

comprese nel cosiddetto secondo pacchetto "Cielo unico europeo", riprendendo le questioni già evidenziate nella citata comunicazione del gennaio 2007, sia dedicato all'esigenza di accrescere la capacità aeroportuale, dal momento che, per assicurare l'efficienza complessiva del sistema del trasporto aereo, la capacità degli aeroporti deve mantenersi in linea con la capacità del sistema di gestione del traffico aereo. È un ulteriore motivo che rende necessario e urgente il potenziamento del sistema aeroportuale del Paese. Gli aeroporti italiani devono infatti presentarsi adeguatamente preparati ad affrontare la sfida del Cielo unico europeo.

10. Linee di intervento.

L'indagine conoscitiva ha confermato il ruolo fondamentale che gli aeroporti assumono rispetto alle capacità di sviluppo del traffico aereo e, attraverso di esso, dell'economia del Paese nel suo complesso, anche in considerazione della forte vocazione turistica dell'Italia.

Rispetto ai compiti che devono dimostrarsi in grado di sostenere, dall'indagine conoscitiva è emerso che gli aeroporti italiani, già nella situazione attuale, presentano gravi carenze in termini di accessibilità e collegamenti con la rete ferroviaria e stradale e un livello di servizi non di rado insoddisfacente. Motivo di preoccupazione ancora maggiore è costituito dal fatto che il sistema aeroportuale italiano, nello stato in cui si trova oggi, non pare in grado di sostenere le considerevoli potenzialità di sviluppo del traffico aereo, che, secondo le previsioni illustrate nel corso dell'indagine, aumenterà da circa 130 a 230 milioni di passeggeri entro il 2020 o il 2025.

In Italia vi sono numerosi aeroporti aperti al traffico commerciale, ma si tratta di aeroporti di dimensioni limitate. Per cui il Paese non ha bisogno di un maggior numero di aeroporti, ma di aeroporti più grandi, più efficienti e meglio connessi, attraverso collegamenti intermodali con la rete ferroviaria e stradale, al territorio e al bacino di traffico di riferimento.

Rispetto all'analisi della situazione attuale e all'obiettivo di potenziare il sistema degli aeroporti italiani, per assicurare che siano in condizione di assorbire la prevista crescita del traffico aereo, l'indagine conoscitiva ha permesso di individuare alcune linee di intervento, che richiedono l'impegno sia delle autorità istituzionali competenti, sia dei soggetti, pubblici e privati, operanti nel settore.

- 1) In primo luogo è emersa l'esigenza di pervenire alla definizione di un piano nazionale della rete aeroportuale che disincentivi la parcellizzazione degli aeroporti e permetta di individuare gli aeroporti prioritari, su cui concentrare le risorse disponibili. È in corso, su iniziativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ENAC, uno studio dettagliato sugli aeroporti, che dovrebbe permettere di disporre degli elementi di informazione e di valutazione necessari per definire, da un lato, le esigenze di potenziamento degli aeroporti esistenti e, dall'altro, per verificare la fondatezza delle proposte di realizzazione di nuovi aeroporti ovvero del trasferimento di scali con problemi di sviluppo, dovuti principalmente al tessuto urbano che li circonda.

Nell'ambito del piano dovrebbero essere individuate le seguenti categorie di aeroporti:

- a) aeroporti con volumi di traffico intorno a 5 milioni di passeggeri all'anno, che devono considerarsi aeroporti di interesse nazionale; si tratta degli aeroporti ai quali si applica la normativa comunitaria in materia di diritti aeroportuali; sono gli aeroporti sui quali dovrebbero concentrarsi gli interventi di potenziamento infrastrutturale e dei collegamenti intermodali, in particolare collegamenti veloci su ferro e su gomma;
 - b) aeroporti con un numero di passeggeri annui compreso tra 1 e 5 milioni, che dovrebbero essere oggetto di una regolamentazione semplificata e di una liberalizzazione del sistema di tariffazione, sia pure con modalità che garantiscano il rispetto dei principi individuati a livello comunitario, in modo da permettere che si affermino le strutture più efficienti e competitive;
 - c) aeroporti con un numero di passeggeri annui stabilmente inferiore a 1 milione, che dovrebbero essere mantenuti in funzione soltanto se rispondenti a esigenze sociali di collegamento del territorio interessato o se idonei a garantire stabilmente una sostenibilità della gestione economica, senza l'intervento di finanziamenti pubblici diretti o indiretti; in assenza di tali condizioni, dovrebbero essere sottratti al traffico commerciale e destinati al traffico merci, oppure allo sviluppo dell'aviazione generale e d'affari e dell'elicotteristica.
- 2) Ogni decisione in merito alla realizzazione di nuovi aeroporti dovrebbe essere subordinata a una valutazione attendibile e adeguatamente verificata della sostenibilità economica dell'aeroporto, tenendo conto anche dei servizi specificamente destinati all'aeroporto i cui costi ricadono sulla collettività, salvo specifiche situazioni caratterizzate da particolari esigenze di collegamento, a causa della natura del territorio e di gravi carenze della rete ferroviaria, stradale e autostradale.
 - 3) L'inadeguatezza dei collegamenti degli aeroporti italiani con la rete ferroviaria e stradale costituisce un'emergenza. Occorre concentrare le risorse disponibili per potenziare i collegamenti degli aeroporti di interesse nazionale (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Linate, Venezia, Catania, Napoli, Palermo). Per assicurare il necessario raccordo tra sviluppo della rete aeroportuale e programmazione in materia di infrastrutture di trasporto, occorre, in relazione ai singoli aeroporti, avviare con largo anticipo un'attività condivisa di pianificazione, che coinvolga tutti i soggetti responsabili delle scelte politiche, gestionali e tecniche in materia di infrastrutture di trasporto, tenendo conto di quelle che saranno le prospettive di crescita dell'aeroporto nel medio periodo.
 - 4) In rapporto al prevedibile incremento del traffico aereo che si registrerà in un arco di tempo relativamente limitato, si impone l'esigenza di un potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, in particolare negli aeroporti di maggiore rilevanza.

Anche in relazione alle esigenze di finanziamento di tali investimenti, occorre pervenire tempestivamente al recepimento organico della direttiva 2009/12/CE in materia di diritti aeroportuali, attraverso un intervento normativo organico di revisione della relativa disciplina. Gli interventi adottati nel frattempo per disporre un incremento dei diritti aeroportuali dovrebbero avere carattere transitorio e prevedere vincoli stringenti per assicurare la destinazione del gettito derivante dall'incremento dei diritti alla realizzazione degli investimenti.

È necessario semplificare le procedure e ridurre i tempi di approvazione dei contratti di programma tra l'ENAC e le società di gestione aeroportuale.

Per permettere una pianificazione a medio termine dello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti potrebbe essere opportuno individuare appositi strumenti di programmazione che le società di gestione aeroportuale sarebbero tenute ad adottare e aggiornare regolarmente, recuperando ed eventualmente rivedendo la disciplina dettata in materia di Piani di sviluppo aeroportuale.

- 5) Sarebbero opportuni interventi normativi volti a rafforzare i poteri di controllo dell'ENAC nei confronti dei gestori aeroportuali, dei vettori, dei prestatori di servizi; in particolare, dovrebbero essere definiti standard di sicurezza e qualità dei servizi, il cui mancato rispetto dovrebbe essere sanzionato in misura rilevante. Al tempo stesso, in relazione ai limiti imposti per esigenze finanziarie alle assunzioni da parte delle amministrazioni pubbliche, dovrebbero essere adottate apposite misure per assicurare all'ente l'adeguata disponibilità delle professionalità necessarie per lo svolgimento dei propri compiti. Con un intervento di portata più ampia, ai fini di garantire all'ente una più ampia autonomia e flessibilità di gestione, si potrebbe altresì procedere alla trasformazione dell'ENAC in Agenzia con forma giuridica di ente pubblico economico. In una prospettiva più ampia una specifica riflessione potrebbe essere dedicata all'opportunità di istituire un'apposita autorità di regolazione del settore dei trasporti nel suo complesso.
- 6) Dovrebbero essere promossi, con un ruolo di impulso e di coordinamento di ENAV SpA, interventi finalizzati a sviluppare l'integrazione operativa tra tutti i soggetti operanti in ambito aeroportuale, che potrebbe tradursi in un rilevante miglioramento dei livelli di servizio a beneficio dei passeggeri. Nell'ambito di un mercato dei servizi di navigazione aerea sempre più internazionale e competitivo sembrerebbe altresì utile sostenere l'attività di ENAV relativa a quegli obiettivi e quelle iniziative volte a favorire il rafforzamento della società, anche sotto il profilo economico e gestionale, valorizzando le sue competenze tecniche.
- 7) Per fronteggiare gli effetti negativi del dissesto delle compagnie aeree, sarebbe opportuno prevedere specifiche forme di tutela a vantaggio delle società di gestione, delle società che forniscono i servizi di assistenza a terra e dei passeggeri, tra cui in particolare l'istituzione di un apposito fondo di garanzia.

- 8) Dovrebbero essere introdotte misure anche di carattere legislativo che semplifichino la disciplina concernente le società di *handling* e garantiscano condizioni di parità tra tutti gli operatori del settore. Interventi di semplificazione dovrebbero riguardare altresì la disciplina relativa ai servizi antincendio e alle modalità di rifornimento del carburante.
- 9) Occorre realizzare azioni coerenti di sostegno al trasporto aereo di merci, che comprendano l'individuazione di aeroporti da specializzare come *hub* per il trasporto di merci, il potenziamento dei collegamenti intermodali, l'attuazione di interventi normativi e amministrativi volti al sostegno di tale attività in relazione allo svolgimento dei voli notturni, alla concorrenza e al livello qualitativo dei servizi di *handling*, alla maggiore flessibilità di orario dei servizi doganali, all'armonizzazione della regolazione concernente la sicurezza con quella doganale e all'uniformità delle prassi applicative.
- 10) Occorre favorire lo sviluppo dell'aviazione generale e d'affari, mediante la possibilità di accesso agli aeroporti di dimensioni medie e medio-piccole, la semplificazione degli adempimenti e la riduzione dei costi dei servizi per i piccoli aeroporti, anche affidando ad Aero Club d'Italia la gestione delle procedure amministrative e di controllo in materia di aviazione generale.

La Commissione si riserva di vigilare sull'attuazione, sia sotto il profilo normativo, sia sotto il profilo amministrativo, delle linee di intervento individuate nel presente documento, anche attraverso lo svolgimento di periodiche audizioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e degli altri soggetti pubblici competenti nel settore.

TABELLE ALLEGATE

PAGINA BIANCA

TABELLA 1**PASSEGGERI PER I PRIMI TRENTA AEROPORTI EUROPEI**

Anno 2008

N. ordine	Paese	Aeroporto	Passeggeri (in migliaia)	Di cui:		
				Voli nazionali	Voli interni all'UE	Voli extra UE
1	UK	London/Heathrow	66.907	5.563	22.324	39.021
2	FR	Paris/Charles De Gaulle	60.496	5.167	25.720	29.608
3	DE	Frankfurt/Main	53.189	6.362	19.966	26.861
4	ES	Madrid/Barajas	50.366	20.551	18.001	11.814
5	NL	Amsterdam/Schiphol	47.404	43	26.554	20.807
6	IT	Roma/Fiumicino	34.815	13.453	12.985	8.377
7	DE	München	34.399	9.839	15.337	9.223
8	UK	London/Gatwick	34.162	3.731	19.468	10.963
9	ES	Barcelona	30.364	12.633	13.901	3.831
10	FR	Paris/Orly	26.188	14.603	5.806	5.778
11	IE	Dublin	23.379	828	19.936	2.616
12	ES	Palma de Mallorca	22.807	6.313	15.602	892
13	UK	London/Stansted	22.338	2.343	18.595	1.400
14	DK	København/Kastrup	21.687	1.894	13.650	6.142
15	UK	Manchester	21.062	2.944	11.847	6.272
16	AT	Wien/Schwechat	19.687	684	12.446	6.557
17	IT	Milano/Malpensa	19.012	3.086	9.655	6.272
18	BE	Bruxelles/National	18.369	2	12.047	6.320
19	SE	Stockholm/Arlanda	18.126	4.849	9.352	3.925
20	DE	Düsseldorf	18.103	4.440	8.485	5.179
21	EL	Athinai	16.362	5.796	7.811	2.755
22	DE	Berlin/Tegel	14.454	6.983	5.275	2.195
23	PT	Lisboa	13.604	2.009	8.023	3.572
24	FI	Helsinki/Vantaa	13.435	2.701	7.844	2.889
25	DE	Hamburg	12.782	5.534	5.069	2.179
26	ES	Malaga	12.754	2.794	9.298	662
27	CZ	Praha/Ruzyne	12.587	139	9.191	3.256
28	FR	Nice/Côte d'Azur	10.365	4.370	4.546	1.449
29	DE	Köln/Bonn	10.296	3.716	4.791	1.790
30	UK	London/Luton	10.174	1.321	7.867	986

Fonte: Eurostat

TABELLA 2**TRAFFICO PASSEGGERI PER ANNO
NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI
Anno 2008**

	TRASPORTO TOTALE	di cui:		
		TRASPORTO NAZIONALE	TRASPORTO INTERNAZIONALE	TRASPORTO INTERCONTINENTALE
GRAN BRETAGNA	213.888	24.889	123.598	65.402
GERMANIA	166.095	25.183	85.418	55.494
SPAGNA	161.401	40.792	100.568	20.041
FRANCIA	122.724	26.934	52.100	43.690
ITALIA	105.217	28.338	57.205	19.674

Fonte: Eurostat

TABELLA 3A

NUMERO AEROPORTI NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI
 (passeggeri superiori a 15.000 annui)
 Anno 2007

	Volume di traffico superiore a 15.000 passeggeri/anno
GRAN BRETAGNA	54
GERMANIA	73
SPAGNA	41
FRANCIA	65
ITALIA	44*

Fonte: Eurostat

*Sulla base dei dati contenuti nello *Studio per lo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale* elaborato da One Works, KPMG e Nomisma per Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ENAC, nel 2008 gli aeroporti con volume di traffico superiore a 15.000 passeggeri all'anno sono risultati essere 40 e gli aeroporti con volume di traffico inferiore a 15.000 movimenti annui sono risultati pari a 6 (nel calcolo non è computato l'aeroporto di Comiso).

TABELLA 3B

NUMERO AEROPORTI NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI
 (passeggeri superiori a 150.000 annui)
 Anno 2008

	Volume di traffico tra: 150.000 e 1 milione passeggeri/anno	Volume di traffico tra 1 e 3 milioni passeggeri/anno	Volume di traffico tra 3 e 5 milioni passeggeri/anno	Volume di traffico superiore a 5 milioni passeggeri/anno
GRAN BRETAGNA	12	6	2	13
GERMANIA	6	9	2	9
SPAGNA	8	11	5	10
FRANCIA	25	10	1	6
ITALIA	12	8	6	7

Fonte: Eurostat; per l'Italia fonte ENAC

TABELLA 4

**PASSEGGERI PER I PRIMI QUATTRO AEROPORTI
DEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI
Anno 2008**

I aeroporto	II aeroporto	III aeroporto	IV aeroporto	Totale 4 aero- porti	Totale nazio- nale	% inci- denza
FRANCIA						
Parigi/De Gaulle	Parigi/Orly	Nizza	Lione			
60.496	26.188	10.365	7.924	104.973	122.724	85,54
GERMANIA						
Francoforte	Monaco	Düsseldorf	Amburgo			
53.189	34.399	18.103	12.782	118.473	166.095	71,33
GRAN BRETAGNA						
Londra/Heatrow	Londra/Gatwick	Londra/Stansted	Manchester			
66.907	34.162	22.338	21.062	144.469	213.888	67,54
SPAGNA						
Madrid	Barcellona	Palma di Maiorca	Malaga			
50.366	30.364	22.807	12.754	116.291	161.401	72,05
ITALIA						
Roma/Fiumicino	Milano/Malpensa	Milano/Linate	Venezia			
34.815	19.026	9.321	6.850	70.012	105.217	66,54

Fonte: Eurostat; per l'Italia fonte Enac

TABELLA 5

**AEROPORTI ITALIANI
APERTI AL TRAFFICO COMMERCIALE DI LINEA
Anno 2008**

	Albenga	Alghero	Ancona	osta (*)	Bari	Bergamo	Bologna	Bolzano
VOLUMI DI TRAFFICO								
Passeggeri 2008	1.841	1.383.296	410.000	3.057	2.465.539	6.500.000	4.124.298	64.554
Cargo (ton)	0	1.307	6.430	0	3.887	122.213	26.467	0
BACINI DI UTENZA (accessibilità in 90 minuti)								
Bacino di utenza territoriale (kmq)	8.380	4.320	13.560	11.000	16.600	23.400	27.500	4.800
Utenti potenziali (territoriali) (migliaia)	1.920	350	2.840	3.040	3.280	11.100	7.230	870
SEDIME AEROPORTO								
Sedime aeroportuale civile (ha)	105	254	194	34	233	272	234	65
Area militare (ha)	5	42	0	0	121	26	28	13
INFRASTRUTTURE AIR SIDE								
Numero piste	1	1	1	1	1	2	1	2
Lunghezza piste (m)	1.429	3.000	2.692	1.246	2.440	Pista 1: 2.934 Pista 2: 778	2.803	Pista 1: 1.294 Pista 2: 698
Stand (n)	2	17	17	6	18	32	27	2
INFRASTRUTTURE LANDSIDE								
Superficie lorda terminal (mq)	1.350	17.000	15.500	2.000	30.800	34.150	44.000	800
ACCESSIBILITA' E SOSTA								
Distanze								
dalla città principale (km)	7	13	13	2	15	5	5	6
dall'aeroporto più vicino (km)	80	125	100		125	45	/	
Parcheggi								
Superficie (mq))		21.000	16.200		76.000		/	
Posti auto (n)	100	824	621	80	1.810	5.500	/	100

(continua)

(*) L'aeroporto di Aosta nel 2008 è stato interessato da lavori infrastrutturali che ne hanno ridotto l'operatività ad alcuni mesi. Nel 2007, con l'aeroporto operativo per tutto l'anno, i passeggeri erano stati 9.863. A seguito dei lavori, la lunghezza della pista è aumentata da 1.246 a 1.499 m.

(segue)

	Brescia	Brindisi	Cagliari	Catania	Comiso	Crotone	Cuneo	Elba
VOLUMI DI TRAFFICO								
Passeggeri 2008	253.598	967.546	2.924.805	6.020.606	-	89.330	79.379	10.360
Cargo (ton)	36.770	131	4.901	8.773		0	0	0
BACINI DI UTENZA (accessibilità in 90 minuti)								
Bacino di utenza territoriale (kmq)	21.600	7.230	8.600	14.300	8.400	4.260	18.800	380
Utenti potenziali (territoriali) (migliaia)	10.600	2.940	890	2.720	660	455	4.040	66,5
SEDIME AEROPORTO								
Sedime aeroportuale civile (ha)	300	246	246	225	296	153	179	21
Area militare (ha)	50	42	66	10	0	2	0	0
INFRASTRUTTURE AIR SIDE								
Numero piste	1	2	1	1	1	1	2	1
Lunghezza piste (m)	2.990	Pista 1: 3.050 Pista 2: 1.800	2.800	2.435		2.000	Pista 1: 2.316 Pista 2: 2.100	1.100
Stand (n)	26	14	36	32	6	7	17	2
INFRASTRUTTURE LANDSIDE								
Superficie lorda terminal (mq)	7.250	13.150	41.290	43.310	3.600	3.600	4.350	475
ACCESSIBILITA' E SOSTA								
Distanze								
dalla città principale (km)	18	10	6	2	5	15	16	2
dall'aeroporto più vicino (km)	60	70	230	209	80	100	65	
Parcheggi								
Superficie (mq)	32.000	18.204				3.000		
Posti auto (n)	800	3.135	2.133	1.800		100	400	30

(continua)

XVI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

(segue)

	Firenze	Foggia	Forlì	Genova	Grosseto	Lamezia Terme	Lampedusa	Milano Linate
VOLUMI DI TRAFFICO								
Passeggeri 2008	1.926.837	29.231	772.078	1.170.163	5.627	1.495.421	184.344	9.321.777
Cargo (ton)	85	0	4	1.449	0	1.978	47	20.007
BACINI DI UTENZA (accessibilità in 90 minuti)								
Bacino di utenza territoriale (kmq)	22.000	17.000	16.200	21.100	10.600	10.560	25	30.000
Utenti potenziali (territoriali) (migliaia)	5.380	2.800	3.610	6.660	990	1.630	6.100	9.015
SEDIME AEROPORTO								
Sedime aeroportuale civile (ha)	120	211	206	164	12	229	66	394
Area militare (ha)	0	0	0	0	305	15	8	0
INFRASTRUTTURE AIR SIDE								
Numero piste	1	1	1	1	1	1	1	2
Lunghezza piste (m)	1.600	1.443	2.560	2.915	2.350	2.400	1.800	Pista 1: 2.442 Pista 2: 600
Stand (n)	14 - 28	5	17	32	/	21	3	36
INFRASTRUTTURE LANDSIDE								
Superficie lorda terminal (mq)	7.550	2.350	6.250	12.550	1.400	15.700	1.300	85.050
ACCESSIBILITA' E SOSTA								
Distanze								
dalla città principale (km)	5	3	4	7,2	3	12	1	15
dall'aeroporto più vicino (km)	83	135	60	140	70			56
Parcheggi								
Superficie (mq))	26.486		19.000		1.950			90.000
Posti auto (n)	886	93	1.070	820	63	677		4.468

(continua)

XVI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

(segue)

	Milano Malpensa	Napoli	Olbia	Palermo	Pantelleria	Parma	Perugia	'escara
VOLUMI DI TRAFFICO								
Passeggeri 2008	19 026 641	5 594 043	1 739 619	4 424 867	153 268	285 409	110 879	396 188
Cargo (ton)	415 952	3 619	802	4 320	79	0	0	3 338
BACINI DI UTENZA (accessibilità in 90 minuti)								
Bacino di utenza territoriale (kmq)	19 200	15 200	6 900	8 040	83	10 200	13 100	14 000
Utenti potenziali (territoriali) (migliaia)	10 800	6 200	290	1 760	7 800	9 850	3 000	2 050
SEDIME AEROPORTO								
Sedime aeroportuale civile (ha)	1 257	217	192	391	12	93	207	149
Area militare (ha)	0	41	0	0	140	0	0	0
INFRASTRUTTURE AIR SIDE								
Numero piste	2	1	1	2	2	1	1	1
Lunghezza piste (m)	Pista 1 e 2: 3 920	2 628	2 450	Pista 1: 3 325 Pista 2: 2 070	Pista 1: 1 675 Pista 2: 1 232	2 120	2 199	2 420
Stand (n)	170	24	35	25	8	9	5	5
INFRASTRUTTURE LANDSIDE								
Superficie lorda terminal (mq)	315 000	30 700	43 800	35 400	1 600	2 000	1 150	11 150
ACCESSIBILITA' E SOSTA								
Distanze								
dalla città principale (km)	38	6	2	32		8	12	3
dall'aeroporto più vicino (km)	77			90		100		167
Parcheggi								
Superficie (mq)	192 220		71 970	77 996				
Posti auto (n)	10 722	1500	2 378	1 364	165	189		500

(continua)

XVI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

(segue)

	Pisa	Reggio Calabria	Rimini	Roma Ciampino	Roma Fiumicino	Salerno	Siena
VOLUMI DI TRAFFICO							
Passeggeri 2008	3.940.490	491.302	417.879	4.778.059	34.815.230	18.067	798
Cargo (ton)	9.824	180	1.881	19.644	153.022		0
BACINI DI UTENZA (accessibilità in 90 minuti)							
Bacino di utenza territoriale (kmq)	15.300	4.430	14.800	21.800	17.800		5.690
Utenti potenziali (territoriali) (migliaia)	4.120	1.070	3.300	6.000	5.700	5.800	2.320
SEDIME AEROPORTO							
Sedime aeroportuale civile (ha)	30	140	365	133	1.610	110	159
Area militare (ha)	348	0	0	95	0	13	0
INFRASTRUTTURE AIR SIDE							
Numero piste	2	2	1	1	4	1	1
Lunghezza piste (m)	Pista 1: 2.993 Pista 2: 2.488	Pista 1: 2.000 Pista 2: 1.700	2.965	2.200	Pista 1: 3.600 Pista 2: 3.900 Pista 3: 3.900 Pista 4: 3.300	1.500	1.390
Stand (n)	21	6	9	41	124	17	3
INFRASTRUTTURE LANDSIDE							
Superficie lorda terminal (mq)	48.940	6.350	15.500	21.790	318.200	1.990	450
ACCESSIBILITA' E SOSTA							
Distanze							
dalla città principale (km)	2		8	15	32	20	13
dall'aeroporto più vicino (km)	80		110	31,3	31,3	75	
Parcheggi							
Superficie (mq)				17.000	257.233		
Posti auto (n)	2.500	250	300	1.099	10.312	15	30

(continua)

(segue)

	Taranto Grott.	Torino	Tortoli'	Trapani	Treviso	Trieste	Venezia	Verona
VOLUMI DI TRAFFICO								
Passeggeri 2008	2.900	3.402.047	17.229	530.779	1.697.720	779.000	6.850.000	3.366.766
Cargo (ton)	378	2.899	0	27	8.647	188	22.660	
BACINI DI UTENZA (accessibilità in 90 minuti)								
Bacino di utenza territoriale (kmq)	12.800	22.400	3.800	4.300	10.760	7.390	10.500	18.550
Utenti potenziali (territoriali) (migliaia)	3.020	7.850	126	4.150	3.600	1.760	3.540	8.170
SEDIME AEROPORTO								
Sedime aeroportuale civile (ha)	223	245	25	26	128	247	336	371
Area militare (ha)	98	76	0	559	19	0	0	0
INFRASTRUTTURE AIR SIDE								
Numero piste	1	1	1	1	1	1	2	1
Lunghezza piste (m)	3.200	3.300	1.194	2.700	2.420	3.000	Pista 1: 3.300 Pista 2: 2.780	3.067
Stand (n)	1	31	2	12	15	32	37	30
INFRASTRUTTURE LANDSIDE								
Superficie lorda terminal (mq)	3.500	51.150	300	9.500	11.000	12.600	53.000	21.750
ACCESSIBILITA' E SOSTA								
Distanze								
dalla città principale (km)	20	16	2	20	3	33	12	12
dall'aeroporto più vicino (km)	50	65		100	29		29	60
Parcheggi								
Superficie (mq)				17.169				
Posti auto (n)		3.000		563	1.000	1.100	6.000	3.325

Fonte: "Studio per lo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale" elaborato da One Works, KPMG e Nomisma per Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ENAC