

Aeroporto chiuso a novembre piano per la mobilità alternativa



Sopra, l'aeroporto di Capodichino. In alto, lo scalo di Salerno

DI
PASQUALE RAICALDO

Previsto lo stop allo scalo per il rifacimento della pista: parte dei voli spostati a Salerno, Rfi rinvia i lavori per l'Alta Velocità tra Napoli e Roma, la Regione potenzierà il trasporto sui bus

Sarà una vera e propria prova del nove. Per un mese Napoli resterà senza il suo aeroporto. Per l'intero mese di novembre Capodichino fermerà i voli per consentire la riqualificazione profonda della pista e dei raccordi: trenta giorni di cantiere continuo, anche la notte, sabati e domeniche compresi. Una scelta necessaria per la sicurezza e che produrrà un danno economico rilevante per il gestore: circa 30 milioni investiti da Gesac nelle nuove infrastrutture di volo, che vanno ad aggiungersi ai mancati ricavi. Ma a due mesi dallo stop la questione più delicata, introdotta ieri su "Repubblica" da un intervento del docente ed ex assessore Mario Calabrese, si sposta fuori da Capodichino: come si muoveranno i passeggeri che a novembre avrebbero utilizzato Napoli? E che ricadute avrà la chiusura sull'utenza?

Con l'approssimarsi del black-out le strategie diventano sempre più chiare: una parte dei voli sarà trasferita al Salerno Costa d'Amalfi e del Cilento.

L'elenco, ancora del tutto provvisorio, dà la misura dell'operazione: easyJet sposterà a Salerno il collegamento con Milano Malpensa, Eurowings quelli con Düsseldorf e Stoccarda, Flydubai la rotta per Dubai, Iberia quella per Madrid, Ita Airways per Milano Linate. E ancora: Luxair per Lussemburgo, Neos per Sharm el Sheikh Transavia per Amsterdam e Parigi Orly, Vueling per Barcellona. A questi si aggiungerà la programmazione invernale già prevista dallo scalo salernitano, con Aeroitalia su Genova, Malpensa, Torino e Trieste e Ryanair su Bergamo. E dunque il problema più rilevante è come collegare nel migliore dei modi Napoli con lo scalo alternativo di Salerno. È su questo fronte che la Regione prepara un piano straordinario. «Siamo in attesa di avere risposte definitive su quante compagnie andranno a Salerno e quante, invece, su Fiumicino», spiega l'assessore regionale ai Trasporti Mario Casillo, che annuncia un nuovo incontro con Gesac nei prossimi giorni, dopo il summit dello scorso luglio. Il primo obiettivo sarà rafforzare i collegamenti automobilistici tra Napoli e Pontecagnano: «Potenzieremo il servizio dalla stazione centrale all'aeroporto di Salerno, appena avremo volumi e orari organizzeremo l'offerta». Il modello allo studio prevede bus e navette calibrati sugli orari dei voli: l'obiettivo è evitare che il trasferimento a Salerno si trasformi, per chi parte da Napoli, in un viaggio nel viaggio. E il problema vale anche al contrario: chi atterrerà a Pontecagnano e avrà Napoli come destinazione finale dovrà raggiungere la città su gomma o ferro.

L'inevitabile aumento dei passeggeri potrebbe scaricarsi sulla linea ferroviaria Salerno-Napoli e sui servizi su gomma, mentre una parte della domanda nazionale potrebbe scegliere direttamente l'Alta Velocità, soprattutto verso Roma e Milano. Anche per questo Rfi, Rete Ferroviaria Italiana, la società per azioni interamente controllata da Ferrovie dello Stato, ha appena ufficializzato il rinvio dei lavori previsti sulla linea di Alta Velocità Napoli-Roma, inizialmente previsti proprio a novembre, al prossimo gennaio e "intanto partecipa ai tavoli tra le parti per garantire la mobilità fra Napoli e gli aeroporti di Roma e Salerno". Probabile un rafforzamento del servizio di mobilità regionale su rotaia.

Intanto Capodichino prepara anche il suo futuro. Nelle prossime settimane sarà presentato il progetto di ampliamento dello scalo, un piano di sviluppo da 200 milioni, interamente finanziato da Gesac, da realizzare nei prossimi 5 anni. Il progetto prevede il nuovo Terminal, destinato anche ai voli extra-Schengen e intercontinentali, un hotel nella palazzina ex Atitech e

l'ampliamento degli spazi aeroportuali con aree acquisite da Leonardo. La Regione interverrà con circa 20 milioni per migliorare la viabilità dello scalo. Prima, però, Gesac deve pagare il prezzo obbligato di un intervento maturo e cautelativo sulla sicurezza: anche per questo i lavori non avranno interruzioni e procederanno sette giorni su sette. Novembre sarà così anche un test del sistema aeroportuale campano: Salerno dovrà dimostrare di poter funzionare come secondo scalo della regione, Napoli di saper restare connessa anche quando, per un mese, la sua principale porta d'ingresso dal cielo resterà chiusa.