

# Perché è una data storica

di **Roberto Calise**

**L**eri è stata una giornata storica per la Campania che, è proprio il caso di dirlo, decolla.

L'inaugurazione dell'aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi cambia il paradigma dell'aviazione in regione. Dopo una serie di «false partenze» fra il 2007 e il 2012, per lo scalo salernitano si è finalmente messo in campo un serio progetto di lungo periodo che rende subito disponibili ben 13 destinazioni: 6 nazionali (Bergamo, Cagliari, Catania, Milano Malpensa, Torino, Verona) e 7 internazionali (Basilea, Berlino, Ginevra, Malta, Londra Gatwick e Stansted, Nantes) attraverso 4 compagnie aeree (EasyJet, Ryanair, Universal Air e Volotea). Numeri importanti raggiunti grazie ad una serie di fattori. In primis le caratteristiche del mercato aereo italiano, probabilmente il più liberalizzato in Europa.

a pagina 3

SEGUE DALLA PRIMA

La mancanza di una forte compagnia di bandiera ha dato spazio nel tempo ad un gran numero di vettori che si rivolgono ad una «clientela» di diverse società aeroportuali. Infatti, anche nel campo dell'aviazione l'Italia riflette la sua vocazione alla frammentazione. Un esempio: in Sicilia su 6 aeroporti vi sono ben 5 diversi operatori. Oppure il caso lombardo, con la rivalità fra Bergamo e il duo Linate-Malpensa. Le leggi della competizione hanno in alcuni casi accentratore: gli scali laziali sono sotto un'unica realtà, così come quelli calabresi e pugliesi. In Campania ci si è mossi in questa direzione. La Regione ha scelto la strada più logica resistendo alla tentazione di creare l'ennesima società (con relative prebende politiche), che avrebbe portato lo scalo salernitano in conflitto con l'ingombrante vicino napoletano. Il quale è cresciuto vertiginosamente fino ad essere il quarto aeroporto italiano per passeggeri: 12,4 milioni nel 2023. Numeri fino a pochi anni fa impensabili frutto di un'idea geniale, quando nel 1997 il sindaco Antonio Bassolino decise di privatizzare Capodichino su indicazione dell'allora assessore alle Risorse Strategiche, Roberto Barbieri. Oggi, proprio Barbieri è alla guida di Gesac, società di gestione dello scalo partenopeo che, a partire dal 2019, ha incorporato Salerno su intuizione del governatore Vincenzo De Luca. È questo il secondo fattore di successo. In un comparto fortemente segnato da logiche concorrenziali si è lavorato di concerto fra province, e non in conflitto, creando un sistema aeroportuale regionale. Una cooperazione pubblico-privata cruciale, che darà alle due realtà il necessario agio di crescere in modo sinergico. Per una volta la politica ha svolto il ruolo che le spetta, ossia di coordinamento, affidandosi poi a chi opera con riconosciuta competenza in un mercato globale dove l'affidabilità è il primo biglietto da

visita. Un esempio che andrebbe seguito anche in altri campi della mobilità campana: come le ferrovie regionali, dove invece si faticano a vedere risultati nonostante i miliardi di euro investiti in quasi dieci anni di governo. Ai tantissimi pendolari servirebbe come il pane

un'operazione innovativa come quella dell'aeroporto di Salerno, aprendo ai grandi player internazionali del trasporto pubblico locale e al loro management. La mobilità collettiva è infatti cruciale per aumentare la coesione territoriale di un Meridione dove le infrastrutture sono il vero tallone d'Achille. Napoli Capodichino, grazie alla sua ampia offerta di voli, ha un bacino d'utenza molto vasto: dal foggiano all'alta Calabria, passando per il potentino. Oltre ovviamente a tutta la Campania. Salerno rappresenta la perfetta integrazione con lo scalo partenopeo guardando verso Sud e non a Nord, dove invece l'ipotizzato scalo di Grazzanise confliggerebbe con la catchment area di Roma Fiumicino.

La proiezione geografica è dunque il terzo fattore di potenziale successo, che però dipenderà dalla qualità dei collegamenti che vanno rapidamente implementati. In particolare quelli ferroviari, sorgendo il nuovo aeroporto proprio affianco ad una linea nazionale: una ricchezza che poche realtà hanno. Immaginiamo un futuro dove con una metropolitana regionale si potrà andare dal cuore di Napoli a Salerno per prendere un volo che magari sarebbe stato esercito a Capodichino, e che ora atterra altrove per alleggerire lo scalo partenopeo. Oppure in 50 minuti si potrebbe arrivare ad Avellino, in un'ora a Potenza, e così via. Le possibilità sono infinite: basta avere visione d'insieme, capacità di pianificazione, volontà di affidarsi a chi conosce il mestiere. Per far correre — pardon, volare — come mai prima la Campania, e i suoi cittadini.