

Capodichino si ferma a Salerno parte dei voli Chance con Ita Airways

L'aeroporto di Napoli si rifà il look: resta chiuso dal 19 gennaio all'1 marzo

Gianni Molinari

Capodichino si ferma per 42 giorni dal 19 gennaio 2026 al primo marzo 2026: la pista dell'aeroporto sarà interessata da radicali interventi di riqualificazione che la renderanno inutilizzabile nel periodo. Stop dunque ai voli civili, a quelli privati e anche a quelli militari della base della Us Navy. La comunicazione ufficiale è stata inviata da Gesac, il gestore degli scali di Napoli e Salerno, alle autorità locali e a quelle aeronautiche.

LA NUOVA SUPERFICIE

Perché a Capodichino si rifa la pista? «Le infrastrutture aeroportuali - spiega una nota di Gesac - sono sottoposte a regolari e periodici interventi di manutenzione, sia ordinaria sia straordinaria, in conformità con le rigorose normative di settore e in linea con l'impegno prioritario del gestore aeroportuale per garantire i massimi standard di sicurezza».

Di più, Capodichino negli ultimi anni - ma in particolare proprio da quest'anno - ha cominciato a ospitare nella stagione estiva aerei più grandi come quelli della famiglia dei 787 e, nonostante la pista attuale, lunga 2.628 metri e larga 45 metri, sia idonea alle loro operazioni, la nuova potrà esserlo ancora di più con la resilienza dei nuovi materiali.

BITUMI E LED

In cosa consiste l'intervento? Tecnicamente si tratta di una «riqualificazione profonda», cioè verrà asportata la striscia di asfalto superficiale della pista e sostituita con nuovi e più moderni bitumi più performanti. Oltre a questo verrà quasi completamente rifatto l'impianto di «assistenza visiva luminosa (AVL)» per gli aerei con l'uso di luci al led, adeguato il sistema di drenaggio delle piste, migliorati i raccordi e modificate in senso di maggiore agevolezza le curve. Non sono esclusi anche alcuni interventi nell'aerostazione.

L'ultima volta che la pista ha avuto interventi di «riqualifica profonda» è stata a maggio del 2006 (più recentemente nel 2016 sono stati fatti altri lavori importanti senza tuttavia incidere molto sull'attività dello scalo).

I VOLI

Cosa succederà ai voli? Gennaio e febbraio sono tra i mesi meno affollati: guardando i dati del 2024 i passeggeri dei due mesi sono stati circa 1,2 milioni (il totale lo scorso anno fu di oltre 12 milioni). Una cifra quasi uguale all'intero anno degli aeroporti di Genova (1,3 milioni), del super sovvenzionato Trieste (1,3 milioni), dove la Regione paga la tassa d'imbarco per tutti i passeggeri. Ci sono 16 aeroporti in Italia che non raggiungono il numero di passeggeri di due mesi di Capodichino! Naturalmente per Napoli nulla a che vedere soprattutto con i mesi estivi che superano individualmente di parecchio la cifra di 1,2 milioni.

Ciò scritto e considerando che alla chiusura mancano sette mesi si può solo ipotizzare che un numero non grande di voli potrà essere trasferito nell'aeroporto di Salerno. Il trasferimento dipenderà dalle compagnie ma è anche in funzione delle capacità dell'aerostazione di Salerno (quella nuova sarà pronta nel 2027).

«Le compagnie aeree, debitamente informate, - è scritto nella nota di Gesac - rivedranno la programmazione voli sulla base delle proprie strategie operative e commerciali. L'aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi, in una logica di sistema aeroportuale regionale, potrà assorbire una parte del traffico normalmente gestito dallo scalo napoletano, nel rispetto dei limiti di capacità stabiliti dall'Enac e in base alle richieste di slot ricevute».

Una prima valutazione fa ritenere che alcuni voli di corto raggio (Milano Linate, Malpensa, Bergamo e Torino) potranno subire dei tagli (i tempi dell'alta velocità da Napoli è inferiore a quello cumulato del trasferimento a Salerno e del successivo volo), inoltre, è da verificare l'interesse delle compagnie straniere a operare i voli internazionali. Si deve pure considerare che gennaio e febbraio è anche il tempo in cui le

compagnie dispongono di un numero minore di aeromobili (sia perché tornano alle società di leasing proprietarie, sia perché per la stessa ragione di riduzione del traffico quelli di proprietà fanno le manutenzioni più importanti. Pare, inoltre, difficile che le compagnie che hanno basi a Napoli (Ryanair, Easyjet, Volotea e Wizz Air), possano trasferirle temporaneamente a Salerno. Ma anche queste decisioni non sono certamente definite.

L'OPPORTUNITÀ

Tuttavia, potrebbe proprio questa condizione sbloccare, invece, l'interesse di Ita Airways a cominciare a operare i collegamenti da Salerno: Ita Airways, infatti, opera due collegamenti al giorno da Napoli verso Fiumicino (e viceversa) che servono ad alimentare le sue rotte internazionali. Essendo rotte internazionali è ragionevole che possano essere alimentate anche da Salerno (essendo il tempo di trasferimento dal capoluogo compensato dalla lunghezza della tratta) e questo consentirebbe alla compagnia anche di valutare i flussi del mercato locale. Cioè di raccogliere informazioni eventualmente utili per operare in futuro stabilmente da Salerno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA