COMUNE DI NAPOLI

CONSIGLIO COMUNALE

Traffico aereo. Azioni a tutela dell'ambiente e della salute della cittadinanza

Mozione

L'aeroporto di Capodichino, inserito in un'area significativamente urbanizzata e dall'elevata densità abitativa, registra quotidianamente oltre 200 voli, tra decolli ed atterraggi giornalieri.

Con la ripartenza del turismo e delle attività produttive post Covid si è assistito, infatti, ad un aumento esponenziale dei voli, in particolare con la previsione di nuove tratte praticate dalle compagnie aeree cd. *low cost*, ripresentandosi puntuale il tema delle criticità che il sostenuto traffico e le rotte degli aerei che frequentemente sorvolano il territorio cittadino, possono produrre sul piano dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

Dalla lettura dell'Aggiornamento Master Plan 2013-2023. Studio preliminare ambientale. Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico - maggio 2019, alla pag. 5 si evince che la distribuzione del traffico aereo registrata nel triennio 2016/2018 si è mantenuta *"su valori intorno al 30% per gli atterraggi RWY 06 e intorno al 57% per i decolli da RWY 24"*. L'atterraggio sulla pista 06 – orientata verso la città di Napoli – comporta manovre che interessano lo spazio aereo a bassa quota del Comune di Napoli, in particolare le aree residenziali e ad alta densità abitativa ricadenti nelle Municipalità X (Bagnoli, Fuorigrotta), V (Arenella, Vomero), oltre a quelle del centro storico di Napoli - sito UNESCO (soprattutto II e III Municipalità).

Nel suddetto documento si precisa che, ai fini della mitigazione dell'impatto acustico e *"di garantire una maggiore salvaguardia delle aree più densamente popolate dell'intorno aeroportuale, e assicurare un maggiore bilanciamento della pista di volo, si è adottato dal gennaio del 2019 una specifica ed ulteriore regolamentazione, che stabilisce essere la RWY06 la pista in uso tra le 19,00 e le 23,00 (si atterra dal lato Casoria, ed ovvero quello meno densamente abitato) e impone tra le 23,00 e le 06,00 del mattino che tutte le operazioni, sia di decollo che di atterraggio, abbiano luogo su lato di Casoria"*(cfr. Aggiornamento Master Plan 2013-2023. Studio preliminare ambientale. Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico - maggio 2019, pag. 5) ed inoltre *"in ottemperanza alla prescrizione che richiede che gli atterraggi e i decolli avvengano quanto più possibile sulla testata 24 (in direzione Casoria), è previsto l'uso preferenziale della RWY24 fatte salve le condizioni di sicurezza che impongono l'uso della pista 06. Per garantire il rispetto di questa procedura, è stata predisposta una procedura di controllo dei sorvoli dalla testata 06 che comporta sanzioni qualora non siano rispettate le procedure antirumore vigenti"* (cfr. Aggiornamento Master Plan 2013-2023. Studio preliminare ambientale. Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico - maggio 2019, pag. 13). *"Pertanto, nell'Aeroporto di Napoli esiste, sin dal 2005, un sistema di monitoraggio delle procedure antirumore che sanziona le compagnie aeree che non le seguono. Le sanzioni ai vettori sono emesse da ENAC su segnalazione di GESAC"* (cfr. Aggiornamento Master Plan 2013-2023. Studio preliminare ambientale. Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico - maggio 2019, pag. 16).

Tuttavia, dal continuo sorvolo degli aerei a bassa quota, che si rileva nell'area collinare e nel centro città, parrebbe evidente che le compagnie aeree preferiscano ridurre drasticamente i tempi di sorvolo ed atterraggio, con sanzioni che vanno dai 500 ai 6 mila euro, piuttosto che rispettare le regole in tema di zonizzazione acustica e procedure antirumore.

Tali manovre a bassa quota determinano infatti rilevanti emissioni sonore, generando un livello di inquinamento acustico molto alto, senza considerare anche il livello di rischio di incidente aereo per la popolazione interessata ed esposta, rischio peraltro oggetto del PRA (Piano Rischio Aeroportuale) del Comune di Napoli, il documento urbanistico adottato con deliberazione di Consiglio comunale n. 5 del 19 febbraio 2018.

Considerato il rischio per la salute pubblica e la vivibilità cittadina, attesi la peculiarità dell'ubicazione dello scalo aeroportuale vicina al centro urbano e l'impatto sulle popolazioni ricadenti nei corridoi di atterraggio e decollo;

sulla scorta di quanto sopra esposto

il Consiglio Comunale impegna il Sindaco e l'Amministrazione Comunale ad:

istituire un tavolo permanente di confronto con Regione Campania, GESAC, ENAC ed ENAV, al fine di identificare la capacità massima dell'infrastruttura e il livello di rischio derivante dall'attività aeroportuale, nonché di monitorare la puntuale applicazione delle misure di mitigazione, rispetto all'emissione del rumore prodotto dal sorvolo aereo sul territorio cittadino.

Vincenza Amato (Presidente Consiglio comunale)