

CATANIA HUB DEL MEDITERRANEO, PALERMO PROTESTA: LA VERITÀ NEI DATI

L'inutile "derby degli aeroporti" «Alla fine è il mercato a decidere»

MARIO BARRESI pagina 6



Ecco cosa c'è dietro il derby degli aeroporti

«Hub del Mediterraneo». L'Enac insignisce Catania. E Palermo protesta. Ma, al di là dei politici contro, rischia di restare solo un titolo onorifico (come insegnò la sfida-flop di Malpensa a Fiumicino). «Alla fine è sempre il mercato a decidere»

MARIO BARRESI

CATANIA. Per qualcuno sarà soltanto una disputa di campanile, con la dialettica "arancino vs. arancina". Ma invece è una questione un po' più delicata. Lo scalo di Fontanarossa (o meglio: il sistema Catania-Comiso) viene premiato da Enac, che lo ha scelto come "hub del Mediterraneo". Il che, al di là del forte impatto simbolico, significa un diverso status nel nuovo piano nazionale degli aeroporti, in cui viene considerato l'avamposto italiano per rispondere alla concorrenza di Istanbul. Non è una primizia: era stato Pier Luigi Di Palma, presidente di Enac, a parlarne, proprio a Catania, in un convegno organizzato da Sac lo scorso aprile.

Ma da Palermo arriva il fuoco di sbaramento. Per il sindacato Cisl la scelta è «una forzatura», perché «lo scalo di Punta Raisi, per le sue piste, è idoneo a ospitare mezzi di maggiori dimensioni e non soffre la vicinanza dell'Etna che spesso costringe gli aerei a cambiare percorso». A raccogliere l'assist è il sindaco Roberto Lagalla, che ha «già interessato l'Enac» ed è pronto a sottoporre l'"ingiustizia" «all'attenzione dell'entrante governo regionale». Da sotto il Vulcano, dove il Comune è commissariato, si leva la replica dell'ex sindaco Enzo Bianco, «sorpreso e meravigliato per la determinazione aggressiva con la quale il sindaco di Palermo si è scagliato» contro la scelta dell'Ente nazionale

per l'aviazione civile. «Lo scalo etneo negli ultimi anni - sostiene Bianco - ha costantemente e considerevolmente incrementato il numero dei passeggeri, registrando un'affluenza notevolmente maggiore rispetto a quello di Palermo e di tutti gli aeroporti del Sud. Fontanarossa, unito a Comiso, copre l'intera area della Sicilia Orientale, ma molti passeggeri, anche delle province di Caltanissetta e di Agrigento, preferiscono Fontanarossa per la maggiore facilità di raggiungimento e per il gran numero di voli e connessioni».

Dalla società di gestione di Fontanarossa, però, tendono ad abbassare il livello dello scontro. «È una vicenda grottesca», minimizza Nico Torrissi. Per l'amministratore delegato di Sac «è legittimo che il sindaco Lagalla difenda la propria città, ma è troppo esperto e intelligente per non sapere che è il mercato, che comunque sta premiando tutti gli scali siciliani, a suggerire con estrema naturalezza queste scelte». Per onestà intellettuale - e senza nulla togliere ai protagonisti della contesa - va aggiunto che "Hub del Mediterraneo" per adesso è poco più di un titolo onorifico, in attesa di sviluppi concreti. Non del tutto scontati, vista, ad esempio, la sorte di Malpensa che ha osato sfidare Fiumicino come scalo internazionale. Considerata l'argomentazione di Cisl («Il Falcone-Borsellino può contare su due piste di 3.326 metri e 2.068 metri e quattro direzioni di atterraggio, più 37 piazzole di sosta, a fronte di Catania che ha una sola pista di 2.436 metri e due sole direzioni di atterraggio») va chiarita la portata dell'annuncio, da parte dell'ex assessore regionale ai Trasporti, Marco Falcone, di 300 milioni per la nuova pista di Fontanarossa. «Sono fondi, peraltro già stanziati dall'allora ministro Delrio, per l'interramento di un tratto della ferrovia e lo spostamento della stazione di Bicocca a cura di Rfi. I soldi per la nuova pista - dettaglia Torrissi - semmai, potranno arrivare, se non da un nostro investimento, da un finanziamento comunitario a un progetto presentato dalla Città metropolitana di Catania».

Ma tant'è. Il "derby dei cieli" è l'occasione per approfondire lo scenario di sviluppo di Fontanarossa. Che parte da un numero: 10 milioni. È la stima sul totale dei passeggeri in transito a Catania stimato a fine 2022: un dato che riporterebbe lo scalo ai livelli pre-Covid. Al 30

Il presente documento è ad uso esclusivo del committente.



Peso: 1-7%, 6-59%

settembre si registrano 7,8 milioni di transiti (5,1 milioni nazionali, 2,1 in area Schenghen e 600mila extra-Ue), con un picco di 3.323.041 transiti (+1,4% rispetto al 2019), più i 128.180 passeggeri di Comiso (+30%). E ciò dopo aver battuto Fiumicino (4,6 milioni contro 4,4) per traffico nazionale nel 2021, secondo aeroporto per crescita in Europa nel luglio 2022 nella fascia fra 10 e 25 milioni di passeggeri secondo Aci Europe. Statistiche che s'incrociano con l'exploit delle destinazioni: in tutto 65, di cui 15 nazionali. Risultati non scontati e comunque sottoposti alle regole del mercato. Così, ad esempio, WizzAir dismette la tratta per Fiumicino, forse perché ritenuta poco redditizia a causa della forte concorrenza, ma amplia l'offerta internazionale, con un Catania-Riyadh che si aggiunge al già gettonato collegamento per Abu Dhabi. Anche Volotea (ultima novità Nantes) e EasyJet (voli di connessione per New York e Repubblica Dominicana) continuano a investire su Fontanarossa. Così come Ita Airways, erede di Alitalia, che ha scelto Catania come unico scalo del Sud per sperimentare il "face boarding", procedura d'imbarco con riconoscimento facciale.

Nel frattempo, progetti e cantieri si sovrappongono. Sul tavolo di Sac c'è il masterplan (una specie di Piano regolatore aeroportuale) che si basa sulla prospettiva di 14 milioni di passeggeri al 2030, con un piano industriale da 600

milioni per rispondere al titolo di "hub del Mediterraneo". Nel masterplan previsti interventi sul terminal A (aggiunta di sale d'attesa e imbarchi, per un totale di 2.800 metri quadrati, miglioramento dei servizi e riconfigurazione dei varchi security), oltre che la demolizione dell'ex aerostazione Morandi, ricostruita come terminal B per rispondere alle nuove esigenze di traffico. Altri lavori riguardano la viabilità (via Fontanarossa, via S. Maria Goretti e i percorsi interni) e i bacini idrogeologici della zona (pulizia dei canali Fontanarossa e Goretti e della foce del Forcile) «in piena sinergia col commissario del Comune, Federico Portoghese».

Marco Romano, vicepresidente del Cda di Sac, sottolinea altre tre prospettive: «La dimensione di "smart airport", che integra la gestione dei processi fisici e digitali per fornire ai passeggeri un'esperienza senza soluzione di continuità, piacevole e priva di stress. Poi l'intermodalità, in sinergia con gli altri soggetti, per il trasporto di persone e merci, tra porti, aeroporti, stazioni ferroviarie e autotrasporti, che si integrano, ottimizzando la gestione dei flussi logistici. E infine la sostenibilità, con un percorso virtuoso che possa generare un impatto in termini economici, sociali e ambientali».

Tutto molto bello. Ma sul futuro di Fontanarossa pesa molto il "risiko" delle Camere di Commercio siciliane. L'ente del Sud-Est, sopravvissuto ai tentativi di commissariamento ministeriale

grazie alla resistenza a colpi di carte bollate, detiene la maggioranza assoluta di Sac con oltre il 62% di azioni. Ed è al socio forte che dovrà essere presentato il dossier degli advisor finanziari e tecnici sull'ipotesi di privatizzazione. «Stanno per essere definiti gli ultimi passaggi - conferma Torrisi - per il completamento del piano industriale, con tutte le proposte e le alternative sul futuro dell'aeroporto». Il cda presieduto da Giovanna Candura, così come il mandato del manager, durerà fino ad aprile 2025, una prospettiva adeguata per disegnare il futuro. Ma si dà il caso che la CamCom del Sud-Est al momento è senza testa. Con i vertici, a partire dal presidente Pietro Agen, dimissionari, non commissariati (tema oggetto di scontro in una delle ultime sedute della giunta regionale uscente), ma di certo non legittimati a fare delle scelte di tale portata. Toccheranno al nuovo governo di Renato Schifani, per la parte relativa alla governance, e al nuovo ministro delle Attività produttive, l'acese Adolfo Urso, circa la mappa camerale, le prossime mosse decisive. Con una consapevolezza ormai diffusa: Fontanarossa continua a crescere. Nonostante gli appetiti della politica.

Twitter: @MarioBarresi

IL FUTURO DI FONTANAROSSA.
Il dossier privatizzazione quasi pronto per il taglio di Sac. Ma il "socio forte" CamCom senza vertici. La palla a Schifani e Urso



I NUMERI

SCALO "VINCENZO BELLINI"

10 milioni passeggeri

(stima annuale a fine 2022)

4,6 milioni traffico nazionale 2021

(primo in Italia, superato Fiumicino)

14 milioni passeggeri

(previsione al 2030)

65 destinazioni

di cui 50 internazionali

600 milioni di euro investimenti previsti nel piano industriale di Sac

2.463 metri lunghezza della pista (Punta Raisi ne ha due, di 3.326 e 2.068 metri)

300 milioni di euro fondi Rfi

per l'interramento della ferrovia e lo spostamento di stazione Bicocca



In piena sinergia. Marco Romano, vicepresidente del Cda di Sac, e Nico Torrisi, amministratore delegato



Peso: 1-7%, 6-59%