

# 9. SICILIA

## 9.1 Quadro di riferimento



La rete aeroportuale siciliana è costituita dagli aeroporti di Catania, Palermo, Trapani e Comiso, quest'ultimo non ancora aperto al traffico. Completano la rete i due aeroporti insulari di Lampedusa e Pantelleria. Nella Regione è inoltre attivo l'aeroporto militare di Sigonella e l'aeroporto di Palermo Boccadifalco, aperto al traffico privato.

Gli aeroporti della Sicilia hanno registrato nel 2008 un traffico di più di 11 milioni di passeggeri, concentrati prevalentemente a Catania (6 Mil.) e Palermo (4,5 Mil). Tra il 2000 e il 2008 si è registrato complessivamente per l'isola un aumento costante di traffico. In particolare dal 2000 al 2008 Catania è cresciuto del 5,4% e Palermo del 4,1%. Ma la crescita più rilevante, in termini percentuali, si è registrata a Trapani, che è passato da 28.000 passeggeri del 2000 a 530.000 nel 2008, e 1 milione nel 2009, con un raddoppio del volume di traffico in un solo anno, grazie all'incremento di voli low cost.

Complessivamente l'80% del traffico operato dagli aeroporti della Sicilia risulta di carattere nazionale, con destinazioni prevalenti Roma Fiumicino e Milano Linate, ed il 47% del traffico

totale è operato da vettori low cost.

Il traffico cargo negli aeroporti della Sicilia nel 2008 è stato del tutto marginale, con poco più di 13.000 tonnellate annue trasportate tra Catania e Palermo, in costante diminuzione dal 2000.

Il territorio della Sicilia rappresenta l'8,5% del territorio nazionale, con una popolazione pari all'8,4% del totale italiano ed una densità abitativa di 196 ab/kmq. Il PIL procapite annuo è fra i più bassi d'Italia, corrispondente a 16.900 €/ab, ben al di sotto della media italiana. Nell'area risiede il 2,7% degli stranieri residenti nel Paese, circa 1,6 per 100 abitanti. Il traffico aereo registrato nel 2008 è pari all'8,6% del totale nazionale e il rapporto traffico/popolazione, pari a 2,3 pax/ab., risulta significativamente più alto di quello dell'area del Sud continentale. Nell'area è presente il 7,6% delle imprese attive italiane, con una densità imprenditoriale pari a 7,8 imprese per 100 abitanti (dato inferiore alla media italiana) e con 29,8 passeggeri per impresa attiva. Gli arrivi totali nell'area rappresentano il 4,9% degli arrivi totali a livello nazionale; di questi, gli arrivi stranieri incidono per il 4,2% sugli arrivi stranieri del Paese. Il tasso di disoccupazione,

sempre nel 2008 è il più alto di tutte le aree considerate (13%), contro un tasso medio italiano pari al 6,1%. La Sicilia è caratterizzata da una scarsa propensione all'esportazione (11% contro il 24,8% della media italiana) e un basso tasso di apertura del mercato (33% contro il 49,8% italiano). I consumi finali dell'area incidono per il 6,7% sul totale Italia e i depositi bancari per il 5,5%.

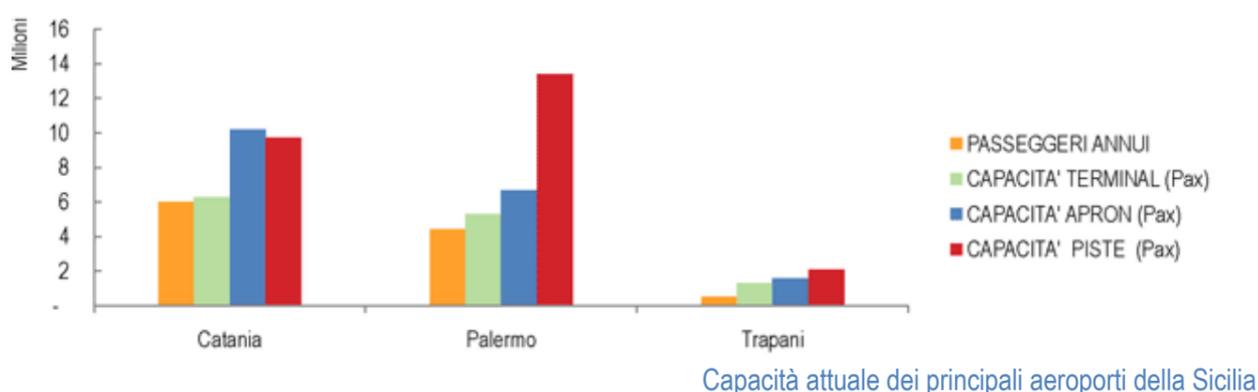
L'insularità e la localizzazione periferica rispetto ai mercati europei ed ai principali fornitori di materie prime costituiscono attualmente fattori limitanti per lo sviluppo della Sicilia; gli indici sfavorevoli dello stato dell'economia e del turismo si riflettono sul traffico aereo internazionale, attualmente molto modesto (circa 20% sul totale) e sul traffico charter, (6% sul totale).

L'insufficiente accessibilità ai poli di interesse turistico e alle aree interne, gli eccessivi tempi di viaggio e l'inefficienza dei sistemi di trasporto, soprattutto in chiave di interscambio, determinano una perdita di competitività delle imprese ed in generale del territorio siciliano, anche in termini di attrattività turistica e commerciale.

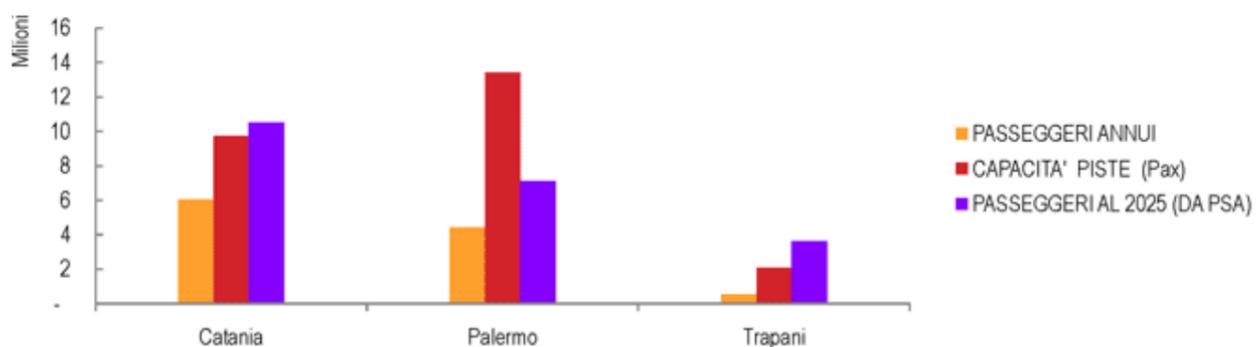
AEROPORTI	TRAFFICO 2008	PREVISIONI DA PSA		
		2015	2020	2025
CATANIA	6.024.555	7.500.000	9.000.000	10.500.000
PALERMO	4.429.312	5.471.790	6.297.845	7.106.192
TRAPANI	531.818	2.785.000	3.200.000	3.615.000
LAMPEDUSA	184.344	220.000	300.000	350.000
PANTELLERIA	153.449	200.000	250.000	300.000
COMISO	0	450.000	600.000	750.000
<b>TOTALE</b>	<b>11.323.478</b>	<b>16.626.790</b>	<b>19.647.845</b>	<b>22.621.192</b>

PREVISIONI STUDIO 23.700.000

Previsioni di traffico



Capacità attuale dei principali aeroporti della Sicilia



Capacità attuale e traffico previsto al 2025 dei principali aeroporti della Sicilia

Anche per il sistema aeroportuale siciliano la maggiore criticità è rappresentata dalla scarsa accessibilità ai poli aeroportuali da parte dell'utenza, misurabile in tempi eccessivi di percorrenza e livelli di servizio negli spostamenti. L'aeroporto di Palermo è l'unico nell'isola ad avere una connessione ferroviaria con la stazione ferroviaria cittadina, ma essendo molto carente l'intera rete ferroviaria siciliana, si riscontra un utilizzo limitato da parte degli utenti aeroportuali, oltre che per le basse frequenze.

Per tali motivi la programmazione infrastrutturale della Sicilia è basata su un imponente impianto strategico, finalizzato alla messa a sistema ed al potenziamento dei principali assi viari e ferroviari. Tra le infrastrutture prioritarie che emanciperanno il sistema regionale si evidenziano il potenziamento dell'asse autostradale e della linea ferroviaria Palermo-Messina-Catania. Il territorio esprime inoltre grandi attese per l'ammodernamento/adequamento del tratto Agrigento-Caltanissetta che verrà collegato con la A19 e che consentirà un collegamento di rango autostradale tra la parte settentrionale e la parte meridionale dell'isola.

Il completamento degli interventi infrastrutturali programmati, nel complesso, avrà influenza soprattutto sugli aeroporti di Catania e Palermo. E' tuttavia vero che, a fronte di una estesa programmazione, sono poche le opere che termineranno nel breve periodo. Nel medio periodo è infatti atteso, con una tempistica già prevista, il completamento dell'asse ferroviario Salerno-Palermo/Catania (per la tratta Messina-Palermo), nonché degli assi stradali Ragusa-Catania e Gela-Agrigento-Trapani. Sono ancora allo stadio iniziale di "proposta/programmazione" la linea Salerno-Palermo/Catania nella tratta campana-calabrese e alcuni tratti della A3 Salerno-Reggio Calabria. Sono incerte anche le tempistiche, di lungo periodo, della realizzazione della direttrice multimodale costituita dal Ponte sullo Stretto di Messina, opera finanziata e in attesa di essere avviata. A livello locale, si segnala che ha ottenuto i finanziamenti, ed è in procinto di essere avviato, il prolungamento della rete metropolitana di Catania, dalla stazione ferroviaria all'aeroporto.

In relazione al quadro della programmazione degli interventi in ambito aeroportuale è da rilevare che nell'aprile 2009 è stato sottoscritto

un Protocollo d'intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ENAC, la Regione Sicilia e gli aeroporti di Palermo, Catania, Trapani e Comiso, attraverso il quale i sottoscrittori concordano di convergere le risorse comunitarie, nazionali e regionali per interventi aeroportuali a valere sulla Regione Sicilia su un complesso di interventi ritenuti prioritari, per un importo complessivo di circa €484 Mil., di cui il 60% a valere sui fondi liberati del PON Trasporti 2000-2006, sul PON Trasporti 2007-2013, sui fondi del PO FESR 2007-2013 e sulle risorse FAS della Regione Sicilia, con il cofinanziamento delle società di gestione pari al 20%. Il restante 40% dei fondi necessari resta ancora da reperire.

### Scenari di sviluppo del traffico

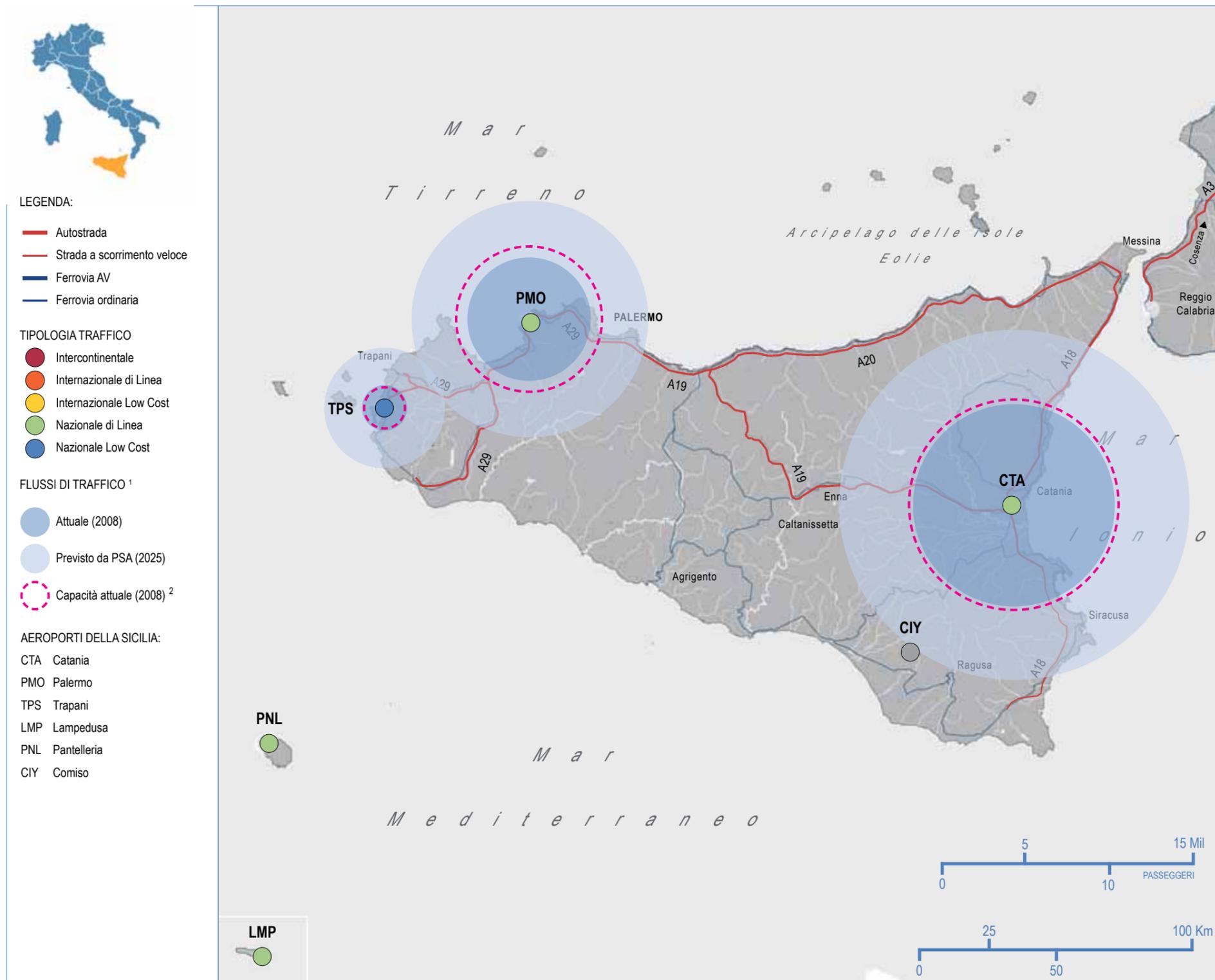
Per il 2030 si prevede che il traffico totale degli aeroporti della Sicilia raggiunga 28 milioni di passeggeri, rispetto agli 11 milioni attuali, con un aumento percentuale tra i più alti del Paese. La crescita prevista è soprattutto dovuta all'aumento consistente previsto per il traffico internazionale, attualmente ancora limitato a valori modesti.

Confrontando le previsioni di traffico previsto nel 2025, contenute nei Piani di Sviluppo di ciascun aeroporto o desunte da altri strumenti di programmazione delle società di gestione, con quelle dello studio, emergono alcune differenze di stima per gli aeroporti del sistema siciliano, che secondo i PSA raggiungeranno nel 2025 circa 22 milioni di pax, contro i quasi 24 Milioni stimati dal presente studio nello stesso periodo. La quota maggiore di crescita di traffico è prevista dalle stime dei PSA per lo scalo di Catania, per il quale è previsto un aumento di circa 5,5 milioni di passeggeri nei prossimi quindici anni, seguito da Palermo, che potrebbe crescere di ulteriori 3,5 milioni di pax. Per Trapani invece è previsto il raggiungimento di 3,6 Milioni di pax.

### Capacità degli aeroporti

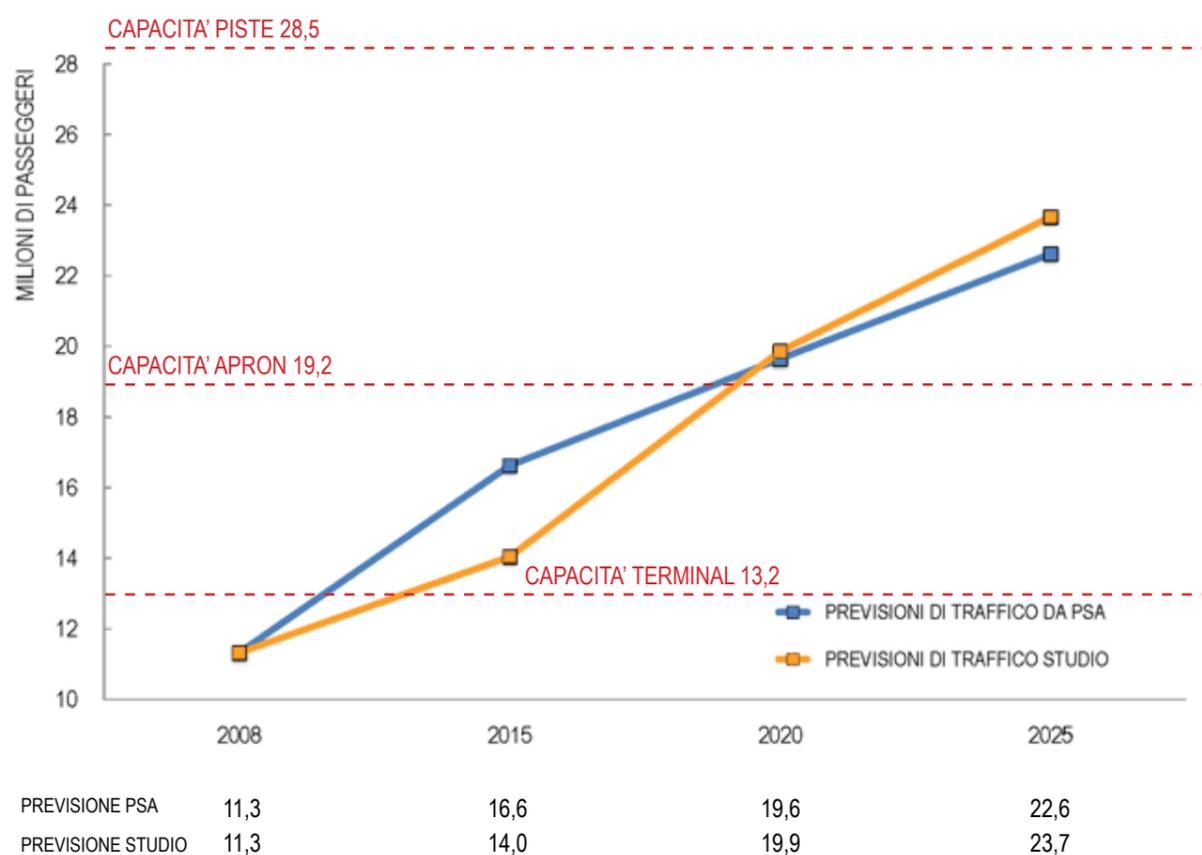
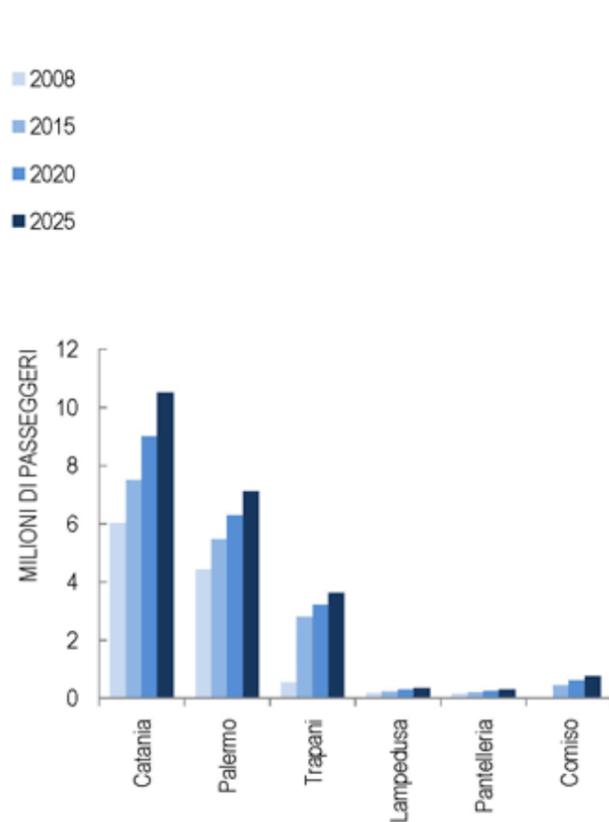
A fronte dei 28 milioni di passeggeri previsti al 2030, la capacità complessiva attuale degli aeroporti della Sicilia appare elemento critico, soprattutto per quanto riguarda i terminal passeggeri. In particolare la capacità attuale dei terminal risulta pari a circa 13 milioni di passeggeri, quella dei piazzali aeromobili a 19 Milioni e quella delle piste invece a circa 28,5 milioni di passeggeri, che rappresenta pertanto la soglia di saturazione complessiva degli scali. Analizzando però la capacità di ciascun aeroporto si rileva in particolare la limitata capacità del sistema della pista di Catania (9 Mil di pax) in relazione ai volumi di traffico previsti. Da segnalare inoltre, sempre per Catania, la capacità del terminal che, se pur realizzato in anni recenti, è da considerare molto vicino alla soglia di saturazione. Per lo scalo di Palermo si rileva invece una buona capacità del sistema delle piste di volo, contro invece una bassa capacità di piazzali e terminal, per i quali però sono in corso interventi di consistente ampliamento.

# Gli aeroporti della Sicilia



<sup>1</sup> La quantità di flusso di traffico attuale, previsto e la capacità sono rappresentati dal raggio del cerchio corrispondente ad ogni singolo aeroporto.

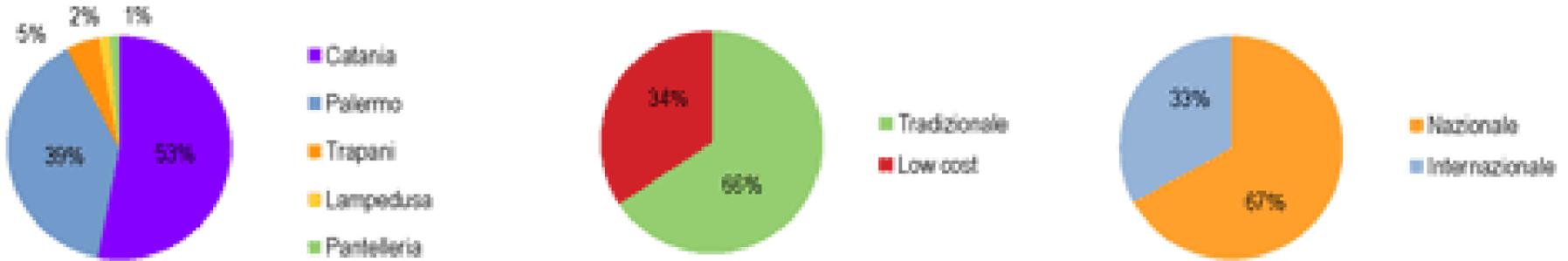
<sup>2</sup> Il valore della capacità attuale è riferita alle infrastrutture aeroportuali con maggiori criticità in termini di saturazione.



Previsioni di traffico da PSA

Previsioni di traffico e capacità aeroportuale al 2025

## TRAFFICO AEREO SICILIA



## AEROPORTI DELLA SICILIA

Aeroporto	Tipologia traffico	Sedime Superficie ha	Piste num	Terminal Superficie mq	Traffico Merci 2008 ton	Low Cost Pax 2008 Milioni	Internazionalità Ripartizione Pax 2008 %
CTA	Nazionale	235	1	43.110	9.000	Low Cost: 2,8 Tradizionale: 3,2	Nazionale: 78%, Internazionale: 22%
PMO	Nazionale	391	2	35.400	4.000	Low Cost: 1,7 Tradizionale: 2,7	Nazionale: 81%, Internazionale: 19%
TPS	Nazionale - low cost	585	1	9.500	27	Low Cost: 0,4 Tradizionale: 0,1	Nazionale: 64%, Internazionale: 36%
LMP	Nazionale	74	1	1.300	47	Low Cost: -- Tradizionale: 0,2	Nazionale: 100%
PNL	Nazionale	158	2	1.600	79	Low Cost: -- Tradizionale: 0,1	Nazionale: 100%
CIY		242	1	6.300	--	--	--

## TRAFFICO E CAPACITA' DELLE INFRASTRUTTURE

DATI	Catania	Palermo	Trapani	Lampedusa	Pantelleria	Comiso	TOTALE	MEDIA
PASSEGGERI ANNUI	6.024.555	4.429.312	531.818	184.344	153.449	-	11.323.478	-
PASSEGGERI ORA DI PICCO	2.109	1.550	266	147	123	-	4.195	-
PASSEGGERI PER AEROMOBILE	109	96	80	63	40	67	-	76
MOVIMENTI ANNUI	58.655	49.961	7.641	3.326	4.198	-	123.781	-
MOVIMENTI ORARI (MEDIA)	9	8	1	1	1	-	-	-
MOVIMENTI ORA DI PICCO	19	16	3	2	3	-	-	9
STAND	39	29	12	3	8	6	97	-
STAND/MOVIMENTO ORARIO	2	2	4	1	3	-	-	2
MOVIMENTI ANNUALI /STAND	1.504	1.723	637	1.109	525	0	-	1.099
DIMENSIONE TERMINAL	43.110	35.400	9.500	1.300	1.600	6.300	97.210	-
CAPACITA' TERMINAL (Mov/h)	20	19	8	1	2	4	54	-
CAPACITA' APRON (Mov/h)	33	24	10	3	7	5	81	-
<b>CAPACITA' PISTE (Mov/h)</b>	24	45	7	4	4	7	91	-
CAPACITA' TERMINAL (Pax)	6.300.000	5.300.000	1.300.000	82.000	100.000	210.000	13.292.000	-
CAPACITA' APRON (Pax)	10.200.000	6.700.000	1.600.000	197.000	334.000	224.000	19.255.000	-
<b>CAPACITA' PISTE (Pax)</b>	9.739.368	13.402.800	2.084.880	938.196	595.680	1.746.087	28.507.011	-
UTILIZZO TERMINAL	96%	84%	41%	225%	153%	0%	0%	85%
UTILIZZO MEDIO PISTA	39%	18%	18%	13%	17%	0%	0%	21%
UTILIZZO PISTA ORA DI PICCO	81%	36%	47%	59%	77%	0%	0%	60%
PASSEGGERI AL 2025 (DA PSA)	10.500.000	7.106.192	3.615.000	350.000	300.000	-	21.871.192	-

### Assi stradali e autostradali

Gli assi stradali e autostradali programmati per la Sicilia sono da ritenersi tutti prioritari.

Il deficit infrastrutturale nell'area, in termini di efficienza dei collegamenti, rende infatti necessario un adeguamento e ammodernamento dei principali assi.

Tra le opere cantierate, vi è l'asse autostradale Messina-Siracusa-Gela, ideale prosecuzione, tramite il Ponte sullo Stretto, della A3 Napoli-Salerno-Reggio Calabria.

Sono invece finanziate ma in attesa di avvio alcune tratte interne di collegamento con la costa, tra cui l'asse stradale Palermo-Agrigento (che insiste sulla statale 121), l'asse stradale Ragusa-Catania, opera di potenziamento del sistema viario dell'area sud orientale della regione e l'asse Gela-Agrigento-Trapani, in fase di progettazione definitiva.

A queste si aggiunge l'asse autostradale Agrigento-Caltanissetta-A19, itinerario che collega Agrigento con l'autostrada A19 verso Palermo e Catania. Per il 1° stralcio funzionale è in corso l'appalto da parte di Anas.

### Assi ferroviari

Per quanto riguarda gli interventi sulle opere ferroviarie, la programmazione prevede:

- la velocizzazione della tratta Messina-Catania-Palermo, con una capacità attesa di traffico di oltre 220 treni/giorno e la riduzione dei tempi di percorrenza per il collegamento Messina-Palermo di circa 30 minuti;
- l'adeguamento della linea Salerno-Palermo/Catania; la parte siciliana dell'intera opera (tratte Messina-Catania e Messina-Palermo) costituisce una delle infrastrutture prioritarie per la regione e pertanto il suo completamento è ritenuto estremamente sensibile. Nel complesso i lavori di ammodernamento prevedono il raddoppio e l'adeguamento tecnologico di alcune tratte, con l'obiettivo di sviluppare, nel prossimo decennio, una rete che privilegi l'asse Palermo-Catania-Messina, con ricadute positive anche sui collegamenti con Agrigento e Siracusa.



### INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PREVISTI - Scheda della Sicilia

N°	Infrastruttura	Tratta	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori	Fine lavori prevista	Costo (Mil di Euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
1	Nuova autostrada A18	Messina - Siracusa - Gela	Internazionale	cantierato	in corso		728	95%	Catania
2	Ampliamento itinerario Nord - Sud Sicilia	S. Stefano di Camastra - Gela	Regionale	progetto preliminare	2010	2015	721	38%	Catania / Palermo
3	Ampliamento SS640	Agrigento - Caltanissetta - A19	Regionale	da avviare	2009	-	1.490	100%	Catania / Palermo
4	Ponte sullo Stretto	Reggio Calabria - Messina	Nazionale	finanziato / da avviare	-	-	6.100	77%	Catania
5	Ampliamento SS194 - SS594	Ragusa - Catania	Regionale	finanziato / da avviare	2010	2015	815	-	Catania
6	Ampliamento SS121 - SS189	Palermo - Agrigento	Nazionale	finanziato / da avviare	2009	-	1.218	68%	Palermo
7	Autostrada Trapani - Mazara del Vallo	Nuova autostrada Trapani - Mazara del Vallo	Regionale	progetto definitivo	2010	2015	287	0%	Trapani / Palermo

Interventi programmati - Assi Autostradali

N°	Infrastruttura	Tratta	Rilevanza	Stato di avanzamento	Inizio lavori	Fine lavori prevista	Costo (Mil di Euro)	Quota di finanziamento	Aeroporti presenti in un raggio di 100 km
8	Corridoio 1	Potenziamento Salerno - Palermo/Catania	Nazionale	cantierato	2007	2017	2.171	100%	Catania
9	Nuovo collegamento ferroviario Catania	Catania - Aeroporto	Locale	da avviare	2013	-	425	21%	Catania
10	Potenziamento ferroviario Palermo Aeroporto	Palermo - Aeroporto	Locale	cantierato	2008	2015	1.113	-	Palermo

Interventi programmati - Assi Ferroviari

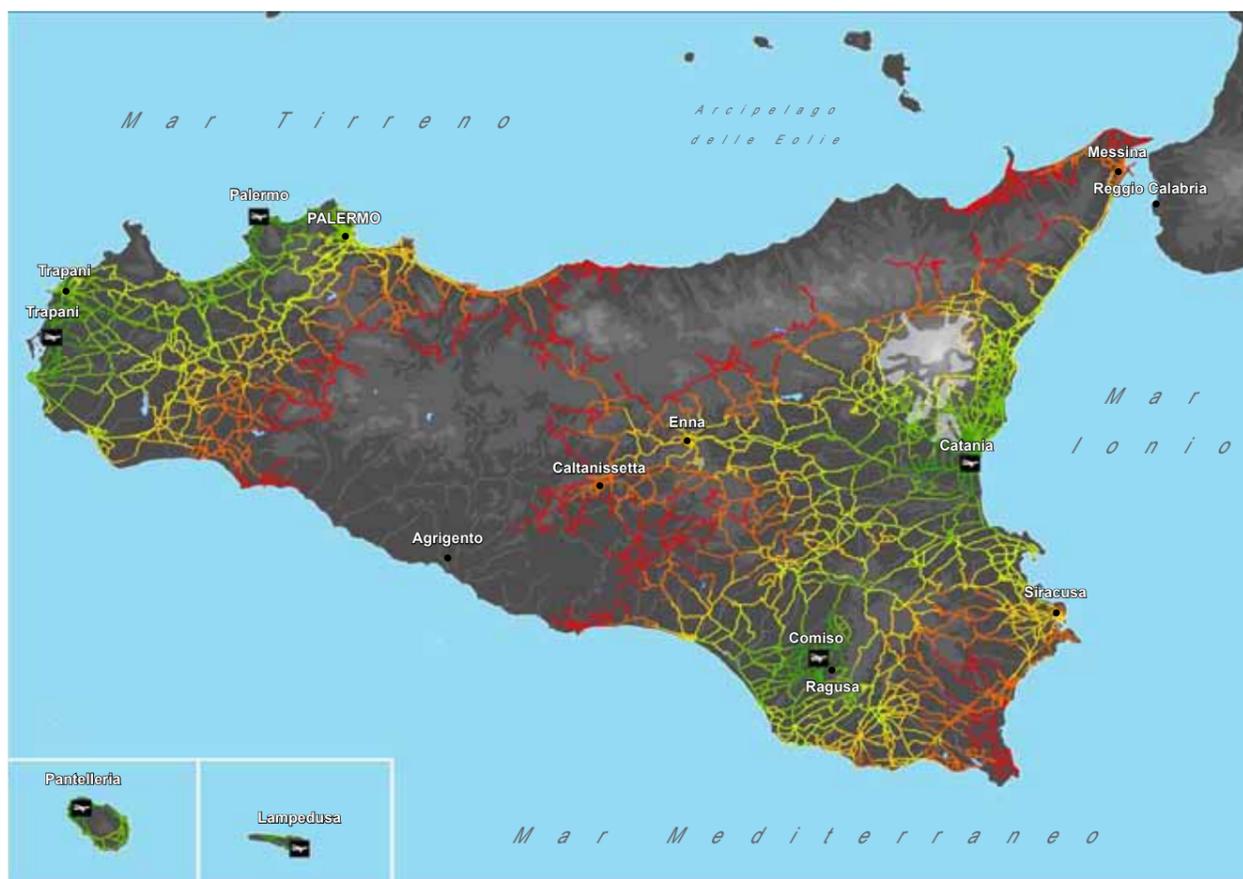
## 9.4 Bacini di traffico attuali e previsti

L'analisi dell'accessibilità è stata condotta includendo, nello scenario infrastrutturale al 2030, due differenti opzioni considerando la presenza o meno del Ponte sullo Stretto.

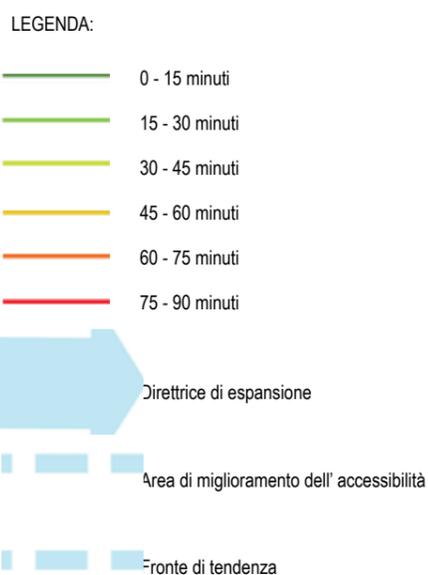
### Isocrone su gomma

In Sicilia, a fronte di rilevanti interventi di adeguamento ed aggiornamento infrastrutturale che coinvolgono una serie di infrastrutture stradali, si verificheranno considerevoli modifiche nel sistema dell'accessibilità. In particolare, in virtù della realizzazione dell'autostrada Trapani - Mazara del Vallo, si realizzerà un incremento dell'accessibilità in direzione della costa mediterranea sull'asse Marsala-Mazara-Sciacca; il comparto Sud-Orientale dell'isola risulta meglio servito grazie all'autostrada Catania-Siracusa-Gela ed alla Ragusa - Catania, che incrementano la catchment area degli aeroporti di Comiso (sulla costa Mediterranea si raggiungono in 90 minuti Licata e Palma di Montechiaro) e Catania (migliore accessibilità diffusa sul siracusano ed in particolare sulla zona di Noto-Avola), con consistenti interazioni reciproche. Altre infrastrutture quali l'itinerario Nord-Sud Sicilia e la Caltanissetta-Agrigento, forniscono contributi ridotti essendo localizzati in aree marginali rispetto alla rete aeroportuale. Sulla costiera Ionica, il Ponte consentirà di raggiungere Reggio Calabria e Gioia Tauro in 90 minuti da Catania.

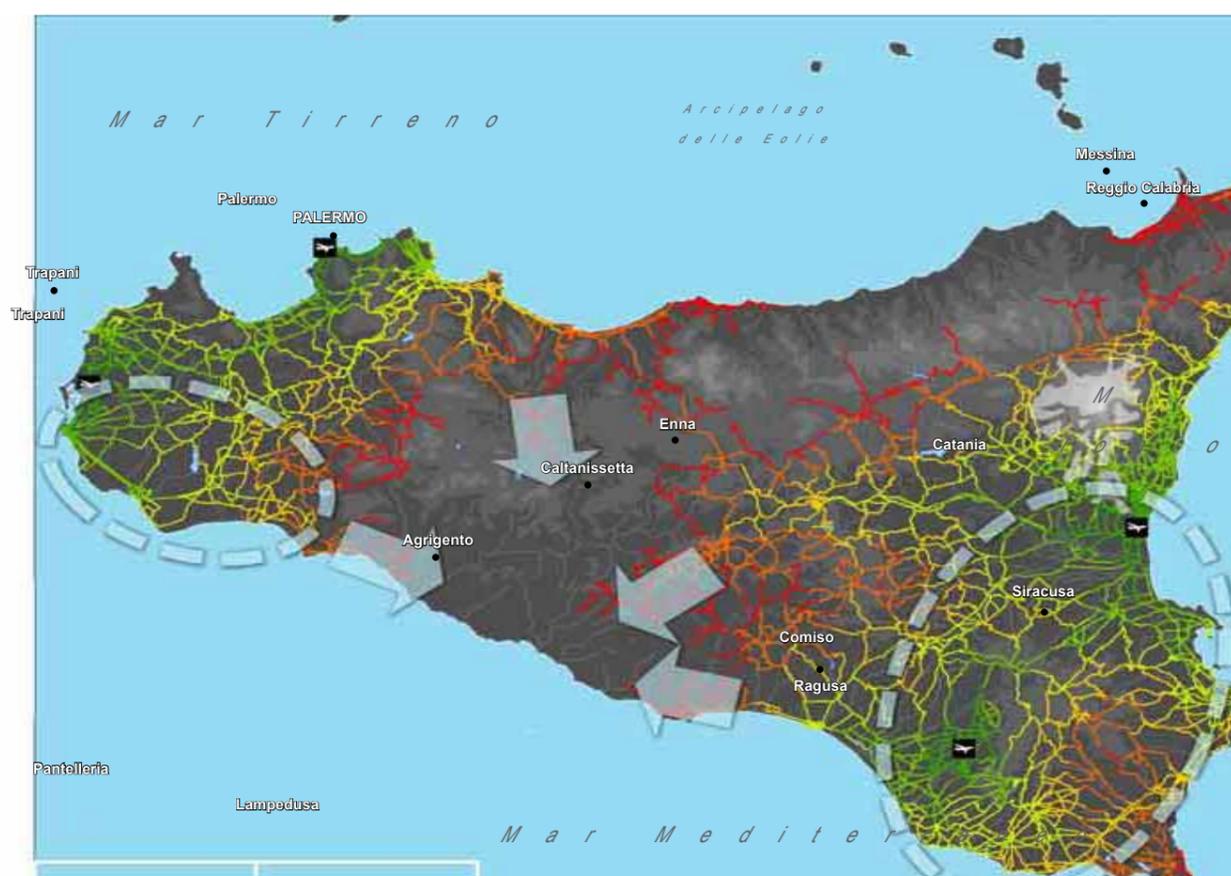
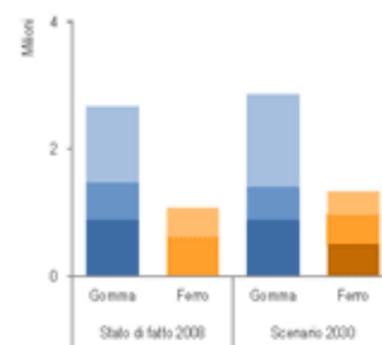
Si segnala come, sia per la rete gomma che per la rete ferro, permarranno aree caratterizzate da scarsa accessibilità, soprattutto nel sud-ovest della regione (provincia di Agrigento) e nella zona tirrenica messinese (S.Stefano di Camastra-Capo d'Orlando); in quest'ultimo ambito, la presenza del Ponte potrebbe migliorare l'accessibilità estendo il bacino alla Calabria meridionale.



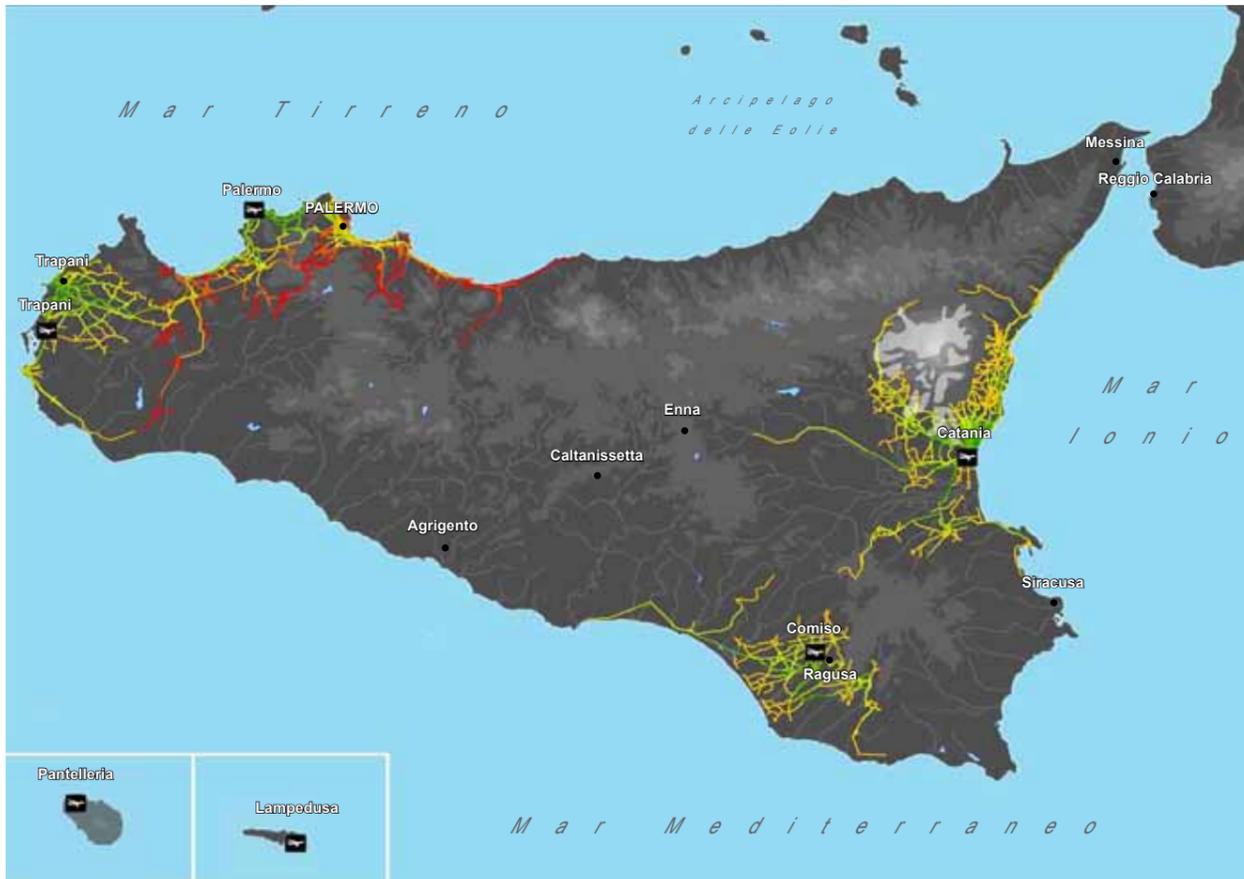
Isocrone su gomma - 2009



### CATANIA



Isocrone su gomma - 2030



Isocrone su ferro - 2009

### Isocrone su ferro

Per quanto riguarda l'accessibilità aeroportuale su ferro, si evidenzia una scarsa interazione fra i bacini dei singoli aeroporti, che risultano dunque limitati ad un traffico di scala locale. Fra i principali interventi sulla rete ferroviaria si riscontra l'introduzione di un collegamento ferroviario veloce sul triangolo Messina-Catania-Palermo.

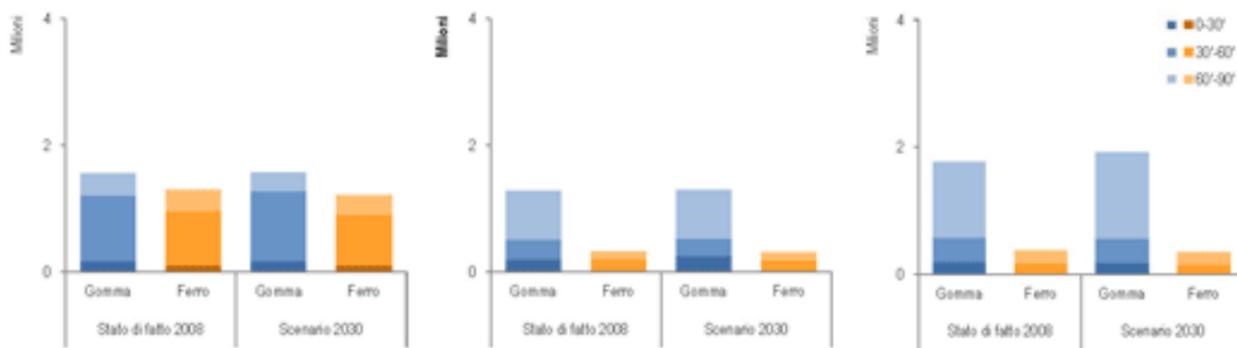
Se il sistema Palermo-Trapani non vede variazioni di rilievo, l'attivazione di un collegamento ferroviario all'interno dell'aeroporto di Catania Fontanarossa consente una più ampia accessibilità, a sud (incluso nei 90' anche Siracusa), a sud ovest fino a Caltagirone e a nord, fino a chiudere il percorso della Circumetnea (Randazzo).

Si osserva come l'interazione fra Catania e Comiso non sia favorita dalla rete ferroviaria, non sussistendo un collegamento diretto fra i due aeroporti.

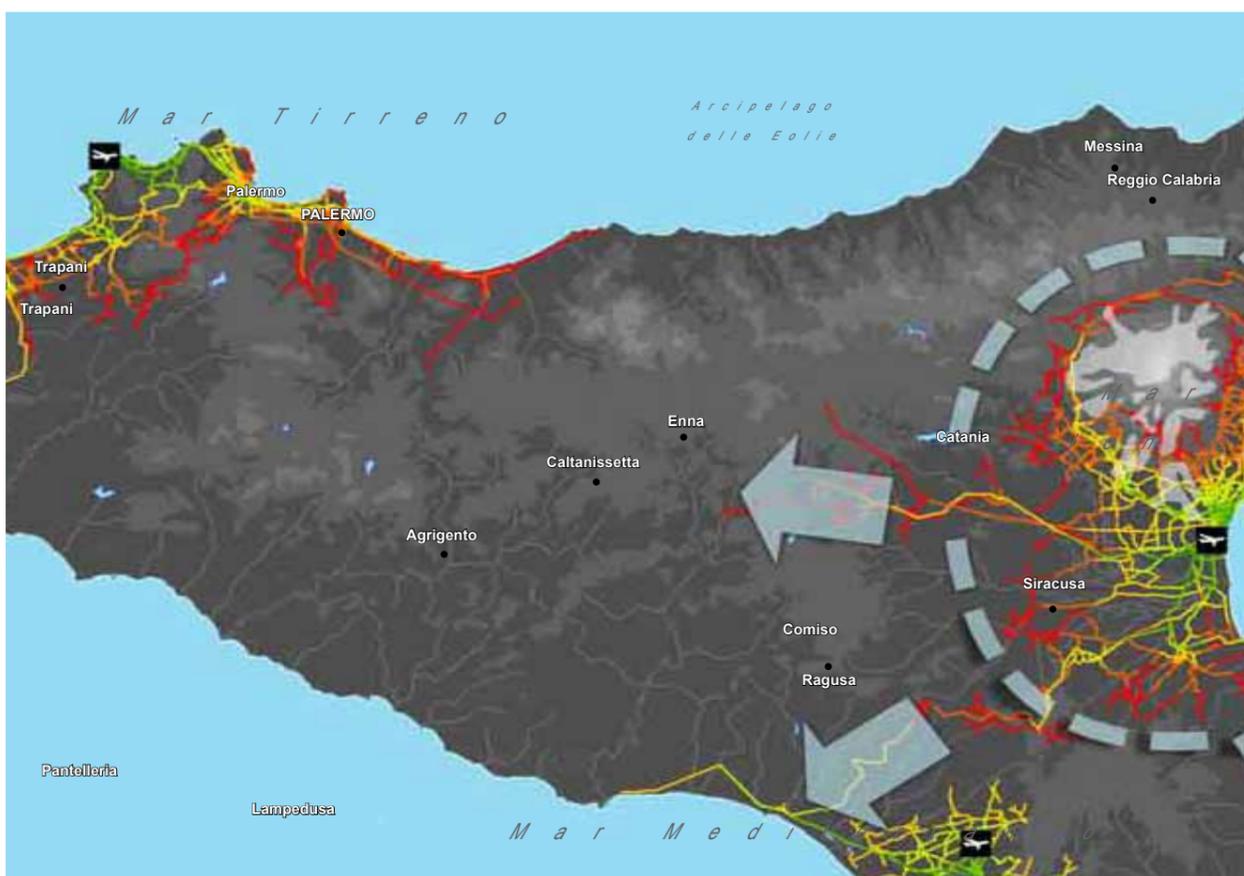
PALERMO

TRAPANI

COMISO



Popolazione raggiunta per tempi di accessibilità 2009 - 2030



Isocrone su ferro 2030

## 9.5 Potenzialità degli aeroporti, posizionamento e ruolo

### CATANIA

L'aeroporto di Catania, consolidando il trend di crescita di traffico aereo degli ultimi anni, nel 2008 ha registrato 6 milioni di passeggeri, configurandosi come il sesto aeroporto d'Italia - per traffico passeggeri - ed il primo del Mezzogiorno.

Lo scalo conta su un bacino d'utenza di 7 province e assorbe buona parte dei flussi turistici dell'isola; il traffico nazionale costituisce la quota in larga misura prevalente (78%) ma anche diversi collegamenti di medio-lungo raggio con importanti destinazioni europee e, ultimamente, anche extraeuropee (come Capo Verde, Dubai e Tel Aviv) costituiscono flussi rilevanti. Lo scalo, dal 2003, è inoltre base logistica della compagnia aerea low cost Wind Jet, dedicata al trasporto nazionale, che ha contribuito significativamente all'incremento del traffico degli anni recenti.

Se il traffico internazionale è estremamente articolato per destinazioni, quello nazionale presenta invece due tratte molto rappresentative verso Fiumicino e Linate, che insieme rappresentano il 51% del totale.

Modesta la quota di traffico operata con i charter (meno del 7%) e quasi inesistente il traffico di Aviazione Generale, che non trova nello scalo di Catania spazi adeguati.

Nella valutazione delle potenzialità di sviluppo dello scalo è necessario tener presente alcune limitazioni, per lo più di carattere fisico, che provengono prevalentemente dalla sua collocazione geografica, stretto com'è tra il mare, la città, la Zona industriale di Catania e gli impianti ferroviari della Stazione di Catania Bicocca, che rendono difficoltosi l'estensione del sedime. Particolarmente costretta risulta l'area land side, mentre la zona air side confina con insediamenti produttivi a sud-ovest e con una zona destinata dal Piano Regolatore a sviluppo turistico a sud-est. In particolare appare problematico il prolungamento della pista, necessario per consentire decolli di aeromobili wide-body, in quanto ostacolato da un lato dalla zona costiera turistica e dall'altro dalla presenza di un fascio di quattro binari della linea ferroviaria Catania-Siracusa. La fattibilità dell'interramento della linea ferroviaria è attualmente allo studio, anche in relazione alla compatibilità con il vicino scalo merci di Bicocca.

Operativamente la parte air side è limitata dall'assenza di una taxiway che comporta il congestionamento dell'apron taxiway percorsa dagli aeromobili in fase di rullaggio.

Assumono inoltre particolare rilievo, come limiti di carattere operativo, sia la vicinanza dell'aeroporto militare di Sigonella sia i disagi derivanti dall'attività vulcanica dell'Etna che negli ultimi anni ha comportato penalizzazioni sensibili dello scalo, a causa delle nubi di cenere vulcanica.

Da evidenziare che i Servizi di Assistenza al Volo (ATM) sono ancora forniti dall'Aeronautica Militare, che a causa dei limiti di risorse potrebbe nel tempo non garantire un'attività adeguata agli sviluppi aeroportuali

previsti.

Dal punto di vista della viabilità l'accessibilità allo scalo dalla città appare buona, in quanto l'aeroporto è collegato direttamente alla tangenziale di Catania; da considerare però che tale infrastruttura funge da collettore di tutta la viabilità proveniente dalla Regione, e risulta pertanto particolarmente congestionata nelle ore di picco. Più problematica l'accessibilità stradale e ferroviaria dai principali capoluoghi di provincia, a causa dei lunghi tempi di percorrenza.

Attualmente non esiste un collegamento ferroviario, ma è in programma nel 2018 la realizzazione del prolungamento della metropolitana di Catania fino all'aeroporto; in aggiunta alla metropolitana sono allo studio ipotesi di collegamento ferroviario, sia di testata che passante.

In termini di capacità si rileva che il nuovo terminal passeggeri, da ritenere un modello di aerostazione moderna ed adeguata agli standard qualitativi e funzionali internazionali, presenta già oggi limiti dimensionali, in rapporto al traffico atteso, così come il sistema dei parcheggi land side.

#### Infrastrutture aeroportuali programmate

Il Master Plan dell'aeroporto di Catania, essendo stato redatto nel 2002, con un orizzonte temporale al 2012, può essere considerato oramai superato, anche se alcuni degli interventi previsti non sono stati ancora realizzati. In particolare è rimasta sulla carta la previsione di nuovi parcheggi multipiano antistanti l'aerostazione, in area di proprietà comunale, non ancora acquisita al demanio aeronautico.

Non disponendo quindi di un programma aggiornato degli interventi si riportano a seguire i principali interventi contenuti nel Protocollo d'Intesa di cui alle premesse:

- ristrutturazione della vecchia aerostazione;
- riqualificazione e adeguamento dell'airside;
- prolungamento pista ed interrimento linea ferroviaria.

E' da rilevare inoltre il programma della società di gestione di ampliamento del terminal attuale, attraverso la realizzazione di un secondo modulo funzionale.

Appare alquanto preoccupante che, a fronte delle criticità esistenti rilevate e dei flussi di traffico attesi, l'adeguamento e lo sviluppo dell'aeroporto non sia supportato da uno strumento di pianificazione aggiornato.

La valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2) indica per lo scalo di Catania il ruolo di "**aeroporto strategico**" all'interno della rete nazionale e regionale, che dovrà consolidarsi potendo contare su capacità e servizi che il gestore dovrà garantire lavorando in sinergia con il territorio.

### PALERMO

L'aeroporto Falcone e Borsellino costituisce lo scalo di riferimento dell'area metropolitana di Palermo e di tutta la Sicilia occidentale e delle isole di Lampedusa e Pantelleria e rappresenta la porta di accesso preferenziale per un'area molto distante dai principali centri di interesse nazionale. Lo scalo ha confermato nel tempo il ruolo preminente per collegamenti domestici e internazionali di breve e medio raggio, a servizio di un bacino consolidato e con utenza stabile.

Per lo sviluppo dell'aeroporto il principale problema è rappresentato dalla sua particolare localizzazione geografica, che pone forti limitazioni all'acquisizione di nuove aree, compromesse da edificazioni di tipo residenziale.

Dal punto di vista della limitazione all'attività aeronautica, oltre alla presenza del Monte Pellegrino che fora le superfici di limitazione ostacoli, è da segnalare la presenza di forti venti meridionali che condizionano le operazioni di decollo ed atterraggio. In ogni caso però il sistema delle piste di volo garantisce una capacità in grado di soddisfare il volume di traffico atteso. L'anello debole del sistema di infrastrutture lato aria è invece costituito dal piazzale aeromobili per via del ridotto numero di piazzole. Per superare tale criticità la società di gestione ha recentemente avviato i lavori di ampliamento del piazzale, per soddisfare la domanda di traffico con orizzonte 2025.

La presenza dell'abitato di Terrasini nelle direzioni di decollo ed atterraggio della pista può porre problemi di inquinamento acustico che potrebbero condizionare in futuro lo sviluppo dello scalo.

Anche l'accessibilità è fortemente condizionata dalla posizione: il sedime aeroportuale di fatto ostruisce Punta Raisi ad ovest impedendo lo sbocco dell'aeroporto verso Terrasini e limitandolo ad una posizione terminale. Le vie di comunicazione che lo raggiungono, l'autostrada A29 e la ferrovia metropolitana per Palermo, presentano entrambe qualche elemento di criticità. Infatti l'autostrada A29 risulta frequentemente congestionata, soprattutto in relazione agli spostamenti di residenti e turisti in direzione delle località balneari. Il collegamento ferroviario dedicato invece, allacciato alla linea Palermo-Trapani, ha una frequenza oraria, che ha determinato fino ad oggi un limitato utilizzo del servizio da parte dei viaggiatori. E' auspicabile che il previsto intervento di potenziamento del servizio, con una nuova linea elettrificata, connesso alla prevista realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario a nord, porterà al superamento di tale limite.

Complessivamente però si ritiene che lo scalo di Palermo possa rispondere adeguatamente alla domanda di traffico prevista, fino ad un massimo di circa 10 milioni di passeggeri, che rappresenta la soglia di saturazione dello scalo.

### Infrastrutture aeroportuali programmate

Il recente Piano di sviluppo dell'aeroporto di Palermo prevede un complesso di opere di ampliamento ed adeguamento dello scalo tra cui, tra le principali, si segnalano l'ampliamento del piazzale aeromobili (in corso di esecuzione), l'ampliamento dell'aerostazione, il rifacimento delle reti idriche, la realizzazione di un nuovo edificio servizi. Di particolare interesse, ai fini del potenziamento dell'accessibilità intermodale, la previsione del PSA di realizzare una stazione ferroviaria a nord dello scalo, sulla linea Trapani-Palermo, con un people mover di collegamento in tunnel. Buona parte degli interventi suddetti ha già copertura finanziaria, da fondi comunitari, nazionali o regionali.

In generale il complesso di interventi in corso e programmati dalla società di gestione garantiscono l'adeguamento delle infrastrutture ad una capacità totale di circa 8-9 Mil di passeggeri, che saranno raggiunti, secondo le stime di traffico dello studio, entro il 2025.

Dalla valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2) emerge per Palermo il ruolo di **"aeroporto strategico"** all'interno della rete nazionale e regionale, che dovrà completare il processo di adeguamento infrastrutturale avviato negli ultimi anni, al fine di garantire capacità e adeguati livelli di servizio.

### TRAPANI

L'aeroporto di Trapani è uno scalo militare aperto al traffico civile che ha registrato una forte crescita negli ultimi anni. Il suo traffico è composto sia da collegamenti garantiti dall'imposizione di oneri di servizio pubblico che da un crescente traffico low cost dovuto al fatto che alla fine del 2008 l'aeroporto è diventato una base Ryanair, con traffico che, per il 2008, si attesta oltre i 530mila passeggeri con una percentuale del 54% nazionale e 36% internazionale. Rilevante la crescita registrata nel 2009 con più di 1 milione di passeggeri, e quella dei primi mesi del 2010. Il programma da parte di Ryanair di inserire ulteriori 13 rotte (per un totale di 34 rotte) da maggio del 2010, fa sperare in un ulteriore raddoppio del traffico anche nel 2010.

Con tali ritmi di crescita l'aeroporto, dimensionato per un massimo di 1,5 Milioni di passeggeri, potrebbe entrare ben presto in crisi se non si avviano interventi di adeguamento delle infrastrutture.

Inoltre lo scalo deve fare i conti con alcuni vincoli allo sviluppo, rappresentati, oltre che dalla condivisione delle infrastrutture con l'Aeronautica Militare, da particolari limiti fisici, quali il fiume di Chinisia, posto a confine del lato sud e la linea ferroviaria per Palermo. La vicinanza con la linea ferroviaria rappresenta però un'ottima possibilità di connessione intermodale, a lungo termine, attraverso una bretella di collegamento lunga poco più di un chilometro.

### Infrastrutture aeroportuali programmate

Il programma degli interventi al 2029 dello scalo di Trapani prevede:

- realizzazione di un nuovo multipiano;
- nuova aerostazione passeggeri voli internazionali;
- ampliamento piazzale aeromobili (6 stand) e raccordi.

La valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2) indica per lo scalo di Trapani il ruolo di **"aeroporto primario"** all'interno della rete nazionale e regionale, in rapporto di complementarietà con lo scalo di Palermo.

### LAMPEDUSA

Lo scalo di Lampedusa, direttamente gestito da ENAC, è un aeroporto che ha il ruolo di collegare un territorio isolato che ha nel trasporto marittimo l'unica possibilità di accesso alternativo al territorio nazionale. L'aeroporto ha usufruito fin dal 2004 del regime di oneri di servizio pubblico che permettono alla popolazione di essere collegata ogni giorno dell'anno con il sistema nazionale, in prevalenza con gli aeroporti di Trapani e Palermo.

Durante la stagione estiva il traffico aumenta notevolmente con collegamenti anche con le principali città italiane, caratterizzato da una quota consistente di traffico charter (27%).

I limiti allo sviluppo dello scalo sono costituiti, oltre che dai vincoli di carattere ambientale e paesaggistico, dalla particolare ubicazione, che vede l'aeroporto circondato su tre lati dal mare e per il resto dal centro abitato.

Lo scalo è oggetto di interventi di potenziamento che garantiranno il trattamento dei flussi attesi.

La valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2) indica per lo scalo di Lampedusa il ruolo di **"aeroporto complementare"** all'interno della rete nazionale e regionale, in quanto assicura il collegamento a servizio della comunità isolana.

### PANTELLERIA

L'aeroporto di Pantelleria è uno scalo militare aperto al traffico civile, gestito direttamente da ENAC. Il traffico registrato nel 2008 (150 mila passeggeri), dimostra la sostanziale natura di servizio di trasporto per i residenti nell'isola e di un traffico legato al turismo, con ancora forti potenzialità. Il traffico si caratterizza per una quota consistente di flussi charter (18%).

Interessanti potenzialità sono rappresentate anche dall'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.

I vincoli allo sviluppo dell'aeroporto sono costituiti essenzialmente dai rilievi montuosi circostanti. Il sedime offre però al suo interno ancora ampi margini per il potenziamento e l'ampliamento delle infrastrutture. Lo scalo

è oggetto di interventi di potenziamento che garantiranno il trattamento dei flussi attesi.

La valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2) indica per lo scalo di Lampedusa il ruolo di **"aeroporto complementare"** all'interno della rete nazionale e regionale, in quanto assicura il collegamento a servizio della comunità isolana.

### COMISO

L'aeroporto di Comiso non è ancora aperto al traffico commerciale pertanto non è possibile definirne il ruolo ed il posizionamento sulla base delle caratteristiche del traffico, ma solamente riportare quanto è stato previsto dagli Enti promotori.

Per lo scalo di Comiso è stato ipotizzato dai soggetti promotori il ruolo di aeroporto di 2° livello, sia sulla base delle potenzialità del bacino di traffico, che si può estendere dalla provincia di Ragusa a quelle di Siracusa, Caltanissetta e Agrigento, che sulle capacità delle infrastrutture, in grado di accogliere anche velivoli di media capacità. Le previsioni poste alla base della realizzazione dello scalo, si basano sull'ipotesi di avere 22 movimenti commerciali giornalieri per un traffico a regime nel 2015 di 4500-5000 movimenti annui, corrispondenti a circa 400.000 passeggeri/anno. L'aerostazione è stata dimensionata per una capacità massima di circa 600.000 passeggeri l'anno.

Allo stato attuale l'aeroporto non presenta particolari limiti o vincoli allo sviluppo e presenta ampia disponibilità di espansione all'interno del sedime ed oltre.

La maggiore criticità che si troverà ad affrontare lo scalo, una volta che saranno attivati voli commerciali, sarà sicuramente l'accessibilità che nella configurazione attuale, appare inadeguata a garantire un bacino di utenza che supporti e accolga la domanda stimata.

L'aeroporto dovrà quindi essere reso facilmente accessibile dalle zone turistiche, dai centri principali, dal porto di Pozzallo e soprattutto da Catania, nell'ottica della realizzazione di un sistema aeroportuale integrato.

### Infrastrutture aeroportuali programmate

Se pur appena conclusi i lavori di adeguamento dello scalo e di realizzazione della nuova aerostazione, l'aeroporto già appare sottodimensionato rispetto al ruolo che è chiamato a ricoprire, tanto che sono già previsti ampliamenti del piazzale aeromobili, la realizzazione del deposito carburanti e la sistemazione della viabilità perimetrale esterna, già con copertura finanziaria a valere sui fondi PO FESR 2007-2013.

Dalla valutazione del soddisfacimento dei requisiti sottesi ai "fattori di sviluppo" (vedi cap.2) emerge per lo scalo di Comiso si configura come **"aeroporto complementare"** condizionato all'avvio delle attività.

## 9.6 Indirizzi strategici

Nello scenario attuale, la posizione centrale della Sicilia rispetto all'area Mediterranea, potrebbe rappresentare una grande potenzialità in termini strategici per collocare la Regione come piattaforma intermodale nel punto di intersezione delle rotte commerciali del Mediterraneo.

In tal senso per gli scali aeroportuali siciliani si aprirebero interessanti prospettive di sviluppo di nuove correnti di traffico da e verso i paesi del nord Africa e più in generale della zona sud dell'area mediterranea.

Prospettive che potranno essere colte dagli aeroporti attraverso la realizzazione di infrastrutture flessibili per accogliere basi operative di nuovi vettori, anche nell'ottica di "hub multi vettori".

Per quanto riguarda Catania, la decisione dell'Alitalia di scegliere lo scalo tra le sue sei basi operative sul territorio nazionale, la prossima apertura dell'Aeroporto di Comiso, gestito da una società di gestione partecipata dall'Aeroporto di Catania e la diminuzione di traffico registrata dall'Aeroporto di Reggio Calabria, si configurano come nuovi fattori di potenzialità di sviluppo per l'aeroporto, nell'ottica del potenziamento ulteriore delle infrastrutture sia aeroportuali che di accesso e dell'eventuale costituzione di un sistema aeroportuale integrato per servire la Sicilia orientale e l'area dello Stretto.

Le potenzialità prospettiche espresse dal territorio devono però fare i conti con un sistema aeroportuale che allo stato attuale è vicino alla saturazione. In relazione all'analisi delle capacità attuali e potenziali, ai programmi di sviluppo dei gestori, si ritiene però che gli scali della Sicilia possano rispondere al traffico atteso nei prossimi vent'anni, attraverso un forte potenziamento delle infrastrutture esistenti, ma nel lungo periodo andrà valutata la possibilità di un quinto scalo, in relazione all'andamento dei flussi ed alla ripartizione del traffico, conseguente ad importanti interventi infrastrutturali previsti, come il Ponte sullo Stretto.

Non si ritiene quindi opportuno avviare oggi programmi di realizzazione di un nuovo scalo in Sicilia, che oltretutto, a causa della debolezza dell'armatura infrastrutturale di collegamento, rischierebbe di non avere un bacino di utenza tale da incidere significativamente sulla ripartizione del traffico totale della Sicilia e ad essere competitivo alla forte attrazione dei poli di Catania-Comiso e Palermo-Trapani.

Si ritiene pertanto molto più ragionevole concentrare le risorse comunitarie, nazionali e regionali, sul potenziamento dell'accessibilità, sia viaria che ferroviaria, ai poli aeroportuali esistenti e sul rafforzamento delle relative infrastrutture, valorizzando un patrimonio nazionale che può in grado di rispondere alle

esigenze di trasporto aereo della Regione. Andrà però attentamente monitorata la effettiva attuazione degli sviluppi previsti, sia aeroportuali che delle infrastrutture di collegamento, anche in relazione a possibili importanti flussi incoming provenienti dall'area mediterranea, e valutare la capacità di risposta degli aeroporti.

Per il prossimo ventennio pertanto il sistema aeroportuale siciliano potrà continuare a essere organizzato su due poli, uno per la Sicilia orientale, basato sugli scali di Catania e di Comiso e l'altro per la Sicilia Occidentale basato sugli scali di Palermo e Trapani, con gli scali delle isole minori di Lampedusa e Pantelleria.

In tale scenario, nell'ottica di decongestionamento dei principali scali maggiori, per lo scalo di Comiso è stata ipotizzata la funzione di complementarietà rispetto all'aeroporto di Catania-Fontanarossa, come base per voli charter, low cost, ed eventualmente come base cargo per potenziare lo sviluppo delle attività commerciali della Sicilia meridionale ed orientale, o come scalo alternativo in caso di temporanea chiusura dello scalo catanese a causa dei problemi derivati da eventuali eruzioni vulcaniche.

I presupposti necessari affinché il sistema proposto possa rispondere efficacemente al volume di traffico atteso sono:

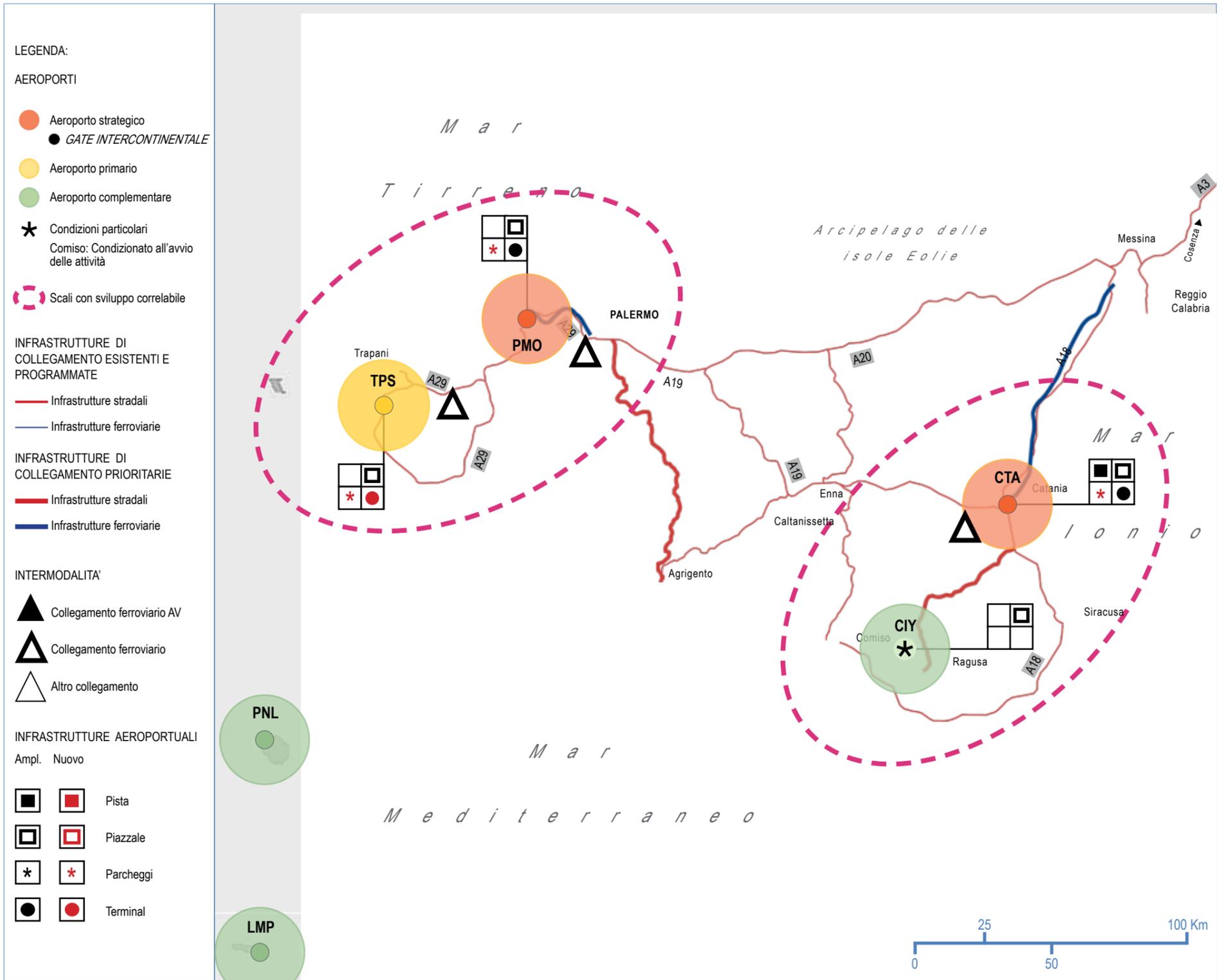
- **potenziamento dell'accessibilità ai poli aeroportuali;** la concentrazione delle risorse al potenziamento dell'accessibilità, oltre che ampliare il bacino di traffico degli scali e favorire l'utenza, concorrerà all'aumento di competitività di tutti i settori produttivi, compreso il turismo, che soffrono da sempre del ritardo infrastrutturale della Sicilia;
- realizzazione degli interventi di **potenziamento delle infrastrutture aeroportuali** già pianificati dalle società di gestione, nei tempi previsti, attraverso un monitoraggio costante del relativo processo di attuazione;
- **aggiornamento del Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Catania** che preveda tutti gli interventi di adeguamento della infrastrutture al 2025-2030, e ne verifichi la sostenibilità tecnica, economica ed ambientale, con particolare riferimento a:
  - miglioramento e potenziamento del sistema air side (pista di volo e piazzali), fino al raggiungimento almeno di 30 mov/h nel 2030;
  - prolungamento della pista dell'aeroporto di Catania; ciò consentirebbe l'utilizzo di aeromobili wide-body per far fronte alla crescente domanda di traffico; l'utilizzo di velivoli più capienti, soprattutto per le tratte più lunghe, consentirebbe di diminuire il

numero di movimenti, con conseguente mitigazione dell'inquinamento acustico relativo all'incremento del traffico;

- ampliamento del terminal e dei parcheggi.
- potenziamento dei collegamenti con lo scalo di Comiso, da Catania, da Gela e Ragusa;
- trasferimento graduale di quote di traffico da Catania su Comiso, con particolare riferimento al traffico low cost e all'Aviazione Generale, gestito anche attraverso politiche di incentivi economici a vantaggio dell'utenza, fintanto che non sarà garantita un'accessibilità adeguata;
- interventi infrastrutturali di ampliamento dell'aeroporto di Comiso, che garantiscano un aumento graduale della capacità fino a 2,0 Mil di passeggeri annui, entro il 2030.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per la Sicilia potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima):

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
CATANIA	10,0	11,0	12,0
PALERMO	9,0	10,0	11,0
TRAPANI	4,2	4,5	5,0
LAMPEDUSA	0,4	0,5	0,6
PANTELLERIA	0,4	0,5	0,6
COMISO	1,0	1,5	2,0
<b>TOTALE</b>	<b>25,0</b>	<b>28,0</b>	<b>31,2</b>



## INTERVENTI PRIORITARI

ACCESSIBILITA' SU GOMMA	ACCESSIBILITA' SU FERRO	INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI
<p><b>CATANIA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Asse stradale Ragusa - Catania.</li> </ul> <p><b>PALERMO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Asse stradale Palermo - Agrigento.</li> </ul>	<p><b>CATANIA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Interramento ferrovia e collegamento passante in aeroporto di Catania;</li> <li>- Adeguamento asse ferroviario Messina - Catania.</li> </ul> <p><b>PALERMO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Potenziamento connessione ferroviaria dell'aeroporto di Palermo e miglioramento del relativo servizio.</li> <li>- Stazione ferroviaria a nord dello scalo di Palermo sulla linea per Trapani, con relativo collegamento meccanizzato all'aerostazione.</li> </ul>	<p><b>CATANIA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prolungamento pista;</li> <li>- Ampliamento piazzali;</li> <li>- Ampliamento terminal;</li> <li>- Realizzazione parcheggi landside.</li> </ul> <p><b>PALERMO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampliamento piazzali (in corso);</li> <li>- Ampliamento terminal;</li> <li>- Nuovo parcheggio multipiano.</li> </ul> <p><b>TRAPANI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampliamento piazzali;</li> <li>- Nuovo terminal;</li> <li>- Nuovo parcheggio multipiano.</li> </ul>

## 9.7 Interventi prioritari negli aeroporti strategici

LEGENDA:

AUTOSTRADA		esistente
		progetto
		potenziamento
LINEA FERROVIARIA		esistente
		progetto
		potenziamento
		Alta Velocità
		Regionale
CONNESSIONE DIRETTA CITTA'		esistente
		progetto
NODI DI INTERSCAMBIO		Aeroporto
		Città
		Ferrovioario
SEDIME AEROPORTO		esistente
		progetto



AEROPORTO DI CATANIA

Affinchè lo scalo di Catania possa rispondere efficacemente alla domanda di traffico atteso e garantire adeguati livelli di servizio e di accessibilità è necessario che sia potenziata la capacità della pista e che siano garantite le connessioni su ferro con il centro della città e con il suo bacino di traffico.

Per quanto riguarda le infrastrutture aeroportuali si rileva come prioritario il prolungamento della pista, attraverso l'interramento della linea ferroviaria per Siracusa ed acquisizione delle aree necessarie. La fattibilità dell'intervento dovrà essere verificata in relazione alla manutenzione della funzionalità dello scalo Bicocca.

Per quanto riguarda la connessione ferroviaria si ritengono prioritari i seguenti interventi:

- 1- Avvio di uno studio di fattibilità dell'ipotesi di **interramento della tratta ferroviaria** ad est dello scalo, che consenta il prolungamento della pista di volo, e di realizzazione di una connessione ferroviaria con relativa stazione presso l'aeroporto.
- 2- **prolungamento della linea metropolitana**

**urbana**, attraverso la realizzazione della tratta Stesicoro- Aeroporto. Lunga 6.9 km, con le sue 8 nuove stazioni (San Domenico, Vittorio Emanuele, Palestro, San Leone, Verrazzano, Librino, S. M. Goretti, Aeroporto) permetterà di allacciare l'aeroporto internazionale "Vincenzo Bellini" al centro di Catania con un collegamento veloce ed efficiente. Allo stato attuale, esiste l'intera copertura finanziaria (190 milioni di euro) per la prima parte della tratta (da Stesicoro a Verrazzano, con 5 nuove stazioni, per un totale di 3,6 km). La progettazione e la realizzazione è di competenza di FCE - Ferrovia Circumetnea. Lo studio di fattibilità di cui al punto 1 dovrà verificare la possibilità di convergenza della linea metropolitana nella nuova stazione ferroviaria prevista.

- 3- **Prolungamento del passante metropolitano di RFI**, attualmente in costruzione che una volta completato, comprenderà le stazioni di: Cannizzaro, Ognina, Picanello, Europa, Stazione Centrale, Duomo/Castello Ursino, Acquicella, Fontanarossa e Bicocca. Lo studio di fattibilità di cui al punto 1 dovrà verificare la possibilità di spostare

la stazione di Fontanarossa a sud, in coincidenza con la nuova stazione ferroviaria prevista, più prossima al terminal.