

Aeroporti, il Sud che vola boom di Napoli e Salerno

Il piano del Mit: entro il 2035 più di 22 milioni di passeggeri nei due scali campani Al Costa d'Amalfi e del Cilento oltre 5 milioni, vantaggi dalla mobilità a corto raggio

LO SCENARIO

Gianni Molinari

Tredici sistemi integrati, 41 aeroporti (nessuno nuovo in previsione), lo sviluppo dell'intermodalità (cioè la connessione tra scali e reti ferroviarie) e al 2035 una previsione di 22,3 milioni di passeggeri tra Napoli e Salerno, con lo scalo di Pontecagnano in tutte le previsioni sopra i cinque milioni. Dopo mesi di indiscrezioni (più o meno interessate e in maggioranza farlocche) e anni di lavoro è arrivato il piano nazionale degli aeroporti 2026-2035 che porta la firma del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini, ma anche quella dell'ex viceministro Galeazzo Bignami (la cui opera nel mondo aereo è stata sempre molto apprezzata) che fino a dicembre del 2024 ha avuto la delega agli aeroporti (ora in capo allo stesso ministro) prima di diventare capogruppo di Fdi alla Camera, oltre che dell'altro viceministro Rixi, del presidente dell'Enac, Pierluigi Di Palma, e dei vertici tecnici di ministero e dell'Enac. Un documento - che ora affronterà il lungo percorso tra Parlamento e conferenza Stato-Regioni - che disegna il futuro del trasporto aereo in dieci anni che saranno strategici sia per le prospettive di crescita, sia per le tante novità sulla mobilità nei cieli e nello spazio.

GRAZZANISE

Il piano in più parti chiude la porta quasi del tutto all'ipotesi del terzo aeroporto campano a Grazzanise spiegando che (il piano) «non promuove in linea generale la realizzazione ex novo di infrastrutture aeroportuali, a meno di una analisi critica dello sviluppo che mostri gli evidenti benefici ambientali e sociali, puntando, invece, sulla ottimizzazione delle capacità infrastrutturali ed operative e sul rinnovamento/adeguamento delle infrastrutture divenute obsolete». Rinviando a una valutazione sul miglioramento «dell'integrazione intermodale di traffico sia dell'aeroporto di Salerno che dell'aeroporto di Grazzanise» rispetto a Napoli. Ma pare più un contentino politico che una vera indicazione programmatica avendo peraltro il documento incorporato nei 41 scali di interesse nazionale Bolzano, Forlì e Foggia che, nonostante siano aperti, solo poco più di una scommessa visti i volumi di traffico espressi. Inoltre lo stesso piano definisce il «sistema integrato aeroportuale Campano» articolato negli scali di Napoli e Salerno. Napoli è classificato nel secondo gruppo

quello degli internazionali. Nel primo gruppo, quello di rilevanza intercontinentale, oltre a Fiumicino e Malpensa, c'è Venezia che ha meno passeggeri di Capodichino, ma ha voli intercontinentali tutto l'anno (mentre a Napoli sono solo nella cosiddetta summer, pur se è prossimo il primo volo per New York tutto l'anno). In questo scenario, il piano della Gesac, la società di gestione degli scali campani - in via di definizione - che da un lato ridisegnerà completamente l'accesso allo scalo (insieme anche alla prevista apertura della metropolitana 1) e dall'altro, con il secondo terminal (proprio per i passeggeri extra Schengen) e le nuove piazzole per la sosta degli aerei, con gli imponenti investimenti previsti, sarà il preludio per la "bollinatura" intercontinentale.

SALERNO

Il piano ha parole importanti per il Costa d'Amalfi e del Cilento. Parole che annichiliscono le beghe di paese sullo scalo che sono arrivate a singolari arzigogolamenti. Per il piano, Salerno entro il 2035, in tutti e tre gli scenari previsionali previsti, avrà più di 5,2 milioni di passeggeri con un'oscillazione tra 5.235.173, per quello sfavorevole, e 5.369.918 per quello più favorevole. Cioè una differenza minima tra le ipotesi che si spiega solo attraverso la solidità del progetto. Tant'è che nel piano è sottolineato come «la vicinanza dei due scali e la posizione baricentrica rispetto al territorio regionale evidenziano la possibilità che il mercato possa diversificare parte della crescita futura prevista per l'area su Salerno, anche a favore di spillover verso le aree limitrofe caratterizzate da limitata dotazione infrastrutturale, quali la provincia di Potenza in Basilicata e la Campania Meridionale». Inoltre, Salerno avrà - secondo il Pna - vantaggi dal progetto di mobilità aerea a corto e cortissimo raggio.

LE CONNESSIONI

Il piano ha quattro obiettivi: la sfida della sostenibilità (ambientale, sociale ed economica), la capacità di resilienza e crescita delle strategie poste alla base dei piani di sviluppo, a fronte di scenari futuri che possano impattare in maniera significativa sul settore del trasporto aereo, l'evoluzione tecnologica, con l'accelerazione dei processi di digitalizzazione e la piena integrazione funzionale rispetto al territorio e al network 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. Questo ne spiega la rilevanza strategica per l'economia del paese e dei territori e l'importanza della sua definizione affinché tutti possano prendere coscienza del ruolo al quale sono chiamati che è in una competizione mondiale che non ammette ritardi ed errori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA