

# Aeroporti, a Salerno boom di voli privati Napoli, rotta sulla Cina

## IL CAPOLUOGO AD AGOSTO HA AVUTO 1.524.074 PASSEGGERI CON 9.317 MOVIMENTI E UN RIEMPIMENTO DEL 90% DEI POSTI

### IL CASO

Gianni Molinari

Estate di primati e novità per gli aeroporti campani: a Napoli si avvicina l'accordo per un volo diretto con la Cina, Salerno è in testa alla classifica dei voli privati. È bastato un anno all'aeroporto di Salerno per affermare la sua leadership nell'aviazione generale (i voli privati): a luglio scorso (mese del quale sono disponibili i dati di tutti gli aeroporti italiani), lo scalo salernitano ha preso la testa della classifica della percentuale di passeggeri di aviazione generale rispetto al totale dei viaggiatori. Il 4,6% dei passeggeri transitati dallo scalo di Pontecagnano lo ha fatto impiegando un volo privato (0,3 la percentuale italiana). Ad agosto la percentuale si è attestata al 3% anche per l'aumento del numero totale dei viaggiatori.

Non è solo un successo sulle percentuali. Salerno - per numero di passeggeri - a luglio è stato il sesto scalo italiano dei voli privati: dietro a Fiumicino, Linate, Olbia che sono per i collegamenti tra gli stati, il business e il turismo i tre poli dell'Italia. Non solo. Mettendo insieme i voli privati di Salerno e Napoli, il sistema Campania si colloca al terzo posto, scavalcando Pisa (che ha il traffico della Versilia e anche di Firenze, il cui aeroporto ha molte restrizioni). A questo risultato si è arrivati senza una particolare attività da parte del gestore, ma si è trattato di un andamento di mercato naturale. Peraltro, Salerno ha avuto sempre questa vocazione: molta discrezione per i vip, possibilità di soste lunghe degli aeromobili (attualmente fino a tre giorni, contro le poche ore di Napoli, per esempio), possibilità di imbarco immediato sugli elicotteri per il trasferimento a Capri o in Costiera, o ai porti turistici di Marina di Stabia, piuttosto con van al Marina di Arechi.

Inoltre, il volo diretto dagli Stati Uniti comincia a essere possibile, e praticato con i nuovi Gulfstream, quindi senza scali tecnici, e questo apre un mercato nuovo e soprattutto la possibilità di soggiorni brevi fuori stagione. Questi sviluppi hanno indotto Gesac, la società che gestisce gli scali di Salerno e Napoli, a decidere la costituzione di una società ad hoc insieme a un partner internazionale specializzato nel settore per la gestione di tutti i servizi dei voli di aviazione generale. Il modello potrebbe essere quello di Olbia (il cui azionista è lo stesso di Gesac e il presidente della società sarda è l'amministratore delegato di Gesac, Roberto Barbieri). La decisione è stata presa nei giorni scorsi e il partner verrà trovato attraverso un bando internazionale. La nuova società potrà avere, oltre ai numeri di questa estate, anche l'abbrivio del nuovo terminal per i voli di aviazione generale che sarà completato entro la fine dell'anno. Gesac punta per Salerno a un ruolo di rilievo nel Mediterraneo, insieme a Olbia e Nizza contando sul ruolo di traino di Capri, della Costiera Amalfitana e della crescita del sistema della portualità turistica.

### L'ESTATE

Per i due scali campani l'estate 2025 (in aviazione tuttavia la summer finisce a fine ottobre, ma è chiaro che sono i mesi di giugno, luglio e agosto e in parte settembre ad avere la parte preponderante del traffico) - tra tante novità regolamentari, le nuove destinazioni e compagnie sbarcate - è un'ulteriore conferma della strategicità del sistema aeroportuale per il turismo e più in genere per lo sviluppo. Anzitutto i numeri: nei primi otto mesi del 2025, Napoli ha avuto 8,9 milioni di passeggeri (+0,6%), Salerno quasi 286mila (il confronto con il 2024 non è possibile perché lo scalo ha ripreso la sua attività l'11 luglio 2024).

Ad agosto, a Napoli sono passati 1.524.074 passeggeri (-1,8% rispetto ad agosto 2024) con 9.317 movimenti (-3,1%) e un load factor (cioè il riempimento degli aerei) cresciuto dall'89,2 al 90% dei posti disponibili. Cioè il progetto di Gesac di avere aerei più grandi e più nuovi ha fatto un altro passo avanti. Peraltro nel 2025 il numero totale di slot (cioè permessi di atterraggio e decollo) è calcolato non su tutto l'anno ma spalmato su base oraria per evitare eccessivi affollamenti. Questo permetterà di avere più collegamenti anche nell'ultimo

trimestre dell'anno (a differenza in particolare dell'anno scorso, quando la mancanza di slot portò a un taglio di 200mila passeggeri): il risultato sarà una crescita dei passeggeri del 2,5% rispetto al 2024 intorno a 13 milioni.

## PASSEGGERI E SCENARI

Non solo. Cambia anche il profilo del passeggero medio, spostandosi verso una fascia più ricca. I sette voli per il Nord America in particolare rendendo necessaria una presenza in aeroporto più lunga hanno trainato anche i ricavi delle attività commerciali dello scalo cresciute del 3,3%. A Salerno per la prima volta è possibile fare un raffronto con l'anno precedente: ad agosto sono passati 58.457 passeggeri il 51,7% in più rispetto ad agosto 2024, primo mese di operatività piena dello scalo. Inoltre, il load factor di agosto a Salerno è stato 84,6% in crescita dal 79,7% di agosto 2024. Entrambi gli aeroporti confermano la loro vocazione internazionale: entrambi con oltre il 75% dei passeggeri su tratte internazionali; Napoli condizionata molto dal successo di tutte le tratte del Nord America con una particolare eccellenza del volo per Montreal. Vocazione che verrà ulteriormente rafforzata dall'apertura di nuove rotte (trattative sono in stato avanzato) verso l'Oriente, in particolare, la Cina. Uno scenario che spiega ancora meglio la necessità dell'ampliamento di alcune aree dello scalo, a cominciare dalla nuova aerostazione per i voli extra Schengen (cioè Nord America, Regno Unito, Svizzera, Africa, Asia) e da nuove aree di sosta per gli aerei. Gesac ha già acquistato da Leonardo due terreni nell'ambito dell'aeroporto e la stessa amministrazione comunale di Napoli ha chiesto al ministro della Difesa, Guido Crosetto, l'utilizzo di alcune aree militari. Così come dovrebbe nascere il nuovo sistema di viabilità di accesso allo scalo, vera criticità nei periodi di punta, con l'interramento di viale Maddalena anche in previsione dell'attivazione della stazione della metropolitana. Ovviamente tutto questo è subordinato alle valutazioni e autorizzazioni dell'Enac, l'ente che in Italia governa l'aviazione civile. Enac, che intanto nei giorni scorsi ha concluso la procedura di gara per l'affidamento dei servizi aerei in regime di oneri di servizio pubblico, a partire dal 1° novembre 2025, dall'aeroporto di Ancona per Roma Fiumicino, Milano Linate, Napoli Capodichino e viceversa. La rotta per Napoli è stata aggiudicata a Volotea.