

## VIA LIBERA DALLA REGIONE AL PROGETTO PER IL COMPLETAMENTO DEL SISTEMA AEROPORTUALE: PREVISTI INVESTIMENTI PER 1,4 MILIARDI e 15MILA POSTI DI LAVORO

La Giunta regionale della Campania, su proposta del Presidente **Antonio Bassolino** e dell'Assessore ai Trasporti, **Ennio Cascetta**, ha approvato il Master Plan (Piano generale di sviluppo) del sistema aeroportuale campano predisposto dalla Gesac, la società che attualmente gestisce l'unico scalo campano di Napoli-Capodichino.

Il Master Plan contiene gli investimenti, il piano economico e finanziario e il programma degli interventi strutturali necessari a soddisfare la prevista crescita del traffico attraverso la delocalizzazione funzionale di alcune attività di Capodichino.

Delocalizzazione prevista dal provvedimento con il quale l'Enac (Ente nazionale aviazione civile) ha concesso alla Gesac la gestione totale fino al 2043 dell'aeroporto di Napoli. Ed è per questo che è stata proprio la Gesac a realizzare il Master Plan.

Con l'approvazione di oggi, il Piano – che può considerarsi già una sorta di progetto preliminare - viene inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e all'Enac per il via libera definitivo e l'avvio delle procedure di attuazione degli interventi previsti, che verranno realizzati progressivamente fino al 2012 (data prevista di apertura di Grazzanise), e fino al 2043 (data di scadenza della gestione totale di Capodichino e del sistema regionale da parte della Gesac).

Si fa dunque un altro concreto passo in avanti per il completamento del sistema, atteso da ben 40 anni: risale infatti agli anni '60 la prima idea di sviluppare il trasporto aereo campano dotandolo di almeno un altro scalo oltre a Capodichino, ma fino a oggi non si era mai arrivati a una indicazione puntuale sia della localizzazione dei nuovi siti e sia di quantità dei finanziamenti necessari e modo di reperirli, tipo di interventi da attuare e soggetti responsabili, il tutto in base a una analisi dettagliata di previsione del traffico e quindi del fabbisogno.

Il documento è stato approvato dalla Giunta in quanto coerente sia con lo studio di fattibilità realizzato dalla Regione, sia con l'Intesa Governo-Regione del dicembre 2001 sulla Legge Obiettivo, che prevedono un sistema basato su 3 poli principali, grazie alla realizzazione dell'aeroporto internazionale di Grazzanise, l'ulteriore adeguamento di Napoli-Capodichino e il potenziamento di Salerno-Pontecagnano.

Come l'Intesa Governo-Regione del 2001 e lo studio di fattibilità regionale, il Master Plan prevede una gestione coordinata per i tre aeroporti, al fine di massimizzare l'efficacia del sistema e minimizzare i costi di esercizio e gestione, così come avviene sia in Italia (vedi Aeroporti di Roma che gestisce Fiumicino e Ciampino) che nel resto del mondo (vedi Baa che gestisce gli aeroporti londinesi).

Per quanto riguarda in particolare Salerno-Pontecagnano, gli interventi di infrastrutturazione e le attività di gestione dovranno essere effettuate con l'integrazione e il coordinamento tra l'attuale gestore dello scalo salernitano e la Gesac.

In sintesi (vedi scheda per i dettagli), il Master Plan prevede un aumento del traffico passeggeri dai quasi 5 milioni attuali del solo Capodichino ai 6,3 milioni del 2012 (data prevista di apertura di Grazzanise), ai 10 milioni del 2020, ai 15 del 2030, fino ai possibili 24 milioni del 2043.

Per poter accogliere l'aumento di domanda previsto e rendere dunque efficiente e produttivo al massimo il sistema, il traffico verrà distribuito funzionalmente e in maniera coordinata fra i 3 scali, in modo da costituire un unico grande nodo aeroportuale regionale con più piste.

In particolare:

1. **Capodichino** - delocalizzando parte del traffico che accoglierà fino alla costruzione di Grazzanise - sarà focalizzato sui voli nazionali e internazionali di tipo business e conserverà un ruolo speciale per i collegamenti charter 'incoming' (ossia di turisti diretti in Campania): da sottolineare che non sono previsti aumenti del numero massimo di movimenti/ora rispetto a quelli attuali, mentre continueranno gli investimenti per migliorare ancora tecnologie, efficienza e servizi ai passeggeri;

2. **Grazzanise** dovrà essere realizzato entro il 2012 e sarà un aeroporto di tipo 4E/F, in grado cioè, di ospitare anche i velivoli di maggiori dimensioni come i Boeing 777 e gli Airbus A380; ospiterà principalmente un traffico internazionale-intercontinentale e di tipo *leisure* (turistico) nazionale e intraeuropeo, e potrà costituire per questo un'ideale base per vettori *low cost* (a tariffe economiche);
3. **Pontecagnano**, infine, aprirà in una prima fase con le attuali dimensioni della pista, e successivamente - con gli altri interventi infrastrutturali previsti (in particolare l'allungamento della pista) - potrà assolvere al soddisfacimento della domanda locale, sia business che turistica (inclusi i voli *low cost*), per voli di linea e charter.

Per strutturare questo sistema complesso, il Master Plan calcola un investimento totale di oltre 1,4 miliardi di euro, di cui circa 350 milioni per i collegamenti stradali e ferroviari (a carico di Stato e Regione), e circa 1,1 miliardi per le infrastrutture aeroportuali, di cui 549 milioni a carico dei soggetti pubblici e 535 milioni a carico di Gesac.

Da sottolineare che questi 535 milioni di Gesac (fondi privati) copriranno il 49 per cento dei costi di costruzione del nuovo aeroporto di Grazzanise e di adeguamento dello scalo di Salerno Pontecagnano, con indubbi vantaggi economici per i fondi pubblici, che in questo modo saranno sgravati di quasi la metà dei costi necessari.

Si stima, infine, una spesa in manodopera di circa 45 milioni di euro all'anno fino al 2013 (apertura di Grazzanise). L'impatto occupazionale diretto, indiretto e indotto, al 2030, è di circa 15mila addetti e di circa 22mila nel 2040.

## SCHEDA

### 1. I FINANZIAMENTI PREVISTI

Il Master Plan di Gesac prevede un investimento complessivo di oltre 1,4 miliardi di euro, di cui 896,5 milioni a carico dei soggetti pubblici istituzionali (Stato e Regione) e circa 535 milioni a carico di Gesac, così suddivisi:

<b>INTERVENTO</b>	<b>COSTI (in milioni di euro)</b>
Costi di infrastrutturazione dei siti di Grazzanise e Salerno Pontecagnano	347, 814 (Stato e Regione)
Adeguamento siti Capodichino e Salerno-Pontecagnano e costruzione nuovo aeroporto di Grazzanise	1.083,820 di cui:  · 548,705 (Stato e Regione - 51%)  · 535,115 (Gesac – 49%)
<b>TOTALE</b>	<b>1.431,634</b>

Come si può notare dalla tabella, oltre a essere coerente con la programmazione statale e regionale, il Master Plan ha anche l'indubbio vantaggio economico di ripartire i costi di costruzione del nuovo aeroporto di Grazzanise e di adeguamento dello scalo di Salerno Pontecagnano tra i soggetti pubblici (per il 51%) e la società privata GESAC (per il 49%).

### 2. LE FUNZIONI DEI 3 SCALI

Questa invece la ripartizione delle funzioni fra i tre scali:

1. Capodichino: sarà focalizzato sul traffico nazionale e internazionale di tipo business e conserverà un ruolo speciale per il traffico charter incoming; con l'apertura di Grazzanise, il traffico si stabilizzerà a circa 4 milioni; viene dunque confermata la vocazione di *city airport*, e sono previsti interventi di ulteriore adeguamento per circa 273 milioni di euro fino al 2012. Tra gli interventi previsti (e in parte già in corso): 9 nuove piazzole di sosta per gli aerei (per un totale di 23); 22 nuovi banchi check-in (per un totale di 58); 2 nuovi nastri bagagli (per un totale di 5).
2. Grazzanise: sarà un aeroporto di tipo 4E/F, in grado cioè, di ospitare anche i velivoli di maggiori dimensioni come i Boeing 777 e gli Airbus A380; ospiterà principalmente un traffico di tipo *leisure* nazionale e intraeuropeo e potrà costituire per questo un'ideale base per vettori low cost. A Grazzanise inoltre si potranno sviluppare collegamenti a lungo raggio di linea o charter. Previsti 753,7 milioni di euro per la costruzione e 335,8 per l'infrastrutturazione del territorio (a cominciare dai collegamenti stradali e ferroviari, per i quali è in corso uno studio di fattibilità finanziato dalla Regione). Il nuovo aeroporto avrà una capacità iniziale al 2012, di 5 milioni di passeggeri (con un traffico stimato all'apertura di 2,4 milioni), espandibile secondo fasi successive fino a 24 milioni di passeggeri. Questo aeroporto dovrà supportare gran parte dello sviluppo del traffico della Campania nel medio e lungo termine, soprattutto per il traffico "leisure" e per i collegamenti intercontinentali. Tra le strutture previste: 18 piazzole di sosta per gli aerei; 38 banchi check-in; 5 nastri bagagli;

3. Salerno-Pontecagnano: assolverà al soddisfacimento della domanda locale sia business che leisure (compresi i voli low cost), per voli di linea o charter, grazie al prolungamento della pista fino a 2.100 metri ed al potenziamento della struttura Apron (corridoi esterni alla pista) e Terminal. Investimenti di 53,7 milioni per l'adeguamento e 12 milioni per l'infrastrutturazione del territorio. Previsti 4 piazzole di sosta aerei, 16 banchi check-in e 2 nastri bagagli.

### **3. L'IMPATTO OCCUPAZIONALE STIMATO**

Si stima una spesa in manodopera di circa 45 milioni di euro all'anno fino al 2013 (start up Grazzanise). L'impatto occupazionale diretto, indiretto e indotto, al 2030, è di circa 15mila addetti e di circa 22mila nel 2040.