



CONFINDUSTRIA CASERTA
Unione degli Industriali della Provincia

steer economic
development

AEROPORTO DI GRAZZANISE

Incontro con la società STEER per la
presentazione dello studio di fattibilità

RASSEGNA STAMPA

Il territorio, le sfide

Aeroporto di Grazzanise servono cento milioni per aprire lo scalo civile

► La società di consulenza Steer ha presentato lo studio commissionato da Confindustria ► Ipotizzata potenziale apertura nel 2032 previsti 2,8 milioni di visitatori nel 2056

LE INFRASTRUTTURE

Emanuele Tirelli

Prefattibilità. Quindi è una fase decisamente preliminare, eppure in grado di fornire elementi utili sui quali ragionare per valutare la realizzazione del progetto dell'aeroporto civile di Grazzanise. È il contenuto dello studio elaborato dalla società di consulenza internazionale Steer, commissionato da Confindustria che lo ha sostenuto insieme alla Camera di Commercio, e presentato ieri nella sede degli industriali. «È stato facile seguire l'invito del presidente Luigi Della Gatta a pensare e progettare con una società terza uno studio di fattibilità sull'aeroporto di Grazzanise», dice il presidente dell'ente camerale, Tommaso De Simone, in apertura di giornata con Della Gatta e Alessandro Falco, vicepresidente di Confindustria Caserta. «Lo ringrazio - sottolinea - per averci coinvolti in questa analisi che guarda alla crescita del nostro territorio».

IL DOSSIER

A presentare lo studio Marco Concarì e Anna Masutti. Hanno evidenziato dimensioni e caratteristiche della pista. Si sono concentrati sull'analisi campana e quindi casertana. Nel 2025 Capodichino ha accolto 13,3 milioni di passeggeri, mentre Pontecagnano appena 400mila. Secondo le stime di Steer, l'aeroporto di Salerno assorbirà l'intera domanda regionale residua fino a quando non verrà superata la soglia di saturazione pari al 50% nel rapporto tra passeggeri e capacità. Al raggiungimento di tale livello, nel 2032, è stata ipotizzata l'apertura dell'aeroporto di Grazzanise. La società ha previsto che la domanda di passeggeri in Campania salirà a 23,8 milioni nel 2056. In quest'ottica, nel 2032 Napoli arriverà a 14,8 milioni, Salerno a 2,1 milioni e Grazzanise inizierà con 200 mila, per poi arrivare nel 2056 con Capodichino a 16,9, Salerno a 3,1 e Grazzanise a 2,8 milioni.

ZINZI: «FAREMO DI TUTTO AFFINCHE' SI REALIZZI»
CASILLO: «SCALO UTILE MA VERIFICARE I TEMPI»
CUCCARO: «PERFETTO IN TERMINI LOGISTICI»

I COSTI

La vision del sistema aeroportuale campano per Steer vede Capodichino come hub premium, Salerno come utile all'area costiera e Grazzanise come low cost per l'area di Napoli, cioè uno scalo secondario per gestire «i passeggeri più sensibili al prezzo quando Napoli avrà raggiunto la saturazione». Arrivando all'aspetto economico, la società ha stimato che per avviare le operazioni civili ci sarebbe bisogno di circa 100 milioni di euro, di cui 90 per l'aviazione commerciale e 10 per quella civile, da impiegare in questo modo: 48% per un terminal da un milione di passeggeri; 26% per allargamento della pista di volo; e poi realizzazione di aree per il parcheggio e aiuti alla navigazione. C'è poi una timeline indicata:



I DATI Ieri in Confindustria la presentazione dello studio sull'aeroporto di Grazzanise; da sinistra Falco, De Simone, Della Gatta, Masutti e Concarì; sotto Zinzi e Casillo. FOTO FRATTARI

va di almeno due anni per l'apertura dell'aeroporto al traffico civile tra perimetrazione, trasferimento dell'area al demanio aeronautico civile, assegnazione a Enac, gara pubblica di affidamento e concessione.

LE TEMPISTICHE

È stata una presentazione molto partecipata. In sala c'erano anche i sindacati. I consiglieri regionali Massimo Grimaldi e Gennaro Oliviero; i sindaci Enrico Petrella (Grazzanise), Pasquale Marrandino (Castel Volturno), Adolfo Villani (Capua) e Raffaele Ambrosca (Cancello ed Arnone). «Al momento, l'aeroporto di Pontecagnano non si autosostiene e ha bisogno di contributi pubblici», dice Mario Casillo, vicepresidente della Regione con delega a

Trasporti, Mobilità e Mare. «Allo stesso tempo, alla luce degli investimenti che riguardano Capodichino, Gesac sostiene che Capodichino potrà accogliere 20 milioni di passeggeri, ben diversi dai 14,8 e dai 17 milioni indicati. Sono sicuro che la Campania avrà bisogno dell'aeroporto di Grazzanise, e la Regione non si tirerà indietro, ma bisogna capire davvero quali saranno i numeri per sapere quando e come muoversi».

«Sarà il progetto del futuro per il nostro territorio, e oltre», dice il deputato leghista Gianpiero Zinzi, ricordando che nel 2025 il ministero della Difesa ha autorizzato l'uso duale anche per finalità civili e il recente inserimento nel Piano nazionale aeroporti 2026-2035. «Credo - conclude - che la vocazione di Grazzanise possa essere ben più ampia di quella low cost a supporto di Capodichino». Poi aggiunge che spera in una gestione, almeno in fase di startup, da parte di Enac. Per Zinzi si tratta di «un grande progetto per il Mezzogiorno: faremo di tutto perché si realizzi. Con la posizione chiara e netta del governo, e le risorse che arriveranno dal governo nazionale, credo che anche la Regione si accoderà». Che Grazzanise sia il luogo perfetto per l'aeroporto è convinto anche il commissario dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno Centrale, Eliseo Cuccaro: «È logisticamente perfetto: vicino a Casilina e Appia, e al casello autostradale a 20 chilometri dall'interporto. Marcanise-Maddaloni e non lontano da quello di Nola; a meno di 40 chilometri dal porto di Napoli e a meno di 200 da Roma».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La verifica con i sindacati

Tma, il piano investimenti concentrato in due anni

Si è svolto un incontro di aggiornamento e verifica tra la direzione aziendale di Tma, le organizzazioni sindacali territoriali e la Rsu per fare il punto su stato di avanzamento del piano industriale, andamento occupazionale, utilizzo della ciga straordinaria e prospettive produttive del sito. Nel confronto, l'azienda ha annunciato l'anticipo del piano totale di investimenti di 12 milioni di euro, inizialmente programmato in tre anni. Le risorse saranno invece concentrate nei primi due anni: 7 milioni di euro nel 2026

e ulteriori 5 nel 2027. Una scelta che, secondo quanto illustrato dai vertici aziendali, punta ad accelerare il percorso di consolidamento industriale del sito produttivo attraverso investimenti tecnologici, il rafforzamento delle attività produttive e l'acquisizione di nuove commesse. Le organizzazioni territoriali e la Rsu, pur prendendo atto dei segnali di miglioramento illustrati dall'azienda, hanno ribadito la necessità di mantenere alta l'attenzione sull'intero percorso di rilancio industriale e occupazionale del

sito. Per il sindacato, infatti, i risultati produttivi ed economici dovranno tradursi in piena tutela dei livelli occupazionali, progressiva riduzione degli ammortizzatori sociali, salvaguardia del salario e valorizzazione delle professionalità presenti nello stabilimento, garantendo prospettive industriali solide e durature per i lavoratori. Sottolineata l'importanza di proseguire il confronto con verifiche periodiche.

fr.ag.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

“ L'intervista **Luigi Della Gatta**

«Adesso la politica si misuri con i fatti e non più con le campagne elettorali»

Presidente, un anno fa, nel giorno della sua elezione, lei ha annunciato uno studio di fattibilità sull'aeroporto di Grazzanise.

«Quello dell'aeroporto di Grazzanise è un tema che sta al centro del dibattito casertano da 40 anni, sempre in corrispondenza delle campagne elettorali. Noi lo abbiamo concepito da non tifosi di nessuna delle due risposte. Non parteggiamo per il sì e nemmeno per il no, ma abbiamo creduto fondamentale superare la dimensione di Grazzanise come leitmotiv e argomento elettorale. Inoltre, abbiamo assistito spesso alle dichiarazioni più disparate, senza una base concreta o scientifica. Noi stessi, che siamo stakeholder economici impegnati in valutazioni da ragionamenti a mente fredda, venivamo chiamati a pronunciarsi ma non

avevamo gli elementi utili a rappresentare la realtà dei fatti o a indicare una direzione strategica per lo sviluppo del territorio».

Qual è stato il percorso?

«Grazie all'intelligenza artificiale abbiamo individuato tre player internazionali di alto pro-

filo. Indipendenti e con esperienza nel settore. Da lì abbiamo attivato un beauty contest e scelto Steer. Studi del genere sono molto costosi, e per affrontare la dimensione economica siamo stati affiancati dalla Camera di Commercio di Caserta. Il risultato è uno studio di pre-fattibilità: abbiamo presentato un estratto, mentre quello completo, di 60 pagine, sarà messo a disposizione della comunità nei prossimi giorni».

Adesso cosa accadrà?

«Speriamo che grazie a questo studio, capace di assicurare un background molto più solido del passato, la politica si misuri con i fatti e non più con le parole o i ragionamenti astratti».

Nel corso della presentazione è già emersa qualche considerazione. Quali sono i nodi principali?

«Oltre alle parole di Steer, sono stato felice dei commenti degli onorevoli Casillo e Zinzi, chiaramente con visioni non del tutto allineate, ma sicuramente oneste intellettualmente. Rispetto al bacino dell'area individuata, bisognerà comprendere in maniera secca qual è il fabbisogno di viaggiatori che potrà assorbire Capodichino: solo Gesac potrà dircelo, e rispetto a questi numeri si potrà procedere a tutte le considerazioni del caso. Se Gesac dichiarerà di voler assorbire per Capodichino il potenziale di passeggeri che gli studi più prudentiali dimostrano ci saranno da qui ai prossimi dieci anni, l'aeroporto di Grazzanise avrà un po' meno senso di esistere rispetto a una Capodichino che dichiara di avere un'offerta più o meno coerente con i volumi di oggi». Altri due nodi stanno nelle risorse e nella normativa.



IL PRESIDENTE Luigi Della Gatta

«Lo studio di Steer non ha affrontato il business plan, ma è chiaro che le infrastrutture interne ed esterne dovranno arrivare da capitali pubblici. Parliamo di investimenti imponenti, indispensabili, che non possono arrivare dal privato. Poi c'è il tema della regolamentazione normativa. Fino a quando non ci sarà una reale perimetrazione dell'area, e quindi una sdemanializzazione di una parte dell'aeroporto, quella resterà una struttura esclusivamente militare. La convivenza

tra le due aree richiede una serie di passaggi propedeutici allo sviluppo del progetto. Lo studio serve allora a misurare gli step, non a dare la soluzione. Serve a strappare Grazzanise dall'eterno ritorno nelle campagne elettorali e a collocarlo in una dimensione reale, da percorrere fino alla fine o meno».

Confindustria Caserta considera esaurito il proprio ruolo?

«No, ma allo stesso tempo non ci faremo promotori del sì o del no. Continueremo a non essere tifosi delle parti che propendono per la realizzazione o meno dell'aeroporto civile di Grazzanise. Se però le parti politiche ci convocheranno ai tavoli di discussione, saremo presenti. Per realizzare un progetto del genere c'è bisogno di una filiera istituzionale estremamente forte, e a breve si capirà quale direzione prendere. Se sarà scelta la strada del "sì", daremo il massimo contributo possibile, anche ampliando gli studi già fatti e gli sforzi economici. Se invece si deciderà per il "no", non potremo che prenderne atto».

em.ti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NODI PRINCIPALI SARANNO LE STIME SUL FABBISOGNO ASSORBITO DA NAPOLI, I FINANZIAMENTI E LA NORMATIVA

LO STUDIO

Al tavolo dell'associazione esperti di settore e istituzioni

Secondo l'analisi commissionata dagli imprenditori le attività potrebbero iniziare nel 2032 e nel 2056 i passeggeri sarebbero 3 milioni

Scali, Confindustria: Capodichino pieno, Grazzanise strategico

Sull'aeroporto casertano convergerebbe il low cost

I punti

1

• Napoli

Capodichino in saturazione. Grazzanise è in grado di intercettare passeggeri e merci che altrimenti potrebbero optare per altre regioni

2

• I numeri

Nel 2025 l'aeroporto napoletano ha registrato il transito di 13,6 milioni di passeggeri: il massimo stimato dallo studio Confindustria è 14 milioni

3

• La stima

Grazzanise dovrebbe raggiungere 3 milioni di passeggeri per il 2056 mentre Napoli si indirizzerà verso mercati ad alta capacità di spesa

CASERTA (Renata Casella) - Un contributo concreto per trasformare un'eterna promessa in un dibattito pubblico serio, basato su dati oggettivi. Così Confindustria Caserta presenta lo studio di prefattibilità per la realizzazione dell'aeroporto di Grazzanise, un'infrastruttura centrale non solo per Terra di Lavoro, ma per l'intera Campania

e tutto il Mezzogiorno. Da decenni "Cronache" ricorda l'importanza di questa struttura per lo sviluppo del territorio campano e si spera che la ritrovata attenzione sul progetto non nasconda, come troppo spesso avvenuto in passato, una pura speculazione da parte della politica. Il documento, elaborato da Scer - società di consulenza

nello sviluppo economico e infrastrutturale - è stato illustrato ieri mattina nella sede dell'associazione degli industriali in via Roma a Caserta, alla presenza dei vertici associativi, di esperti del settore e di rappresentanza istituzionale. Secondo questo studio, nei prossimi anni Grazzanise potrebbe diventare un aeroporto specializzato in voli di compagnie low cost e per il 2032 l'aeroporto aprirebbe: servono fondi per 100 milioni di euro. Il traffico aereo campano è infatti in costante crescita e le proiezioni indicano che lo scalo di Napoli Capodichino potrebbe raggiungere la saturazione nel giro di pochi anni. In questo scenario, Grazzanise non sarebbe un elemento isolato, ma come un aeroporto integrato nel sistema regionale. Il modello di riferimento è



quello già collaudato in grandi aree metropolitane europee e italiane, come Parigi, Bruxelles e Milano: realtà in cui gli scali satellite lavorano in sinergia con l'hub principale. L'obiettivo: decongestionare Capodichino e intercettare una domanda potenziale di passeggeri e merci che, altrimenti, rischierebbe di indirizzarsi verso altre regioni. Lo studio ha individuato percorsi e condizioni ex

ante per la realizzazione, ma la vera sfida ora si sposta sulla politica: il futuro dell'opera dipenderà da una regia regionale coordinata e dalla reale disponibilità di risorse per gli investimenti. La mattinata è stata aperta dai saluti del presidente di Confindustria Caserta, Luigi Della Gatta, e del presidente della Camera di commercio, Tommaso De Simone. A delineare la

visione strategica dell'unione industriali è stato Alessandro Falco, vicepresidente di Confindustria Caserta con delega a Credito, Finanza e Progetti speciali. I dettagli tecnici e normativi sono stati approfonditi da due esperti: Marco Concarì (direttore di Scer) ha illustrato nel dettaglio i risultati e i dati numerici dello studio di prefattibilità, mentre Anna Masutti (avvocato dello studio Rph), esperta in diritto dei trasporti aerei, ha fatto chiarezza sugli aspetti normativi e regolatori necessari per l'apertura dello scalo militare al traffico civile.

Fra gli intervenuti al dibattito il vicepresidente della Regione Mario Casillo e il commissario dell'Autorità portuale del Mar Tirreno centrale Eliseo Cuccaro. In platea anche i consiglieri regionali Massimo Grimaldi e Gennaro Oliviero, insieme ai sindaci del territorio: Enrico Petrella (Grazzanise), Pasquale Marrandino (Castel Volturno), Adolfo Villani (Capua) e Raffaele Ambrosio (Cancello d'Avignone). L'obiettivo dell'iniziativa non è imporre una soluzione, ma fornire la base scientifica per una scelta consapevole. Secondo il presidente Della Gatta, "Confindustria Caserta mette oggi a disposizione della comunità, delle istituzioni e di tutti gli stakeholder questo studio, affinché diventi il punto di partenza di un dibattito strategico autentico. L'auspicio è che tutti i soggetti coinvolti si siedono attorno a un tavolo e ragionino insieme, per una discussione seria, condivisa e orientata al futuro della nostra provincia e dell'intera regione".

Il presidente

Per Della Gatta (Confindustria Caserta) lo studio deve essere di stimolo a tutti gli interessati per "sedersi a un tavolo e ragionare insieme sul futuro"

I costi stimati in 100 milioni, importante l'impegno delle istituzioni per i collegamenti stradali e ferroviari

I lavori: terminal da costruire, pista da ampliare

CASERTA (r.e.) - Il sistema aeroportuale della Campania si prepara a una rivoluzione strutturale per evitare il collasso da sovrappienezza. Al centro della nuova strategia c'è il definitivo decollo civile dell'aeroporto di Grazzanise, destinato a diventare lo scalo satellite di un unico grande "city brand" metropolitano, sul modello di quanto già avviene in metropoli europee come Parigi, Bruxelles e Milano. La necessità di un terzo polo aeroportuale regionale nasce dai numeri record e dai limiti strutturali di Napoli Capodichino. Nel 2025 lo scalo partenopeo ha registrato il transito di ben 13,6 milioni di passeggeri (di cui 10 milioni su rotte internazionali), ormai a un passo dalla capacità massima stimata dalla società di consulenza Scer, fissata a circa 14 milioni.

Bloccato dall'impossibilità di espandersi nelle aree limitrofe, Capodichino potrà contare solo su piccoli interventi di ottimizzazione. Tuttavia, la domanda di volo è destinata a esplodere: le stime prevedono 20,8 milioni di passeggeri regionali nel 2043, fino a toccare i 23,8 milioni nel 2056, una quota di domanda che Napoli, da sola, non potrà mai assorbire. Per gestire questo flusso, la strategia regionale punta su una netta specializzazione dei tre aeroporti campani. Napoli Capodichino manterrà il ruolo di punto di riferimento del Mezzogiorno, raggiunta la saturazione, si concentrerà sui vettori full service e sui collegamenti long haul verso mercati ad alta capacità di spesa, come Nord America, Canada e Medio Oriente. L'aeroporto di Salerno



Costa d'Amalfi sarà invece la porta d'accesso per la Costiera Amalfitana, il Cilento e il sud della regione, focalizzandosi su vettori low-cost e passeggeri di tipo leisure; Salerno assorbirà l'intera domanda regionale residua fino a quando non raggiungerà la saturazione del 50% della sua capacità. Al raggiungimento di

questo livello, stimato per il 2032, entrerà in gioco l'aeroporto di Grazzanise. Con un bacino d'utenza potenziale di 5,6 milioni di persone, che si sovrappone in parte a quello di Napoli-Salerno e degli scali romani, Grazzanise gestirà i passeggeri più sensibili al prezzo e punta a raggiungere circa 3 milioni di passeggeri al

2056. Per trasformare la base di Grazzanise in uno scalo civile operativo, l'analisi stima un Capex totale di circa 100 milioni di euro ai prezzi del 2025, di cui 90 milioni per l'aviazione commerciale e 10 milioni per l'aviazione civile. Gli investimenti principali riguarderanno la costruzione di un terminal da un milione di passeggeri (pari al 48% del costo totale), l'allargamento della pista di volo (26%), la realizzazione di uno stazionamento per i velivoli (apron) e gli aiuti alla navigazione. Infine, andranno considerati i costi per garantire l'accessibilità dello scalo attraverso i collegamenti con le infrastrutture stradali e ferroviarie, la cui realizzazione si ipotizza a carico di soggetti terzi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL TERZO AEROPORTO CAMPANO

Il dossier di Steer commissionato da Confindustria

CASERTA (gq) - La pista c'è, ed è anche lunga abbastanza per reggere voli civili di corto e medio raggio. Ma per trasformare l'aeroporto di Grazzanise in uno scalo aperto al traffico commerciale non basta l'infrastruttura esistente: servono terminal, aree di servizio per i passeggeri, adeguamenti air-side e connessioni esterne più efficienti. E quanto emerge dallo studio preliminare redatto dalla società di consulenza internazionale Steer, commissionato da Confindustria Caserta e presentato nella sede degli Industriali.

Un documento pensato per aprire un confronto tra istituzioni, sistema produttivo e territorio sulla possibile realizzazione di un'infrastruttura considerata strategica non solo per la provincia di Caserta, ma per la Campania e per il Mezzogiorno.

La valutazione parte da un dato di contesto: il traffico aereo campano è in crescita costante e, secondo le previsioni richiamate nello studio, lo scalo di Napoli Capodichino potrebbe raggiungere la saturazione nel giro di pochi anni. Da qui l'ipotesi di ragionare su Grazzanise come possibile infrastruttura complementare, da sviluppare però con interventi rilevanti e con un modello di gestione duale, civile e militare.

Il punto di partenza è la dotazione esistente. L'aeroporto dispone di una pista principale 06R/24L, lunga 2.800 metri da estremità a estremità, con una superficie pavimentata di 2.985 metri, larga però 30 metri. A questa si affianca una pista parallela più corta, lunga 1.400 metri e larga 23 metri. Sono presenti tre apron, cioè piazzali per aeromobili, con hangar, alcuni aiuti alla navigazione e una strada perimetrale. Mancano però le strutture indispensabili per l'attività civile: non esiste un terminal passeggeri, non ci sono parcheggi e l'accessibilità terrestre è limitata a un solo punto di accesso. Secondo lo studio, la pista

Terminal, aree di sosta e ferrovia
La ricetta dello scalo a Grazzanise

Pista da allargare e zona separata per gli aerei commerciali



- Strada di accesso all'area delle operazioni civili
- Punto di accesso all'area delle operazioni civili
- Area per operazioni civili
- Taxiway
- Stalla per aeromobili - Aviazione commerciale
- Stalla per aeromobili - Aviazione generale
- Terminal (aviazione commerciale)
- Terminal esecutivo (aviazione generale)
- Hangar per aviazione generale
- Parcheggio

Fonte: Steer

principale ha una lunghezza idonea anche rispetto a quella dello scalo di Napoli Capodichino e può consentire l'operatività di aeromobili come Airbus A320 e Boeing 737.

Il problema non è quindi l'estensione, ma la larghezza. Per accogliere velivoli di categoria Code C, la pista dovrebbe essere portata da 30 a 45 metri, con la pavimentazione delle banchine. La pista parallela, invece, dovrebbe essere chiusa per la vicinanza alla principale, essendo le due linee di mezz'ora distanti 85 metri.

Gli interventi richiesti non riguardano solo la pista. Per l'apertura ai voli civili servirebbero nuovi strumenti di navigazione, in particolare VOR e ILS di categoria I, poiché l'attuale dotazione viene giudicata non adeguata

ai voli commerciali. Sarebbe inoltre necessario realizzare un apron separato da quelli militari, con tre stalli per aeromobili Code C, una taxiway di collegamento tra pista e area di sosta degli aerei, punti di inversione alle estremità e un'area dedicata all'aviazione generale con due hangar.

Il nodo più evidente resta però il terminal. Oggi l'infrastruttura ne è completamente priva. Lo scenario ipotizzato prevede un terminal passeggeri da 8 mila metri quadrati, capace di gestire un milione di passeggeri l'anno, oltre a un terminal esecutivo da 500 metri quadrati per l'aviazione generale. Il documento stima una domanda di un milione di passeggeri nel 2036 e due milioni nel 2046 per l'aviazione commerciale. Per l'aviazione generale, invece,

si parla di 6 mila passeggeri nel 2036 e 11 mila nel 2046.

Altro capitolo decisivo è l'accessibilità. Lo scalo, allo stato, non dispone di parcheggi e ha un unico accesso. Per renderlo utilizzabile dai passeggeri civili servirebbero due ingressi indipendenti dalle operazioni militari e un parcheggio da 300 posti per auto, taxi e autobus. Ma lo studio va oltre il perimetro aeroportuale: per far funzionare davvero lo scalo, viene indicata la necessità di nuove infrastrutture di collegamento con le principali arterie stradali dell'area, come la Statale 7 bis, e di una bretella di connessione alla rete ferroviaria. L'accessibilità viene definita una condizione abilitante per lo sviluppo delle operazioni civili.

Sul piano economico, il fabbisogno complessivo stimato

per l'apertura ai voli civili è di circa 100 milioni di euro, ai prezzi 2025, con una variabilità del 25%. La parte più consistente riguarda il terminal passeggeri, stimato in 48 milioni. L'allargamento della pista e la pavimentazione delle banchine valgono invece 26,1 milioni. Seguono gli aiuti alla navigazione, con 5 milioni per il VOR e un milione per l'ILS, l'apron commerciale da 6 milioni, la taxiway da 2,2 milioni, gli hangar per l'aviazione generale da 1,8 milioni e il terminal esecutivo da 1,5 milioni.

Il costo annuale di manutenzione viene stimato in circa 3 milioni di euro. Lo studio distingue anche tra due possibili scenari. Se si puntasse solo sull'aviazione generale, il fabbisogno infrastrutturale sarebbe molto più contenuto, intorno ai 10 milioni di euro. L'apertura al traffico commerciale richiederebbe invece circa 90 milioni, perché comporterebbe la realizzazione del terminal, degli stalli per gli aeromobili di linea, dei parcheggi, dei sistemi di accesso e degli adeguamenti operativi.

Resta infine il tema della convivenza con la componente militare. Grazzanise sarebbe uno scalo a gestione duale, civile e militare, sul modello di altri aeroporti italiani. Il documento assume che le operazioni militari non vincolino quelle civili, ma sottolinea la necessità di interlocuzioni con l'autorità militare competente per definire modalità di coordinamento e aspetti ancora pendenti. Per rumore, antincendio, controllo del traffico aereo, illuminazione e capacità portante della pista, lo studio ipotizza invece che non siano necessari investimenti aggiuntivi rilevanti, assumendo che alcune dotazioni possano essere già presenti o garantite dall'ambito militare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROSPETTIVA

L'idea dell'hub low cost per assorbire il traffico di Capodichino

CASERTA (an) - La domanda di voli in Campania è destinata a crescere ancora e, secondo lo studio Steer, il sistema aeroportuale regionale dovrà prepararsi a numeri molto più alti. In questo scenario torna centrale Grazzanise, non come scalo in concorrenza con Napoli o Salerno, ma come possibile infrastruttura di supporto per assorbire parte del traffico che Capodichino non riuscirà più a gestire.

La stima parte dalla crescita post Covid. Napoli, tra i primi aeroporti italiani a recuperare il calo della pandemia, tra il 2023 e il 2025 ha aumentato i passeggeri con un tasso medio annuo del 4,8%. Per il 2026 lo studio prevede un ulteriore incremento del 4,5%, con una domanda regionale attesa a 14,2 milioni di passeggeri. Al 2056 la Campania potrebbe arrivare a circa 24 milioni, quasi il doppio rispetto ai livelli del 2025.

A trainare l'aumento sarà soprattutto il traffico internazionale. Il nodo, però, è capire dove assorbire questa domanda. Capodichino resta lo scalo principale, ma presenta limiti sul terminal e sulle piazzole di sosta: la capacità stimata è di circa 14 milioni di passeggeri per il terminal e 15 milioni per le piazzole. La pista, invece, non sarebbe il vero collo di bottiglia. L'espansione dello scalo napoletano resta complicata dalla collocazione urbana.

Da qui l'idea di un sistema regionale a tre aeroporti: Napoli come hub premium, Salerno come scalo leisure per Costiera, Cilento e sud della regione, Grazzanise come aeroporto low cost a servizio dell'area metropolitana di Napoli.

La condizione decisiva resta però l'accessibilità. Oggi Grazzanise non ha collegamenti diretti alla rete stradale principale né alla ferrovia. L'autostrada più vicina è a circa 16 chilometri in linea d'aria; la linea Napoli-Roma passa a due chilometri, ma senza connessione diretta. Una condizione di isolamento che limita lo sviluppo.

Secondo Steer, Salerno assorbirebbe la domanda aggiuntiva fino alla saturazione prevista nel 2032. Da lì potrebbe aprirsi lo spazio per Grazzanise: 900 mila passeggeri nel 2036, due milioni nel 2046 e 2,8 milioni nel 2056. Prima dei voli commerciali, lo scalo potrebbe partire dall'aviazione generale, con investimenti più contenuti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PER APRIRE AI VOLI CIVILI SERVIRANNO CONCESSIONE AL GESTORE, CERTIFICAZIONE AEROPORTUALE, CONVENZIONE CON ENAC E PIANO AMBIENTALE

Dalla Difesa all'Enac, poi la gara

CASERTA (gq) - Non c'è solo il capitolo delle opere da realizzare. Per aprire l'aeroporto di Grazzanise al traffico civile servirà anche un percorso amministrativo e regolatorio complesso, con il coinvolgimento di ministeri, Agenzia del Demanio, Enac e futuro gestore dello scalo. È quanto emerge dalla parte normativa dello studio preliminare redatto da Steer e commissionato da Confindustria Caserta.

Il punto di partenza è la natura dell'infrastruttura: Grazzanise è un aeroporto militare appartenente al demanio aeronautico statale ed è stato dichiarato compatibile con l'attività di traffico civile nel marzo 2025. Ma questa compatibilità non equivale all'apertura immediata ai voli commerciali. Secondo lo studio, l'intero iter richiede



almeno due anni.

La prima fase prevede l'individuazione dei beni del demanio militare strumentali al trasporto aereo commerciale e non più funzionali alle esigenze della Difesa. Il passaggio dovrà avvenire con un decreto del ministero della Difesa, di concerto con il ministero delle Infrastrutture. Successivamente, gli stessi beni dovranno essere trasferiti al demanio aeronautico civile e poi assegnati dall'Agenzia del Demanio all'Enac in uso gratuito. Per queste prime tre fasi la tempistica stimata è di almeno un anno.

A quel punto l'Enac, come stazione appaltante, dovrà avviare una gara pubblica per individuare la società di gestione aeroportuale. L'aggiudicazione avverrà secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Solo dopo la procedura, i ministeri competenti potranno affidare formalmente la concessione al gestore, con una durata massima di 40 anni, riducibile a 20 per gli aeroporti minori.

Anche per gara e affidamento viene stimato almeno un altro anno. Il futuro gestore dovrà essere una società di capitali e avrà il compito di sviluppare, mantenere e gestire le infrastrutture, ma anche di organizzare servizi commerciali, assistenza a terra, rapporti con compagnie aeree, negozi, ristoranti, parcheggi e autonoleggi. Prima dei voli civili serviranno inoltre la convenzione con Enac, la certificazione aeroportuale, il piano della qualità e tutela ambientale e il contratto di programma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ANSA.it

ECONOMIA

Aeroporto Grazzanise, a Confindustria studio fattibilità. 'Fondamentale per Napoli'

Presentata a Caserta analisi su potenzialità scalo inserito nel Piano Nazionale

Redazione Ansa

CASERTA - Maggio 28, 2026 - News



(ANSA) - CASERTA, 28 MAG - Un aeroporto "satellite" in grado di alleggerire lo scalo napoletano di Capodichino, sul modello degli aeroporti integrati in un unico "city brand", come a Parigi, Bruxelles e Milano, dove lo scalo secondario contribuisce a decongestionare il sistema aeroportuale. E' il nuovo aeroporto di Grazzanise, nel Casertano, inserito nel Piano Nazionale Aeroporti 2026-2035, e oggetto di uno studio commissionato da Confindustria Caserta a Steer, società di consulenza internazionale specializzata in sviluppo economico e infrastrutturale; studio illustrato oggi proprio presso la sede dell'associazione degli Industriali casertani, che esamina le condizioni di fattibilità per l'apertura al traffico civile e commerciale dell'aeroporto militare "Carlo Romagnoli" di Grazzanise.

Il progetto

dal nostro inviato a Caserta
Angelo Agrippa

Confindustria Caserta vuole vederci chiaro e ha promosso uno studio di pre fattibilità per verificare se davvero ci sono le condizioni per realizzare il nuovo scalo aeroportuale di Grazzanise, da poco tempo reinserito, ad opera del governo, nel Piano nazionale aeroporti 2025/2035. Un obiettivo già perseguito trent'anni fa, quando l'Enac aveva individuato Grazzanise come hub intercontinentale nella previsione di contenere il traffico su Capodichino, ormai destinato a city airport.

Ora, dopo trent'anni, si ricomincia. «Si tratta di uno studio fondato su dati oggettivi che intende essere una base solida per l'avvio di un dibattito tra istituzioni, stakeholder e attori regionali e nazionali — hanno spiegato il presidente di Confindustria Caserta, Luigi Della Gatta, e Alessandro Falco, vicepresidente con delega ai progetti speciali, i quali hanno commissionato la ricerca alla Ster, società di consulenza internazionale specializzata in sviluppo economico e infrastrutturale — affinché si renda possibile valutare se l'aeroporto rappresenti davvero una priorità strategica per la comunità».

Ma il vice presidente della giunta regionale e assessore ai Trasporti, Mario Casillo, ha preferito pronunciare un intervento improntato al realismo: «Lo scalo di Pontecagnano, purtroppo, ha registrato notevoli difficoltà. Ci sono stati investimenti significativi. Ma la Regione, ora, ha scelto di assicurare un suo contributo: ci accogliamo l'adizionale comunale sui diritti d'imbarco, previa autorizzazione ministeriale, all'incirca 1,5-2 milioni all'anno. Su Grazzanise, quindi, occorre far riferimento ai numeri, e lo dico da ingegnere, altrimenti si rischia di parlare a vuoto. Non è questione di fondi, poiché se il progetto funziona i finanziamenti si trovano. Ma è necessario capire i tempi: si deve realizzare entro il 2032? Allora bisogna partire subito».



«Grazzanise come hub civile e commerciale» Studio degli industriali sul futuro dell'aeroporto

L'assessore Casillo: «Quali i tempi?». Zinzi (Lega): «Gestione a Enac»

Sopra,
una foto
panoramica
dell'intera area
dell'aeroporto
di Grazzanise,
oggi destinata
a un uso
militare
esclusivo

allungano».

Attualmente il traffico passeggeri a Capodichino è di 13,6 milioni di presenze annue, ma la stima di crescita è bassa, viste le difficoltà di espansione nelle aree limitrofe. Secondo lo studio Ster, pur con interventi di ottimizzazione, si arriverebbe «a 16,9 milioni nel 2056, soglia di saturazione, a fronte di un aumento dei passeggeri stimato in quasi 2,4 milioni, per cui Capodichino non sarebbe in grado di assorbire una domanda di oltre 7 milioni di transiti. Ecco quindi che da un lato sarà Salerno ad assorbire l'intera domanda regionale residua fino a quando non verrà superata la soglia di saturazione pari al 50%», e al raggiungimento di tale livello «il nodo è stato ipotizzato

Grazzanise, che nel 2056, sarebbe in grado di soddisfare la domanda di circa 3 milioni di passeggeri».

Certo, Grazzanise è a mezz'ora dalla stazione Tav di Afragola e da Napoli, a un'ora e mezza da Roma. Insomma, la geolocalizzazione potrebbe favorirne lo sviluppo.

«Gli elementi tecnici a favore dell'opera ci sono sempre stati — ha argomentato il deputato e coordinatore della Lega in Campania, Gianpiero Zinzi, che sostiene il progetto di Grazzanise —. Ma è mancata finora la volontà politica. Mentre oggi Grazzanise è stato nuovamente inserito nel Piano nazionale aeroporti. È una grande opportunità per tutto il Mezzogiorno. Pontecagnano, purtroppo, è stato un fallimento politico e tecnico».

un dispendioso accanimento terapeutico. Grazzanise ha una pista lunga 3 chilometri che va allargata — ha aggiunto Zinzi —; Enac lo individua per un uso duale: come scalo civile e commerciale. Aspettiamo il ministero della Difesa che si è impegnato a perimetrare l'area militare per consentire di stabilire poi la zona che sarà destinata agli altri usi. È auspicio che sia Enac Servizi, almeno nella fase iniziale, a gestire lo scalo».

Anche il presidente dell'Autorità portuale, Eliseo Cuccaro, ha accolto con favore il progetto: «Basti dire che Grazzanise dista mezz'ora dal porto di Napoli. Realizzeremo una rete intermodale straordinaria, con notevoli effetti sullo sviluppo dell'economia meridionale».

ANSA.it

ECONOMIA

Aeroporto di Grazzanise: Confindustria Caserta, 'strategico per Campania e l'intero Sud'

"Studio di fattibilità sull'opera strumento concreto per aprire dibattito tra istituzioni"

Redazione Ansa

NAPOLI - Maggio 28, 2026 - News



(ANSA) - NAPOLI, 28 MAG - "Lo studio di fattibilità sull'aeroporto di Grazzanise è uno strumento concreto per aprire un dibattito strategico tra istituzioni e territorio sulla possibilità di realizzazione di una infrastruttura potenzialmente centrale, non solo per la provincia di Caserta, ma per la Campania e per l'intero Mezzogiorno". Così il presidente di Confindustria Caserta Luigi Della Gatta ha commentato la presentazione a Caserta, nella sede degli Industriali, dello studio preparato dalla società di consulenza internazionale Steer.

E i segnali incoraggianti da questa valutazione preliminare non mancano: "Il traffico aereo campano - sottolinea Della Gatta - registra una crescita costante e le previsioni indicano che lo scalo di Napoli Capodichino potrebbe raggiungere la saturazione nel giro di pochi anni.



Studio degli industriali sul futuro dell'aeroporto: «Grazzanise come hub civile e commerciale»

di Angelo Agrippa, inviato a Caserta

L'ipotesi inserita di recente nel Piano nazionale aeroporti. L'assessore Casillo dubbioso: «Quali i tempi?». Ma Zinzi (Lega): «Gestione a Enac»



Le Bron James, campo da golf con vista sui Faraglioni di Capri

La vacanza della stella dell'Nba. Poi gelato in piazzetta



Attualità Caserta

Aeroporto Grazzanise, Confindustria Caserta presenta lo studio di prefattibilità

28/05/2026 Redazione aeroporto grazzanise, confindustria caserta, Grazzanise, larampa

Un contributo concreto per l'avvio di un serio dibattito pubblico sulla possibilità di realizzazione di una infrastruttura potenzialmente centrale, non solo per la provincia di Caserta, ma per la Campania e per l'intero Mezzogiorno. Con questo obiettivo Confindustria Caserta, nel corso di una conferenza stampa tenutasi stamani presso la sede dell'Associazione in via Roma, ha presentato lo studio di prefattibilità per la realizzazione dell'aeroporto di Grazzanise, elaborato dalla STEER, importante società di consulenza internazionale specializzata in sviluppo economico e infrastrutturale.

Si tratta di uno studio fondato su dati oggettivi che, come auspicato da Confindustria Caserta, intende essere una base solida per l'avvio di un dibattito tra istituzioni, stakeholder e attori regionali e nazionali affinché si renda possibile valutare se l'aeroporto rappresenti davvero una priorità strategica per la comunità.

I segnali incoraggianti non mancano: il traffico aereo campano registra una crescita costante e le previsioni indicano che lo scalo di Napoli Capodichino potrebbe raggiungere la saturazione nel giro di pochi anni.

Aeroporto di Grazzanise. Confindustria Caserta presenta lo studio di fattibilità

Condivisioni 0 | f



Articolo pubblicato il: 28/05/2026 16:20:20

Questo il comunicato stampa pervenutoci in redazione:

"AEROPORTO DI GRAZZANISE, CONFINDUSTRIA CASERTA PRESENTA LO STUDIO DI PREFATTIBILITÀ REALIZZATO DALLA SOCIETÀ STEER

Aeroporto di Grazzanise, Confindustria Caserta: confronto con lo studio d fattibilità dello scalo

Di **Redazione Online** - 29 Maggio 2025



Della Gatta e STEER



28 Maggio 2026



Redazione

Confindustria Caserta, presentato uno studio sull'aeroporto di Grazzanise

(Comunicato stampa) – Un contributo concreto per l'avvio di un serio dibattito pubblico sulla possibilità di realizzazione di una infrastruttura potenzialmente centrale, non solo per la provincia di Caserta, ma per la Campania e per l'intero Mezzogiorno. Con questo obiettivo Confindustria Caserta, nel corso di una conferenza stampa tenutasi stamani presso la sede dell'Associazione in via Roma, ha presentato lo studio di prefattibilità per la realizzazione dell'aeroporto di Grazzanise, elaborato dalla STEER, importante società di consulenza internazionale specializzata in sviluppo economico e infrastrutturale. Si tratta di uno studio fondato su dati oggettivi che, come auspicato da Confindustria Caserta, intende essere una base solida per l'avvio di un dibattito tra istituzioni, stakeholder e attori regionali e nazionali affinché si renda possibile valutare se l'aeroporto rappresenti davvero una priorità strategica per la comunità.

CAMPANIA ◊ CAPUA ◊ CASERTA ◊ CASERTA PROV.

Aeroporto di Grazzanise, Confindustria Caserta presenta lo studio di prefattibilità

scritto da Redazione | 28 Maggio 2026



GRAZZANISE - AEROPORTO: CONFINDUSTRIA PRESENTA LO STUDIO DI PREFATTIBILITÀ

Dettagli

Scritto da Emilio Spiniello

 Pubblicato: 28 Maggio 2026

 Creato: 28 Maggio 2026

 Visite: 255



01/05/2026 10:00 - 10:05 | 01/05/2026 10:05 - 10:10 | 01/05/2026 10:10 - 10:15 | 01/05/2026 10:15 - 10:20 | 01/05/2026 10:20 - 10:25 | 01/05/2026 10:25 - 10:30 | 01/05/2026 10:30 - 10:35 | 01/05/2026 10:35 - 10:40 | 01/05/2026 10:40 - 10:45 | 01/05/2026 10:45 - 10:50 | 01/05/2026 10:50 - 10:55 | 01/05/2026 10:55 - 11:00

News

AEROPORTO DI GRAZZANISE, CONFINDUSTRIA CASERTA PRESENTA LO STUDIO DI PREFATTIBILITÀ REALIZZATO DALLA SOCIETÀ STEER

Redazione ⌚ 28 Maggio 2026





[Link all'articolo](#)

Aeroporto nel Casertano, Confindustria presenta uno studio di prefattibilità

Il progetto è stato presentato ieri in una conferenza stampa

29 May 2026, 09:19





Presentazione studio fattibilità aeroporto di Grazzanise

[Link al video](#)



Magazine Informare si trova presso Grazzanise (CE).

18 h · Grazzanise · 🌐

...

Avere un aeroporto in provincia di [#Caserta](#) è possibile? [#ConfindustriaCaserta](#) ha presentato lo 'Studio preliminare di valutazione della fattibilità dell'apertura dell'aeroporto di Grazzanise al traffico civile'. L'analisi è stata affidata all'ente privato STEER, azienda specializzati in trasporti a livello internazionale 🌐

📧 @genz__ @the.matteis Vedi meno



[Link al video](#)



CONFINDUSTRIA CASERTA
Unione degli Industriali della Provincia

