

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REGIONE SICILIANA

PARTE PRIMA
SUPPLEMENTO
ORDINARIO n.2

PALERMO - VENERDÌ 17 DICEMBRE
2004 - N. 54

SI PUBBLICA DI REGOLA IL VENERDÌ

SUPPLEMENTO ORDINARIO n.2

DECRETI ASSESSORIALI

PRESIDENZA

ASSESSORATO DEL TURISMO, DELLE COMUNICAZIONI E DEI TRASPORTI

DECRETO 17 novembre 2004.

Piani attuativi del trasporto stradale, ferroviario, marittimo ed aereo.

L'ASSESSORE PER IL TURISMO, LE COMUNICAZIONI ED I TRASPORTI

.....**OMISSIS**.....

Suppl. ord. N° 2 della Gazzetta Ufficiale Regione Siciliana (p.l) n°54 del 17/12/2004 (n.38) pag 430-431

21.1.2 Strategie e ambiti d'intervento per la modalità di Trasporto Aereo

Il Piano Direttore delinea una strategia basata sulla polarità del sistema aeroportuale, che punta a definire reti aeroportuali di baricentro a seconda delle diverse vocazioni locali. Tale strategia mira a " migliorare i collegamenti della Sicilia con l'esterno, agendo sulle condizioni di contesto per superare marginalità e perifericità di alcune aree, migliorandone l'accessibilità, attraverso il potenziamento e l'ammodernamento delle strutture aeroportuali e, quindi, favorendo la mobilità di persone e merci, innalzando gli standard di qualità del servizio con l'adozione di sistemi di controllo del traffico aereo e la dotazione di infrastrutture per la sicurezza del volo e a terra e l'interconnessione con le altre reti trasportistiche a livello locale e regionale, con particolare riferimento ai collegamenti tra gli aeroporti e i principali centri urbani." (Cap.9.4)

In accordo con la strategia delineata dal Piano Direttore, il presente Piano punta su tre livelli di infrastrutturazione:

Sistemi integrati aeroportuali

- Sistema Aeroportuale Occidentale: Palermo Punta Raisi – Trapani Birgi

- Sistema Aeroportuale Orientale: Catania Fontana Rossa – Comiso

All'interno di ciascun sistema si punterà alla specializzazione degli impianti in modo da ottimizzare il funzionamento del singolo aeroporto. Per gli aeroporti di Palermo e Catania si prevede una specializzazione a servizio dei voli di linea potenziando l'accessibilità con la rete portante di trasporto collettivo; Punta Raisi sarà direttamente connesso con il Servizio Ferroviario Metropolitano di Palermo; per l'aeroporto di Fontanarossa si propone invece un collegamento tramite "people mover" dall'aerostazione ad una nuova fermata sulla ferrovia ubicata tra le stazioni di Bicocca e Acquicella in modo da garantire una connessione veloce con SFM e SFP. Per gli aeroporti di Trapani e Comiso viene prevista una specializzazione a favore di voli charter, merci, collegamenti a scala regionale e di emergenza e dunque, nell'orizzonte del Piano, si privilegia il potenziamento del collegamento stradale.

Aeroporti delle isole minori

Si tratta degli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria per i quali, in analogia a Trapani e Comiso, è prevista una specializzazione a favore di voli charter/stagionali, merci, collegamenti a scala regionale e di emergenza.

Aviosuperfici di iniziativa privata

Si tratta delle ipotesi di realizzazione di aviosuperfici nell'area di Gela e della fascia tirrenica.

Tali strutture sono destinate ad ospitare attività di aviazione generale ed eventuali collegamenti a corto raggio.

Elisuperfici H24

Il Piano intende promuovere l'uso del trasporto elicotteristico con due funzioni specifiche:

Collegamenti di feederaggio da Agrigento e Barcellona-Milazzo verso, rispettivamente, gli aeroporti di Punta Raisi e Fontanarossa;

collegamenti tra l'aeroporto di Trapani e le isole Egadi e tra la Elisuperficie di Barcellona-Milazzo e le Isole Eolie.

21.1.2.1 Ulteriori previsioni di sviluppo

Due infrastrutture sono collocate nel Piano per motivazioni diverse:

Il nuovo aeroporto internazionale di Catania che dovrebbe costituire una risposta ai crescenti problemi di inquinamento generati da Catania Fontanarossa, all'impossibilità di manovrare con velivoli Wide – Body, al "difficile rapporto" tra l'attuale infrastruttura aeroportuale e le aree in prossimità delle testate della pista (litorale destinato ad insediamenti turistici, infrastrutture di trasporto stradale e ferroviario). Si tratta di una realizzazione di grande portata la cui entrata in funzione, considerati i lavori di adeguamento e potenziamento dello scalo attuale, slitterà necessariamente oltre l'orizzonte del 2015. E' comunque necessario sin d'ora avviare i primi passi della progettazione individuando soluzioni localizzative che garantiscano la messa a sistema con le altre modalità di trasporto.

L'aeroporto della Sicilia centro-meridionale che dovrebbe superare una delle principali criticità dell'attuale sistema aeroportuale siciliano dovuta alla scarsa accessibilità agli scali aeroportuali da addebitarsi sia alla limitata dotazione delle infrastrutture di trasporto terrestre sia alla mancanza di un adeguato programma di coordinamento dei servizi regionali di trasporto pubblico su ferro e su gomma.