

## Policy di sviluppo del traffico dell'Aeroporto Internazionale di Napoli (NAP) e dell'Aeroporto di Salerno – Costa d'Amalfi (QSR)

Stagione estiva IATA 2026/ Stagione invernale IATA 2026-2027

### Premessa

Riferimenti normativi

GESAC S.p.A. è responsabile della gestione dell'Aeroporto Internazionale di Napoli (di seguito "NAP") e dell'Aeroporto di Salerno – Costa d'Amalfi (di seguito "QSR"), e le sue attività sono autofinanziate senza alcun accesso a contributi di esercizio pubblici.

La presente "Policy di sviluppo del traffico (di seguito "Policy") trova riferimento nella normativa di seguito indicata:

- **comunitaria**, in materia di aiuti all'avviamento delle rotte (Comunicazione della Commissione 2014/C 99/03 del 4 aprile 2014, sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree) in caso di utilizzo di risorse aventi natura pubblica;
- **nazionale**, da ultimo sancita dai commi 14 e 15 dell'art. 13 del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito con modificazioni dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9 come modificati dall'art. 1 comma 7 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito con modificazioni dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, recante disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici.

Gli incentivi all'attività volativa verranno erogati da GESAC nel rispetto dei principi a tutela della concorrenza e, quindi, in primis, pubblicità, trasparenza e non discriminazione, definiti in materia dalle vigenti normative nazionali e dell'Unione europea, nonché in coerenza con le politiche di sviluppo della società.

La *policy* di sviluppo del traffico rappresenta:

- uno strumento attuativo di *compliance* normativa e regolamentare, da cui non scaturisce – per il mero tramite della pubblicazione – un obbligo a contrarre a carico di GESAC e, parimenti, un diritto soggettivo o un interesse legittimo alla corresponsione di incentivi a favore dei vettori operanti sugli aeroporti gestiti da GESAC;
- uno strumento commerciale di comunicazione, atto a garantire alle compagnie aeree trasparente accessibilità ai programmi di incentivazione di tempo in tempo di interesse di GESAC, fermo restando che GESAC stessa può liberamente modificare o aggiornare la propria *policy* in qualsiasi momento e a propria discrezione, in relazione, ad esempio, all'evoluzione dell'andamento del mercato e/o di ragioni infrastrutturali e operative e/o di modifiche alla normativa vigente;
- l'esemplificazione di una casistica uniforme e condivisa dei prevalenti schemi di corresponsione di incentivi da parte di GESAC, rimanendo peraltro ogni valutazione di interesse all'incentivazione dell'attività volativa pieno appannaggio di GESAC, sulla scorta delle proprie politiche di sviluppo traffico e dei termini, modalità, tempistiche e parametri ritenuti più adeguati; è fatta sempre salva la piena facoltà di GESAC di negoziare direttamente con un vettore qualora non vi siano manifestazioni di interesse, ovvero qualora le manifestazioni ricevute non risultino in linea con gli obiettivi della società o non paiano sostenibili dalla medesima.

## 1. Contesto di riferimento

L'industria aeronautica, che a livello globale ha faticosamente completato la ripresa rispetto al livello pre-Covid19, si trova ad affrontare l'improrogabile necessità della sostenibilità ambientale.

GESAC, in qualità di gestore dell'Aeroporto di Napoli e del nuovo Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi e del Cilento (QSR), lavora da diversi anni su questo tema e a dicembre 2024 NAP ha ottenuto, primo aeroporto in Italia, il livello 5, il più alto raggiungibile, del Programma Airport Carbon Accreditation (ACA) di ACI Europe. Inoltre, NAP è tra gli oltre 200 aeroporti europei che hanno firmato la "Dichiarazione di Tolosa", impegnandosi a raggiungere l'obiettivo di zero emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2050.

Negli ultimi 12 anni l'Aeroporto di Napoli ha più che raddoppiato il numero di passeggeri trasportati, passando dai 5,4 milioni del 2013 ai 13,3 del 2025 (+144%), mentre nello stesso periodo i movimenti commerciali sono cresciuti solo del 74% da 49mila a 85mila: questo risultato estremamente importante è stato conseguito grazie a forti partnership con le Compagnie Aeree, che hanno incrementato non solo il numero dei voli ma anche dei posti medi e soprattutto il riempimento (load factor), che ha potuto anche giovare della continua opera di promozione dei voli sia sul bacino locale, sia sui numerosi mercati di origine dei viaggiatori diretti in Campania.

Allo stato attuale, la dotazione infrastrutturale dello scalo di Napoli richiede una strategia incentrata sull'efficientamento della capacità esistente, con l'impiego sempre maggiore di aeromobili di nuova generazione, più grandi e più efficienti, e l'apertura di nuove rotte intercontinentali. Per quanto riguarda lo scalo di Salerno Costa d'Amalfi e del Cilento che è ancora in fase di start-up, GESAC è intenzionata a cooperare con le Compagnie Aeree che si impegneranno a realizzare interessanti piani di sviluppo per i prossimi anni.

### OBIETTIVI DELLA POLICY

In quest'ottica, GESAC ha rivisto la propria strategia di business e la propria politica di marketing, con l'obiettivo di utilizzare nel modo più efficiente e sostenibile possibile le proprie infrastrutture, prestando particolare attenzione al controllo delle tematiche ambientali. Coerentemente con questa strategia, GESAC punterà:

- ad accrescere la connettività intercontinentale dell'Aeroporto di Napoli verso le aree meno servite con voli diretti di lungo raggio da/per scali che fungano da hub
- a consolidare la partnership con le Compagnie Aeree che presentino piani di crescita volumi interessanti per lo scalo di NAP
- a supportare le operazioni da/per Salerno-Costa d'Amalfi e del Cilento nella fase di start-up, con un network di destinazioni nazionali ed internazionali, indirizzate sia al traffico di passeggeri *incoming* sia a quello *outgoing*, per realizzare il potenziale del sistema aeroportuale campano.

Sarà data attenzione ai programmi di volo che impiegano aeromobili di nuova generazione e una maggiore capacità di posti, e che presentino migliori prospettive di sviluppo nel medio-lungo periodo, per garantire che le infrastrutture siano utilizzate nel modo più efficiente e sostenibile possibile.

A tal fine, GESAC ha deciso di offrire incentivi per lo sviluppo del traffico ai vettori aerei che collaboreranno per il raggiungimento dei suoi obiettivi.

Lo scopo della presente Policy è quindi quello di rendere note, in piena trasparenza, le linee guida in base alle quali devono essere raggiunti accordi con le compagnie aeree.

## 2. Beneficiari

La presente Policy di sviluppo del traffico è rivolta a **tutti i vettori aerei** che soddisfino i **requisiti previsti al successivo paragrafo 6**, assicurando **identiche opportunità** agli operatori che intendano assumere, verso GESAC, gli indicati impegni di sviluppo e crescita sostenibile.

## 3. Criteri di concessione degli incentivi

### 3.1 Target NAP

La policy riguarda l'incentivazione di

1) programmi di volo da/per NAP, che prevedano:

- Nuove rotte intercontinentali di lungo raggio che portino ad un significativo aumento della connettività verso le aree collegate tramite lo scalo/hub servito
- Piani di crescita volumi significativi per compagnie nuove o che già operano sullo scalo di NAP

GESAC darà particolare priorità ai programmi di voli che prevedano l'impiego di aeromobili di nuova generazione, con minori emissioni acustiche e di CO<sub>2</sub> e maggior numero di posti.

Tipologia di incentivi NAP

Gli incentivi potranno essere definiti come:

- contributo erogato per singolo passeggero o per passeggero incrementale, in ottica di raggiungimento di un determinato target;
- contributo erogato a fronte dell'utilizzo di aeromobili a minore impatto ambientale;
- importo forfettario erogato al raggiungimento di un determinato volume di traffico o per specifici investimenti.

### 3.2 Target QSR

2) programmi di volo da/per QSR che, in fase di start-up, si traducano in interessanti piani di sviluppo per i prossimi anni e prevedano operazioni di linea con durata minima di due mesi, o operazioni charter con almeno 4 rotazioni per:

- L'attivazione di nuove rotte da/per Salerno Costa d'Amalfi e del Cilento (QSR)
- La conferma di tratte esistenti da/per Salerno Costa d'Amalfi e del Cilento (QSR)

Tipologia di incentivi QSR

Gli incentivi potranno essere definiti come:

- contributo erogato per singolo passeggero o per passeggero incrementale, in ottica di raggiungimento di un determinato target;
- importo forfettario erogato al raggiungimento di un determinato volume di traffico o per specifici investimenti.

GESAC darà particolare priorità ai programmi di voli che prevedano l'impiego di aeromobili di nuova generazione, con minori emissioni acustiche e di CO<sub>2</sub> e maggior numero di posti.

### 3.3 Parametri di determinazione dell'incentivo

L'ammontare dell'incentivo viene determinato di volta in volta, all'esito della negoziazione tra la società e il singolo beneficiario, in funzione degli schemi previsti e dell'accordo sottoscritto tra le parti.

## 4. Efficacia

La presente *policy* di sviluppo del traffico:

- è pubblicata sul sito *web* istituzionale di GESAC;
- è revocabile/aggiornabile da parte di GESAC in qualsiasi momento;
- è redatta sia in lingua italiana sia in lingua inglese (in caso di discordanza, la lingua prevalente sarà quella italiana);
- necessita di un accordo scritto tra GESAC e il beneficiario dell'incentivo per essere attuata.

Gli accordi sottoscritti sulla base di pregresse *policy* restano vigenti sino alla scadenza prevista negli accordi medesimi, salvo proroghe o risoluzioni contrattuali.

## 5. Durata

La durata dei contratti di incentivazione, relativi a programmi di volo su NAP a partire dalla stagione estiva IATA 2026 o dalla stagione invernale IATA 2026-27, può andare da 3 a 5 anni. La durata specifica di ogni accordo sarà stabilita nei singoli contratti.

I contratti di incentivazione per QSR saranno relativi allo start-up dei programmi di volo a partire dalla stagione estiva IATA 2026 o dalla stagione invernale IATA 2026-27. La durata specifica di ogni accordo sarà stabilita nei singoli contratti.

Sono possibili deroghe per accordi di particolare importanza e che rispondano agli obiettivi strategici di GESAC e del sistema aeroportuale campano; in ogni caso GESAC ha la possibilità di estenderne/prorogarne la validità. La durata specifica di ogni accordo sarà stabilita nei singoli contratti.

## 6. Requisiti per accedere agli schemi di incentivazione

Per accedere agli schemi di incentivazione, la Compagnia Aerea interessata dovrà farne specifica richiesta a GESAC prima dell'attivazione dei voli e rispondere ai seguenti requisiti, che saranno oggetto di valutazione da parte di GESAC ai fini dell'avvio della trattativa commerciale con il singolo beneficiario:

- dovrà disporre di regolare licenza di vettore aereo, ivi inclusi i diritti di traffico ove necessari;
- non dovrà figurare nella *EU safety list* (ovvero la *black list* dei vettori oggetto di divieto operativo sull'intero territorio della Comunità europea);
- non dovrà aver commesso gravi violazioni di legge o regolamentazione e/o rilevanti violazioni dei termini contrattuali con la società negli ultimi 5 anni;

La presente Policy non si applicherà ai Programmi di Sviluppo già regolati da accordi esistenti con GESAC.

## 7. Modalità di invio delle richieste di ammissione al programma di incentivazione

I vettori possono contattare GESAC per proporre programmi di sviluppo in riunioni ad hoc o via posta elettronica agli indirizzi dei referenti della Direzione Commerciale Aviation o all'indirizzo [aviation\\_business@gesac.it](mailto:aviation_business@gesac.it)

I Programmi di Sviluppo dovranno indicare le operazioni proposte, elencando:

- la tratta
- il tipo di aeromobile con il numero di posti a sedere.
- le date di avvio
- il periodo di operatività
- le frequenze settimanali

GESAC si riserva di esaminare le proposte commerciali pervenute e di intraprendere una trattativa commerciale con il vettore richiedente, ferma restando la facoltà di GESAC di non addvenire alla sottoscrizione di alcun accordo laddove non ritenga sussistenti i presupposti di cui alla presente Policy.

GESAC si riserva, inoltre, la possibilità di condurre trattative in parallelo in caso di più vettori che si propongano per il raggiungimento di un medesimo obiettivo, fermo restando il diritto della società di scegliere uno o più vettori per la sottoscrizione del contratto, alla luce dei criteri indicati nella policy.

## 8. Modalità di erogazione

Ogni accordo relativo ai Programmi di Sviluppo selezionati da GESAC sulla base della presente policy sarà formalizzato nell'ambito di apposito contratto.

L'erogazione dell'incentivo avverrà solo a valle della verifica del raggiungimento dei target contrattualizzati, del regolare pagamento dei diritti aeroportuali, e di tutto quanto sarà previsto all'interno del contratto sottoscritto tra le parti.

In caso di domande si prega di contattare la Direzione Commerciale Aviation all'indirizzo e-mail [aviation\\_business@gesac.it](mailto:aviation_business@gesac.it)

Napoli, 30 gennaio 2026.