



***CONSULTAZIONE PUBBLICA SULLA BOZZA DEL  
PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI 2022***

**OSSERVAZIONI AL PNA - CONTRIBUTO DEL COMUNE DI AGRIGENTO**

**SOGGETTO PROPONENTE:****COMUNE DI AGRIGENTO**

Il Comune di Agrigento è situato nel territorio della Regione Sicilia, nella zona Sud-Ovest dell'isola. Ha un territorio esteso per 243,5 Km<sup>2</sup>. con una popolazione di oltre 55.600 abitanti. È il capoluogo della Provincia di Agrigento che conta 43 Comuni con popolazione complessiva pari ad oltre 412.000 abitanti residenti in un territorio esteso per 3.053 Km<sup>2</sup>.

Il Comune di Agrigento è stato contraddistinto da un fenomeno demografico di spopolamento che in soli 6 anni, ha determinato una contrazione della popolazione residente che da quasi 60.000 abitanti al 31.12.2015, è scesa ad un livello di poco superiore a 55.600, facendo rilevare un calo di popolazione residente pari ad oltre il 7%.

Il reddito medio dei contribuenti del Comune di Agrigento è pari ad € 18.500/annui circa ed è tra gli ultimi nella classifica dei Comuni capoluogo in Italia. Anche il reddito medio della Provincia di Agrigento risulta essere tra gli ultimi nella classifica del nostro paese.

I coefficienti di infrastrutturazione del Comune di Agrigento e dell'intera Provincia evidenziano la presenza di un gap strutturale enorme, non soltanto rispetto alla media del Paese, ma anche rispetto alla media delle regioni del Mezzogiorno d'Italia.

## **1. ANALISI DELLE INFRASTRUTTURE E DEI SERVIZI DI TRASPORTO A SERVIZIO DELLA POPOLAZIONE:**

Nel superiore sintetico quadro generale, ancor più determinante – per quel che attiene le presenti OSSERVAZIONI – è l'analisi della condizione generale delle infrastrutture di trasporto al servizio della popolazione agrigentina.

Al fine di meglio rappresentare le ragioni ed il senso delle presenti OSSERVAZIONI al PNA giova una sintetica descrizione delle condizioni di "connettività" al resto del mondo del territorio di Agrigento, evidenziando la posizione di quest'ultimo sia rispetto alle quattro infrastrutture aeroportuali in Sicilia che nell'ambito delle reti di trasporto su ferro e su gomma, per le connessioni con gli Aeroporti stessi.

***Il trasporto ferroviario*** rappresenta una forma di mobilità ecologica ed efficiente per i movimenti tra città e per gli spostamenti quotidiani dei pendolari. L'uso della ferrovia è cresciuto nel tempo in quasi tutti i paesi dell'Unione europea, anche grazie all'aumento dell'offerta e la riduzione dei tempi di percorrenza legati allo sviluppo dell'alta velocità e al miglioramento delle linee e dei convogli.

L'Italia si colloca nella parte medio-alta della graduatoria europea per uso del mezzo ferroviario. La rete ferroviaria, gestita da RFI S.p.A. ha una densità dell'infrastruttura molto differente tra le diverse aree del territorio nazionale.



La maggiore densità, in rapporto alla superficie regionale si ha in Liguria, con 9,1 chilometri di rete ferroviaria per 100 km<sup>2</sup>. All'estremo opposto Umbria, Puglia, Marche e Basilicata con valori inferiori al 4,5 km per 100 km<sup>2</sup>. La Sicilia estesa 25.711 Km<sup>2</sup> possiede una rete ferroviaria di 1.369 km, con un rapporto pari a 5,3 Km per 100 km<sup>2</sup>.

La provincia di Agrigento estesa 3.053 Km<sup>2</sup>, possiede una rete di circa 77 km realizzata nel XIX secolo ad unico binario con un rapporto pari a 2,5 Km per 100 km<sup>2</sup>, nettamente inferiore alla media nazionale. Tra i più bassi in Italia al pari della Valle d'Aosta e poco più della Sardegna.

Ma se inferiore alla media è il dato infrastrutturale della dotazione di linea ferrata, ancor più penalizzante è l'offerta dei collegamenti con le principali città della Sicilia. I treni che derivano dalla stazione di Agrigento Centrale impiegano 2 ore per raggiungere la stazione di Palermo Centrale, oltre 4 ore, con un cambio a Termini Imerese per raggiungere la stazione di Messina Centrale e oltre 4,5 ore, con un cambio a Xirbi per raggiungere la stazione di Catania Centrale. Percorrenze ancor più lunghe e con più cambi per raggiungere le città di Trapani, Siracusa e Ragusa.

L'unico aeroporto in Sicilia raggiungibile con un collegamento ferroviario è l'Aeroporto di Palermo Punta Raisi al quale da Agrigento Centrale si arriva in 3 ore e 15 minuti, con un cambio a Palermo Centrale.

**La rete autostradale** costituisce una infrastruttura strategica che assicura un collegamento veloce tra i territori agevolando la mobilità dei cittadini e il trasporto delle merci.

Nell'Ue28, le reti autostradali si presentano con dimensioni molto variabili all'interno dei singoli Stati Membri. La rete autostradale della Spagna è la più sviluppata anche in rapporto alla popolazione del paese, con 3,3 km di autostrada per 10.000 abitanti, seguita dalla Francia con 1,8 e dalla Germania con 1,6. In Italia la rete autostradale è di 1,1 chilometri per 10.000 abitanti. L'indicatore più rilevante per valutare la diffusione della rete è, tuttavia, rappresentato dalla sua estensione in rapporto alla superficie. In questa prospettiva, il paese con la rete autostradale più rilevante è la Germania, con 3,6 km di autostrade per 100 km<sup>2</sup> di territorio, seguita dalla Spagna con 3,1 e dall'Italia con 2,3.

Particolarmente significativa per quel che ci occupa è la differente concentrazione nelle diverse aree del Paese: i livelli di dotazione dell'infrastruttura in rapporto alla superficie regionale approssimano o superano i 3 km di autostrada per 100 km<sup>2</sup> (indicatori quasi in linea con il dato della Spagna) in Liguria, Abruzzo, Piemonte, Veneto, Lazio, Campania e Lombardia.

La Sicilia estesa 25.711 Km<sup>2</sup> possiede una rete autostradale di 642 km, con un rapporto inferiore a 2,5 Km per 100 km<sup>2</sup>. In provincia di Agrigento, tuttavia la rete autostradale è del tutto assente. La Città di Agrigento e la sua provincia risultano ben lontani da una ancor minima infrastrutturazione autostradale ed infatti, non vi è neppure un solo chilometro di autostrada in provincia ed Agrigento si trova geograficamente lontana dai punti di accesso alla rete.

Si pensi che per raggiungere da Agrigento l'accesso autostradale più vicino della A19 (Caltanissetta) occorre percorrere 78 chilometri in un tempo di percorrenza di 1 h. e per raggiungere l'accesso autostradale della A29 (Castelvetrano) occorre percorrere da Agrigento ben 93 chilometri in un tempo di percorrenza di 1 h. e 12'.



## Città di Agrigento

Per raggiungere dalla città di Agrigento ognuno dei quattro Aeroporti utilizzando la rete viaria, solo in parte autostradale, i tempi di percorrenza sono i seguenti:

DESTINAZIONE	DISTANZA KM	TEMPO DI PERCORRENZA CON MEZZO PRIVATO	TEMPO DI PERCORRENZA CON MEZZO PUBBLICO
Aeroporto di Palermo Punta Raisi	178	2 h. 11'	2 h. 55'
Aeroporto di Catania Fontanarossa	158	1 h. 52'	2 h. 40'
Aeroporto di Trapani Birgi	167	2 h. 14'	2 h. 45'
Aeroporto di Comiso	120	1 h. 56'	3 h. 30'

La superiore analisi evidenzia come esista un enorme gap infrastrutturale che determina una forte penalizzazione del territorio di Agrigento. Territorio che risulta così marginale, lontano e difficile da raggiungere. Questa condizione determina, tra cittadini dello stesso Paese, una disparità inaccettabile che la politica ha il dovere di provare a superare. Ma non solo. Questa condizione di marginalità ed isolamento comprime lo sviluppo del territorio che è ricco di attrattori turistici e che, dunque, se reso raggiungibile in tempi accettabili, potrebbe acquisire competitività puntare sul rilancio economico mediante lo sviluppo del settore del turismo.

## 2. LE VALUTAZIONI GENERALI DEL PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI:

In premessa giova evidenziare che si condividono appieno i principi ispiratori del PNA del quale si apprezza la tensione verso la tutela dell'ambiente, la digitalizzazione e l'innovazione Tecnologica anche in coerenza con i principi ispiratori del PNRR.

Appare chiaramente come ENAC abbia voluto definire il PNA quale documento di indirizzo politico per lo sviluppo del trasporto aereo e del sistema aeroportuale e che tra le proprie finalità come riportato nello stesso documento vi sia l'obiettivo di *"...potenziare la competitività del sistema economico nazionale, soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci, realizzare la transizione ecologica e digitale del settore, aumentare l'accessibilità alle reti di trasporto di tutti i territori, riducendo le attuali disuguaglianze"*.

Inoltre, è pienamente condivisibile la valutazione rappresentata da ENAC in merito al fatto che *"...l'aviazione civile rappresenti un comparto strategico per l'economia del Paese in quanto si relaziona in modo stretto con l'industria manifatturiera, le esportazioni dei prodotti italiani e soprattutto col turismo, settori di eccellenza del nostro Paese"*.

Anche le cinque tematiche cui – secondo la traccia del PNA – l'intero settore del trasporto aereo – compresi gli aeroporti – è chiamato a dare risposte appaiono del tutto condivisibili ed in linea con i principi del PNRR. Ed in particolare appare rilevante che il PNA proiettato al 2035 richiami e pianifichi (1.) la sfida ambientale e della sostenibilità; (2.) la capacità di resilienza a fronte di scenari futuri; (3.) l'evoluzione tecnologica, con l'accelerazione dei processi di digitalizzazione; (4.) l'impatto dei cambiamenti climatici;



**(5.) la piena integrazione funzionale rispetto al territorio e alle reti dei trasporti in una logica intermodale tesa anche a ridurre le differenze tra zone del Paese con differenti livelli di accessibilità ai servizi di trasporto.**

Eppurtuttavia, ancorché il tema indicato dal punto (5.) ponga tra i primari criteri del PNA la riduzione delle differenze tra zone del Paese con differenti livelli di accessibilità ai servizi di trasporto, non può non rappresentarsi che il criterio sotteso al PNA limita pesantemente la possibilità di realizzazione di nuove infrastrutture aeroportuali, la cui eventuale valutazione è relegata a fattispecie del tutto residuali.

E, peraltro, non può sottacersi altresì che nel caso del territorio del Comune di Agrigento e della sua provincia, nessuna speranza di riduzione delle differenze con altre aree del Paese può ragionevolmente essere alimentata per il tramite di interventi sulla rete autostradale o sulla rete ferroviaria per ridurre concretamente i tempi di accessibilità alle infrastrutture aeroportuali.

Il PNA è dunque un documento di indirizzo politico di sviluppo verso una transizione ecologica del trasporto aereo e verso una nuova forma di mobilità, che fissa diversi obiettivi tra i quali – per quel che qui ci occupa – riveste particolare importanza l’eliminazione di condizioni di *mobility divide* obiettivo che a sua volta rientra appieno tra i principali orientamenti dell’ICAO.

Dall’analisi delle linee del PNA emerge come tra i principali obiettivi del Piano c’è la razionalizzazione della rete di trasporto aereo nazionale, da intendersi come il miglior utilizzo dell’attuale capacità distribuita per assecondare le potenzialità del mercato.

Non v’è dubbio che detto obiettivo auspicabilmente realizzabile anche “...attraverso il superamento del concetto di ‘bacino di traffico’ e l’individuazione di 13 reti territoriali ‘di fatto’ che raggruppano i servizi offerti da ciascuno scalo, all’interno di una logica gestionale anche, allo stato, non omogenea” non può incidere in alcun modo sul miglioramento delle condizioni di accessibilità della rete aeroportuale lasciando del tutto inalterato il gap infrastrutturale e gli asset dello sviluppo di un’area di grande pregio e di primario rilievo culturale come quella di Agrigento.

Seppur, dunque, si condividano le linee del PNA redatto da ENAC anche con riferimento al fatto che lo sviluppo primario delle infrastrutture aeroportuali dovrà interessare l’efficientamento e la razionalizzazione delle infrastrutture aeroportuali esistenti, non può non evidenziarsi il fatto che le descritte condizioni del territorio agrigentino richiamano proprio quelle “esigenze particolari” che sono a fondamento della possibilità di prevedere la realizzazione ex novo di una infrastruttura aeroportuale nel rigoroso rispetto delle condizioni di sostenibilità su cui si fonda il PNRR e dello stesso PNA che espressamente ne prevede una generica e residuale possibilità: **“Nel caso di una residuale esigenza di realizzare ex novo un’infrastruttura, dovranno essere evidenti i benefici, anche di carattere ambientale, derivanti dalla nuova opera rispetto allo status quo ante”**.

Si ritiene, dunque, di poter affermare che le stesse analisi prodotte all’interno del PNA, alla luce delle condizioni di accessibilità alla rete aeroportuale e di con-accessibilità, ben lontane dai target individuati dalle autorità aeronautiche, rappresentino elementi già sufficienti per individuare il territorio di Agrigento come un’area caratterizzata dalla **“esigenza di realizzare ex novo un’infrastruttura aeroportuale”** ed in tal senso si ritiene opportuno ed auspicabile che ENAC e MIMS, nell’ambito delle valutazioni possano integrare il PNA indicando espressamente detta possibilità.



### 3. LE VALUTAZIONI DI NATURA ECONOMICA DEL PNA:

Ulteriori valutazioni che ci confortano nel senso di quanto rappresentato al punto 2. delle presenti OSSERVAZIONI, riguardano gli aspetti di natura economica connessi al PNA.

In particolare, il PNA evidenzia come il trasporto aereo rappresenti il driver principale di quello che può essere definito il settore più dinamico dell'economia del nostro Paese: "**il turismo**". Settore che rappresenta per Agrigento l'unico comparto dell'economia dotato di potenziali ed importanti elementi di sviluppo sostenibile. Si riporta a seguire un significativo estratto delle valutazioni riportate nel PNA.

*Il settore del turismo, ricomprende le attività legate ai trasporti, all'ospitalità ed alla ristorazione. Oltre ad un rilevante indotto. Il settore turistico vale circa il 7,0% del PIL e il 7,1% degli occupati (quasi 1,7 milioni di addetti). Includendo gli effetti diretti e indiretti, genera quasi il 14% del valore aggiunto totale e dell'occupazione (dati 2019).*

*In Italia risultano 32.730 esercizi alberghieri e 185.597 esercizi extra-alberghieri, con un flusso di clienti pari a circa 437 milioni di presenze e una permanenza media di 3,3 notti (2019). L'Italia è quarta in Europa per numero di presenze totali (dopo Spagna, Francia e Germania), avendo una quota maggioritaria di turisti stranieri (diversamente da quanto avviene in Francia e Germania).*

*Il contributo diretto del settore al PIL dell'UE era pari a 110 miliardi di euro, mentre l'indotto complessivo, che include anche il turismo, raggiungeva, grazie all'effetto moltiplicatore, i 510 miliardi di euro; il contributo diretto era quindi riconducibile al 21% dell'indotto complessivo.*

*A livello nazionale, il settore del trasporto aereo vale il 3,4% del Prodotto Interno Lordo e impiega quasi 750 mila lavoratori, dei quali 200 mila diretti, pari al 3,2% dell'occupazione totale del Paese. Inoltre, secondo studi di settore, si stima che per ogni milione di unità trasportate si generino almeno tra i 500 e i 750 nuovi occupati.*

*È noto, infatti, che la spesa per le infrastrutture abbia un significativo "effetto moltiplicatore": ogni unità di moneta spesa in infrastrutture genera un ritorno economico superiore in termini di aumento del Prodotto Interno Lordo e dell'occupazione. Questi dati rendono evidente i caratteri solidi di un asset strategico che delinea il settore dell'aviazione e la sua vitale importanza per l'economia nazionale e comunitaria, essenziale anche per la ripresa del Paese dalla crisi pandemica ancora attualmente in corso.*

*Lo sviluppo di rinnovati piani di manutenzione, ammodernamento ed efficientamento delle infrastrutture esistenti e, laddove necessario, di nuove infrastrutture, sono divenuti pilastri fondamentali del PNRR e delle strategie di ripartenza e di rilancio delle economie di tutti i Paesi; gli investimenti nelle infrastrutture sono infatti in grado di creare nel breve termine nuovi posti di lavoro e di muovere l'economia dell'indotto diretto e indiretto, e nel lungo periodo sono in grado di aumentare la competitività del sistema Paese, migliorando e rendendo più veloci gli spostamenti di beni e persone all'interno e all'esterno dei confini nazionali.*

Le analisi di natura economica sviluppate nel PNA individuano il settore aereo come il principale driver del settore del turismo ed accerta la vitale importanza per l'economia dei territori anche per la ripresa del paese dopo la crisi pandemica.



Ed in tal senso lo stesso PNRR individua nei piani di manutenzione, di ammodernamento e di efficientamento delle infrastrutture esistenti e, laddove necessario, nella realizzazione di nuove infrastrutture, i pilastri fondamentali del PNRR e delle strategie di ripartenza e di rilancio delle economie territoriali. Ciò nella considerazione che gli investimenti nelle infrastrutture, sono in grado nel breve periodo di creare posti di lavoro e di muovere l'economia dell'indotto diretto e indiretto, e nel lungo periodo di aumentare la competitività del territorio e generare condizioni per uno sviluppo duraturo.

Il territorio di Agrigento è arricchito dalla presenza di diversi attrattori turistici che rappresentano asset potenzialmente idonei a creare importanti sviluppi dei flussi di turisti verso il territorio di Agrigento.

Primo fra tutti il Parco archeologico della Valle dei Templi. Il più esteso sito archeologico al mondo, inserito nella lista UNESCO dei beni patrimonio dell'umanità. Ma non solo.

All'interno del Parco Archeologico si trova uno tra i più importanti Musei Archeologici al mondo il Museo Griffo. Le collezioni esposte constano di più di 5.000 reperti che provengono per la parte più consistente dalle indagini archeologiche condotte fino alla fine degli anni Ottanta del secolo scorso dalla Soprintendenza di Agrigento.

Sempre all'interno del perimetro del Parco della Valle dei Templi è stato trovato il Teatro Greco, dopo secoli di ricerche. L'edificio è stato individuato nel 2016, costituisce una scoperta epocale e da tempo agognata per la città di Agrigento e gli scavi per riportare alla luce tutto l'edificio sono tuttora in corso.

Altri importanti attrattori turistici sono la Riserva Naturale Orientata di Torre Salsa, la Riserva Naturale di Punta Bianca e diversi siti di pregio quali il sito del FAI del Giardino della Kolimbetra, la Scala dei Turchi e tanti altri ancora.

L'alto potenziale del territorio di Agrigento che potrebbe sviluppare la propria economia locale sul settore trainante del turismo, risulta compresso e negativamente controbilanciato dalla penalizzazione infrastrutturale di cui soffre che non è certamente superabile mediante interventi di miglioramento della rete di accessibilità alle infrastrutture aeroportuali.

Il territorio di Agrigento risulta lontano, marginale e non raggiungibile se non al prezzo di un lungo ed estenuante trasferimento con mezzi privati, lungo strade pericolose e disastrate, con percorrenze di oltre due ore, dopo l'arrivo in uno dei quattro aeroporti dell'isola.

Sono condivisibili, dunque, le valutazioni di carattere economico che il PNA sviluppa nel correlare lo sviluppo delle potenzialità di un territorio e della sua economia locale, sia in linea generale che in particolare per il settore del turismo.

E proprio perciò, tenuto conto della spiccata potenzialità di cui è dotato il territorio di Agrigento per la presenza di numerosi attrattori turistici, alla luce delle condizioni di accessibilità e con-accessibilità alla rete aeroportuale, lontane dai target individuati dalle autorità aeronautiche, che oggi rappresenta un elemento di compressione e di sterilizzazione delle suddette potenzialità, si ritiene di poter ulteriormente ravvisare elementi a supporto delle ragioni di individuare il territorio di Agrigento come un'area caratterizzata dalla ***“esigenza di realizzare ex novo un'infrastruttura aeroportuale”*** ed in tal senso si ribadisce l'opportunità che ENAC e MIMS, nell'ambito delle valutazioni possano integrare il PNA indicando espressamente detta possibilità.



#### 4. LE ANALISI DEI BISOGNI DEL TERRITORIO:

Infine si vuole far rilevare che le analisi dei bisogni riportate nel PNA sono finalizzate a mettere a fuoco gli elementi di partenza dell'analisi di sistema, riportando le caratteristiche socio-economiche, demografiche e il grado di accessibilità e connettività offerto dal servizio aereo.

In tal senso viene introdotto un nuovo indicatore *"...una metrica denominata 'con-accessibilità' al fine valorizzare la capacità dei sistemi aeroportuali di connettere i territori"*. Integrando così la capacità di offerta di servizio aereo dei singoli aeroporti con il grado di accessibilità terrestre agli stessi.

Alcuni dati di tale analisi danno il segno tangibile delle ragioni che muovono lo scrivente sindaco della Città di Agrigento a rassegnare queste OSSERVAZIONI al PNA nell'ambito del processo di consultazione in corso.

Nel contesto odierno, l'80% della popolazione può raggiungere l'aeroporto più vicino entro 1 ora dal proprio comune di residenza, mentre solamente il 26% degli abitanti riesce, sempre entro un'ora, ad accederci utilizzando i mezzi pubblici.

Coniugando le due metriche, il PNA riesce a definire la misura di con-accessibilità che fornisce una quantificazione a livello comunale della accessibilità e connettività forniti al territorio dal sistema aeroportuale nel suo complesso, in funzione della quale risulta possibile investigare la presenza di gap e la necessità di immaginare politiche di supporto alla con-accessibilità. Attraverso l'utilizzo della con-accessibilità è più evidente e misurabile quanto per il trasporto aereo sia essenziale coordinare politiche di accesso agli aeroporti e politiche di sviluppo del network aereo-treno.

L'analisi della con-accessibilità evidenzia un importante gap per l'area del Paese "Sud-Isole" che comprende la Basilicata, la Calabria, la Sicilia e la Sardegna.

Il PNA evidenzia che tali regioni costituiscono il 15% della popolazione nazionale e circa il 10% del PIL. L'area è interessata da 12 aeroporti aventi una dimensione media di circa 2.6 milioni di passeggeri ed i bacini di utenza si estendono fino a raggiungere, in media, 500.000 abitanti in 1 ora, per via della conformazione morfologica del territorio che sfavorisce il raggiungimento di zone urbanizzate a media distanza. Si ritiene importante precisare in tal senso come detta analisi possa risultare ancor più significativa del gap di cui soffre il territorio di Agrigento se ricalcolassimo la media senza i due aeroporti ubicati nelle isole minori di Lampedusa e Pantelleria. Quasi certamente emergerebbe che nell'intero territorio della Regione Sicilia le aree che soffrono di questa lontananza dagli Aeroporti si trovano principalmente nella provincia di Agrigento.

Ed infatti il PNA identifica la presenza quale fattore notevolmente impattante sul livello della con-accessibilità nello scarso livello di accessibilità offerto dall'infrastruttura stradale e ferroviaria per servire gli aeroporti, come descritta al punto 2.

In termini di con-accessibilità l'area di Agrigento risulta essere molto più remota delle isole di Lampedusa e Pantelleria. E la differenza sostanziale sta nella mancanza di una infrastruttura aeroportuale.



Per quanto attiene, le strategie individuate dal PNA per migliorare la con-accessibilità, si deve rilevare che nessuna di queste porterebbe beneficio al territorio ed agli abitanti di Agrigento. L'assenza di una infrastruttura aeroportuale raggiungibile in tempi ragionevoli, infatti, rende inefficace qualsiasi intervento di miglioramento tecnologico o di supporto alla continuità territoriale possa immaginarsi, in quanto non potrebbe incidere sul principale elemento di marginalità che è riconducibile ai lunghi tempi di accessibilità alle infrastrutture aeroportuali dell'isola.

Pertanto anche in considerazione di quanto emerge da questo ulteriore elemento di analisi, non può che concludersi che l'unica possibilità che può immaginarsi per connettere Agrigento alle principali reti e infrastrutture di trasporto non può che essere la realizzazione di una infrastruttura aeroportuale nel suo territorio.

## 5. CONCLUSIONI

Le superiori analisi sono a fondamento di valutazioni politiche e tecniche che ci hanno fatto ritenere necessario un intervento presso l'Autorità Aeronautica ENAC affinché possa valutare insieme al MIMS l'implementazione all'interno del PNA di ulteriori e più approfondite analisi relative alle particolari condizioni del territorio di Agrigento con l'auspicio che possa esplicitamente prevedersi la opportunità di realizzare una infrastruttura aeroportuale ad Agrigento anche in considerazione della sua elevata coerenza con gli obiettivi del PNRR.

In particolare, considerati i principi ispiratori del Piano e valutate le analisi sviluppate, emerge con chiarezza la circostanza che con il perseguimento degli obiettivi del PNA, in carenza di una infrastruttura aeroportuale ad Agrigento, nessuna delle condizioni che oggi sono causa del sottosviluppo e del progressivo spopolamento dell'area, potrà essere superata.

Pertanto, considerato che il Piano ha relegato ad una fattispecie del tutto residuale la possibilità di realizzare ex novo una infrastruttura aeroportuale e valutato che ciò potrebbe rappresentare un fattore ostativo, si è ritenuto di sottoporre alla valutazione di ENAC e del MIMS la possibilità che possa essere pianificata nell'area della provincia di Agrigento la realizzazione di una infrastruttura Aeroportuale, nell'attuale scenario temporale di riferimento che proietta al 2035 la pianificazione del settore.

IL SINDACO

*Dott. Francesco Micciché*



Firmato digitalmente da:  
MICCICHE' FRANCESCO  
Firmato il 19/11/2022 18:25

Seriale Certificato: 98104863087255483922033747038097063128

Valido dal 23/10/2020 al 23/10/2023  
ArubaPEC S.p.A. NG CA 3