

LUIGI SCROFANI

FUNZIONI ECONOMICHE ED AREA DI GRAVITAZIONE DELL'AEROPORTO DI CATANIA

Il sistema dei trasporti è, per definizione, infrastrutturale ad altri sistemi, vale a dire che sistemi come quello economico, quello sociale e quello culturale crescono e si sviluppano grazie anche ad una adeguata rete di trasporti. Tale rapporto, però, non è univoco, poiché se da un'efficiente organizzazione dei trasporti questi sistemi ricevono uno stimolo a realizzare processi virtuosi di crescita, è anche vero che la mobilità culturale, sociale ed economica dà un senso alla mobilità fisica. Un'analisi delle reti di trasporto non può prescindere, quindi, dalle caratteristiche territoriali delle regioni rese accessibili. Per contro, l'analisi dei processi che investono una regione non può essere disgiunta da una valutazione delle relative infrastrutture ed in primo luogo dei trasporti, che ne sostengono la crescita.

Modificare l'organizzazione di una rete di trasporti significa quindi anche condizionare le attività economiche, culturali e sociali e le caratteristiche ambientali delle aree collegate. E' in quest'ottica che ha preso avvio il nostro studio, che riguarda le attività e le funzioni dell'aeroporto Fontanarossa di Catania, proponendosi di chiarire come e perché questo scalo sia divenuto il terzo, a livello nazionale, per traffico passeggeri e quali siano le sue prospettive di sviluppo, che ovviamente hanno come scenario di fondo quella vasta parte della Sicilia che su di esso gravita in maniera più o meno rilevante.

L'aeroporto Fontanarossa è stato costruito nel 1947 come aeroporto militare aperto al traffico civile ed è diventato, di fatto, aeroporto civile alla fine degli anni '60, quando il 41° stormo dell'aeronautica militare venne trasferito nel vicino aeroporto militare di Sigonella (1). Un'altra data particolarmente

(1) Lo scalo di Fontanarossa è divenuto aeroporto civile con decreto del 1984.

te significativa della storia dello scalo catanese è il 5 agosto 1981, giorno in cui è stata inaugurata la nuova aerostazione passeggeri, e, contemporaneamente, è iniziata la costruzione della nuova torre di controllo, divenuta operativa dal luglio 1985.

Il flusso di aeromobili (arrivi + partenze) e di merci (scaricate + caricate) di questo scalo è sempre stato tendenzialmente crescente, fatta eccezione per alcuni anni, come quelli che hanno preceduto la grande espansione degli anni '70. Il flusso di passeggeri (arrivi + partenze) da meno di 100.000 nel 1960 è passato ad oltre 600.000 nel 1970, a quasi 1.000.000 nel 1980 e a quasi 1.900.000 nel 1990, attestandosi a ridosso di quello degli scali di Fiumicino e di Linate e lasciando prevedere un traguardo di circa 3.000.000 di passeggeri per la prima metà degli anni '90 (tab. 1). La crescita dell'ultimo biennio appare in linea con la favorevole congiuntura del trasporto aereo nazionale e internazionale, sebbene la crisi del Golfo, l'aumento del prezzo del petrolio, le prospettive di recessione economica e la crescita dei costi di produzione dell'industria legata all'aviazione commerciale, creino una situazione di incertezza che non può garantire, per il prossimo futuro, condizioni altrettanto favorevoli (2).

Un confronto dei dati relativi ai due maggiori aeroporti siciliani evidenzia come Catania abbia recentemente sorpassato Palermo per numero di passeggeri e di aeromobili transitanti, mentre la situazione per quel che riguarda le merci appare più equilibrata, con continui capovolgimenti di fronte. Eppure, dal confronto tra i due aeroporti, emerge che lo scalo palermitano ha una maggiore capacità dei piazzali di sosta degli aeromobili (25 contro 18) e una più capiente aerostazione merci (2.800 tonn. contro 630 tonn.). Gli altri tre aeroporti siciliani (Trapani, Pantelleria, Lampedusa) risultano, invece, nettamente inferiori ai due scali maggiori sia per strutture che per traffico passeggeri, merci ed aeromobili (figg. 1-3).

E' significativo, comunque, che i due maggiori scali siciliani occupino ormai un posto stabile nella graduatoria dei primi dieci aeroporti nazionali, per volume di traffico globale (passeggeri, aeromobili, merci e posta), da diversi anni (3). Inoltre lo scalo catanese – come già accennato – ha assunto, dopo un prolungato confronto quasi alla pari con l'aeroporto napoletano di Capodichino, la terza posizione per flusso di passeggeri (arrivi + partenze) nella graduatoria nazionale.

(2) Sulla crisi internazionale dell'aviazione commerciale si vedano: l'efficace sintesi di PA-VAUX J., *Avenir incertain*, in «ITA Magazine», n. 62, luglio-agosto 1990, p. 1; AIR PRESS, *Buoni risultati... ma*, fascicolo 32-33, 1990, p. 1919, ID., *Le avioleone corrono ai ripari. Inizia la fase dei tagli*, fascicolo 36, 1990, p. 2135. Sulle cause e sugli effetti della crisi legate al mercato americano si veda OTT J., *Competition Study Identifies Few Problems in U.S. System*, in «Aviation Week», febbraio 1990, pp. 74-75. Mentre sulle prospettive del trasporto aereo commerciale in Europa, si veda ATTALI B., *L'avenir du transport aérien en Europe*, in «ITA Magazine», n. 62, luglio-agosto 1990, pp. 3-7.

(3) Per un confronto si vedano i dati riportati da AIR PRESS, *Rapporto 1987-1988*, 1988; «CEREST Notizie», *Statistiche*, anni 1984-1989.

MOVIMENTO DEI PASSEGGERI, DEGLI AEROMOBILI, DELLE MERCI E DELLA POSTA. ESCLUSI I TRANSITI, DELL'AEROPORTO DI CATANIA FONTANAROSSA

Anni	Aeromobili			Passeggeri			Merci (kg)			Posta (kg)		
	Arrivi	Partenze	Totale	Arrivi	Partenze	Totale	Scarico	Carico	Totale	Scarico	Carico	Totale
1955	1.118	1.120	2.238	13.673	15.225	28.898	287.700	205.800	493.500	77.500	40.100	117.600
1956	1.560	1.562	3.122	22.040	24.239	46.279	462.700	376.600	839.300	97.300	66.800	164.100
1957	1.710	1.709	3.419	28.076	29.261	57.337	562.700	476.500	1.039.200	132.500	77.500	210.000
1958	1.309	1.309	2.618	27.933	28.497	56.430	534.000	473.700	1.007.700	139.000	92.800	231.800
1959	1.416	1.417	2.833	32.715	34.181	66.896	741.600	461.200	1.202.800	155.600	82.700	238.300
1960	1.669	1.671	3.340	37.073	38.764	75.837	317.400	99.400	416.800	184.100	95.600	279.700
1961	1.956	1.956	3.912	52.223	54.929	107.152	668.300	409.300	1.077.600	283.800	142.800	426.600
1962	2.147	2.147	4.294	66.425	69.706	136.131	639.000	230.200	869.200	268.500	39.500	308.000
1963	2.440	2.440	4.880	78.345	83.689	162.034	650.200	183.000	833.200	332.000	24.300	356.300
1964	2.919	2.919	5.838	93.867	99.545	193.412	799.400	350.400	1.149.800	517.800	149.900	667.700
1965	3.755	3.755	7.510	106.603	112.090	218.693	1.063.000	518.500	1.581.500	1.054.000	474.500	1.528.500
1966	4.108	4.107	8.215	127.911	134.221	262.132	1.002.700	466.700	1.469.400	1.112.000	490.900	1.602.900
1967	4.570	4.569	9.139	157.070	164.592	321.662	1.151.359	378.489	1.529.848	1.086.401	597.451	1.683.852
1968	5.445	5.445	10.890	178.553	183.698	362.251	1.704.541	673.333	2.377.874	1.135.306	722.262	1.857.568
1969	5.942	5.941	11.883	234.511	239.505	474.016	2.018.678	1.021.040	3.039.718	1.156.816	717.591	1.874.407
1970	6.856	6.853	13.709	301.452	307.626	609.078	2.367.420	1.162.401	3.529.821	1.373.705	961.391	2.335.096
1971	7.683	7.680	15.363	346.929	348.742	695.671	2.443.639	1.213.522	3.657.161	1.296.665	1.016.543	2.313.208
1972	7.246	7.252	14.498	323.076	324.863	647.939	2.437.068	867.058	3.304.126	1.281.476	982.077	2.263.553
1973	6.562	6.563	13.125	318.529	318.779	637.300	3.315.400	1.225.900	4.541.300	1.085.700	906.200	1.991.900
1974	6.853	6.853	13.706	366.445	362.303	728.748	3.217.900	1.262.200	4.480.100	1.530.600	1.428.900	2.959.500
1975	7.330	7.320	14.650	385.522	385.196	770.718	2.212.200	844.300	3.056.500	1.995.100	1.500.100	3.495.200
1976	7.713	7.715	15.428	412.698	403.113	815.811	1.928.800	898.000	2.826.800	2.674.700	1.099.000	3.773.700
1977	6.651	6.671	13.322	442.762	438.662	881.424	1.821.362	884.121	2.705.483	2.471.396	1.213.130	3.684.526
1978	6.198	6.203	12.401	446.215	434.494	880.709	2.056.300	919.800	2.976.100	2.208.500	1.126.400	3.334.900
1979	6.326	6.326	12.652	443.570	441.899	885.469	1.833.041	711.097	2.544.138	2.522.350	1.387.003	3.909.353
1980	6.721	6.721	13.442	475.959	469.694	945.653	1.711.865	730.451	2.442.316	2.563.259	1.033.340	3.596.599
1981	6.069	6.070	12.139	463.448	459.287	922.735	1.461.500	686.800	2.148.300	2.762.700	907.500	3.670.200
1982	6.865	6.863	13.728	548.423	538.512	1.086.935	1.733.797	831.181	2.564.978	3.359.476	1.117.734	4.477.210
1983	6.777	6.779	13.556	513.564	523.946	1.037.510	2.132.880	1.189.804	3.322.684	4.023.808	1.095.628	5.911.436
1984	6.751	6.748	13.499	537.622	551.312	1.088.934	2.209.496	1.300.910	3.510.406	2.540.727	1.069.488	3.610.215
1985	6.614	6.621	13.235	589.277	578.748	1.168.025	2.333.350	2.217.932	4.551.282	2.488.837	1.065.038	3.553.875
1986	6.478	6.479	12.957	617.646	612.818	1.230.464	2.342.746	997.232	3.339.978	2.771.467	1.061.650	3.833.117
1987	7.488	7.422	14.910	716.105	710.612	1.426.717	2.817.204	1.042.767	3.967.721	4.553.061	970.716	3.866.912
1988	9.408	9.412	18.820	809.280	800.449	1.609.729	2.895.320	1.205.650	4.100.000	2.786.778	946.762	3.733.540
1989	9.773	9.773	19.546	867.204	861.931	1.729.135	3.360.530	1.158.478	4.519.008	2.680.691	933.761	3.614.452
1990	10.258	10.258	20.516	951.242	946.868	1.898.110	3.718.914	1.189.735	4.908.649	3.166.791	1.081.140	4.247.931

Fonte: MINISTERO DEI TRASPORTI, *Gli aeroporti italiani*, Roma, ottobre 1988 (dal 1967 al 1987); ID., Direzione dell'aeroporto di Catania-Fontanarossa, statistiche annuali, *Gli aeroporti italiani*, Roma, 1965-1966.

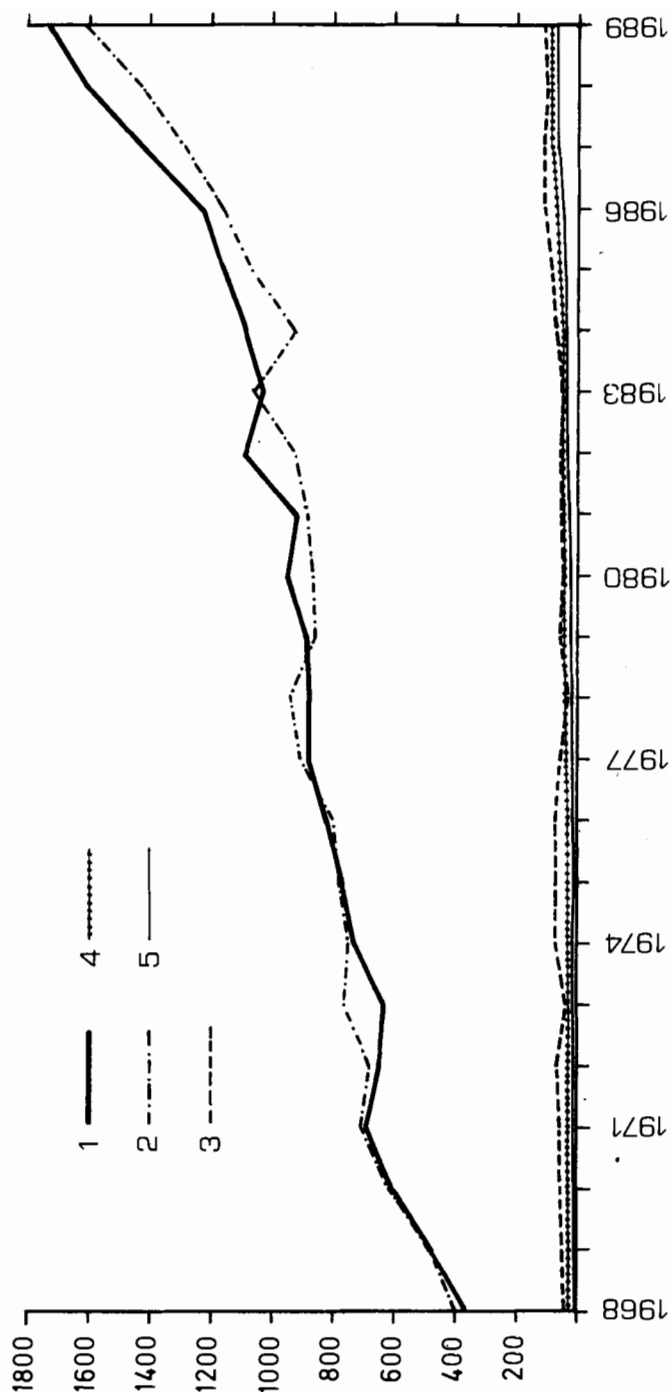


FIG. 1 - MOVIMENTO DEI PASSEGGERI NEGLI AEROPORTI SICILIANI DURANTE GLI ANNI 1968-1989.

1, Catania; 2, Palermo; 3, Trapani; 4, Pantelleria; 5, Lampedusa.

Fonti: MINISTERO DEI TRASPORTI, *Gli aeroporti italiani*, Roma, ottobre 1988 (dal 1968 al 1987); «CEREST Notizie», Palermo, 1989-1990

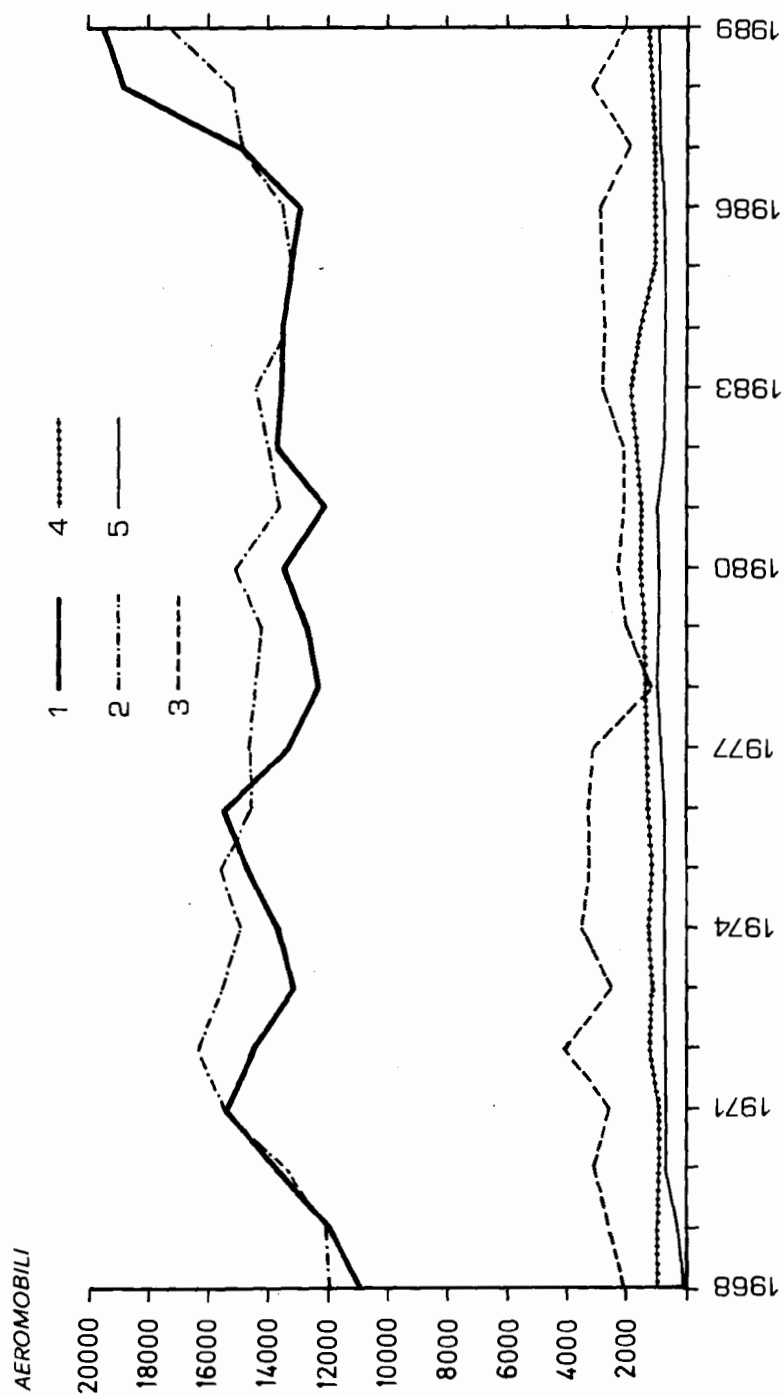


FIG. 2 - MOVIMENTO DEGLI AEROMOBILI NEGLI AEROPORTI SICILIANI DURANTE GLI ANNI 1968-1989.

1, Catania; 2, Palermo; 3, Trapani; 4, Pantelleria; 5, Lampedusa.

Fonti: v. didascalia della fig. 1.

Quest'ultima constatazione pone non pochi interrogativi in ordine ai rapporti tra la crescita del traffico dello scalo di Catania e lo sviluppo economico della sua area di gravitazione, e quindi agli effetti prodotti sullo scalo dalla perifericità fisica ed economica del suo bacino di traffico. E' fuor di dubbio, comunque, che buona parte della crescita del traffico di tutti gli scali siciliani, negli anni recenti, sia dovuta alla posizione periferica della Sicilia ed alla sua insularità, che favoriscono l'utilizzo della nave e dell'aereo, piuttosto che del treno e dell'auto, per i collegamenti con il continente e le altre regioni mediterranee.

L'attuale aerostazione passeggeri dell'aeroporto catanese, ristrutturata completamente nel 1981 per rispondere alle esigenze di traffico manifestatesi alla fine degli anni '70, non appare adeguata ad accogliere i flussi odierni e tanto meno quelli previsti negli anni '90. Secondo una recentissima indagine, i passeggeri che utilizzano tale scalo sono per lo più italiani (sono operativi collegamenti giornalieri con Roma, Milano, Bologna, Napoli, Pisa, Torino, Genova e Venezia), che si spostano per motivi di lavoro e di affari, ma crescente è anche il movimento turistico, specie nella stagione estiva.

L'aeroporto di Fontanarossa, oltre a servire la vicina città di Catania (7 km dal centro cittadino), viene utilizzato da altre sei province siciliane (Messina, Enna, Caltanissetta, Agrigento, Ragusa e Siracusa), che rientrano in tutto o in parte nella sua area di gravitazione grazie a servizi diretti giornalieri di autolinee o all'utilizzo di altri mezzi di superficie pubblici e privati. Gran parte di queste province sono interessate, tra l'altro, dal movimento internazionale di turisti che transitano dallo scalo aeroportuale sia con voli di linea che *charter*.

Per quanto riguarda i passeggeri in arrivo e in partenza con voli *charter* (4), lo scalo catanese, fatta eccezione per qualche anno, ha registrato sinora un movimento meno rilevante dello scalo palermitano. E' probabile tuttavia che il previsto aumento stagionale dei voli di linea internazionali ribalti ben presto la situazione (5).

In sintesi, il traffico passeggeri di Fontanarossa riguarda tanto le maggiori città italiane quanto alcune di quelle principali europee (Londra, Parigi, Francoforte, Zurigo), a cui si aggiunge la capitale maltese, collegate con voli internazionali di linea e con frequenti voli *charter*. Poco rilevanti sono invece le altre direttrici di traffico, tra le quali le uniche degne di rilievo sono

(4) Si vedano, per gli anni più recenti, i dati riportati in «CEREST Notizie», *Statistiche*, anni 1986-1990.

(5) Le compagnie aeree estere che operano stabilmente presso l'aeroporto di Catania sono l'Air Malta, la British Airways, la Lufthansa, l'Air France e la Swissair. Quest'ultima ha, però, lasciato Catania negli ultimi mesi del 1990, mentre l'Air France, pur decidendo di lasciare lo scalo di Fontanarossa nell'aprile del 1991 per la crisi internazionale che sta attraversando l'aviazione commerciale, ha deciso di coprire i periodi di maggiore richiesta di voli da e per la Francia con una propria compagnia *charter* che opererà stabilmente a Catania, da aprile ad ottobre. Inoltre, nell'aeroporto, oltre una ventina di compagnie effettuano voli *charter* stagionali per le destinazioni più disparate.

MERCI
(in migliaia)

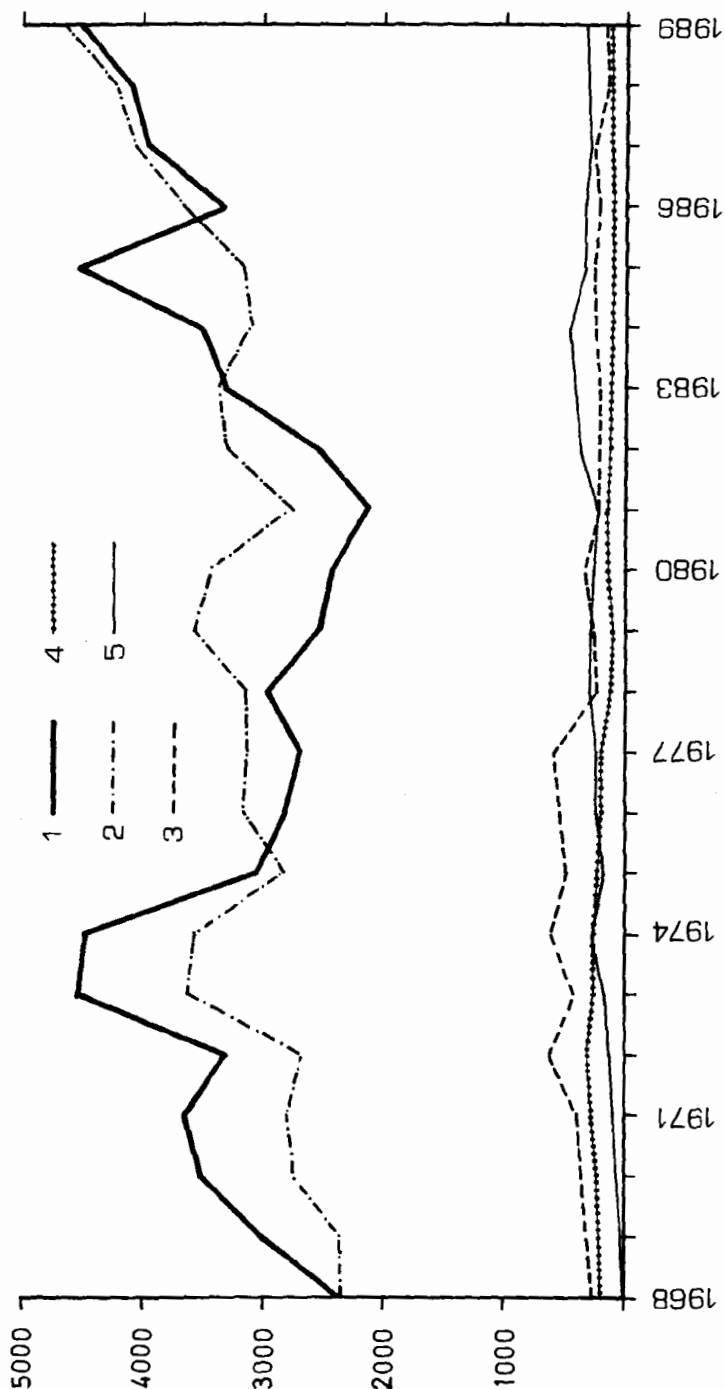


FIG. 3 - MOVIMENTO DELLE MERCI NEGLI AEROPORTI SICILIANI DURANTE GLI ANNI 1968-1989.

1, Catania; 2, Palermo; 3, Trapani; 4, Pantelleria 5, Lampedusa.

Fonte: A. didascalia della fig. 1.

quelle con Il Cairo e Luxor (tratte che hanno riscosso un notevole successo durante la primavera-estate del 1990). Occasionali sono invece i collegamenti con Tel Aviv, Tunisi, Tripoli, Atene e alcune località turistiche della Spagna, della Francia meridionale e della Turchia, che completano il quadro dei collegamenti nell'ambito del Mediterraneo.

Il flusso globale delle merci che transitano per lo scalo catanese certamente non è rilevante, anche se manifesta una discreta crescita (basti considerare che nel solo 1990, rispetto all'anno precedente, è aumentato di quasi il 10%). Tuttavia, dai dati disaggregati emerge che, se da un lato aumentano le merci in arrivo, dall'altro tendono a ridursi quelle in partenze. Lo scarso sviluppo del traffico merci, ed in particolare di quello in partenza, è dovuto, oltre alle elevate tariffe imposte dall'Alitalia al traffico nazionale, superiori a quelle applicate dalle compagnie straniere ai prodotti che provengono dall'estero, al fatto che soltanto poche merci locali che contengono un elevato valore aggiunto possono indurre le imprese a sostenere l'alto costo del trasporto aereo. Negli ultimi anni, comunque, solo il 10% delle merci sbarcate a Fontanarossa è stato trasportato da vettori esteri. Occorre rilevare, però, che le merci provenienti dall'estero toccano spesso uno scalo intermedio nazionale e, da questo, con volo interno, arrivano all'aeroporto catanese.

Ulteriori elementi per una valutazione del ruolo dell'aeroporto nell'ambito locale e regionale possono essere dedotti analizzando la provenienza e la destinazione delle merci, oltre che la loro composizione merceologica. Quelle in arrivo sono abbastanza articolate, comprendendo per lo più abbigliamento confezionato (da Treviso, Venezia, e Brescia), pelli (dall'Italia centrale e settentrionale), animali vivi da laboratorio, consolidati DHL (pacchi sostitutivi del servizio postale), materia prima per medicinali (dagli USA, dai Paesi Bassi e dal Veneto), fette di silicio per circuiti integrati (da Francia, Svizzera e Giappone) e alimentari (dall'Emilia-Romagna). Partono invece medicinali ed erbicidi (prodotti dalle industrie locali Cyanamid, Sifi e Aid e diretti in Gran Bretagna, Germania, Francia, Algeria e Tunisia), semilavorati medicinali (per il Portogallo), circuiti integrati in maschere e pettini (dalla SGS Thomson per Milano, Stati Uniti, Sud-est asiatico ed Europa), fiori ragusani (per Pisa e Genova, da dove ripartono per essere commercializzati in Europa) (6), prodotti ortofrutticoli sfusi ed in cassetta (confezionati soprattutto durante le festività natalizie e pasquali), abbigliamento e scarpe (per Malta). Inoltre, fino a quale anno addietro, partivano notevoli quantità di carne per la Libia, provenienti da Milazzo e dalla Puglia.

Giungono, ancora, dall'aeroporto romano di Fiumicino, orologi provenienti da Singapore, Taiwan e Hong Kong e pesce proveniente da Dakar. Il pesce e gli altri animali vivi da laboratorio devono necessariamente transitare da Fiumicino per lo sdoganamento, poiché lo scalo catanese, essendo

(6) La serricoltura del Ragusano (in particolare sono interessati i comuni di Vittoria e di Comiso) impegna complessivamente 4000 aziende per circa 20.000 addetti.

fornito di servizio sanitario non fitopatologo, non è abilitato a sdoganare questi tipi di merce. In realtà tutte le merci provenienti con voli internazionali non possono essere sdoganate nello scalo catanese, infatti quest'operazione avviene, praticamente, presso gli uffici doganali del porto di Catania, dove la merce arriva sigillata dall'aeroporto, con notevoli ritardi e difficoltà per i destinatari.

Quest'analisi vale a confermare che l'area di gravitazione dello scalo si estende ben oltre i limiti della provincia catanese, comprendendo imprese che operano in vari settori di attività, anche al di fuori della Sicilia orientale. Tuttavia, al trasporto aereo delle merci fanno ricorso in particolar modo le attività produttive catanesi operanti nel campo dell'*high technology*, chimiche ed elettroniche in specie.

Indagini campionarie svolte presso lo scalo, sul traffico passeggeri, dimostrano che il movimento per affari rappresenta un'aliquota determinante del traffico aeroportuale e ad esso contribuiscono in maniera rilevante le imprese commerciali ed industriali della Sicilia orientale, alimentandolo con un flusso di dirigenti, impiegati e *partners* commerciali (Italairport, 1988). Ma, non meno importante è il movimento turistico, infatti, lo scalo di Fontanarossa e le arterie stradali e ferroviarie che vi fanno capo, direttamente o indirettamente, contribuiscono a rendere accessibili alcune tra le più rinomate attrazioni siciliane. Oltre ai clienti abituali (tedeschi, francesi e britannici), l'utilizzo del mezzo aereo ha permesso di moltiplicare recentemente le presenze spagnole, greche, iugoslave e giapponesi, senza considerare il crescente numero di stranieri provenienti dal Medio Oriente.

Si tratta di flussi turistici, che, alimentati da un discreto movimento charter, non circoscritto soltanto ai mesi estivi, rivelano notevoli potenzialità ed andrebbero sostenuti con iniziative promozionali fondate su agevolazioni nell'utilizzo del mezzo aereo. Questi flussi, che contribuiscono a valorizzare le principali località turistiche dell'area di gravitazione di Fontanarossa, ma non di rado interessano anche alcune aree periferiche del Palermitano e del Trapanese, dovrebbero subire un ulteriore impulso dall'attività di elitour, intrapresa recentemente da alcune società elicotteristiche catanesi, che si affiancano alle tradizionali attività di soccorso stradale e di sostegno alle attività agricole (7). D'altro canto, l'aeroporto è il punto di partenza di un rilevante movimento turistico in uscita, diretto principalmente verso i centri europei e statunitensi (8) (tabb. 2 e 3, fig. 4).

Dal quadro che abbiamo delineato emerge un bacino di utenza dello

(7) Si veda ad esempio l'attività de La Celere, o di altre società, come la Elistar e la Elios. Queste ultime operano grazie ai fondi della legge n. 44 del 1986 sull'imprenditorialità giovanile.

(8) I turisti che giungono in Sicilia attraverso l'aeroporto di Catania provengono soprattutto dall'Europa (più del 90% comprendendo l'Unione Sovietica), dalle Americhe e dagli altri continenti (con aliquote che oscillano intorno all'1%). I turisti europei più assidui sono i tedeschi, i francesi ed i britannici.

TAB. 2

SERIE STORICA DEL NUMERO DI PASSEGGERI SBARCATI NELL'AEROPORTO DI CATANIA FONTANAROSSA CON VOLI INTERNAZIONALI

ANNO	N. PASSEGGERI	ANNO	N. PASSEGGERI
1960	4.376	1974	51.272
1961	5.237	1975	64.353
1962	5.245	1976	83.724
1963	9.842	1977	93.378
1964	6.131	1978	104.374
1965	5.965	1979	125.616
1966	16.144	1980	123.959
1967	20.821	1981	108.100
1968	24.483	1982	152.290
1969	44.909	1983	133.094
1970	46.197	1984	129.315
1971	60.865	1985	104.163
1972	53.465	1986	109.347
1973	38.788	1987	129.381

Fonte: ISTAT, *Annuari statistici del commercio interno e del turismo*, anni 1960-1984; ID., *Statistiche del turismo*, anni 1985-1987.

scalo catanese piuttosto articolato, costituito da aree con caratteristiche differenziate dalle quali l'accesso all'aeroporto, per convenienza o per necessità, richiede tempi di percorrenza stradale superiori talvolta ai 60 minuti. All'infrastruttura aeroportuale converge, innanzitutto, il traffico del centro urbano di Catania e della sua area metropolitana (delimitata dai comuni di Acireale, Nicolosi, Adrano e Misterbianco). Altre fasce di utenza si collocano nella provincia siracusana e in quella ragusana, convogliate dalle strade statali veloci 114 e 115 e dalla strada statale 194, con diversi tempi di percorrenza. Una terza area è quella che comprende parte delle province di Enna e di Caltanissetta, grazie all'apporto fornito dall'A19, e i territori del Gelese e del Catantino, che usufruiscono della strada statale 417 a scorrimento veloce. Maggiori problemi propone l'accessibilità dai territori posti a nord di Catania, che comprendono alcuni comuni della provincia messinese, dove, peraltro, gli insediamenti di popolazione e di attività sono particolarmente intensi. Questi territori, malgrado usufruiscano dell'A18, sono poi penalizzati dall'attraversamento obbligato del nucleo urbano di Catania, che impone un notevole aggravio di tempo. In quest'ultimo caso, però, sensibili miglioramenti si otterranno con il raccordo autostradale in fase di completamento ad ovest del capoluogo, che dovrebbe consentire itinerari veloci verso l'aeroporto evitando il traffico cittadino (Lo Casto e Maritano, 1987, pp. 51 e segg.) (fig. 5).

Il potenziamento della rete ferroviaria, con collegamenti più rapidi delle aree a sud e ad ovest di Catania, potrebbe contribuire a ridurre i tempi di

TAB. 3

DESTINAZIONE ESTERA DEI PASSEGGERI IN PARTENZA DALL'AEROPORTO DI CATANIA FONTANAROSSA

CONTINENTE E PAESE DI DESTINAZIONE	PASSEGGERI (in %)
EUROPA:	65,51
di cui sul tot. estero	
– Regno Unito	13,52
– Francia	12,18
– Svizzera	11,09
AMERICHE:	23,94
di cui sul tot. estero	
– USA	17,03
AFRICA:	4,77
di cui sul tot. estero	
– Africa Nord	3,26
ASIA-OCEANIA:	5,78
di cui sul tot. estero	
– Estremo Oriente	5,19

Fonte: ITALAIRPORT, *Progetto di fattibilità dell'aeroporto di Agrigento*, Milano, 1988 (nostra elaborazione).

accesso dalle aree interne e da quelle che si affacciano al versante africano. D'altro canto, però, occorre rilevare che, poiché la Sicilia sud-occidentale accusa elevati tempi di accessibilità tanto all'aeroporto di Catania quanto a quello di Trapani, potrebbe essere utile rendere operativo un nuovo scalo aeroportuale a Gela o ad Agrigento per il solo traffico di terzo livello, con vettori in grado di effettuare collegamenti regionali.

Il nucleo centrale del bacino di traffico dell'aeroporto di Fontanarossa comprende, dunque, alcune delle aree di più intensa urbanizzazione ed industrializzazione della Sicilia, le cui molteplici attività produttive, scientifiche e culturali, in posizione periferica a livello nazionale, per crescere ed innovare hanno bisogno di stretti contatti con le aree centrali italiane ed europee, alle quali attingere informazioni, servizi avanzati, tecnologie, qualificazione (Ruggiero, 1982). Campi questi nei quali il trasporto aereo, con la sua rapidità, svolge una funzione insostituibile e si integra perfettamente con le reti telematiche in rapidissimo sviluppo.

Lo scalo catanese, quindi, esercita una crescente attrazione nei confronti di una vasta parte della Sicilia, ma, nonostante la favorevole posizione geografica, in termini di flussi di passeggeri e merci è quasi del tutto estraneo

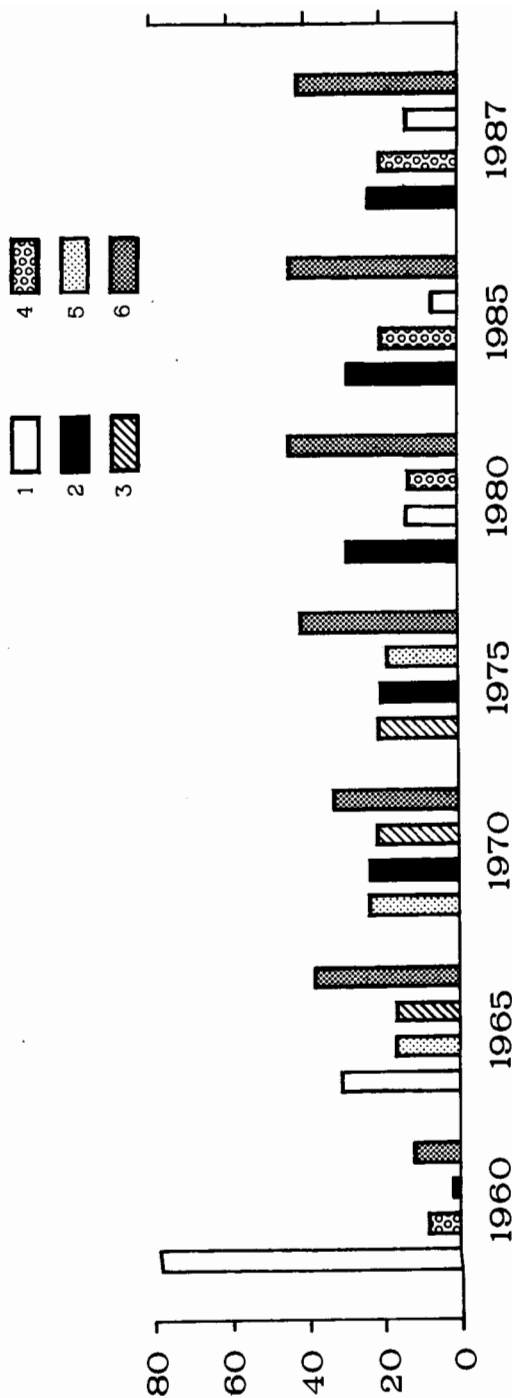


FIG. 4 - PRINCIPALI PAESI DI PROVENIENZA DEI PASSEGGERI SBARCATI CON VOLI INTERNAZIONALI ALL'AEROPORTO DI CATANIA FONTANAROSSA.

1, Regno Unito; 2, Repubblica Federale di Germania; 3, Danimarca; 4, Francia; 5, Svezia; 6, altri.

Fonte: ISTAT, *Annuari statistici del commercio interno e del turismo*, anni 1960-1984; ID., *Statistiche del turismo*, anni 1985-1987.

ai crescenti traffici aerei che percorrono l'area mediterranea. I prodotti esportati e le stesse direttrici del traffico di Fontanarossa evidenziano una Sicilia che sembra «disimpegnarsi» nei confronti dell'area mediterranea (Asmundo, 1990; Banco di Sicilia, 1989) ed intreccia, invece, rapporti di scambio commerciale sempre più fitti con i paesi industrializzati del continente europeo.

Fontanarossa, infatti, come del resto gli altri scali della Sicilia, non solo non ha collegamenti di rilievo con aeroporti mediterranei, ma non svolge neppure funzioni di transito degne di rilievo nei confronti dei grandi flussi che collegano l'Europa e i paesi arabi ed africani. Funzioni di transito che hanno permesso a molti scali mediterranei di crescere anche durante gli anni '70 in corrispondenza della crisi economica internazionale (Ruggiero, 1986 e 1990). Basti considerare la centralità, nell'area mediterranea, acquisita dagli aeroporti francesi (Marsiglia ed Orly ad esempio) e da Atene, che accolgono un crescente numero di vettori asiatici ed africani, oltre a quelli europei e nordamericani (9).

Per inserire Catania in questi grandi fasci di rotte non basta creare strutture capaci di accogliere i grandi giganti dell'aria (come i B 747), ma è necessario innescare con gradualità processi virtuosi di crescita, che facciano dell'aeroporto un punto di convergenza di interessi e di accordi politici nazionali ed internazionali.

Dall'analisi dei dati emerge chiaramente che lo sviluppo delle funzioni di Fontanarossa dipende innanzitutto dalla perifericità e insularità della regione in cui si colloca, che contribuisce ad accentuare soprattutto il traffico d'affari, e quello turistico, che trovano nel mezzo aereo una valida alternativa ad altri sistemi di trasporto. Né si può negare che il traffico merci solo in minima parte è in relazione allo sviluppo di produzioni locali ad elevato valore aggiunto, orientate verso l'esportazione. Le interrelazioni tra il territorio e l'aeroporto di Catania sono quindi limitate, e, sebbene sia evidente il graduale superamento del semplice rapporto aeroporto-città, siamo ben lontani dall'ipotizzare uno scalo, che, divenuto essenziale nodo di traffico, possa stimolare nuove attività e generare forze economiche e gravitazionali capaci di influenzare le direttrici di traffico e la localizzazione di attività terziarie e industriali e di insediamenti abitativi. Del resto è del tutto assente una politica aeroportuale legata ai problemi dello sviluppo e della organizzazione territoriale così come si va realizzando in altri paesi europei, anche per aeroporti di livello regionale e subregionale (10).

Purtroppo i limiti dell'approccio tradizionale, fondato sul ricorso a solu-

(9) Per un'ampia panoramica dei flussi aerei commerciali tra l'Europa e l'Oriente, l'Africa e le Americhe vedi RUGGIERO V., *Il trasporto aereo commerciale europeo*, Napoli, ESI, 1983, pp. 87 e segg.

(10) Ad esempio, mentre in Francia il processo di pianificazione aeroportuale, assai centralizzato, è stato realizzato senza la collaborazione attiva delle autorità locali, in Gran Bretagna l'intervento locale è stato rilevante (per una rassegna si veda RUGGIERO V., *Il trasporto aereo*, cit., p. 129, nota 9).

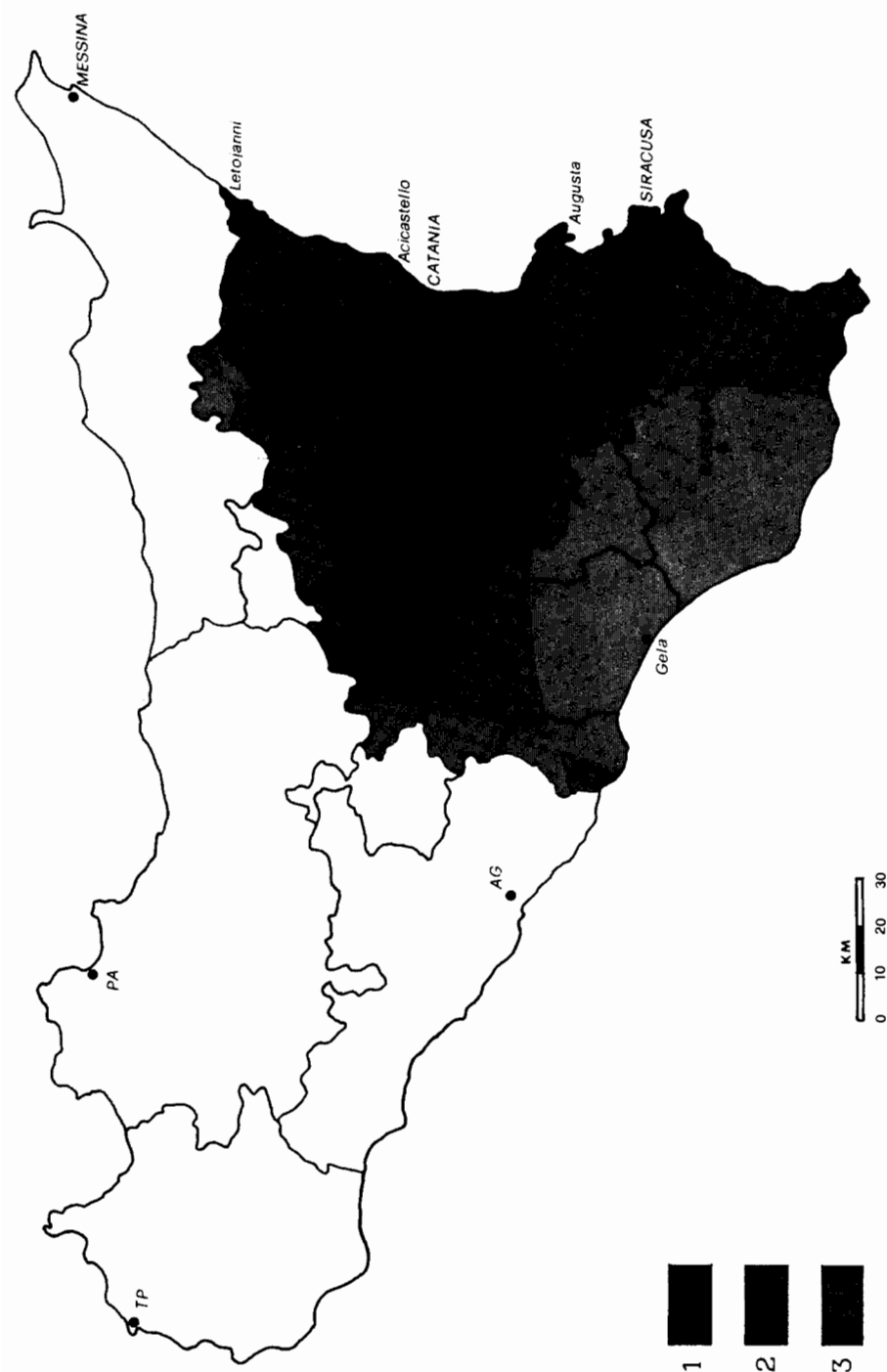


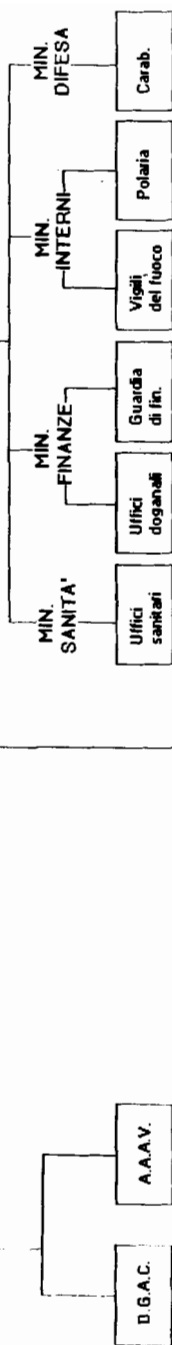
FIG. 5 – BACINO DI TRAFFICO DELL'AEROPORTO DI CATANIA SUDDIVISO PER TEMPI DI PERCORRENZA STRADALE.
 (t= tempi di percorrenza espressi in minuti): 1) $0 < t \leq 30$; 2) $30 < t \leq 60$; 3) $60 < t \leq 120$.
 (nostra elaborazione).

FUNZIONI AEROPORTUALI

ATTIVITA' DI DIREZIONE
DELL' AEROSTAZIONE E DI
ASSISTENZA AL VOLO

HANDLING E
ALTRE ATTIVITA'

ATTIVITA' DI
CONTROLLO E DI
SICUREZZA



- riscoss. enti. aviaz. civ.
- concessioni
- verifica standard di sicurezza
- regist. dati statis., etc.

- att. tur.
- riforn. carbur.
- Esso Agip
- Az. spec. Aer. Cta
- Com. Aeree Nazion.
- Minist. PP.TT.
- Az. St. Ser. Tel.
- Aeroclub
- Comaer
- scuola piloti elicot.

ATTIVITA' SUBCONCESSE

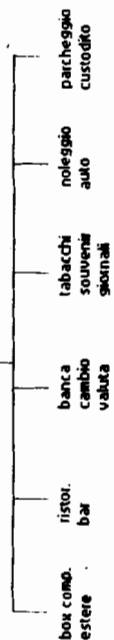


FIG. 6 - SOGGETTI ED ATTIVITA' PRESENTI NELL'AEROPORTO DI CATANIA FONTANAROSSA CARATTERIZZATO DA UNA GESTIONE «PARZIALE PRECARIA»
(nostra elaborazione).

zioni puramente tecniche dei problemi aeroportuali, costituiscono ancora un vincolo insormontabile. Per pianificare l'espansione di un aeroporto come quello di Fontanarossa, che serve un bacino di traffico subregionale, in modo che il rapporto aeroporto-città si estenda all'intera area di gravitazione, è necessario tener presente che la validità economica ed operativa di uno scalo deriva dalle relazioni con le strutture insediative e produttive oltre che dall'ottimale combinazione degli elementi interni; dalla flessibilità delle sue strutture alle mutevoli esigenze del traffico ed alle caratteristiche degli aeromobili; dalla collaborazione tra gestione aeroportuale e vettori; dalle relazioni con i sistemi di trasporto regionali e dall'inserimento in un organico sistema aeroportuale nazionale.

Ad accrescere l'efficienza dello scalo e ad innescare processi virtuosi di crescita potrebbe contribuire la gestione unitaria dei servizi aeroportuali. Attualmente, il livello dei servizi offerti complessivamente dall'aeroporto di Fontanarossa certamente non è elevato, anche perché la loro gestione è divisa tra più operatori, con *standards* qualitativi notevolmente inferiori a quelli che si potrebbero ottenere da una gestione centralizzata esercitata con criteri economici (fig. 6) (Guglielmino, 1990). In secondo luogo, occorrerebbe ripensare con maggiore attenzione all'ipotesi di vettori regionali siciliani (11). Si tratta di compagnie minori, le quali, pur essendo attualmente in declino in tutta Italia, tanto che per motivi di convenienza economica sono costrette a noleggiare i loro aeromobili alle compagnie aeree maggiori, hanno avuto un grande sviluppo in Europa e negli Stati Uniti e potrebbero operare proficuamente sia nell'ambito dell'isola che a livello interregionale (12).

In Sicilia, e in ispecie nello scalo catanese, non mancano molte delle con-

(11) Da parecchi anni, la Regione Siciliana mostra interesse per la creazione di una propria compagnia aerea che effettui voli regionali e *charter* verso capitali europee. Un'opportunità in tal senso venne dalla Sema Eurofinance SpA, proprietaria della compagnia aerea Unifly Express, che nell'ottobre del 1987 creò le Linee Aeree Siciliane (LAS) con il principale obiettivo di svolgere collegamenti *charter* tra Palermo e Catania da un lato e alcune capitali europee dall'altro lato. A questa iniziativa aderì subito la Regione Siciliana che, durante i primi mesi del 1989, mise a punto una forma d'ingresso dell'ESPI (Ente Siciliano per la Promozione Industriale) nella neonata LAS. Nello stesso tempo partì la campagna pubblicitaria dei primi collegamenti ITC (Inclusive Touring Charter, che prevede oltre al trasporto aereo prenotazioni alberghiere e durata prestabilita di soggiorno nella località raggiunta via aereo) per il mese di aprile. I primi voli, effettuati in aprile, per Roma, Milano e Bologna registrarono un notevole afflusso di passeggeri che determinò, però, un più attento controllo di Civilavia. L'Ente di controllo del traffico aereo intimò, quindi, ad Unifly Express, abilitata a svolgere i collegamenti aerei, a sospendere i voli per conto delle LAS per violazione della normativa *charter*. Voli che furono sospesi nel giugno del 1989 e non furono più ripresi, e non si prevedde una loro imminente attivazione, sebbene anche l'Alitalia si sia mostrata interessata ad una compagnia aerea siciliana, alla quale sarebbe però disposta a partecipare con quota maggioritaria (AIR PRESS, fascicolo n. 3, 1988, pp. 115-116; n. 16, 1989, pp. 756-757; n. 17, 1989, pp. 780-781; n. 25, 1989, p. 1223; n. 30, 1989, pp. 1504-1505).

(12) Sullo stato del trasporto aereo di terzo livello in Italia e sulle cause e sugli effetti della crisi, si veda AIR PRESS, *Italia da... «terzo livello»*, fascicolo 31, 1990, pp. 1859-1862, e RITACCO S., *Terzo livello in Italia solo un'illusione*, «Air Press», 1989, pp. 83-98.

dizioni necessarie al successo di queste iniziative. Innanzitutto la breve distanza città-aeroporto, che rende assolutamente competitivo il vettore regionale rispetto a quello nazionale, se accompagnato da un razionale scaglionamento dei suoi orari (13), alla quale si aggiunge la carenza di collegamenti di superficie dei centri isolani che non gravitano direttamente sui principali assi viari settentrionali e orientali, molti dei quali distano dagli aeroporti e dai centri maggiori oltre 150 chilometri (soglia al di sotto della quale non è conveniente il mezzo aereo), che richiedono frequenti cambi di mezzi, con rilevanti aggravii di tempi e di costi (Lo Casto, 1986). Inoltre, i collegamenti da e per la Sicilia, effettuati in passato da alcuni vettori regionali (Aliblu ed Avianova) su tratte interregionali hanno sempre evidenziato soddisfacenti coefficienti di carico, esaltando quindi l'economicità del servizio.

Non si può ignorare, infine, che sistemi aeroportuali (14) come quello catanese, per ottimizzare l'uso delle loro risorse e per avere più ampie possibilità di sviluppo, devono estendere la loro complementarità con le altre forme di trasporto puntando sulle tecniche intermodali come soluzione alla frammentarietà del servizio (Roma, op. cit., pp. 78 e segg., nota 14; Caramanna, 1983). Un'ipotesi interessante a vantaggio dello sviluppo del traffico merci sarebbe, ad esempio, la realizzazione di collegamenti più diretti tra l'aeroporto e la non lontana stazione ferroviaria di Bicocca, che smista una notevole quantità delle merci utilizzate e prodotte nella vicina zona industriale di Catania e che, secondo il Piano Nazionale dei Trasporti, dovrebbe accogliere un interporto, di secondo livello, al servizio della Sicilia sud-orientale.

BIBLIOGRAFIA

- ASMUNDO A., *La Sicilia nell'interscambio commerciale dell'area mediterranea 1983-87*, in BANCO DI SICILIA, SERVIZIO STUDI, *Quaderni di ricerca*, Palermo, 1990, n. 1.
- BERNARDI R., *Traffico aereo, aeroporti, territorio*, Bologna, Pàtron, 1983.
- BANCO DI SICILIA, SERVIZIO STUDI, *Gli scambi commerciali della Sicilia con l'estero nel 1988*, in «L'economia siciliana-Note e Informazioni», Palermo, 1989, n. 1.
- CARAMANNA M., *Il trasporto multimodale in un moderno sistema dei trasporti*, Palermo, CEREST, 1983 (Quaderno n. 4).
- CORRENTI V., *CEE 1992: gli aeroporti minori in Italia*, in «CEREST Notizie», Palermo, 1988, n. 4, pp. 1-2.
- DE ARCANGELO J., *Orly, la porta dell'Europa sul Medio Oriente*, in «IF Trasporti e comunicazioni», 1988, n. 2, pp. 20-21.

(13) Per un approfondimento delle teorie sull'accessibilità agli aeroporti si veda AMOROSO S., *L'accessibilità degli scali aeroportuali*, Palermo, CEREST, 1986.

(14) ROMA G., *La pianificazione aeroportuale*, Roma, Centro studi sui sistemi di trasporto, quaderno n. 13, 1979.

- DOMINICI D., *La gestione aeroportuale nel sistema del trasporto aereo*, Milano, Giuffr , 1982.
- FASSINA G., *L'aeroporto e l'ambiente*, in «Trasporti aerei», Roma, 1973, n. 1-2.
- GUGLIELMINO L., Relazione al Convegno, «Fontanarossa: aeroporto d'Europa», Catania, Isvime, 1990.
- GUIDA P.L., *Pi  spazio per i regionalis*, in «Aviazione», Roma, 1990, n. 12, pp. 626-630.
- IAROSSO M., *Catania Fontanarossa*, in «JP4», 1990, n. 7, pp. 34-39.
- ITALAIRPORT, *Studio di fattibilit  del nuovo aeroporto di Agrigento*, Milano, 1988.
- LO CASTO E., *Analisi propedeutica alla fattibilit  di collegamenti di terzo livello in Italia*, in «CEREST Notizie», Palermo, 1986, n. 2-3, pp. 16-17.
- LO CASTO E. e MARITANO G., *Il sistema dei trasporti in Sicilia*, Palermo, CEREST, 1984.
- LO CASTO E. e MARITANO G., *L'aeroporto di Palermo Punta Raisi nella prospettiva del trasporto aereo degli anni '90*, Palermo, CEREST, 1985, (Quaderno n. 5).
- LO CASTO E. e MARITANO G., *Aspetti territoriali ed implicazioni infrastrutturali nell'ipotesi di servizi di terzo livello nelle isole maggiori*, Palermo, CEREST, 1987, (Quaderno n. 10).
- MARTINI A., *Implicazioni ambientali e assetto del territorio in relazione alla evoluzione del trasporto aereo in Italia: analisi dei problemi e metodologie di indagine*, Roma, CNR, 1982.
- RUBINO R., *Il paradosso della rapidit  nei trasporti*, in «CEREST Notizie», Palermo, 1988, n. 2, pp. 1-2.
- RUGGIERO V., *Processi innovativi ed assetto territoriale dell'industria in Sicilia*, in «Annali del Mezzogiorno», Catania, vol. XXII, 1982, pp. 127-185.
- RUGGIERO V., *Il trasporto aereo nell'area del Mediterraneo*, in «Studi Marittimi», Napoli, 1986, n. 27, pp. 13-26.
- RUGGIERO V., Relazione al Convegno «Fontanarossa: aeroporto d'Europa», Catania, Isvime, 1990.
- SPILL J.M., *Un grand carrefour en Méditerranée: l'a roport d'Alb nes*, in «Méditerranée», Aix-en-Provence, 1982, pp. 3-17.
- TOCCHETTI A., *Infrastrutture ed impianti aeroportuali*, Milano, Angeli, 1983.
- TOCCHETTI A., *Politiche ed assetto dei trasporti sulle lunghe distanze: trasporti aerei*, Relazione alla «II Conferenza Regionale dei trasporti», Palermo, 1984.
- TRISCHITTA D., *Rete stradale e territorio in Sicilia*, Roma, CNR (Gruppo di coordinamento Geografia Umana), 1988.

ECONOMIC FUNCTIONS OF CATANIA AIRPORT AND ITS SURROUNDING AREA. – The study wants to clarify why Fontanarossa airport is ranked third in Italy for passenger traffic and what are its opportunities for development. The results of research show that the growth of Fontanarossa's activities depends above all on both peripheral and insular characteristics of the region where it is located. While the relations between territory and airport are scanty, in fact the airport does not seem able to influence either economic activities or directing traffic in the area.

Universit  di Catania, Istituto di Geografia Economica.