



IL FUTURO DEGLI AEROPORTI IN SICILIA

Con i piedi per terra

Cominciamo da Fontanarossa che vanta il primato di 6 milioni di passeggeri l'anno, ma ha il grosso problema di allungare la pista per portarla da 2.500 metri a 3.000, il che permetterebbe di accogliere i voli intercontinentali, ad esempio con la Cina e le Americhe. L'aeroporto palermitano di Punta Raisi in questo settore è avvantaggiato perché fa già il volo con New York e Chicago. Mentre Catania, pur essendo l'aeroporto più importante del Mezzogiorno, è frenato nel suo sviluppo a causa della pista. Ci vogliono 200 milioni per interrare per un breve tratto la linea ferroviaria, ma i soldi ancora non si trovano. Qualche esperto dice che tutto sommato ci possiamo accontentare di quello che abbiamo, ma non tiene conto della previsione del raddoppio dei passeggeri, da 6 a 12 milioni, nel giro di un quinquennio. E a questo punto sarebbe bene avere uno scalo con possibilità di voli intercontinentali. Senza contare che se veramente i cinesi vogliono investire nell'Isola che rappresenta una piattaforma logistica ideale galleggiante tra

Europa e Africa nel centro del Mediterraneo, a quel punto bisognerà pure avere una pista che possa consentire atterraggi e decolli verso la Cina. E poi, diciamolo francamente, sapere che lo scalo palermitano può permettersi i voli intercontinentali e Catania no, sentiamo un senso di fru-



strazione profonda. Qui deve intervenire il governatore Lombardo, che è catanese, per salvare capra e cavoli. E poi, trattandosi di una questione di sviluppo, perché continuano a non darci i soldi dei Fas almeno per le opere in-

Sopra: aerostazione di Catania.

Sotto: la Ryanair vola da Trapani a Parigi.

frastrutturali?

Intanto Comiso, che con Fontanarossa fa parte dell'asse aeroportuale della Sicilia orientale, dovrebbe cominciare a operare il prossimo anno. Resta ancora qualche carta burocratica da sbrigare, ma il grosso è fatto, fermo restando che ancora non si sa chi deve sborsare il milione l'anno per pagare i controllori di volo: l'Enac sopperirà per i primi quattro anni, e poi? Il fatto è che non si può gravare di questo peso un aeroporto che ancora deve muovere i primi passi perché rischia di fallire nel giro di un paio di anni. Comiso, ovviamente, è essenziale per il turismo ragusano che conta su sette-otto villaggi vacanze molto frequentati. Se poi arrivasse Ryanair ci potrebbe essere il boom. Ma Ryanair vuole essere pagata. Come vedete, è sempre questione di soldi.

Curiosa la situazione del progettato aeroporto della Valle dei Templi di cui si parla da vent'anni inutilmente. L'allora presidente della Regione Totò Cuffaro, agrigentino, fece stanziare 30 milioni per l'aeroporto, ma la somma è

