

Il sistema aeroportuale campano.

Capodichino perde colpi, Pontecagnano ancora fermo.

In Campania la crisi economica si fa sentire anche nel trasporto aereo. L'aeroporto di Capodichino presenta un consuntivo 2008 con un calo del traffico, numero di velivoli(-5,2), passeggeri (-2,3), merci (-23,7) e i dati negativi del mese di dicembre sono addirittura tutti a due cifre.

L'aeroporto di Napoli resta l'unico impianto aeroportuale regionale aperto al traffico aereo commerciale, con problemi di congestionamento e d'impatto sulla città per i numerosi voli che continuano a sorvolare la collina del Vomero e una parte centrale dell'area cittadina.

Le aspettative di sviluppo e distribuzione del traffico, suscitate dall'apertura al trasporto commerciale dell'aeroporto di Pontecagnano, sono state vanificate dal blocco dei collegamenti dello scalo salernitano in seguito alla rinuncia del Consorzio Gan, una società di logistica di Fiumicino, a gestire l'impianto aeroportuale.

Sono passati alcuni mesi, ma ancora nessun player del settore pare interessato a subentrare nella gestione del nuovo scalo campano. La rottura tra il Consorzio pubblico Aeroporto di Salerno, proprietario della struttura, e la società di gestione a cui era stata affidata la fase di start up dell'impianto, ha prodotto uno stallo da cui non s'intravede ancora un'uscita.

L'impianto aeroportuale di Pontecagnano è stato al centro di un piano di interventi infrastrutturali di 49 milioni di fondi comunitari finalizzato a potenziarne gli impianti e allungare la pista a 1650 metri per consentirne l'utilizzo ai velivoli delle aerolinee commerciali. Ciò nonostante non si riesce ad assegnare la gestione dell'impianto ad un player internazionale come era nelle intenzioni del presidente del Consorzio, Augusto Strianese.



L'aeroporto "Costa d'Amalfi" era partito alla grande il 2 agosto 2008 con l'operatore Orion Air che effettuava 33 voli settimanali verso Milano Malpensa, Barcellona, Bucarest e Torino.

L'aerolinea spagnola svolgeva il servizio con un Bae 146-300 da 96 posti, un velivolo inglese jet motorizzato con quattro turbofan, quindi alti costi operativi ma con un carico passeggeri che su Milano superava i 60%.

Nei scarsi cinque mesi di operatività dei collegamenti da Pontecagnano hanno volato 20mila passeggeri e altri 3400 sono da rimborsare perché rimasti a terra dopo la chiusura dello scalo.

I dati di traffico dimostrano una non trascurabile domanda di mobilità che può interessare operatori low cost che cercano nuovi bacini di traffico e sono interessati e sensibili a quelle dinamiche e agli incentivi che sono loro proposti e diffusi in tutti gli scali aeroportuali.

La Campania non può continuare a sostenere il traffico aereo con un solo impianto aeroportuale localizzato in un'area densamente abitata, Grazzanise è lontano dal realizzarsi, ma Pontecagnano può distribuirsi quel traffico che consentirebbe all'aeroporto di Capodichino di assorbire la domanda di nuovi aree di mercato, con significative ricadute e benefici su tutta l'economia regionale.