

AEROPORTI DELLA SICILIA

QUADERNO

LO SVILUPPO AEROPORTUALE E LE OPERE INFRASTRUTTURALI IN SICILIA

Il grande piano strategico per potenziare la rete di infrastrutture del Paese è stato uno degli obiettivi principali del Governo per rilanciare l'economia italiana. Approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione economica (CIPE) nel dicembre 2001, il piano ha per obiettivo l'adeguamento dell'offerta aeroportuale, l'informatizzazione del sistema dei trasporti, l'avvio di interventi infrastrutturali ferroviari e stradali per creare un moderno sistema di trasporti.

Il programma si è tradotto nella Legge Obiettivo, lo strumento con il quale sono state individuate le principali opere da realizzare all'interno di un programma decennale di interventi destinato ad avviare un volano di risorse globali per 125,8 miliardi di euro.

Gli aeroporti siciliani rientrano, come quelli di altre regioni del Sud Italia, nei benefici previsti da un vasto piano infrastrutturale cofinanziato dall'Unione Europea con circa 190 milioni di euro che, integrati con fondi statali e regionali, portano ad un investimento complessivo di 860 milioni di euro utilizzati per l'ampliamento e per l'ammmodernamento anche degli aeroporti di Catania, di Palermo, di Trapani, di Comiso, di Pantelleria e di Lampedusa.

L'occasione è tale da consentire un deciso riassetto del sistema aeroportuale della Sicilia.

Un simile piano di sviluppo aeroportuale per la Sicilia è legato ai crescenti flussi di passeggeri che interessano soprattutto gli scali di Catania e di Palermo, ma anche di Trapani, di Lampedusa e di Pantelleria.

All'incremento dei volumi di traffico ha contribuito anche la progressiva privatizzazione del settore aeroportuale italiano, che ha permesso alle società di gestione di assumere un'ottica imprenditoriale, perseguendo la sicurezza e la qualità dei servizi con criteri di efficienza.

La Sicilia ha oggi cinque aeroporti aperti al traffico commerciale: Catania, Palermo, Trapani, Lampedusa e Pantelleria. Le iniziative per la loro valorizzazione ed loro ampliamento si uniscono a quelle volte alla realizzazione del nuovo aeroporto di Comiso e alla conversione ad usi civili dell'aeroporto di Boccadifalco.

Questa forte attenzione al rilancio del sistema aeroportuale della Sicilia testimonia una precisa volontà del Governo di dare reale competitività strutturale e funzionale ad una realtà territoriale che diventa sempre più strategica all'interno del bacino del Mediterraneo.

L'aver prolungato il corridoio n. 1 da Berlino fino a Palermo, l'aver bandito la gara per la costruzione del ponte sullo stretto di Messina, l'aver sbloccato una serie di interventi sulla rete stradale, ferroviaria e sugli schemi idrici, sono tutte azioni concrete che, insieme a quelle legate al trasporto aereo, danno forza ed organicità all'offerta turistica e culturale insita in questa terra che, a tutti gli effetti, svolge finalmente un ruolo chiave nella crescita dell'intero nuovo sistema comunitario.

Pietro Lunardi

Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti

L'E.N.A.C. sta attuando un vasto piano di interventi infrastrutturali negli aeroporti siciliani, secondo l'Accordo di Programma Quadro per il trasporto aereo sottoscritto con la Regione Siciliana il 5 novembre 2001.

Si tratta di importanti realizzazioni, esempio di una fruttuosa collaborazione tra l'Unione Europea, che li ha finanziati con i Fondi strutturali, la Regione Siciliana che ha stanziato importanti contributi e il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che tramite l'Enac attua il programma, portandolo a termine nei tempi previsti e consegnando così le opere ai loro beneficiari, i cittadini.

Nel caso degli aeroporti di Catania, Palermo e Trapani i lavori vengono realizzati dalle rispettive società di gestione, che forniscono il loro apporto imprenditoriale, mentre lo scalo di Comiso è gestito dal Comune.

Per gli aeroporti di Pantelleria e Lampedusa è l'Enac a provvedere direttamente ai servizi di progettazione e all'appalto di esecuzione delle opere, nel rispetto dei vincoli paesaggistici ed architettonici tipici delle due isole.

Nel quadro delle attività dell'Enac in Sicilia rientra anche il programma di riconversione dell'aeroporto di Palermo-Boccadifalco, che verrà ad assumere il ruolo di un city-airport per l'aviazione generale e per quella elicotteristica, oltre ad assicurare le attività per scopi istituzionali dei Ministeri della Difesa e dell'Interno.

Con l'attuale piano di sviluppo l'Enac in Sicilia punta su aeroporti regionali efficienti, snelli, di qualità, con volumi di traffico fra i 6 e i 10 milioni di passeggeri, capaci di assecondare chi viaggia per affari così come i flussi turistici.

Il nostro scopo è garantire la continuità territoriale alla Sicilia e la mobilità ai cittadini, con aeroporti sicuri e con servizi di alta qualità ai passeggeri.

Una Sicilia vitale, dotata di infrastrutture moderne, anche esteticamente e ambientalmente apprezzabili, aeroporti che non siano non-luoghi, ma porte aperte al movimento, in relazione con la città e il territorio, percorsi per le persone e le merci a costi contenuti e in sicurezza: questo è l'orizzonte, queste le idee e i fatti di una concreta politica di sviluppo.

Vito Riggio

Presidente dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

Il nodo dei trasporti è centrale nella vita economica e di relazione dei Siciliani. Per questo l'annoso problema dei collegamenti interni, e di quelli da e per l'isola, occupa un posto di primo piano nell'agenda del Governo regionale.

L'impegno della Regione è quello di seguire in tutte le sedi istituzionali e politiche l'attuazione del programma comunitario e nazionale in tema di infrastrutture dedicate ai trasporti.

La Sicilia ha bisogno di due ordini di interventi - potenziamento delle infrastrutture e una loro integrazione modale - per trasformare in un punto di forza quello che, per ragioni geografiche ed economiche ha potuto costituire in passato un ostacolo allo sviluppo.

Se le autonomie territoriali costituiscono naturalmente il fulcro dello sviluppo economico ed industriale di ogni nazione progredita, la Sicilia non può prescindere da una seria programmazione del rapporto tra infrastrutture e territorio.

In questo ambito il trasporto aereo ha un ruolo strategico fondamentale, per garantire alla Sicilia la continuità territoriale e la mobilità ai suoi abitanti. Ma anche per tradurre in realtà le molteplici vocazioni dell'Isola, che rappresentano un patrimonio dal potenziale ancora largamente inesplorato.

La realizzazione di un sistema concorrenziale è l'unica condizione per sviluppare nel settore del trasporto aereo un apparato efficiente, che implica un'assunzione di responsabilità aggiuntive da parte degli amministratori nella funzione di controllo, per offrire ai cittadini un servizio adeguato alle loro effettive esigenze.

Fare il punto sullo stato dei lavori negli aeroporti siciliani è opportuno e utile. Molto è stato fatto, e molto ancora verrà realizzato a breve termine, come potranno constatare i lettori di queste pagine.

Nel Programma di Governo regionale uno spazio doveroso è dedicato alle isole minori, che per le loro caratteristiche antropologiche, storiche, naturali e sociali costituiscono una diversità interna alla Sicilia. La nostra attività è diretta al miglioramento della qualità di vita e allo sviluppo economico, i cui protagonisti saranno proprio gli isolani.

I collegamenti da Trapani e da Palermo per Lampedusa e Pantelleria che l'Enac ha attivato a fine marzo 2004, con rotte in regime di oneri di servizio pubblico, sono un passo concreto e di inestimabile valore nella concretizzazione dei nostri sforzi.

Con la nuova rete aeroportuale la Sicilia apre le porte all'Europa, con collegamenti diretti, regolari, sicuri, pensati e realizzati per i cittadini e per lo sviluppo di tutta la Regione.

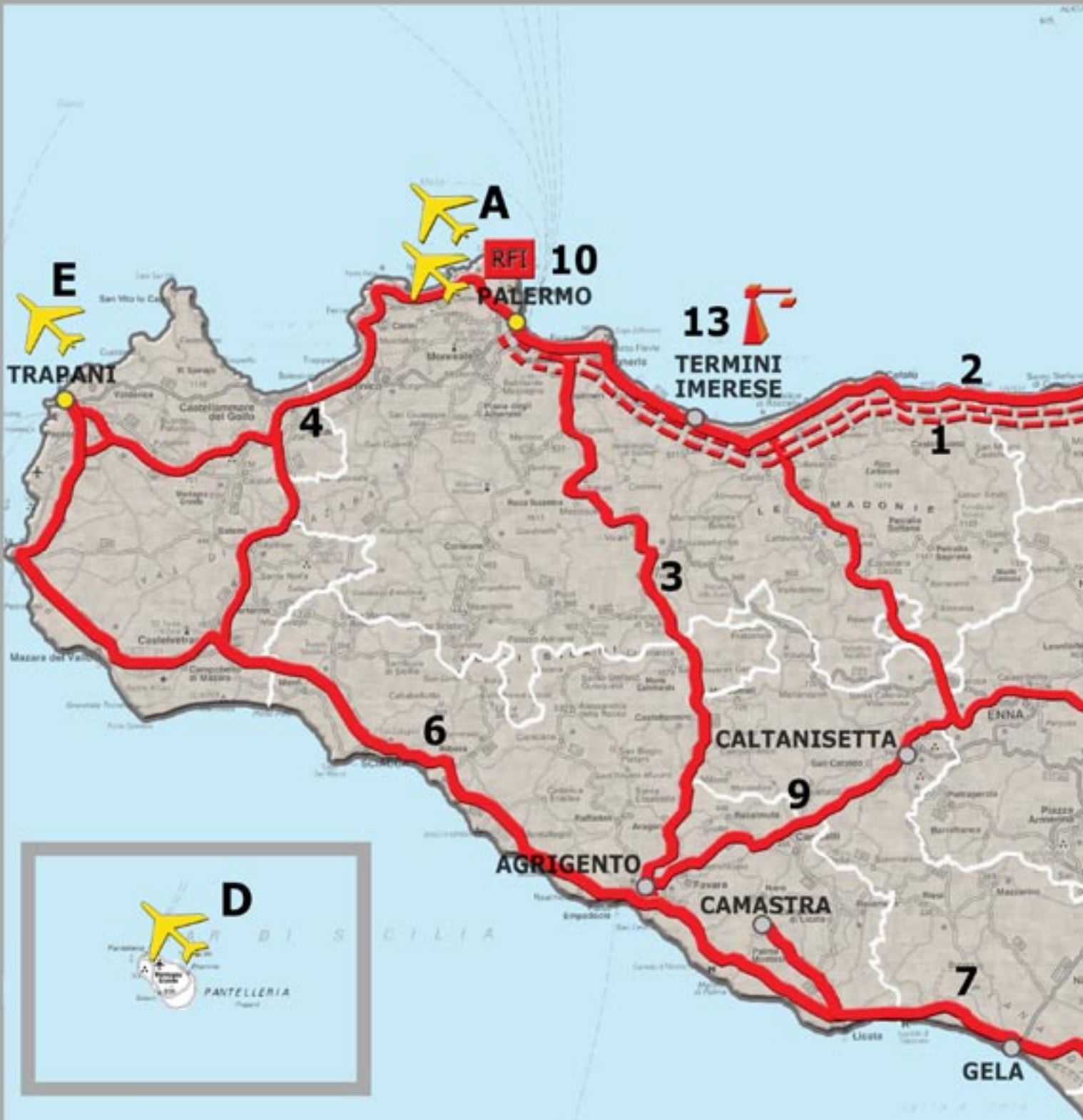
Salvatore Cuffaro

Presidente della Regione Siciliana



INDICE

Infrastrutture strategiche - Legge obiettivo Regione Sicilia	p. 6
Aeroporto di Catania	p. 10
<i>L'aeroporto oggi e domani</i>	p. 11
<i>La società di gestione</i>	p. 13
<i>Il progetto</i>	p. 14
<i>Il Piano degli interventi secondo l'Accordo di Programma Quadro (A.P.Q.)</i>	p. 21
Aeroporto di Palermo	p. 22
<i>Piano di sviluppo</i>	p. 23
<i>L'aeroporto oggi</i>	p. 23
<i>La società di gestione</i>	p. 25
<i>Il progetto</i>	p. 26
<i>Il Piano degli interventi secondo l'Accordo di Programma Quadro (A.P.Q.)</i>	p. 31
Aeroporto di Trapani	p. 32
<i>L'aeroporto oggi e domani</i>	p. 33
<i>L'aeroporto oggi</i>	p. 35
<i>Il progetto</i>	p. 36
<i>Il Piano degli interventi secondo l'Accordo di Programma Quadro (A.P.Q.)</i>	p. 39
Aeroporto di Lampedusa	p. 40
<i>L'aeroporto domani</i>	p. 41
<i>Il progetto</i>	p. 43
<i>Il Piano degli interventi secondo l'Accordo di Programma Quadro (A.P.Q.)</i>	p. 45
Aeroporto di Pantelleria	p. 46
<i>L'aeroporto domani</i>	p. 47
<i>Il progetto</i>	p. 49
<i>Il Piano degli interventi secondo l'Accordo di Programma Quadro (A.P.Q.)</i>	p. 51
Aeroporto di Comiso	p. 52
<i>Il progetto</i>	p. 53
<i>Il Piano degli interventi secondo l'Accordo di Programma Quadro (A.P.Q.)</i>	p. 59
Aeroporto di Boccadifalco	p. 60





**INFRASTRUTTURE STRATEGICHE
LEGGE OBIETTIVO
REGIONE SICILIA**

AEROPORTI

- A. Palermo (Punta Raisi, Boccadifalco)
- B. Catania
- C. Lampedusa
- D. Pantelleria
- E. Trapani
- F. Comiso

SISTEMI FERROVIARI 

- 1. Linea ferroviaria
Palermo - Messina - Catania

SISTEMI STRADALI E

AUTOSTRADALI 

- 2. Autostrada Palermo - Messina
- 3. Autostrada Palermo - Agrigento
- 4. Autostrada Palermo - Trapani
- 5. Autostrada Messina - Siracusa - Gela
- 6. Autostrada Gela - Agrigento - Trapani
- 7. Autostrada Camastra - Gela
- 8. Autostrada Ragusa - Catania
- 9. Autostrada Agrigento-Caltanissetta-A19
- 10. Nodo di Catania

SISTEMI URBANI  

- 10. Stazione ferroviaria di Palermo
- 11. Metropolitana di Messina
- 12. Metropolitana di Catania

HUB INTERPORTUALI 

- 13. HUB interportuale di Termini Imerese
- 14. HUB interportuale di Catania

15. PONTE SULLO STRETTO





Aeroporto di **CATANIA - FONTANAROSSA**

FILIPPO EREDIA

La Storia

Nell'intervallo fra le due guerre mondiali, quando avvenne la prima radicale trasformazione della situazione aeroportuale, a seguito dell'intensificazione del trasporto aereo commerciale, anche Catania ebbe la sua prima vera aerostazione civile.

Fu inaugurata solennemente nel lontano maggio 1924 e dedicata a Filippo Eredia, illustre meteorologo che con i suoi studi per mezzo secolo aveva contribuito a far progredire i dispositivi di assistenza al volo di importanti aziende di rilievo mondiale.

Dopo la Seconda guerra mondiale si decise di costruire una nuova aerostazione all'altezza delle mutate esigenze della città. Inaugurata nel 1950 dall'allora ministro Mario Scelba ebbe una partenza in sordina. Quasi inesistente il traffico passeggeri: nel 1956 a sei anni dall'apertura si era registrato un flusso di viaggiatori che non toccava le 50 mila unità e un movimento di 3.122 velivoli.

Il primo balzo in avanti di una certa consistenza si ebbe dieci anni dopo, con poco più di 260 mila passeggeri. Già in quel periodo, nonostante il traffico limitato, la struttura aeroportuale appariva inadeguata e la pista fin troppo corta per aerei sempre più grandi e veloci.

Ma è solo negli anni Settanta, quando il traffico supera il mezzo milione annuo di passeggeri, che l'esigenza di una nuova struttura aeroportuale diventa forte. Si arriva così al progetto Morandi e alla realizzazione della nuova ae-

rostazione grazie a un finanziamento di quasi 11 miliardi di lire.

La pista si allunga sino ad arrivare a 2438m. L'aerostazione è progettata per ospitare 800 mila passeggeri e viene inaugurata il 5 agosto 1981.

La nuova struttura è affiancata da una nuova torre di controllo, è provvista di uno scalo merci e di una caserma dei vigili del fuoco, un allestimento in linea con le esigenze del tempo.

Purtroppo ad appena un anno dall'inaugurazione l'aerostazione risulta non adeguata a sostenere un traffico sempre più crescente. Nell'arco dei vent'anni successivi l'aeroporto Filippo Eredia raggiungerà il tetto dei quattro milioni di viaggiatori, portando Catania al terzo posto nella classifica degli aeroporti italiani.

Catania-Fontanarossa è senza dubbio uno dei più importanti aeroporti d'Italia. La sua posizione geografica, le condizioni climatiche del luogo, i collegamenti stradali e marittimi, assicurano l'elevato livello di afflusso di passeggeri distribuiti nell'arco dell'anno.

Oggi la SAC - Società Aeroporto Catania - è impegnata nella costruzione della nuova aerostazione che sarà in grado di assorbire nel 2005 un traffico di circa 6.000.000 di passeggeri con standard di servizio a livello dei più evoluti aeroporti internazionali. I lavori iniziati nel 2002 sono ormai in avanzata fase di esecuzione e si concluderanno nell'estate 2005, con la consegna della nuova infrastruttura.

L'AEROPORTO OGGI E DOMANI

INVESTIMENTI PROGRAMMATI AL 2006

Tempistica: entro luglio 2005

Stima capacità max teorica (Traffico Pax): 6 mln di Pax

Investimento: 80 Mln € già finanziati

OPERE IN FASE DI REALIZZAZIONE

Attuale Aerostazione		Nuova Aerostazione
Mq. 16.750	Superficie totale	Mq. 40.000
N° 32	Banchi check-in	N° 52
N° 8	Varchi controllo passeggeri	N° 12
N° 12	Gates d'imbarco	N° 20
Mq. 132.500	Piazzali Aeromobili	Mq. 172.500
Mq. 951	Aree commerciali e ristorazione	Mq. 3680
Mq. 93	Uffici operativi	Mq. 4950
Mq. 195	Uffici compagnie	Mq. 2270

INFORMAZIONI GENERALI

Tipologia	Aeroporto civile aperto al traffico commerciale nazionale ed internazionale
Codice ICAO	"LICC"
Codice IATA	"CTA"
Altezza slm	12,20 m.
Posizione	4,5 km da Catania
Coordinate geografiche	37° 28' 04" N, 15° 3' 53" E
Sedime	300 Ha
Agibilità	h 24
Piste	RWY 08/26 dim. 2.438mtx 45 mt
Categorie antincendio	8° ICAO
Assistenze luminose	PAPI
Radio assistenza	ILS; VOR/ DME
Gestione e handling	Società Aeroporto Catania (SAC) Spa

Decodifica

Radioassistenze:

DME: apparato misuratore di distanza

ILS: sistema di atterraggio strumentale

NDB: radiofaro non direzionale

VDF: radiogoniometro (VDF/ VHF radiogoniometro ad altissima frequenza)

VOR: radiosentiero omnidirezionale (I-VOR= VOR terminale)

Assistenze luminose:

VASI: indicatore visivo dell'angolo di avvicinamento

HIRL: luci laterali di pista ad alta intensità

PAPI: indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento (PAPI-L o PAPI-R unicamente lati Dx o Sx)

APP: avvicinamento

TWR: torre di controllo

Sedime: ampiezza dell'area aeroportuale espressa in ettari

SERVIZI AI PASSEGGERI

- Ufficio informazioni e biglietteria aerea SAC
- Bar/tavola calda
- Ristorante self-service
- Ufficio Postale
- Banca
- Ufficio cambio
- Negozi: giornali, tabacchi, articoli vari
- Nursery
- Duty Paid
- Ufficio Società Gruppo La Celere (servizi elicotteristici a domanda)
- Ufficio informazioni turistiche
- Ufficio informazioni voli (SAC Service)
- Autonoleggi :Avis, Easy Car, Eurodoliar, Europcar, Europ Rent a Car, Hertz, Holiday Car Rental, Maggiore, Sart, Sicily by Car, Tirreno.

PARCHEGGI AUTO

- liberi per auto e bus
- a pagamento (sosta breve 1 euro l'ora)

COLLEGAMENTI

- Taxi: 10' /15', 11,00/13,00 euro
- Bus: Alibus per/da centro storico, piazza della Repubblica e Stazione Centrale FS (ore di punta ogni 20'), tempo di percorrenza 15'-20' (centro storico), 20'-25' (Stazione FS)
- A.S.T. collega Catania con i Comuni delle province di Catania e Siracusa
www.aziendasicilianatrasporti.it
- BUDA S.A.G. collega Catania con Giarre, Calatabiano e altri Comuni etnei.
- ETNA TRASPORTI collega Catania con numerosi Comuni siciliani
www.etnatrasporti.it
- GIAMPORCARO collega Catania con Vittoria e Comiso
- GIUNTABUS collega Catania con Milazzo (da Aprile a Settembre)
www.giuntabus.it
- INTERBUS collega molti capoluoghi della Sicilia fra di loro
www.interbus.it

TELEFONI

- SAC/centralino 095. 7239111
- ENAC/DCA 095. 340710

SITO INTERNET:

www.aeroporto.catania.it

VETTORI

Volare Group, Alpi Eagles, Air One, Meridiana, Transavia, Wind Jet, Aerolloyd, Air Berlin, Air Malta, Brussels Airlines, LTU, Lufthansa, Luxair, Royal Air Maroc, British Airways.

OPERATORI BASATI SULLO SCALO

- 12° Nucleo Elicotteri Carabinieri
- Sezione Aerea Guardia di Finanza
- 30° Gruppo Squadroni "Pegaso" Cavalleria dell'Aria
- Nucleo Elicotteri Vigili del Fuoco
- Servizio Aereo Corpo Capitanerie di Porto/Guardia Costiera
- Stazione Elicotteri Marina Militare
- Aeroclub di Catania "Pino Tosto".

TRAFFICO

Movimenti 2002 (+1,5%)	48.467
Movimenti 2003 (+12,3%)	54.436
Traffico passeggeri 2002 (+3,9%)	4.079.609
Traffico passeggeri 2003: (+17,8%)	4.807.643
Traffico merci 2002 (cargo tons.) (-25,7%)	9.761
Traffico merci 2003 (cargo tons.) (+27,1%)	12.402

LA SOCIETÀ DI GESTIONE

La SAC (Società Aeroporto di Catania) è una società per azioni con sede a Catania presso l'Aeroporto Fontanarossa.

Le principali attività svolte dalla SAC sono:

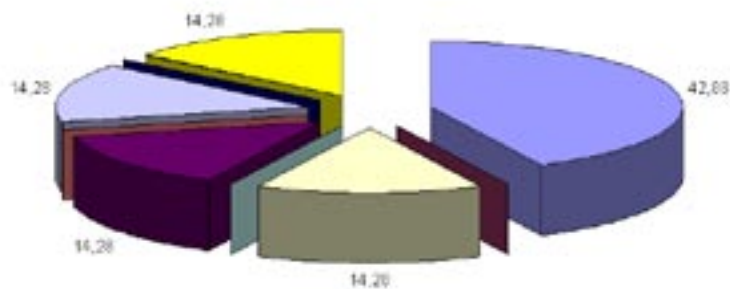
- progettazione, realizzazione e manutenzione delle infrastrutture di volo (piste, raccordi, piazzali, etc);
- progettazione, realizzazione e manutenzione dell'aerostazione e delle altre infrastrutture utilizzate dai passeggeri e dagli operatori del settore;
- erogazione dei servizi di handling (assistenza a terra degli aeromobili, dei passeggeri e delle merci);
- organizzazione e gestione di tutte le attività svolte in area aeroportuale mediante conduzione diretta o contratti di sub-concessione.

L'attività aziendale di SAC consiste principal-

mente nella gestione dei servizi dello scalo aereo di Catania Fontanarossa, compresa l'attività di assistenza aeroportuale e nell'assicurare funzionalità ed efficienza alle strutture primarie, secondarie e tecniche dell'aeroporto, nonché agli apparati ed impianti a corredo dei manufatti.

Presso l'aeroporto hanno sede la Direzione, gli Uffici amministrativi e contabili, il centro operativo, lo scalo merci, i servizi tecnici di manutenzione, le officine, la biglietteria ed il servizio sicurezza lavoro.

La Società SAC garantisce l'assistenza agli aeromobili, in relazione alle caratteristiche del singolo aeromobile ed in funzione dello schedato comunicato dalla compagnia aerea; l'assistenza in arrivo; il servizio merci sia come agenzia sia integrativo dell'assistenza passeggeri; l'assistenza al parco mezzi di rampa mediante interventi di manutenzione, modifica e riparazione effettuati dal personale di officina; la gestione dei dati ed informazioni e relativi archivi.



IL PROGETTO

Con cinque milioni di passeggeri l'aeroporto di Catania è la più grande porta d'accesso alla Sicilia. Data la tendenza di crescita costante negli ultimi anni, gli interventi programmati costituiranno in primo luogo un adeguamento alle necessità attuali e la nuova aerostazione potrà assorbire un traffico fino a 6 milioni di passeggeri all'anno con altri 3 milioni di passeggeri previsti con il progetto di riqualificazione dell'attuale terminal entro il 2008.

Numerosi gli interventi infrastrutturali previsti entro il 2006, già finanziati.

Fra di essi spicca senz'altro la realizzazione di una nuova aerostazione, per un costo di 80 milioni di euro. Soluzione all'avanguardia dal punto di vista tecnico ed estetico-formale, la nuova aerostazione prevede un radicale aumento della superficie totale, che crescerà più del doppio, arrivando a 40 mila metri quadri. Subiranno un significativo adeguamento a una domanda in forte aumento anche i banchi check-in (da 32 a 52), i varchi di controllo passeggeri (da 8 a 10), i gate d'imbarco (da 12 a 20), i piazzali aeromobili (da 132 500 a 172 500 metri

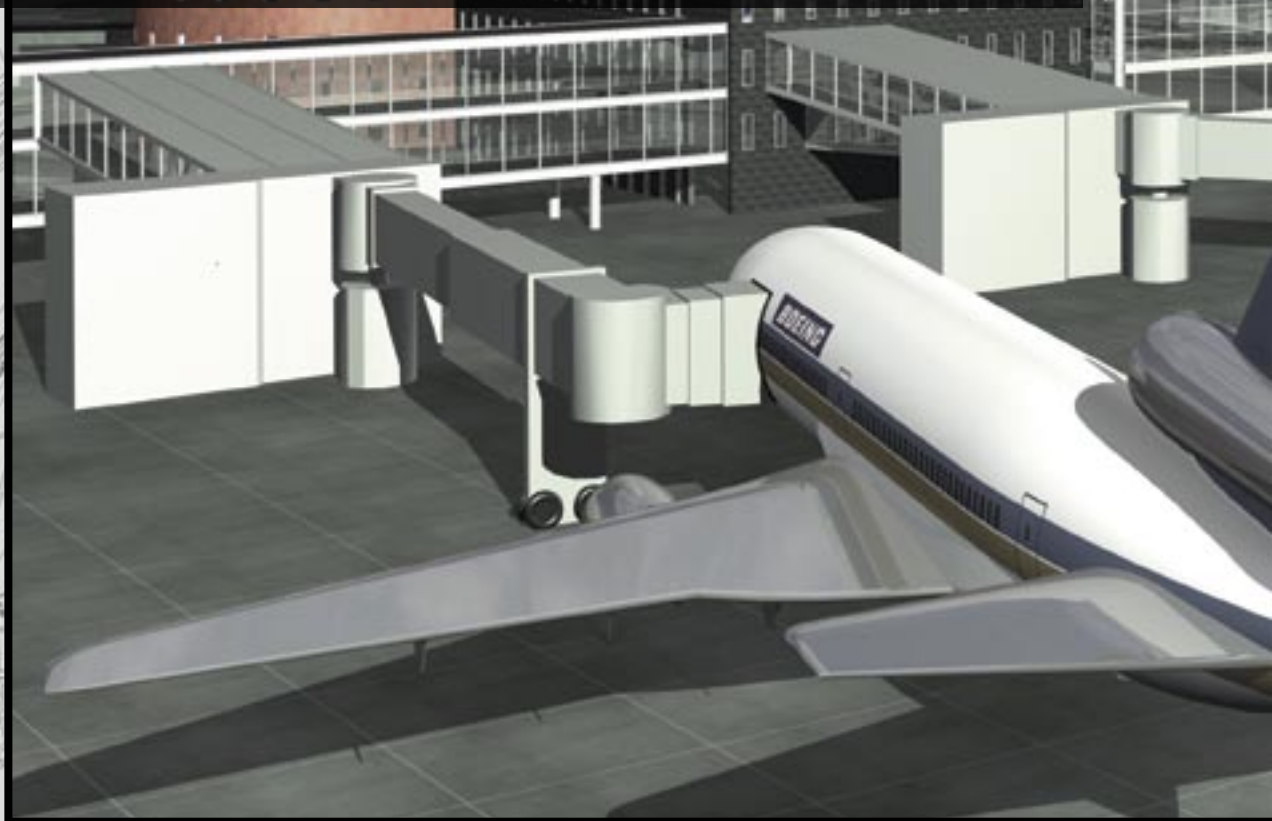
quadri).

La nuova aerostazione fornirà un comfort più elevato non solo ai passeggeri, ma anche a chi vi opera ed ai visitatori. E' previsto un ampliamento degli uffici operativi che passeranno da 951 a 3680 metri quadri e degli uffici della compagnie aeree, che dagli attuali 195 metri quadri si troveranno assegnati degli spazi di 2270 metri quadri.

Infine Catania potrà finalmente sfruttare l'indotto economico di ricavi del settore non-aviazione. Gli spazi commerciali e per la ristorazione verranno infatti quadruplicati: da 950 a 3680 metri quadri.

Un'opportuna scelta imprenditoriale, premesso che gli spazi commerciali costituiscono una delle fonti più importanti dei ricavi per le società aeroportuali, oggi limitati dall'esiguità delle aree disponibili.

La nuova aerostazione segnerà quindi una svolta per lo sviluppo dell'economia catanese e della Sicilia sud-orientale, e massimi sono gli sforzi della società di gestione Sac e dell'alta vigilanza ENAC affinché l'opera venga realiz-



zata nei tempi contrattuali.

Il cronoprogramma che scandisce i tempi della realizzazione della nuova aerostazione giunge fino al 26 luglio 2005, termine contrattuale previsto per la consegna.

Importanti lavori sono programmati entro il 2006 sull'air side con la costruzione delle vie di rullaggio, la taxiway 08 e la taxiway 26, che consentiranno una potenzialità di oltre 30 movimenti/ora (per un investimento complessivo di 17 milioni di euro).

Un altro intervento significativo riguarda l'incremento di capacità di piazzale che verrà dalle piazzole di sosta aeromobili, per 24 aeromobili commerciali rispetto ai 16 attuali. Il completamento è previsto entro il 2006 per un investimento di 7,2 milioni di euro.

Nel frattempo per alleviare i disagi della clientela nel periodo di alta stagione estiva e in attesa della nuova struttura è già avvenuta la consegna della struttura temporanea della seconda area check-in, alla quale sono collegati gli im-

pianti di smistamento e controllo radiogeno dei bagagli, la nuova viabilità a senso unico nel piazzale antistante l'aerostazione, la nuova area di sosta taxi e pullman, e l'ampliamento dell'area esterna per passeggeri in partenza.

La SAC è in attesa della definitiva approvazione del VIA (Valutazione impatto ambientale) da parte del Ministero dell'Ambiente (già approvato in area tecnica) per la convocazione della Conferenza dei Servizi, in cui saranno finanziati gli interventi infrastrutturali previsti dal Master Plan che includono tra gli altri, il collegamento con il Piano Regolatore del Comune e i progetti di viabilità land side e di collegamento con il sistema di intermodalità e di metropolitana leggera. Il 31 maggio 2004 la Sac ha consegnato all'Enac la documentazione necessaria per la certificazione dell'aeroporto di Catania, un passo importante per un'operatività in sicurezza secondo le più recenti norme internazionali, offrendo un'alta qualità di servizi ai passeggeri.



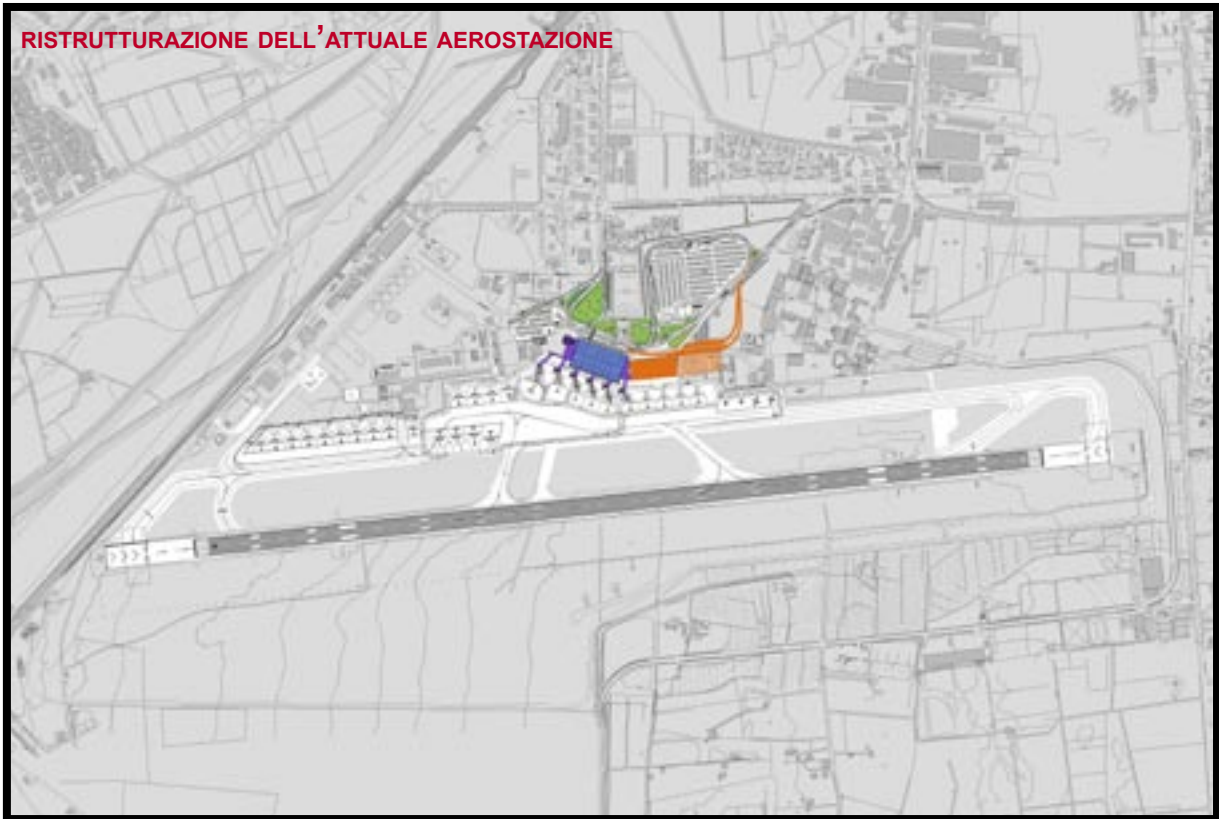




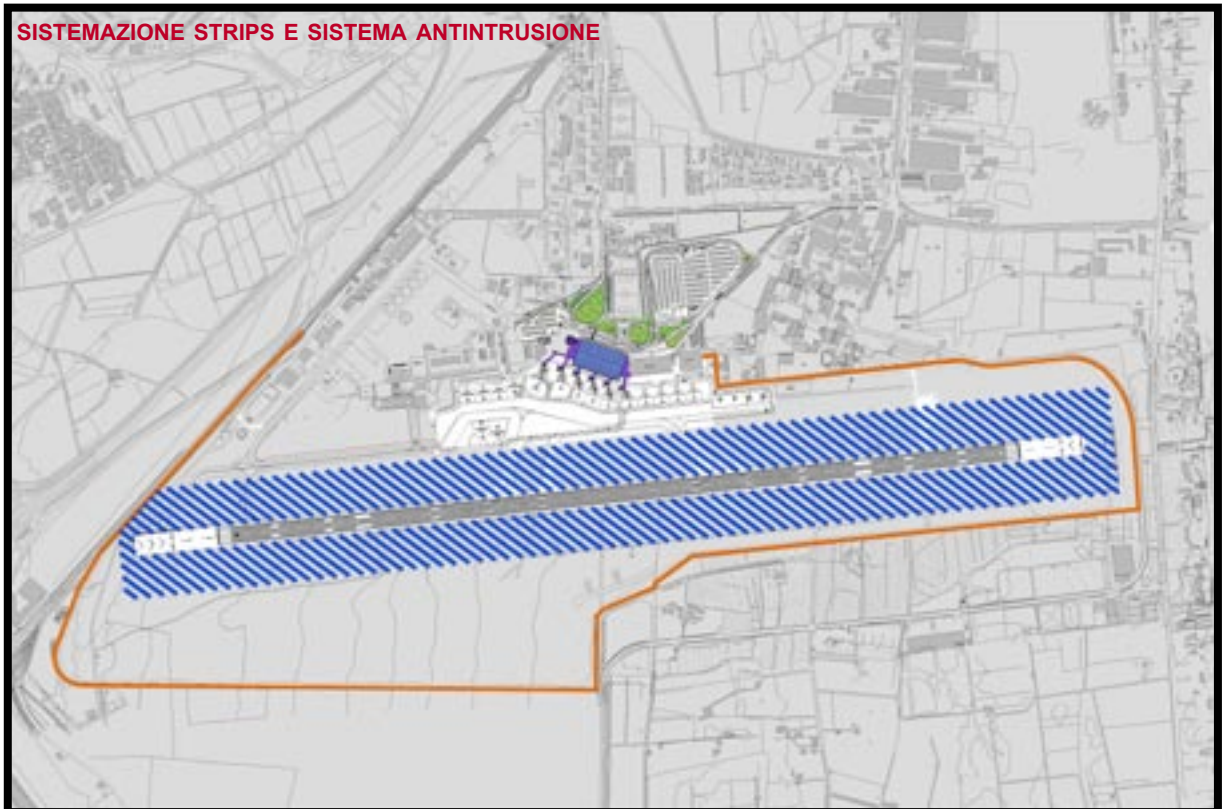
Importanti lavori sono programmati entro il 2006 sull'air side con la costruzione delle vie di rullaggio, la taxiway 08 e la taxiway 26, che consentiranno una potenzialità di oltre 30 movimenti/ora (per un investimento complessivo di 17 milioni di euro).

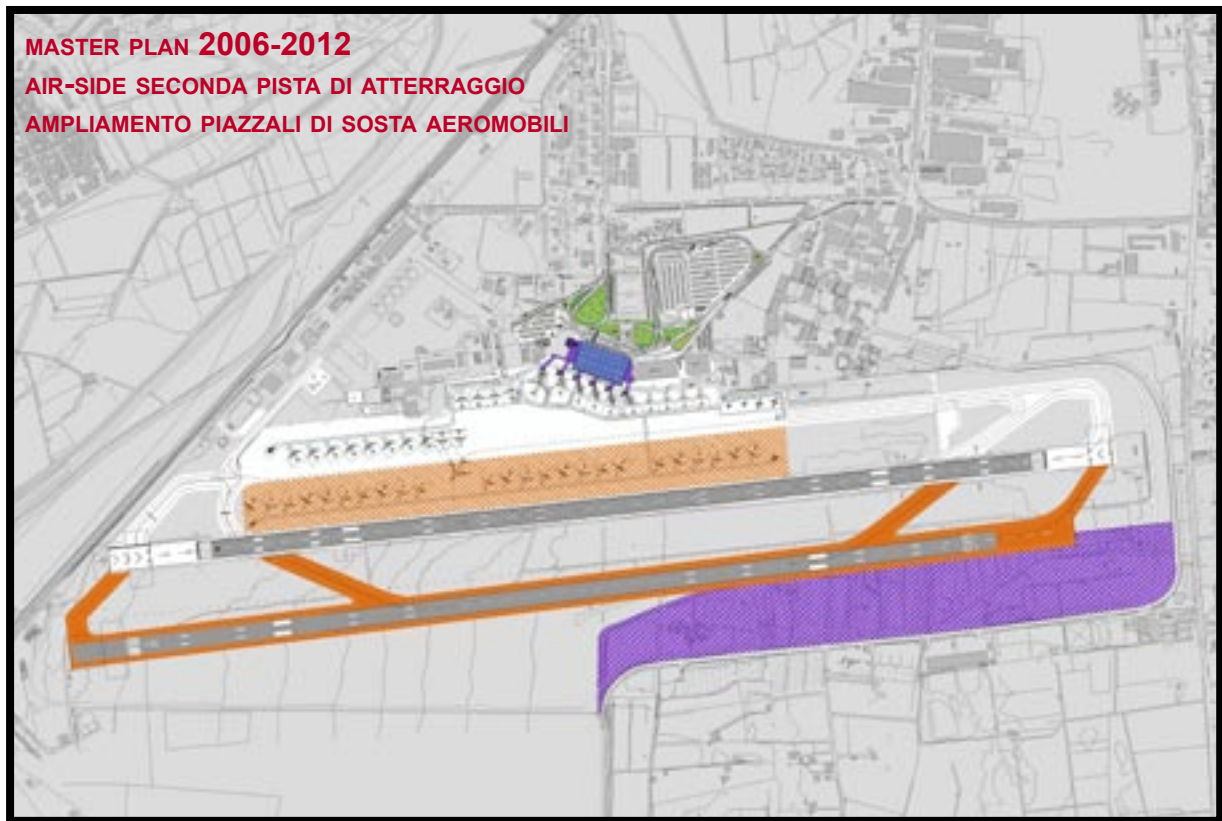
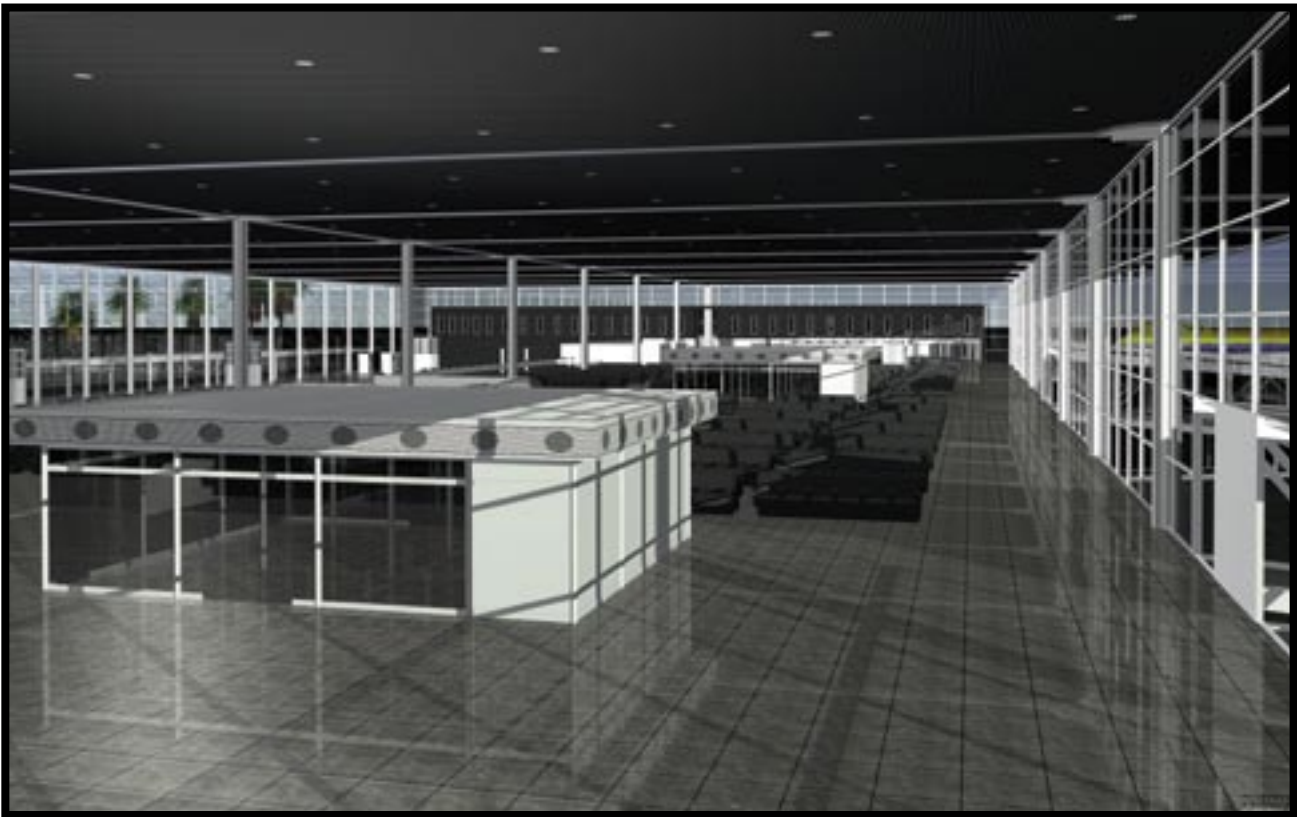


RISTRUTTURAZIONE DELL'ATTUALE AEROSTAZIONE

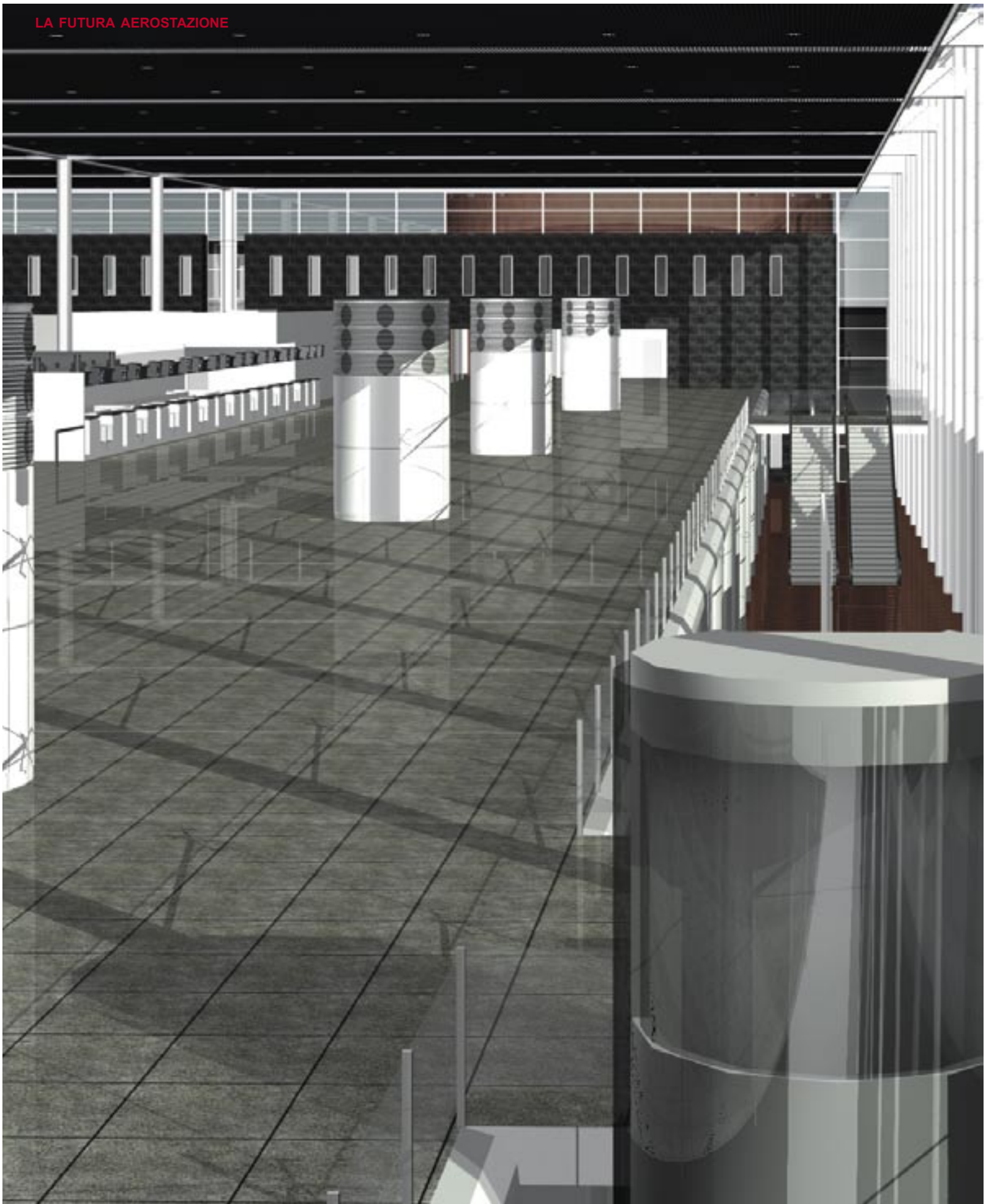


SISTEMAZIONE STRIPS E SISTEMA ANTINTRUSIONE





LA FUTURA AEROSTAZIONE



INTERVENTI PREVISTI NELL'ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER IL TRASPORTO AEREO
SOTTOSCRITTO IL 5 NOVEMBRE 2001

Intervento	Costo opere (M.ni di Euro)	Finanziamento	Competenza	Previsione completa- mento lavori
Ampliamento aerostazione	71,780	Legge 135/97	ENAC SAC	Luglio 2005
Realizzazione via di rullaggio - testata 08	7,2300	Legge 135/97	ENAC SAC	Dicembre 2005
Realizzazione via di rullaggio - testata 26	9,900	PON/Trasporti Misura III.2	ENAC	Giugno 2006
Ampliamento piazzali aeromobili	7,750	PON/Trasporti 200-2006 Misura III.2 Legge 135/97	ENAC SAC	Dicembre 2005
Viabilità land side	3,720	SAC	SAC	Dicembre 2006
Studio fattibilità nuova pista di volo	0,260	Legge 208/98	ENAC SAC	In corso di completamento
Studio fattibilità 2° modulo aerostazione	0,260	Legge 208/98	ENAC SAC	In corso di completamento
Viabilità di accesso	2,582	Legge 208/98	REGIONE SICILIA SAC	Dicembre 2006
Sistemazione idraulica delle infrastrutture	3,750	Legge 208/98 + SAC	REGIONE SICILIA SAC	Maggio 2006
Sistema controllo 100% bagagli da stiva	4,000	Legge 208/98 + SAC	REGIONE SICILIA	Realizzato
Ammodernamento sistemi ATC	13,888		ENAV	
	Totale costo opere 125,120			



Aeroporto di **PALERMO - PUNTA RAISI**

FALCONE E BORSELLINO

La Storia

L'aeroporto di Palermo è stato costruito all'inizio degli anni Cinquanta. La sua storia recente è legata alla realizzazione della nuova aerostazione, inaugurata nel 1995.

Fino a quella data l'area terminale dello scalo era basata su una serie di costruzioni, risultato di integrazioni successive.

Alla prima struttura, nata più di venti anni addietro, erano stati progressivamente aggiunti altri corpi di fabbrica.

Successivamente era stata realizzata una struttura separata dalla prima e destinata in origine ai voli internazionali e, in un secondo

momento, agli arrivi.

Sebbene oggi l'aeroporto di Palermo abbia raggiunto un'offerta di servizi che soddisfa gli standard internazionali, l'attività conserva ancora un carattere stagionale.

Nel 1998, in occasione dei lavori di manutenzione straordinaria della pista principale, si è proceduto alla riqualificazione della parallela via di rullaggio, provvisoriamente classificata come pista sussidiaria.

Alla fine del 2001 è stato attivato il collegamento ferroviario tra l'aeroporto, che dispone di una propria stazione ferroviaria sotterranea, ed il centro di Palermo.



PIANO DI SVILUPPO

Il Piano di sviluppo aeroportuale mira a realizzare le condizioni infrastrutturali e i livelli di servizio necessari al funzionamento dello scalo di Palermo come aeroporto di riferimento nell'area del Mediterraneo.

Sicurezza e livello di servizio del complesso aeroportuale sono gli obiettivi guida delle idee progettuali sviluppate sia in zona air side che land side.

I criteri progettuali

Coerenza della capacità di tutte le infrastrutture del complesso aeroportuale rispetto alla domanda di traffico.

Massimi standard di sicurezza per tutte le operazioni dello scalo.

Sviluppo armonico delle zone air side e land side.

Soluzioni Individuate

Potenziamento delle infrastrutture air side attraverso interventi di ampliamento e incremento della capacità ottenuti attraverso la riconfigurazione e la razionalizzazione distributiva (nuovi raccordi e vie di uscita veloce, estensione del piazzale aeromobili).

Revisione complessiva dell'assetto dell'area land side con nuova viabilità e razionale disposizione di edifici e strutture di accesso e collegamento.

L'AEROPORTO OGGI

INFORMAZIONI GENERALI

Tipologia	Aeroporto civile aperto al traffico commerciale nazionale ed internazionale
Codice ICAO	"LICJ"
Codice IATA	"PMO"
Altezza slm	19,00 mt.
Posizione	35 km da Palermo
Coordinate geografiche	38° 11' 00 " N, 13° 06 ' 00 " E
Sedime	450 Ha
Agibilità	h 24
Piste	RWY 07/25 dim. 3.270 mt x 60 mt RWY 02-20 dim. 2.040mt x 45 mt.
Categoria antincendio	8° ICAO
Assistenze luminose	PAPI
Radio assistenza	ILS; VOR/ DME
Gestione e handling	GESAP Gestione Aeroporti di Palermo Spa

Decodifica

Radioassistenze:

DME: apparato misuratore di distanza
ILS: sistema di atterraggio strumentale
Locator: localizzatore o radiofaro direzionale
VDF: radiogoniometro (VDF/ VHF radiogoniometro ad altissima frequenza)
VOR: radiosentiero omnidirezionale (I-VOR= VOR terminale)

Assistenze luminose:

VASI: indicatore visivo dell'angolo di avvicinamento
HIALS: sistema luminoso ad alta intensità per l'avvicinamento
HIRL: luci laterali di pista ad alta intensità
APP: avvicinamento
TWR: torre di controllo
Sedime: ampiezza dell'area aeroportuale espressa in ettari

SERVIZI AI PASSEGGERI

- Ufficio informazioni
- Bar
- Tavola calda
- Ristorante/ Self service
- Negozi: giornali, libri, tabacchi, oggettistica regalo, abbigliamento, oreficeria, ottica, pasticceria, profumeria, telefonia
- Ufficio postale
- Ufficio informazioni turistiche APT Regione Sicilia
- Banca
- Box GESAP per tour operator
- Cappella interconfessionale
- Nursery
- Sala VIP Alitalia
- Ufficio ENAC
- Terrazza visitatori
- Autonoleggi : Avis, Easy Rent, Europcar, Hertz, Holiday Car Rental, Italy by car, Maggiore, Sicily by Car, Sixt.

PARCHEGGI AUTO

- Liberi
- A pagamento per 665 autovetture

COLLEGAMENTI

- Taxi: 35' / 40', 31, 00 euro
- Bus: Prestia/Comandé per/da centro città (Stazione Centrale) ogni 30. Tempo di percorrenza: 60' / 70'
- Bus: per/da Trapani, Segesta. Tempo di percorrenza: 70'.
- Bus: per/da Agrigento. Tempo di percorrenza: 120' / 140'
- Bus: Gallo per/da Sciacca/Ribera. Tempo di percorrenza 125'
- Metropolitana: Trinacria Express per/da città, ogni 60'.

TELEFONI

- GESAP/numero verde 800. 541880
- ENAC/DCA 091.7020111

SITO INTERNET

www.gesap.it

VETTORI DI LINEA

Aer Sicilia, Air Europe, Air Malta, Air Valleè, Alitalia, Alpi Eagles, Besit, Meridiana, Mistral Air, Tunis Air, Panair, Easy Island, Svenska Direct Fly, Ryanair, Hapag Lloyd Express.

TRAFFICO

Movimenti 2002 (+6,1%)	44.330
Movimenti 2003 (-3,3%)	42.866
Traffico passeggeri 2002: (+10,1%)	3.539.435
Traffico passeggeri 2003: (+3,1%)	3.649.494
Traffico merci 2002 (cargo tons.) (+8,9%)	6.549
Traffico merci 2003 (cargo tons.) (-18%)	5.372



LA SOCIETÀ DI GESTIONE

La Gesap, la società che ha in gestione l'aeroporto "Falcone e Borsellino" dal 1984, è una società per azioni il cui capitale ammonta a 12,912 milioni di euro, ripartito tra la Provincia Regionale di Palermo (40,8%), il Comune di Palermo (31,3%), la Camera di Commercio di Palermo (21,8%), il Comune di Cinisi (4,3%) ed altri soci con quote inferiori all'1%.

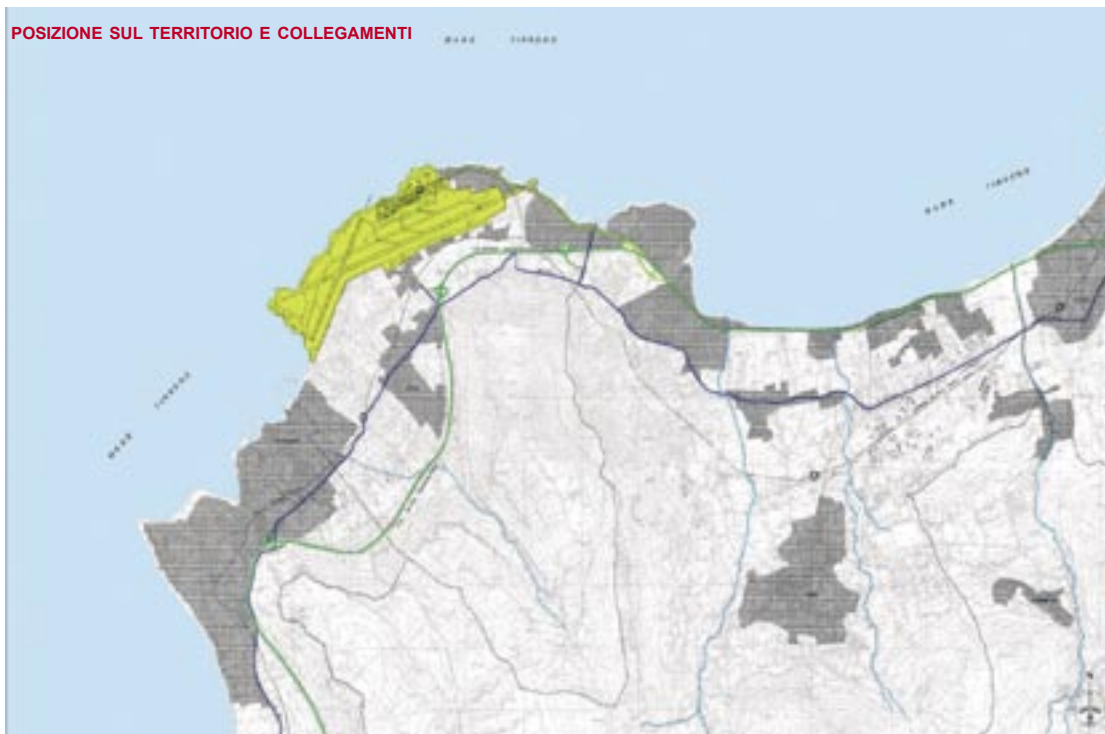
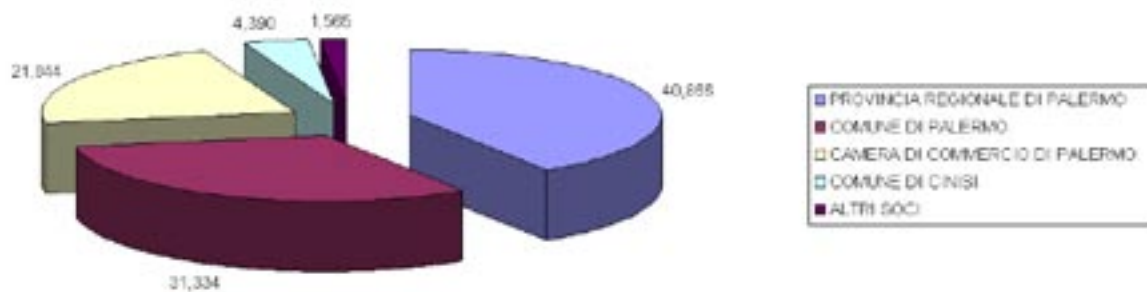
La Gesap nel ruolo di gestore aeroportuale provvede ad amministrare, gestire e coordinare le infrastrutture dello scalo.

Inoltre, dal 14 dicembre 2001, alla Gesap è stata conferita la gestione totale dell'aeroporto di Palermo. Si occupa, pertanto, anche del controllo delle piste, dei raccordi, dei piazzali, dell'intera

area aeroportuale e della sicurezza.

Come handler per il tramite della "Gesap Handling SpA", la Gesap, provvede a garantire:

- l'assistenza ai passeggeri;
- l'assistenza alle compagnie;
- l'erogazione dei servizi relativi al traffico aereo per le attività di carico e scarico bagagli, merci e posta, pulizie, imbarco e sbarco passeggeri e preparazione al volo;
- il servizio di biglietteria.





nuovo cargo-center. E' previsto entro il 2007 anche l'ampliamento del piazzale aeromobili (15 milioni di euro). L'impegno profuso dall'Enac e dall'attuale società di gestione Gesap nello sviluppo dello scalo è certamente coerente e funzionale alle prospettive di rilancio del territorio sia in chiave turistica sia imprenditoriale. Il quadro internazionale impone ad ogni struttura aeroportuale l'adozione di sensibili misure di sicurezza. Nell'aeroporto di Palermo la Gesap ha prontamente adeguato i livelli di security recependo prontamente gli indirizzi dell'Enac e del "Comitato Interministeriale sulla Sicurezza", in piena collaborazione con le Forze del-

l'Ordine e con tutti i soggetti Istituzionali coinvolti dalla problematica. A tal proposito, vanno citati sia il potenziamento dei controlli passeggeri e dei bagagli "a mano" ai varchi di controllo radiogeno, sia l'acquisizione delle nuove apparecchiature EDS (Sistema Rilevatore Esplosivi) di controllo per la sicurezza dei bagagli e delle merci di stiva. L'impianto di controllo di sicurezza sui bagagli da stiva sarà completato entro giugno 2004, per un costo di 9,7 milioni di euro.

Enac, Enav e Gesap hanno concluso l'8 giugno 2004 un accordo per lo studio e il controllo del wind shear, il fenomeno di variazione improvvisa delle correnti ascensionali e discendenti, per il quale è previsto un impegno di spesa nel 2004 attorno ai sette milioni di euro. L'obiettivo è quello di realizzare un sistema integrato di più tecnologie per fare da guida agli altri aeroporti italiani. Punta Raisi, con l'aeroporto situato fra mare e montagna, costituisce il caso italiano più complesso, particolarmente adatto alla ricerca. Infine la Gesap ha espletato entro il 31 maggio 2004 gli adempimenti necessari al fine di ottenere la certificazione Enac ai sensi del nuovo regolamento sulla sicurezza.



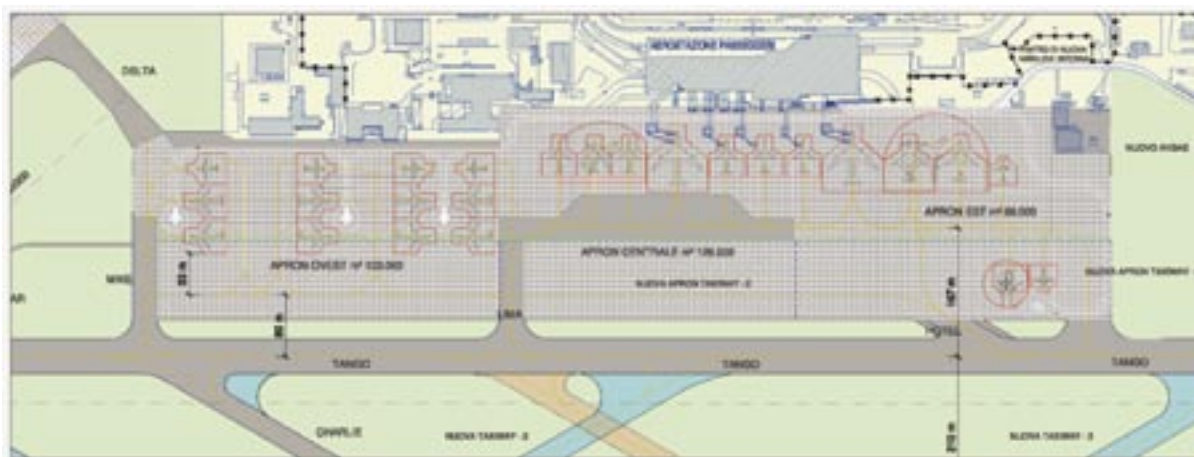
AMPLIAMENTO PIAZZALE DI SOSTA AEROMOBILI ED IPOTESI DI INSERIMENTO NUOVE USCITE RAPIDE



Inquadramento delle fasi di intervento

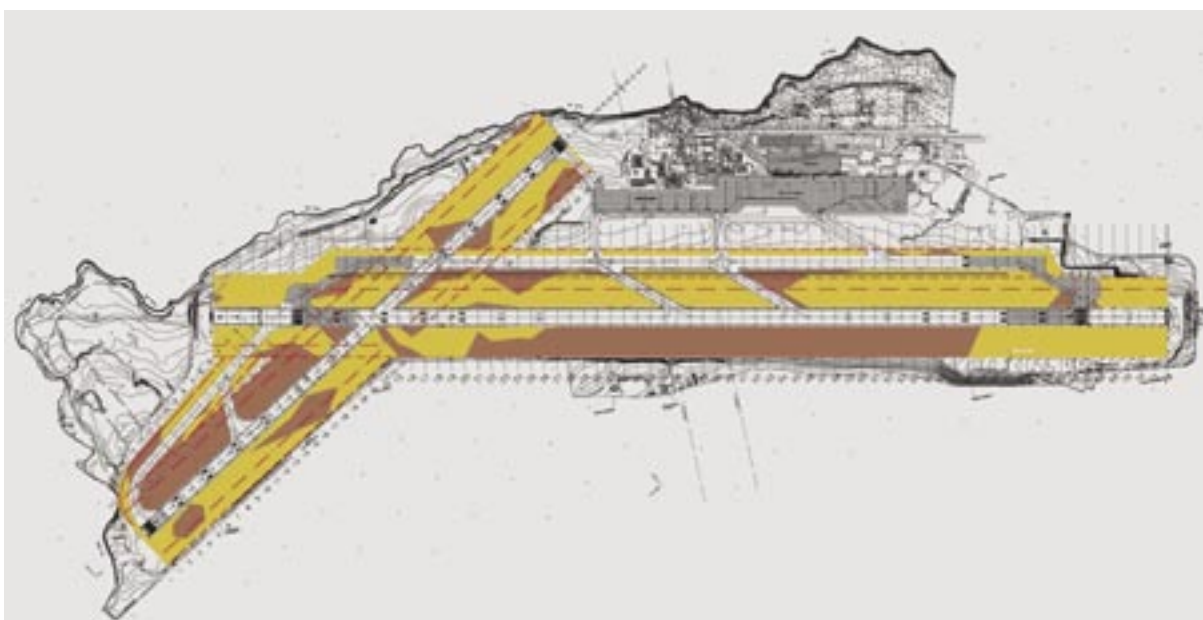


Configurazione finale

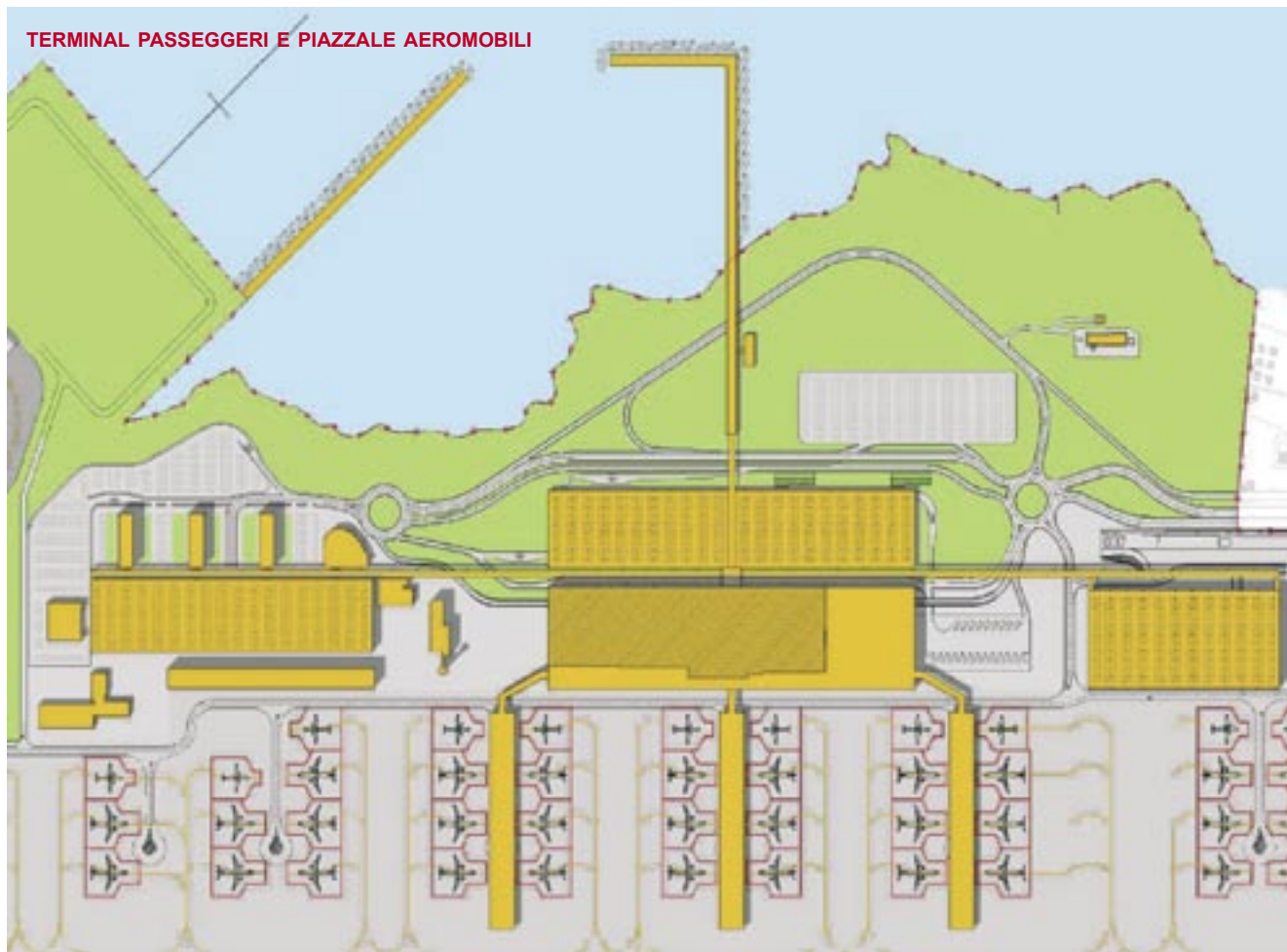


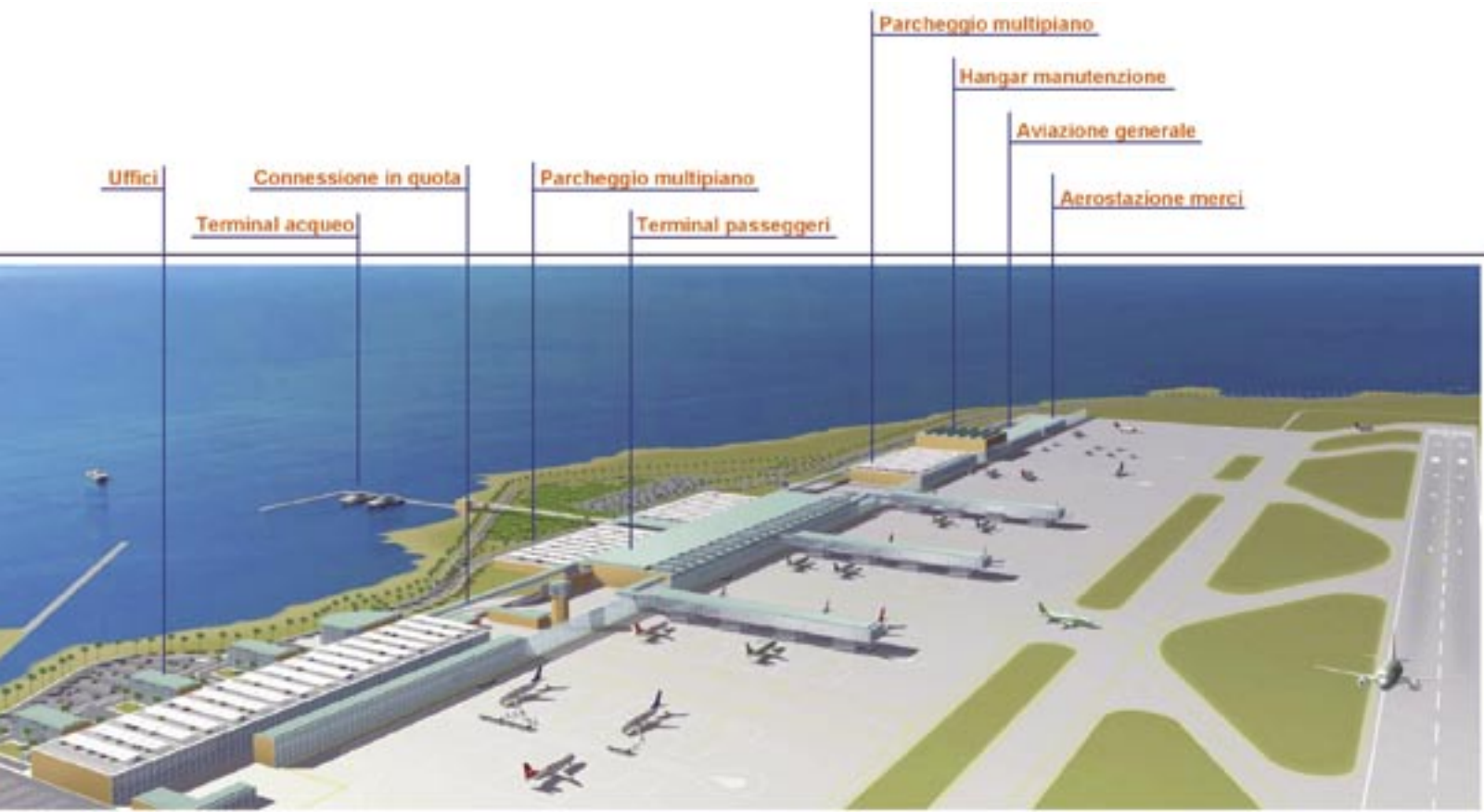
Disposizione finale delle piazzole di sosta aeromobili

SISTEMAZIONE DELLE STRIP - STRISCE PERIMETRALI DI PROTEZIONE DELLE PISTE DI VOLO



Planimetria generale dei movimenti terra





INTERVENTI PREVISTI NELL'ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER IL TRASPORTO AEREO
SOTTOSCRITTO IL 5 NOVEMBRE 2001

Intervento	Costo opere (M.ni di Euro)	Finanziamento	Competenza	Previsione completamento lavori
Indagini geologiche	1,949	PON/Trasporti 200-2006 Misura III.2	ENAC GESAP	Giugno 2004
Nuovi pontili di imbarco e sbarco passeggeri. Opere civili	9,089	Legge 135/97 PON/Trasporti	ENAC GESAP	Ottobre 2004
Pontili telescopici	4,166	PON/Trasporti Misura III.2 Legge 135/97	ENAC GESAP	Ottobre 2004
Restrizione bagagli	1,545	PON/Trasporti 200-2006 Misura III.2	ENAC GESAP	Realizzato
Impianti controllo bagagli da stiva - 1° fornitura	1,694	PON/Trasporti 200-2006 Misura III.2	ENAC GESAP	Realizzato
Impianti controllo bagagli da stiva - completamento fornitura	4,169	PON/Trasporti 200-2006 Misura III.2	ENAC GESAP	Realizzato
Impianti controllo bagagli da stiva - completamento infrastrutture	3,675	PON/Trasporti 200-2006 Misura III.2	ENAC GESAP	Giugno 2004
Reti idriche e fognarie - impianti di trattamento e smaltimento acque nere ed acque reflue - adeguamento centrali tecnologiche	6,000	PON/Trasporti 200-2006 Misura III.2	ENAC GESAP	Inizio lavori: giugno 2006
Adeguamento strutture air side, 1° lotto. Progetto pilota	6,106	GESAP	ENAC GESAP	Novembre 2007
Adeguamento strutture air side, 2° lotto. Bonifiche. Risagomatura ed adeguamento fasce di sicurezza	6,756	Legge 208/98 + GESAP	REGIONE SICILIA GESAP	Maggio 2006
Adeguamento strutture air side, 2° lotto. Ampliamento piazzali Aeromobili	14,965	PON/Trasporti 200-2006 Misura III.2	ENAC GESAP	Giugno 2007
Realizzazione di edificio servizi	3,683	Legge 208/98 GESAP	REGIONE SICILIA GESAP	Giugno 2007
Nuova viabilità di accesso e distribuzione aeroportuale	7,057	Legge 208/98 GESAP	REGIONE SICILIA GESAP	Giugno 2007
Ammodernamento sistema AVL Palermo, Catania e Lampedusa	4,498		ENAV	
	Totale costo opere 75,352			



Aeroporto di **TRAPANI - BIRGI**

VITTORIO FLORIO

La Storia

L'attuale aeroporto di Trapani-Birgi è in ordine cronologico il terzo scalo del trapanese. Ancora prima della Seconda guerra mondiale era in funzione la base militare di Milo. Successivamente dal 1955 al 1961 fu aperto al traffico civile lo scalo di Chinisia.

Nei primi anni sessanta Birgi entrò in attività, con collegamenti per Palermo, Pantelleria e Tunisi. Dal 1964 fino alla metà degli anni ottanta l'Ati operò sulla rotta Roma-Napoli-Pa-

lermo-Trapani, a cui fu aggiunta anche Lampedusa dal 1968.

Negli anni settanta Birgi conobbe una crescita dell'attività militare che portò all'odierna separazione del piazzale civile dalla pista con delle cancellate comandate a distanza, che consentono l'accesso dei passeggeri agli aeromobili.

Da giugno 2003 l'Enac e la Regione Siciliana hanno istituito le tratte sociali per Lampedusa, Pantelleria, Roma, Milano, Bari, Venezia, Catania.



L'AEROPORTO OGGI E DOMANI

INVESTIMENTI PROGRAMMATI AL 2006

Tempi di realizzazione (progettazione ed esecuzione): Aprile 2004 - Luglio 2007
Stima capacità max teorica (Traffico Pax): 1,5 mln di Pax
Investimento: € 19.986.000,00

AEROSTAZIONE:

Attuale Aerostazione		Nuova Aerostazione
Mq. 8.260	Superficie totale	Mq. 10.024
N° 6	Banchi ceck-in	N° 11
N° 2	Varchi controllo passeggeri	N° 3
N° 2	Gates d'imbarco	N° 6
Mq. 26.500	Piazzali Aeromobili	Mq. 68.200
Mq. 840	Aree commerciali e ristorazione	Mq. 1.470
Mq. 1.030	Uffici operativi	Mq. 1.130
Mq. 80	Uffici compagnie	Mq. 205

INFORMAZIONI GENERALI

Tipologia	Aeroporto militare aperto al traffico civile autorizzato
Codice ICAO	"LICG"
Codice IATA	"PNL"
Altezza sul livello del mare	7,60 m.
Posizione	13 Km da Trapani
Coordinate geografiche	37°54'42" N, 12°29'11" E
Sedime	123 Ha
Agibilità	h 24
Pista	RWY 13/31 dim. 2.687 mt x 45 mt
Categoria antincendio	6° ICAO
Gestione e handling	AIRGEST Spa

Decodifica

Radioassistenze:

DME: apparato misuratore di distanza
NDB: radiofaro non direzionale
TACAN: SISTEMA DI NAVIGAZIONE AEROTATTICA
VOR: radiosentiero omnidirezionale (I-VOR= VOR terminale)

Assistenze luminose:

VASI: indicatore visivo dell'angolo di avvicinamento
MIRL: luci laterali di pista a media intensity
APP: avvicinamento
TWR: torre di controllo
Sedime: ampiezza dell'area aeroportuale espressa in ettari

SERVIZI AI PASSEGGERI

- Bar
- Self service
- Negozi: giornali
- Autonoleggi : Avis, Europcar, Hertz, Mavi rent

PARCHEGGI AUTO

- Liberi

COLLEGAMENTI CON LA CITTÀ

- Taxi: 20/25', 26 euro
- Bus: AST per/da centro città, pulmini resi disponibili dalla Provincia di Trapani in coincidenza con i voli di linea. Tempo di percorrenza 25/30'. Da e per Marsala autoservizi Salemi.

TELEFONI

AIRGEST 0923. 842502
ENAC/UOC 0923. 841130
AERONAUTICA MILITARE/ARO 0923. 321111

SITO INTERNET

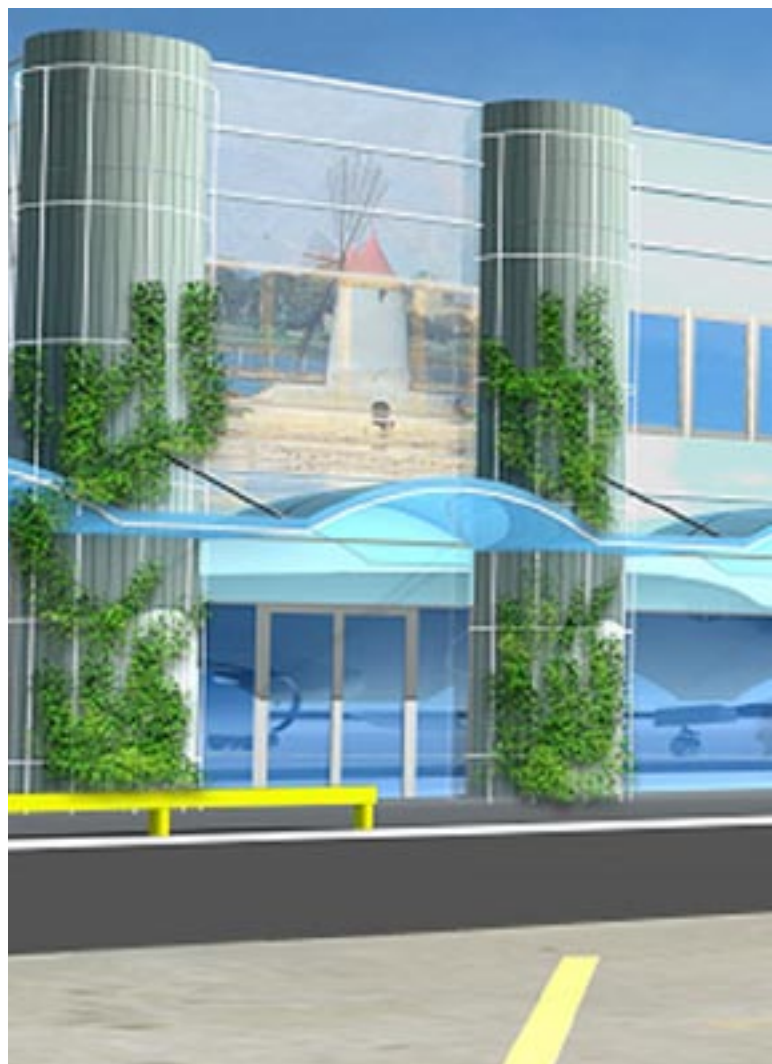
www.airgest.com

VETTORI DI LINEA

Air One

TRAFFICO

Movimenti 2002 (-8,9%)	2.958
Movimenti 2003 (+50,07%)	4.457
Traffico passeggeri 2002 (-20%)	49.932
Traffico passeggeri 2003: (+393,6%)	246.474
Traffico merci 2002 (cargo tons.) (-83,3%)	1
Traffico merci 2003 (cargo tons.) (+1800,0%)	19



L'AEROPORTO OGGI

Costituita nel giugno 1992, operativa da gennaio 1993, dal 1° Aprile 1997 l' AIRGEST spa è l' agente handling dell' Aeroporto Vincenzo Florio di Trapani e da maggio 1999 la società che ne gestisce i servizi aeroportuali.

Lo scalo di Trapani è un aeroporto internazionale militare aperto al traffico civile con piste di decollo autonome.

La sua posizione geografica, ad ovest della Sicilia, lo pone come aeroporto alternativo a tutto il traffico verso la Sicilia occidentale e al traffico in transito dal bacino nord-africano verso il nord Europa.

A metà strada fra Trapani e Marsala, distanti solo 15 chilometri, ha le caratteristiche di un city-airport candidato a soddisfare le caratteristiche di un'utenza dalle molteplici esigenze, il cui bacino arriva da un lato fino a Sciacca e dall'altro fino a Palermo (entrambi a 100 chilometri), toccando anche Agrigento (168 chilometri).

Ben collegato con le isole Egadi da un servizio bus-navetta da e per la Stazione Marittima di Trapani, e con mete turistiche rinomate quali Erice, San Vito Lo Capo, Scodello. A tutto ciò si aggiungono i collegamenti aerei regolari con Pantelleria e Lampedusa.

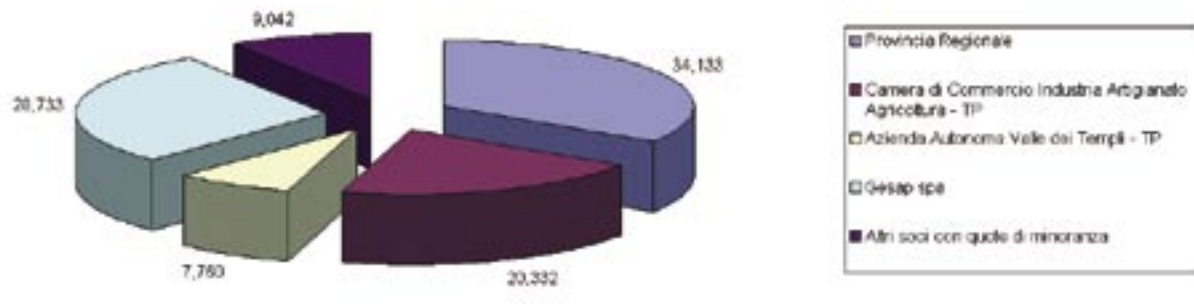
L'aeroporto di Trapani è caratterizzato da servizi estremamente efficienti, volti a soddisfare "in tempo reale" i passeggeri, offrendo loro servizi appositamente dedicati.

Caratterizzato da un forte potenziale di crescita, l'aeroporto di Trapani garantisce oggi un servizio di qualità invidiabile. L'attesa è ridotta al minimo, con la riconsegna dei bagagli in tempi attorno ai dieci minuti.

La puntualità dei voli è assicurata da un traffico aereo non congestionato.

L'aeroporto è facilmente accessibile ai passeggeri ed offre un ampio parcheggio libero.

Una serie di servizi che sono sinonimo di celerità nelle operazioni di arrivo e partenza, e di qualità



IL PROGETTO

Dotato di un'aerostazione e di un sedime di dimensioni ragguardevoli, l'aeroporto di Trapani è già oggi una realizzazione imponente.

Gli interventi previsti sono destinati alla riqualifica dell'aerostazione esistente, a garantire una sicurezza adeguata ai più alti standard internazionali e consentire la massima autonomia di esercizio.

Gli investimenti infrastrutturali, per complessivi 19 milioni di euro saranno quindi significativi, perché prevedono la riqualifica dell'intera aerostazione, che sarà strutturata su due livelli.

Il pianterreno sarà dedicato alla zona arrivi e partenze, che darà luogo così a un'aerostazione ampia, del tutto priva di barriere architettoniche,

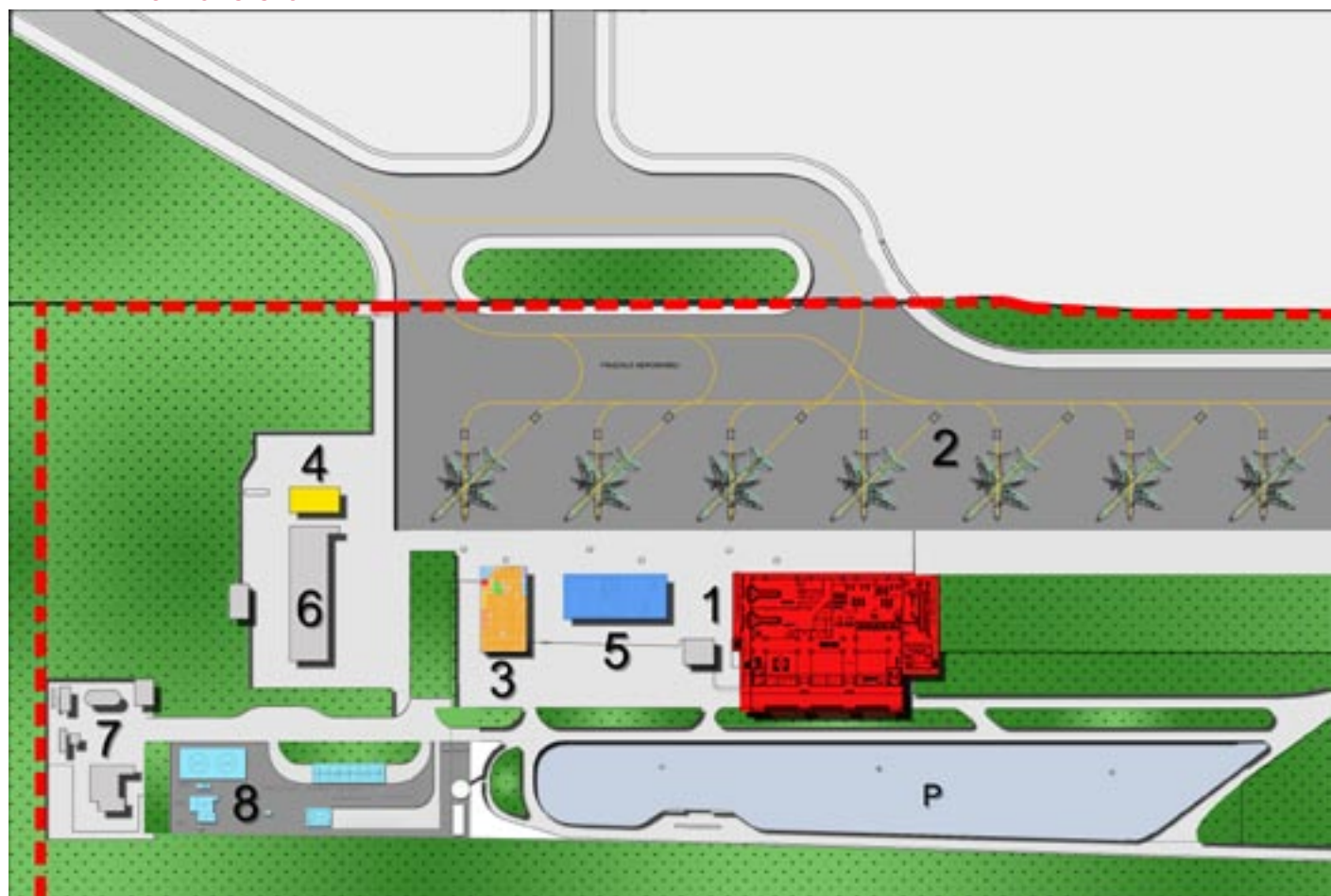
concepita a misura di passeggero.

Il primo piano sarà invece dedicato alle attività commerciali: da una zona per lo shopping a spazi per la ristorazione, snack bar, spazi espositivi. La fine dei lavori è prevista per luglio 2007.

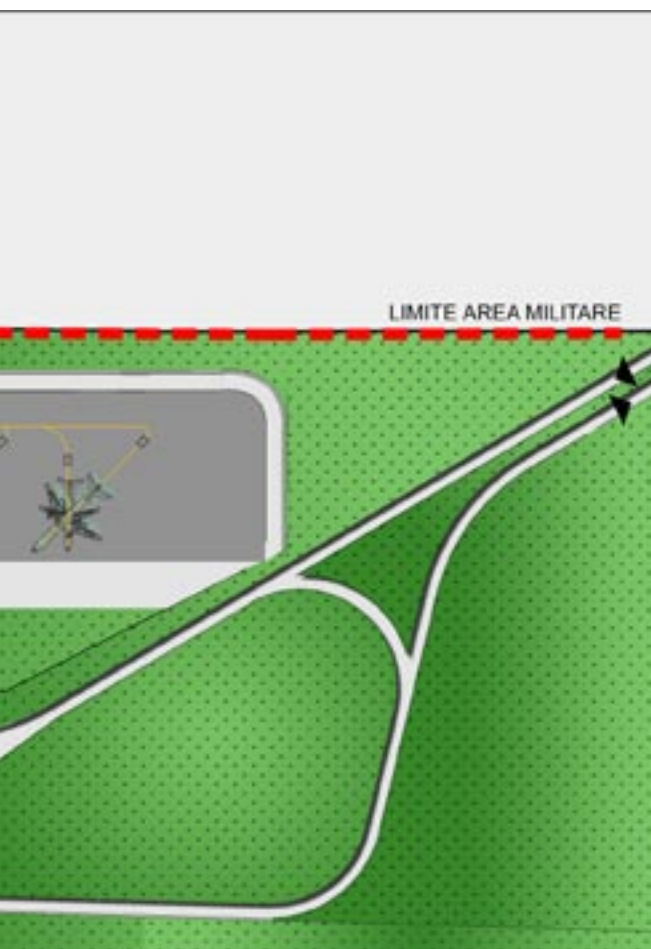
Completano gli interventi il trasferimento del deposito carburanti, che con un investimento di 2.300 000 euro garantirà una totale autonomia operativa all'aeroporto a partire da marzo 2007, e la ristrutturazione dell'aerea merci (723. 000 euro) in vista di un rilancio dell'attività cargo.

Infine il controllo dei bagagli al 100%, secondo le recenti normative internazionali sarà operativo a partire da luglio 2005, grazie a un investimento di un milione di euro.

PLANIMETRIA STATO FUTURO



PLANIMETRIA STATO ATTUALE



1. AEROSTAZIONE

**2. PIAZZALE
AEROMOBILI**

**3. AEROSTAZIONE
MERCI**

4. OSPEDALETTO

**5. PIAZZALE MEZZI
DI RAMPA**

6. COMANDO VVF

**7. AREA
INCENERITORE**

**8. DEPOSITO
CARBURANTI**

P. PARCHEGGIO AUTO

LAND SIDE OGGI E DOMANI



AIR SIDE OGGI E DOMANI



INTERVENTI PREVISTI NELL'ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER IL TRASPORTO AEREO
SOTTOSCRITTO IL 5 NOVEMBRE 2001

Intervento	Costo opere (M.ni di Euro)	Finanziamento	Competenza	Previsione completamento lavori
Ristrutturazione aerostazione passeggeri, ristrutturazione edifici operativi ed impianti	9,296	POR/Sicilia 2000/2006 Aigest	Regione Sicilia Aigest	Luglio 2007
Adeguamento delle infrastrutture di volo alla normativa ICAO	6,146	POR/Sicilia 2000/2006 Aigest	Regione Sicilia Aigest	Agosto 2006
Trasferimento deposito carburante JA1	2,324	POR/Sicilia 2000/2006 Aigest	Regione Sicilia Aigest	Luglio 2007
Impianto controllo bagagli da stiva 100% ed opere complementari	1,033	POR/Sicilia 2000/2006 Aigest	Regione Sicilia Aigest	Giugno 2005
Ristrutturazione area merci	0,723	POR/Sicilia 2000/2006 Aigest	Regione Sicilia Aigest	Luglio 2007
Edificio ricovero mezzi di rampa	0,413	POR/Sicilia 2000/2006 Aigest	Regione Sicilia Aigest	Luglio 2007
Indagine su sedime aeroportuale	0,051	Aigest	Regione Sicilia Aigest	Eseguito
	Totale costo opere 19,986			



PON Trasporti 2000-2006
Misura III.2



REGIONE SICILIA

Aeroporto di **LAMPEDUSA**

La Storia

L'aeroporto di Lampedusa fu allestito durante il secondo conflitto mondiale con una pista in terra battuta di 800 metri.

Dopo la fine della Seconda guerra mondiale lo scalo fu utilizzato sporadicamente per il soccorso aereo e rimase abbandonato fino alla metà degli anni '60.

Nel 1965 l'Esercito Italiano iniziò ad allestire una pista di 1.200 metri, portata a termine nei primi mesi del 1968. Grazie alla nuova pista, quell'anno atterrò a Lampedusa il primo volo commerciale proveniente da Trapani, via Pantelleria, effettuato dall'ATI con un Fokker F-27.

Dal 1969 alla linea con Trapani si affiancò un servizio con Palermo svolto stagionalmente fino all'estate del 1978, quando le due linee vennero separate. I voli Lampedusa-Trapani furono poi definitivamente cancellati.

Nel 1975 lo scalo fu riclassificato come civile, con l'immediata liberalizzazione per i voli ATI e nel 1979 fu poi aperto a tutto il traffico

aero nazionale.

Il fabbricato composto da due stanze, in uso alla data del volo inaugurale come aerostazione passeggeri, venne presto trasformato in vero e proprio terminal. Negli anni '80 venne poi ampliata la pista, che raggiunse 1.920 metri di lunghezza e 45 metri di larghezza, e ingrandita l'aerostazione che raggiunse una capacità oraria di 400 viaggiatori.

Nei primi mesi del 2004 l'Enac ha concluso l'iter di affidamento delle rotte in regime di oneri di servizio pubblico per i collegamenti di aeroporti del sud e delle isole maggiori con il sistema nazionale.

In questo quadro Lampedusa è collegata direttamente con gli aeroporti di Trapani e Palermo, soddisfacendo così le esigenze primarie dei residenti. Dal 29 marzo 2004 la frequenza dei voli è tale da assicurare un collegamento che soddisfi le esigenze degli utenti di ogni profilo. Sono previsti due collegamenti giornalieri da Trapani per Lampedusa, affidati alla compagnia AirOne. Meridiana vola invece da Palermo due volte al giorno.

L' AEROPORTO DOMANI

INTERVENTI PREVISTI

Adeguamento portanza pista di volo;
 Nuova aerostazione ed opere di urbanizzazione;
 Piazzale di sosta aeromobili ed adeguamento infrastrutture;
 Viabilità e parcheggi auto;
 Adeguamento infrastrutture di volo;
 Adeguamento operativo edifici;
 Ricostruzione piazzale aeromobile esistente;
 Deposito carburante.

INVESTIMENTI 28.475 MLN €

INFORMAZIONI GENERALI

Tipologia	Aeroporto civile aperto al traffico commerciale nazionale ed internazionale
Codice ICAO	"LICD"
Codice IATA	"LMP"
Altezza slm	21,30 mt.
Posizione	in città
Coordinate geografiche	35° 29 '56 " N, 12° 37 ' 08 " E
Sedime	100 Ha
Agibilità	Hj+-30
Pista	RWY 08/26 dim. 1.800 mt x 45 mt
Categoria Antincendio	6° ICAO
Assistenze luminose	PAPI
Radio assistenza	VOR/ DME
Gestione	ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile
Handling	A.S.T. Aeroservizi

Decodifica

Radioassistenze:

DME: apparato misuratore di distanza
 NDB: radiofaro non direzionale
 VOR: radiosentiero omnidirezionale (I-VOR= VOR terminale)

Assistenze luminose:

VASI: indicatore visivo dell'angolo di avvicinamento
 HIRL: luci laterali di pista ad alta intensità
 REIL: luci identificazione pista
 APP: avvicinamento
 TWR: torre di controllo
 Sedime: ampiezza dell'area aeroportuale espressa in ettari

SERVIZI AI PASSEGGERI

- Bar/Tavola fredda
- Negozi: prodotti alimentari tipici
- Autonoleggi : Avis, Ucciardi

PARCHEGGI AUTO

- Liberi per 120 autovetture

COLLEGAMENTI CON LA CITTÀ

- Taxi: A richiesta, con tariffa da concordare in relazione alla destinazione

TELEFONI

- AST Aeroservizi 0922.920588
- ENAC/DCA 0922.920006

DESTINAZIONI:

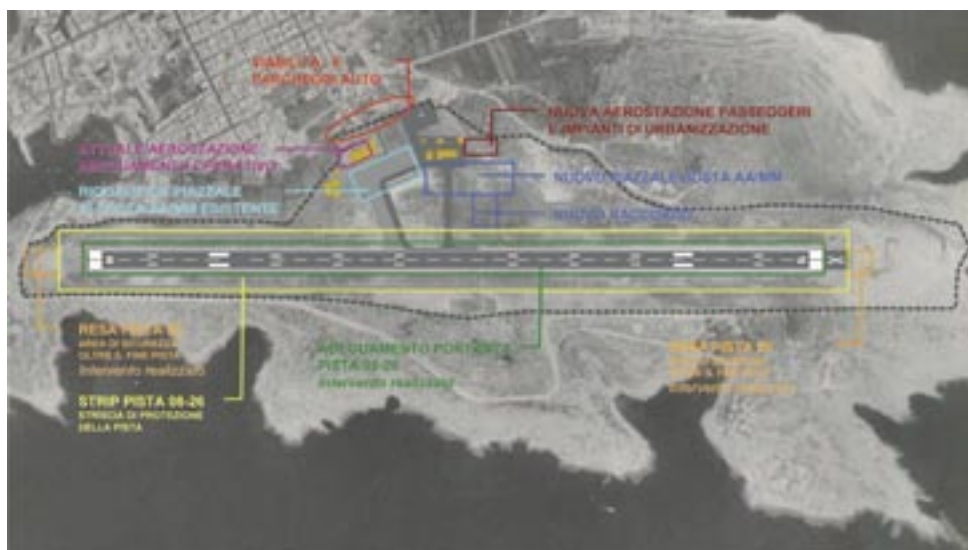
Palermo, Trapani

VETTORI DI LINEA

Air One, Meridiana.

TRAFFICO

Movimenti 2002	2.527
Movimenti 2003	-
Traffico passeggeri 2002	145.395
Traffico passeggeri 2003:	-
Traffico merci 2002 (cargo tons.)	43
Traffico merci 2003 (cargo tons.)	-



IL PROGETTO

Gli interventi riguardano:

- Ampliamento aerostazione passeggeri esistente
- Nuova aerostazione passeggeri
- Piazzale
- Deposito carburanti

Prima della fine del 2008 a Lampedusa sorgerà un nuovo complesso aeroportuale, con un progetto all'avanguardia da un punto di vista funzionale ed estetico, pensato per soddisfare le esigenze in primo luogo degli abitanti dell'isola, ma anche dei turisti, che sempre più numerosi la scelgono come meta per le loro vacanze.

L'Enac ha già provveduto alla riqualifica della pista di volo, per migliorarne le condizioni operative in sicurezza, lavori conclusi a luglio del 2003 con un costo di 3,3 milioni di euro.

Entro settembre del 2004 è previsto l'ampliamento dell'attuale aerostazione passeggeri, per far fronte alle nuove esigenze di traffico nell'immediato, con un investimento di 835 mila euro.

L'attuale aerostazione sarà sostituita con una completamente nuova, edificata in un

sito diverso rispetto all'attuale. L'opera, che consentirà di sostenere un traffico al 2015 di circa 350.000 passeggeri/anno con punte nei mesi estivi fino a circa 3.300 passeggeri/giorno, ha le sembianze di una nave che trova il suo naturale inserimento nel contesto marino, sorta di habitat naturale dell'aeroporto. La nave è inoltre il simbolo della continuità territoriale, esigenza primaria degli abitanti dell'isola.

L'ultimazione è prevista entro il 2008 con un costo dei lavori di 6,380 milioni di euro.

Entro il 2006 avverrà l'ampliamento dei piazzali sosta aeromobili, il cui progetto prevede l'esecuzione per lotti funzionali per incrementare da subito la ricettività dello scalo. Il costo complessivo dell'intervento è di 4,68 milioni di euro.

E' previsto inoltre l'adeguamento della viabilità di accesso all'aeroporto e del parcheggio per le auto, da realizzare entro l'inizio del 2007, con un investimento di 1,61 milioni di euro.

Infine la realizzazione di un deposito carburanti renderà l'aeroporto fruibile anche dall'aviazione generale, che a Lampedusa conta su un grande potenziale di utenti.

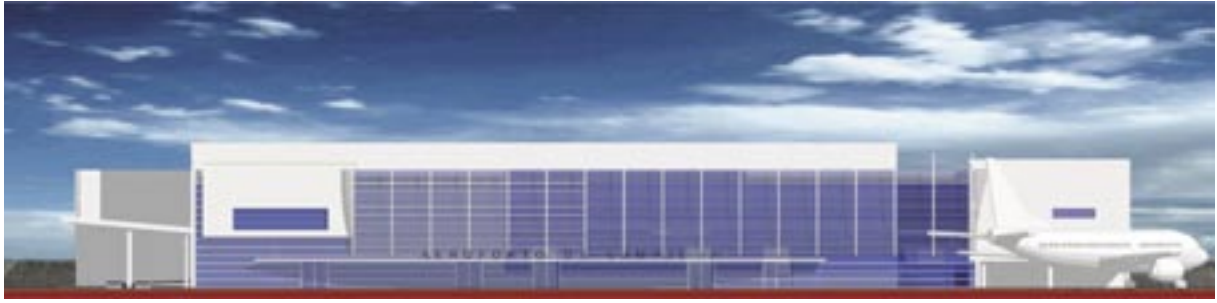


ATTUALE AEROSTAZIONE

AMPLIAMENTO AEROSTAZIONE



LA NUOVA AEROSTAZIONE



INTERVENTI PREVISTI NELL'ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER IL TRASPORTO AEREO
SOTTOSCRITTO IL 5 NOVEMBRE 2001

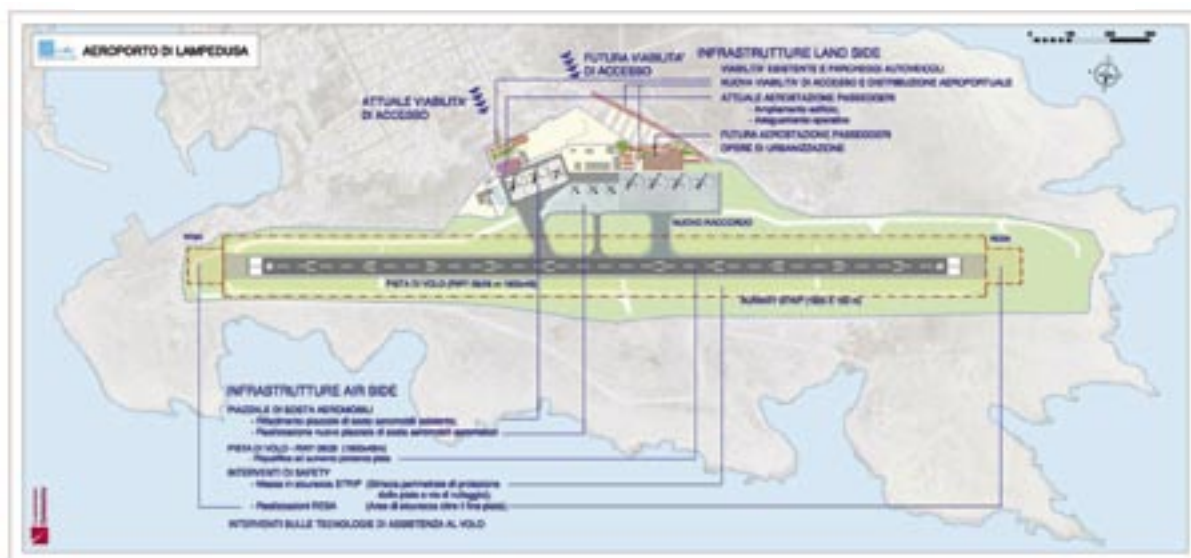
Intervento	Costo opere (M.ni di Euro)	Finanziamento	Competenza	Previsione completamento lavori
Adeguamento portanza pista di volo	3,8501	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Realizzato. In corso di collaudo
Nuova Aeropax e impianti di urbanizzazione	7,500	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Settembre 2007
Piazzale sosta aa/mm e adeguamento infrastrutture	4,680	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Aprile 2007
Viabilità e parcheggi auto	1,610	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Ottobre 2006
Adeguamento infrastrutture volo e aggiornamento ICAO	4,800	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Febbraio 2006
Adeguamento operativo edifici - Ricostruzione vecchio piazzale	0,835	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	In corso
Deposito carburanti	0,700	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Previsto l'avvio del procedimento di progettazione
Ricovero mezzi di rampa	1,00	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Marzo 2007
Risanamento e riconversione infrastrutture land side	1,00	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Gennaio 2007
Recinzione e videosorveglianza	2,500	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Previsto l'avvio del procedimento di progettazione
Totale costo opere 28,475				



PON Trasporti 2000-2006
Misura III.2



REGIONE SICILIA



Aeroporto di **PANTELLERIA**

La Storia

La particolare situazione geografica dell'isola ne ha fatto da sempre un importante avamposto strategico. L'aeroporto di Pantelleria nasce nella seconda metà degli anni trenta come piazzaforte militare a presidio di un particolare nodo geo-politico, ad affermare una posizione di controllo sul Canale di Sicilia.

La funzione militare dell'aeroporto si riverberò nella sua stessa struttura, con un sedime irregolare e con la collocazione di alcuni edifici operativi, come la rimessa degli aeromobili e il deposito delle munizioni, in infrastrutture sotterranee appositamente create.

Non è un caso che i bombardamenti degli Alleati fossero particolarmente pesanti durante la Seconda guerra mondiale, fino a rendere le piste in terra battuta del tutto inagibili.

Furono gli stessi Americani a ripristinare lo scalo, che per la fine degli anni quaranta fu dotato di due piste di una di 1300 e l'altra che

oggi misura 780 metri. Per portare la seconda pista alle dimensioni attuali, fra il 1976 e il 1982 furono effettuati interventi a modifica delle irregolarità del precedente sedime, fino allo sbancamento di una collina che consentì l'atterraggio di aeromobili di dimensioni maggiori, come il DC9/30.

Del 1976 sono anche i lavori per la costruzione della precedente aerostazione, dimessa con l'edificazione di quella attuale nel 1989.

Passando alla storia recente L'Enac ha concluso l'affidamento delle rotte in regime di oneri di servizio pubblico per i collegamenti di Pantelleria con gli aeroporti di Trapani e Palermo. E' un risultato importante, che soddisfa le esigenze primarie dei residenti oltre a costituire un indispensabile volano di crescita economica. Dal 29 marzo 2004 sono previsti tre collegamenti giornalieri da Trapani per Pantelleria affidati alla compagnia AirOne. Meridiana vola invece da Palermo su Pantelleria due volte al giorno.



L'AEROPORTO DOMANI

INTERVENTI PREVISTI

Ampliamento aerostazione passeggeri esistente;
 Nuova aerostazione passeggeri;
 Terminal aviazione generale;
 Ampliamento piazzale aeromobili;
 Adeguamento infrastrutture di volo;
 Deposito carburanti.

INVESTIMENTI 38,475 MLN €

INFORMAZIONI GENERALI

Tipologia	Aeroporto militare aperto al traffico civile
Codice ICAO	"LICG"
Codice IATA	"PNL"
Altezza slm	193,50 mt.
Posizione	2 Km da Pantelleria
Coordinate geografiche	36° 48 ' 47 " N, 11° 57 ' 39 " E
Categoria antincendio	6° ICAO
Sedime	90 Ha
Agibilità	Hj+-30
Assistenze luminose	PAPI
Radio assistenza	VOR/ DME
Gestione	ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile
Handling	G.A.P.

Decodifica**Radioassistenze:**

DME: apparato misuratore di distanza

NDB: radiofaro non direzionale

VOR: radiosentiero omnidirezionale (I-VOR= VOR terminale)

Assistenze luminose:

VASI: indicatore visivo dell'angolo di avvicinamento

PAPI: indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento (PAPI-L o PAPI-R unicamente lati Dx o Sx)

APP: avvicinamento

TWR: torre di controllo

Sedime: ampiezza dell'area aeroportuale espressa in ettari

SERVIZI AI PASSEGGERI

- Bar/Tavola calda con vendita giornali, tabacchi e souvenir
- Ufficio postale
- Ufficio informazioni Pro Loco Pantelleria
- Autonoleggi : Policardo, l'Agenzia

PARCHEGGI AUTO

- Liberi per 165 autovetture e 2 bus

COLLEGAMENTI CON LA CITTÀ

- Taxi: A richiesta, con tariffa da concordare in relazione alla distanza ed alla destinazione

TELEFONI

GAP 0923.911398
ENAC/DCA 0923.911172

VETTORI DI LINEA

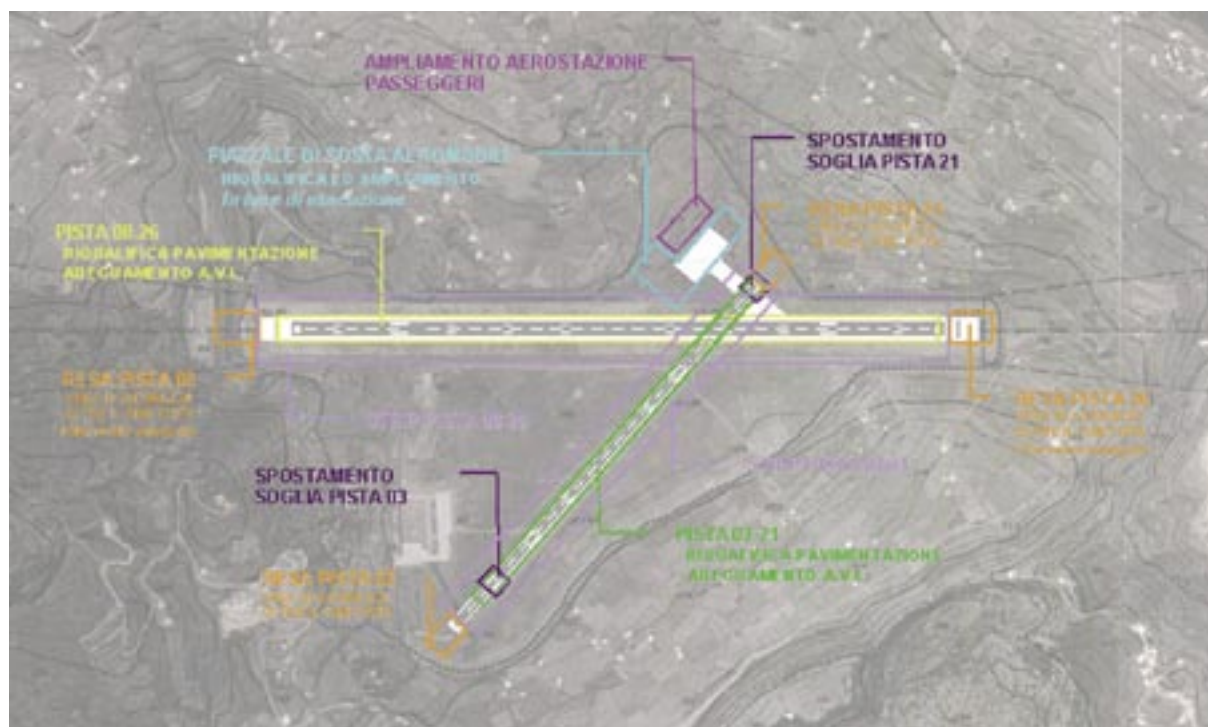
Air One, Meridiana.

DESTINAZIONI

Palermo, Trapani.

OPERATORI BASATI SULLO SCALO

Distaccamento aeroportuale dell'Aeronautica Militare



IL PROGETTO

L'aeroporto di Pantelleria è a gestione diretta Enac: l'Ente provvede direttamente per i servizi di progettazione e per l'appalto di esecuzione delle opere, nel rispetto dei vincoli paesaggistici ed architettonici tipici dell'isola.

Una serie di interventi importanti ne ridefinirà la fisionomia e la capacità operativa, garantendo la continuità territoriale e adeguando lo scalo alla domanda in aumento.

Inoltre costituirà un ulteriore volano di crescita economica, per un turismo che ha potenzialità che vanno al di là dei tradizionali flussi stagionali. Il clima mite tutto l'anno e una natura senza pari fanno di Pantelleria, come delle altre isole minori siciliane, una meta particolare, a cui potrebbe stare stretta perfino l'etichetta di turismo di qualità.

Un occhio di riguardo merita anche l'aviazione generale, che gravita sull'isola con esigenze superiori a quelle di una semplice nicchia di utenti, e che riguarda un solido nucleo di frequentatori abituali dell'isola.

L'insieme degli interventi toccherà l'aeroporto nella sua globalità e più in particolare riguarda:

- Aerostazione;
- Terminal aviazione generale;
- Piazzale di sosta aeromobili;
- Piste;
- Deposito carburanti.

Si tratterà di:

- Aumentare il confort per i passeggeri, con una nuova aerostazione che si inserisce armoniosamente nella splendida cornice ambientale.
- Accrescere la capacità operativa dell'aeroporto, con l'ampliamento del piazzale aeromobili e la messa in funzione di entrambi le piste.
- Aprire il traffico al medio raggio e all'aviazione generale con la costruzione di un deposito carburanti, che accrescerà l'autonomia di volo degli aeromobili.

Interventi consistenti riguardano l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri, per coprire una domanda di traffico al 2015 fino a circa 300.000 passeggeri/anno con punte nei mesi estivi di circa 2.600 passeggeri/giorno

L'Enac ha deciso di bandire una gara di proget-

tazione, lanciando un concorso di idee per la realizzazione della nuova aerostazione.

Il progetto preliminare sul quale l'Ente ha dato un parere positivo tiene conto dell'impatto ambientale, che data la natura del sito è stato tenuto nella massima considerazione. L'estetica del futuro aeroporto dovrebbe riassumere la storia architettonica dell'isola, aprendola ad una proiezione verso il futuro - un futuro rispettoso degli abitanti e della loro terra. Il progetto dell'aerostazione utilizzerà materiali e forme in armonia con le peculiarità della cultura pantasca, unica nel Mediterraneo.

I lavori saranno completati alla fine del 2007, offrendo dei locali che al rispetto delle normative di sicurezza e all'alta qualità dei servizi aggiungeranno anche delle caratteristiche estetico-formali di estremo pregio. L'investimento complessivo per l'intervento è di 12 milioni di euro.

L'ampliamento del piazzale sosta aeromobili per il parcheggio fino a quattro aeromobili di aviazione commerciale e la creazione di un piazzale per l'aviazione generale costituisce un indispensabile adeguamento alla crescita del traffico, soprattutto nei periodi di punta. I lavori saranno effettuati a moduli, in modo da rendere disponibile a breve un piazzale, e saranno completati per l'estate 2005. L'investimento è di 4.775 milioni di euro.

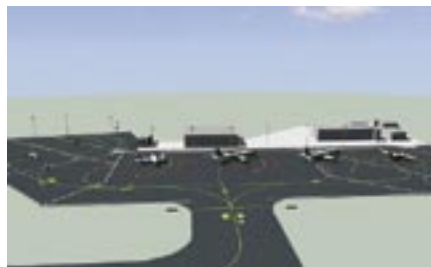
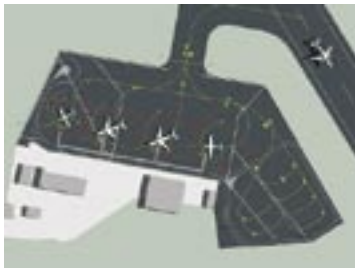
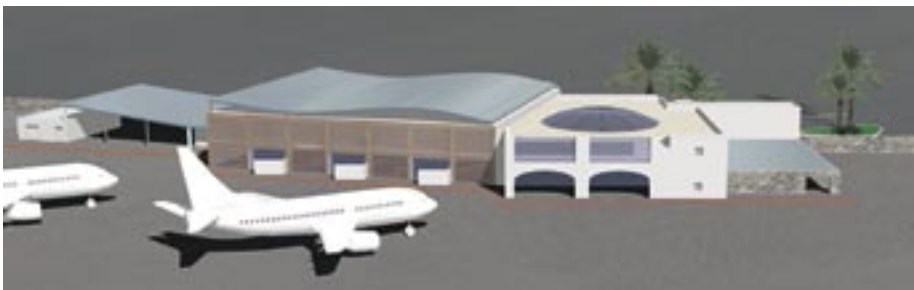
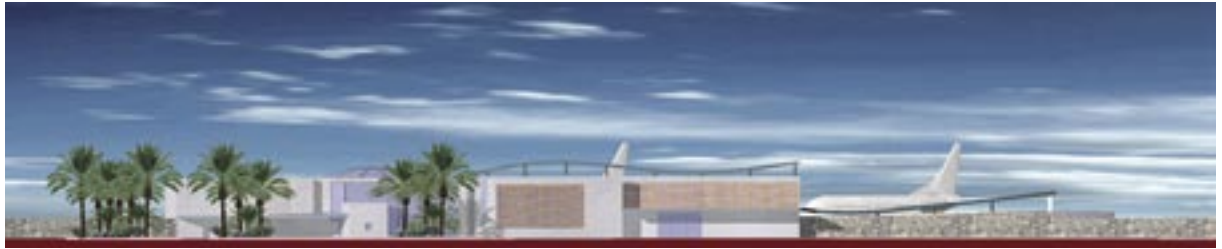
Per gennaio 2007 sarà realizzato anche un terminal per l'aviazione generale, per un costo di 2 milioni di euro.

Nel quadro di un risanamento globale delle infrastrutture di volo è previsto un progetto unico di riqualifica sia della pista principale 08/26 che di quella ausiliaria 03/21, per un costo complessivo di 6 milioni di euro.

E' prevista la realizzazione entro febbraio 2007 del terminal aviazione generale, per un costo di 2 milioni di euro.

E' allo studio infine la modalità di realizzazione di un deposito di carburante, che avrà un impatto notevole sullo sviluppo dell'aviazione generale e migliorerà le condizioni di esercizio dei voli commerciali.

LA NUOVA AEROSTAZIONE



INTERVENTI PREVISTI NELL'ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER IL TRASPORTO AEREO
SOTTOSCRITTO IL 5 NOVEMBRE 2001

Intervento	Costo opere (M.ni di Euro)	Finanziamento	Competenza	Previsione completamento lavori
Ampliamento Aeropax e opere complementari e accessorie	12,000	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Dicembre 2007
Ampliamento piazzali aeromobili	4,775	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Estate 2005
Riqualifica pista 08/26	4,000	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Gennaio 2006
Riqualifica pista 03/21	2,000	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Gennaio 2006
Area terminale aviazione generale	2,000	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Febbraio 2007
Sistemazione area terminale land side	2,000	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Luglio 2006
Risanamento e riconversione infrastrutture land side	3,000	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Luglio 2007
Deposito carburante	0,700	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Febbraio 2006
Pista volo 08/26. Resa	4,000	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Realizzata
Recinzione e videosorveglianza	4,000	PON/Trasporti 2000-2006 Misura III.2	ENAC	Settembre 2006
Totale costo opere 38,475				



Aeroporto di COMISO

VINCENZO MAGLIOCCO

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 al centro della cronaca, fino al summit di Washington, con la firma del trattato per la messa al bando delle armi nucleari a raggio intermedio.

Nel 1999 l'ex base NATO divenne un centro d'accoglienza che fornì alloggio a quasi cinquemila profughi del Kosovo.



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 murature 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 m². 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 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-Europee.

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.

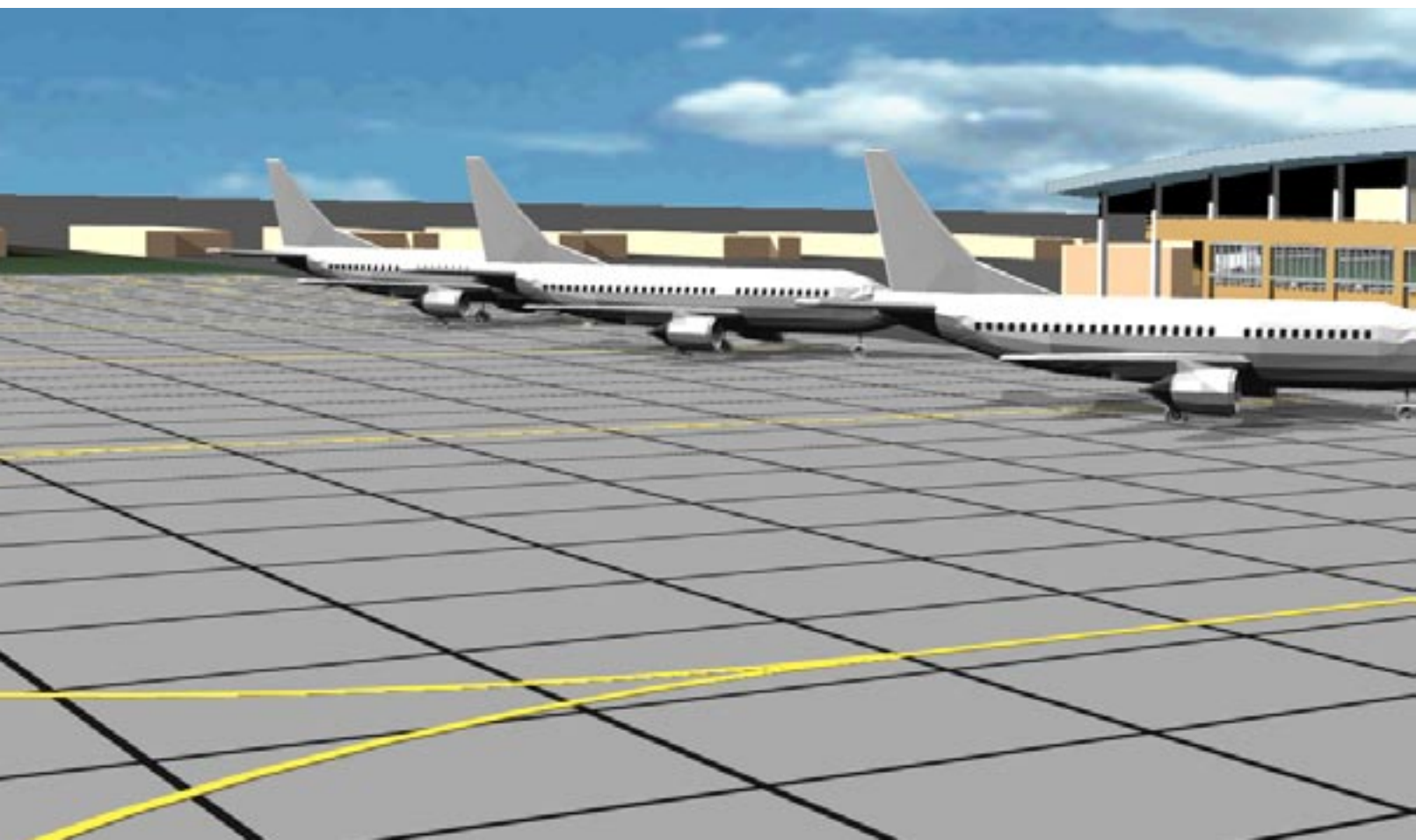
In ambito land side sono inoltre previste la caserma dei Vigili del Fuoco, la sistemazione della viabilità perimetrale e di accesso, la zona parcheggi, nonché l'adeguamento e la sistemazione degli impianti di raccolta delle acque.

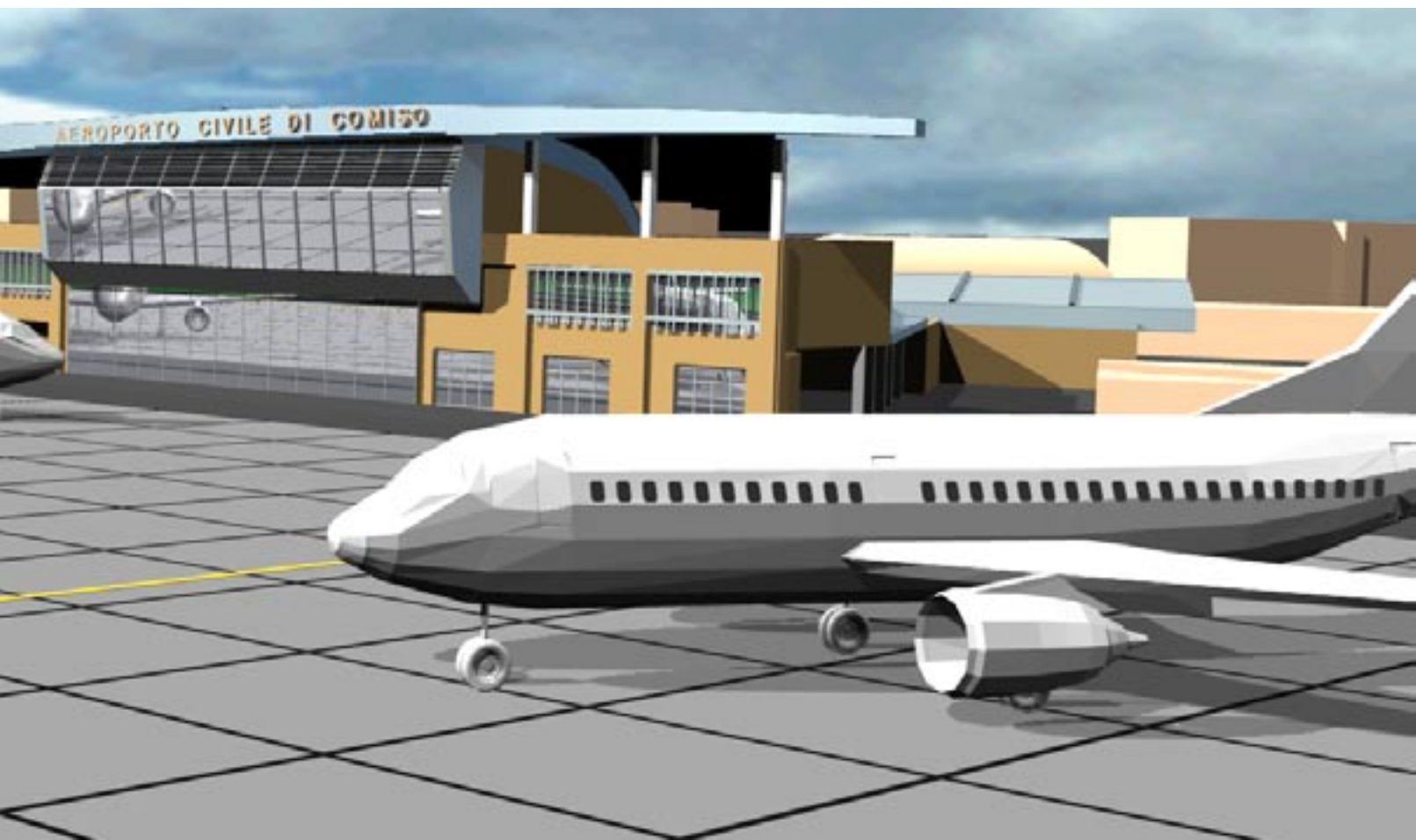
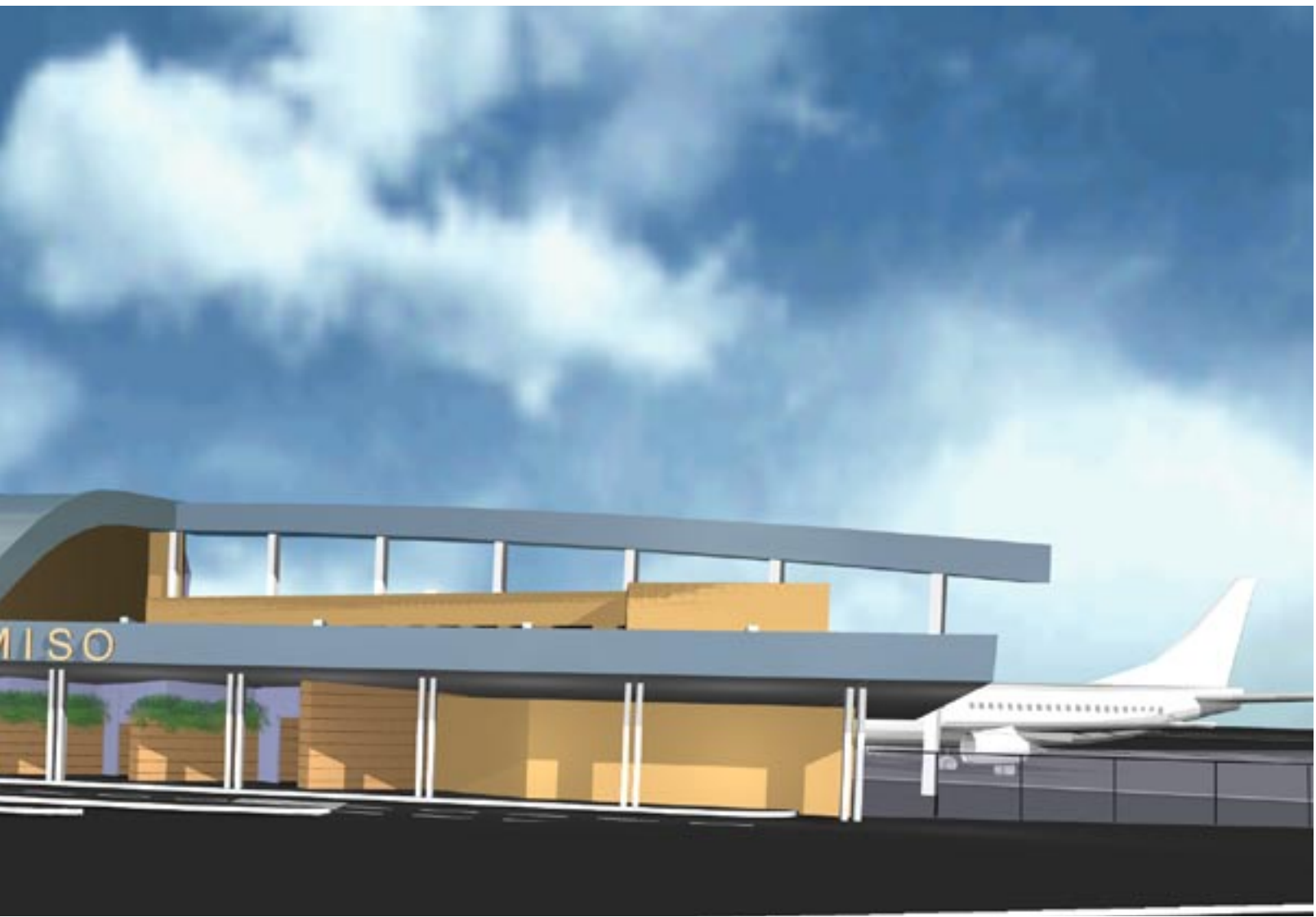
Per il futuro è stata prevista la possibilità di un ampliamento e sviluppo dell'aerostazione per un potenziale incremento del traffico passeggeri sino a 750.000 passeggeri all'anno, con un adeguato aumento delle superfici utili per la zona partenze e la creazione di nuove aree più ampie per la zona arrivi.

Il completamento dei lavori è previsto per la fine del 2008.









AEROPORTO DI COMISO

Enti Promotori:

- Unione Europea
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- ENAC
- Regione Siciliana - Assessorato Trasporti

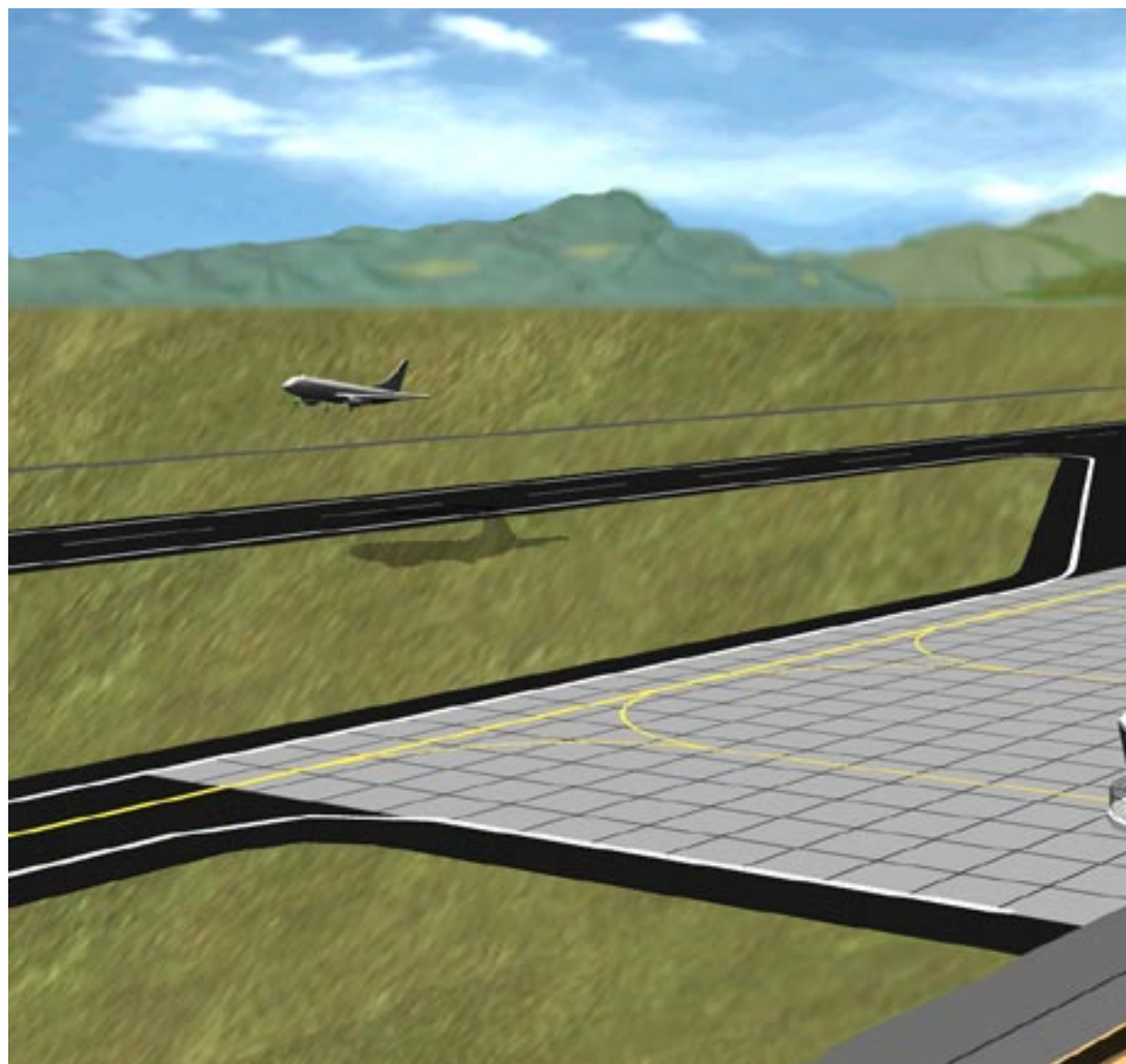
Tipologia intervento:

- Nuovo aeroporto
- Capacità 600.000 passeggeri/anno

Ente Attuatore: Comune di Comiso

Costo dell'opera: € 47.410.000,00

Tempi di esecuzione: entro il 2008



INTERVENTI PREVISTI NELL'ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER IL TRASPORTO AEREO
SOTTOSCRITTO IL 5 NOVEMBRE 2001

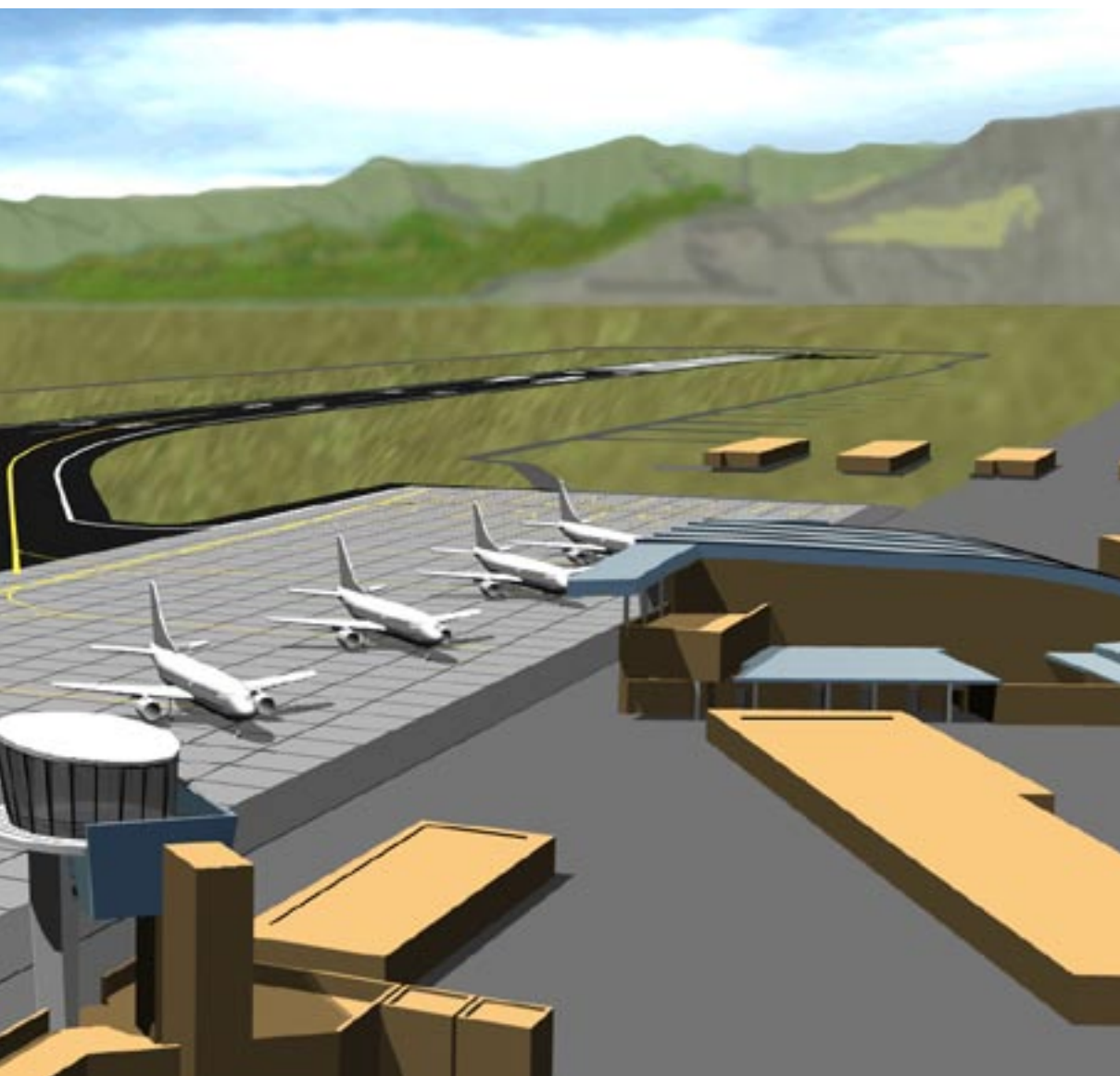
Intervento	Costo opere (M.ni di Euro)	Finanziamento	Competenza	Previsione completamento lavori
Realizzazione di aeroporto civile di 2° livello con interventi <i>air side</i>	36,950	Accordo di programma del 5/11/2001 Stato-Regione Sicilia	Regione Sicilia	In appalto
Realizzazione di aeroporto civile di 2° livello con interventi <i>land side</i>	9,472	Accordo di programma del 5/11/2001 Stato-Regione Sicilia	Regione Sicilia	In appalto
	Totale costo opere 47,410			



PON Trasporti 2000-2006
Misura III.2



REGIONE SICILIA



UN CITY AIRPORT PER LA CITTA' DI PALERMO

LA PROPOSTA DELL'ENAC PER L'AEROPORTO "BOCCADIFALCO"

Il trasporto aereo in Europa in seguito all'entrata in vigore delle norme che ne hanno liberalizzato il mercato, ha subito radicali modifiche negli ultimi anni, determinando effetti sia sulla domanda che sull'offerta di trasporto.

La competizione tra le compagnie aeree per l'acquisizione di nuove quote di mercato attraverso la progressiva riduzione delle tariffe e l'offerta di nuovi servizi rappresenta un'occasione non soltanto per i vettori ma anche per le società di gestione delle infrastrutture aeroportuali, che sempre di più impostano le loro politiche aziendali attraverso la valorizzazione dei possibili servizi all'utenza.

L'aeroporto, in tal senso, non è più visto soltanto come l'infrastruttura necessaria alla movimentazione dell'aereo ma anche come un importante elemento del territorio capace di generare servizi e di determinare le condizioni per la crescita economica del proprio bacino di utenza.

Un segmento, ancora inesplorato in Italia, ma che ha già applicazioni in Europa, è rappresentato dai city-airport, cioè da quegli aeroporti che, proprio perché inseriti nel tessuto urbano, permettono di ridurre notevolmente i tempi complessivi di trasporto, rendendo, di fatto, competitivi, rispetto ad altre modalità di trasporto, anche i voli di breve durata (corta corsa).

Il city-airport di Londra, realizzato nel 1987 utilizzando un molo del porto sul Tamigi e dotato di 1.200 metri di pista, movimentava oggi circa 1,8 milioni di passeggeri con i collegamenti navetta con quasi tutte le principali città della Gran Bretagna.

Le formule del successo sono legate alla facilità di accesso all'infrastruttura (appena 5 chilometri dal centro della città), dalla riduzione dei tempi di accesso all'aeromobile e alle diverse operazioni di imbarco, nonché alle tariffe applicate dai vettori che utilizzano aerei del tipo STOL con capacità sino a 50 passeggeri.

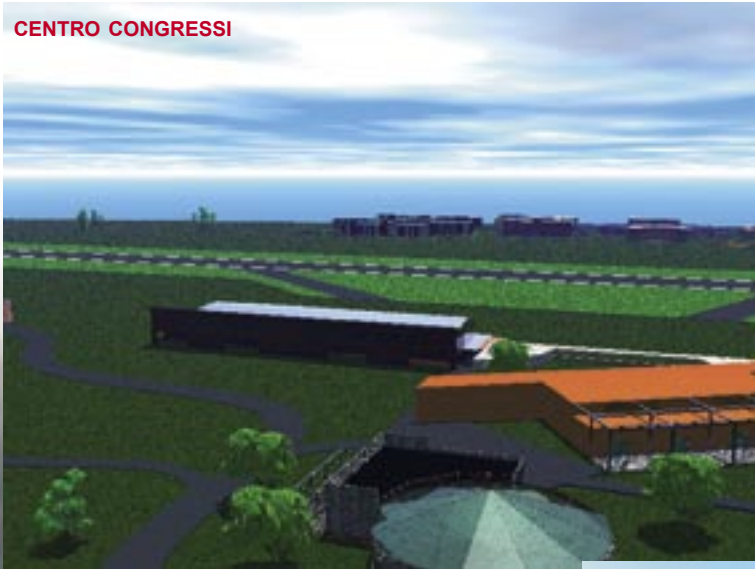
Queste semplici considerazioni hanno indotto l'ENAC a verificare le possibilità di riutilizzo di alcune basi aeroportuali esistenti in Italia per la loro riconversione con funzione di city-airport. Il primo progetto di fattibilità che si è inteso sviluppare è stato quello dell'aeroporto di Palermo-Boccadifalco.

Boccadifalco è attualmente un aeroporto militare che accoglie anche il traffico d'aviazione generale del locale aeroclub.

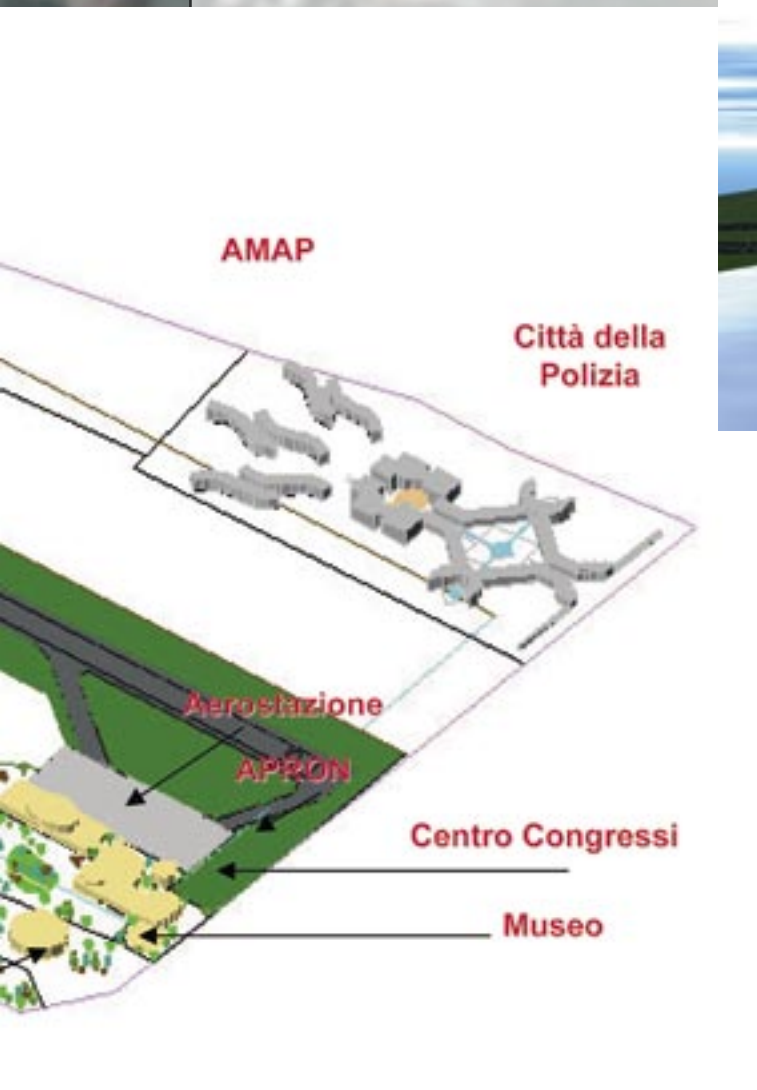
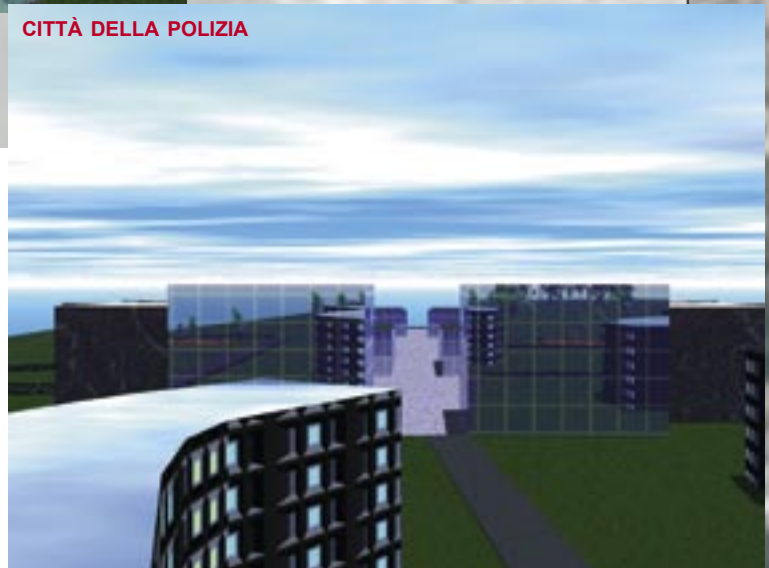
Boccadifalco aveva rivestito un importante ruolo strategico durante la Seconda guerra mondiale, tanto da essere dotato di ben tre piste di volo, due parallele e una trasversale, di cui una soltanto pavimentata per 1.220 metri.



CENTRO CONGRESSI



CITTÀ DELLA POLIZIA



Negli anni la valenza militare dell'infrastruttura veniva progressivamente ridotta, anche a causa della realizzazione di altri e più efficienti aeroporti, così da determinare recentemente la volontà dell'Aviazione militare di cedere l'intera area aeroportuale al demanio civile, insieme ad altre analoghe infrastrutture sparse per l'Italia (complessivamente oltre quindici aeroporti militari).

A seguito di tale decisione l'ENAC ha immediatamente avviato la verifica tecnico-economica sull'effettiva possibilità di riconversione della base aerea per usi civili nel rispetto delle norme previste dal regolamento per la costruzione delle infrastrutture aeroportuali aperte al traffico civile, recentemente emanato dallo stesso Ente.

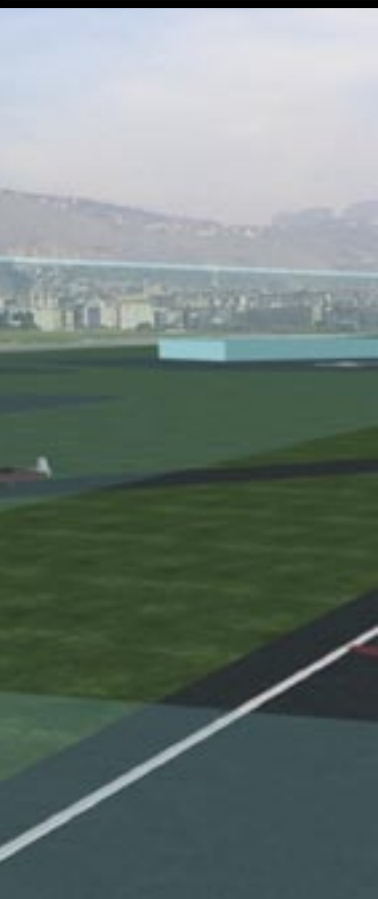
La pista di volo 17/35 dovrà essere per buona parte modificata altimetricamente per rispondere ai requisiti di sicurezza imposti dal regolamento e dotata delle radioassistenze indispensabili all'aviazione civile. Al termine dei lavori sarà possibile ottenere una lunghezza per il decollo di 1.100 metri estendibile sino a 1.190 metri.

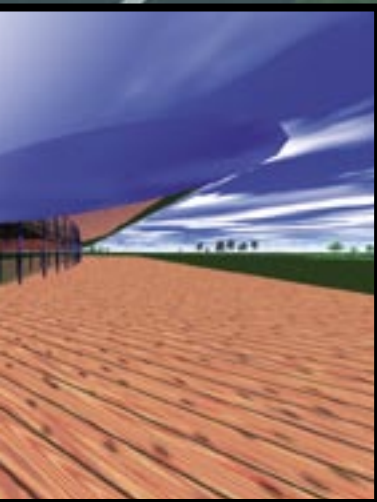
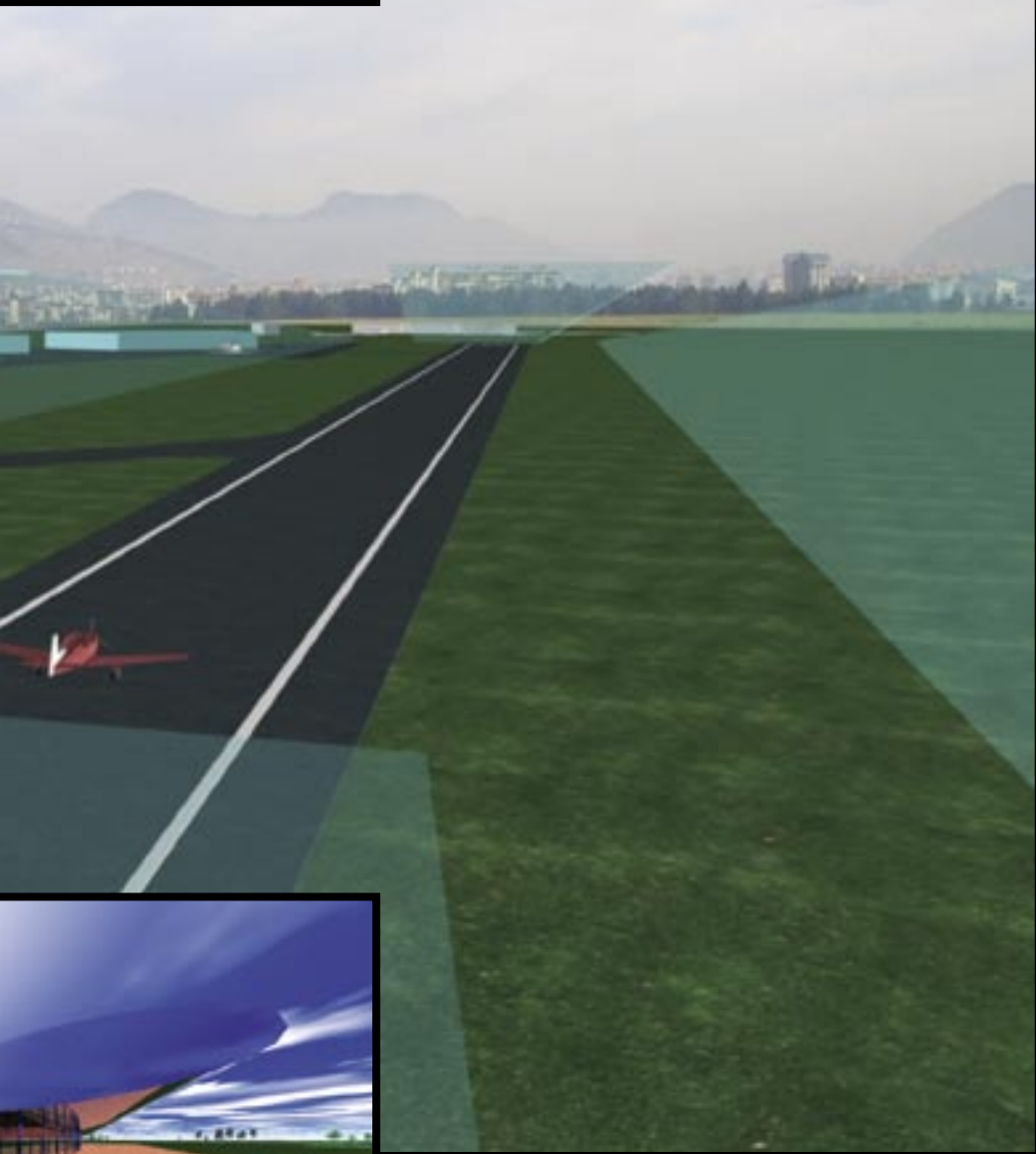
Relativamente all'inquinamento acustico, le verifiche effettuate, tenuto anche conto che il traffico stimato sarà sempre molto contenuto, assicurano il rispetto dei limiti imposti dalle leggi vigenti.

Inoltre, si è pensato un graduale reimpiego delle vaste aree disponibili per l'inserimento della nuova infrastruttura nel tessuto economico e sociale della città, caratteristica propria dei city-airport, ridando senso e vitalità ad una grande porzione di territorio sino a questo momento condizionata dai motivi connessi alla sua funzione militare.

Si è così previsto, verificandone la compatibilità con le superfici libere da ostacoli richieste dalla pista di volo, una zona da destinare ad alberghi, un centro congressi, un museo dell'aeronautica e un centro formazione destinato al personale da impiegare nel mondo dell'aeronautica.

Il modello adottato per la riconversione realizza un nuovo polo di servizi interconnessi tra loro e dotati di un'infrastruttura di volo capace di assicurare non soltanto la movimentazione di tutti i principali aeromobili dell'aviazione generale ma anche di aeromobili commerciali caratteristici per i collegamenti di una corta corsa, ancora poco sviluppati nel nostro paese.





Nell'area saranno operativi i nuclei elicotteri della Polizia di Stato, della Finanza e dei Carabinieri, oltre alle strutture della Protezione Civile Regionale (sala operativa e hangar) e dell'aero-club.

La pista di volo, il piazzale aeromobili e la torre di controllo saranno completati da una piccola, ma efficiente, aerostazione.

Il progetto di fattibilità prevede, inoltre, nella zona a nord dell'aeroporto, un'area destinata a centro polifunzionale della Polizia di Stato.

Questo progetto, già previsto nella programmazione dello Stato ed oggetto di un apposito protocollo d'intesa con il Comune di Palermo e la Regione Siciliana, permetterà la realizzazione di una struttura capace di ospitare i numerosi servizi resi dalla Polizia di Stato e attualmente dislocati in molti punti della città, alcuni in zone particolarmente congestionate del centro storico, razionalizzandone la gestione e migliorandone l'efficienza.

Il complesso progetto, le sue numerose strutture e le sue potenzialità rappresentano secondo l'ENAC una grande occasione per la città di Palermo oltre che un esempio unico per il Paese, dove sarà possibile coniugare le funzioni di un city-airport con quelle di un vero e proprio polo di servizi con funzioni sociali, culturali e formative.

Non appena verrà formalizzato il passaggio dell'area al demanio civile e assegnata la gestione all'ENAC, previsto entro l'anno, si potrà passare alle successive fasi di progettazione, a cominciare dalle infrastrutture di volo per le quali esiste la copertura finanziaria.



Presidenza e Direzione Generale

Viale del Castro Pretorio, 118 - 00185 Roma
tel. +39 06 44596-1 fax +39 06 44596493
www.enac-italia.it

Coordinamento editoriale:

Lucianella Corbeddu (Servizio Relazioni Esterne - ENAC)
Adolfo Marino

Redazione:

Adolfo Marino

Hanno collaborato

Ing. Cristiano Siclari
Ing. Francesco Saverio Della Porta
Ing. Mario Russello
Sig.ra Marcella Maggiori
Sig.ra Maria Pastore
Dott. Andrea Pirola

Servizio Progetti - ENAC
Servizio Pianificazione Strategica - ENAC
Servizio Pianificazione Strategica - ENAC
Ufficio Aeroporti e Trasporto Aereo - ENAC
Servizio Relazioni Esterne - ENAC
Ufficio per le Relazioni con il Pubblico - ENAC

con la consulenza della

Prof.ssa Bianca Maria Cecchini

Si ringraziano

GESAP, SAC, AIRGEST, COMUNE DI COMISO
SYSTEMATICA, TECNO ENGINEERING, SAGAT ENGINEERING, TRANSTECH,
ADP.I INGEGNERIE

Pubblicazione realizzata con il Patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
e con il Patrocinio della Presidenza della Regione Siciliana

