

Voli, sistema Campania numeri record: verso 1,5 milioni di passeggeri

Le stime per fine luglio sull'operatività degli scali di Napoli e Salerno Di Palma (Enac): vincente il modello del gestore unico, ora nuove risorse

LO SCENARIO

Gianni Molinari

Cinquantamila passeggeri (stimati) a fine luglio per Salerno, oltre 1,4 milioni (stimati) per Napoli. Un anno dopo la ripresa delle operazioni di volo da Salerno - che ieri ha cambiato la denominazione in Salerno Costa d'Amalfi e del Cilento - è più evidente cosa sia il sistema aeroportuale campano e come, in una prospettiva di medio termine, questa rete sarà ancora più performante. E non solo per i voli commerciali, ma anche per l'enorme potenziale dell'aviazione privata che già vede proprio in Salerno un aeroporto con numeri eccellenti.

IL MODELLO

Anzitutto, come ha ricordato ieri lo stesso presidente dell'Enac, Pierluigi Di Palma, la svolta è stata nell'individuazione del gestore unico. In questo caso la Gesac società controllata da F2i, il principale gestore italiano di fondi infrastrutturali con asset di oltre otto miliardi di euro (83,1% F2i Aeroporti Spa, 11,8% Città Metropolitana di Napoli e 5% Consorzio Aeroporto Salerno Pontecagnano). Gesac ha investito insieme a governo e Regione Campania nell'adeguamento dello scalo, anzitutto il determinante allungamento della pista, senza il quale nessuno degli aerei delle compagnie che oggi usano lo scalo avrebbe potuto atterrare e decollare. Poi il piano per le due nuove aerostazioni: quella in corso di realizzazione per ospitare le operazioni dell'aviazione generale (cioè i voli privati) - la struttura è già ben visibile e i lavori procedono come da programma - e quello della nuova avveniristica aerostazione dei voli commerciali che sarà un gioiello di ingegneria e di sostenibilità ambientale la cui progettazione è stata curata da un gruppo di imprese già impegnate nella realizzazione di altri importanti scali mondiali, tra cui quello di Doha. «Questo modello - è scritto in una nota diffusa dall'Enac - ha consentito di sviluppare un imponente piano d'investimenti infrastrutturali e, al contempo, una significativa rete di collegamenti, grazie al know-how nella gestione aeroportuale e ai consolidati rapporti di partnership con le compagnie aeree già presenti a Napoli». Il modello gestore unico per più scali, che permette un'unica strategia di sviluppo e l'integrazione a regime delle operazioni di volo, è alla base nel nuovo piano nazionale degli aeroporti (la cui definizione è agli sgoccioli). Gestori unici gestiscono Milano, Roma, Venezia (con Treviso e Verona), Catania (con Comiso), Bari (con Brindisi e Foggia): ovviamente sono situazioni diverse (una cosa sono i grandi scali intercontinentali di Roma e Milano, un'altra gli aeroporti internazionali di Napoli, Venezia e Catania) ma in tutti i casi mettere insieme scali più grandi con scali di minori dimensioni ha aumentato l'efficienza generale del sistema e valorizzato le piccole realtà. Anche se con pesi diversi. In questo Salerno è già un caso molto positivo: i due aeroporti "piccoli" collegati a Catania e Bari, cioè Comiso e Foggia, hanno registrato nei primi cinque mesi dell'anno (lì si fermano i dati di Assaeroporti) insieme la metà dei passeggeri transitati nel Costa d'Amalfi e del Cilento nello stesso periodo!

GLI SVILUPPI

Lo scalo salernitano ha sviluppato anche una notevole capacità operativa: ieri (ma è solo l'esempio più vicino temporalmente) con l'aerostazione invasa dagli ospiti della cerimonia di modifica della denominazione, sono partiti per Londra Stansted, Brussel e Parigi senza grandi affanni. Ancor più importante, soprattutto per i prossimi sviluppi, è la gestione dei voli di Aviazione Generale. Finora Salerno ha gestito (dall'inizio dell'anno) 2.700 voli privati (circa) con un trend di crescita previsto a tre cifre: Perché una crescita così vorticoso anche senza l'aerostazione dedicata? Sono tre i motivi: la disponibilità fino a tre giorni delle aree di sosta per gli aerei (a Napoli è solo di due ore), che comporta anche un notevole indotto (gli alberghi per gli equipaggi, il catering per i rifornimenti, l'assistenza stessa agli aeromobili), la location stessa dello scalo con la possibilità di fare il cosiddetto "board to board", cioè scendere dall'aereo e in elicottero raggiungere Capri o il porto di Marina di Stabia (attrezzato per i megayacht), i grandi eventi (quest'anno il concerto di Bocelli a

Pompei, la presentazione della Ferrari ad Amalfi e il Giffoni Film Festival). Salerno, una volta completata l'aerostazione per i voli privati entrerà (in parte lo è già) nella ristretta lista degli aeroporti top per i voli Vip in competizione con Olbia (Costa Smeralda), Nizza (Francia) e anche Ginevra (che è un grande aeroporto per il business). Inoltre Salerno ha la possibilità di ospitare, con la sua pista, i Gulfstream capaci di voli transoceanici e quindi così si allarga il mercato. E lo sarà ancora di più in futuro. Così come quello dei voli commerciali, man mano che aumenterà lo spazio (con le nuove aerostazioni, quella provvisoria dei voli privati e poi quella definitiva) per i check in. E una novità alla quale i dirigenti di Gesac lavorano per la prossima stagione estiva: l'arrivo a Salerno di un'altra compagnia big sul modello di British Airways. Anche questa con tre colori sulla deriva.

IL CARGO

Nell'ambito del sistema aeroportuale campano resta il caso Grazzanise. Nel definendo piano degli aeroporti sarà prevista una verifica sulle possibilità dello scalo - ora militare - casertano. E cioè si apre a una verifica sulla possibilità di uno scalo per il trasporto merci. Un'opzione piuttosto complicata. In Italia non esiste nessun aeroporto esclusivamente cargo. L'80% delle merci italiane (dati Assaeroporti 2024) parte da due soli aeroporti Milano Malpensa (58,6%) e Roma Fiumicino (21,7%). Se si sommano tutti gli aeroporti del Mezzogiorno Continentale (Abruzzo, Campania, Calabria e Puglia: 10 scali) si raggiunge appena l'1,28%. Su 47 aeroporti italiani, da 12 (due del Sud) non parte un chilo di merce. Certo le cose cambiano, spesso in fretta. Ma anche l'eventuale opzione di voli commerciali, più che da Napoli, avrebbe opposizioni da altri scali in regioni vicine. Un risiko complicato da affrontare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA