



Università degli studi di Enna *Kore* – Facoltà di Ingegneria

Fondo Sociale Europeo – Ministero del lavoro e delle politiche sociali – Regione Siciliana

Master di II livello in strategies and technologies for airport management

* * *

Giuseppe Cicero

Il sistema aeroportuale siciliano

e

il modello pugliese di polo regionale aeroportuale unico

* * *

Enna, 4 gennaio 2013

INDICE

Premessa	pag. 3
Introduzione	“ 4
Capitolo I - Il sistema aeroportuale siciliano	
1.1 – Principali dotazioni strutturali	“ 6
1.2 – Le società di gestione	“ 15
1.3 – Performance operative	“ 25
1.4 – Performance economiche	“ 27
Capitolo II - Il Polo aeroportuale pugliese	
2.1 – Principali dotazioni strutturali	“ 30
2.2 – La società di gestione	“ 37
2.3 – Performance operative	“ 41
2.4 – Performance economiche	“ 43
Capitolo III - Conclusioni e ipotesi per una tecnica avanzata di gestione	“ 45
Postfazioni al <i>Project Work</i>	“ 55
Update al 14 settembre 2012	“ 60
Update al 31 dicembre 2012	“ 63
I due progetti di aeroporti regionali nelle province di Agrigento e Messina	“ 68

Premessa

“La questione centrale è: possiamo continuare, adesso, con questa scelta sciagurata di cedere le gestioni degli aeroporti a queste società controllate da enti locali? Ha ancora senso che la gestione di una cosa così delicata sia affidata a queste litigiose amministrazioni? Gli aeroporti sono in balia delle dinamiche politiche più strette e più deteriori, che paralizzano la vita delle società che li hanno in gestione e che non ne garantiscono la capacità di autofinanziamento che oggi è richiesta per poter essere competitivi sui mercati finanziari.

La Sicilia è la terza realtà aeroportuale italiana dopo Roma e Milano, ma con queste strutture inefficienti si scoraggiano sia gli investimenti dall'estero che qualsiasi iniziativa privata. Non capisco perché, a questo punto, gli enti locali, non debbano realizzare degli utili vendendo queste società per tappare i buchi dei propri bilanci ed offrire migliori servizi ai cittadini. La prima misura contro la crisi presa dal Portogallo è stata vendere gli aeroporti. In Italia qualcuno ha iniziato a farlo, ma non gli enti locali siciliani.

Il nuovo governo regionale sarà costretto ad affrontare questo problema. Per me la privatizzazione è l'unica soluzione, se qualcuno ne avesse di migliori sono disposto ad ascoltarlo, ma finora non ho letto né sentito niente di concreto in merito.”

(Vito Riggio, presidente ENAC)¹

¹ Intervista rilasciata a G. Ruggieri, in *Live Sicilia*, 14 settembre 2012.

Introduzione

A parte i due scali nelle isole minori di Lampedusa e Pantelleria gestiti direttamente dall'ENAC, Ente Nazionale Aviazione Civile, il sistema aeroportuale siciliano destinato al traffico passeggeri consta attualmente di quattro grandi infrastrutture: *Falcone e Borsellino* a Palermo Punta Raisi, *Vincenzo Bellini* a Catania Fontanarossa, *Vincenzo Florio* a Trapani Birgi e *Vincenzo Magliocco Pio La Torre* a Comiso (RG), quest'ultimo non ancora operativo.

Ognuno di questi quattro aeroporti è gestito da un'apposita società per azioni a capitale misto pubblico e privato. E precisamente: *GES.A.P.* (Gestione Aeroporto Palermo), *S.A.C.* (Società Aeroporto Catania), *AIRGEST* (Gestioni Aeroportuali Trapani Birgi) e *SO.A.CO.* (Società Aeroporto Comiso)².

Anche il sistema aeroportuale civile della Puglia consta di quattro aeroporti: il *Karol Wojtyla* a Bari Palese, l'*Aeroporto del Salento* a Brindisi Papola Casale, il *Gino Lisa* a Foggia e il *Marcello Ariotta* a Taranto Grottaglie, quest'ultimo operativo solo per i cargo.

Tutti e quattro, però, sono gestiti da un'unica società per azioni a capitale esclusivamente pubblico per la quasi totalità della Regione, con una partecipazione minimale di altri Enti territoriali ed economici: la *Aeroporti di Puglia*.

Questo studio intende passare in rassegna i due sistemi - che si profilano, già per quanto fin qui emerso, molto diversi tra di loro (il *Polo aeroportuale* pugliese è un *unicum* nel panorama nazionale) - attraverso l'esame degli aspetti organizzativi, delle dotazioni infrastrutturali, dei piani di sviluppo, dei risultati in termini economici

² Sono attive società di gestione anche per gli aeroporti di Lampedusa (*AST Aeroservizi SpA*) e Pantelleria (*GAP Società Gestione Aeroporto Pantelleria SpA*) ma si limitano all'handling e ai servizi di terra perché tutte le strutture di volo di questi due scali sono per il momento gestite direttamente da ENAC.

e di traffico e delle vicende amministrative di ciascuno degli aeroporti in considerazione, visti sia singolarmente che nel contesto regionale di pertinenza.

Alla fine verrà evidenziato quale dei due sistemi appare il più efficace e aderente alle esigenze connesse a questo particolare momento della vita economica italiana e maggiormente funzionale allo sviluppo (sostenibile) del territorio di riferimento. Oppure se appaia più confacente un terzo altro sistema, delineandone in tal caso una coerente tecnica avanzata di gestione.

Cap. I - Il sistema aeroportuale siciliano

1.1 - Principali dotazioni strutturali

1.1.1 - Piste di volo:

Palermo	Pista 07-25	lunghezza mt.	3325	larghezza	mt.	60	
"	Pista 02-20	"	"	2070	"	"	45
Catania	Pista 08-26	"	"	2435	"	"	45
Trapani	Pista 13-31 R	"	"	2695	"	"	45
"	Pista 13-31 L	"	"	2500	"	"	30
Comiso	Pista 05-23	"	"	2546	"	"	60
Lampedusa	Pista 08-26	"	"	1800	"	"	45
Pantelleria	Pista 08-26	"	"	1675	"	"	48
"	Pista 03-21	"	"	1232	"	"	30

L'aeroporto palermitano è l'unico in attività ad avere una pista con codice di larghezza "4F" (60 metri) adatta agli aeromobili per voli transoceanici; e infatti è il solo dove opera l'*Airbus A330-200* della compagnia *Meridiana Fly* che lo collega direttamente con l'aeroporto *J. F. Kennedy* di New York.

Il *Falcone Borsellino* di Palermo è anche il solo ad avere una seconda grande pista, per consentirgli di rimanere operativo quando soffia il vento di scirocco, anche se un'altra pista, più piccola, si riviene pure a Pantelleria (anch'essa per lo scirocco) e a Trapani dove però è destinata a un uso soltanto militare³.

³ In casi eccezionali, come le operazioni in Libia del 2011, l'aeroporto viene interamente riservato ai militari e resta completamente chiuso al traffico civile.

E' opportuno inoltre rammentare che a mente del *Master Plan 2006-2012*, pure l'aeroporto di Catania potrebbe dotarsi in futuro di una seconda pista di volo⁴ lunga 3061 metri, posta quasi parallelamente (circa 300 metri a sud) e di poco sfalsata rispetto a quella attuale che così si trasformerebbe in pista di rullaggio ed emergenza al servizio della nuova⁵.

Sempre per il futuro, infine, va detto dell'intento di trasformare la vecchia struttura militare del *Boccadifalco* di Palermo in un *city airport*; un aeroporto, cioè, dedicato alla movimentazione di aeromobili commerciali per "corta corsa" ancora poco sviluppati in Italia e che per le sue caratteristiche di vicinanza con il tessuto urbano permetterebbe di ridurre i tempi complessivi di trasporto.

Il progetto di questo *city airport* prevede la modifica della pista 17-35 estendendola fino a 1190 metri di lunghezza e la realizzazione di numerose strutture pubbliche. In una pubblicazione di qualche anno addietro era ritenuto da ENAC un esempio unico per il Paese al fine di "*coniugare le funzioni aeroportuali con quelle di un vero e proprio polo di servizi sociali culturali e formativi*". Non pare, però, che i più recenti strumenti di programmazione nazionale ne parlino più.

1.1.2 – Aerostazioni:

Palermo	superficie totale mq.	35.400	su tre	livelli
Catania	" "	44.000	" sette	"
Trapani	" "	9.500	" due	"
Comiso	" "	6.300	" tre	"
Lampedusa	" "	4.000	" due	"
Pantelleria	" "	7.750	" due	"

⁴ Per consentirne la realizzazione, però, si dovrà prima interrare la linea ferroviaria che passa vicino allo scalo aereo.

⁵ Dati tratti dal progetto di *Grassetto Costruzioni SpA* per conto del Ministero dei Trasporti.

Alla fine dei lavori connessi agli investimenti per 150 milioni di euro previsti dal Contratto di programma già sottoscritto con ENAC, a Palermo si avranno: la pista dello scirocco più allungata, 15.000 mq. di spazi per imbarco e sosta passeggeri, 10.000 mq. per negozi e attività commerciali e 14.000 mq. operativi per le compagnie aeree.

A Catania la nuova aerostazione entrata in funzione a maggio 2007 è estesa quasi il triplo della precedente. Sono destinati a uso commerciale 2.150 mq. dell'intera superficie, e a bar e punti di ristoro 1.810 mq. Lo spazio per gli uffici operativi è di 3.481 mq. e quello per le compagnie aeree 1.119 mq⁶.

Delle realizzazioni conseguenti agli investimenti previsti dal Contratto di programma 2012–2015 si dirà nel successivo punto 1.1.3.

Trapani dispone di 1.510 mq. di aree commerciali, ristorazione e spazi per le compagnie aeree; di 1.025 mq. per uffici ed aree non operative e di circa 6.000 mq. destinati ad aree passeggeri.

Comiso - pensato anche come possibile base cargo (attività al momento marginale in Sicilia) per lo sviluppo delle attività commerciali della parte meridionale e orientale dell'isola - è dimensionato per un traffico iniziale di 400 mila passeggeri l'anno con superficie utile complessiva di 6.000 mq., un atrio (suddiviso in hall centrale, area partenze e area arrivi) di 1.300 mq. circa e altrettanti mq. per uffici operativi e per una grande veranda, a primo piano prospiciente sui piazzali, per le attività commerciali⁷.

Particolari, poi, le aerostazioni rinnovate di recente a Lampedusa e Pantelleria.

⁶ Dati: *Carta dei Servizi 2007 – SAC ; Sviluppo Aeroporti italiani ENAC 2010, Cap. 6*

⁷ Dati *Quaderno ENAC Aeroporti del Mezzogiorno, 2007*

La prima ha la forma di una nave a sottolinearne il legame con il mare, una hall di quasi 1.000 mq., le tre zone partenze, arrivi e ristoro (interna ed esterna) di 500 mq. ciascuna e un'area commerciale di poco più ampia. Può sostenere 350.000 passeggeri l'anno con punte fino a 3.300 al giorno nei mesi estivi⁸. La seconda ha giardini panteschi che avvolgono i servizi di ristoro e scale per arrivare ai gates che rappresentano una simbolica colata lavica. Sarà in grado di gestire 300 mila passeggeri l'anno con punte di 2.600 al giorno nel periodo estivo⁹.

Non può sottacersi, a questo punto, l'avveniristico aeroporto intercontinentale passeggeri e merci in territorio di Centuripe (EN) il cui progetto di massima è stato elaborato dall'Università Kore di Enna. La sua realizzazione sarebbe il frutto di un intelligente collaborazione con la Cina ma al momento non è affatto certa.

L'aeroporto in progetto, comunque, ha una forma che si ispira alla zagara; prevede grande utilizzo di energia da fonti alternative e di materiali innovativi e piste capaci di operare con la classe dei nuovi aeromobili intercontinentali. Infine si armonizza bene con il sogno di *collocare la Sicilia come piattaforma intermodale nel punto di intersezione delle rotte commerciali del Mediterraneo*. Ma sorgerebbe molto vicino - forse troppo - a quello militare NATO di Sigonella e a quello di Catania.

1.1.3 – Parcheggi:

Palermo	2.500	posti auto, tutti a pagamento	
Catania	1.800	“	“ 10
Trapani	800	“	“
Lampedusa	130	“	
Pantelleria	350	“	

⁸ Realizzata dall'impresa catanese Sigenco SpA.

⁹ Realizzata dall'impresa Costruzioni Giuseppe Maltauro SpA.

¹⁰ La SAC ha annunciato l'introduzione, a partire dalla primavera 2012, di c.d. *Tariffe anticrisi*.

Oltre alla previsione, per Palermo, di raggiungere il ragguardevole numero di 7.000 posti auto, va subito notato che i dati relativi alle due isole minori derivano dai lavori di ammodernamento conclusi poche settimane addietro e che hanno dato luogo alle inaugurazioni delle nuove aerostazioni che si sono svolte, rispettivamente a Lampedusa e Pantelleria, il 21 luglio e l'11 agosto 2012.

Nuovi parcheggi sono previsti pure a Catania (anche qui l'obiettivo finale è di circa 7.000 mila stalli) dal *Contratto di Programma 2012 – 2015* già stipulato con ENAC, nell'ambito della spesa complessiva di 140 milioni di euro (70 già finanziati dalla BEI) per investimenti infrastrutturali che coinvolgeranno pure la riqualificazione della pista e dei piazzali, la realizzazione delle *strip* laterali, l'introduzione di innovazioni tecnologiche e che alla fine dovrebbero incrementare a breve termine la capienza dello scalo fino a 10 milioni di passeggeri l'anno contro gli attuali 6,7¹¹.

Interventi nelle aree esterne destinate a parcheggi e a viabilità di accesso all'aerostazione (in aggiunta alla revisione del layout e all'efficientamento energetico del terminal) sono infine previsti anche nel Piano di Sviluppo Aeroportuale di Trapani già approvato da ENAC.

1.1.4 - Accessibilità

Palermo - situato a circa 35 Km. dalla città e ancor più dall'interporto di Termini Imerese. Raggiungibile da Palermo grazie all'autostrada per Mazara del Vallo (A29) oppure con la Metropolitana. Dispone di una stazione ferroviaria sotterranea, tuttavia poco utilizzata da parte degli utenti aeroportuali.

¹¹ La capienza stimata dopo gli interventi a lungo termine, invece, è di 20 milioni di passeggeri l'anno.

Catania - vicinissimo all'Asse dei servizi e alla Tangenziale che lo collegano a centro città, porto, interporto, zona industriale e alle autostrade per Siracusa e Messina (A18) e Palermo (A19). Annunciata entro il 2012 la consegna della progettazione preliminare della stazione intermodale treno-aereo di *Bicocca*.

Trapani - a distanza di 15 Km. circa dal centro città e di poco superiore, nella parte opposta, da Marsala. Raggiungibile da Palermo attraverso una prima diramazione (nei pressi di Alcamo) dell'autostrada A29 per Mazara del Vallo e una seconda (nei pressi di Dattilo) poco prima di Trapani.

Comiso - a 5 Km circa sia da Comiso che da Vittoria (strade provinciali n. 4 e n. 5) e a 25 Km. dal capoluogo Ragusa.

E' agevole notare come l'aeroporto di Palermo sia penalizzato in termini di collegamento stradale con la città e con la rete dei trasporti nel complesso, mentre più avvantaggiato appare quello etneo. Il primo, ad ogni modo, risulta già interconnesso con la metropolitana leggera, mentre a Catania in tal senso (tratta *Stesicoro–Aeroporto*) si è ancora alla fase progettuale, tanto che viene già ventilata un'alternativa (attestare il servizio metropolitano sulla esistente linea RFI) che comporterebbe un significativo risparmio di risorse.

Per quanto riguarda Trapani risulta importante la sua raggiungibilità da largo raggio perché le tariffe della compagnia low-cost *Ryanair* ivi basata hanno determinato il successo dell'aeroporto e un interessante fenomeno di attrazione di flussi di passeggeri provenienti da tutta la Sicilia oltre che dall'estero¹².

L'aeroporto di Comiso, infine, assieme a una viabilità di collegamento non di prim'ordine (l'autostrada Siracusa-Ragusa per ora finisce a Rosolini) è l'unico a non essere vicino al mare (le strutture portuali di Pozzallo e Gela si trovano a 33 Km in

¹² Il traffico internazionale e quello charter sono oggi molto modesti in Sicilia: 20% del totale il primo e 6% il secondo.

linea d'aria e a poco meno località balneari come Marina di Modica, Marina di Ragusa o Scoglitti). Ciononostante, opportunamente supportate anche dalle pagine locali del quotidiano *La Sicilia*, sono grandi le aspettative che gli operatori turistici e commerciali della zona ripongono nella sua apertura al traffico.

L'accessibilità aeroportuale in Sicilia, comunque (in uno a quella ai poli turistici e alle aree interne), risulta nel complesso poco soddisfacente e determina una forte perdita di competitività territoriale, tanto da indurre ENAC ad auspicare – pur riconoscendo che in atto *la programmazione infrastrutturale dell'isola* (anche se di non breve periodo) *è basata su un imponente impianto strategico finalizzato alla messa a sistema ed al potenziamento dei principali assi viari e ferroviari - che ragionevolmente buona parte delle risorse comunitarie, nazionali e regionali vengano concentrate, sul potenziamento dell'accessibilità, sia viaria che ferroviaria, ai poli aeroportuali esistenti.*

1.1.5 – Principali dotazioni strumentali¹³:

Palermo (codice ICAO: LICJ - codice IATA: PMO - altezza slm 20 m.)

Assistenze luminose: PAPI, ABN/IBN, CALVERT, SALS

Radioassistenze ILS (20 e 25), DME, GP, L, NDB

VOR/DME, DME-P, TVOR/DME, VORTAC

Catania (codice ICAO: LICC - codice IATA: CTA - altezza slm 12 m.)

Assistenza luminosa PAPI, ABN/IBN

Radioassistenze ILS (08), GP, NDB, VDF,

VOR/DME, DME, TVOR/DME

¹³ Dati Quaderno ENAC Aeroporti del Mezzogiorno 2007; Sviluppo Aeroporti italiani – ENAC 2010, Cap. 6

Trapani (codice ICAO: LICT - codice IATA: TPS - altezza slm 7 m.)
Assistenze luminose: PAPI, ABN/IBN, SALS
Radioassistenze: ILS (31L), VOR/DME, GP, NDB,
TVOR-DME, VORTAC, DME-P

Comiso (codice ICAO: LICB - codice IATA: CIY - altezza slm 190 m.)
Non operativo

Lampedusa (codice ICAO: LICD - codice IATA: LMP - altezza slm 21 m.)
Assistenze luminose: PAPI, ABN/IBN, SALS
Radioassistenze: NDB, VDF, VOR/DME

Pantelleria (codice ICAO: LICG - codice IATA: PNL - altezza slm 193 m)
Assistenze luminose PAPI, SALS
Radioassistenze: NDB, VOR/DME

Di particolare importanza a Palermo - che con l'aeroporto tra mare e montagna costituisce il caso italiano più complesso e adatto alla ricerca - l'accordo del 2004 tra ENAC, ENAV e GESAP per lo studio e il controllo del *wind shear* con l'obiettivo di realizzare un sistema integrato di più tecnologie per far da guida agli altri aeroporti italiani.

A Catania è interessante notare l'installazione, nel 2010, ad opera del Dipartimento della Protezione Civile, di un radar a banda X capace di rilevare particelle molto piccole, per il monitoraggio delle nubi di cenere vulcanica emesse dall'Etna.

Eventualità non infrequente e disciplinata, per quanto riguarda le procedure aeroportuali da osservarsi nell'occasione, dall'apposita Circolare ENAC *APT Etna 24 luglio 2003*.

1.1.6 – Principali caratteristiche airside¹⁴:

<u>Palermo</u>	Materiali piste: in conglomerato bituminoso con testate in pavimentazione rigida Capacità piste: 45 movimenti/h. Estensione Apron: 148.000 mq. Numero Taxiway: 11 Numero Stand: 30 (9 loading bridge)
<u>Catania</u>	Materiali pista: in conglomerato bituminoso con testate in pavimentazione rigida Capacità pista: 18-20 movimenti/h. Estensione Apron: 179.900 mq. Numero Taxiway: 7 Numero Stand: 39 (17 loading bridge)
<u>Trapani</u>	Materiali pista 13R: in conglomerato bituminoso Estensione Apron: 77.252 mq. Numero Taxiway: 8 Numero Stand: 9
<u>Comiso</u>	Estensione Apron: 35.000 mq. Numero Stand: 6 (di classe C)
<u>Lampedusa</u>	Materiali pista: Pavimentazione rigida in calcestruzzo Estensione Apron: 32.356 mq. Numero Stand: 6 (5 di classe C e 1 di classe B)
<u>Pantelleria</u>	Materiali piste: in conglomerato bituminoso Estensione Apron: 43.500 mq. Numero Taxiway: 2

¹⁴ Dati: Quaderno ENAC Aeroporti del Mezzogiorno 2007; Sviluppo Aeroporti italiani, ENAC 2010, Cap. 6; La nuova aerostazione di Lampedusa – ENAC, 2012;

1.2 - Le società di gestione

1.2.1 - Capitale sociale (in Euro)

Palermo - GES.A.P. (Gestione Aeroporto Palermo) SpA	- 21.579.370,00
Catania - S.A.C. (Società Aeroporto Catania) SpA	- 30.400.000,00
Trapani - AIRGEST Gestioni Aerop.li Trapani Birgi) SpA	- 7.747.451,80
Comiso - SO.A.CO. (Società Aeroporto Comiso) SpA	- 4.200.000,00

Per *GES.A.P.* va notato che il patrimonio sociale, comprensivo della riserva da sovrapprezzo azioni, ammonta ad Euro 36.910.639,50.

Tuttavia ciò non ha evitato una grave questione con ENAC, che il 27 luglio 2012, ha deliberato l'avvio del procedimento di revoca della concessione aeroportuale *“non sussistendo i parametri rispetto all'equilibrio tra il capitale e il volume di traffico dello scalo”*. L'aeroporto, comunque, al momento non subirà nessuna variazione in attesa dell'Assemblea straordinaria dei soci fissata per il 14/27 settembre 2012 per discutere la proposta di aumento del capitale sociale^{15 16}.

Anche S.A.C. potrebbe incorrere in problemi di ricapitalizzazione.

Una nota ENAC di luglio 2012 afferma senza mezzi termini che: *“Permangono le criticità in merito alla necessità di un tempestivo intervento dei soci sul capitale, ovvero di valutare la possibilità di reperire sul mercato un partner industriale”*¹⁷.

E secondo l'assessore regionale alle infrastrutture Vecchio (che soggiunge pure *“Altro che SAC, sembra un Suk”*): *“La società che gestisce l'aeroporto di Catania è sotto-capitalizzata e rischia la revoca della concessione”*¹⁸.

¹⁵ A. Bellomo, *Live Sicilia*, 27 luglio 2012.

¹⁶ Il 5 dicembre 2012 l'aumento di 30 milioni di Euro è stato deliberato dall'assemblea. (*Live Sicilia PA*, 5.12.2012)

¹⁷ N. Amadore, *Il sole 24 ore*, 8 agosto 2012.

¹⁸ A. Condorelli, *Live Sicilia*, 3 agosto 2012.

Va ora attenzionata, dopo il fugace accenno in introduzione, la società di gestione per i soli servizi aeroportuali di assistenza a terra di Pantelleria, che in un prossimo futuro potrebbe anche aspirare ad ottenere la gestione totale dello scalo.

E' stata costituita nel 1997 da un gruppo di imprenditori con la denominazione *G.A.P. (Gestione Aeroporto di Pantelleria) SpA*. Ha un capitale sociale di Euro 386.250,00 ed è composta da 47 soci tra i quali il Comune di Pantelleria, la Provincia Regionale di Trapani, la *SAVE (Società Aeroporto di Venezia Marco Polo) SpA*, e la *Banca Nuova SpA del Gruppo Banca Popolare di Vicenza*.

1.2.2 - Azionariato

GES.A.P. Spa - Palermo

41,10699	%	Provincia Regionale di Palermo
31,37530	%	Comune di Palermo
22,65462	%	CCIAA di Palermo
3,41814	%	Comune di Cinisi (PA)
0,70124	%	Associazione Industriali
0,44208	%	Regent Srl Fiduciaria
0,10914	%	Resigest Srl
0,10699	%	Associazione Allevatori
0,07251	%	Federazione Regionale Agricoltori
0,06271	%	Unione Provinciale Agricoltori
0,02322	%	Avv. Paolo Angius
0,02154	%	Orfeo Immobiliare
0,00263	%	Associazione Albergatori
0,00144	%	Federaz. Reg. Coltivatori Diretti
0,00144	%	Federaz. Prov. Coltivatori Diretti

S.A.C. SpA - Catania

37,5 % CCIAA di Catania
12,5 % CCIAA di Ragusa
12,5 % CCIAA di Siracusa
12,5 % Provincia Regionale di Catania
12,5 % Provincia Regionale di Siracusa
12,5 % Consorzio ASI di Catania¹⁹

AIRGEST Spa - Trapani

49,48851 % Provincia Regionale di Trapani
38,86344 % Società Infrastrutture Sicilia Srl
8,31663 % Quercioli Dessena Cesare
2,10100 % CCIAA di Trapani
0,82705 % Nh Italy Management
0,22552 % Ditta Durante Nino Vittore
0,14508 % Pernice Giuseppe
0,02624 % Provincia Regionale di Agrigento
0,00283 % Cudia Piero
0,00170 % Assindustria di Trapani
0,00114 % C.N.A. di Trapani
0,00023 % Società fiduciaria di revisione Sas
0,00020 % Ditta PS Advert di Salerno
0,00014 % Ditta Nicolò Sciacca
0,00014 % Ditta Fundarò Benedetto
0,00006 % Coop L'Edilcoop a rl
0,00003 % Ditta Grammatico Cristoforo
0,00003 % Iniziative Turistiche Srl
0,00003 % D'Angelo Vincenzo

SO.A.CO. SpA - Comiso

65 % Intersac Holding SpA
35 % Comune di Comiso

¹⁹ A seguito della recente Legge Regionale di riforma n. 8/2012, i Consorzi ASI sono stati soppressi e la gestione dei medesimi è transitata all'IRSAIP (*Istituto Regionale di Sviluppo delle Attività Produttive*).

La composizione azionaria delle quattro società di gestione è leggibile abbastanza agevolmente dai prospetti che precedono e gli unici asset che forse vanno meglio “decifrati” per comprendere chi ne è padrone sono solo quelli di *Società Infrastrutture Sicilia Srl* a Trapani (38,8% delle azioni *AIRGEST*) e di *Intersac Holding SpA* a Comiso (addirittura il 65% delle azioni *SOACO*).

Per quanto riguarda Trapani la quota di controllo della *Società Infrastrutture Sicilia* è in mano alla *CIA Compagnia Immobiliare Azionaria SpA* della quale uno dei maggiori azionisti, con l’11%, è il giornalista editore Paolo Panerai; il 48,6% è della *Miro Radici Finance*; e un’ultima quota è della *Euroairports Srl*, controllata dall’imprenditore armeno-argentino specializzato in aeroporti *Eduardo Eurnekian*²⁰.

Va detto, comunque, che a seguito della firma dell’atto di concessione, *AIRGEST* ha annunciato che unitamente al socio Provincia di Trapani avrebbe presentato a breve una “*sintesi delle possibili alternative strategiche di sviluppo atte a consolidare la partecipazione piena, condivisa ed interessata di Comuni, Enti locali ed associazioni economiche territoriali*”.

Per quanto riguarda la *Intersac Holding SpA* che a Comiso detiene in maniera sovrabbondante la maggioranza assoluta della *SOACO*, invece, il conto è relativamente più semplice: il 51,58% è della *SAC*, la società di gestione dell’aeroporto di Catania mentre il resto è di *Interbanca* e di un imprenditore-editore catanese, subentrato nelle quote cedute da *Interbanca*.

²⁰ G. Di Girolamo, “S”, 27 febbraio 2012.

1.2.3 – Governance

GES.A.P. Spa – Palermo

Consiglio d'Amministrazione ^(22 bis)

Presidente	Dr. Stefano Mangano
Vice Presidente	Dr. Roberto Helg
Amministratore Delegato	Dr. Dario Colombo
Consiglieri	Dr. Domenico Di Carlo Avv. Vincenzo Zummo

Direttore Generale e Accountable Manager Safety Manager	Dr. Carmelo Scelta Dr. Gabriella Romito
---	--

Collegio Sindacale

Presidente	Prof. Avv. Angelo Cuva
Componenti	Dr. Antonino Maraventano Dr. Roberto Polizzi Dr. Daniele Santoro Dr. Carlo Catalano Dr. Mauro Campana

S.A.C. Spa – Catania²¹

Consiglio d'Amministrazione

Presidente e Amministratore Delegato	Ing. Gaetano Mancini
Vice Presidente	Geom. Giovanni Gulino
Consiglieri	Comm. Giovanni Arena On. Dr. Nicola Bono Dr. Salvatore Bonura On. Dr. Giuseppe Castiglione Prof. Avv. Alfio D'Urso Dr. Fabio Moschella

^{22 bis} A metà dicembre 2012 Mangano e Zummo, "cammaratiani" in quota Comune di Palermo, sono stati sostituiti dagli "orlandiani" Giuseppe Modica e Giovanni Battista Scalia. (R. Immesi in *Live Sicilia*, 11 dicembre 2012).

²¹ Si vedano, ora, gli *Updates* al 14 settembre e al 31 dicembre 2012.

Direttore Generale
Accountable Manager

Dr. Renato Serrano
Dr. Paolo Antonelli

Collegio Sindacale
Presidente
Componenti

Dr. Giovanni Rapisarda
Dr. Ruggero Avellone
Avv. Salvatore Catalano
Dr. Tito Antonio Giuffrida
Dr. Francesco La Fauci

AIRGEST Spa - Trapani

Consiglio d'Amministrazione

Presidente
Vice Presidente

Dr. Salvatore Castiglione
Avv. Paolo Angius

Amministratore Delegato
e Accountable manager
Consiglieri

Vittorio Fanti
Fabrizio Bignardelli
Giacchino Lo Presti

Direttore Generale
Collegio Sindacale

Presidente
Componenti effettivi
Componenti supplenti
Revisore contabile

Giancarlo Guarrera
Michel Angelo Maggio
Isabella Monteleone
Antonino Di Liberti
Roberto Frazzetta
Giuseppe Russo
Lorenzo Noto

SO.A.CO. Spa - Comiso

Consiglio d'Amministrazione

Presidente
Amministratore Delegato

Dr. Rosario Dibennardo
Ing. Giuseppe Ursino

Vice Presidente	Sig. Giuseppe Cascone
Consiglieri	Avv. Giuseppe Alfano
	Sig. Salvatore Antonio Politino
Collegio Sindacale	
Presidente	Dr. Giuseppe Migliore
Componenti effettivi	Rag. Giovanni Occhipinti
	Dr. Marco Celentano
Componenti supplenti	Dr. Alessandro Raniolo
	Dr. Vito Garozzo

G.A.P. Spa - Pantelleria

Consiglio d'Amministrazione	
Presidente	Prof. Antonio D'Ancona
Vice Presidente	Prof. Vincenzo Perrone
Consigliere Delegato	Rag. Mariano Rodo
Consigliere	Sig. Lorenzo Siragusa
Collegio Sindacale	
Presidente	Dr. Orazio Dimarco
Componenti effettivi	Dr. Damiano Ciriello
	Prof. Pasquale Marino
	Prof. Giovanni Cusimano
	Dr. Silla Enea Sandrin

Va precisato subito che il Consiglio d'Amministrazione della SAC di Catania per come indicato in tabella è già scaduto. E nonostante più volte convocata in tal senso l'Assemblea dei soci non ha ancora raggiunto un accordo per eleggere il nuovo (e approvare il bilancio). La situazione ha assunto toni paradossali, scatenando quella che è stata definita una vera e propria guerra, peraltro tutt'oggi ancora in corso (l'ultima assemblea del 3 agosto è stata rinviata al 6 settembre)²².

²² V. nota precedente.

Sotto accusa il disegno di lottizzare la società che deve realizzare investimenti per 140 milioni di Euro di cui 70 della Banca Europea²³; e in tale contesto di estrema litigiosità è stato auspicato da più parti che si rompa questa situazione di stallo che è sintomo dell'inadeguatezza del sistema creato dai proprietari²⁴ e che la politica (i due onorevoli presidenti delle provincie di Catania e Siracusa, per esempio, non hanno fino ad ora disdegnato di sedere personalmente in CdA) venga finalmente allontanata dall'aeroporto. Parole, queste ultime, di un membro del governo regionale.

Invero una situazione simile si è avuta nel 2010 anche a Palermo, in occasione del rinnovo delle cariche alla GESAP, allorquando la Camera di Commercio (socio al 22%) contestò con un ricorso fino in Tribunale la scelta di un amministratore eletto con i voti decisivi di Provincia (41%) e Comune (31%)²⁵.

E lo stesso potrebbe dirsi anche per Trapani dove le quote azionarie di AIRGEST in mano alla Provincia (49%) equivalgono esattamente alla somma di tutte quelle in mano ai privati, con la Camera di Commercio che fa da ago della bilancia con il 2%.

Qui il nuovo Consiglio d'Amministrazione è stato rinnovato a marzo 2012 e anche stavolta non sono mancati gli inviti alla politica a farsi da parte oppure - di contro - critiche per l'intenzione di cedere parte dell'azionariato pubblico ai privati (ancorché in linea con quel che in generale auspica ENAC) dopo che enormi investimenti di denaro pubblico hanno però contribuito quasi esclusivamente alla creazione della struttura.

Il fatto è che le società di gestione aeroportuali, oltre che preziosi motori di sviluppo territoriale, sono anche formidabili centri di potere economico e politico e

²³ N. Amadore, *Il sole 24 ore*, luglio 2012.

²⁴ Lettera di alcuni consiglieri comunali di Catania al Ministero dei Trasporti (D. Sicilia, *Sud*, 6 agosto 2012).

²⁵ L. Insalaco, *Quotidiano di Sicilia*, 3 novembre 2010.

quindi clientelare. E' notorio, per esempio, che a Catania le assunzioni o le consulenze presso SAC o la controllata SAC Service, legittimamente svincolate da procedure concorsuali o valutative classiche, hanno costituito in assenza di interferenze giudiziarie uno degli elementi di consolidamento del consenso per più di un notabilato di zona.

Peraltro nei risvolti offerti dalla strutturazione legale di queste società non è raro che si dipanino alleanze strategiche tra interessi pubblici e privati talvolta incomprensibili ai più. Come a Comiso dove, nonostante il possesso tramite *Intersac Holding* della maggioranza assoluta delle azioni *SOACO*, la SAC di Catania partecipata dall'omonima Provincia ha lasciato che la carica di Amministratore Delegato andasse a un manager storico del socio di minoranza.

1.2.4 – Concessioni di Gestione ENAC

Palermo - GESAP SpA - Concessione quarantennale totale fino al 1 agosto 2047. (Convenzione ENAC prot. n. 47 del 17 novembre 2006 e Decreto Interministeriale n. 119 T del 2 agosto 2007)

Catania - SAC SpA - Concessione quarantennale totale fino al 12 settembre 2047 (Convenzione ENAC prot. n. 29 del 22 maggio 2007 e Decreto Interministeriale n. 139 T del 13 settembre 2007)

Trapani - AIRGEST SpA - Concessione trentennale totale fino al 2042 (Convenzione ENAC del 27 giugno 2012)

A quanto precede occorre aggiungere che la *GAP* di Pantelleria opera in virtù della Certificazione n. 57 di idoneità quale prestatore di servizi aeroportuali di assistenza a terra rilasciata da ENAC il 5 agosto 2008. E che per il mese di settembre

2012 è attesa la pubblicazione del bando di gara per l'affidamento della gestione dell'aeroporto di Lampedusa²⁶.

Più complicata appare invece la questione amministrativa che blocca al momento l'operatività di Comiso.

Logico presupposto giuridico per la concessione della gestione, infatti, è la titolarità dell'infrastruttura in capo allo Stato mentre se, come sembra, l'aeroporto appartiene al Comune di Comiso (che peraltro ne ha già autonomamente affidato la gestione a SOACO) l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile non ha niente a che concedere, trattandosi di una specie di aeroporto privato.

E se l'aeroporto è privato e la SOACO una società *privatizzata* (*"Una società comunale che poi si è allargata alla SAC di Catania"* l'ha definita il presidente ENAC²⁷) non è detto che lo Stato possa facilmente sborsare i 5 milioni di Euro l'anno necessari (46 milioni ce ne sono voluti per trasformare la base militare in aerostazione "internazionale" civile²⁸) per sostenere almeno i servizi essenziali di antincendio e di controllo del traffico aereo²⁹.

²⁶ Al 31 dicembre 2012, però, non se ne ha ancora notizia.

²⁷ "S" n. 52, agosto/settembre 2012

²⁸ 12 milioni di fondi comunali e 34 milioni dalla Delibera CIPE 36/2002

²⁹ Si veda, ora, l'*Update* al 31 dicembre 2012 per l'intervento biennale della Regione Siciliana di 4,5 milioni di Euro.

1.3 - Performance operative.

1.3.1 – Passeggeri³⁰

	2009	2010	2011	variazione 2010/11
Palermo	4.352.778	4.341.696	4.969.031	+ 14,4 %
Catania	5.905.074	6.301.832	6.774.782	+ 7,5 %
Trapani	1.069.019	1.682.151	1.469.482	- 12,6 %
Lampedusa	187.952	192.306	185.503	- 3,5 %
Pantelleria	136.860	139.805	134.556	- 3,8 %
TOTALI	11.651.683	12.657.790	13.533.354	+ 6,9 %

Tenuto conto che il dato complessivo nazionale del 2011 si attesta a 148 milioni di passeggeri con un incremento del 6,5% rispetto al 2010, l'ultimo risultato dell'aeroporto di Palermo (+14,4%) è molto lusinghiero.

Mentre è subito da aggiungere che la perdita di più di 210 mila passeggeri a Trapani (negli anni precedenti l'indice di crescita di questa realtà è stato tra i più alti al mondo: il 57% dal 2000) si deve alla temporanea ma prolungata chiusura dell'aeroporto, a partire da marzo 2011, per le operazioni militari in Libia.

La crescita di Catania, invece, è di poco superiore alla media nazionale. Ma negli ultimi anni più di un quarto dei suoi passeggeri sono stati trasportati dalla compagnia low-cost *Windjet* ivi basata. E quindi c'è il pericolo che la gravissima crisi di tale vettore, acuitasi proprio in questo mese di agosto (maggiori dettagli su tutti

³⁰ Fonte ENAC Direzione Sviluppo Aeroporti, *Dati di traffico degli scali italiani 2009; Dati di traffico 2010 ; Dati di traffico 2011.*

gli organi d'informazione locali e nazionali di questi giorni), potrà incidere negativamente sui risultati dell'aeroporto etneo sia del 2012 che degli anni a venire.

1.3.2 – Movimenti (nazionali e internazionali)³¹

	2009	2010	2011	variazione 2010/11
Palermo	49.389	46.569	48.122	+ 3,3 %
Catania	55.331	57.249	60.001	+ 4,8 %
Trapani	9.865	14.560	13.159	- 9,6 %
Lampedusa	3.738	2.837	3.880	+ 36,8 %
Pantelleria	3.519	4.040	4.077	+ 0,9 %

Anche qui – oltre a evidenziare come la temporanea chiusura di Trapani sia costata quasi il 10% dei movimenti – occorre osservare che il buon risultato dell'aeroporto di Catania potrebbe subire una sensibile flessione a partire dal 2012.

Basti pensare, oltre a quanto già detto al punto precedente, che per tutto il mese di novembre di quest'anno (e sarà così almeno per i prossimi cinque anni) lo scalo rimarrà completamente chiuso al traffico per consentire i lavori di rifacimento della vecchia pista che ha bisogno di interventi fin dalle fondamenta. E a tutt'oggi non si conosce ancora se, per limitare i danni, almeno la metà dei voli potrà essere dirottata sul vicino aeroporto militare di *Sigonella* o su quello di Comiso³².

Si riportano, infine, i dati sui transiti del 1° semestre 2012 resi noti di recente³³:

Catania	3.000.000	passaggeri	-1,8%	sullo	stesso	periodo	2011
Palermo	2.145.000	"	-6,7%	"	"	"	"
Trapani	697.456	"	+2,8%	"	"	"	"

³¹ Fonte ENAC, ibidem.

³² La scelta è poi caduta sul primo.

³³ *Il sole 24 ore*, ibidem.

1.4 - Performance economiche.

1.4.1 – Utili o perdite d'esercizio

	al 31.12.2010	al 31.12.2011	variazione
Palermo	-98.202,00	-3.328.000,00	- 3288,9 %
Catania	+3.847.815,00	+3.300,000,00	- 14,2 %
Trapani	-2.355.084,00		%

Il bilancio di *GESAP* al 31 dicembre 2011, approvato il 30 luglio 2012, ammonta a 20 milioni di Euro. Di questi più di 3 milioni sono, come si vede, in perdita, e assieme all'azione di ricapitalizzazione non ancora avviata, hanno determinato la recente attivazione delle procedure di revoca della concessione di cui s'è già detto.

L'ENAC ritiene che in relazione a quest'adempimento la società abbia un ritardo di tre anni, ma a Palermo sembra prevalente l'opinione che la ricapitalizzazione sarebbe obbligatoria soltanto se lo scalo avesse superato (ma così non è, seppure per un soffio) i 5 milioni di passeggeri.

Il bilancio al 2011 della società di gestione di Catania, invece, è ancora in corso di approvazione e il dato in tabella deriva dallo schema predisposto dal CdA per l'Assemblea dei soci. Da esso si evince che il 2011 si è chiuso con un esercizio di 53 milioni di Euro (+ 5% rispetto al 2010) e con segno positivo in termini di crescita percentuale anche davanti a tutti gli altri indicatori (Margine Operativo Lordo + 49%;

Reddito operativo + 253%; Risultato al lordo delle imposte + 27%) tranne l'Utile netto di 3,3 milioni (- 14%, come si vede in tabella, rispetto all'anno precedente).

Questi *“numeri estremamente positivi”* – sostiene la Relazione del CdA che accompagna lo schema – *“sono il frutto del consolidamento degli interventi di risanamento e ristrutturazione messi in atto dal 2008³⁴... e segnano una forte inversione di tendenza rispetto ad una situazione che solo pochi anni fa vedeva la SAC agli ultimi posti per produttività e redditività”³⁵.*

Tuttavia, in relazione a quanto sta accadendo in questi giorni alla compagnia aerea catanese *Windjet*, bisogna aggiungere che la stessa risulta *indebitata con SAC per 7 milioni di euro a causa di servizi non pagati. E l'amministrazione dell'aeroporto ha inserito questi crediti in bilancio, con il rischio che in caso di insolvenza potrebbero trasformarsi in sopravvenienze passive e dare vita a un nuovo e sottovalutato buco di bilancio³⁶.*

Peraltro il tracollo di Windjet comporterebbe la perdita di almeno due milioni di passeggeri ogni anno e l'aumento, anche del 30%, delle tasse aeroportuali a carico dei passeggeri degli altri vettori. Con conseguente perdita di appetibilità dell'aeroporto di Catania³⁷. E c'è pure chi arriva a sostenere che con Windjet si fermerebbe tutto l'aeroporto catanese che così, assieme a quello di Palermo, rischierebbe seriamente di fallire³⁸.

Situazione non semplice anche a Trapani dove a febbraio 2012 vengono riportati debiti per 10 milioni di Euro³⁹. Debiti che un'interpellanza al Consiglio Provinciale di un mese dopo eleva a 17 milioni con la chiosa che *costituirebbero il*

³⁴ *“Affidamento esterno del servizio pulizie e gestione carrelli, esternalizzazioni handling, gestione merci e biglietteria, centralizzazione magazzino merci, risanamento Sac Service, ottimizzazione procedure acquisti, controllo di gestione, interventi sul personale...”*

³⁵ Periodico di *Confidi Sicilia*, luglio 2012.

³⁶ SAC ha reso noto, di recente, che a garanzia ha sequestrato un aeromobile di *Windjet* in leasing.

³⁷ A. Condorelli, *ibidem*.

³⁸ *La Sicilia*, 13 agosto 2012.

³⁹ G. Di Girolamo, *ibidem*.

più grande mistero di tutta la Provincia e la considerazione che a parità di condizioni un aeroporto con lo stesso numero di passeggeri come quello di Bergamo risulta invece in attivo⁴⁰.

In ogni caso, il bilancio chiuso al 31 dicembre 2011 della *AIRGEST* è stato regolarmente approvato dall'Assemblea dei soci l'11 luglio scorso; le risultanze, però, ad oggi non risultano ancora pubblicate⁴¹.

Non sono stati, infine, riportati in tabella i dati di bilancio della *SOACO* di Comiso perché, per ovvi motivi, al momento potrebbero risultare indicativi di tutt'altro che di elementi sulla gestione aeroportuale.

⁴⁰ S. Ingianni, *Mazara on line*, 30 marzo 2012.

⁴¹ La successiva pubblicazione del bilancio confermerà debiti per 16,3 milioni di Euro (*Giornale di Sicilia*, 12.9.2012).

Cap. II - Il polo aeroportuale pugliese

2.1- Principali dotazioni strutturali

2.1.1 - Piste di volo:

Bari	Pista 07-25	lunghezza mt.	3000 ⁴²	larghezza mt.	45		
Brindisi	Pista 13-31	"	"	3048	"	"	45
"	Pista 05-23	"	"	1796	"	"	45
Foggia	Pista 16-34	"	"	1443	"	"	47
Taranto	Pista 17-35	"	"	3200	"	"	45

Analogamente agli scali di Trapani e Pantelleria in Sicilia, quello di Brindisi con le sue due piste è un aeroporto militare aperto al traffico commerciale nazionale e internazionale.

Per Taranto Grottaglie sono degne di nota le dimensioni della pista, tra le più grandi d'Italia, sottoposta a lavori di ampliamento nel 2005 come previsto nell'accordo di Programma tra Regione Puglia e *Alenia Aeronautica*.

Quest'ultima, infatti, ha aperto a Grottaglie uno stabilimento per la fabbricazione e l'assemblaggio dei tronchi di fusoliera in fibra di carbonio del *Boeing B-787* per il cui trasporto occorre che atterrino i pesantissimi *Boeing 747-400 LCF cargo* appositamente modificati.

Per quanto riguarda lo scalo di Foggia - attualmente operativo solo per i voli in elicottero da e per le Isole Tremiti gestiti dalla compagnia *Alidaunia* - è stato

⁴² Dalla testata 25-07 la lunghezza è invece di 2820 m.

presentato nel maggio 2011 un progetto con l'obiettivo di ripristinare e allungare l'attuale pista fino a 2000 metri per consentire l'atterraggio anche a velivoli da 100 posti e dare in tal modo alla struttura una vocazione extraregionale.

Il progetto prevede anche l'adeguamento degli impianti per il volo notturno, degli aiuti visivi luminosi, l'ampliamento fino a 10.000 mq. del piazzale di sosta degli aerei e il prolungamento della pista.

Gli interventi rientrano fra quelli oggetto della delibera CIPE del 3 agosto 2011 che ha finanziato il *Piano per il Sud*. E all'aeroporto sono destinati 14 milioni di euro di Fondi Fas a copertura del costo complessivo⁴³.

2.1.2 – Aerostazioni:

Bari	superficie totale mq.	30.800	su cinque livelli
Brindisi	“ “ “	13.150	“ tre “
Foggia	“ “ “	2.350	“ un livello
Taranto	“ “ “	3.500	“ due livelli

L'ampio terminal dell'aeroporto di Bari si sviluppa su cinque livelli, ma è già stato approvato un progetto di ampliamento per permettergli di accogliere un numero maggiore di passeggeri in previsione di un ulteriore aumento del traffico aereo. Bari infatti, dopo Napoli, è il maggiore centro aeroportuale dell'Italia meridionale continentale, e *si configura come aeroporto strategico della costa meridionale adriatica dedicato al traffico di linea e merci* e presenta una superficie destinata alle attività commerciali pari a 5.400 mq.

⁴³ *Trail* - Portale nazionale delle infrastrutture di trasporto e logistica del sistema camerale.

Nel 2007 l'aerostazione di Brindisi – *scalo primario a supporto di Bari, specializzato in traffico low-cost e attività complementari a servizio della zona turistica salentina* - è stata interessata da interventi di ammodernamento che hanno riguardato (oltre la messa a norma secondo il protocollo di Schengen del controllo e sicurezza dei passeggeri) gli uffici dell'area manageriale della struttura.

La superficie dell'aerostazione conta oggi 1.430 mq per quanto riguarda la zona interrata mentre per il piano terra e il primo si hanno, rispettivamente, 8.380 e 3.700 mq.

Sull'aeroporto di Foggia è d'obbligo riferire delle proteste di Provincia e Comune volte a contestarne il limitato sviluppo causato dall'inerzia della società di gestione regionale nell'eseguire i lavori di intervento sulla pista. Secondo i due Enti locali, infatti, lo scalo foggiano potrebbe collegare un'area che comprende anche quattro province non pugliesi (Potenza, Campobasso, Avellino e Benevento) con una popolazione di circa 1.300.000 persone⁴⁴. La Regione Puglia, comunque, ha annunciato l'intento di valorizzare l'aeroporto per il collegamento con il Gargano e i santuari religiosi sviluppandone quindi la vocazione verso il traffico dell'aviazione generale (commerciale e privata) e dei servizi di turismo locale.

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Grottaglie, al momento è utilizzato sporadicamente solo per il traffico cargo a servizio del trasporto speciale intercontinentale di cui s'è detto in precedenza. Date le potenzialità dello scalo, però (Taranto è seconda città della Puglia e importante polo economico e le caratteristiche dimensionali e prestazionali della pista di Grottaglie sono notevoli), si discute sull'attivazione di voli passeggeri. E a tal proposito nel settembre 2011 Il

⁴⁴ F. Di Cristofano, *Mondo Gino Lisa*, 19 dicembre 2011.

Consiglio Regionale ha approvato un ordine del giorno con cui impegna la Giunta a valorizzare l'infrastruttura predisponendola ai voli civili.

2.1.3 – Parcheggi:

Bari	3.049	posti auto, tutti a pagamento	
Brindisi	613	“	“
Foggia	93	“	“
Taranto	180	“	

A Bari l'imponente numero di posti auto è composto da 2.300 stalli a raso e 749 nel nuovo parcheggio multipiano di 20.520 mq. collegato al piano partenze del terminal a mezzo di due ponti pedonali sospesi.

A Brindisi l'area parcheggi è stata interessata da lavori di ammodernamento nel 2007.

Di scarsa importanza il numero dei posti auto negli scali di Foggia e Taranto; circostanza comprensibile in ragione dell'attuale destinazione delle due infrastrutture a livello di movimentazione meramente regionale la prima e per il traffico cargo la seconda.

2.1.4 - Accessibilità

Bari - situato a circa 12 Km dalla città. Raggiungibile dall'autostrada A14 e dalla SS 16bis. In ragione della sua importanza strategica d'area di cui s'è detto in precedenza, ENAC auspica, oltre al completamento del collegamento ferroviario, la

realizzazione di un collegamento stradale diretto con la A14, con la Tangenziale di Bari e con il territorio della Murgia.

Brindisi - a 6 Km dalla città. Raggiungibile dalla SS 379 o dalla SS 16 Bari-Lecce. In relazione alla complementarietà funzionale con lo scalo di Bari, ENAC ritiene che per rafforzare il rapporto tra i due scali e ampliarne il bacino di traffico sarebbe particolarmente indicata la realizzazione di una connessione ferroviaria.

Foggia - vicinissimo alla città. Raggiungibile dalla A14 o dalla SS16;

Taranto - a 21 Km dalla città. Raggiungibile dalla A14 o dalla SS7. In relazione alla sua vocazione verso il traffico merci e alla necessità di *innescare sinergie con il sistema produttivo territoriale*, sarebbe opportuno *sviluppare la connessione alla ferrovia Taranto-Brindisi con collegamento diretto al porto di Taranto*.

Per migliorare l'accessibilità all'aeroporto di Bari (peraltro vicino al porto, uno dei principali dell'Adriatico e porta verso la penisola balcanica e il Medio Oriente) è in cantiere la creazione, a mezzo di un tratto di ferrovia a doppio binario lungo circa 7,7 km, di una linea diretta con la stazione centrale della città.

A Brindisi - che è il secondo nodo di trasporto aeronautico pugliese e serve tutta la zona del Salento e quindi le provincie di Brindisi, Lecce e parte di quella di Taranto - la Camera di Commercio, la Provincia e il Comune di Lecce in collaborazione con *Aeroporti di Puglia SpA*, hanno realizzato *l'Airport City Terminal*, una struttura ubicata in posizione strategica all'ingresso nord di Lecce *dove i passeggeri in transito per l'aeroporto di Brindisi possono effettuare le operazioni di accettazione se viaggiano con il solo bagaglio a mano*⁴⁵.

⁴⁵ *Trail* - Portale nazionale delle infrastrutture di trasporto e logistica del sistema camerale.

Da sottolineare anche la presenza in zona dell'importante porto brindisino, considerato una porta naturale per scambi e rapporti con l'area balcanica, la Grecia e la Turchia.

Il porto di Taranto invece è localizzato sulla costa settentrionale dell'omonimo golfo, riveste un ruolo commerciale molto importante per la città e con lo scalo di Grottaglie rientra indubbiamente nel quadro commerciale della zona. Il 21 giugno 2012 è stato firmato l'accordo tra i Ministeri dell'Ambiente, dei Trasporti ed Enti locali per sbloccare 190 milioni di Euro per lavori che includono una nuova diga, interventi sulle banchine e la riqualificazione ambientale.

In tema di intermodalità occorre poi rilevare che in Puglia vi sono due interporti: a Bari e a Cerignola. Il primo – *Interporto Regionale della Puglia* - è collocato nel triangolo compreso tra aeroporto, porto di Bari e il vicino casello autostradale. La sua posizione gli consente di fungere da piattaforma modale aria-gomma-ferro-acqua e da struttura retroportuale degli scali pugliesi. Il secondo, invece, è nei pressi del polo agroalimentare di Cerignola - San Ferdinando di Puglia.

2.1.5 – Principali dotazioni strumentali⁴⁶:

Bari (codice ICAO: LIBD - codice IATA: BRI - altezza s.l.m. 54m)

Assistenze luminose: PAPI, ABN/IBN, SALS

Radioassistenze: ILS (07), DME, GP, L, NDB, OM,
VDF, VORTAC, VOR/DME

Brindisi (codice ICAO: LIBR - codice IATA: BDS - altezza s.l.m. 14m)

Assistenze luminose: ABN/IBN, SALS

Radioassistenze: ILS (31), GP, NDB, OM, VORTAC

⁴⁶ Dati Quaderno ENAC Aeroporti del Mezzogiorno 2007; Sviluppo Aeroporti italiani – ENAC, 2010, Cap.5

2.2 - La società di gestione

2.2.1 - Capitale sociale (in Euro)

AEROPORTI DI PUGLIA SpA - 12.950.000,00

La S.E.A.P. - Società Esercizio Aeroporti Puglia - S.p.A. nasce nel 1984 con lo scopo di gestire gli scali del sistema aeroportuale pugliese e nel 2006 cambia la ragione sociale in quella corrente *Aeroporti di Puglia S.p.A.*

Attualmente uno dei suoi intenti sembra quello di aumentare il proprio capitale sociale acconsentendo all'ingresso di partner privati.

2.2.2 - Azionariato

99,414	%	Regione Puglia
0,400	%	CCIAA di Taranto
0,059	%	CCIAA di Bari
0,058	%	Provincia di Bari
0,040	%	Comune di Bari
0,012	%	Comune di Brindisi
0,009	%	Provincia di Foggia
0,004	%	CCIAA di Brindisi
0,002	%	CCIAA di Lecce
0,002	%	Provincia di Brindisi

L'azionariato di *Aeroporti di Puglia SpA*, come si può notare in Tabella, è totalmente pubblico. La Regione Puglia è infatti socio di assoluta maggioranza con

oltre il 99% delle azioni mentre anche nella residua parte troviamo altri enti pubblici territoriali.

Tuttavia nel 2012, in linea con gli orientamenti ENAC, la Regione ha lasciato intendere, come già detto, di voler aprire ad un azionariato privato mantenendo comunque la propria quota di controllo. L'obiettivo è ricercare un partner privato per inserire la società nel *network* di collegamenti e di relazioni internazionali nel settore del trasporto aereo, della logistica, del turismo e dei servizi *aviation* e *non aviation* in modo da consolidare il capitale sociale dell'azienda⁴⁸.

2.2.3 – Governance

Amministratore Unico e Accountable manager	Ing. Domenico Di Paola
Direttore Generale	Dr. Marco Franchini
Direttore Amministrativo	Dr. Patrizio Summa
Coordinatore scali (per i 4 aeroporti)	Sig. Maurizio Cipriani
Direttore Tecnico	Ing. Donato D'Auria
Direttore Commerciale	Dr. Nicola Lapenna
Collegio Sindacale	
Presidente	Dr. Maria Carone
Componenti effettivi	Dr. Giovanni Greco Avv. Salvatore Castellaneta Dr. Mario Tagarelli Dr. Leonardo Volpicella
Componenti supplenti	Ing. Antonio Tritto Dr. Michele Morgese
Org. Vig.za (D.L.vo 231/01)	Francesco D'Alessandro

⁴⁸ BariToday, 8 agosto 2012.

É interessante ribadire le particolarità del sistema aeroportuale pugliese che vede un'unica S.p.A. gestire i quattro aeroporti aperti al traffico civile della Regione, anche sotto il profilo organizzativo.

Almeno a prima vista si osserva un organigramma molto snello della società, considerando che le risorse umane impiegate operano per l'amministrazione e la gestione di ben quattro scali.

Nelle Conclusioni si analizzeranno vantaggi e criticità della gestione aeroportuale pugliese, un *unicum* in Italia mentre in Europa risulta più sviluppata (per tutte la società spagnola *AENA Aeroporti SA*, controllata da *AENA Group*, che gestisce in Spagna 47 aeroporti e 2 eliporti ed è primo operatore aeroportuale al mondo per numero passeggeri) e la sua adattabilità ad altre esperienze territoriali.

Invero un organigramma snello, strategie comuni, e unicità di interlocuzione con enti e autorità pubbliche, con la minore presenza di *competitors* e la possibilità di adottare scelte strategiche di vasta scala, sono solo alcuni dei principali aspetti del diverso *modus operandi* di una società che gestisce in maniera centralizza più aeroporti. Peraltro con un significativo risparmio dato dalla riduzione di dirigenti e/o consulenti, il cui elefantiaco sviluppo talvolta è dovuto a motivi di mera clientela.

2.2.4 – Concessione di Gestione ENAC

Concessione quarantennale a *Aeroporti di Puglia SpA* della gestione totale fino al 2043 degli aeroporti civili di Bari, Foggia e Taranto e dell'aeroporto militare aperto al traffico aereo civile di Brindisi.

(Convenzione con ENAC n. 40 del 25 gennaio 2002 e Decreto Interministeriale n. 4269 del 6 marzo 2003)

Il decreto interministeriale in parola ha preceduto la presentazione da parte della Regione Puglia di un disegno di legge con il quale si intendeva

affidare, in concessione alla *SEAP*, la gestione totale del sistema aeroportuale pugliese. Indubbiamente rappresentando una soluzione di opportunità in termini di politica economica e giuridica.

Sotto il primo aspetto, il provvedimento interministeriale ha aperto le porte a un nuovo processo di privatizzazione e ha rafforzato la crescita del turismo e quella degli investimenti. Sotto il secondo aspetto, quello giuridico, è apparso come un ottimale strumento per l'affidamento in concessione dell'intero sistema aeroportuale alla società di gestione locale. Tutto in conformità ai principi costituzionali, alle norme che disciplinavano il procedimento amministrativo e alle disposizioni che regolavano il rilascio delle concessioni aeroportuali.

Appare necessario precisare, inoltre, che il decreto è nato come uno strumento di risoluzione su un piano preventivo di problemi di costituzionalità e di legittimità.

Nel primo caso l'eventuale utilizzo di una legge regionale per l'affidamento delle concessioni aeroportuali sarebbe stato tacciato di incostituzionalità ai sensi dell'articolo 117 terzo comma della Costituzione, dal momento che la potestà legislativa regionale in materia è concorrente e pertanto subordinata alla previa adozione da parte dello Stato di una legge cornice (al momento non adottata con riferimento al settore in questione) che fissi i principi generali regolatori. Mentre nel secondo caso il disegno di legge regionale poteva apparire illegittimo per contrasto con i principi fondamentali del procedimento amministrativo oltre che destare perplessità a causa dell'affidamento della gestione di beni demaniali statali in mancanza di una riserva di legge esclusiva alla Regione.

2.3 - Performance operative.

2.3.1 – Passeggeri⁴⁹

	2009	2010	2011	variazione 2010/11
Bari	2.823.940	3.371.693	3.708.441	+ 10,0 %
Brindisi	1.095.620	1.599.533	2.050.654	+ 28,2 %
Foggia	67.518	70.061	61.451	- 12,3 %
Taranto	365	369	665	+ 80,2 %
TOTALI	3.987.443	5.041.656	5.821.211	+ 15,5 %

Raffrontando la variazione percentuale del numero dei passeggeri dei due principali aeroporti pugliesi con il trend nazionale (+ 6,5 % la crescita dei passeggeri in Italia nel 2011 rispetto al 2010) si nota una percentuale importante per il già affermato scalo del capoluogo di Regione e un'enorme crescita per l'aeroporto di Brindisi che si avvicina al 30% in più in un solo anno.

Ciò ha suscitato grande entusiasmo nei vertici regionali i quali, in definitiva, si ritengono anch'essi artefici di tale successo⁵⁰.

Dati più aggiornati⁵¹, peraltro, confermano il continuo trend positivo degli scali di Bari e Brindisi anche nei primi 7 mesi del 2012 che hanno visto registrare un aumento di passeggeri del + 6,2% rispetto all'anno precedente.

Per capire questi risultati deve prendersi in considerazione anche la scelta strategica effettuata da *Aeroporti di Puglia* di aprire le sue strutture a compagnie *low cost*. Tale opzione è stata giustificata non solo da analisi sul prezzo di mercato,

⁴⁹ ENAC Direz. Sviluppo Aeroporti, *Dati di traffico degli scali italiani 2009; Dati di traffico 2010 ; Dati di traffico 2011*.

⁵⁰ Cfr. *Tg Antennasud*, 10 maggio 2012.

⁵¹ *BariToday*, ibidem.

ma in un’ottica di democratizzazione della mobilità aerea⁵²; ovvero dalla scelta (dai risvolti positivi anche a livello socio-culturale) di consentire ai pugliesi di poter usufruire delle proprie infrastrutture con la possibilità di volare acquistando biglietti a prezzi accessibili.

Tra la possibilità di offrire un servizio di prezzo elevato puntando su una clientela elitaria (in assenza di concorrenza in tutta la regione fare cartello sarebbe stato nondimeno molto facile) e quella di aprire i “*gates*” ad un’utenza di massa, la scelta è stata nettamente indirizzata verso la seconda opzione. E fondamentale a tal proposito è stata la figura del socio di maggioranza della società che in quanto ente pubblico, almeno in teoria ha come linea guida del suo operato (si pensi allo sviluppo del turismo, all’attrazione degli investimenti, all’internalizzazione delle imprese pugliesi) solo l’utilità pubblica.

2.3.2 – Movimenti (nazionali e internazionali)⁵³

	2009	2010	2011	variazione 2010/11
Bari	28.874	33.184	33.969	+ 2,4 %
Brindisi	10.630	13.909	16.823	+ 21,0 %
Foggia	4.697	4.443	3.566	- 19,7 %
Taranto	194	228	208	- 8,0 %

Di grande rilievo, e in coerenza con i dati del paragrafo precedente, è la crescita del numero di movimenti dell’aeroporto brindisino che, nonostante la crisi del settore, nel 2011 è avanzato di quasi il 20% in più rispetto al 2010.

⁵² Ibidem.

⁵³ Fonte ENAC, ibidem.

2.4 - Performance economiche.

2.4.1 – Utili d’esercizio

	al 31.12.2010	al 31.12.2011	variazione
Aeroporti di Puglia	645.335,60	921.908,00	+ 30 %

In termini di utili d’esercizio, secondo l’ultimo bilancio approvato il 10 maggio 2012, la *Aeroporti di Puglia S.p.A.* mostra un trend assolutamente positivo.

Il risultato del 2011 evidenzia un utile di esercizio di Euro 921.908. Mentre tra gli indicatori economici principali del bilancio 2011 si segnalano l’incremento del 9 % rispetto al 2010 del Valore della Produzione (93.162.074 di Euro) e il risultato positivo della Gestione caratteristica aziendale - Margine Operativo Lordo - in termini di 28.418.538,24 Euro (+ 22% rispetto al 2010)⁵⁴.

In tema di performance positive, infine, si segnalano gli interventi ecosostenibili adottati dalla società di gestione in materia di approvvigionamento energetico, mitigazione dell’impatto ambientale, di abbattimento del rumore aeroportuale e del riciclo delle acque meteoriche che hanno permesso di raggiungere risultati interessanti in campo ambientale.

E qui è da sottolineare, poi, la decisione di ENAC e del Ministero dell’Ambiente di scegliere l’Aeroporto di Bari per portare avanti un progetto pilota per gli interventi di efficientamento energetico da effettuare nello scalo che fino a questo momento sembra essersi ben prestato a questo tipo di sviluppo.

⁵⁴ Bilancio 2011 Aeroporti di Puglia S.p.A.

Aeroporti di Puglia S.p.A, infine, è stata sede di un convegno sul tema dell'ecosostenibilità⁵⁵ nonché artefice del primo asilo nido in Europa all'interno di un'aerostazione (quella di Bari), confermando così l'interesse a procedere verso una modernità che abbia quali presupposti primari il benessere sociale e la sostenibilità ambientale.

⁵⁵ *Nel segno dell'ambiente*", Bari 14 marzo 2012.

Cap. III - Conclusioni

e

Ipotesi per una tecnica avanzata di gestione

Vanno subito evidenziati i limiti del presente studio - realizzato nel breve arco temporale del mese di agosto 2012 - che potrebbero consistere in qualche imprecisione in taluni dei dati riportati oppure nella mancanza di tal'altri che forse sarebbero stati più significanti.

A parziale giustificazione, comunque, sta il fatto che il mondo dell'aeronautica e quello aeroportuale, in costante e veloce evoluzione per natura propria e per necessità di ricercare di continuo l'eccellenza sia tecnologica che gestionale, si prestano meglio ad essere compresi a mezzo di un'osservazione in divenire piuttosto che di una statica fotografia.

Tuttavia non si ritiene che eventuali manchevolezze possano risultare deprimenti dell'obiettivo di trasmettere a un lettore non specializzato una sufficiente idea di massima dei sistemi aeroportuali presi in considerazione. Anche se, per un completo inquadramento, restano ancora da aggiungere dei dati strutturali di cornice, *extraaeroportuali*, relativi alle due regioni in esame:

	<u>SICILIA</u>	<u>PUGLIA</u>
Superficie in Kmq.	25.711	19.358
Abitanti	5.048.509	4.090.402
Densità per Kmq.	196,36	211,30
Province	9	6
Comuni	390	256
Regioni confinanti	0	3
PIL in milioni di Euro	68.741	54.043
PIL pro capite in Euro	17,488	16,932

Isole minori (principali)	15	gruppi di dimensioni modestissime
Comuni più popolosi in ordine decrescente	Palermo Catania Messina Siracusa Marsala Gela Ragusa Trapani Vittoria Caltanissetta	Bari Taranto Foggia Andria Lecce Barletta Brindisi Altamura Molfetta Cerignola
Arrivi turistici nel 2007		
italiani	2.847.575	2.276.402
stranieri	1.766.763	417.479

Non v'è dubbio che tra le due regioni è la Sicilia quella che per sua natura di isola e terra di confine assieme, è costretta (specie dopo le incertezze realizzative del ponte sullo Stretto mentre il *Corridoio Paneuropeo VIII*⁵⁶ dovrebbe continuare a garantire alla Puglia la storica funzione di porta con l'oriente) a guardare al trasporto aereo e alle infrastrutture ad esso connesse in termini più necessitanti.

E non solo per l'economia, il turismo e quant'altro trae ovvio beneficio da questo meraviglioso mezzo di trasporto, ma per aprirsi ancor più a idee e culture che la liberino dal secolare, spesso criminale, retaggio di sottosviluppo da cui deriva la sottocultura politica, economica e di pensiero che rischiano di soffocarla.

⁵⁶ "Corridoi europei e modernizzazione delle infrastrutture. Bari e la Puglia al centro del processo di integrazione tra la vecchia e la nuova Europa". Convegno organizzato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Roma, 14 settembre 2005.

Detto questo, quel che emerge da quanto rassegnato nelle due prime parti è che il sistema aeroportuale pugliese a polo unico sembra godere di maggiore stabilità gestionale rispetto a quello frazionato siciliano.

Senza escludere neanche quella di Comiso, che rimanda alla catanese SAC da cui è saldamente posseduta, non c'è società di gestione aeroportuale di Sicilia che nei momenti topici - il rinnovo delle cariche sociali per tutti - non abbia risentito di quelle che con eufemismo qui molto calzante si potrebbero definire turbolenze.

E alla semplicistica considerazione che ciò sarebbe conseguenza di una pervasiva presenza politica deve osservarsi che pure in Puglia la politica è presente nell'unica società di gestione, anzi lo è in via totalitaria. Quindi il vero discrimine sembra risiedere nel fatto che in Puglia interagisce una politica al massimo livello di governo regionale mentre in Sicilia ogni aeroporto è destinato – talvolta non prima di una parossistica fase litigiosa che spesso finisce in Tribunale - a una tribale spartizione tra i potentati locali del momento.

Peraltro le tensioni individualistiche o “campanilistiche” – si ritiene vero e proprio punto di forza del sistema di gestione frazionato se incanalati verso una sana competitività - nel momento in cui vengono usate distruttivamente all'interno della singola società, si trasformano in un punto di debolezza che danneggia il sistema anche nel suo intero.

Sulla politica, quindi, si potrebbe chiudere qui, se non fosse il caso di aggiungere a conferma le parole, più rivelatrici di quanto non sembri a prima vista, con cui l'editorialista di un quotidiano ebbe a rispondere a una lettera aperta dei vertici di quest'Università: *“Vede, caro presidente, buona parte della responsabilità è nostra, perché la politica siciliana ha il vizio congenito del clientelismo, per cui al potere non arrivano i migliori, ma quelli che hanno più clienti, poi ripagati con appalti e posti di lavoro”*⁵⁷.

⁵⁷ T. Zermo in risposta a C. Salerno; *La Sicilia*, 21 settembre 2010.

Eppure, a differenza della Puglia - dove tutte unite non superano lo 0,5% del capitale – nelle società di gestione aeroportuale siciliane, assieme ad alcuni imprenditori in proprio, è molto significativa la presenza delle locali Camere di Commercio. Quella di Palermo, per esempio, possiede più del 22% di *Gesap* e abbiamo visto come il pur modesto 2% di quella trapanese in *Airgest* abbia un peso specifico decuplicato dal fatto di costituire l'ago della bilancia tra le equivalenti quote azionarie dei privati da una parte e della Provincia dall'altra.

Per non dire, poi, delle Camere di Commercio di Catania, Siracusa e Ragusa che hanno la maggioranza assoluta del 62,5% (per il 50% basta che la prima si allei a sua scelta con una delle altre consociate) della SAC di Catania e quindi il totale controllo sia dello scalo etneo che di quello comisano.

Ciononostante, uno storico presidente della Camera di Commercio di Catania, dopo aver premesso, proprio qualche giorno addietro, *“che è del tutto evidente che in aeroporto ci siano grandi affari”*, ha soggiunto: *“La lotta per le poltrone c'è sempre stata e sempre ci sarà. Il fatto grave, essendo la SAC una società per azioni, è che a decidere non siano i soci. Ma altri! Alla faccia della legalità”*⁵⁸.

Per avere un'idea di quanto sia disperante la rappresentazione che molti oramai si sono fatta dell'imprenditoria meridionale, basta il seguente sottotitolo a un'inchiesta pubblicata da *L'Espresso*: *“La recessione ha trasformato il Mezzogiorno in un deserto di fabbriche e in un inferno di precarietà. Dove l'economia è in mano a grandi mercanti, a volte collusi con le mafie, il cui potere cresce sempre di più”*⁵⁹.

E se si avrà la pazienza di leggere il pezzo fino in fondo si troverà in dettaglio anche l'analisi completa di un economista, Mariano D'Antonio, in termini che: *“La vecchia alleanza tra gli imprenditori e i politici della Prima Repubblica, basata sullo scambio finanziamento pubblico - assunzioni, non esiste più. Agli occhi degli*

⁵⁸ P. Agen, in *Iene Sicule*, 22 agosto 2012.

⁵⁹ *“Sud, chi sghignazza nella crisi”* di E. Fittipaldi, 19 ottobre 2011.

imprenditori il sistema politico è diventato sempre più inaffidabile e magmatico: così i pochi big in circolazione si sono trasformati in lobbisti, in gruppi di pressione che, di volta in volta, si alleano con un partito o un altro per ottenere benefici o il via libera a progetti e investimenti”.

E persino a Catania, la recente crisi della locale compagnia aerea è stata il detonatore per qualche inconsueta riflessione sociologica che a torto o a ragione accomuna impietosamente la classe dirigente tutta; sia essa politica, imprenditoriale, sindacale e fors’anche giudiziaria, aggiungerei noi:

“La vicenda Windjet si inserisce nella ormai acclarata incapacità della classe dirigente di questo territorio a comprendere gli interessi collettivi e i problemi dello stesso territorio; l’incapacità di mettersi al servizio dello sviluppo e della crescita; l’incapacità di guadagnare per capacità e merito e non per furbizia e ‘amicizia’”.

Far implodere la Windjet significa da un verso acclarare definitivamente che la nostra isola deve essere tagliata fuori, oltre che dal trasporto su ferrovia, dal trasporto gommato, dalle vie del mare e anche, per ultimo, da quelle dell’aria (...) e conferma ancora una volta il senso di irresponsabilità non solo di WindJet e Alitalia ma anche di coloro che - per mandato ricevuto, per soldi che guadagnano, per ruoli svolti - dovrebbero affrontare la vicenda (...). Occorre che si intervenga prima che una risata ci seppellisca tutti”⁶⁰.

Pure sul versante economico le prestazioni di *Aeroporti di Puglia* appaiono più soddisfacenti e la percentuale di crescita del numero dei passeggeri nel 2011 rispetto all’anno precedente risulta più del doppio di quella siciliana. Anche se non bisogna dimenticare che stiamo ragionando su due ordini di grandezze paragonabili tra loro soltanto fino a un certo punto, solo a pensare che nel 2011 in Sicilia sono

⁶⁰ A. Sozzi, ibidem, 19 agosto 2012.

transitati in aeroporto più di 13 milioni e mezzo di passeggeri mentre in Puglia meno della metà.

E tuttavia, sempre per il 2011, l'utile netto di quasi un milione di euro conseguito da *Aeroporti di Puglia* è un dato che fa riflettere non solo se messo accanto, ovviamente, a quello della *Gesap* di Palermo che presenta un pesante segno negativo, ma anche se raffrontato con quello in positivo della *SAC* di Catania. Perché se è vero che in quest'ultimo dato è stato ricompreso il credito vantato per servizi verso la compagnia *Windjet*, allora c'è il pericolo che in sostanza anziché di un utile possa trattarsi di una perdita di più di tre milioni di euro.

Inoltre non è inverosimile presumere - quantomeno in termini di emolumenti per consiglio d'amministrazione, collegio sindacale, management, consulenti esterni e quant'altro - che una sola società di gestione per quattro aeroporti dovrebbe spendere meno di quanto risulta dalla somma dei costi necessari per sostenere i quattro apparati analoghi delle società di gestione siciliane.

Ciononostante qui non si vuol fare l'apologia del sistema aeroportuale unico della Puglia il quale, anzi, non è detto che non presenti criticità sue proprie. Basti pensare alle ombre scese sulla società di gestione a seguito di indagini sugli aiuti economici per l'attivazione di nuove rotte aeree negli scali pugliesi⁶¹.

Non sarebbe di alcun rilievo riportare qui più che fugacemente le precisazioni rilasciate in merito dalla dirigenza⁶². Non solo perché è già difficile appurare la verità in ambito processuale (dovrebbe saperne qualcosa anche il presidente della regione Puglia, già autorevole osservatore di inchieste giudiziarie in Commissione antimafia), figurarsi quindi in questo breve resoconto, ma principalmente perché è proprio di questi giorni la pubblicazione di un'altra inchiesta giornalistica dedicata, oltre che al

⁶¹ Cfr. F. De Martino, *Il Quotidiano di Bari*, 5 agosto 2012 ; A. Cassano e I. Turlione, *La Repubblica*, 11 giugno 2012.

⁶² "I contributi erogati alla compagnia sono stati assegnati secondo un regolare bando di gara e comunque in relazione ai passeggeri effettivamente trasportati. Non ci sono stati sprechi di denaro pubblico" (M. Franchini, direttore generale); "L'affare Myair è stato un passaggio utile per attirare Ryanair in Puglia" (D. Di Paola, amministratore unico).

più volte richiamato caso *Windjet*, ai presunti aiuti concessi alla *Ryanair* e ad altre compagnie aeree su scala nazionale, e sulla relativa istruttoria in Commissione Europea⁶³.

E' indubbio, comunque, che un sistema con un'unica società che gestisce diversi aeroporti, dove in un modo o nell'altro l'operatività degli stessi può dispiegarsi in modo più sinergico e coordinato - agevolando, tra l'altro, una migliore specializzazione funzionale tra i diversi scali - presenta degli obiettivi punti di forza che andrebbero ancor meglio esplorati.

Non è un caso che da più parti si registra in tal senso una maggiore attenzione. A febbraio di quest'anno, per esempio, il vice presidente di *Airgest*, Paolo Angius, in tema di azioni volte ad evitare "cartelli" che costringano i passeggeri a costi sempre più alti e insostenibili, ha pubblicamente affermato: "*Visto che non possiamo andare a incidere sulla politica delle singole compagnie aeree, dovremmo cercare di incidere sulla politica delle società di gestione, cercando di dar vita a un sistema aeroportuale integrato. E il primo passo potrebbe essere fatto tra Palermo e Trapani, per poi allargarsi all'asse Catania-Comiso*"⁶⁴.

E una conferma che il "sistema integrato" o "polo unico" che dir si voglia, possa rappresentare una delle opzioni strategiche per affrontare le sfide in ambito aeroportuale del prossimo futuro, specie sul piano del risparmio di risorse, viene anche dal mercato: il responsabile per l'Europa dell'argentina *Corporation America*, Roberto Naldi, infatti, agli inizi di questo mese di agosto ha ribadito l'alto interesse della sua società a continuare a investire nel settore aeroportuale in Sicilia. "*Ma*" – ha subito soggiunto – "*crediamo sia necessario considerare quello siciliano un unico*

⁶³ "*Rotte truccate*" di A. Rossitto, *Panorama*, 29 agosto 2012.

⁶⁴ Cfr. E. Marino in "*S*", 27 febbraio 2012.

*sistema aeroportuale. Siamo interessati alla gestione anche dello scalo di Palermo, ma il disegno deve essere unico*⁶⁵.

Non pare che ENAC, quale ente di pianificazione, coordinamento e controllo dell'intero sistema aeroportuale nazionale, sia del tutto lontana da questa filosofia aggregante. E nell'ambito dell'ultimo *Piano Nazionale degli Aeroporti* varato a febbraio 2012 (anche se, stando alle stime del Ministero dello Sviluppo Economico, un nuovo Piano dovrebbe vedere la luce entro l'anno⁶⁶) si può rinvenire un testuale riferimento al fatto che per il prossimo ventennio, oltre che sui due scali delle isole minori, *"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"*.

E proprio in questo contesto il Piano rimanda esplicitamente all'*"eventuale costituzione di un **sistema aeroportuale integrato** per servire la Sicilia orientale e l'area dello Stretto"*. Delineando uno scenario dove *"per lo scalo di Comiso viene indicata la funzione di complementarietà rispetto all'aeroporto di Catania Fontanarossa, come base per voli charter, low cost, e come base cargo (...) o come scalo alternativo in caso di temporanea chiusura dello scalo catanese a causa dei problemi derivanti da eventuali eruzioni vulcaniche"*. E quindi prevedendo, oltre che una nuova pista per l'aeroporto di Catania che consentirebbe l'utilizzo di aeromobili wide-body, un *"trasferimento graduale di quote di traffico da Catania su Comiso con particolare riferimento al traffico low cost e all'Aviazione generale; il potenziamento dei collegamenti dello scalo di Comiso da Catania, da Gela e da Ragusa; e interventi infrastrutturali di ampliamento dell'aeroporto di Comiso che garantiscano un aumento graduale della capacità fino a due milioni di passeggeri annui fino al 2030 e lo sviluppo del settore cargo"*.

⁶⁵ *Il sole 24 ore*, ibidem.

⁶⁶ *Corriere della Sera*, 26 agosto 2012.

Di un secondo “sistema integrato” Palermo-Trapani, invece, il Piano di febbraio non dice nulla. Né, ovviamente (e non sarebbe nemmeno compito di uno strumento di pianificazione quale esso è), di un’eventuale diversa strutturazione societaria più funzionale al nuovo schema di quanto lo sia quella a doppio binario gestionale - ci sia consentito il termine - che entrerebbe automaticamente in atto se il sistema integrato Catania-Comiso partisse in ipotesi da subito.

Ma non è certo quest’ultimo il problema più pressante oggi, anche se - in ragione delle finalità imposte di elaborare alla fine di questo lavoro pure un’ipotesi avanzata di gestione – un’embrionale soluzione allo stesso può già formularsi in termini simili a quella adottata da *Aeroporti di Puglia* dove all’ (unico) apparato di governance dell’unica società di gestione si aggiunge, coordinata da un responsabile, una snella struttura operativa di *responsabili di scalo*, uno per ognuno dei quattro aeroporti gestiti dalla società.

E in dipendenza di ciò, per potere quindi acquisire un contributo diretto da chi ha già sperimentato sul campo tale tecnica di gestione, si è pensato di implementare questo lavoro con una breve postfazione oltre che di Paolo Angius, vice presidente di *Airgest*, del direttore amministrativo di *Aeroporti di Puglia* Patrizio Summa.

In conclusione resta solo da chiedersi se al momento sia realistico, oltre che avanzarne una prospettazione teorica, ragionare in termini concreti sulla possibilità di realizzare nel breve-medio termine in Sicilia uno o due sistemi integrati gestiti da una o due società di gestione. Ma la risposta non dipende certamente da chi scrive e in atto si può solo sostenerne con accettabile certezza solo l’auspicio.

In una delle opere letterarie di maggiore intensità scritte da un siciliano, Stefano D’Arrigo immagina che alla fine della seconda guerra mondiale a causa della

distruzione di tutti i mezzi civili di trasporto, il suo eroe debba guadagnarsi il ritorno in patria attraversando lo spazio di mare che rende la Sicilia un'isola a bordo di un'incerta barca contrabbandiera.

E se fallissero nelle scelte decisive che sono chiamati a compiere pure nel campo del trasporto aereo in ragione di quest'altra "guerra" in atto a livello economico mondiale, potrebbe anche accadere che presto, per affrancarsi dall'"isolamento", i siciliani sarebbero ancora una volta costretti a ricorrere a mezzi di fortuna.

Catania / Enna, 31 agosto 2012

Vanno ringraziati (in ordine, per così dire, di apparizione): Paolo Angius e Patrizio Summa per la disponibilità in fase di ideazione del tema di ricerca, Monia Marino, Valerio Scimemi e ancora Patrizio Summa per alcune precisazioni fornite nel corso del lavoro, e Rossella Spitale per la rigorosa ma garbata segnalazione, in fase di editing, di alcuni difetti espositivi che si è quindi cercato di correggere.

Postfazioni al *Project Work*

Dr. Patrizio Summa

Direttore Amministrativo Aeroporti di Puglia SpA.

Con piacere riporto alcune mie considerazioni, come postfazione al lavoro di Lorella Catalano, Giuseppe Cicero e Filippo Mantegna.

L'esperienza della Regione Puglia, unica nel panorama aeroportuale nazionale, evidenzia la vantaggiosità di una gestione coordinata degli Aeroporti di una Regione, non soltanto per gli ovvi risparmi in termini di costi di struttura e di "Governance".

Infatti, il Master Plan degli Aeroporti pugliesi, alla base della concessione di "gestione totale" è stato sviluppato alla luce delle necessità infrastrutturali determinate dallo scenario di sviluppo considerato.

Lo scenario prescelto, denominato di "*Diffusione e specializzazione*", persegue obiettivi di:

- Mantenimento di un'offerta diffusa di trasporto aereo;
- Sviluppo delle vocazioni proprie di ciascun aeroporto.

La rete aeroportuale mantiene un'articolazione sui quattro aeroporti esistenti, con tendenza a sviluppare prevalentemente le vocazioni principali di ciascuno di essi, per il raggiungimento di adeguati livelli di servizio, nell'ambito delle specializzazioni funzionali di ciascun aeroporto.

Ciò consente, in questo periodo di scarsità di risorse finanziarie destinate allo sviluppo, di qualificare gli investimenti evitando ridondanze e sovrapposizioni o, nel peggiore dei casi, la realizzazione di opere inutili.

Tale lungimiranza programmatica è risultata coerente anche con l'attuale quadro normativo in materia tariffaria, in considerazione del recepimento della Direttiva UE 2009/12 "Airport Charges" con il D.L. n. 1 del 24.1.2012.

L'art.2 punto 5 della Direttiva UE 2009/12 individua la "Rete Aeroportuale", intesa come *"un gruppo di aeroporti , debitamente designato come tale dallo Stato membro, gestiti dallo stesso gestore aeroportuale"*, prevedendo all'art. 4 che *"Gli Stati membri possono autorizzare il gestore aeroportuale di una rete aeroportuale a introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera rete"*.

In tal senso, l'art. 74 del D.L. n. 1/2012 prevede che con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, previo parere della Conferenza Unificata Stato-Regioni, sono designate le reti aeroportuali sul territorio italiano. L'Autorità di vigilanza può autorizzare il gestore aeroportuale di una rete aeroportuale ad introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera rete.

L'obiettivo per il prossimo Contratto di Programma di Aeroporti di Puglia S.p.A., quindi, sarà quello di poter determinare una configurazione UNICA di costi riferita agli aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie, in modo da poter sottoscrivere un UNICO Contratto di Programma della Rete Aeroportuale Pugliese.

In tal caso, il ciclo virtuoso di pianificazione, gestione e sviluppo degli aeroporti pugliesi troverà anche la opportuna e coerente valorizzazione in termini tariffari.

*

Avv. Paolo Angius

Vice Presidente Airgest SpA.

Ho aderito, con entusiasmo, all'invito di redigere una breve postfazione al lavoro dell'avv. Giuseppe Cicero e dei dottori Filippo Mantegna e Lorella Catalano, che ho avuto l'onore di conoscere durante il ciclo di lezioni presso l'Università Kore di Enna, al master post universitario in Management delle Società di Gestione Aeroportuali.

Il loro, brillante, lavoro accende un faro di riflessione sull'esperienza gestionale del Polo aeroportuale pugliese e conseguentemente sull'istituzione di un Polo regionale aeroportuale unico.

Evidentemente, l'obiettivo dello studio è costituito dall'analisi dell'esperienza pugliese e la sua "naturale" estensione alla Regione Sicilia. E ritengo, che emergano spunti di assoluto interesse che le - ben sei! - società di gestione aeroportuale siciliane e soprattutto i loro azionisti, dovrebbero prendere in seria considerazione.

E', infatti, indifferibile, ad esempio, l'esigenza di portare a fattore comune alcuni elementi quali la formazione della forza lavoro (attualmente regno delle peggiori prassi politico/clientelari) e la selezione ed elezione dei manager e dei funzionari apicali delle aziende aeroportuali.

I manager e gli amministratori dovranno cessare di essere - come attualmente nella più parte dei casi - "nominati" non in forza della competenza ma solo ed esclusivamente in base al criterio dell'appartenenza di partito o di bottega. Dunque, è opportuno creare un bacino di professionalità, ad alta specializzazione, che possa andare a beneficio delle diverse società di gestione aeroportuale della Sicilia. Ed é evidente che il detto obiettivo non potrà essere raggiunto se le diverse aziende non raggiungeranno, quanto prima, un assetto societario laddove sia compiuta una

necessaria – e, peraltro, richiesta per legge – privatizzazione delle società di gestione.

Le privatizzazioni sono necessarie per costituire compagini sociali ove vi sia una virtuosa contemperazione di presenze tra una minoranza pubblica (che garantisca la continuità con il territorio e le sue esigenze) ed una maggioranza in capo ad un privato che garantisca knowhow e risorse economiche necessarie a garantire lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali.

Tutto ciò, dovrà scaturire da procedure ad evidenza pubblica, rapide e trasparenti, che sappiano individuare i soggetti più idonei per gestire l'aeroportualità siciliana, in un'ottica di sviluppo virtuoso e non subordinato alle politiche imposte dagli scali del centro e del nord Italia e soprattutto non schiavo delle scelte sempre più monopoliste delle compagnie aeree.

Non è, infatti, pensabile che continui la concorrenza tra società di gestione – di aeroporti, magari, poco distanti tra loro – nelle trattative per l'implementazione di nuove rotte o per il mantenimento di quelle esistenti. E bisogna, ad esempio, ergere “un argine” regionale contro le pretese economiche e contrattuali delle compagnie aeree in genere (non escluse *Alitalia* e *Meridiana*) ma soprattutto delle Low Cost, quali principalmente *Ryanair* e *EasyJet* che attualmente rivestono il ruolo di “soci di fatto”, titolari di pesanti golden share, nell'ambito delle compagini societarie che gestiscono gli scali siciliani.

Sono abituato – per lavoro ed inclinazione personale – a leggere il libro dei sogni per estrapolarne le idealità che sono prodromo della concretezza. Probabilmente, un polo aeroportuale unico siciliano è lontano a venire - stante la miopia della politica e delle sue emanazioni - ma sicuramente è perseguibile la realizzazione di due assi gestionali che guidino Catania e Comiso da un lato e Palermo, Trapani, Lampedusa e Pantelleria dall'altro. Raggiunto questo primo, ma storico traguardo, si potrebbe implementare una cabina di regia che potrà, infine,

guidare una ulteriore e definitiva integrazione regionale, che rappresenterebbe una svolta epocale per il sistema infrastrutturale siciliano.

Le positive ricadute in termini di efficienza, ampiezza di servizi e creazione di ricchezza per i territori, sarebbero di notevolissimo impatto e rappresenterebbero il volano per un'economia regionale che dovrebbe invitare i cittadini del mondo a visitare una Terra unica, dove trovare l'eccellenza dei servizi turistici, dell'enogastronomia e dei beni culturali. Il tutto, in un territorio che vanta un'offerta che va dal mare ai campi da golf, fruibili tutto l'anno e spesso circondati da infinite coltivazioni ove si perpetua, da secoli, un'agricoltura di pregio i cui prodotti sarebbero da spedire per tutta Europa; magari con dei voli cargo, attualmente inesistenti in quasi tutti gli scali siciliani.

Sistema cargo che sarebbe ancor più necessario in relazione ad altre eccellenze regionali di pregio, quali il pescato fresco (pensiamo al mercato ittico di Mazara del Vallo ed alla sua vicinanza con l'aeroporto di Trapani) o la floricoltura del ragusano (insistente sul medesimo territorio dello scalo di Comiso).

Questo è il sogno della Sicilia che vogliamo ed auspichiamo per i nostri figli e che un polo, regionale, aeroportuale serio potrà far decollare per divenire, realmente, la California europea.

*

Update al 14 settembre 2012

Si è già detto che il mondo aeroportuale non si presta ad una statica fotografia. E infatti nei pochissimi giorni intercorsi tra il deposito della prima e della seconda stesura del presente lavoro completa delle postfazioni dell'Avv. Paolo Angius e del Dr. Patrizio Summa, sono intervenuti alcuni accadimenti dei quali non si può non dar conto.

Per quanto riguarda Palermo è stato pubblicato il Decreto relativo alle nuove tariffe determinate dal contratto di programma *Enac-Gesap*⁶⁷.

Saranno applicabili dal 19 settembre 2012 e avranno una refluenza certamente positiva sui conti della società di gestione; solo a considerare che fin dal bilancio del 2010 il peso del ritardo nell'approvazione del contratto di programma veniva quantificato in 800 mila euro al mese di mancati ricavi.

In Puglia la compagnia aerea *Meridiana Fly* ha annunciato che a partire dal 16 settembre cancellerà alcune tratte da Bari (i collegamenti Bari-Verona e Bari-Milano Linate) per protestare contro *“le poco trasparenti modalità di assegnazione dei fondi aeroportuali ad alcune aerolinee low cost”*⁶⁸.

Il riferimento, più che esplicito, è alla “concorrenza sleale” di *Ryanair* che dal suo canto ha ribattuto: *“Incoraggiamo tutte le compagnie aeree ad abbassare le tariffe e competere, invece di fare false affermazioni e lamentarsi”*⁶⁹.

⁶⁷ Gazzetta Ufficiale n. 202 del 30 agosto 2012.

⁶⁸ *Corriere della Sera*, 30 agosto 2012.

⁶⁹ *Ibidem*.

Per Comiso, l'Unione Europea ha minacciato la revoca dei 20 milioni di euro di fondi strutturali già erogati per la costruzione dello scalo qualora questo non dovesse aprire quanto prima.

Tra i primi commenti quello dell'Enac, il cui presidente ha dichiarato: *"I lavori dell'aeroporto di Comiso avrebbero dovuto essere consegnati nel 2007, ma non sono mai stati portati del tutto a compimento. La società deputata a gestire l'aeroporto è la stessa che gestisce quello di Catania e pretende dei finanziamenti statali per poter procedere all'apertura, ma quello di Comiso non è uno scalo statale, affronti questa società le spese relativi ai servizi"*⁷⁰.

A Catania, infine, il 6 settembre è stato eletto il nuovo Consiglio d'Amministrazione della SAC. Presidente il dr. Giuseppe Giannone, espressione della Camera di Commercio di Ragusa; Vice presidente e Amministratore delegato il dr. Domenico Torrisi, presidente di *Federalberghi Sicilia*; Consiglieri il dr. Alfio Pagliaro e il dr. Giuseppe Consoli (CCIAA di Catania) e l'avv. Giuseppe Mazzone (Provincia di Siracusa) che però si è subito dimesso. O meglio, nel giro di due giorni ha rinunciato ad accettare la nomina⁷¹.

E comunque la sera stessa dell'elezione organi di stampa già riportavano: *"Si annuncia una battaglia legale poiché la seduta sarebbe stata contraddistinta da innumerevoli e gravi irregolarità". "Si attendono, come largamente prevedibili, provvedimenti della magistratura..."*⁷².

A questo punto si potrebbe veramente chiudere.

Non senza riconoscere, però, l'apporto concettuale e sistematico tratto (cosa che, ovviamente, non comporta alcuna corresponsabilità dell'Autore con quanto qui riportato) dalla lettura di *"La strategia corporate nelle aziende di gestione*

⁷⁰ G. Ruggieri in *Live Sicilia*, 3 settembre 2012.

⁷¹ *Catania Notizie*, 8 settembre 2012.

⁷² *Sud*, 6 settembre 2012.

aeroportuale: principali criticità e tendenze evolutive” del prof. Vincenzo Fasone⁷³ a cui si rimandano - con specifico riferimento ai paragrafi dedicati al *Multi-Airport System* e in particolare a quello intitolato *“Il Multi-airport System e la strategia sociale nel caso degli aeroporti pugliesi”*⁷⁴ – tutti coloro che volessero approfondire con approccio più scientifico le tematiche che qui si è provato ad affrontare.

⁷³ Giuffrè Editore, Milano, 2011.

⁷⁴ Il testo, per queste parti elaborato dal dott. Pasquale Maggiore, specifica che si può intendere per *Multi-airport system (MAS)* *“l’insieme degli aeroporti che, sottoposti alla direzione e al coordinamento di un unico soggetto gestore (o di un unico soggetto economico), serve il traffico aereo di un’area dai confini definiti, sia essa metropolitana o regionale.”* E che *“l’idea è proprio quella di favorire la creazione di un sistema di coordinamento, di una “regia comune”, che permetta di evitare, tra l’altro, un’inutile duplicazione di attività e servizi forniti da aeroporti appartenenti ad una stessa “catchement area” migliorando la performance anche in termini di efficienza operativa”.*

Update al 31 dicembre 2012

“Da non luogo a super luogo” è la definizione sulla rapida evoluzione del concetto di aeroporto che mi ha più colpito, fors’anche per la sua versatilità. La devo al Dr. Lucio Murru, dirigente dell’Aeroporto di Olbia Costa Smeralda, lo stesso che a ottobre, non appena letto il *Project Work* da cui deriva questa tesi finale, ha inviato una mail:

“Il lavoro è davvero interessante e per noi che in Sardegna viviamo problematiche diverse ma con alcune familiarità, è ancora più stimolante.

Alcune osservazioni a margine: Non credo che la vicenda Windjet possa compromettere - aldilà dei risvolti finanziari peraltro pesanti - il futuro dei territori e degli aeroporti Siciliani. Come dimostra il pronto subentro di Meridiana il mercato è altamente appetibile. Il rapporto tra MOL (28 mil) e Utile netto (0,9 mil) di Aeroporti di Puglia mi incuriosisce e trovo avrebbe meritato un approfondimento. Sarebbero da approfondire anche la SWOT di una gestione unificata, che avete solo sfiorato, come pure le problematiche di una gestione privata rispetto a quella pubblica.

Complimenti e Buon lavoro.

Le osservazioni di Murru meritavano davvero un approfondimento di adeguato spessore e questa sarebbe stata l’occasione giusta se l’impossibilità di coinvolgere professionalità diverse da quella in mio possesso non mi imponessero di procedere secondo lo schema del primo *Update* di settembre, dando solo conto di alcuni fatti rilevanti intervenuti da allora ad oggi sull’asse aeroportuale (per il resto è stata inserita qualche nota aggiuntiva) della Sicilia orientale.

Alla SAC di Catania avevamo lasciato una situazione tutt'altro che stabilizzata, con l'elezione del Consiglio d'amministrazione del 6 settembre *nelle mani*, si fa per dire, della locale giustizia. E infatti a distanza di due mesi il Tribunale di Catania ha accolto il ricorso proposto dalla Camera di Commercio di Ragusa e dalla Provincia di Siracusa, decretando l'illegittimità del nuovo Consiglio eletto a settembre e quindi la decadenza di tutte le cariche e il rientro del precedente presidente con il compito di convocare nuovamente l'Assemblea dei soci⁷⁵.

Anche se gli amministratori dichiarati decaduti hanno impugnato questo provvedimento, e la relativa decisione finale rinviata, nelle more è stata convocata per il 29 dicembre 2012 l'Assemblea per l'elezione dei nuovi. E c'è chi si è chiesto *a cosa serviva una convocazione in tale data, sotto Capodanno, dal momento che la magistratura si pronuncerà nuovamente in sede di reclamo*⁷⁶ mentre altri si stanno chiedendo pure perché mai il gruppo imprenditoriale privato socio di SAC in *INTERSAC*, a rischio di un palese conflitto di interessi, usi il suo grande potere sull'informazione locale per *"paventare, quasi veicolare"* attraverso le pagine del suo quotidiano un esito finale anziché un altro di tutta la vicenda⁷⁷.

Comunque sia, nella seduta del 29 dicembre 2012 – con l'unico voto contrario della CCIAA di Catania che per la prima volta si ritrova senza un rappresentante nello scalo nonostante sia il socio di maggioranza – il Consiglio d'Amministrazione di SAC è stato nuovamente rinnovato, determinandosi un vero e proprio controribaltone rispetto al ribaltone di settembre:

Presidente Enzo Taverniti (presidente di *Confindustria Ragusa*). Amministratore Delegato Gaetano Mancini (già amministratore delegato e presidente di SAC prima del ribaltone). Consiglieri Giovanni Mazzone (dirigente della Provincia di Siracusa),

⁷⁵ *SUD*, 22-29 novembre 2012.

⁷⁶ M. Benanti, *Iene sicule*, 17-23 dicembre 2012.

⁷⁷ G. Drago, *SUD Giornalismo d'inchiesta* del 4 gennaio 2013.

Roberto Cappellani (segretario generale della CCIAA di Siracusa) ed Ettore De Salvo (capo di gabinetto della Provincia di Catania, nel frattempo commissariata dal nuovo presidente della Regione eletto a fine ottobre)⁷⁸.

Per quanto riguarda Comiso il 24 di ottobre si è rinnovato il Consiglio di Amministrazione di *INTERSAC* (la holding in mano a SAC e a un gruppo editoriale-imprenditoriale catanese privato, cessionario delle quote di *Interbanca*) proprietaria del 65% della società di gestione assieme al Comune con il 35%.

Presidente Salvatore Bonura, segretario della Confederazione Nazionale Agricoltura di Catania. Consiglieri Giuseppe Giannone quale presidente di SAC al momento dell'elezione (ora, come abbiamo appena visto, decaduto), l'avvocato ragusano Agatino Di Stallo e i catanesi (il secondo anche amministratore delegato della controllata *SOACO*) Domenico Ciancio e Giuseppe Ursino.

Gli organi sociali di *INTERSAC* risultavano scaduti e non rinnovati da più di un anno, fors'anche per alcune inchieste giudiziarie in corso sull'aeroporto: una sulla mancata apertura; un'altra per la gara con cui è stata affidata cinque anni fa alla *INTERSAC* la maggioranza delle quote della *SOACO*, all'inizio interamente comunali, oggetto di indagine da parte della Procura di Ragusa che ipotizza il reato di turbativa d'asta⁷⁹; e una terza, se non più, per l'attività che avrebbe svolto all'interno di alcuni locali dello scalo un soggetto condannato per associazione a delinquere di stampo mafioso⁸⁰.

Appena insediato il nuovo consiglio di *INTERSAC* è stata approvata una bozza di Convenzione con *ENAV* per la gestione dei servizi di assistenza al volo (al costo, per i

⁷⁸ C. Lo Re, *Live Sicilia*, 29-30 dicembre 2012.

⁷⁹ A. Pasqualino in *CTzen*, quotidiano on line del 25 ottobre 2012.

⁸⁰ *Magma*, 28 gennaio 2012.

primi due anni, di 4 milioni e mezzo di Euro tutti a carico della Regione Siciliana⁸¹) e così la controllata SOACO ha potuto indicare ufficialmente all'ENAC il mese di aprile 2013 come data di apertura al traffico dell'aeroporto. Contemporaneamente il quotidiano del gruppo privato comproprietario di INTERSAC dedica una pagina intera agli aeroporti siciliani e dopo aver riconosciuto che nei cieli dell'isola volano 113 milioni di Euro di debiti (51,7 in capo agli Enti pubblici), precisa che alla SAC i conti sono in regola, il fatturato è in crescita e gli utili (i famosi 3,3 milioni di Euro calcolati senza i 7 milioni in passivo di Windjet⁸²) pure. Poi parla di Comiso e spiega che *“Chiedersi se convenga di far partire l'aeroporto è miope, perché, anche se c'è un deficit, l'arrivo di centinaia di migliaia di passeggeri mette in movimento tutto il settore turistico-commerciale. Se perdi uno guadagni dieci”*⁸³.

Pagina molto significativa, questa (con replica sul tema il mese dopo, lo stesso giorno, stavolta, dell'assemblea per il rinnovo delle cariche sociali alla SAC di cui s'è già detto⁸⁴), anche se l'ENAC in una riunione con i vertici dello scalo comisano *“manifesta perplessità sulla possibilità per la SO.A.CO. di portare a termine gli adempimenti richiesti per poter consentire un funzionamento ordinato e regolato dell'aeroporto entro la data di apertura indicata”*.

In particolare l'ENAC contesta: *“l'assoluta insufficienza in termini numerici dell'organizzazione societaria attuale... e che in atto i documenti prodotti indicano la presenza del solo Accountable Manager e del P.H. Progettazione e Manutenzione”*. Poi conclude: *“Tali carenze rendono di fatto difficile il prosieguo dell'iter di certificazione. E come esempio di concreta inadempienza vengono citate la scadenza, già trascorsa, del 10 dicembre 2012 per la consegna del Manuale di*

⁸¹ CTzen, 1 novembre 2012.

⁸² Cfr. Cap. 1.4.1

⁸³ T. Zermo, *La Sicilia*, 14 novembre 2012.

⁸⁴ *Ibidem*, 29 dicembre 2012.

Aeroporto e il mancato intervento di adeguamento sul manufatto dei Vigili del Fuoco richiesto dal medesimo Comando”⁸⁵.

Alle contestazioni dell’Ente di controllo, SOACO osserva che sul manufatto VVF è competente il Comune mentre per l’organico societario si è già dotata “*di un addetto alla segreteria, un consulente amministrativo, oltre ad un consulente legale*”. Ma alla fine deve convenire nel “*ritenere ragionevole posticipare la data di start-up dell’aeroporto rispetto a quella indicata nella nota inviata a ENAC*”. Anche perché poco prima aveva ammesso “*che la data indicata scaturiva esclusivamente dalla necessità di dare una conseguenza finanziariamente compatibile con la convenzione stipulata con ENAV per l’attivazione dei servizi di assistenza al traffico aereo, ma non costituiva una data elaborata sulla base dei processi necessari e indispensabili per l’apertura dell’aeroporto. Tale convenzione ha avuto una costruzione molto laboriosa e, per inciso, sull’atto possono essere espresse rilevanti perplessità. Può dirsi, in definitiva, che la predetta stipula è stata imposta dalle circostanze*”.

In altri termini l’annunciata data di apertura dell’aeroporto era un escamotage per rendere *finanziariamente compatibile* la stipula della convenzione (*imposta dalle circostanze e sulla quale potrebbero esprimersi rilevanti perplessità*) di 4 milioni e mezzo di Euro a carico della Regione Sicilia. Sembra una favola. Ma va detto che alcuni principi di diritto, anche amministrativo, sono oramai in disuso persino nelle aule dei Tribunali.

Comunque sia è facile pronosticare che, al di là di tutto, l’Aeroporto di Comiso aprirà, magari dopo essersi dotato di organico societario e consulenti in possesso delle ascendenze giuste. Resta solo da vedere se per avventura a perdere uno saranno le casse pubbliche e a guadagnare dieci quelle dei privati.

⁸⁵ *Resoconto con sottoscrizione dei partecipanti della riunione su apertura al traffico aereo aeroporto di Comiso tenuta presso la D.A. ENAC di Catania l’11 dicembre 2012; in SUD Giornalismo d’inchiesta.*

I due progetti di aeroporti regionali nelle province di Agrigento e Messina

Nei capitoli precedenti si è accennato ai progetti di due nuovi aeroporti in Sicilia, uno a Centuripe-Catenanuova in provincia di Enna e l'altro a Palermo (anche se per quest'ultimo, il *Boccadifalco*, sarebbe più appropriato parlare di riconversione), tralasciando però di citarne altri due: quello di Licata in provincia di Agrigento e quello dell'*Aeroporto del Mela* nei pressi di Milazzo e Barcellona Pozzo di Gotto in provincia di Messina, testualmente definiti in un documento sul Sistema aeroportuale siciliano nell'ambito delle Politiche di intervento per la integrazione sistemica dei nodi come due *possibili futuri aeroporti e/o avio superfici regionali*.

A tale omissione – dovuta al PW da cui, come già detto, questa Tesi deriva – è pertanto giunto il momento di rimediare. Con l'ovvia precisazione che per progetto si intende un qualcosa, specie in Sicilia, a cui non sempre consegue l'effettiva realizzazione dell'opera.

Il progetto del nuovo aeroporto in provincia di Agrigento ne prevede la realizzazione in contrada *Piano Romano* di Licata e se l'Assessorato regionale al Territorio e Ambiente approverà la variante urbanistica per la modifica della destinazione dei terreni interessati potrà partire il bando per affidarne la realizzazione e gestione a una cordata di imprenditori privati. A costo zero - così si dice - per lo Stato, mentre la Regione dovrebbe investire circa 30 milioni di Euro già stanziati dalla precedente giunta di governo⁸⁶.

La pista di volo dell'infrastruttura risulterebbe lunga 1.400 metri e larga 45. E per alcuni questa sarebbe una criticità. Una pista di tale lunghezza, infatti,

⁸⁶ "La Sicilia" del 27 ottobre 2012.

certamente idonea per i voli di raggio cosiddetto regionale, non è adatta per quelli su scala continentale, specialmente per la categoria di aeromobili (i “B737” di *Ryanair* o gli “A319” di *Easy Jet*) usata dalle grandi compagnie low-cost. A queste, infatti, potrebbe puntare il nuovo scalo che poggia una delle sue ragioni d’essere sul flusso di potenziali passeggeri ingenerato dai 150 km. di costa e dalle altre attrattive turistiche (per tutte la Valle dei Templi o Eraclea Minoa) attorno ad Agrigento, al momento visitate da poche decine di migliaia di stranieri anche in ragione della mancanza di adeguate strutture di trasporto in zona⁸⁷.

Non va però sottovalutato che una pista più lunga sgancerebbe il progetto dai requisiti infrastrutturali di livello “regionale” che ne giustificherebbero la realizzazione, anche se per i suoi fautori (che hanno commissionato alla *Kpgm* un business-plan per dimostrarne la convenienza della costruzione e gestione) quello di Licata sarebbe un aeroporto funzionale a buona parte della province di Agrigento, Caltanissetta e Palermo anche considerando l’operatività, Comiso compreso, di tutti gli altri scali attualmente esistenti in Sicilia.

E’ bene ricordare, infine, che di un aeroporto in provincia di Agrigento se ne parla da circa cinquant’anni senza risultati (è stato bocciato o messo da parte già un paio di volte). Tuttavia, a fronte di chi lo definisce “un’operazione assurda e surreale” anche perché andrebbe a distruggere aree agricole al momento occupate da coltivazioni pregiate⁸⁸, la Provincia di Agrigento continua a ritenerlo una grande opportunità di sviluppo e ha pure annunciato ufficialmente – testuale - che “*gli aerei atterreranno all’aeroporto di Piano Romano entro il 2013*”⁸⁹.

L’altro progetto di aeroporto regionale è quello - molto controverso nell’ambito della stessa provincia di Messina a causa dell’ubicazione - che prevede la realizzazione dell’infrastruttura tra i Comuni di Milazzo e Barcellona Pozzo di Gotto,

⁸⁷ “Altragrigento”, 15 febbraio 2012

⁸⁸ Conferenza stampa di PRC, 12 luglio 2010.

⁸⁹ Conferenza stampa del presidente della provincia, in “Sicilia TV” del 24 aprile 2010, Servizio di A. Sorce.

nella piana del fiume Mela (da cui il nome, per l'appunto, di *Aeroporto del Mela*) per servire la zona dei Nebrodi e tirrenica del messinese, il capoluogo e il flusso turistico per le Eolie.

La bozza progettuale pubblicata sul quotidiano della città di Messina nel 2009⁹⁰ riporta una pista larga 40 metri, orientata all'incirca lungo l'asse NE-SW parallelamente all'autostrada A-20 nel punto dove questa scavalca l'alveo del fiume. La lunghezza è indicata in 1.900 metri da alcune fonti mentre altre si riportano a elaborati dove se ne rilevano 2.400, con un dislivello tra le quote del piano di campagna alle due testate di circa 23 metri⁹¹.

Se così fosse è stato calcolato che per appianare tale dislivello e portare la pista a una pendenza accettabile dell'1,5% al massimo, occorrerebbero dai 10 ai 12 milioni di metri cubi di rilevato in terra (più di un milione e 100 mila viaggi di camion dalla cava al cantiere e viceversa). Per non dire che *“la scelta di attraversare il torrente con la pista di decollo comporta la realizzazione di un viadotto largo 300 metri e lungo 200 progettato per carichi doppi rispetto a quelli autostradali (un Boeing 737 pesa 80/90 tonnellate)...”*⁹² e che la vicina raffineria di Milazzo, oltre l'ovvio divieto di sorvolo, potrebbe ingenerare qualche problema di sicurezza in uno ai frequenti allagamenti in zona.

Tuttavia uno studio dell'Università *La Sapienza* di Roma presentato in conferenza stampa nel giugno del 2008 ha confermato la fattibilità dell'opera con un costo di 80/100 milioni di Euro (metà provenienti dalla Regione e il resto dal ricorso al *project financing*). Mentre per quanto riguarda *“La perplessità sulla cementificazione del torrente”* – ha spiegato il redattore dello studio ing. Francesco Karrer – *“risulta un problema più che altro psicologico che idraulico”*⁹³.

⁹⁰ “Gazzetta del sud” del 16 novembre 2009.

⁹¹ Sito web “Aeroporto delle Eolie” al 27 dicembre 2012.

⁹² Ing. G. Petracca, ibidem.

⁹³ Sito web “Notiziario delle Eolie” al 27 dicembre 2012.

La realizzazione dell'*Aeroporto del Mela* è anche sostenuta da un omonimo Comitato che la ritiene *“un fattore decisivo per il significativo sviluppo socio-economico dell'intera Provincia che è la prima nel meridione d'Italia per vocazione turistica”*. E poggia su una filosofia necessitante che la stessa Provincia di Messina ha efficacemente, sotto il profilo emozionale, così esplicitato: *“Con l'entrata in funzione degli aeroporti di Comiso e Agrigento tutte le province siciliane, tranne la nostra, saranno servite da infrastrutture aeroportuali con possibilità di accesso decisamente inferiori ai 100 km. E a nulla può valere sul piano pratico e in termini di prospettiva il riferimento alla presenza dell'Aeroporto dello Stretto di Reggio Calabria”*⁹⁴.

Ovviamente nessuno oggi può dire con certezza se il *Ponte sullo Stretto* verrà mai realizzato, evenienza che in ipotesi affermativa toglierebbe qualche valenza logica all'affermazione testé riportata. E' sicuro invece che, con l'aeroporto o senza, la pagina dei trasporti in zona strategica Messina – e quindi della Sicilia intera - è ancora in buona parte tutta da scrivere.

⁹⁴ Dichiarazione del Presidente in conferenza stampa del giugno 2008, ibidem.