

ANALISI DELLA DOMANDA E DELL'OFFERTA DI TRAFFICO PASSEGGERI IN UNA INFRASTRUTTURA AEROPORTUALE COLLOCATA A TORRENOVA (ME)

(estratto dal business plan della SAE – Società Aeroporto delle Eolie – ott. 2006)

.....

La domanda potenziale di traffico

La domanda dei servizi di aviazione è strettamente collegata alle caratteristiche socio-economico della relativa area d'influenza dell'aeroporto. In generale all'incremento della popolazione ed il relativo reddito si sviluppa una corrispondente crescita della domanda dei servizi di aviazione.

Lo sviluppo delle previsioni della domanda di aviazione avviene in due fasi distinte: una di analisi dei dati ed una sintetica.

Per prima cosa si esaminano i dati specifici della precedente attività aeronautica e le tendenze nell'economia locale con lo scopo di identificare le proiezioni dell'attività futura.

Durante il processo analitico, le tendenze passate degli elementi della domanda di aviazione sono estese nel futuro usando una varietà di tecniche e comprendendo un certo numero di presupposti. Le proiezioni sono sviluppate unendo le tendenze storiche con le varie procedure analitiche. Dopo la preparazione di un certo numero di proiezioni, l'analista può identificare una gamma di sviluppo all'interno della quale molto probabilmente ricadrà la tendenza.

La seconda fase di previsioni della domanda richiede il giudizio professionale con esperienza. L'analista esamina le varie proiezioni di sviluppo per ogni elemento della domanda, studia il carattere della Comunità e come influenzerà l'elemento particolare della domanda e, solo allora, fa una determinazione della previsione "preferita".

La metodologia della proiezione è la tecnica analitica più affidabile per valutare la richiesta di domanda aeronautica. Le metodologie solitamente più utilizzate dai gestori degli aeroporti per la pianificazione includono l'analisi di regressione, l'analisi della linea di tendenza, gli indicatori di sviluppo economico e l'analisi di indagine.

L'analisi di regressione nelle previsioni della domanda di aviazione (variabile dipendente) è proiettata in base ad uno o più indicatori esterni, le variabili indipendenti. I valori storici per entrambi i tipi variabili sono analizzati per determinare il rapporto fra le variabili indipendenti e dipendenti. Questo rapporto può allora essere usato per proiettare la variabile dipendente con una previsione o una proiezione delle variabili indipendenti.

Nelle previsioni di domanda di aviazione, gli elementi di attività di aeronautica, quali i passeggeri ed il velivolo base, sono le variabili dipendenti. La popolazione, il reddito pro-capite, fattori economici ed altri dati socioeconomici è frequentemente variabili indipendenti usate. L'analisi di tendenza è probabilmente la tecnica di previsione più semplice, più affidabile e,

probabilmente, è uno dei metodi il più ampiamente usati. I dati storici sono estesi nel futuro, fornendo una valutazione della domanda di aviazione durante i successivi anni. Un presupposto di base di questa tecnica di analisi di tendenza è che, i livelli storici per la richiesta di aviazione, continuino in maniera simile ai livelli futuri della domanda.

Per quanto vasto possa essere, un tale metodo di proiezione serve spesso da segnale di riferimento sul quale altre proiezioni possono essere confrontate.

I tipi di indagine a disposizione del pianificatore di un aeroporto sono numerosi. Per questo tipo di studio sono utilizzate le interviste, i questionari spediti per posta e l'osservazioni personali. Le proiezioni analitiche servono da base per le previsioni di sviluppo della domanda di aviazione con l'applicazione di giudizio con esperienza e professionale. Il giudizio formulato è forse il fattore più importante nella previsione della domanda di aeronautica. Molte variabili possono essere rappresentate nell'analisi ed hanno assegnato il peso adeguato, come osservato dallo specialista in previsioni economiche. Tali variabili includono: servizio di linea aerea in termini di frequenza e di composizione della flotta aerea, i cambiamenti delle condizioni competitive della Comunità, gli spostamenti demografici di lunga durata, il turismo e limitazioni ambientali.

La provincia di Messina non ha mai avuto un proprio aeroporto e pertanto non esistono dati storici con i quali si possa fare un confronto, anche se sicuramente una parte dei suoi abitanti viaggia in aereo utilizzando gli aeroporti di Reggio, di Catania e di Palermo.

L'aeroporto è solo il punto dove si cambia modalità di trasporto:

- da un lato (airside) il mezzo di trasporto può essere solamente un velivolo con origine, destinazione e numero di passeggeri conosciuto;
- dall'altro lato (land side) i mezzi di trasporto sono i più diversi (treni, pullman, auto, aliscafi) da e per le destinazioni più diverse, non registrate né registrabili.

Per esempio sul piazzale dell'aeroporto di Catania fanno sosta quasi tutti i pullman che collegano il capoluogo etneo con i principali centri della Sicilia orientale, Agrigento e Messina comprese, utilizzando lo stesso biglietto emesso per i viaggiatori provenienti da Catania mentre, nell'aeroporto di Reggio, è anche possibile utilizzare come mezzo di trasporto l'aliscafo per Messina, per le isole Eolie o per Taormina.

In queste condizioni i dati storici di traffico rilevati nei singoli aeroporti possono essere utilizzati solo per dare un'idea dell'andamento, in crescita o in diminuzione, della domanda di trasporto aereo, nella presunzione che per analogia, e senza tenere conto delle diverse condizioni socio-economiche dell'area d'influenza degli aeroporti, la domanda di trasporto aereo segua un analogo andamento.

Negli ultimi 10 anni i dati relativi ai movimenti negli aeroporti di Catania, Palermo e Reggio Calabria sono stati i seguenti (fonte ASSAEROPORTI):

CATANIA Fontanarossa						
Traffico commerciale (arrivi + partenze)						
Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
1993	22.147	-	2.036.918	-	7.855	-
1994	22.894	3,37	2.134.396	4,79	7.953	1,25
1995	23.841	4,14	2.284.563	7,04	7.524	-5,39
1996	26.414	10,79	2.534.040	10,92	7.628	1,38
1997	30.219	14,41	2.930.157	15,63	8.387	9,95
1998	33.986	12,47	3.158.103	7,78	8.680	3,49
1999	40.173	18,20	3.557.718	12,65	10.184	17,33
2000	45.478	13,21	3.957.561	11,24	12.271	20,49
2001	46.555	2,37	4.181.080	5,65	5.620	-54,20
2002	47.583	2,21	4.025.039	-3,73	8.937	59,02
2003	54.436	14,40	4.807.463	19,44	12.402	38,77
2004	53.856	-1,1	5.107.832	6,2	10.082	-18,7
2005	54.036	0,3	5.192.697	1,7	9.840	-2,4

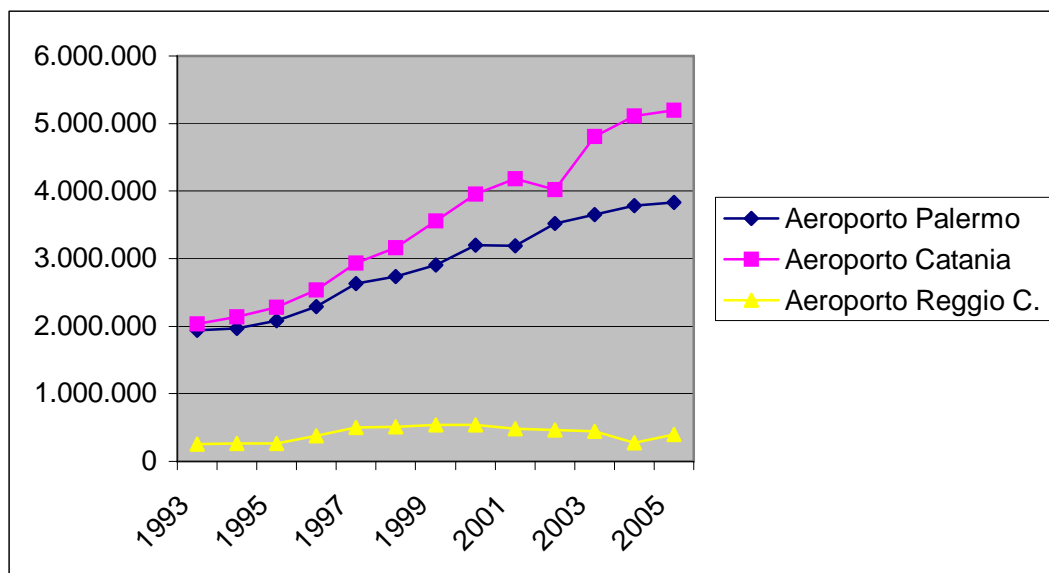
Fonte Assaeroporti

PALERMO Punta Raisi						
Traffico commerciale (arrivi + partenze)						
Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
1993	22.383	-	1.944.748	-	6.403	-
1994	21.478	-4,04	1.969.452	1,27	6.437	0,53
1995	25.306	17,82	2.086.427	5,94	5.870	-8,81
1996	29.465	16,43	2.289.988	9,76	6.300	7,33
1997	33.158	12,53	2.629.553	14,83	6.206	-1,49
1998	36.185	9,13	2.730.943	3,86	6.441	3,79
1999	38.864	7,40	2.907.716	6,47	6.729	4,47
2000	42.133	8,41	3.200.858	10,08	6.216	-7,62
2001	40.464	-3,96	3.185.860	-0,47	6.015	-3,23
2002	43.683	7,96	3.516.860	10,39	6.548	8,86
2003	42.866	-1,87	3.649.494	3,77	5.372	-17,96
2004	42.766	-0,2	3.783.651	3,7	4.984	-7,2
2005	44.065	3	3.831.876	1,3	5.219	4,7

Fonte Assoaeroporti

REGGIO CALABRIA						
Traffico commerciale (arrivi + partenze)						
Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
1993	3.248	-	257.356	-	284	-
1994	3.363	3,54	261.772	1,72	256	-9,86
1995	3.725	10,76	262.965	0,46	257	0,39
1996	5.483	47,19	379.359	44,26	255	-0,78
1997	5.398	-1,55	502.038	32,34	267	4,71
1998	5.533	2,50	510.060	1,60	343	28,46
1999	6.385	15,40	544.139	6,68	339	-1,17
2000	6.259	-1,97	537.778	-1,17	351	3,54
2001	6.135	-1,98	481.333	-10,50	546	55,56
2002	5.520	-10,02	459.139	-4,61	686	25,64
2003	5.567	0,85	441.795	-3,78	241	-64,87
2004	3.729	-33	272.859	-38,2	189	-21,6
2005	7.516	101,6	398.089	45,9	194	2,6

Fonte Assaeroporti



Le curve di cui sopra, ricavate dai dati di traffico rilevati dimostrano, in maniera inequivocabile, che il traffico di passeggeri negli aeroporti siciliani è in costante crescita.

Le uniche regressioni si sono avute in generale in causa dell'attentato dell'undici Settembre ed in conseguenza della prolungata chiusura di Fontanarossa provocata dalla ricaduta della cenere emessa durante le eruzioni dell'Etna.

Ma esiste una preferenza per il trasporto aereo?

Nel 2002 la S.A.E.-Società Aeroporto delle Eolie ha fatto compilare un questionario nei villaggi turistici nei pressi di Capo d'Orlando ed all'imbarco dei traghetti per le Isole Eolie.

Il risultato del sondaggio è stato il seguente:

- a) 385 hanno giudicato indispensabile la realizzazione di un'infrastruttura aeroportuale a servizio dell'area;
- b) in 12 si sono dichiarati indifferenti alla realizzazione preferendo utilizzare l'auto come mezzo di trasporto;
- c) 3 si sono dichiarati non favorevoli alla realizzazione
- d) di tutti oltre 100 hanno dichiarato la propria disponibilità a pagare un sovrapprezzo di 30€ pur di evitare i disagi del viaggio via terra. Va notato che questo dato è stato rilevato quasi costantemente tra i passeggeri diretti alle Eolie.

Il sondaggio, realizzato nell'agosto 2002, in pieno periodo delle vacanze, e per di più all'imbarco dei traghetti per le isole, dove i viaggiatori arrivano stanchi dei disagi subiti nel viaggio, certamente è uno specchio delle aspettative di utenti particolari, i turisti, ma non quelle dei residenti nell'area d'influenza dell'aeroporto, che non sono mai stati intervistati nel merito.

In quest'area al numero di coloro che utilizzano l'aereo per i loro spostamenti si deve aggiungere quel numero di viaggiatori, provenienti o diretti nell'area tirrenico-nebroidea che, pur preferendo viaggiare in aereo, sono obbligati a scegliere di utilizzare il treno, l'autobus o la propria autovettura, per i seguenti motivi:

- a) perché il collegamento con l'aeroporto non è né agevole, né diretto né economicamente conveniente;
- b) perché non esistono mezzi pubblici che consentano di prendere un aereo prima delle 10 a.m.;
- c) perché, chi arriva dopo le 18,30 a Catania rischia, nella migliore delle ipotesi, di rimanere a Messina;
- d) perché, utilizzando la propria auto, si spende più per il carburante, per il pedaggio e per il parcheggio che per biglietto aereo;
- e) perché, quando si è costretti a viaggiare per lavoro, è preferibile cercare di dormire sul treno, o sul pullman, che partire da casa alle tre di notte.

In queste condizioni, cioè in mancanza di un aeroporto raggiungibile in meno di un'ora, capace di essere un'alternativa praticabile di trasporto, le uniche valutazioni che possono essere ritenute attendibili sono basate sul confronto dei movimenti di passeggeri del trasporto aereo in generale ed il confronto con altri aeroporti aventi un bacino d'utenza con caratteristiche sociali ed economiche simili a quelle del bacino d'utenza prevedibile per il nuovo aeroporto.

Questa metodologia è peraltro anche indicata dai manuali della FAA e nelle pubblicazioni dei maggiori esperti del settore.

Per questo scopo i possibili utenti dell'infrastruttura in progetto sono stati suddivisi in tre categorie:

- 1) turisti non residenti: cioè i residenti al di fuori del bacino d'utenza che si recano in zona per motivi di turismo

- 2) turisti residenti: cioè coloro che risiedono nell'area e utilizzano l'aereo per motivi di turismo
- 3) passeggeri da e verso il bacino d'utenza: tutti coloro che utilizzano l'aereo per motivi diversi dal turismo.

Turisti non residenti

Secondo quanto determinato precedentemente l'area nella quale si vuole realizzare l'infrastruttura aeroportuale comprende cinque dei quattordici sistemi turistici maturi identificati dalla Regione Siciliana: Gioiosa Marea, Piratino, Lipari, Pollina, e Cefalù.

Questi sistemi turistici, pari al 36% del totale siciliano, il cui territorio tra l'altro comprende il 79,7% dei centri storici ed delle aree ad elevata potenzialità turistica (vedi previsioni Regione Siciliana, P.O.R. 2000-2006) sono penalizzati dalla lontananza degli aeroporti, così come riporta la tabella allegata.

In queste condizioni pertanto è fin troppo facile prevedere un incremento del flusso turistico legato sia alla realizzazione degli investimenti turistici previsti dall'attuazione del P.O.R. sia alla realizzazione dell'infrastruttura aeroportuale.

Attualmente il pur consistente numero di persone che preferisce raggiungere l'area utilizzando il mezzo aereo è d'improbabile quantificazione essendo, una volta arrivati in aeroporto, estremamente diversificato il proseguimento del viaggio (pullman, auto a noleggio, auto private, treno).

Quindi, per formulare una previsione più che prudente, si utilizzeranno i dati ufficiali (fonte Regione Siciliana – Assessorato al Turismo) attualmente disponibili che ci forniscono l'indicazione sui livelli minimi di traffico che sicuramente possono essere raggiunti.

Prima di procedere ad una analisi puntuale dei dati è però opportuno fare delle premesse:

a) L'offerta di posti letto nel bacino d'utenza che è stata incrementata di molto nell'ultimo periodo, oggi è costretta ad accontentarsi del solo turismo stagionale. Una diversa e più facile modalità d'accesso creerebbe le condizioni per il prolungamento della stagione e per l'acquisizione di diverse tipologie di turismo diverse da quello balneare (il turismo congressuale, o quello della terza età, quello naturalistico-culturale, quello dei week-end).

b) E' stato possibile constatare che, dopo l'apertura parziale dell'autostrada Palermo-Messina, molti dei "palermitani" che avevano scoperto l'area dei Nebrodi durante le vacanze, hanno cominciato a frequentarla anche durante il "fuori stagione". Analogo fenomeno si era verificato quando, molti anni or sono, nei collegamenti con le Isole Eolie, gli aliscafi avevano continuato ad operare anche nel periodo invernale. La principale causa di questa diversa modalità di fruizione di una zona, fino ad ieri "trascurata" dai palermitani, è il miglioramento nei collegamenti portato dall'autostrada e dall'incremento dei servizi di navigazione, pertanto vi è motivo fondato di ritenere,

per analogia, che con l'apertura dell'infrastruttura aeroportuale di Torrenova, molti di quelli che, pur abitando al nord, frequentano in estate l'area dei Nebrodi e le Isole Eolie, sarebbero ben felici di tornare per brevi vacanze in primavera o in autunno (le più belle!).

c) Che mentre la durata media dei soggiorni tende a diminuire, cresce la tendenza a ripetere il soggiorno in altro periodo dell'anno, così come si vede dai dati forniti dall'Osservatorio Turistico Regionale (Assessorato Turismo — Regione Sicilia); infatti la permanenza media in zona si è ridotta a circa 3,5 giorni.

d) Che nella zona esistono innumerevoli case di villeggiatura di residenti al Nord Italia, che incrementerebbero sicuramente il numero dei soggiorni brevi durante tutto l'anno.

I risultati dell'Assessorato al Turismo si riferiscono solamente agli arrivi negli esercizi alberghieri ed extralberghieri in possesso di una licenza di esercizio, ma è da evidenziare il fenomeno della ricettività in alloggi privati (da una stima dei viaggi effettuati dagli italiani nel 2001, ottenuta attraverso l'indagine "Viaggi e Vacanze", condotta dall'ISTAT risulta che il 52,9% degli italiani ha soggiornato in alloggi privati), che si manifesta soprattutto nel periodo estivo e che determina un movimento turistico non considerato nelle statistiche delle A.S.T.. Tutto ciò accresce sicuramente il numero dei turisti che arrivano nel bacino d'utenza.

Di contro:

- l'area in esame, attualmente viene considerata una tappa di un tour che riguarda anche altre località siciliane. Sussisterà sempre, di conseguenza, una quota di persone che continuerà a servirsi dei due aeroporti di Palermo e Catania pur avendo tra le destinazioni anche centri turistici compresi nel bacino d'utenza.
- anche se abbiamo dimostrato che il costo generalizzato con l'aereo risulta inferiore a quello con il treno, sicuramente esisterà una percentuale di turisti che preferirà continuerà a prendere il treno.

La previsione della domanda di trasporto aereo da parte dei turisti è basata sui dati ufficiali forniti dalle Aziende di Soggiorno di Milazzo, Patti, Capo d'Orlando, Isole Eolie e Cefalù, che sono sicuramente comprese nel potenziale bacino d'utenza dell'infrastruttura aeroportuale. Si riporta anche il dato relativo all'Azienda Soggiorno di Messina, città accessibile anche attraverso gli aeroporti di Reggio Calabria e di Catania.

Considerando i dati riportati nell'allegato "C" dobbiamo osservare che nelle zone servite dalle A.S.T. di Capo D'Orlando, Isole Eolie, Milazzo, Patti, Messina e Cefalù la variazione percentuale totale dal 1997 al 2001 è sempre positiva, questo a supporto e a conferma della vocazione turistica dell'area considerata.

Assumiamo le seguenti ipotesi di calcolo:

- a) che i passeggeri che arrivano con i voli charter siano solamente turisti;

- b) che il traffico aereo nel mese di febbraio (mese con il numero di movimenti passeggeri più basso dell'anno) sia dato solo dai movimenti di coloro, siciliani residenti e non, che si spostano per motivi non turistici. Tale ipotesi è supportata dai dati ISTAT che dimostrano che anche per il turismo il mese di febbraio è quello che registra il minor numero di arrivi. Si evidenzia che in ogni caso anche se vi fossero dei turisti in questo mese questi vengono meno nel calcolo che segue;
- c) che i turisti che arrivano con i voli di linea siano pari al 20% di tutti i passeggeri trasportati con voli di linea, confrontando questa percentuale con quella fornita nell'Annuario n. 2000 - Statistiche dei Trasporti Anno 1999 dell'ISTAT, che dice "Nel 1998, le persone residenti in Italia hanno effettuato 92 milioni e 953 mila viaggi con almeno un pernottamento, per un totale di 648 milioni e 484 mila notti. L' 85,1% di questi viaggi è stato realizzato per motivi di vacanza, mentre il 14,9% è stato effettuato per "motivi di lavoro" tale ipotesi risulta molto riduttiva.

Rapportiamo il numero di persone che sono arrivati con i voli charter $[(arrivi + partenze)/2]$ nell'anno 2000, con tutti gli arrivi di turisti registrati negli esercizi alberghieri ed extralberghieri della Sicilia nell'anno 2000 (vedi allegato "C")

$$(982.130/2) / 3.963.999 = 0.1239$$

Abbiamo così determinato la percentuale di turisti che è arrivata in Sicilia utilizzando come mezzo di trasporto voli charter.

Consideriamo il numero totale dei movimenti (arrivi + partenze con servizi di linea e non di linea) di passeggeri negli aeroporti Siciliani nell'anno 2000 a questo numero sottraiamo il totale dei movimenti del mese di febbraio (ipotesi b) moltiplicato 12 (numero di mesi in un anno) e il totale dei movimenti charter; di questo dato consideriamo il 20% (ipotesi c) e lo rapportiamo al totale dei turisti arrivati in Sicilia nel 2000 (vedi allegato "C")

$$[(7.371.741 - 329.782 * 12 - 982.130) / 2] * 20\% / 3.963.999 = 0.0614 \text{ pari al } 6,14\%$$

Abbiamo così determinato la percentuale di turisti che arrivano in Sicilia utilizzando come mezzo di trasporto l'aereo di linea.

Applichiamo agli arrivi dei turisti dell'anno 2000 nel bacino d'utenza la somma delle percentuali sopra determinate, per ottenere la percentuale dei turisti che arrivano nella zona con l'aereo

$$415.189 * (0.1239 + 0.0614) = 76.909 \text{ arrivi di turisti con l'aereo}$$

a cui corrispondono altrettante partenze, per un complessivo di 153.818 movimenti di passeggeri.

Poiché l'area in esame attualmente viene anche offerta dalle agenzie turistiche come tappa di un tour che riguarda anche altre località siciliane, sussisterà sempre, di conseguenza, una quota di turisti che continuerà a servirsi dei due aeroporti di Palermo e Catania pur avendo tra le destinazioni anche centri turistici compresi nel bacino d'utenza, abbattiamo del 10% il numero di movimenti calcolato

$$153.818 \cdot 0.9 = 138.437 \text{ arrivi di turisti con l'aereo}$$

Quindi considerando solo i turisti possiamo affermare prudenzialmente che la domanda potenziale di movimenti passeggeri nel 2000 sarebbe stata di 138.000.

Turisti residenti

Per la determinazione dei residenti che viaggiano per turismo, potenziali utenti della nuova aviosuperficie, abbiamo fatto le seguenti ipotesi:

- a) Consideriamo i movimenti degli aeroporti siciliani solamente nei tre mesi estivi luglio-agosto-settembre (mesi con maggior movimento turistico).
- b) Che il traffico aereo nel mese di febbraio (mese con il numero di movimenti passeggeri più basso dell'anno) sia dato solo dai movimenti di coloro, siciliani residenti e non, che si spostano per motivi non turistici.

Tale ipotesi è supportata dai dati ISTAT che dimostrano che anche per il turismo il mese di febbraio è quello che registra il minor numero di arrivi. Si osserva che, così come non è vero che non ci sono turisti nel solo mese di febbraio, è altrettanto vero che per gli altri 11 mesi la quantità di passeggeri che mediamente viaggerà sarà sicuramente superiore al numero dei turisti che si sarebbe dovuto considerare a febbraio.

Questa è pertanto la più penalizzante delle ipotesi possibili e in quanto tale è ritenuta accettabile per la previsione.

Consideriamo solamente il traffico passeggeri dei due principali aeroporti siciliani, Catania e Palermo nell'anno 1999.

Il traffico di Palermo viene depauperato dal traffico di Lampedusa e Pantelleria, perché, a parte qualche charter, i voli provenienti da queste isole sono diretti all'aeroporto Falcone Borsellino.

Considerato che la richiesta di trasporto aereo è direttamente legata alla situazione socio-economica di un territorio, prendiamo come dato di riferimento di tale situazione il numero degli abitanti.

Consideriamo il numero totale dei movimenti (arrivi + partenze con servizi di linea e non di linea) di passeggeri negli aeroporti Siciliani nell'anno 1999, nei mesi di luglio-agosto-settembre a

questo numero sottraiamo il totale dei movimenti del mese di febbraio moltiplicato 3 (numero di mesi considerato), il tutto lo dividiamo per 2 per ottenere i passeggeri e sottraiamo il totale dei turisti arrivati in Sicilia nei tre mesi considerati moltiplicato la percentuale dei turisti che prendono l'aereo; abbiamo così determinato i siciliani che viaggiano per turismo. Rapportiamo questo dato alla popolazione siciliana e lo moltiplichiamo per la popolazione del bacino d'utenza.

$$[(520.737-1.309.919 *0,1852)/5.087.794]*756.350=41.241$$

a cui corrispondono altrettanti ritorni per un movimento complessivo di 82.681 passeggeri.

Quindi considerando solo i turisti residenti possiamo affermare prudenzialmente che la domanda potenziale di movimento passeggeri nel 1999 sarebbe stata di 82.000 unità.

Passeggeri non turisti

Per la determinazione dei passeggeri che prendono l'aereo per motivi non di turismo, potenziali utenti della nuova infrastruttura aeroportuale, abbiamo fatto le seguenti ipotesi:

Che il traffico aereo nel mese di febbraio (mese con il numero di movimenti passeggeri più basso dell'anno) sia dato solo dai movimenti di coloro, siciliani residenti e non, che si spostano per motivi non turistici. Tale ipotesi è supportata dai dati ISTAT che dimostrano che anche per il turismo il mese di febbraio è quello che registra il minor numero di arrivi. Si osserva che così come non è vero che non ci sono turisti nel solo mese di febbraio e altrettanto vero che per gli altri 11 mesi la quantità di passeggeri che mediamente viaggerà sarà sicuramente superiore al numero dei turisti che si sarebbe dovuto considerare a febbraio. Questa è quindi la più penalizzante delle ipotesi possibili.

- a) Consideriamo solamente il traffico passeggeri dei due principali aeroporti siciliani, Catania e Palermo nell'anno 1999.
- b) Il traffico di Palermo viene depauperato dal traffico di Lampedusa e Pantelleria, perché, a parte qualche charter, i voli provenienti da queste isole sono diretti all'aeroporto Falcone-Borsellino.

Considerato che la richiesta di trasporto aereo è direttamente legata alla situazione socio-economico di un territorio, prendiamo come dato di riferimento ditale situazione il numero degli abitanti.

Rapportiamo il numero di passeggeri $[(arrivi + partenze) / 2]$, calcolato tenendo conto delle ipotesi fatte, all'intera popolazione siciliana (Fonte Istat al Gennaio 2000) nella Regione Sicilia: 5.087.794 abitanti per ottenere "la percentuale dei siciliani che prende l'aereo per motivi non turistici".

Consideriamo il numero dei movimenti (arrivi + partenze) del mese di febbraio dell'anno 2000 negli aeroporti di Palermo e Catania, sottraiamo il numero dei movimenti (arrivi + partenze) nell'anno 2000 negli aeroporti di Pantelleria e Lampedusa, dividiamo per due per ottenere gli arrivi e lo rapportiamo all'intera popolazione siciliana.

$$[143.521+173.178-(2.819+2.905)] / 2 / 5.087.794 = 0.03056 \text{ pari al } 3,056\%$$

Volendo tenere conto delle seguenti ipotesi fatte:

- la città di Messina potrebbe scegliere anche gli aeroporti di Reggio Calabria e Catania;
- il territorio siciliano omogeneo;
- tutti i movimenti del mese di febbraio sono da imputare ai movimenti di coloro, siciliani residenti e non, che si spostano per motivi non turistici.

e che la maggior parte dei movimenti dei due aeroporti Falcone-Borsellino e Fontanarossa sono dovuti alla presenza dei principali uffici regionali (Palermo) e della più grande distretto industriale siciliano (Catania + Siracusa), riduciamo la percentuale del 50%, cosicché la domanda potenziale di traffico aereo da parte di coloro che prendono l'aereo per motivi non turistici, è data dal prodotto dell' 1,5% dei residenti del bacino d'utenza, per i 12 mesi dell'anno e per 2 (movimenti aerei):

$$756.350 * 0.015 * 12 * 2 = 277.377$$

Quindi considerando solo i passeggeri non turisti possiamo affermare prudenzialmente che la domanda potenziale di movimenti passeggeri nel 1999 sarebbe stata di 277.000 unità.

Numero complessivo dei movimenti

Sommando le domande parziali sopra analizzate otteniamo che il movimento totale dei passeggeri, sulla base dei dati relativi agli anni 1999-2000, sarebbe stato pari a:

$$138.000 + 82.000 + 277.000 = 497.000$$

Questo nelle previsioni dell'anno 2000.

Dall'anno 2000, includendo anche il calo dei passeggeri causato dal timore del dopo 11 Settembre, abbiamo avuto il seguente incremento medio del traffico aereo sulla base delle statistiche annuali in precedenza riportate:

- Catania = +1.235.136 passeggeri – incremento relativo dal 2000 al 2005 = + 31,02%

- Palermo = + 631.018 passeggeri – incremento relativo dal 2000 al 2005 = + 19,71%
- Media = incremento medio dal 2000 al 2005 = + 25,36%

Tenendo pertanto in considerazione l'incremento medio dei movimenti negli ultimi cinque anni effettivamente registrato negli aeroporti di Palermo e Catania si pari a +25,36%, si stima che, nel 2005, un traffico pari a:

$$497.000 + 25,36\% = 623.039 \text{ passeggeri}$$

Tale dato, che è perfettamente confrontabile con i movimenti di aeroporti simili, non tiene conto:

- che la realizzazione dell'infrastruttura aeroportuale e degli investimenti turistici previsti dal PQR Sicilia 2000-2006 faranno sicuramente da volano per lo sviluppo turistico ed economico dell'area, incrementando indubbiamente la richiesta di movimenti aerei;
- che il traffico aereo da parte delle cosiddette compagnie low-cost, viene sempre più dirottato nei piccoli aeroporti per non subire i maggiori costi dovuti ai tempi di attesa in volo e in pista
- che nel 2006 sarà completato il doppio binario ferroviario tra Messina e Patti che potrà ridurre drasticamente i tempi di collegamento
- che, in valore assoluto, i passeggeri in più transitati dall'aeroporto di Catania sono quasi il doppio di quelli in più transitati dall'aeroporto di Palermo: +1.235.036 movimenti Catania contro +631.018 a Palermo nel quinquennio 2000 -2005.

La stima dei movimenti dell'Università di Messina

Nel 2005 la Provincia Regionale di Messina ha chiesto all'Università di Messina una valutazione sulla sostenibilità economica di un aeroporto nella località collocata nella provincia.

Questo studio, coordinato dalla Facoltà di Economia dell'Università di Messina e presentato ufficialmente il 3 marzo 2006, ha stimato per **un'infrastruttura aeroportuale collocata a Torrenova un movimento passeggeri annuo compreso tra 860.056 e 1.316.956.**

I suddetti dati, stimati dagli economisti dell'Università, pur essendo estremamente confortanti non sono stati assunti come base per l'elaborazione dei flussi finanziari dell'aeroporto per operare secondo il principio della massima prudenza. Vale la pena fare notare che il bacino d'utenza stimato dal Comitato dell'Università non prevede per Torrenova passeggeri provenienti dal comprensorio di Cefalù, a soli 35 minuti di autostrada.