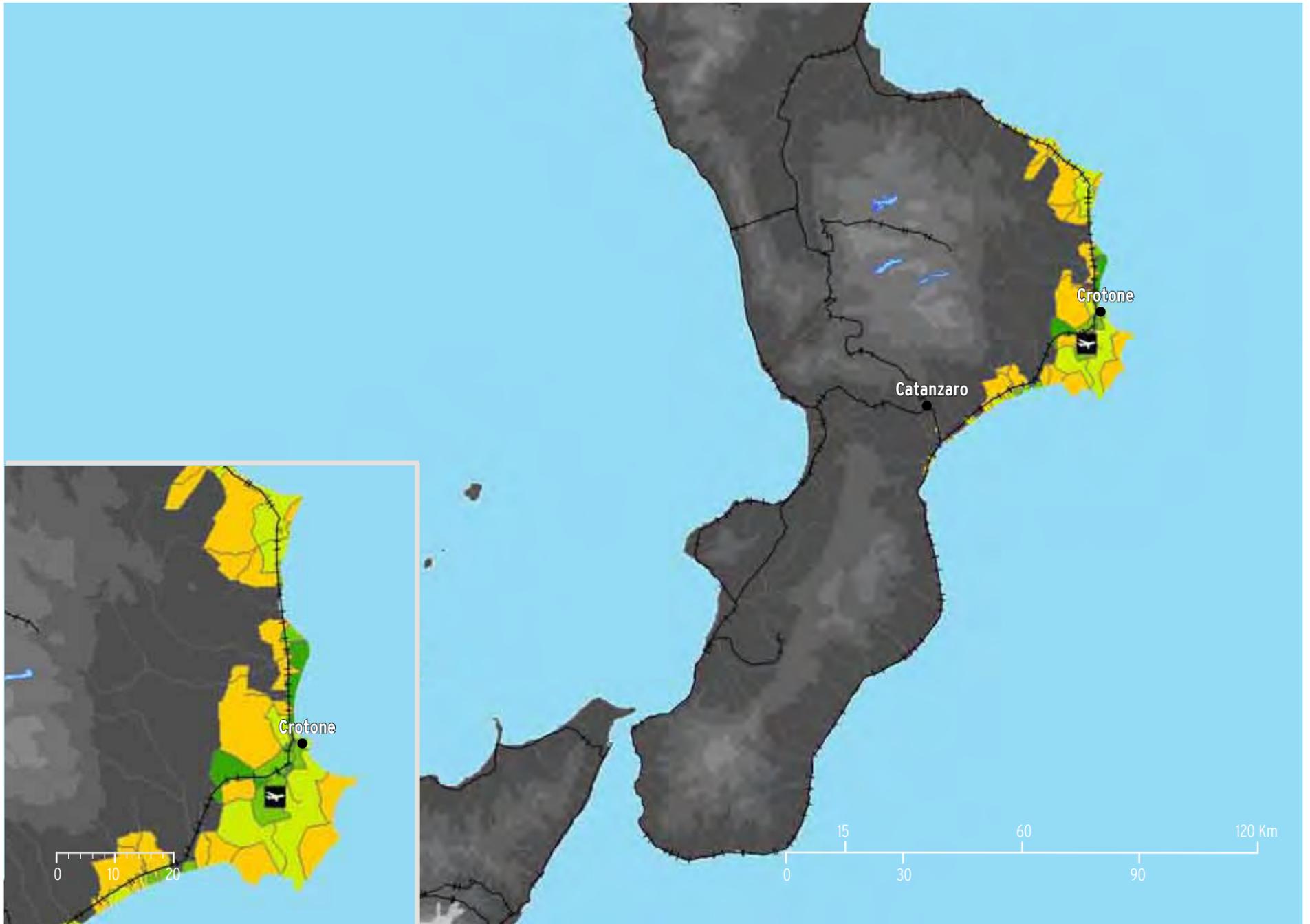


Modalità gomma

I sistemi montuosi dell'entroterra calabro e la totale assenza di un sistema autostradale afferente l'aeroporto di Crotona sono le principali cause della ridotta estensione delle isocrone mostrate nell'immagine. Rispetto al totale dei residenti che possono raggiungere l'aerostazione in meno di 90', il 19% (circa 100.000) dista meno di 30', il 33% (circa 180.000) in un tempo che va da 30' a 60' e il 48% (circa 255.000) in un tempo che varia tra 60' e 90' (dati popolazione ISTAT 2008). Nella prima macro-fascia (0-30') si calcolano circa 25.000 addetti (pari al 20%), nella seconda (30'-60') circa 45.000 (pari al 39%) e nella terza (60'-90') circa 45.000 (pari al 41%) (dato ISTAT 2001). Le superfici territoriali riferite alle 3 macro-fasce sono:

- circa 600 kmq (14%) per la prima (0-30');
- circa 1.200 kmq (27%) per la seconda (30'-60');
- circa 2.500 kmq (59%) per la terza (60'-90').

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

Nonostante non si siano rilevati collegamenti pubblici frequenti tra la stazione ferroviaria del capoluogo e l'aeroporto, si è comunque valutata l'accessibilità isocrona su ferro dello stesso.

A partire da questa stazione sono raggiungibili alcune delle località della costa Jonica calabrese e dell'entroterra; in trenta minuti si perviene a Botricello e Sellia Marina a Sud, Cirò Marina a Nord e Strongoli nell'entroterra. In sessanta minuti sono raggiungibili Catanzaro Lido e Copanello a Sud, Santa Severina, Cutro e Isola di Capo Rizzato nell'entroterra e Mirto Crocia sulla costa settentrionale.

Possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di 30' circa 90.000 residenti (pari al 34%, di cui 60.000 a Crotona), mentre impiegano un tempo compreso tra i 30' e i 60' circa 170.000 residenti (pari al 66%) (dato popolazione ISTAT 2008).

Il dato relativo agli addetti (ISTAT 2001) è del tutto analogo: il 34% (pari a circa 22.000 unità) può raggiungere la stazione in meno di mezz'ora ed il restante 66% (circa 45.000) in un tempo compreso tra la mezz'ora e l'ora.

La prima macro-fascia ricopre una superficie di circa 370 kmq (pari al 29%) e la seconda di oltre 900 kmq (pari al 71%).

S.9.4 Stato attuale dell'aeroporto



AEROPORTO "SANT'ANNA" DI CROTONE (LIBC)

AREA PIAZZALE (mq)
52.000

AREA TERMINAL (mq)
3.600

GATES
3

STAND TOTALI
7

LOADING BRIDGE

STAND AVIAZIONE GENERALE
--

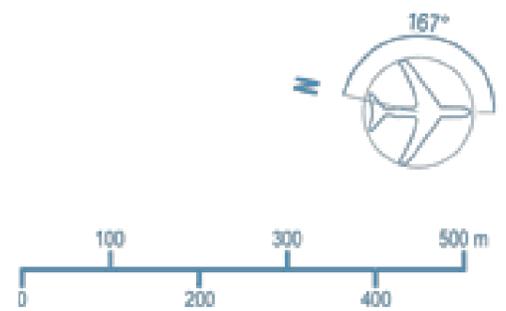
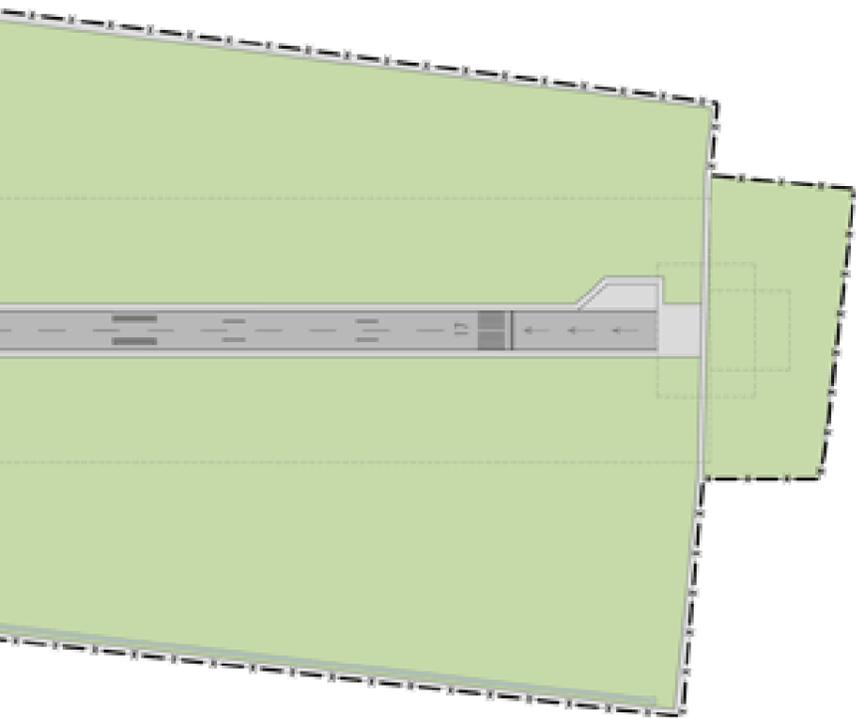
PARCHEGGI
100

PISTA 1

LUNGHEZZA 17 (m)
2.000

LUNGHEZZA 35 (m)
2.000

LARGHEZZA (m)
45



Stato attuale dell'aeroporto

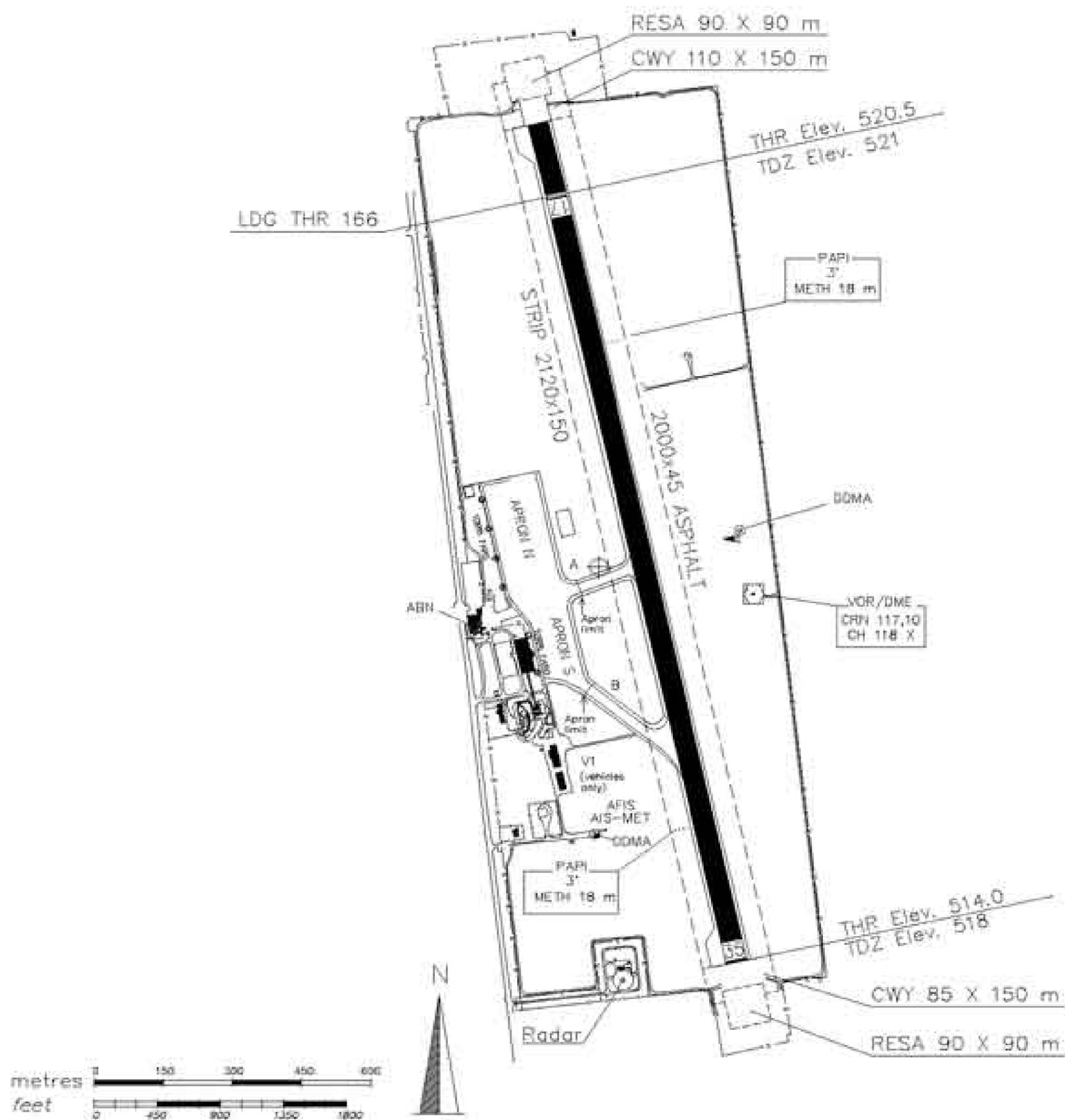
PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
	m	m	m	m
RWY 17	2000	2085	2000	1834
RWY 35	2000	2110	2000	2000

Tab.S.9.4.1 *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

S.9.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

1.4.1	PISTE	THR	Coord. THR	QFU	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	RESA	STRIP	Largh.	THR Elev.	Pav.
			WGS84-DMS		m	m	m	m	m	m x m	m x m	m x m		m	
1.4.1.1	Pista 1	17	39°00'16.55"N 017°04'41.91"E	167°	2000	2085	2000	1834	-	85 x 150	90 x 90	2120 x 150	45	158.65	LCN 90 asph
		35	38°59'18.19"N 017°04'56.63"E	347°	2000	2110	2000	2000	-	110 x 150	91 x 90	2121 x 150	45	156.67	

Tab.S.9.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

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

1.4.3	APRON	Superficie	Resistenza	Stand			
		mq		n.	man	classe/AM	lim.
1.4.3.1	Apron Nord	17600 18370	PCN 44/F/B/X/T asph PCN 47/R/B/X/T conc	4 5 6 7	SM	D	-
1.4.3.2	Apron Sud	15900	PCN 53/F/B/X/T	1 2 3	SM	C	-

1.4.4	TAXIWAY	Larghezza	Resistenza	Lim.
		m		
1.4.4.1	A	23	LCN 90	-
1.4.4.2	B	23	LCN 90	Max WingSpan 36m

1.4.5	RADIOASSITENZE	ID
1.4.5.1	VORTAC	CDC
1.4.5.2	VOR/DME	CRN
1.4.5.3	DVOR/DME	LMT

1.4.6	CAPACITA'
1.4.6.1	--

Tab.S.9.5.2 Dati infrastrutture airside

Piste e aree di sicurezza

L'Aeroporto di Crotone S. Anna si compone di una pista di volo avente identificativo 17-35 con orientamento quasi Nord-Sud realizzata in conglomerato bituminoso, l'Apron si trova ad Ovest in posizione centrale rispetto alla pista ed è collegato ad essa attraverso due taxiway che connettono in pista in posizione centrale. La soglia di atterraggio in testata 17 è decalata di 166m.

Piazzale aeromobili

Il piazzale di sosta può ospitare sette aeromobili ed è diviso in due aree: l'Apron Nord è realizzato parte in pavimentazione flessibile (17600mq) e parte in pavimentazione rigida (18730mq), su di esso sono previste quattro piazzole di sosta che movimentano in self. L'Apron Sud è realizzato in pavimentazione flessibile ed ha un'area di circa 16000mq con tre piazzole di sosta in self.

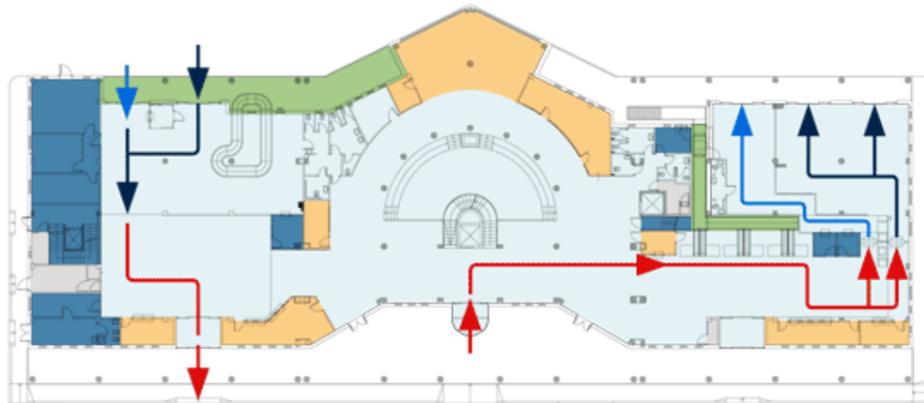
Tutto l'Apron Nord è percorso dalla Apron-Taxiway U parallela alla pista di volo, mentre l'Apron Sud è percorso dall'Apron-Taxiway T (percorribile da aeromobili con apertura alare massima pari a 36m).

Vie di rullaggio

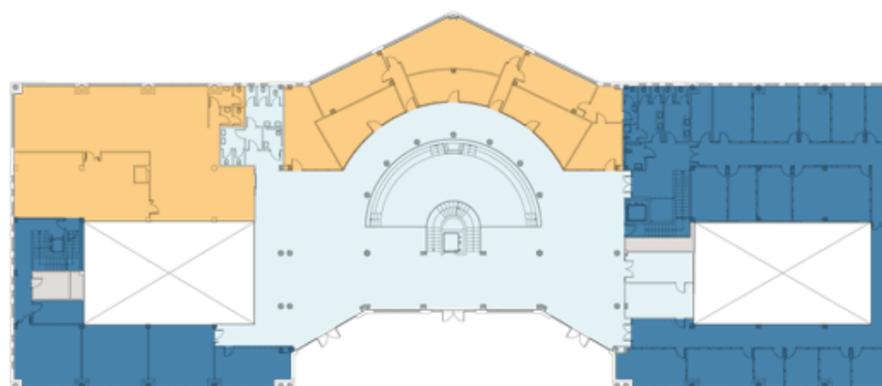
Il sistema di rullaggio vede l'Apron connesso alla pista di volo da due taxiway: A e B con quest'ultima percorribile da aeromobili con apertura alare massima pari a 36m. Entrambe connettono in posizione centrale rispetto alla pista ma su entrambe le testate sono installate piazzole per backtrack, dal lato Ovest della pista.

S.9.6 Terminal passeggeri

SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra



Sistemi funzionali, Pianta piano primo



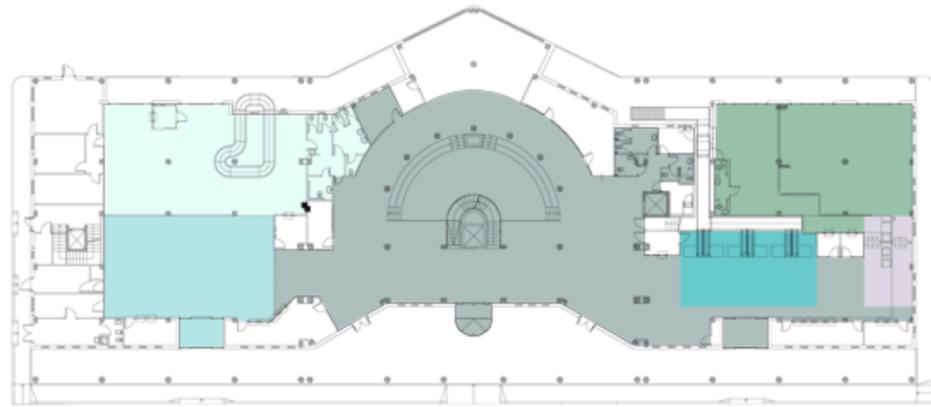
SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

Area passeggeri	mq	1935
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq	685
Bhs, trattamento bagagli	mq	100
Uffici società di gestione, aree non operative	mq	800
Spazi tecnici ,impianti	mq	50

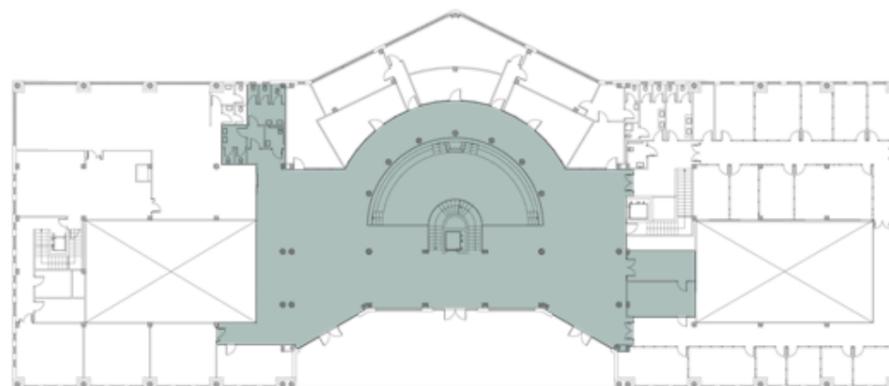
LEGENDA

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

SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano terra



Sottosistemi, Pianta piano primo

SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

Hall partenze	mq	1260
Area Check-in	mq	85
Area Varchi di Sicurezza	mq	35
Sale imbarco	mq	200
Hall arrivi	mq	150
Sale riconsegna bagagli	mq	210

LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

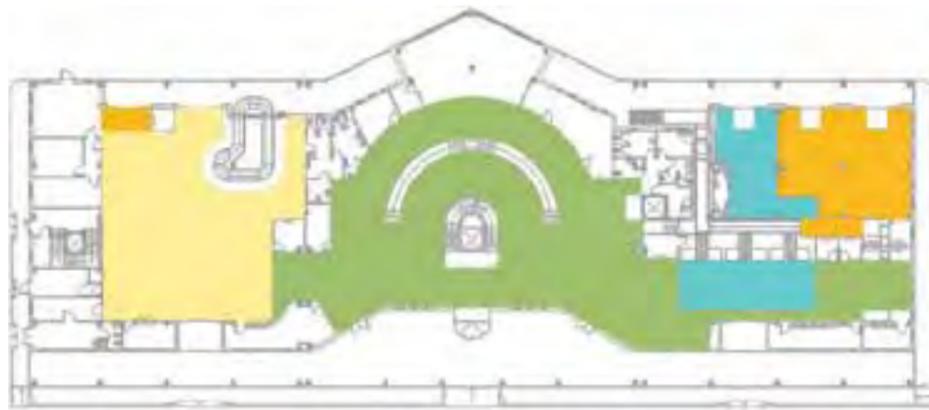
LEGENDA

	A
	B
	C
	D
	E

1_Hall partenze	mq fabbisogno	110
	mq presenti	980
	mq differenza	870
2_Check-in	mq accodamento fabbisogno	49
	mq presenti	55
	mq differenza	6
	n° check-in fabbisogno	2
	n° check-in presenti	6
3 Controlli di sicurezza	n° differenza	4
	mq accodamento fabbisogno	0
	mq presenti	20
	mq differenza	20
	n° varchi fabbisogno	1
4 Controllo passaporti OUT	n° presenti	2
	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	11
	mq presenti	10
	mq differenza	-1
5 Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen	n° postazioni fabbisogno	0
	n° presenti	1
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	133
	mq presenti	160
A_Sala imbarchi Schengen	mq differenza	27
	n° gates fabbisogno	1
	n° presenti	3
	n° differenza	2
	mq fabbisogno	133
B_Sala imbarchi extra Schengen	mq presenti	105
	mq differenza	-28
	n° gates fabbisogno	1
	n° presenti	2
	n° differenza	1
6 Controllo passaporti IN	mq fabbisogno	53
	mq presenti	55
	mq differenza	2
	n° gates fabbisogno	0
	n° presenti	1
7_Ritiro bagagli	n° differenza	1
	mq accodamento fabbisogno	11
	mq presenti	10
	mq differenza	-1
	n° postazioni fabbisogno	0
8_Hall arrivi	n° presenti	1
	n° differenza	1
	mq fabbisogno	79
	mq presenti	120
	mq differenza	41
	n° nastri fabbisogno	0
	n° presenti	0
	n° differenza	0
	mq fabbisogno	110
	mq presenti	145
	mq differenza	35

SUPERFICI TOTALI

Piano terra	mq	1800
Piano primo	mq	1800
Totale	mq	3600



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano primo



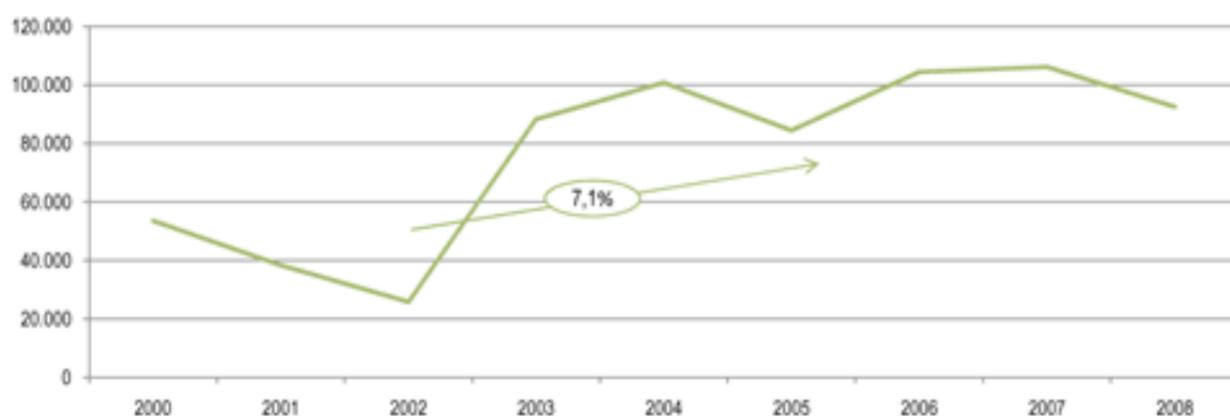
S.9.7 Traffico commerciale 2000-2008

Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri, in diminuzione fino al 2002, ha registrato un forte impulso nel 2003, quando, grazie all'introduzione di nuovi collegamenti per Milano Malpensa, Linate e Parma ed all'aumento delle frequenze dei voli per Roma, è stata raggiunta quota 88 mila passeggeri (+242% rispetto al 2002), che, al netto di incrementi transitori nel 2004 e 2006-2007, risulta in linea con i valori attuali.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 51.686 con una diminuzione del 42,1% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

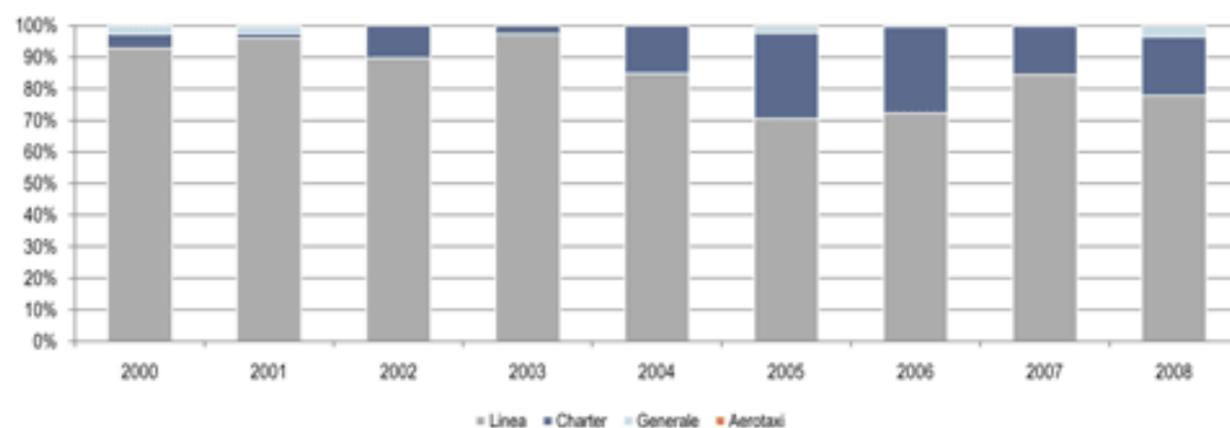
Anno	PAX	Δ%
2000	53.606	
2001	38.360	-28,4%
2002	25.769	-32,8%
2003	88.306	242,7%
2004	100.752	14,1%
2005	84.424	-16,2%
2006	104.421	23,7%
2007	106.122	1,6%
2008	92.586	-12,8%
CAGR	7,1%	



Tab.S.9.7.1 Passeggeri 2000-2008

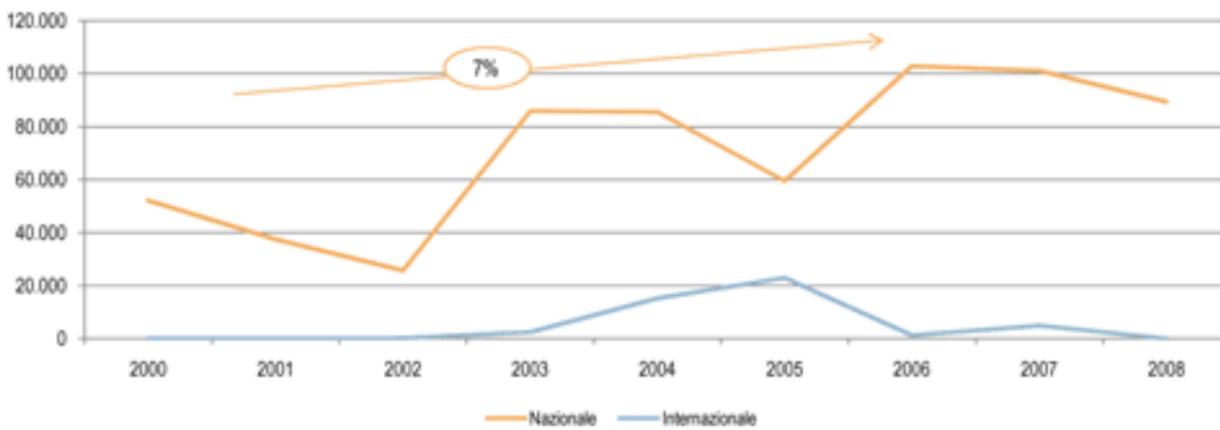
Il traffico charter ha aumentato la sua importanza negli ultimi anni, attestandosi sul 19% del totale passeggeri nel 2008. Nel 2005 e nel 2006 ha rappresentato circa il 27% del totale, sospinto rispettivamente dal charter internazionale e dal nazionale. Pressoché assenti il traffico passeggeri aerotaxi e aviazione generale.

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	92,8%	4,5%	0,2%	2,5%	100,0%
2001	96,1%	1,4%	0,4%	2,1%	100,0%
2002	89,7%	10,3%	0,0%	0,0%	100,0%
2003	97,3%	2,7%	0,0%	0,0%	100,0%
2004	84,8%	15,2%	0,0%	0,0%	100,0%
2005	70,5%	27,1%	0,0%	2,4%	100,0%
2006	72,2%	27,5%	0,0%	0,3%	100,0%
2007	84,5%	15,4%	0,0%	0,1%	100,0%
2008	77,8%	18,7%	0,0%	3,5%	100,0%



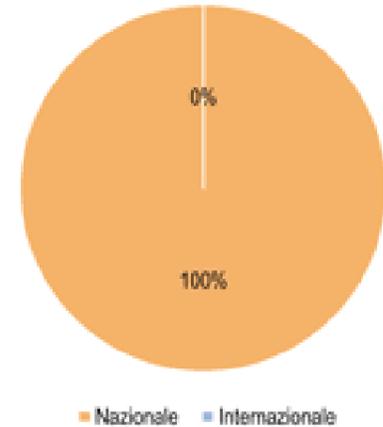
Tab.S.9.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Nazionale			Internazionale		
Anno	PAX	Δ%	Anno	PAX	Δ%
2000	52.171		2000	0	
2001	37.394	-28,3%	2001	0	-
2002	25.642	-31,4%	2002	127	-
2003	85.904	235,0%	2003	2.402	1791,3%
2004	85.467	-0,5%	2004	15.285	536,3%
2005	59.539	-30,3%	2005	22.879	49,7%
2006	102.877	72,8%	2006	1.277	-94,4%
2007	101.007	-1,8%	2007	4.984	290,3%
2008	89.330	-11,6%	2008	0	-100,0%
CAGR	7,0%		CAGR	-	



Tab.S.9.7.3 Passengers 2000-2008

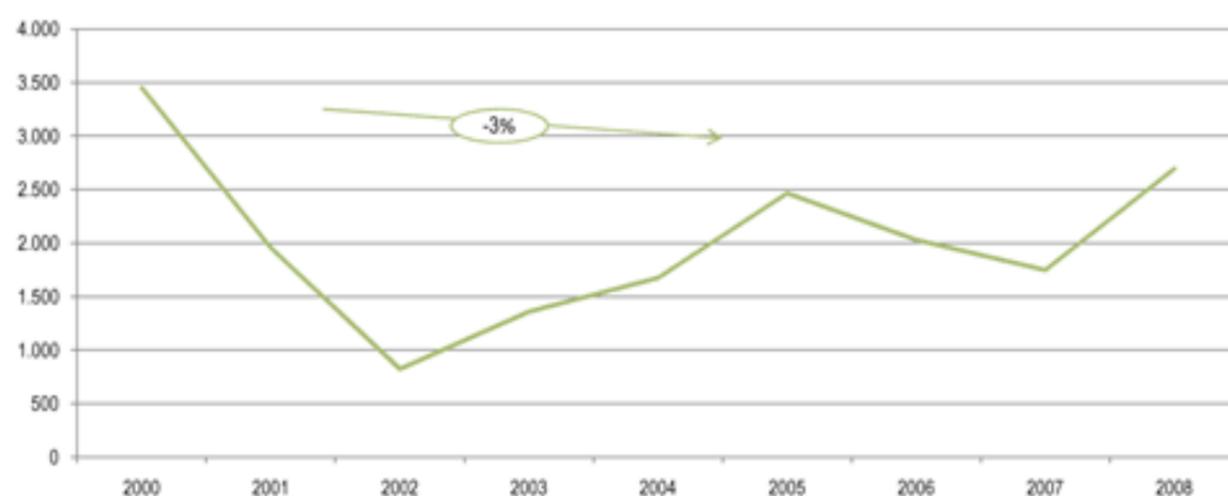
Considerando il traffico di linea e charter, lo scalo di Crotona è stato utilizzato nel 2008 completamente per il traffico nazionale.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

A conferma della caratteristica nazionale dell'aeroporto stesso, il CAGR del traffico passeggeri nazionale è lo stesso di quello dell'intero aeroporto (+7%). Il traffico internazionale, servito con voli charter, ha avuto un importante sviluppo nel 2005, con quasi 23 mila passeggeri, per poi subire una flessione nell'anno successivo. Nel 2007 si è registrata una piccola ripresa (4.984 passeggeri) per poi scomparire del tutto nel 2008.

Anno	MOV	Δ%
2000	3.449	
2001	1.956	-43,3%
2002	825	-57,8%
2003	1.358	64,6%
2004	1.676	23,4%
2005	2.466	47,1%
2006	2.031	-17,6%
2007	1.748	-13,9%
2008	2.693	54,1%
CAGR	-3,0%	



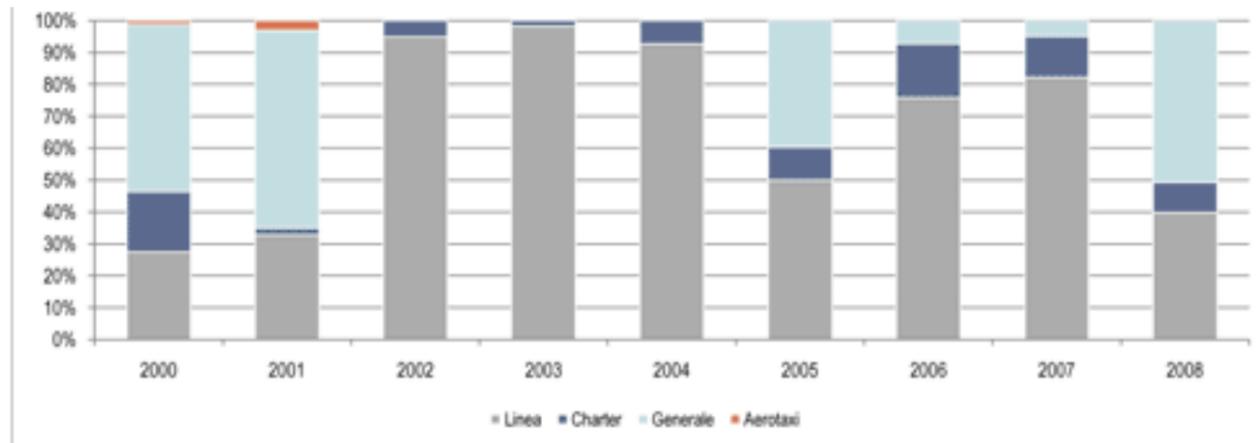
Tab.S.9.7.4 Movimenti 2000-2008

Movimenti

Il numero di movimenti ha registrato un CAGR del -3% evidenziando una forte flessione negli anni 2001 e 2002.

Il numero di movimenti di linea sono passati dal 27,5% nel 2000 all' 82,3% nel 2007 per poi diminuire al 40% nel 2008. I movimenti charter hanno mantenuto una percentuale rilevante nel 2000 e 2006.

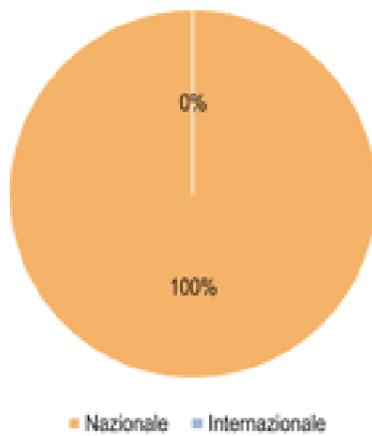
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	
2000	27,5%	18,9%	1,1%	52,5%	100,0%
2001	32,9%	2,0%	3,1%	62,0%	100,0%
2002	94,9%	5,1%	0,0%	0,0%	100,0%
2003	98,2%	1,8%	0,0%	0,0%	100,0%
2004	92,8%	7,2%	0,0%	0,0%	100,0%
2005	50,0%	10,3%	0,0%	39,7%	100,0%
2006	75,9%	16,8%	0,0%	7,3%	100,0%
2007	82,3%	12,7%	0,0%	5,0%	100,0%
2008	39,9%	9,4%	0,0%	50,7%	100,0%



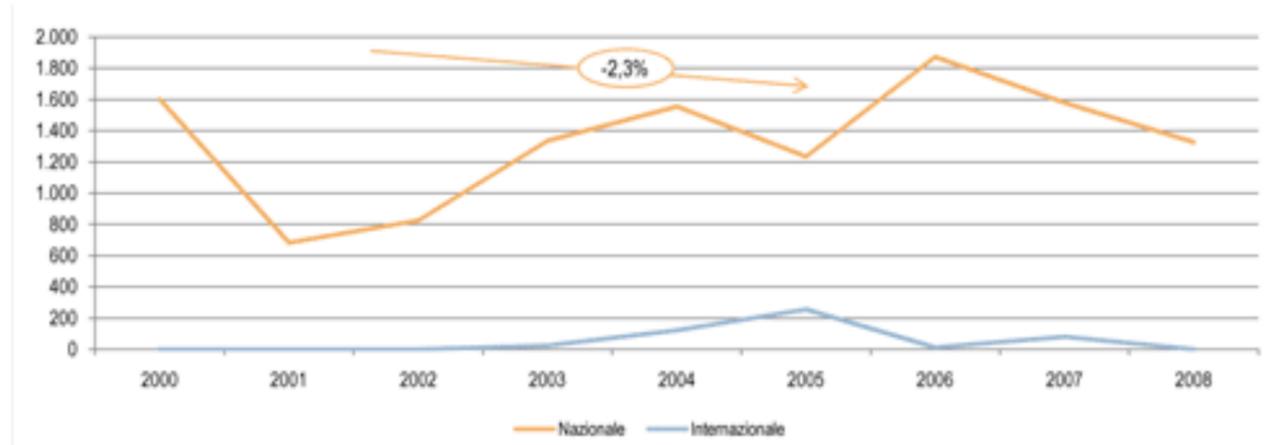
Tab.S.9.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

Considerando il traffico di linea e charter, il numero di movimenti internazionali si annulla nel 2008, mentre il nazionale segue l'andamento dell'aeroporto.

Nazionale			Internazionale		
Anno	MOV	Δ%	Anno	MOV	Δ%
2000	1.599		2000	0	
2001	683	-57,3%	2001	0	-
2002	824	20,6%	2002	1	-
2003	1.334	61,9%	2003	24	2300,0%
2004	1.555	16,6%	2004	121	404,2%
2005	1.233	-20,7%	2005	255	110,7%
2006	1.871	51,7%	2006	12	-95,3%
2007	1.579	-15,6%	2007	81	575,0%
2008	1.327	-16,0%	2008	0	-100,0%
CAGR	-2,3%		CAGR	-	



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

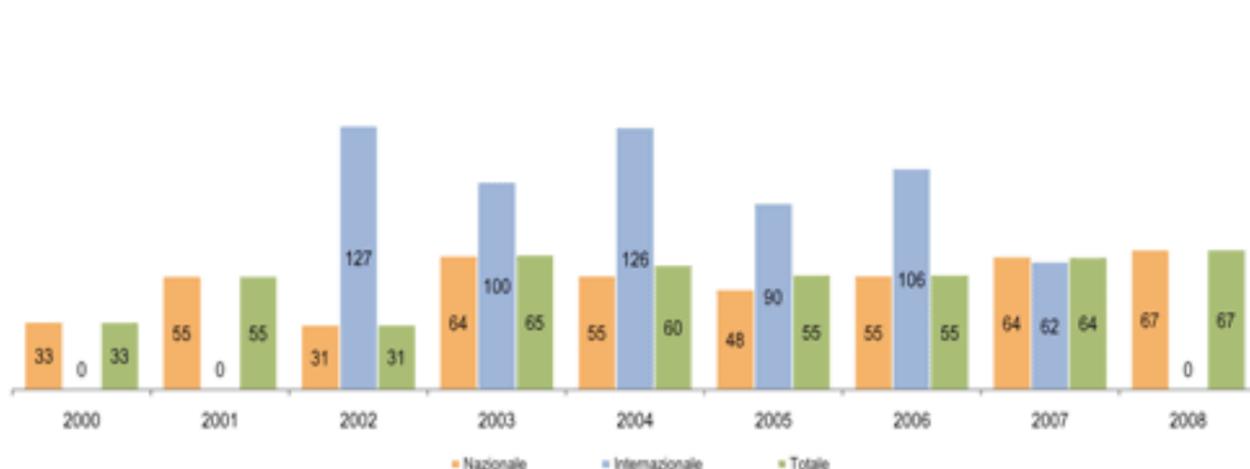


Tab.S.9.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Anno	NAZ	INTER	TOT
2000	33	-	33
2001	55	-	55
2002	31	127	31
2003	64	100	65
2004	55	126	60
2005	48	90	55
2006	55	106	55
2007	64	62	64
2008	67	-	67
CAGR	9,5%	-	9,5%

Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

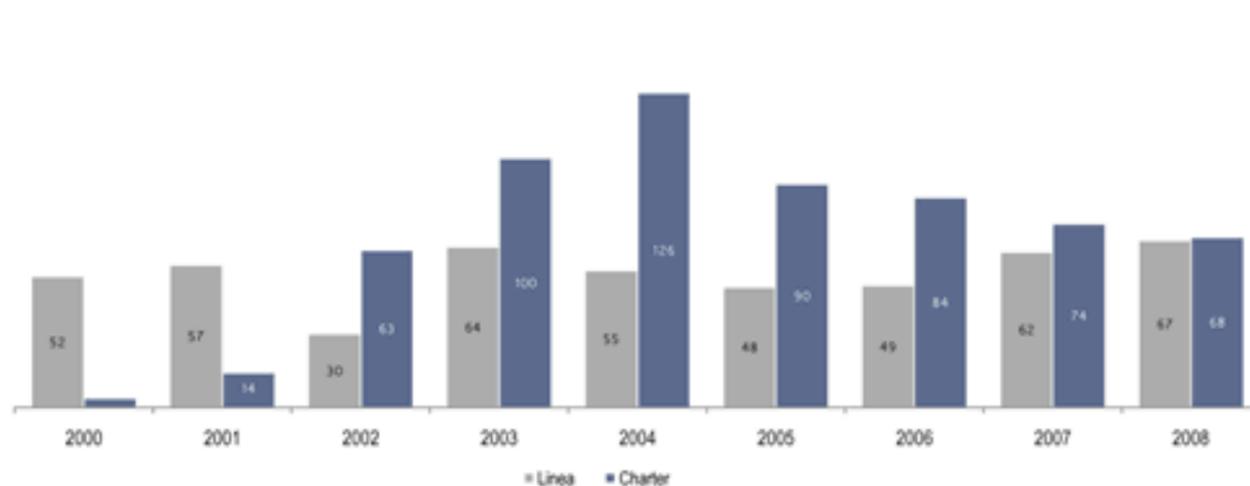
Il numero medio di passeggeri per volo si è attestato a 67 nel 2008, partendo dai 33 del 2000. Per gli anni che sono state presenti tratte internazionali servite da voli charter, si è avuto un incremento del numero medio di passeggeri/voli, raggiungendo quota 74 nel 2004 (126 per il solo traffico internazionale).



Tab.S.9.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

Anno	LINEA	CHARTER
2000	52	4
2001	57	14
2002	30	63
2003	64	100
2004	55	126
2005	48	90
2006	49	84
2007	62	74
2008	67	68
CAGR	3,1%	44,0%

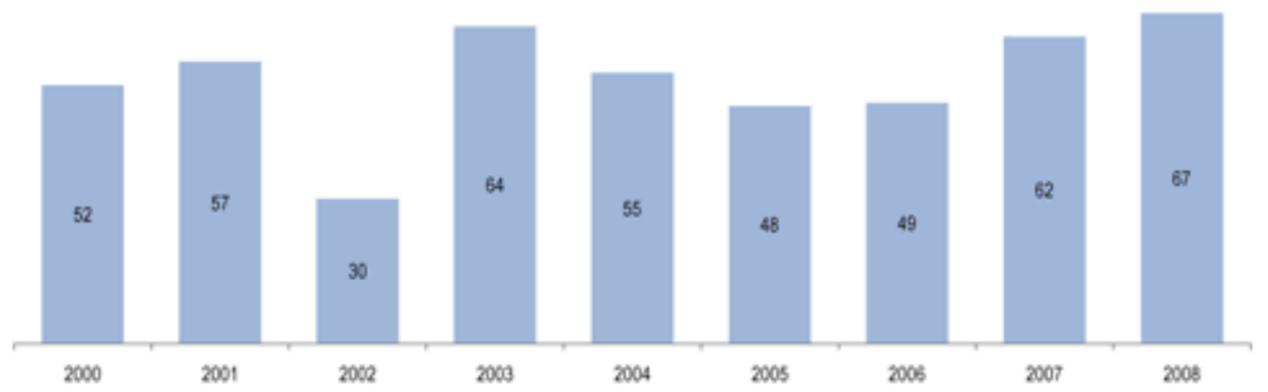
Per gli anni in cui erano servite tratte internazionali, i voli charter mantenevano una media molto maggiore (126 nel 2005). Negli ultimi anni la differenza tra i passeggeri medi per volo del traffico di linea e quello del charter è notevolmente diminuita, attestandosi nel 2008 a 67 e 68 rispettivamente.



Tab.S.9.7.8 Numero medio Pax/Movimenti per tipologia di volo 2000-2008

Il traffico di linea ha servito solo tratte nazionali, di conseguenza la statistica sottostante è la stessa della precedente tabella.

Anno	LINEA Naz
2000	52
2001	57
2002	30
2003	64
2004	55
2005	48
2006	49
2007	62
2008	67
CAGR	3,1%



Tab.S.9.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

Traffico cargo

L'aeroporto di Crotona negli anni analizzati non ha effettuato traffico cargo.

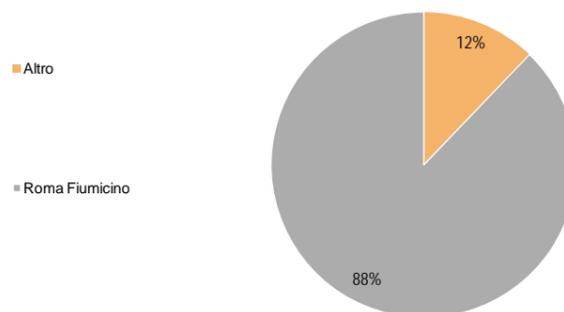
Principali O-D

La tratta maggiormente sviluppata è quella con Roma Fiumicino, la quale negli ultimi anni è stata soggetta ad Oneri di Servizio Pubblico ed operata da una sola Compagnia Aerea.

Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
ITALIA	46.083	36.386	25.604	77.920				

Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte:									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Altro									10.862
Roma Fiumicino				440.462					78.468

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.S.9.7.10 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008



Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nazionale	49.761	36.851	23.119	85.904	85.467	59.539	75.421	89.625	72.050
	TOT	49.761	36.851	23.119	85.904	85.467	59.539	75.421	89.625	72.050
			-25,9%	-37,3%	271,6%	-0,5%	-30,3%	26,7%	18,8%	-19,6%
Charter	Internazionale	0	0	127	2.402	15.285	22.879	1.277	4.984	0
	Nazionale	2.410	543	2.523	0	0	0	27.456	11.382	17.280
	TOT	2.410	543	2.650	2.402	15.285	22.879	28.733	16.366	17.280
			-77,5%	364,6%	-100,0%			-58,5%	51,8%	
			-77,5%	388,0%	-9,4%	536,3%	49,7%	25,6%	-43,0%	5,6%
Aerotaxi	Internazionale	0	0							
	Nazionale	114	148							
	TOT	114	148							
			29,8%							
			29,8%							
Generale	Internazionale	7	19							
	Nazionale	1.314	799							
	TOT	1.321	818				2.006	267	131	3.256
			171,4%							
			-39,2%							
			-38,1%	-100,0%				-86,7%	-50,9%	
TOT	Internazionale	7	19	127	2.402	15.285	22.879	1.277	4.984	0
	Nazionale	53.599	38.341	25.642	85.904	85.467	59.539	102.877	101.007	89.330
	TOT	53.606	38.360	25.769	88.306	100.752	84.424	104.421	106.122	92.586
			171,4%	568,4%	1791,3%	536,3%	49,7%	-94,4%	290,3%	-100,0%
			-28,5%	-33,1%	235,0%	-0,5%	-30,3%	72,8%	-1,8%	-11,6%
			-28,4%	-32,8%	242,7%	14,1%	-16,2%	23,7%	1,6%	-12,8%

Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Linea	Internazionale	-	-	0	0	0	0	-	-	-
	Nazionale	948	644	783	1.334	1.555	1.233	1.542	1.438	1.074
	TOT	948	644	783	1.334	1.555	1.233	1.542	1.438	1.074
			-32,1%	21,6%	70,4%	16,6%	-20,7%	25,1%	-6,7%	-25,3%
			-32,1%	21,6%	70,4%	16,6%	-20,7%	25,1%	-6,7%	-25,3%
Charter	Internazionale	-	-	1	24	121	255	12	81	-
	Nazionale	651	39	41	0	0	0	329	141	253
	TOT	651	39	42	24	121	255	341	222	253
			-94,0%	5,1%	-100,0%				-57,1%	79,4%
			-94,0%	7,7%	-42,9%	404,2%	110,7%	33,7%	-34,9%	14,0%
Aerotaxi	Internazionale	-	-							
	Nazionale	39	60						0	0
	TOT	39	60	0	0	0	0	0	0	0
			53,8%							
			53,8%							
Generale	Internazionale	12	14							
	Nazionale	1.799	1.199							
	TOT	1.811	1.213	0	0	0	978	148	88	1.366
			16,7%							
			-33,4%							
			-33,0%	-100,0%				-84,9%	-40,5%	1452,3%
TOT	Internazionale	12	14	1	24	121	255	12	81	0
	Nazionale	3.437	1.942	824	1.334	1.555	1.233	1.871	1.579	1.327
	TOT	3.449	1.956	825	1.358	1.676	2.466	2.031	1.748	2.693
			16,7%	-92,9%	2300,0%	404,2%	110,7%	-95,3%	575,0%	-100,0%
			-43,5%	-57,6%	61,9%	16,6%	-20,7%	51,7%	-15,6%	-16,0%
			-43,3%	-57,8%	64,6%	23,4%	47,1%	-17,6%	-13,9%	54,1%

Tab.S.9.7.11 Allegato

