

Inaccettabili e immotivate le posizioni espresse dal Direttore della Circostrizione Aeroportuale. Irresponsabile parlare di "allarmismi inutili" di fronte ad un taglio consistente dei voli pari al 40%

Contrariamente a quanto afferma la DCA, il provvedimento, preso unilateralmente, non è stato condiviso con Gesac ed ENAV (Ente Nazionale di Assistenza al Volo) e non ripristina una condizione in vigore negli anni '80 ma aggrava le procedure di utilizzo della pista, riducendo notevolmente la capacità aeroportuale

Assurda e inaccettabile la posizione espressa sulla stampa dal Direttore dell'aeroporto Gennaro Bronzone che parla di "allarmismi inutili" dopo le pesanti accuse di Gesac in seguito al provvedimento adottato *"sull'utilizzo, in via preferenziale, della pista 06 per i decolli e della pista 24 per gli atterraggi, a meno di condizioni meteorologiche che lo impediscano"*.

La disposizione si traduce, in realtà, in una riduzione della capacità oraria dell'aeroporto da 20 movimenti (decolli e atterraggi) a 13. Ciò comporterà, inevitabilmente, una considerevole contrazione del traffico, con grave danno sull'economia e l'indotto turistico della regione Campania.

Il provvedimento adottato dalla locale DCA è completamente diverso dalle procedure in vigore dagli anni '80 al 2000 e da quelle in vigore dal 2000 al 2003, come riportano i seguenti notam:

2003: *"utilizzo, in via preferenziale, della pista 06 per i decolli e della pista 24 per gli atterraggi, a meno di condizioni meteorologiche che lo impediscano"*.

2000-2003 : *"la pista utilizzata per i decolli è la stessa per gli atterraggi"*

'80 - 2000: *"la pista 06 è preferenziale per i decolli"*

L'attuale provvedimento introduce due nuovi elementi che si traducono in una maggiore rigidità sull'utilizzo della pista: atterraggio dalla 24 e vincolo sulle condizioni meteorologiche. La condizione ottimale era quella in vigore nel periodo 2000-2003 che prevedeva decolli e atterraggi verso la stessa direzione, condizione che, riducendo i tempi di attesa fra un volo ed un altro, consentiva una gestione più efficiente e fluida del traffico. Con l'attuale disposizione, atterraggi e decolli avvengono l'uno contro l'altro, comportando l'allungamento dei tempi di decollo e atterraggio fra un aereo ed un altro.

Le procedure standard di decollo e atterraggio in vigore all'aeroporto di Napoli rispettano tutti i parametri imposti dalle normative internazionali e sono conformi alle direttive dell'ICAO (International Civil Aviation Organisation), l'organismo internazionale cui è affidato il compito di regolamentare e standardizzare in ambito internazionale la normativa e le procedure operative riguardanti il trasporto aereo civile.

Il provvedimento adottato non è affatto emerso da un confronto tecnico con Gesac ed ENAV (Ente Nazionale di Assistenza al Volo) ma è stato unilateralmente imposto dalla DCA.

Dalle recenti esternazioni alla stampa da parte del Direttore, si apprende che alla base del provvedimento ci sarebbe "la questione del rumore". A tal proposito, Gesac ribadisce che gli aspetti acustici relativi alle attività aeronautiche sono regolamentati da un'apposita Commissione istituita ai sensi del D.M. 31/10/97 e composta da: ENAV, DCA, Regione, Provincia, Comuni di Napoli e Casoria, Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente, vettori aerei e Gesac. La commissione è il solo organismo deputato ad effettuare il monitoraggio dell'inquinamento acustico e a stabilire le procedure antirumore, già peraltro adottate dall'aeroporto di Napoli da novembre scorso.