

Il progetto

Quello dell'aeroporto di Comiso è senz'altro il progetto più ambizioso nel campo dell'aviazione civile fra quelli che vedranno la luce in Sicilia entro il 2008. Nasce da una fruttuosa collaborazione istituzionale fra l'Enac, la Regione Siciliana e il Comune di Comiso.

L'Enac ha approvato il progetto esecutivo per la realizzazione dell'Aeroporto di Comiso, uno scalo che si stima potrà essere utilizzato da un bacino di utenza di 400mila passeggeri all'anno.

L'aeroporto è finanziato per un importo complessivo di 40,12 milioni di Euro, di cui 7,09 milioni provenienti da fondi comunitari, 29,79 milioni da risorse di cui alla delibera CIPE 36/02 e 3,23 milioni da fonte privata.

Il progetto del nuovo aeroporto prevede la realizzazione di una pista di 2.460 metri di lunghezza e la dotazione di un sistema di atterraggio strumentale ILS (*Instrumental Landing System*) su una delle due testate.

Nelle previsioni Comiso costituirà un'importante integrazione del sistema aeroportuale siciliano.

Inoltre, nel quadro del decongestionamento degli scali maggiori, potrà servire da base per le linee *charter*, per compagnie *low cost*, ma anche come base cargo per



potenziare lo sviluppo delle attività commerciali della Sicilia meridionale ed orientale.

Il progetto definitivo è stato strutturato con la suddivisione in opere *Air side* e opere *Land side*.

Le opere previste in ambito *Air side* riguardano interventi civili ed impiantistici, di cui i più significativi sono:

- pista di volo RWY 05/23;
- vie di circolazione;
- piazzale di sosta aeromobili;
- piazzola elicotteri;
- deposito carburanti.

Le opere previste in ambito *Land side* sono costituite dagli interventi finalizzati alla realizzazione di un'area terminale nell'ambito dell'aeroporto civile di Comiso. I principali interventi sono:

- aerostazione passeggeri;
- torre di controllo, sala apparati e blocco tecnico;
- caserma Vigili del Fuoco;
- centrale tecnologica;
- viabilità, parcheggi, arredo urbano, sistemazione a verde ed interventi di mitigazione ambientale.

PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione	Fine lavori
LATO ARIA			
Realizzazione di un aeroporto civile di II livello, comprese opere connesse e di pertinenza	29,910	In corso	dicembre-07
LATO TERRA			
Realizzazione di un aeroporto civile di II livello, comprese opere connesse e di pertinenza	10,209	In corso	dicembre-07

Nell'ambito delle dotazioni *land side*, è prevista la realizzazione di una nuova aerostazione passeggeri, le cui superfici funzionali sono state dimensionate assumendo un livello di servizio "C" (standard IATA), modulato su un traffico passeggeri che, in prima fase, è stato assunto pari a 400.000 unità/anno.

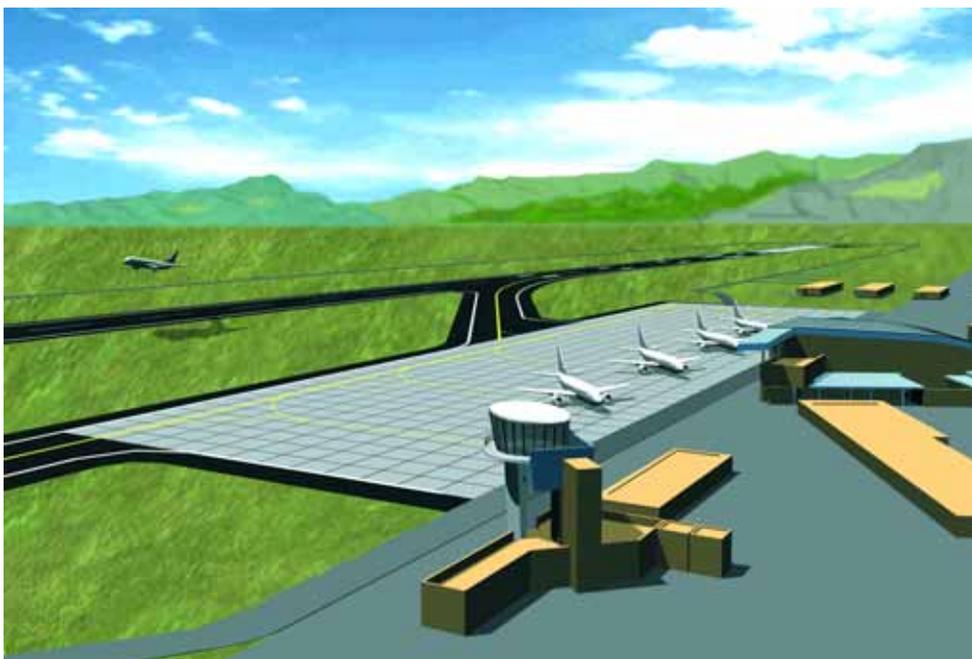
Il terminal passeggeri si svilupperà su tre livelli prevedendo la concentrazione di tutte le attività legate all'imbarco dei passeggeri e al trattamento dei bagagli a piano terra, che quindi costituirà un unico livello funzionale.

L'edificio, dotato di struttura in cemento armato con coperture metalliche e muraure perimetrali rivestite in pietra comisana, ha una pianta a forma di "A" asimmetrica, incernierata su una grande hall centrale, che conduce a una zona rialzata e a un patio. La superficie utile complessiva, distribuita su tre livelli, è pari a circa 6.000 mq. Gli accessi ai piani superiori sono ubicati sia nella hall centrale che nei due corpi di fabbrica laterali.

Cinque bussole introdurranno nell'atrio del piano terra dell'aerostazione. L'atrio sarà diviso in tre macroaree: partenze (430 mq), arrivi (480 mq) e hall centrale (350 mq). Nella hall centrale, in corrispondenza del fronte accessi all'aerostazione, è presente una grande fontana che, oltre ad una funzione estetico-decorativa, funge anche da ideale elemento di separazione tra la zona partenze e la zona arrivi.

Nella zona partenze sono previsti, oltre alle biglietterie e agli uffici informazioni, 10 banchi check-in, con relativo nastro collettore per bagagli in partenza sul quale è previsto un impianto per il controllo radiogeno dei bagagli da stiva (C.B.S. 100%). La sala partenze è articolata su tre gate di imbarco collegati ad altrettante sale di imbarco, separabili all'occorrenza per imbarcare voli di destinazioni U.E. ed internazionali. La sala arrivi è dotata di due nastri "caroselli" per la restituzione dei bagagli, con possibilità di separazione tra provenienze "UE" (Unione Europea) ed "extra-Europea".

L'atrio arrivi presenterà una configurazione rettangolare, con una serie di esercizi commerciali, tra cui un bar aperto direttamente sullo spazio comune. La *hall* centrale, in una zona leggermente rialzata, oltre a separare fisicamente i flussi provenienti dai *gate* arrivi/partenze, renderà agevole l'allocazione di box commerciali temporanei o di esposizioni a scopo pubblicitario.



Al primo piano, dalle dimensioni più contenute (mq 1.300), saranno ubicati gli uffici operativi (società di gestione, compagnie aeree, ecc.), e uno spazio destinato a iniziative congressuali. Al secondo piano è prevista un'ampia superficie una grande veranda di circa 1.200 mq, che si affaccia sul piazzale di sosta velivoli. Ospiterà attività squisitamente commerciali: negozi, bar, ristoranti e aree per stand commerciali.

Il fabbricato della torre di controllo, che raggiungerà un'altezza di 19 metri si comporrà di un corpo base, costituente il blocco tecnico, caratterizzato da ampie vetrate, e da un volume verticale a sostegno della sala-apparati e di quella operativa.

In ambito *Land side* sono inoltre previste la caserma dei Vigili del Fuoco, la sistemazione della viabilità perimetrale e di accesso, la zona parcheggi, nonché l'adeguamento e la sistemazione degli impianti di raccolta delle acque.

Per il futuro è stata prevista la possibilità di un ampliamento e sviluppo dell'aerostazione per un potenziale incremento del traffico passeggeri sino a 750.000 passeggeri all'anno, con un adeguato incremento delle superfici utili per la zona partenze e la creazione di nuove aree più ampie per la zona arrivi.

Il completamento dei lavori è previsto per dicembre del 2007.

La storia

La politica estera italiana degli anni Venti puntava all'espansione verso l'Africa. Suo presupposto era una base militare che tenesse d'occhio l'isola di Malta e i movimenti della flotta britannica, che controllava le uniche due vie d'accesso nel Mediterraneo: lo stretto di Gibilterra e il canale di Suez.

La scelta dei comandi militari cadde nella zona della provincia di Ragusa, geograficamente la più a sud del Paese e perciò la più vicina alle coste del Nord Africa. Tale scelta aveva degli importanti precedenti storici sin dall'epoca delle guerre puniche. Si doveva sperimentare adesso la nuova strategia militare che da qualche decennio era andata sempre più perfezionandosi: l'aviazione. Fu così che, nella metà degli anni Trenta (1935), si pensò di costruire nella zona della provincia di Ragusa un aeroporto.

Cominciarono forti polemiche, di natura squisitamente campanilistica, tra i politici locali perché un aeroporto, in un'area dimenticata e depressa del profondo sud del Paese, avrebbe certamente dato grande prestigio e sicura possibilità di sviluppo alla città che ne avrebbe assunto la paternità. Dopo varie ricerche del sito più opportuno per la realizzazione del campo d'aviazione, fu individuata l'area di contrada Cannamellito, una vasta area in aperta pianura, che, pur trovandosi ad appena tre chilometri da Comiso, apparteneva al più lontano comune di Vittoria. Si procedette immediatamente all'esproprio dei terreni contenuti nella zona prescelta e fu grazie all'intervento dell'on. Biagio Pace, archeologo comisano di fama internazionale, se, nel giugno del '37, riordinando l'assetto territoriale della provincia di Ragusa, il governo attribuiva al comune di Comiso un aumento complessivo di superficie di 2269 ettari, dei quali 620 li otteneva dalla città di Vittoria, che non gradì per niente il provvedimento: non tanto per l'amputazione territoriale, ma perché in quell'area di 620 ettari vi erano compresi i 146 di contrada Cannamellito sui quali si stava costruendo l'aeroporto.

Nell'estate di quello stesso anno i lavori per la costruzione dell'aeroporto, anche se iniziati da poco, procedevano alacremente. Nel 1937, subito dopo l'ultimazione, l'aerostadio,





intitolato a Vincenzo Magliocco, generale siciliano dell'aviazione morto il 27 giugno 1936 a Lekempti, in Africa Orientale, fu inaugurato.

L'ottimismo e l'esultanza dei comisani durarono poco, perché nel 1940 l'Italia attaccò l'Egitto aprendo un altro fronte di guerra: il Nord Africa. Il "Magliocco", diventò uno scalo aeroportuale di grande importanza strategica, tale da non poter più sfuggire all'obiettivo degli aerei alleati. Il 26 maggio 1943 l'aeroporto fu letteralmente raso al suolo.

Immediatamente dopo la guerra, si cercò di utilizzare la struttura aeroportuale per usi civili, ma il tentativo fallì: la LAI (Linee Aeree Italiane), che gestiva i voli di linea con Catania mediante un bimotore capace di ospitare fino a cinquanta passeggeri, dopo pochi anni cessò l'attività e con essa l'aeroporto, chiuso fino al 1965 quando l'ATI inaugurò la nuova linea Palermo-Comiso.

L'aeroporto nel novembre del 1972 fu definitivamente chiuso al traffico civile. Nei primi anni Ottanta si tornò a parlare dell'aeroporto di Comiso, quando ad agosto del 1981 fu diffusa la notizia che il Consiglio dei ministri aveva deciso di situare la più grande base missilistica NATO d'Europa a Comiso.

Da allora, fino agli accordi di pace tra USA e URSS del 1987, Comiso fu meta dei pacifisti di tutto il mondo, fino a quando il lavoro diplomatico produsse i primi risultati nel summit di Washington, con la firma di un trattato per la messa al bando delle armi nucleari a raggio intermedio.

Comiso ritornava alla normalità e nel 1999 l'ex base NATO divenne un centro d'accoglienza che fornì alloggio a quasi cinquemila profughi del Kosovo.