



Investigaciones Geográficas (Esp)

ISSN: 0213-4691

investigacionesgeograficas@ua.es

Instituto Interuniversitario de Geografía  
España

Hernández Hernández, María  
EL PLAN DE DESARROLLO DEL AEROPUERTO DE VENECIA: PROPUESTAS PARA  
UNA INFRAESTRUCTURA SUPRARREGIONAL  
Investigaciones Geográficas (Esp), núm. 18, 1997, pp. 147-161  
Instituto Interuniversitario de Geografía  
Alicante, España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17654248009>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica  
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

## **NOTICIAS Y COMENTARIOS**



# EL PLAN DE DESARROLLO DEL AEROPUERTO DE VENECIA: PROPUESTAS PARA UNA INFRAESTRUCTURA SUPRARREGIONAL<sup>1</sup>

María Hernández Hernández

## RESUMEN

Las infraestructuras han jugado un papel relevante desde el punto de vista de la planificación territorial al ser un elemento clave en la estructuración del espacio y al actuar como principio que fomenta el desarrollo de unas regiones y el desenclave de otras. Aspectos potenciados por las instalaciones aeroportuarias dada su función suprarregional. Tendencia evidenciados por el análisis del aeropuerto de Venecia, cuya área de influencia tradicional (regiones del Véneto, Trentino-Alto Adige y Friuli-Venezia-Giulia) es uno de los espacios más dinámicos de la península itálica. No obstante, presenta una serie de disfuncionalidades, consecuencia de su rápido crecimiento, que tratan de ser paliadas tanto por las autoridades regionales, tal y como se recoge en el *Piano Territoriale Regionale di Coordinamento* (Plan Territorial Regional de Coordinación) como por el ente encargado de su gestión, que ha elaborado el *Piano Aeroportuale Generale* (Plan aeroportuario). Estudio que pretende ser una apuesta de futuro.

*Palabras clave:* planificación integral, aeropuerto, desarrollo, infraestructuras, áreas de influencia.

## ABSTRACT

Structures have a remarkable function for territorial planning because they are a key element in the spatial structuration and foment the development of regions. This fact is more significative when we analysing airports. This trend is shown by Venezia airport analysis: its traditional influence area is one of the most dinamic spaces in Italy. Nevertheless, it has some disfunctionalities, as result of its fast growing, that use to be solved by the regional authorities, as we can see on *Piano Territoriale Regionale di Coordinamento*, and by SAVE, that has drewed up *Piano Aeroportuale Generale* what is a bet of future.

*Key words:* integral planning, airport, development, structures, influence area.

---

<sup>1</sup> Este artículo se inserta en el proyecto Investigación *Estudio sobre el potencial de captación y generación de tráfico del aeropuerto de El Altet*, patrocinado por AENA, dirigido por los catedráticos Francisco Calvo García Tornel y Alfredo Morales Gil.

## 1. Introducción

La ordenación del territorio se remonta en el estado italiano a 1942 y concretamente a la ley Urbanística del mencionado año. Ésta introdujo los instrumentos del planeamiento municipal y, sobre todo, la figura del Plan Territorial de Coordinación (PTC). Desde la descentralización del Estado, prevista ya en la Constitución de 1947 y realizada relativamente tarde (leyes y normas de descentralización de 1970, 1972, 1975 y 1977), las regiones han llegado a ser los actores más importantes en la planificación territorial. Varias regiones han aprobado leyes regulando dicha cuestión, entre ellas la Véneta (ley número 61/1985), que cuenta, desde 1992, con un Plan Territorial Regional de Coordinación.

*Piano Territoriale Regionale de Coordinamento* (en adelante Plan Territorial Regional de Coordinación, PTRC) que se adapta a las directrices generales del Programa Económico Regional (PRS)<sup>2</sup> y al Plan General de Transportes (PGT). Es en este marco legislativo donde se enmarca el *Piano Aeroportuale* (en adelante Plan aeroportuario) del aeropuerto de Venecia ya que el estado italiano se reserva las competencias sobre las grandes infraestructuras y las obras públicas de interés nacional y la política de bienes culturales y medio ambiente.

La mejora de las infraestructuras existentes es uno de los objetivos del Plan Territorial de Coordinación (PTRC) de la región del Véneto ya que éstas se convierten en elementos estructurantes del territorio, pero también contribuyen desde el punto de vista económico al desarrollo de sus áreas de influencia. Rasgos evidenciados, especialmente, en las aeroportuarias dado su carácter suprarregional y concretamente en el aeropuerto de Venezia-Tessera, no obstante, su estudio no debe ser desligado de las demás infraestructuras vénetas ya que la política de transportes italiana se fundamenta en el principio de una planificación integral que sea, en su conjunto, lo suficientemente flexible para que pueda ir adaptándose a la realidad cambiante y que sirva de marco de referencia para cualquier actuación concreta.

## 2. El aeropuerto de Venecia

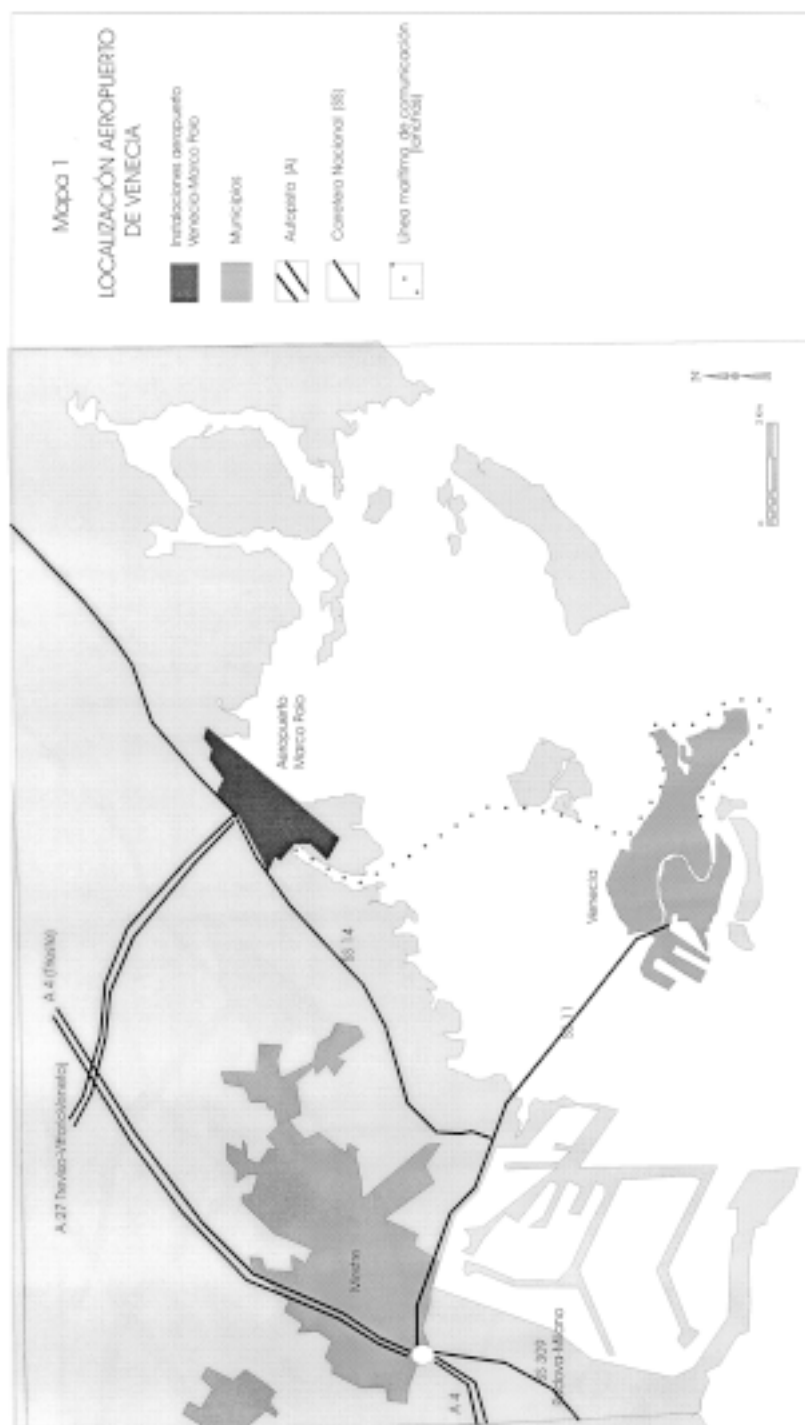
El complejo aeroportuario (mapa 1) se ubica en el sector norte de la laguna de Venecia, entre la carretera estatal triestina y la laguna véneta. Distanto unos 12 km. de Venecia por tierra y unos 10 por vía marítima.

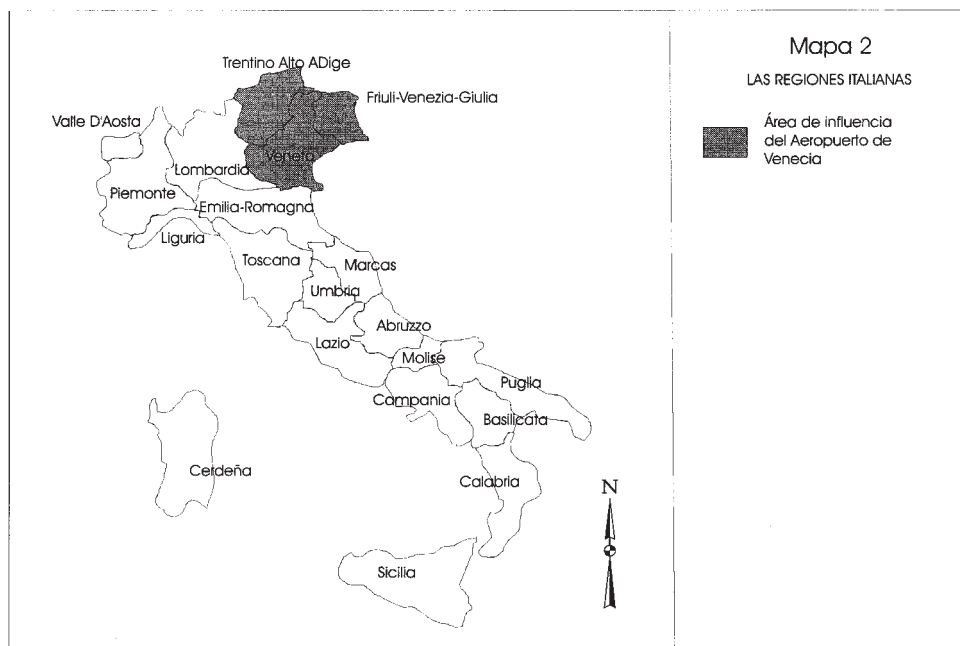
### 2.1. Estructura socio-económica del área de influencia

El área de influencia del aeropuerto de Venecia «Marco Polo» comprende principalmente el Véneto, parte del Friuli-Venezia-Giulia y del Trentino-Alto Adige (mapa 2). Ésta ocupa una superficie aproximada de 38.827 km<sup>2</sup>, es decir, un 13,4% del territorio italiano y una población de 6.452.000 (1990), es decir, 11,4% de la población total italiana (cuadro 1).

---

2 HILDENBRAND SCHEID, A.: *Política de ordenación del territorio en Europa*, Universidad de Sevilla-Consejería de Obras Públicas, Sevilla, 1996.





**Cuadro 1**  
**DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN (1990)**

Región	Superficie (km <sup>2</sup> )	Población	%
Trentino-Alto Adige	13.618	886.914	1,5
Véneto	18.365	4.363.157	7,7
Friuli-Venecia-Giulia	7.844	1.193.520	2,2%

%. Porcentaje sobre la población total.

Fuente: Save. Elaboración propia.

El desarrollo económico de la región en los últimos cuarenta años ha supuesto una profunda transformación del sistema territorial y un elevado consumo de suelo por los procesos de urbanización e industrialización. Evolución paralela a la pérdida de significación de las actividades primarias. Ambos hechos se han traducido en la reducción de la superficie total de las explotaciones agrícolas. Disminución que, si comparamos las cifras aportadas por el censo de 1961 y 1990, podemos cifrar en unas 213.658 has, es decir, el 18% de la superficie total.

Espacio económicamente activo, que se integra en la denominada «región nordeste y centro» (NEC). Área caracterizada por una intensa industrialización, gracias a la elevada concentración de actividades económico-productivas (el 10% de la industria italiana se localiza en este sector) y de servicios que determinan que el crecimiento del producto interior bruto de la región del Véneto sea superior a la media italiana (cuadro 2).

Cuadro 2  
*CRECIMIENTO DEL P.I.B. (%)*

Año	Italia	Véneto
1991	+1,3	+1,2
1992	+1,1	+1,7
1993	-0,3	+0,7
1994	+1,6	+4,0

Fuente: Amministrazione Provinciale di Venezia. Elaboración propia.

Paradigma de desarrollo, conocido como «modelo véneto» basado en el dominio de las pequeñas y medianas empresas y caracterizado por la interdependencia entre factores productivos y territoriales, que han permitido el desenvolvimiento de sistemas industriales especializados y muy flexibles, beneficiándose éstos de la integración entre agricultura e industria. Sector secundario que abarca tanto industrias tradicionales (agroalimentarias, tejidos, muebles, etc.) en áreas de antigua industrialización como es el área piedemontana de la provincia vicentina (municipios de Schio, Thienne o los valles de Valdagno y Arzignano) como innovadoras (calzado deportivo, gafas de sol o electrodomésticos), llegando a configurar un área de industrialización difusa (mapa 3).

Actividades industriales que a partir de los años ochenta han experimentado una difusión hacia los municipios rurales más externos, para alcanzar, de este modo cuotas de mercado de trabajo con menor movilidad. Proceso éste que ha tenido un efecto estabilizador sobre la población en áreas que en los años sesenta eran netamente emigrantes, como eran las provincias de Rovigo y Belluno, que han experimentado un incremento de su índice de industrialización, de un 193 y un 53%, respectivamente, si se comparan los datos de 1982 y 1992. Industria manufacturera a la que debemos sumar la existencia de un gran complejo industrial, como Porto Marghera, creado ex novo en el primer cuarto del siglo XX y desligado de las actividades artesanales existentes en estas regiones, ya que dominan las empresas relacionadas con la industria de química pesada, de base o la petroquímica.

Actividades económicas descritas en párrafos anteriores a las que deber unir el sector servicios, en el que merecen destacarse, por sus repercusiones desde el punto de vista de los activos y de la renta generada, el terciario avanzado, concentrado en las capitales provinciales y especialmente en las ciudades de Padua (Universidad) y Venecia y el turístico. Sector que si bien tiene una antigua tradición, ha asumido a partir de los años sesenta una notable difusión; proceso paralelo al evidenciado en otros sectores litorales mediterráneos<sup>3</sup>.

Práctica que en 1995 supuso del orden de 10 millones de visitantes (cuadro 3), fundamentándose en el turismo cultural con ciudades de arte paradigmáticas como Venecia, pero sin olvidar otras como Verona y Vicenza o circuitos menores como el de las ciudades amuralladas (Monselice, Montagnana y Este), pero también en los deportes de invierno gracias a la proximidad de los Dolomitas, siendo significativos municipios como Cortina d'Ampezzo, Vall Gardena, Alleghe o Misurina, el turismo de sol y playa (aunque diferenciando entre el Lido y la costa de tierra firme, donde encontramos enclaves de alta

---

<sup>3</sup> VERA REBOLLO, J.F.: *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Alicante, 1987.





afluencia como Jesolo, Lignano, Bibione, Caorle o Chioggia-Sottomarina) y, en los últimos años el relacionado con los valores ambientales (ambiente lagunar, delta del Po, *colli berici*, Lessinia) y termales (colinas Euganeas).

Área de influencia tradicional a la que debemos añadir en la actualidad aquella que abarca el centro de Europa a través del eje de Austria-Alemania y el área suroriental desde Baviera a Grecia. Esta última, en crecimiento, responde a las exigencias de intercambio de pasajeros y mercancías con los antiguos países del este. Proceso de apertura en el cual la región del Trentino es un sector privilegiado (cuadro 4).

Cuadro 3  
*MOVIMIENTO TURÍSTICO EN EL ÁREA VENECIANA (1995)*

	Extranjeros		Italianos	
	Llegadas	Estancias	Llegadas	Estancias
Bibione	307.037	3.310.545	106.558	1.391.292
Caorle	202.497	1.778.924	152.205	1.809.699
Chioggia	567.097	345.035	125.885	1.557.561
Jesolo	468.580	3.077.965	287.895	2611499
Venecia	859.982	1.944.439	269.752	541.933
Lido Venecia	89.300	2.338.998	45.554	127.348
Mestre-Marghera	456.371	760.494	22.303	451.093
Cavalino	302.070	2.952.569	90.605	890.799
Total provincia	2.788.385	14.697.227	1.379.473	9.800.086

Fuente: Amministrazione provinciale di Venezia. Elaboración propia.

## 2.2. Tráficos

Aeropuerto en el que, desde el punto de vista de la componente de los vuelos, se observa un dominio significativo de los vuelos regulares que representan en torno a un 80% del total (cuadro 5). Porcentaje que debemos relacionar con una serie de aspectos entre los que destacan su carácter de plataforma regional, la dependencia con aeropuertos internacionales como Zurich y Frankfurt para el tráfico de mercancías, la no existencia de una política agresiva de captación de mercados como consecuencia de su saturación e infradotación de infraestructuras o la propia política turística adoptada por las autoridades italianas, que privilegia el turismo de calidad frente al de masas y que se manifiesta en el predominio de los vuelos regulares frente a los chárter.

En la escala veneciana operan las mayores compañías de líneas europeas, a saber, Alitalia, Lufthansa, British Airways, Air France, Sabena, SAS, Austrian Airlines, Crossair, Iberia, Aeroflot, Contiflug, Meridiana y Air Dolomiti. Operando regularmente durante el verano de 1994, 28 líneas, de las cuales el 55% eran internacionales y el resto nacionales.

Una densa red de vuelos regulares lo conecta con 10 ciudades italianas (Alghero, Cagliari, Génova, Milán, Nápoles, Olbia, Palermo, Roma, Turín y Trieste) y 19 ciudades extranjeras (Amsterdam, Barcelona, Bruselas, Colonia, Copenhague, Dusseldorf, Frankfurt, Hamburgo, Lyon, Londres, Lugano, Madrid, Munich, Moscú, Nueva York, Niza, París,

Cuadro 4  
*TRÁFICO: LLEGADAS Y SALIDAS (1995)*

Escala	Nº vuelos	Nº pasajeros	Toneladas Mercancías
Alemania	5.790	304.205	1.818,11
Austria	1.464	49.241	98,69
Bélgica	976	59.875	452,17
Croacia	1	82	*
Checoslovaquia	28	1.066	*
Dinamarca	711	41.388	254,45
España	851	57.358	11,29
Francia	4.136	341728	1.567,48
Grecia	128	13.278	*
Holanda	980	76.284	411,52
Hungría	5	149	0,54
Inglaterra	2.656	353.739	818,01
Irlanda	80	7.890	
Italia	12.612	850.086	1.417,74
Luxemburgo	36	1.551	*
Malta	8	619	*
Polonia	1	*	*
Portugal	6	570	*
Rumania	34	1.291	1,02
Rusia	220	19.010	697,36
Suecia	1	*	*
Suiza	1.432	34.675	58,92

\* No se indican cifras.

Fuente: SAVE. Elaboración propia.

Cuadro 5  
*TRÁFICOS AVIACIÓN COMERCIAL*

	1989	1995	%
Pasajeros	1.435.200	2.462.384	71,56
— Línea regular	1.215.917	2.122.850	74,58
— Chárter	219.283	339.534	54,83
Movimientos	19.664	35.032	78,15
— Línea regular	17.549	32.037	82,32
— Chárter	2.115	2.995	41,60

\* Porcentaje (incremento) de movimientos entre 1989 y 1995.

Fuente: SAVE. Elaboración propia.

Cuadro 6  
*TRÁFICOS: LLEGADAS Y SALIDAS (1995)*

<b>Escala</b>	<b>Nº vuelos</b>	<b>Nº pasajeros</b>	<b>Toneladas Mercancías</b>
África	46	3.824	15,41
América	787	52.853	326,04
Asia	40	3.277	*
Europa	32.156	2.214.085	7.608,26
Total	33.029	2.274.139	7.949,72

\* Sin datos.

Fuente: SAVE. Elaboración propia.

Cuadro 7  
*EVOLUCIÓN DE LOS PASAJEROS Y DE LOS MOVIMIENTOS (1989-1994)*

<b>Año</b>	<b>Pasajeros</b>	<b>Movimientos</b>
1989	1.435.200	19.664
1990	1.629.899	22.296
1991	1.576.765	25.490
1992	1.861.188	29.600
1993	2.002.634	31.672
1994	2.274.039	33.029
1995	2.462.384	35.032

Fuente: SAVE. Elaboración propia.

Cuadro 8  
*EVOLUCIÓN TRÁFICO DE MERCANCÍAS*

<b>Año</b>	<b>Mercancías (toneladas)</b>
1989	5.723
1990	6.152
1991	7.320
1992	7.807
1993	9.612
1994	11.820

Fuente: SAVE. Elaboración propia.

Stuttgart, Viena), cifrándose en unas 200 las conexiones internacionales semanales regulares, de las cuales 55 tienen como destino Alemania al depender del aeropuerto de Frankfurt para las conexiones transoceánicas (cuadro 4 y 6).

Las estadísticas muestran un incremento en términos tanto relativos como absolutos del número de usuarios (cuadro 5 y 7). Éste se ha duplicado en la última década, al pasar de 1.187.642 pasajeros en 1985 a 2.462.364 en 1995. Siendo únicamente el 37% de esta progresión imputable al turismo, según la empresa que lo gestiona.

Tendencia similar se observa en el tráfico de mercancías. No obstante, el volumen actualmente gestionado es exiguo (unas 11.000 toneladas). Aspecto éste atribuible a una serie de factores entre los que merecen citarse la utilización de otros aeropuertos por la clase empresarial del Trentino y del Véneto como consecuencia de la insuficiencia del sistema de utillaje, de la inadecuación de las infraestructuras aeroportuarias al incremento del número de usuarios, los problemas de accesibilidad a las instalaciones aeroportuarias, la competencia ejercida por Milán o las rupturas de carga existentes (cuadro 8).

### **3. El aeropuerto de Venecia en los diferentes planes de ordenación**

#### *3.1. El Plan General de Transportes y el Plan Territorial regional de Coordinación*

El dinamismo económico, descrito en el epígrafe 2.1, se ve favorecido por la existencia de una densa red de comunicaciones (mapa 3). A modo de ejemplo haremos referencia a algunas de ellas, pero indicamos, asimismo, que no pretendemos hacer un mero elenco, sino evidenciar la relevancia que éstas desempeñan en la estructuración de este espacio.

La red ferroviaria italiana se articula en dos ejes de gran valor funcional (Turín-Venecia y Milán-Bolonia-Florenia-Roma), uno de los cuales recorre parte del área de influencia del aeropuerto «Marco Polo». Sin olvidar que, Mestre constituye un nudo relevante a la hora de conectar las comunicaciones ferroviarias hacia Austria. Este sistema de transporte terrestre se completa con la red de carreteras, tanto estatales (SS) como autopistas (A) que conectan entre sí las principales ciudades de la región y a éstas con los principales núcleos nacionales e internacionales. La A-4 (Milano-Venecia-Trieste), por ejemplo, enlaza Turín con Udine y con la frontera austríaca. Directriz este-oeste completada, asimismo, por la SS11, la SS443 y SS449 que comunica el área meridional véneta con Emilia-Romagna, la zona industrial de Adria-Loreo y el Polesine con las áreas centrales padanas y tirrénicas, respectivamente. Significativos resultan, también, los complejos portuarios entre los que destaca el de Venecia, que integra a los de Chioggia y Padova, por la amplia gama de funciones (tráfico de pasajeros, comercial, industrial y petrolífero) que integra.

La finalidad, por tanto del PTRC, desde el punto de vista, de las infraestructuras es, por un lado, la potenciación de la intermodalidad entre los medios de transporte, para desarrollar el papel que, desde el punto de vista de las mercancías, pueden desempeñar los interpuertos y adecuar, por otro, los puntos de intercambio entre las diferentes sistemas públicos y privados de transporte de personas. Evitando, de este modo, rupturas de carga que encarecen los costes finales y consiguientemente reducen la competitividad de las empresas, pero también eludir problemas de descordinación a los usuarios cuando se utiliza más de un medio de transporte. Rasgos éstos necesarios y que han sido considerados como una de las disfuncionalidades existentes por la empresa que gestiona el aeropuerto, y, por las autoridades nacionales que, sitúan en estas regiones varios interpuertos de primer y segundo grado al igual que uno de los denominados corredores multimodales, reflejo de su dinamismo económico (mapa 4).

MAPA 4

# INTERPUERTOS Y CORREDORES MULTIMODALES

INTERPUERTOS:

■ de primer nivel

● de segundo nivel

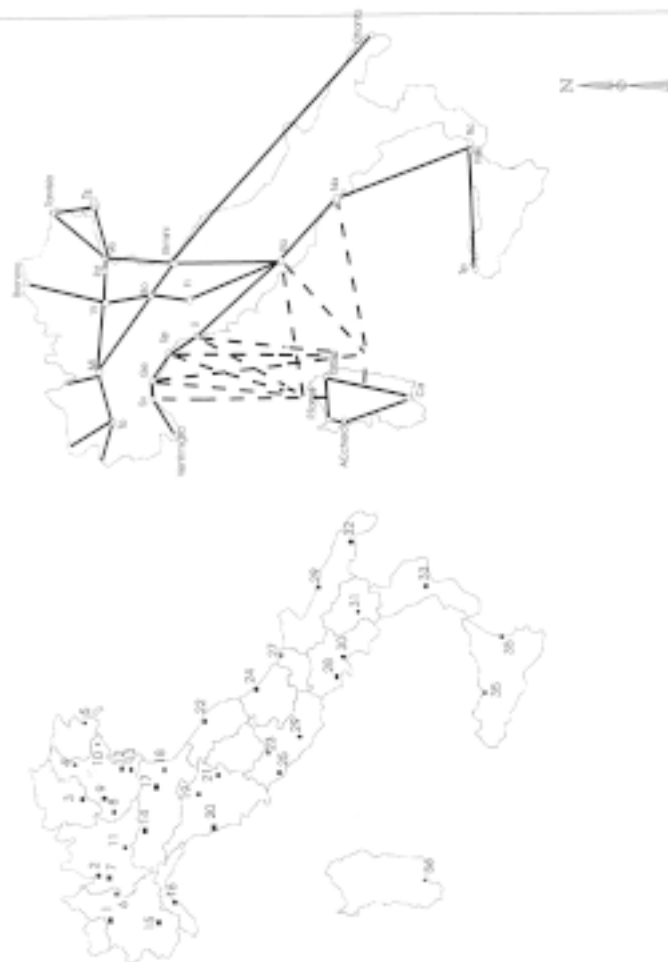
1. Casagrande
2. Bergamo
3. Bolzano
4. Varese
5. Casagrande
6. Novara Bazzafra
7. La Chiusella
8. Verona
9. Segrate
10. Vicenza
11. Cremona
12. Padova
13. Pavia
14. Parma
15. Reggio Emilia
16. Sassuolo
17. Bologna
18. Ravenna
19. Porto
20. Livorno Grand
21. Ancona
22. Jesi
23. Orto y Alghero
24. Pescara
25. Civitavecchia
26. Lido di Ostia
27. Termoli
28. N. Marone
29. Bari Lamezia
30. Salerno
31. Tiro
32. Anzio Adriatico
33. Anzio Capri
34. Civitavecchia
35. Lido di Ostia
36. Capri

## CORREDORES MULTIMODALES

▬ Transporte terrestre

▬ Transporte marítimo

- Ge: Genova  
Bo: Bari  
Li: Livorno  
An: Ancona  
Ca: Capri  
Co: Cagliari  
Na: Napoli  
Me: Messina  
RC: Reggio Calabria



Fuente: Plan General de Transportes

### 3.2. *El Piano Aeroportuale Generale*

El *Piano Aeroportuale Generale* (Plan aeroportuario), conocido como Máster Plan, es un proyecto cuyos objetivos últimos son racionalizar el desarrollo del recinto del aeropuerto en los próximos diez años en los cuales está previsto que el número de pasajeros alcance los 4,5 millones teniendo en cuenta las tendencias de desarrollo previstas que cifran el crecimiento anual en un 7%, y, en segundo lugar, hacer frente a las disfuncionalidades existentes en la actualidad, adaptándose a los objetivos descritos en los instrumentos de planificación de rango superior (PGT y PTRC).

El estudio, realizado entre 1991 y 1993, considera de manera exclusiva el recinto del aeropuerto; definiendo el sistema de accesibilidad y la viabilidad general y, en particular, las superficies destinadas a las funciones aeronáuticas, así como su integración territorial, sobre todo, desde el punto de vista de las comunicaciones con Venecia insular, Mestre y los principales núcleos de tierra firme.

Carencias que se pretenden resolver mediante la integración de otros aeropuertos. Política de complementariedad adoptada por la SAVE, ente que gestiona en su totalidad el aeropuerto a diferencia de otros que son gestionados por Civilivia y otras empresas privadas, que se plasma en el proyecto de integración con el aeropuerto de Treviso. Proceso que convertiría al Marco Polo, tras Milán y Roma en el tercer aeropuerto italiano que cuenta con tres pistas, lo que permitiría hacer frente al incremento de pasajeros y mercancías previsto.

Significativo resulta, asimismo desde el punto de vista de la intermodalidad, el proyecto de vertebración del territorio que comprende el área de influencia tradicional. Proyecto a realizar en tres fases y subvencionado por el gobierno nacional, que propugna la realización y/o conclusión de aquellos sistemas (red viaria, ferrocarril y transporte marítimo) que permitirían conectar el eje integrado por Venecia-Padua-Treviso con el aeropuerto.

Su desarrollo está previsto en dos fases. La primera a realizar entre 1995-1997 con un presupuesto de 250 mil millones de liras (aportadas por Save, el Ministerio de Transporte y la banca). Prevé la mejora de las infraestructuras internas entre las que destacan la finalización del aparcamiento, concluyendo de este modo la controversia que opone a SAVE y a la compañía de la autopista por su gestión y la ampliación de la pista de aterrizaje, con la que se lograría una pista operativa con una calidad 3, es decir, valor máximo.

La segunda, con una inversión superior a los 300 mil millones de liras, una vez se hayan adquirido nuevas funciones capaces de sostener su ejecución. Actividades que la empresa que gestiona el Marco Polo ha enlazado con la mejora y modernización de las prestaciones que este aeropuerto ofrece a sus usuarios. A modo de ejemplo podemos citar la creación de un sistema dirigido fundamentalmente a los turistas al ofertar una serie de servicios (telereserva de los medios de transporte, hoteles, restaurantes, museos, etc.) que permitiría la distribución de los flujos turísticos según programas ya ordenados y primar el turismo de calidad frente al de masas. Fase esta última condicionada por las nuevas normativas comunitarias que propugnan la liberalización de tráfico aéreo. Así, según se recoge en el PGT, a partir de 1997, únicamente los aeropuertos de Milán y Roma y algún aeropuerto especial (tal vez Venecia y Nápoles) recibirán subvenciones del Ministerio.

## 4. Conclusión

Descrita la actual situación del aeropuerto de Venecia, a modo de conclusión haremos referencia a las estrategias de desarrollo que las autoridades encargadas de su gestión

pretenden adoptar a corto y medio plazo, pero también las disfuncionalidades que se desprenden de éstas. Las primeras, recogidas en el *Máster Plan*, tienen como objetivos primordiales:

- la acentuación de su vocación regional y reforzamiento de su actual posición en el panorama nacional e internacional mediante la consolidación de los vuelos regulares, especialmente el de negocios (dominante ya en la actualidad) y el incremento de los turísticos.
- el potenciamiento del tráfico de mercancías mediante una reestructuración de los servicios prestados y su adecuación a una demanda superior a la actual. Estrategia que implica una redefinición global de las propias estructuras pero también de los aeropuertos de Verona y Padua que podrían convertirse en polos suficientemente fuertes para interceptar parte de los tránsitos que genera el propio territorio.

Objetivos que evidencian una serie de disfuncionalidades. Entre éstas merece destacarse, aunque parezca una contradicción, las infraestructuras. El *Máster Plan* prevé el reacondicionamiento o la realización de aquellas imprescindibles para alcanzar los objetivos previstos por el ente que administra el aeropuerto. Mejoras que, como indicamos anteriormente, se cifran, al menos en la primera fase en el acondicionamiento de las instalaciones internas para poder hacer frente al incremento de usuarios. Aumento que se ha traducido en su saturación. Sin embargo, han descuidado las externas, es decir, aquellas que hacen referencia a la accesibilidad.

Siendo, a nuestro entender, vital la mejora de los accesos terrestres dados los actuales problemas que se observan, a saber, alta densidad de tráfico en la carretera estatal triestina (en las proximidades de la cual se ubica el aeropuerto) debido a sus propias características: carretera de un carril por sentido, que atraviesa diversos núcleos habitados, afectada por tráfico determinado por movimientos locales y los propios que origina el aeropuerto. Mejora que estaba prevista en el PTRC de la SS11 (Padova-Mestre), pero que, sin embargo, no se ha llevado a cabo, y que dificulta cualquier intento de modernización y adecuación de las instalaciones del aeropuerto al incremento de la demanda.

## Bibliografía

- CONSORZIO PER LO SVILUPPO SOCIALE DELLA PROVINCIA DE VENEZIA (1988): *Turismo a Venezia*. Regione del Veneto.
- IORELLI, F. (1987): «Venezia e le nuove frontiere economiche», *Riv.Geogr.ital*, 94, pp. 121-47.
- HILDENBRAND SCHEID, A. (1996): *Política de ordenación del territorio en Europa*, Universidad de Sevilla-Consejería de Obras Públicas, Sevilla.
- MAZZA, L. y PALERMO, P.C. (1986): «I piani territoriali regionali», *Urbanistica* 82, pp. 54-91.
- PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO, Regione del Veneto, Edizione Canova, 1993.
- PLAN REGIONAL DE ESTRATEGIA TERRITORIAL (1995): *Aeropuerto y región. Experiencias internacionales*, Consejería de Política Territorial, Madrid.