

Aeroporti Sicilia, quale futuro

di Salvatore Chisari

Gia negli anni 80, gli addetti ai lavori studiavano assetti più snelli, dinamici ed adeguati al trend che da lì a poco avrebbe interessato il trasporto aereo, in grado di realizzare strutture più adeguate per affrontare la crescita esponenziale del traffico aereo.

Negli anni 90 già a livello nazionale si prevedevano ipotesi e progetti per affrontare lo sviluppo del trasporto aereo. Anche in Sicilia si tenta di prepararsi a questa scommessa, infatti da pochi milioni di passeggeri per anno negli scali siciliani, già nel 2019 si è giunti a circa 17 milioni di passeggeri, e si può ipotizzare che intorno al 2030 potremmo attestarci sui 24 milioni di passeggeri. Ci si chiede come si farà, se ancora non si è in grado di immaginare uno scenario idoneo, con tutto quello che ne consegue.

Nel febbraio del '94 in uno scritto pubblicato su "La Sicilia", ipotizzavo soluzioni tampone per Catania-Fontanarossa per fronteggiare l'aumento del traffico aereo, con il potenziamento delle strutture disponibili ed ove necessario realizzarne altre, in parte fatte, ma non all'altezza di reggere il traffico dei prossimi anni. Fra l'altro con una certa lungimiranza alcuni esperti ed il Presidente della Provincia dell'epoca ipotizzavano la costruzione di un nuovo scalo verso l'interno, a soli 20



Aeroporti, Campi di Volo ed Aviosuperfici della Sicilia

chilometri da Catania. Nel dicembre del 1995 in un altro scritto su "La Sicilia", pensavo ad una sinergia degli aeroporti siciliani, allora mancava come aeroporto civile, Comiso. Altrove in Italia, già da più di dieci anni gruppi di aeroporti si sono organizzati in Sistemi di Gestione Aeroportuali regionali, come gli aeroporti lombardi, aeroporti veneti, aeroporti laziali, aeroporti toscani, aeroporti pugliesi ecc, e tutti gestiti con strutture private. In Sicilia ora si parla di due sistemi aeroportuali, orientale ed occidentale. Dopo aver operato in vari aeroporti e gruppi di aeroporti, da quelli siciliani a quelli di tante altre regioni, posso anche dire che parlarne e confrontarsi per ridefinire assetti e programmi, armonizzandoli anche con programmi nazionali del settore, si rende sempre più necessario, ma è urgente concretizzare piani definitivi iniziando a realizzare le opere necessarie, e soprattutto puntare sugli ammodernamenti di impianti ed infrastrutture che per una buona parte degli aeroporti internazionali risalgono agli anni 80/90. È necessario un disegno che si realizzi entro i prossimi 5 anni, per affrontare questo ulteriore sviluppo del trasporto aereo che interesserà anche la Sicilia. Il trasporto aereo, è un settore, almeno



Aeroporto di Catania Fontanarossa / Vincenzo Bellini

nella fase attuale, in cui da parte di alcuni soggetti c'è la falsa convinzione che tira meglio di altri settori in quanto si pensa che si basa su una singola variabile, l'aumento del traffico aereo e dei passeggeri; altri elementi infatti spesso vengono trascurati, tanto per citarne alcuni, crisi economiche e crisi di alcuni vettori italiani e stranieri, inadeguatezza di alcuni aeroporti, servizi connessi di qualità scarsa, scarsa competitività anche a livello europeo ecc. La realtà è ben altra, infatti con l'approssimarsi delle stagioni di punta si evidenziano alcuni nodi, che trascurati da alcuni anni possono determinare seri disservizi. Si sommano quindi i problemi generali a quelli propri di ogni scalo o di ogni settore collegato. Infatti annualmente i responsabili vanno ad affrontare situazioni, che pure prevedibili, si valutano in ritardo. I progetti in atto e previsti sono a breve termine e quindi non sono calibrati almeno per il medio termine. Spesso non si ha un'approfondita conoscenza dell'universo trasporto aereo, delle sue dinamiche a livello na-



Aeroporto di Trapani / Vincenzo Florio

zionale ed internazionale. Aver trascurato il settore tra gli anni 95 e 2000 ha fatto sì che oggi stiamo pagando l'immobilismo pregresso, quando già negli anni 90 prevedevamo l'evoluzione del traffico aereo ed un aumento ingente dei passeggeri tra gli anni 2005 e 2010. La insufficiente programmazione di oggi potrebbe metterci in una ulteriore situazione di difficoltà negli anni 2021/2025. Non c'è ancora un'idea chiara di cosa fare, di dove stiamo andando e della globalizzazione in atto dell'intero comparto che si sta sviluppando velocemente. Ci sono idee e progetti, ma non sempre armonizzati sia all'interno di singoli settori, che complessivamente. Come diceva qualche esperto non si hanno strategie serie da più di 30 anni, almeno in detto settore. È

mancato un coordinamento ed una politica complessiva ed è mancato un riferimento vero degli organi preposti, è mancato inoltre anche un indirizzo politico sulle strategie da mettere in atto. Al momento di concretizzare alcune attività ci si rende

conto che siamo carenti e si registrano, mancanza di progetti concreti che tengano conto dello sviluppo del trasporto aereo, che dovrebbe trovare soluzioni ulteriori, come strutture adeguate per recepire il traffico, con interventi più efficaci sia di natura infrastrutturale che tecnico-operativa ed interventi in settori connessi, quale il turistico, legati alla ricettività della massa anche di milioni di turisti che sono giunti fino al 2019 a Venezia, Roma Firenze, Sicilia ecc.

È necessaria una partecipazione più attenta da parte delle componenti interessate, per ridefinire il quadro e le strategie, ponendo anche nella massima attenzione il ruolo dell'Italia all'interno degli organismi europei aeronautici, che al momento è spesso solo formale. Inoltre vanno rivisti gli strumenti cardine del settore, adeguandoli alle mutate esigenze, mi riferisco ai piani regionali e nazionali dei trasporti che per alcune regioni non sono più rispondenti alle mutate esigenze ed in alcuni casi risalgono agli anni 2000. Sono rimasti da privatizzare praticamente in Sicilia le Società di Gestione di Palermo, Catania e Trapani- Birgi. È necessaria una partecipazione di soggetti privati nelle Società di Gestione aeroportuali, come previsto da norme in vigore. La maggior parte degli altri scali civili italiani hanno già società per la maggior parte a capitale privato. Certo chi si prepara ad affrontare la privatizzazione dovrebbe pensare ad offerte obiettive senza fare voli pin-



Aeroporto di Comiso / Pio La Torre

Ricordi... Riflessioni... Sentimenti

darici, altrimenti si rischia di non trovare investitori seri e capaci. Un nuovo aeroporto nel territorio della provincia di Catania si può ancora pensare. La spesa per tutte le opere anche con due piste, può richiedere intorno al miliardo di Euro. Detta spesa potrebbe essere giustificata per 20/25 milioni di passeggeri per anno e quindi va fatta un'analisi dei flussi di traffico che si potrebbero avere nei prossimi 10/15 anni, nel bacino della Sicilia orientale e province vicine. L'attuale aeroporto catanese non ha più possibilità di grandi ampliamenti, adeguarlo con una nuova pista richiede insieme alle altre opere necessarie almeno 400 milioni d'investimenti. Palermo Punta Raisi con circa 300 ettari di terreno, ha ancora spazi, si può realizzare una nuova torre di controllo ed una aerostazione attigua a sud dell'aeroporto, utilizzando l'attuale aerostazione per i voli nazionali e si può preparare lo scalo per puntare sui 10 milioni di passeggeri per anno intorno agli anni 2030. Ipotizzare un nuovo aeroporto non conviene in quanto i flussi di traffico su Palermo pur in crescita non potranno andare oltre un certo numero, per una serie di motivi turistici e legati al territorio. Per gli aeroporti minori non dimentichiamo Comiso e Trapani – Birgi che potrebbero avere un ulteriore impulso anche attraverso una politica di cooperazione con gli aeroporti di Catania e Palermo e quindi fare sistema. Da non dimenticare gli aeroporti delle isole minori, Lampedusa e Pantelleria, che essendo aeroporti cosiddetti sociali vanno tenuti sempre in efficienza. Oggi Comiso, anche a fronte della ricorrente attività vulcanica di Etna, con caduta di cenere



Aeroporto di Pantelleria

sull'aeroporto di Fontanarossa, può costituire un aeroporto alternato se non interessato dalla nube vulcanica, anche se va studiata una ricettività più idonea per i velivoli anche durante le ore di cenere sull'aeroporto di Fontanarossa, può costituire un aeroporto alternato se non interessato dalla nube vulcanica, anche se va studiata una ricettività più idonea per i velivoli anche durante le ore serali. Trapani Birgi dovrà rivedere alcune politiche del territorio per aumentare il numero dei passeggeri e questo vale anche per Comiso. Oggi il numero dei passeggeri è tale da non rendere produttivi questi due aeroporti. Certo strategie errate degli anni

2000 hanno fatto imbrogliare errori che ora stiamo pagando, come ubicazioni di aeroporti in territori mal serviti dai collegamenti stradali e ferroviari, quando già dagli anni 80, c'erano ipotesi e progetti di aeroporti più baricentrici rispetto a Palermo e Catania.

Infine tanto per fare un esempio per tornare alle privatizzazioni, l'aeroporto di Napoli primo aeroporto italiano ad essere privatizzato, fu affidato dalla Società di Gestione di Napoli ad un partner europeo, la BAA (British Airport Authority). In effetti negli anni 2000 con collegamenti stradali e ferroviari più idonei lo scalo riprese alla grande, pur avendo spazi limitati. Si parlò di Grazzanise come scalo alternativo lasciando Capodichino, ma non fu possibile per i costi elevati rispetto ad un numero di passeggeri limitato, oggi sugli 8/9 milioni di passeggeri per anno.



Aeroporto di Palermo / Falcone Borsellino