

IV Commissione Consiliare Permanente
Audizione
del 23 febbraio 2023

Presidenza del Presidente Cascone

L'anno duemilaventitre, il giorno 23 del mese di febbraio, la IV Commissione Consiliare Permanente presieduta dal Presidente Cascone, è convocata alle ore 12.00 in presenza nell' Aula consiliare e da remoto, per un'Audizione con il seguente O.d.G.:

“Problematiche sull'aeroporto di Capodichino sito in Napoli”.

Sono presenti i seguenti Consiglieri:

Cascone Luca (De Luca Presidente)

Di Maiolo Felice;

(MISTO – Fare Democratico Partito Animalista Italiano)

Muscarà Maria (Gruppo Misto)

Porcelli Giovanni (PSI-Campania Libera- Noi di Centro-Noi Campani) (da remoto)

Santangelo Vincenzo (Italia Viva) (da remoto)

Cascone Francesco (Forza Italia per Caldoro Presidente)

Sono intervenute le seguenti Associazioni:

Comitato No Fly Zone

Assoutenti Campania Mobilità - Napoli

Associazione Cittadinanza attiva in difesa di Napoli

Presidente Medici dell'Ambiente (da remoto)

Assistono ai lavori:

Il Funzionario PO della IV Commissione
Consiliare Permanente dott.ssa

Caterina Antonelli e l'Assistente amministrativo
Pasquale Aiello

La seduta ha inizio alle ore 12.05

PRESIDENTE (Cascone): Diamo inizio ai lavori della Commissione convocata in audizione in data odierna. L'audizione è stata richiesta dalla

consigliera Muscarà, abbiamo invitato le Associazioni che ci ha segnalato. È nostra intenzione, a esito di quest'audizione, ascoltare anche la Gesac, perché è giusto si sentano le due parti. C'è qualcuno che intende intervenire?

CAPPIELLO, Comitato No Fly Zone:

Buongiorno. Vi ringrazio per l'audizione e per darmi la possibilità di esporre il lavoro svolto dal nostro Comitato nel corso di questi anni. Abbiamo dei tempi molto ristretti, quindi, la problematica e le nostre richieste le abbiamo riassunte in un documento che consegneremo alla Commissione, ma siamo disponibili comunque a ulteriori incontri chiarificatori per chi volesse approfondire i vari aspetti legati alla Serti e all'ambiente.

Nel documento che consegneremo ai presenti riassumiamo la nostra proposta affinché i Consiglieri la facciano propria e possano trasformarla in una loro azione personale, magari in una mozione da presentare al Consiglio.

Le criticità dell'aeroporto di Capodichino sono storiche, era il 1972 quando nel rapporto sugli aeroporti italiani, redatto dal Comitato nominato con decreto 27513 del Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, si rimarcava che per la Campania la costruzione del nuovo aeroporto è assolutamente improrogabile e da attuare con procedura d'urgenza. Anche nel 1981, uno studio elaborato per conto dello stesso Ministero dei Trasporti e Aviazione Civile ribadiva lo stesso concetto, avendo riscontrato la mancata imposizione delle servitù aeronautiche di cui alla legge 58 del 1963.

Nel 2003, la Regione Campania ha affidato ad esperti del settore aeronautico e infrastrutturale uno studio sullo sviluppo del sistema aeroportuale della Campania nel quale sono state evidenziate tutte le criticità e che ha delineato, come soluzione, la realizzazione di un sistema aeroportuale di tipo policentrico con Grazzanise quale polo aeroportuale principale.

Nel 2011 sono state evidenziate le stesse criticità e la necessità di un nuovo aeroporto per la Campania dallo studio curato dalla One Works,

Nomisma e Kpmg “Atlante degli aeroporti italiani”, divenuto il riferimento per l’elaborazione del Piano nazionale del 2012 da parte di Enac e del Ministero delle Infrastrutture. Nel Piano del 2012, per il bacino campano era previsto il sistema aeroportuale integrato con Napoli quali City airport, Salerno Aeroporto per l’aviazione generale, date le note limitazioni strutturali, e Grazzanise per aeroporto campano, aperto al traffico passeggeri e cargo, garantendo così un livello infrastrutturale adatto allo sviluppo socioeconomico della terza Regione d’Italia, nonché dell’intero Mezzogiorno.

Nel PNA datato 2012 si prevedeva, al 2030, per i due scali individuati, Capodichino e Grazzanise, un potenziale minimo di 10 milioni di passeggeri e massimo 13 milioni. Tali risultati sono stati raggiunti dal solo scalo di Capodichino nel 2019 che ha chiuso l’anno con 82 mila 500 movimenti aerei e 10 milioni 860 mila passeggeri.

Sebbene, quindi, la saturazione e le criticità dell’unico scalo campano fossero già state evidenziate a partire dagli anni 1970 e la soluzione fosse stata individuata nella realizzazione del sistema aeroportuale policentrico, con Grazzanise quale scalo principale, con il DPR 201 del 2015 ritroviamo, tra gli scali di interesse strategico nazionale solo Napoli e Salerno, quest’ultimo a supporto, per alleggerire Capodichino, mentre Grazzanise scompare dalla programmazione, così come i 700 milioni ad esso destinati.

Proprio ieri, in un’intervista apparsa su “Il Mattino di Napoli”, il governatore De Luca ha tuonato contro il Governo, affermando che risucchiano i fondi del sud per darli al nord. Siamo assolutamente in sintonia con le dichiarazioni del Governatore, infatti, i 700 milioni destinati a Grazzanise, sarà anche un caso, ma li abbiamo ritrovati qualche anno dopo destinati per lo scalo di Venezia.

Ad ottobre 2022 l’Enac ha presentato la proposta del Piano Nazionale Aeroporti e come Comitato, congiuntamente ad Assoutenti, abbiamo inoltrato le nostre osservazioni. In tale documento abbiamo dovuto necessariamente fare un excursus storico

della vicenda e purtroppo, dalla rappresentazione fatta, sembrerebbe che oggi la Regione Campania abbia mandato alle ortiche gli studi fatti in questi anni non dal nostro Comitato, ma da eminenti studi di consulenza. Purtroppo, la Regione Campania fino ad oggi è stato l’unico Ente ad ignorare il lavoro svolto dal nostro Comitato, siamo stati costretti, per mancanza di comunicazione con la Regione Campania, ad esporre con ferocia le osservazioni presentate al Ministero circa lo pseudo bacino campano che prevede Capodichino e Pontecagnano e non Grazzanise. Come sapete, la Lombardia ha tre aeroporti: Malpensa, Linate ed Orio al Serio, ad oggi fanno numeri impressionanti, anche nel Lazio con Fiumicino e Ciampino ci sono numeri impressionanti, in Campania, quale soluzione per crescere? Pontecagnano che avrebbe gli stessi problemi di Capodichino.

Cosa potrebbe accadere in un aeroporto dove la via di rullaggio non è parallela alla pista? Un aereo sulla via di rullaggio potrebbe scontrarsi con l’estremità alare con un aereo in decollo o in atterraggio? Pensa di sì l’Icao, non noi del Comitato, eppure la via di rullaggio di Capodichino non è parallela alla pista. Dove sono i serbatoi avio? E se un aereo ci venisse dentro, cosa accadrebbe? Perché non abbiamo il Piano d’emergenza esterno? Ci fanno le esercitazioni solo per un eventuale incidente a mare, perché? Meglio non pensarci, facciamo i dovuti scongiuri. Cosa accadrebbe in Campania se si verificasse un qualsiasi incidente a Capodichino? Utilizzeremo Pontecagnano? Credo proprio di no.

Perché nel 2013 il Capo Dipartimento della Sicurezza, comandante Imparato, vietava i voli sulla città di Napoli sia in decollo che in atterraggio? Proviamo a immaginarlo, però oggi gli aerei atterrano o decollano su Napoli che è tra le città più antropizzate d’Europa perché i movimenti aerei sono troppi, quindi, non possono atterrare e decollare su Casoria, occorrerebbero 12 minuti di separazione da un decollo e un atterraggio. Visto il successo della Campania o si atterra o si decolla sulla città e sulla Reggia di Capodimonte. Provate a immaginare un aereo che

atterra sulla Torre Eiffel, a 200 metri di distanza, è impensabile, ma a Napoli viene permesso di atterrare sul Museo di Capodimonte, sappiamo tutti i danni che provocano le vibrazioni e non solo al Museo, visto che atterrano sul Vomero, sull'Arenella, su Capodimonte, a pochi metri dai palazzi. Oggi, abbiamo la possibilità di esplicitare la volontà di mettere a disposizione il lavoro svolto dal nostro Comitato affinché la Regione Campania e i Comuni interessati possano richiedere al Governo di reinserire nel Sistema Aeroportuale Campano lo scalo di Grazzanise. Lo scalo di Capodichino sconta criticità ben note al Ministero, all'Enac e al gestore, l'abbiamo detto da tempo, Capodichino opera con deroghe o special condition, così come amano definire le deroghe per sminuirne la gravità. In questa sede non abbiamo tempo per parlare di safety assessment, cioè tutto ciò che riguarda la sicurezza degli automobili e dei loro passeggeri, non abbiamo il tempo di parlare di risk assessment, cioè tutto ciò che riguarda la salvaguardia dei cittadini, dei fabbricati, degli istituti scolastici, ospedali e centri commerciali, ma rappresentiamo soltanto che a Capodichino, in poco più di 200 ettari abbiamo il terminal, la base Dhl, i militari, gli americani, i serbatoi avio, tutto concentrato nel centro cittadino. Immaginiamo che l'Enac, avendo rilasciato un certificato Easa al gestore stia monitorando con attenzione Capodichino, poiché devono rispondere agli interrogativi posti in merito all'adempimento degli articoli 707, 714 e 715 del Codice della navigazione e, sulle mappe di vincolo che Capodichino non sono mai state approvate. Diramano continui Notam anche al fine di salvaguardare la popolazione sorvolata e la stessa Reggia di Capodimonte, oggetto di due ispezioni da parte del Ministero dei Beni Culturali.

Per Capodichino la Valutazione di Impatto Ambientale è da rifare, ma ci risulta che non siamo stati in grado di presentarne una adeguata alla situazione odierna. Insomma, si cerca una soluzione per non penalizzare la Campania, ma la Regione è assente. È un dovere per tutti noi comprendere anche che l'Aeroporto di

Pontecagnano non risolva in modo definitivo e congruo il problema di Capodichino, ma semplicemente lo rimanda, poiché Pontecagnano è caratterizzata da una sfavorevole posizione geografica, troppo vicina alla catena montuosa, ha due ruscelli che scorrono sotto la pista, è impressionabilmente vicina alla linea ferroviaria tirrenica e all'autostrada, e queste situazioni, come ampiamente illustrato negli studi commissionati anche dalla stessa Regione Campania, sono limitanti per un significativo sviluppo del bacino campano che potrebbe contare su 200 mila passeggeri entro il 2024 ed un massimo di 500 mila in futuro.

Capodichino, nel 2022, è l'unico Aeroporto d'Italia ad aver superato i dati pre Covid.

La Regione Campania ha i numeri per poter chiedere per accelerare i tempi e ridurre al più presto il carico di traffico a Capodichino, adoperandosi affinché, per lo scalo di Grazzanise, si allarghi la pista militare da 30 metri a 45 metri al fine di poterla utilizzare, fin da subito, per i voli cargo; si realizzi un'aerostazione passeggeri in posizione definitiva, modulare per fasi, in modo da essere operativi con capacità per le low cost; si realizzino dei piazzali taxiway e infrastrutture dei servizi; si realizzi una nuova pista di categoria 4F, come per Malpensa e Fiumicino; si realizzino collegamenti su ferro, parliamo di circa 15 chilometri di ferrovia facilmente realizzabile.

Il nuovo aeroporto di Grazzanise, quando completato, avrebbe a disposizione due piste, una per il traffico commerciale ed una per i voli militari, il cargo, per il Dac e per la manutenzione dei velivoli presso l'Atitec.

Ribadiamo che a ottobre 2022, l'Enac ha presentato la proposta del Piano Nazionale Aeroporti. Vi invitiamo, pertanto, ad adoperarvi affinché alla luce della crescita esponenziale del trasporto aereo in Campania sia richiesto l'inserimento dello scalo di Grazzanise con procedura d'urgenza.

Vi segnalo, inoltre, che nella proposta nel Piano Nazionale Aeroporti di ottobre 2022 è riportata testualmente la frase "da segnalare iniziative parlamentari per l'inclusione dello scalo militare

di Grazzanise nella rete campana”. Riteniamo che ciò sia dovuto grazie anche alle sollecitazioni del Comitato No Fly Zone in tutte le sedi istituzionali, siamo stati convocati in audizione presso la VIII Commissione Lavori Pubblici in Senato il 15 gennaio 2020, dove abbiamo rappresentato ampiamente le criticità dello scalo campano e le necessità della terza Regione d’Italia.

Vi lascio copia dell’epilogo di quanto illustrato e per correttezza e trasparenza, le osservazioni, purtroppo poco edificanti, per la Regione Campania, che abbiamo inoltrato alla Direzione Generale per gli aeroporti in data 21 novembre 2022. Naturalmente, vi rinnovo la disponibilità, anche in altre sedi, per qualsiasi chiarimento o colloquio e vi ringrazio per l’attenzione.

PRESIDENTE (Cascone): Grazie a lei. Mi spiega l’ultima frase, non l’ho capita: “Poco edificanti”, “tramessa alla direzione”. Cosa significa?

CAPPIELLO, Comitato No Fly Zone: Abbiamo mandato le osservazioni.

PRESIDENTE (Cascone): Alla direzione del Ministero?

CAPPIELLO, Comitato No Fly Zone: Sì, abbiamo scritto perché a nostro avviso abbiamo studiato tutti i documenti che la Regione ha firmato, in passato e di recente con gli accordi con la Gesac, eccetera, in effetti, si intuisce che è una volontà della Regione che il bacino campano sia composto da Capodichino e Pontecagnano.

PRESIDENTE (Cascone): “Poco edificanti” è un giudizio? Volevo capire. Se rilegge la frase sembra che siano poco edificanti le osservazioni che ha fatto la Regione, ed è una cosa, se voi fate un giudizio su quello che viene fatto è libero.

CAPPIELLO, Comitato No Fly Zone: Sono le nostre osservazioni.

PRESIDENTE (Cascone): È un giudizio. Scusate, non avevo compreso. Chi interviene?

DI GENNARO Assoutenti Campania Mobilità - Napoli

: Siamo perfettamente d’accordo con quanto su esposto dalla signora Cappiello del Comitato No Fly Zone, di cui anche facciamo parte. Com’è noto, siamo Associazione a tutela degli utenti e dei consumatori. Anche noi abbiamo partecipato in precedenza, siamo stati presenti e siamo intervenuti in Senato.

Volevo ribadire che nell’anno 2007 il Piano Nazionale Aeroporti aveva decretato, anche su pronuncia del senatore Siniscalchi, la realizzazione dell’aeroporto di Grazzanise, cosa che già allora e da alcuni anni peroravamo come ACUSP (Associazione Contribuenti e Utenti dei Servizi Pubblici) di Alfredo Capasso. Ebbi modo di partecipare anche a una riunione che si fece a Capodichino in cui ribadimmo la nostra posizione a favore della realizzazione dell’aeroporto di Grazzanise. Appunto, com’è stato anche evidenziato dalla signora Cappiello, esistono una serie di problematiche, non ultime delle quali sono i rumori e anche gli inquinamenti che si vengono a determinare su buona parte della città anche sulla zona collinare, anche fino ad orari estremi, intorno alle sei di mattina o anche all’una di notte. Grazie.

NATALE, Associazione Cittadinanza attiva in difesa di Napoli: La nostra Associazione, come dice il nome, agisce prettamente nella città e nell’ambito regionale. Mi associo a quanto comunicato da No Fly Zone e Assoutenti riguardo tutta la situazione aeroportuale. Volevo fare un accenno leggermente differente, volevo far presente al Consiglio regionale, ai Consiglieri della Commissione, che è stato approvato in sede governativa, in alternativa a Ciampino, il nuovo scalo aeroportuale di Frosinone che si trova molto vicino alla Regione Campania. È stato anche approvato lo scalo dell’alta velocità all’interno di questo futuro aeroporto di Frosinone che adesso è un aeroporto molto piccolino. Significa che

avremo un nuovo aeroporto moderno a soli 40 minuti dal centro di Napoli, dalla stazione di Napoli, da Grazzanise penso che saranno 20 minuti di treno.

È un rischio altamente operativo per gli aeroporti attuali campani, che sono Capodichino e il futuro Pontecagnano. Nell'interesse della Regione Campania e di tutti i cittadini della Regione Campania vanno fatte opportune considerazioni perché questo produrrà una concorrenza altamente dannosa, in quanto sicuramente si andranno a localizzare le low cost che, come sappiamo, non guardano in faccia a nessuno ed è probabilmente avere una congrua perdita di posti di lavoro e del Pil addirittura regionale. È un accadimento che può succedere e sarebbe altamente opportuno, ripeto, che il Consiglio, i Consiglieri e la Giunta ne tengano conto di questa cosa. Sarebbe anche prioritario far partire subito il cargo da Grazzanise. Abbiamo avuto degli incontri, abbiamo saputo che c'è un consorzio formato dai produttori della mozzarella, la mozzarella deve essere consegnata in tempi molto rapidi per tutto il mondo, altrimenti deperisce dopo poche ore, che vorrebbero far partire il cargo da Grazzanise con una spesa minima perché la pista già esiste, andrebbero fatte dalle infrastrutture.

Adirittura, abbiamo saputo che si vogliono pure prendere carico di queste infrastrutture, però esiste un'opposizione da parte del Ministero della Difesa a concedere quest'aeroporto, e anche qua ci vorrebbe una grande attenzione da parte del Consiglio e della Giunta su questo tema perché attualmente tutte le merci cargo partono da Malpensa, molto lontano dalla Regione Campania, trasporti che vanno avanti e dietro e comunque, anche qui, abbiamo un'alta perdita di posti di lavoro e di Pil per la Regione.

Un ultimo accenno rapido esiste uno studio della Regione Campania, che è stato depositato nel Consiglio comunale nell'anno 2005, in cui viene fatta un'ipotesi di un incidente aeronautico sopra la città di Napoli, praticamente un incidente sulla città di Napoli avrebbe una conseguenza minima

di 4 mila 500 vittime. Tutto quanto vi ho detto sono atti ufficiali che esistono. Grazie.

PRESIDENTE (Cascone): C'è qualcun altro che intende intervenire in Aula? No. Da remoto sono presenti i consiglieri Porcelli e Santangelo. Ha chiesto di intervenire il riceve dei medici, prego.

MARFELLA, Presidente Medici dell'Ambiente: Ringrazio per l'invito e ringrazio i Comitati con i quali collaboriamo, forniamo i dati relativi alla questione sanitaria, dell'aspetto sanitario.

Complimenti per la relazione della dottoressa Stefania, in particolare, concordo con tutti gli altri componenti anche perché mi sono trovato personalmente in fila, due settimane fa, nella domenica gratuita per la visita ai musei, e stava a Capodimonte, era una fila enorme, in giornata di cattivo tempo e ventoso, era veramente impressionante vederci sfrecciare il carrello di tutti gli aerei, ogni due minuti, esattamente in testa, era una fila non inferiore alle 400 persone. Questo riguarda solo Capodimonte in termini di fila e di rischio di incidente rilevante, quello che è mia competenza, ad integrazione dei precedenti interventi, è che come Medici dell'Ambiente ci siamo occupati della situazione relativa all'inquinamento non solo acustico, ma soprattutto da polveri sottili, provocata dalla presenza di questa obiettivamente grande stazione aeroportuale di altri tempi al centro della città che si somma ai propri irrisolti della questione porto, con la mancata rettificazione delle banchine, per cui, dati ufficiali risalenti al 2016, di nostra produzione, che ovviamente possiamo allegare e che sono stati oggetto sia di studi che di articoli che siamo pronti ad allegare, testimoniano al 2016, quando la portata dall'aeroporto era la metà, la presenza su Capodimonte – dati Arpac ufficiali, riportati anche da Legambiente – di una concentrazione di PM2,5 che era nella media annuale di 20 microgrammi, esattamente pari, nel polmone verde della città di Napoli, a quella del Parco Lambro di Milano.

Aggiungo che abbiamo i dati e che sono sempre più chiari, perché esistono già i dati anche dell'aeroporto relativi alla produzione non solo di polveri sottili, ma di ossidi di azoto, che certificano il Comune di Casalnuovo direttamente presente sulle rotte, come abbiamo detto, di atterraggio e di decollo dell'eccesso di cancro al cervello e di mortalità per cancro infantile. Tutte situazioni correlate ad un eccesso di inquinamento di cui l'aeroporto di Capodichino, in queste zone, ha certamente un ruolo dominante. Mi permetto ulteriormente di segnalare, e questo andrebbe considerato, perché come Medici dell'Ambiente, a supporto anche della dichiarazione di cittadinanza attiva, il previsto e proposto aeroporto a Frosinone si inserisce all'interno di una situazione di eccessiva concentrazione di industrie in una situazione geografica a noi già nota e che su intervento del nostro collega Isde, Montano, ha certificato nella Piana di Frosinone, al contrario di quella di Grazzanise, un eccesso di danno alla salute, soprattutto di fertilità, quindi, di potenziale danno allo sviluppo della zona, cosa che non si verificherebbe a Grazzanise.

Come Medici dell'Ambiente supportiamo anche i cittadini di Frosinone e della Valle del Sacco ai quali, purtroppo, abbiamo riconosciuto un danno alla salute addirittura maggiore di quello di Terra dei Fuochi.

Siamo pronti a dare tutto il supporto alla salute. Concludo affermando che esistono dati, ormai certi, comunicati a noi ogni anno dal Ministero della Salute, adesso sono ufficiali, a ottobre 2022, con l'eccesso di patologie oncologiche e non solo, in una Regione che purtroppo, più giovane d'Italia, si mostra con le caratteristiche di patologie croniche peggiori d'Italia, un eccesso di infarti, ictus e tumori al polmone nelle zone di Napoli est, legate alla situazione convergente di mancato controllo di emissioni nocive sia dall'aeroporto che dal traffico che dal porto.

È evidente che volendo mantenere lo sviluppo della Regione Campania, quale deve essere, uno sviluppo ormai che non può prevedere più l'ulteriore presenza di 10 milioni di passeggeri

all'interno dell'aeroporto di Capodichino, ma un certo ridimensionamento con incremento dei livelli di sicurezza, è assolutamente indispensabile.

Ringraziamo la Gesac e ricordiamo l'ultimo rischio a tutti perché fummo coinvolti, insieme alla Gesac, nell'intervento a tutela della salute nel corso della prima grave emergenza rifiuti 2008, dove con piena concordia e ringraziamo ancora la Gesac, ma è un pericolo che incombe ogni giorno, insieme alla Gesac intervenimmo perché si pensò di pensare di fare un impianto anche di biomasse, ma soprattutto ci trovammo con i cumuli di rifiuti nell'hinterland, nei dintorni dell'aeroporto e la Gesac immediatamente intervenne perché quei cumuli di rifiuti che erano alla base del problema della falsa crisi rifiuti del 2008 erano un problema reale, quotidiano, a qualunque decollo o atterraggio di aereo a Capodichino. Grazie alla Gesac, che ringraziamo ancora, questo pericolo fu evitato.

Teniamo presente che l'incombenza rifiuti incombe comunque ogni giorno a Napoli e prima che si possa eventualmente intervenire a risoluzione possiamo sempre rischiare, ogni giorno, all'epoca c'era un traffico aereo la metà di quello odierno, basta che si crei un qualunque disservizio nella raccolta dei rifiuti, con potenziale raccolta dei rifiuti nei dintorni dell'aeroporto che il pericolo di incidente aereo, per la presenza di gabbiani nei dintorni dell'aeroporto, con un aeroporto che ormai ha raggiunto queste dimensioni, è un rischio quotidiano che viviamo tutti i giorni.

Sembra tutto molto chiaro, facciamo un appello alla sensibilità e all'intelligenza dei Consiglieri presenti della Regione Campania, affinché tutti insieme, non l'uno contro l'altro, creiamo un sistema di trasporti che deve permettere alla Regione Campania di crescere, ma deve assolutamente partire dalla prioritaria tutela della salute e della sicurezza dei cittadini di Napoli, attualmente e in maniera chiara sotto un chiaro pericolo quotidiano.

PRESIDENTE (Cascone): Grazie. C'è qualcun altro che intende intervenire da remoto?

Ribadisco quello che ho detto all'inizio della riunione, abbiamo convocato quest'audizione perché era giusto, su sollecitazione della collega, ascoltare i Comitati che evidenziano le criticità dell'aeroporto di Capodichino. Credo sia corretto che esprima un giudizio, nel senso che non possiamo non farci carico e confrontarci, anche con la Gesac, per tutte le tematiche legate all'ambiente, all'inquinamento, alla salute delle persone, perché per noi resta sempre una priorità della nostra azione politica, e su questo non ci possiamo assolutamente sottrarre.

Credo che le dichiarazioni sulla sicurezza aeroportuale siano delle dichiarazioni forti, abbiamo un aeroporto che non è autorizzato da nessuno di noi, ma è autorizzato dall'Enac, che è l'Ente competente alla navigazione aeroportuale, quindi, si presume che tutti gli atti e le autorizzazioni siano assolutamente coerenti un confermi. Credo sia giusto recepire, dalle osservazioni e dai documenti, tutto quello che riguarda le criticità, ma mettere in dubbio che le autorizzazioni siano corrette credo non sia oggetto di una riunione di questo tipo, perché stiamo andando ben oltre quelle che possono essere le valutazioni che possiamo fare.

Rispetto al tema di Grazzanise, almeno a mio avviso, la Regione Campania qualche anno fa si è espressa sulla rete aeroportuale campana evidenziando l'importanza di una sinergia tra Capodichino e il futuro aeroporto di Salerno, qualche volta mi sono trovato anche io a confrontarmi con gli imprenditori del casertano che spingevano per questo tema dei cargo su Grazzanise e abbiamo evidenziato, e abbiamo condiviso, che la grande tematica ha due problematiche importanti, la prima è quella della demilitarizzazione, perché resta un vulnus per qualunque scelta, perché finché il Ministero della Difesa non condivida un utilizzo diverso o non si liberi di queste strutture aeroportuali, sarà impossibile qualunque altro tipo di valutazione, poi c'è un grande tema legato alla gestione dell'aeroporto. Purtroppo, sono dinamiche che

non passano dalla Regione Campania, del resto, come ha detto chi è intervenuto prima, la proposta di Frosinone nasce da una proposta parlamentare, la Regione non ha nessun ruolo nell'individuazione degli aeroporti. Il tema legato a Grazzanise è un tema di liberarlo dai vincoli militari e poi avviare, attraverso il Ministero, un percorso per la gestione.

Al di là di quello che può essere l'investimento per l'adeguamento infrastrutturale, che è un altro capitolo, proprio perché ha una procedura, bisogna capire chi lo gestisce. Quando mi sono confrontato con gli imprenditori ho posto questo tema: chi fa la gara è il Ministero, deve fare una gara per una gestione e ci deve essere qualcuno che se ne fa carico. L'idea di far volare i cargo più vicini a dove si producono le merci è un'idea ottima, il problema è che c'è un tema di gestione che è assolutamente di natura privata, del resto, è gestione di natura pubblica degli aeroporti, non hanno avuto sicuramente un benefit particolare. È una tematica molto delicata che si gioca su un tavolo diverso da quello napoletano e campano, ma si gioca su un tavolo romano, però è chiaro che poter costruire una pista per i cargo è sicuramente una prospettiva molto interessante, soprattutto in un'area particolarmente significativa per alcune tipologie di mercati.

Il tema sugli aeroporti passeggeri, è chiaro che in questo momento la Regione ha fatto una scelta, la modifica della scelta è anche frutto di una serie di valutazioni più complesse per quello che può essere il ruolo marginale della Regione.

Come ci siamo detti, raccogliamo tutto questo e intervistiamo la Gesac e gli altri operatori, se ci fossero.

(Intervento fuori microfono)

PRESIDENTE (Cascone): Su tutte le tematiche che emergono da questa riunione, aspettiamo lo sviluppo del verbale, in modo che potremmo farglielo avere prima e loro potranno sottoporci le tematiche che sono state evidenziate.

MUSCARÀ: Grazie per l'audizione e ringrazio gli intervenuti perché sono stati chiarissimi. I temi

sono importanti, riguardano, in questo caso, fortemente temi legati alla sicurezza, e non soltanto intorno all'aeroporto, alla sicurezza sulla città di Napoli, riguardano la qualità della vita dei cittadini napoletani, oltre che il mancato sviluppo territoriale che se va in porto la scelta di fare un aeroporto ai confini con la Campania, naturalmente inciderà fortemente sullo sviluppo turistico e non della Regione Campania.

Posso dire, da cittadina che abita al Vomero, all'Arenella, che la situazione sulla città è insopportabile, i voli sono continui, rumorosissimi e si contano, in certe giornate, ogni cinque minuti un decollo o un atterraggio. Abbiamo fatto dei video con aerei che sfiorano i tetti, naturalmente in senso figurato, ma hai proprio l'impressione che ti stia cadendo addosso. Sicuramente le scelte che la Regione Campania deve fare, in difesa dei suoi cittadini, devono prevedere, oltre scelte economiche, anche la qualità della vita che adesso è messa assolutamente in discussione.

Bene l'incontro con Gesac che potrà, in maniera più chiara di come ha fatto di solito, ho letto soltanto dichiarazioni di giornali, a volte da Gesac, che non mi sono sembrate soddisfacenti, adesso, se puntualmente risponderà alle obiezioni che sono state fatte, potremo intraprendere un percorso di costruzione attraverso la significativa presenza di tutti. Aspettiamo altri interventi. Grazie.

PRESIDENTE (Cascone): Grazie mille.

INTERVENTO: Vorrei capire com'è possibile che se non ci fossero presupposti, sia stato inserito nel Piano Nazionale Aeroporti del 2007. Evidentemente è stata fatta una valutazione.

PRESIDENTE (Cascone): Proprio perché nel 2007 è stato inserito e non si è fatto un centimetro in avanti, fa evidenziare quanto le problematiche legate ai militari siano ben superiori di una volontà politica o di una decisione territoriale.

Lei può rappresentare la Regione Campania, ha fatto una valutazione, allora ne aveva fatta una a

favore di Grazzanise, ma non si è stati capaci di far nessun centimetro in avanti perché, per quello che a me risulta sapere, non è stato proprio possibile interloquire con i militari che non hanno dato nessuno spazio a quest'opportunità. Con grande onestà intellettuale dobbiamo dirci che come era allora, hanno anche oggi.

INTERVENTO: I militari hanno il potere su una questione che riguarda tutti i cittadini?

PRESIDENTE (Cascone): Non sto discutendo le possibilità potenziali, però uno deve raccontare che se nel 2007 è stata fatta una delibera dov'è stata orientata una scelta importante su Grazzanise e non si è stati capaci di fare un centimetro, qualche problema c'è.

Chi ha fatto una delibera a favore immagino l'abbia portata avanti, potete dire che nella delibera attuale non c'è la scelta, ma dov'è stata fatta, vi voglio rappresentare, che la tematica sulla smilitarizzazione è molto più seria e complessa di quello che possiamo dire scrivendo il titolo in una delibera "voglio fare l'aeroporto". È una cosa di una complessità significativa.

INTERVENTO: Volevo ricordare, visto che se n'è parlato, che Napoli pare sia una delle poche città, se non l'unica città marittima italiana importante in cui non si risolve neanche la questione portuale, praticamente, le banchine del porto di Napoli non sono elettrificate.

PRESIDENTE (Cascone): La Regione Campania con il PNRR ha avuto un finanziamento importante, sembra 20 milioni di euro per il porto di Napoli. Dobbiamo chiedere all'Autorità portuale a che punto sta il progetto e vi facciamo sapere anche questo. Grazie.

I lavori terminano alle ore 12.50.

Visto: Il Funzionario PO
D.ssa Caterina Antonelli