

L'AEROPORTO E LA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Sono passate 72 ore da quando l'Assessore all'Ambiente ed il Consiglio Comunale hanno inteso mettere al primo posto tra le priorità negative di discussione la ripresa del traffico aereo all'aeroporto di Capodichino e nessuna rettifica è venuta dall'Amministrazione comunale. A questo punto, a tutela della città, è necessario fare qualche riflessione.

Alcune posizioni espresse suscitano non poche perplessità.

In una sede istituzionale come il Consiglio Comunale di Napoli non si possono fare affermazioni del tutto infondate ed inutilmente allarmistiche: su quali basi si fonda la previsione che Capodichino "arriverà a 30 milioni di passeggeri"?

Napoli ha raggiunto gli 11 milioni di passeggeri nel 2019, anno record per lo scalo e non può crescere ulteriormente. Responsabilmente, GESAC ha investito sull'aeroporto di Salerno con una doppia finalità: decongestionare Capodichino ed accogliere adeguatamente i flussi di passeggeri previsti in un'area a forte vocazione turistica, grazie ad una gestione integrata e complementare dei due scali. Il nostro Piano industriale prevede che nel 2030 gli aeroporti di Napoli e Salerno avranno 17 milioni di passeggeri, un numero ben lontano dai 30 milioni stimati per il solo scalo di Napoli.

Con riferimento al rumore, GESAC è stata la prima Società di Gestione in Italia ad attivare, sin dal 2005, non solo delle specifiche procedure di volo per la riduzione dell'impatto acustico, ma anche un sistema di controllo e sanzionamento delle compagnie aeree non rispettose delle stesse. Ad oggi, il rispetto delle procedure è stabilmente oltre il 99% dei voli.

Allo stesso tempo, GESAC adotta da numerosi anni una politica incentivante per le compagnie aeree che intendono operare sullo scalo con aeromobili di nuova generazione, che offrono migliori prestazioni di carattere operativo ed ambientale.

Grazie proprio a tali incentivazioni, l'età media della flotta aerea basata sullo scalo di Napoli è di poco più di sei anni, con motori che consentono una riduzione, sia del rumore che delle emissioni, del 50% rispetto ai motori tradizionali.

E' utile ricordare che, secondo le pubblicazioni statistiche di ACI relative al 2020, il 50% circa dei veicoli circolanti in città – autobus inclusi - ha più di 18 anni e che solo il 15% circa delle auto ha meno di 5 anni.

GESAC ha commissionato ad ENAV lo studio di nuove procedure di volo basate sulla guida satellitare che rendono possibile minimizzare gli impatti acustici (30% in meno della popolazione esposta) e quelli di emissione di gas climalteranti (11mila tonnellate/anno in

meno di CO2). Tale procedura è stata presentata già nell'agosto del 2021 alla Commissione sul Rumore Aeroportuale presieduta, tra l'altro, anche dallo stesso Comune di Napoli, e dalla quale si attende ancora il via libera per la messa in sperimentazione.

Ovviamente, sui temi della sicurezza, l'Aeroporto di Napoli opera nel pieno rispetto delle norme e standard internazionali, così come i piloti e le compagnie aeree si attengono ai più stringenti requisiti di *safety* vigenti, che rappresentano la prima ed imprescindibile priorità rispetto ad ogni altra necessità operativa.

Oltre alle nuove procedure antirumore, la GESAC ha messo a punto un significativo piano di investimenti in campo ambientale a supporto della ripresa del traffico aereo, per un importo di oltre 16 milioni di euro.

Tale piano prevede l'installazione di pannelli fotovoltaici in grado di produrre ogni anno circa 3000 MWh, la sostituzione del parco veicoli circolante in aeroporto con mezzi totalmente elettrici, l'istallazione di punti di ricarica per auto elettriche per favorire il passaggio ad un parco auto circolante più moderno e sostenibile e interventi di forestazione urbana nelle aree sottostanti le direttrici di atterraggio, a tutela della biodiversità.

Infine, nel dicembre del 2018, l'Aeroporto di Napoli ha ottenuto - ed ancora detiene - il livello 3+ Neutrality, che attesta la neutralità dello scalo aeroportuale per le emissioni di CO2.

Con tali iniziative, GESAC, consapevole del ruolo di importante motore economico per il territorio, intende porsi all'avanguardia del processo di transizione ecologica e di rigenerazione urbana.

Affermare poi che il porto e l'aeroporto costituiscono le maggiori fonti d'inquinamento della città è fuorviante. Il peso marginale del trasporto aereo in termini di emissioni di CO2 nel nostro Paese ha inciso, nel 2019, per il 2,5% sulle emissioni totali prodotte dalle diverse modalità di trasporto; quello marittimo per il 4,9% mentre quello stradale per il 92%.

A livello nazionale il settore aeroportuale vale il 3,6% del Pil con 150 mila lavoratori diretti e circa 880 mila indiretti. Si stima che per ogni milione di passeggeri trasportati si generino tra gli 800 ed i 1200 nuovi occupati (*fonte ACI – Airports Council International*). Accrescere la connettività (un dato che misura la facilità di collegamento tra un aeroporto ed il resto del mondo), significa assicurare la mobilità di persone e merci e lo sviluppo di interi territori a livello globale. Ed infatti, un aumento del grado di connettività aeroportuale del 10% produce una crescita del PIL pro-capite dello 0,5%. I *city airports*, laddove presenti, sono considerati un valore aggiunto per lo sviluppo del territorio per la loro strategica posizione che li favorisce rispetto a scali decentrati e periferici. Basti pensare ai *city airports* di Londra, Ginevra e Lisbona.

Infine, il previsto aumento della tassa comunale e le posizioni espresse dal Consiglio Comunale di Napoli destano un forte allarme fra le compagnie aeree, pronte a disinvestire a Napoli e riposizionarsi in altri paesi. Uno scenario che avrebbe un impatto disastroso sull'economia della città, già duramente provata da due anni di pandemia.

Come accade in altre città, che considerano il loro aeroporto come un decisivo asset per lo sviluppo, ci piacerebbe farlo in sinergia ed a supporto delle scelte dell'Amministrazione Comunale. Ma per adesso, a Napoli, non è così. L'aeroporto sembra essere un problema. Evidentemente se ne sottovaluta il peso in termini di occupazione, di sviluppo tumultuoso del turismo, di generale impulso all'economia della città. Dispiace e preoccupa che in Consiglio Comunale nessuno abbia ricordato questi dati lasciando la scena a chi cerca, ad ogni costo, facile visibilità.

Napoli, 19 maggio 2022