

GESAC replica alle dichiarazioni di alcuni esponenti del Consiglio Comunale e al Sindaco Manfredi sull'impatto ambientale dell'aeroporto di Napoli

Un quotidiano cittadino ha oggi pubblicato lo stralcio di una lettera che il Sindaco di Napoli ha inviato nei giorni scorsi al Consigliere comunale Acampora e, per conoscenza, a GESAC, ARPAC ed ENAV sull'impatto dell'Aeroporto di Capodichino in termini di inquinamento acustico.

Essendo stato reso pubblico il contenuto della lettera, GESAC, ritiene doverosa la seguente precisazione.

Mentre si prende atto della decisione del Sindaco di evitare dibattiti in sede Consiliare, spesso innescati da affermazioni e giudizi affrettati e superficiali, e di riportare la discussione nelle sedi istituzionali proprie e cioè nella Commissione ex Art. 5, desta sconcerto e preoccupazione l'affermazione secondo cui "è indubbio che l'aumento del traffico aereo registratosi negli ultimi anni contribuisca alla produzione di rilevanti emissioni sonore e di un livello notevole di inquinamento acustico costituenti un pericolo ed una minaccia per la salute e la tranquillità non solo della popolazione residente nei pressi dello scalo, ma anche degli abitanti nei quartieri rientranti nei corridoi di atterraggio e decollo".

Parlare di "pericolo" è oggettivamente infondato e rischia di generare un allarme del tutto ingiustificato. Il rumore aeroportuale è normato dal DM 31.10.97 che istituisce una specifica Commissione (ex Art.5) con il compito di definire la zonizzazione acustica, il sistema di monitoraggio e controllo e le azioni di mitigazione del rumore di origine aeronautica. Presieduta dall'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) e composta da: Ministero dell'Ambiente, Regione Campania, ARPAC, Città Metropolitana, Comune di Napoli, Afragola, Casoria e Casalnuovo, ENAV e rappresentanti delle compagnie aeree, la Commissione Art.5 dell'aeroporto di Napoli è la più antica d'Italia ed è stata la prima ad attivare, già nel 2003, un sistema di monitoraggio acustico composto attualmente da otto centraline e a sanzionare le compagnie aeree che violano le procedure antirumore, ad oggi rispettate da oltre il 98% dei voli.

In seno alla Commissione sono state adottate le seguenti ulteriori azioni di mitigazione: la chiusura dello scalo al traffico notturno (dalle 24:00 alle 6:00) ed una procedura di decollo aggiuntiva per meglio distribuire i voli sul territorio e ridurre l'impatto sul centro storico.

In merito alla nuova procedura di volo basata sulla guida satellitare, entrata in vigore in via sperimentale a fine febbraio, se ne può tracciare un primo e positivo bilancio. Nei primi quattro mesi di sperimentazione (aprile-luglio), oltre 200 ore di volo in meno che si traducono in minore emissione di rumore e di CO₂, stimata in oltre cinquemila tonnellate in meno. Il monitoraggio dei dati è condotto dall'ARPAC, la cui veste istituzionale a tutela dell'ambiente e della salute pubblica, è garanzia di terzietà.

Nel dicembre del 2022, l'Aeroporto di Napoli ha ottenuto il livello 4+ transition dell'Airport Carbon Accreditation di ACI Europe, la massima certificazione ambientale in campo aeroportuale, riconosciuta solo a 23 società di gestione al mondo. Il livello conseguito attesta che GESAC non solo riduce e neutralizza l'emissione di gas climalteranti, ma formalmente impegna tutti gli operatori aeroportuali a fare altrettanto.

Negli ultimi 15 anni, a fronte del raddoppio del numero di passeggeri (5.7milioni nel 2007, 10.9 nel 2022) non è corrisposto un analogo incremento dei voli, cresciuti solo del 16%. Un risultato possibile grazie ad una strategia commerciale che ha incentivato l'utilizzo di aeromobili più capienti e di minore impatto ambientale e ad un maggior riempimento dei posti disponibili a bordo (passato dal 68 all'85%).

Peraltro, come noto, GESAC, consapevole che lo scalo partenopeo non può da solo rispondere alla crescente domanda di trasporto aereo della regione Campania, è impegnata nella realizzazione dell'aeroporto di Salerno che vedrà i primi voli a partire dall'estate 2024. Grazie all'utilizzo delle più avanzate tecnologie disponibili sul mercato, Salerno sarà l'aeroporto più eco sostenibile d'Europa.

I *city airports*, laddove presenti, sono considerati un valore aggiunto per lo sviluppo economico ed occupazionale del territorio e per la loro strategica posizione che li favorisce rispetto a scali decentrati e periferici. Napoli chiuderà il 2023 con 12 milioni di passeggeri circa, si stima che per ogni milione di passeggeri trasportati corrispondano tra gli 800 ed i 1.200 nuovi occupati (*fonte ACI – Airports Council International*), un dato che, tradotto nella realtà campana, equivale a circa 13mila posti di lavoro.

Oltre al beneficio complessivo per la collettività, i buoni risultati gestionali del 2022 hanno consentito di distribuire dividendi agli azionisti, fra cui anche oltre 8milioni di euro alla Città Metropolitana che detiene l'11,875% delle azioni.

Napoli, 7 agosto 2023