

Mamma mi hanno rubato l'aereo

Aeroporto di Salerno-Pontecagnano: un duro reportage firmato da Antonio Borrelli de Il Giornale mette a nudo la situazione della struttura che nonostante le parole e gli annunci (senza considerare i soldi spesi) resta decisamente abbandonata. Immerso nelle campagne di Pontecagnano, l'aeroporto Costa d'Amalfi si erge tra serre, aziende frutticole e strade sconnesse. Non si erge troppo, a dire il vero. È uno scalo piccolo, con evidenti limiti infrastrutturali e con falle ancora più evidenti nella sua gestione. In effetti, è lo stesso itinerario che dall'autostrada conduce al Costa d'Amalfi a non creare grandi aspettative sulla meta finale. Così l'attacco del pezzo che mette a nudo, come vedremo e secondo il reportage, gravi problemi di sicurezza. l'unico mezzo di trasporto per raggiungere l'aeroporto salernitano è l'auto, perché non esistono collegamenti ferroviari nelle vicinanze né navette che offrono servizi ad hoc. D'altronde, perché raggiungere un aeroporto fantasma? Oggi l'apertura dello scalo è quasi simbolica. Zero partenze né arrivi, nessun volo di linea, hall deserta, uffici e bar chiusi. Le poche decine di dipendenti che mandano avanti la baracca trascorrono le lente giornate come possono, chiacchierando e fumando, mentre qualcuno rifocilla animali randagi. Sembrano scene da ritratto familiare, invece tutto si svolge tra le mura di un aeroporto certificato Enac e ritenuto «rilevanza nazionale». Soltanto nel pieno della stagione estiva si intravede qualche sparuto volo di linea, i cui biglietti sono nella maggior parte dei casi venduti a centinaia di euro.

I costi

La nuova infrastruttura è costata 9 milioni di euro, e se la cifra non sembra così esorbitante rispetto alla realizzazione di un aeroporto, ci sono numeri ben più ingombranti. Basti pensare alla pioggia di incentivi che negli anni sono stati elargiti alle varie compagnie aeree per convincerle ad

atterrare a Salerno. Come nel caso di Alitalia (restando in tema di gestioni fallaci), con cui nel 2010 l'aeroporto salernitano ha siglato un accordo da 3,7 milioni di euro per voli giornalieri verso Milano e Roma. Un contratto risoltosi in un buco nell'acqua, sia dal punto di vista della domanda dei passeggeri che da quello dell'offerta low cost. Nel 2016, poi, il governatore della Regione Campania Vincenzo De Luca, che tanto ha sognato un rilancio dello scalo salernitano, vi ha investito 2,5 milioni di euro, che sembrano serviti soltanto a far andare avanti il carrozzone e a tamponare i buchi di bilancio. Anzi, ogni anno il Costa d'Amalfi va in perdita (e come potrebbe essere altrimenti?). Solo nel 2009, ad esempio, ha chiuso con un passivo di 3,7 milioni di euro. Quasi 450mila euro delle uscite dell'aeroporto di Salerno sono destinate alla sicurezza e alla vigilanza: si tratta del principale capitolo di spesa del bilancio. Non abbastanza, evidentemente, o soldi gestiti decisamente male, a giudicare dal colabrodo che troviamo. Circumnavigando il perimetro dell'intera area aeroportuale non c'è alcun controllo. Tutti i gabbiotti predisposti nei pressi degli accessi alla pista e alle aree riservate sono chiuse e abbandonate. In una delle cabine – dotate di bagni e telefoni ma sigillate da almeno qualche mese – giace a terra un foglio di carta che riporta «E' assolutamente vietato l'ingresso alle persone e agli autoveicoli non autorizzati. Intorno, nessun addetto alla sicurezza monitora l'area e – con un po' di pazienza – attraverso un cancello si può persino arrivare indisturbati alla pista di atterraggio senza essere notati da nessuno. Percorrendo a piedi poche centinaia di metri si arriva ad un deposito di aerei ultraleggeri proprio a ridosso della torre di controllo. A qualche decina di metri c'è persino il parco mezzi della Forestale con alcuni elicotteri fermi in pista. Tra i piccoli aerei parcheggiati uno è aperto: in qualsiasi momento lo si può rubare e decollare senza permessi o, addirittura, manometterne l'utilizzo. È una delle più gravi falle che possano verificarsi nel sistema di sicurezza di un aeroporto. Poco appeal, problemi gestionali ed emergenza

sicurezza. E' a partire dalla risoluzione di queste emergenze che l'aeroporto di Salerno può provare a decollare. Dal 2017, la Gesac, società di gestione dell'Aeroporto Internazionale di Napoli Capodichino, sta lavorando alla creazione di una rete integrata di aeroporti campani, con l'obiettivo di dirottare su Pontecagnano parte del flusso dell'aeroporto partenopeo in costante crescita". Resta il problema della pista troppo corta -aggiungiamo noi - ma questa è un'altra storia. Già scritta (e finanziata).