

IV Commissione Consiliare Permanente

Audizione del 13 marzo 2023

Presidenza del Presidente Cascone

L'anno duemilaventitrè, il giorno 13 del mese di marzo, la IV Commissione Consiliare Permanente presieduta dal Presidente Cascone, è convocata alle ore 11,00 in presenza presso la sala riunioni sita al 2° piano del Consiglio regionale della Campania, Centro Direzionale di Napoli, isola F/13, con il seguente Ordine del Giorno:

“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)

Cirillo Luigi (+ Europa)

Ciampi Vincenzo (M5S)

Mocerino Carmine (De Luca Presidente)

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

Di Fenza Pasquale (Azione-Centro democratico-Demos- Europa Verde)

E' intervenuto: il Direttore ambiente, pianificazione e progetto Salerno della GE.S.A.C. SPA) Dr. Miedico Michele

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 11.10

PRESIDENTE (Cascone): Buongiorno a tutti. Inizia l'audizione degli amici di Gesac che sono

venuti, in prosieguo con l'audizione che è stata fatta con i Comitati due settimane fa.

È presente la responsabile Ambiente, la dottoressa Capasso di Gesac, e il direttore Ambiente, il dottor Miedico di Gesac.

Chiederemo ad entrambi un excursus sullo stato di attuazione delle procedure in Gesac e di come la Gesac sta cercando di mitigare l'impatto anche oggettivo che esiste dei voli, degli aerei sulle tratte urbane rispetto alla norma, rispetto alle autorizzazioni, le deroghe se ci sono, perché hanno più volte dette che procedete in deroga. Avendo i due confronti, potremo avere un quadro completo di tutto quello che accadeva prima, sia recentemente, sembra che la Gesac abbia attivato, approvato ed attuato un nuovo piano di volo che consente delle rotte leggermente diverse, quindi, può – almeno per quello che è di mia conoscenza – mitigare un po' l'impatto sul territorio della città di Napoli.

Ho chiesto alla Segreteria della Commissione di trasmettere, a Gesac, il resoconto dell'audizione precedente, in modo che hanno anche degli elementi. Nel caso debbano fornirci delle risposte diverse, lo possono fare anche per iscritto, faremo la stessa cosa, cioè trasmetteremo alle Associazioni presenti l'esito di queste audizioni, in modo che avranno le risposte che Gesac ci ha dovuto dare. È questo come stiamo procedendo rispetto alle attività.

Lascerei la parola a Medico, in modo che inizia a raccontarci un po' di cose e dopo, eventualmente, facciamo un confronto.

MIEDICO, Gesac: Buongiorno. Ringrazio il Presidente e tutti voi per l'opportunità che ci date anche di far conoscere quanto Gesac ha fatto negli anni riguardo il tema della sostenibilità ambientale. C'è da ricordare che Gesac è da tempo attenta sia al tema della sostenibilità che a quello della sicurezza del volo ed è stata più volte prima, sia in Italia che nel mondo, per quanto riguarda l'attuazione di politiche di sostenibilità. In particolare, voglio soffermarmi su due o tre elementi che sono quelli che vengono ripetutamente portati avanti dai Comitati, quindi,

soprattutto la relazione che esiste con l'aeroporto, il tema del rumore, la qualità dell'aria e cito "i voli a bassa quota".

C'è da dire, come nota a margine, che, come motivo ricorrente, il tema della sostenibilità ambientale viene messo di pari passo con il tema dell'apertura di Grazzanise, un altro aeroporto che dovrebbe mitigare gli effetti di Napoli.

Vorrei dire qualcosa sia nel merito che nel metodo. Iniziamo dalle buone notizie, la prima riguarda la qualità dell'aria, Gesac è stata riconosciuta con il livello più alto di certificazione che si può dare al mondo dall'ACI (Airport Council International), l'Associazione che unisce tutti gli aeroporti al mondo, come livello 4 più transition, che è il livello più alto certificabile al mondo per quanto riguarda la lotta ai gas climalteranti. La certificazione è data soltanto a 18 società di gestione al mondo e attesta che l'impegno dato per Gesac sulla sostenibilità, quindi, sulla riduzione della CO2 non si limita soltanto a una riduzione delle emissioni proprie, ma impegna anche tutti i diversi stakeholders alla riduzione delle emissioni.

Come vi dicevo poc'anzi, è una cosa estremamente importante perché viene rilasciata in maniera certificata da un Ente, che è l'Associazione di tutti gli aeroporti al mondo e, forse, è l'unica certificazione che in ambito ambientale viene data a livello mondiale. Se andate sul sito, l'aeroporto di Napoli c'è, insieme a quello di Dallas, insieme ai finlandesi, insieme a tutti gli aeroporti più virtuosi che esistono al mondo.

Il tema rumore. Sono particolarmente orgoglioso di quello che è stato fatto nel tempo dalla Gesac, perché è stato il primo aeroporto a aver realizzato un sistema di monitoraggio del rumore di origine aeronautico. Il sistema, quest'anno, compie 20 anni, è stato fatto nel 2003, è stato un progetto finanziato dal Ministero dell'Ambiente che aveva inizialmente soltanto quattro centraline, nel tempo è stato migliorato, oggi ne abbiamo otto fisse o, meglio, sono sette fisse e una mobile, che sono di proprietà di Gesac e sono disseminate sul territorio di Napoli e di Casoria e a queste se ne

aggiungono altre due che sono frutto di un accordo fatto con Arpac, il Presidente lo citava poc'anzi, per la sperimentazione di nuove rotte.

Dal 2003, la Commissione articolo 5, che è la Commissione preposta secondo il DM 31.10.97 alla gestione del tema del rumore aeroportuale, è la più longeva e la più attiva in Italia, a questa Commissione partecipano. La società di gestione è presieduta dall'Enac, anche l'Enav, la Regione, l'Arpac, la Città metropolitana, i Comuni interessati, quindi, anche Casoria, Casalnuovo e ovviamente Napoli, c'è l'Enav, ci sono le compagnie aeree, il Ministero dell'Ambiente, ci sono tutti gli stakeholders che nell'ambito di queste Commissioni agiscono ed attuano tutte le azioni di mitigazione che sono state fatte nel tempo. Come vi dicevo, la prima risale a 20 anni fa, la (...) è stata la prima procedura che sottoposta ad un attento controllo, grazie al sistema di monitoraggio, ha determinato anche delle sanzioni nei confronti delle compagnie aeree non rispettose.

Per lunghissimo tempo l'aeroporto di Napoli è stato l'unico aeroporto in Italia a dare sanzioni alle compagnie che non erano rispettose le procedure antirumore, ad oggi, ce ne sono soltanto un altro paio. Costantemente monitoriamo tutte le rotte che vengono fatte dalle diverse compagnie che volano verso la città, sorvolando il centro in maniera sostenibile, proprio a fronte di questa procedura antirumore. Ad oggi, il rispetto della procedura dell'anno scorso, è oltre il 99 per cento, questo a frutto di un continuo dialogo con i piloti, con le compagnie aeree, con alcuni interventi che vengono fatti ad hoc per risolvere e mitigare laddove c'è qualche difficoltà, soprattutto per le nuove compagnie, in maniera tale da far rientrare subito le cose.

A questa (...), che come dicevo è già operativa da 20 anni, se ne aggiunge un'altra di recentissima pubblicazione. Anche se la pubblicazione è recente, la storia è partita tre anni fa, proprio in seno alla Commissione articolo 5, dove – ripeto – vengono costantemente fatte una serie di aggiornamenti e di azioni proprio per la mitigazione del rumore.

La rotta, in particolare, è stata commissionata da Gesac all'Enav, Ente Nazionale Assistenza al volo nel 2019, è una procedura di nuova generazione, quindi, è stato possibile attuare questa nuova rotta recentemente, noi l'abbiamo fatto nel passato, perché utilizza la nuova tecnologia di guida satellitare, la GNSS, e a fronte di questa nuova procedura c'è stato un ottimo riscontro anche da parte dei piloti, nei vari workshop che abbiamo fatto, per poterla adoperare. La nuova procedura prevede che anziché virare verso sinistra, quindi, sorvolare il centro storico, ci sia un successivo volo con inversione a U, verso nord, oggi si va direttamente verso nord, quindi, si vira direttamente a destra, evitando il sorvolo del centro storico.

La procedura è sotto fase di sperimentazione, è una cosa normale nell'ambito aeronautico, tutto parte con una sperimentazione che stiamo conducendo insieme all'Arpac, a fronte di un accordo istituzionale fatto con loro proprio per misurare sia gli effetti eventualmente di nuovo rumore su aree nuove sorvolate, sia gli effetti di mitigazione che avvengono sul centro storico. In particolare, abbiamo due centraline di nuova generazione, sono di ultimissima generazione, una posta sulla scuola Novaro di Via Nicolardi, l'altra posta sul centro commerciale La Birreria, che sono i due estremi del fascio di rotte che ci aspettiamo.

I primi riscontri sono ottimi, sia in termini di performance operative che anche acustiche. Sostanzialmente è una procedura che proprio per la sua natura di carattere satellitare, verrà implementata di volta in volta perché necessita di inserimento nel computer di bordo. Per poter lavorare, i piloti devono sostanzialmente trovarsi nel loro sistema di bordo, si attiva e si vola in maniera automatica.

Stiamo conducendo una serie di incontro periodici sia con i piloti, con l'Enav, con l'Arpac e con l'Enac stessa proprio per comprendere quali sono le possibilità per migliorare ulteriormente le performance di questa nuova procedura che porterà, sulla base degli studi fatti nel 2019, un beneficio importante sia in termini di popolazione

esposta, quindi, meno il 30 per cento, proprio perché si fanno girare gli aerei su aree meno densamente popolate rispetto a quelle del centro storico, sia in termini di CO2. La stima che facciamo è di circa 11 mila tonnellate in meno di CO2. Si risparmiano circa 5 o 6 minuti di volo alla massima potenza, perché siamo nelle fasi iniziali del volo, che corrisponde su base annua a un risparmio di circa 500 ore in meno sul centro storico. È l'ultima delle cose che stiamo facendo, ce ne sono tantissime altre, come ad esempio l'uso bilanciato della pista. Proprio in virtù di tutte le analisi tecniche fatte nell'ambito della Commissione articolo 5, abbiamo dei dispositivi di regolamentazione della pista per i quali l'atterraggio durante le ore notturne avviene soltanto dal lato di Casoria, quindi, quello meno abitato, così come dal 23:00 alle 06:00 i decolli avvengono soltanto in quella direzione.

L'uso bilanciato della pista prevede anche che si atterri normalmente su Casoria nei maggiori casi e sostanzialmente si decolli su Napoli utilizzando le due procedure di abbattimento del rumore.

Ad oggi, le performance di atterraggio prevedono che sulla testata 24, quindi, sul lato di Casoria, si atterri per l'81 per cento dei casi, questo risolve sostanzialmente il sorvolo della città di Napoli in fase di atterraggio che, ricordo, è assolutamente necessario in funzione delle condizioni meteorologiche.

I dispositivi che abbiamo approvato nell'ambito della Commissione articolo 5 fanno sì che il controllore di volo faccia normalmente atterrare tutti gli aerei sul lato di Casoria, quindi, sulle autostrade per intenderci, e non sulla città, fino ad una quota di 5 nodi di vento in coda, che è il limite normativo fissato per la sicurezza per far sì che si debba tecnicamente girare la pista, quindi, fare in modo che si atterri su Napoli.

Riguardo gli atterraggi, quindi, uno degli elementi che talvolta viene citato dai Comitati c'è da dire che l'aeroporto di Napoli, anche in termini di sicurezza, è un'assoluta eccellenza in Italia, perché entrambe le testate pista hanno strumentazione di atterraggio di precisione. È molto raro negli aeroporti un po' più piccoli,

quindi della taglia di Napoli, sono dei dispositivi che si trovano su aerei un po' più grandi e sono anche legati alla necessità di avere condizioni meteo un po' più proibitive, come la nebbia. A Napoli, da oltre 15 anni, abbiamo entrambe le testate con una strumentazione di precisione, questo significa che gli aerei non possono atterrare a vista, quindi, in maniera autonoma, fermo restando il fatto che il pilota è quello che guida, quindi, prende lui le decisioni, ovviamente in funzione di quelle che sono le condizioni di sicurezza. Nella normalità, questi due sistemi di guida di precisione, che tecnicamente vengono chiamati ILS (Instrument Landing System) lanciano un binario al quale si aggancia l'aereo e arriva, in maniera specifica, sull'aeroporto.

Le variazioni di quota non esistono, i voli a bassa quota non esistono, esistono dei percorsi ben definiti e meglio chiariti dagli LS, quindi, dalla strumentazione di bordo, proprio in funzione di quelle che sono regole europee che sono molto strette riguardo l'assistenza al volo. Nessuna deroga da questo punto di vista.

Esistono delle condizioni speciali, che sono quelle dell'aeroporto di Napoli, in funzione della certificazione rilasciata dalle Easa, ovviamente è una certificazione data proprio da quest'organismo europeo, che è quello preposto alla certificazione degli aeroporti, degli equipaggi, addirittura anche degli Enti di assistenza al volo e di anche gestione della materia aeroportuale.

L'Easa, tra l'altro, è una regolamentazione 2014 molto più stringente rispetto a quella iniziale dell'Ena, quindi, il vecchio Regolamento per la costruzione e l'esercizio dell'aeroporto, ed è una regolamentazione che si applica su tutti quanti gli aeroporti in Europa. Ancora una volta, mi fa piacere ricordare che Gesac è stata la prima in assoluto ad avere questo tipo di certificazione, perché questa certificazione era obbligatoria dal 2017, l'Enac, quindi, l'autorità per il trasporto aereo, ha inteso fare un gruppo di cinque aeroporti test, tra cui c'era Napoli, Milano, Roma, sostanzialmente siamo stati all'avanguardia rispetto a questo e sostanzialmente abbiamo

portato avanti la certificazione prima di tutti quanti gli altri aeroporti. Nell'ambito di questa certificazione esistono alcune condizioni speciali che sono assolutamente normali nell'ambito della certificazione proprio perché, come dicevo, la certificazione è applicata a tutti gli aeroporti, quindi, ci possono essere delle condizioni che sono normalmente diverse rispetto alle altre, ma ovviamente queste non inficiano assolutamente la sicurezza al volo e sono delle cose che riguardano sostanzialmente le condizioni geometriche della pista che, come sappiamo, è costretta in alcuni spazi un po' più limitati.

In ultimo, come vi dicevo all'inizio, mi farebbe piacere sfatare il tema ricorrente del fatto che Napoli si inquina perché si debba aprire Grazzanise. Un paio di flash su Grazzanise, proprio perché com'è noto, Gesac è impegnata in questo momento nell'attuazione di un piano industriale molto importante per la realizzazione della rete aeroportuale campana, con l'apertura dell'aeroporto di Salerno Pontecagnano. Sappiamo bene che l'aeroporto di Napoli, essendo costretto all'interno della città, non può crescere all'infinito, proprio per questo esiste un Piano industriale molto importante, approvato da tutti quanti gli Enti e dotato di tutte quante le certificazioni, dotato di tutti quanti i permessi di carattere ambientale, di carattere normativo, di carattere istituzionale e anche quelle legate alla compatibilità urbanistica per l'ampliamento dell'aeroporto di Salerno come seconda pista rispetto a quello di Napoli, cosa che non è possibile all'aeroporto di Grazzanise per una serie di motivi, il primo è ovviamente il fatto che l'aeroporto di Grazzanise è un aeroporto militare che non può essere chiuso, perché è l'unico aeroporto militare a sud di Roma che difende la capitale e, allo stesso modo, non può essere utilizzato per il volo di aviazione civile, proprio per le stringenti normative Easa di cui vi ricordavo, per citarne una, la pista non ha le giuste distanze rispetto. Per poter costruire un nuovo aeroporto a Grazzanise c'è necessità di acquisire almeno 500 ettari di area. Giusto per fare un

paragone, quelli necessari all'aeroporto di Salerno sono 40, stiamo parlando di uno a dieci. Le analisi fatte in termini economici per la realizzazione dell'aeroporto di Grazzanise, stimate nel 2008 e aggiornate al 2011 parlano di quasi 1 miliardo e mezzo di euro per la realizzazione di quest'aeroporto. Con i vari aggiornamenti tariffari che ci sono stati recentemente, proprio per il caro materiale, si parla sostanzialmente di quasi un raddoppio delle cifre necessarie all'apertura di questo aeroporto. Aeroporto che di fatto sarebbe in assoluta concorrenza con Roma, e sappiamo bene che l'aeroporto di Salerno ha la possibilità di poter avere un piano industriale solido proprio perché è in sinergia con Napoli e che insieme, essendo distanti circa 70 chilometri, fanno massa critica e sostanzialmente riescono a garantire quei livelli di traffico necessari alla piena sostenibilità economica, cosa che non sarebbe possibile per Grazzanise, sia per i fortissimi costi di realizzazione, ma soprattutto per la spietata concorrenza che avrebbe su Roma, che è un aeroporto intercontinentale molto prossimo all'aeroporto di Grazzanise e che non darebbe, sostanzialmente, alcuna speranza di poter raggiungere quella massa critica di passeggeri che invece attiene la coppia Napoli Salerno, coppia che viene vista come un unico aeroporto, sono due piste che lavorano in maniera sinergica, su Salerno andremo ad attuare tutte quante le diverse tecniche di carattere e sostenibilità ambientale, forti di quanto già realizzato su Napoli. È questo quello che mi faceva piacere raccontare in questa cosa ed è questo quello che sostanzialmente ricordiamo anche ai Comitati in tutte quanti le sedi in cui li incontriamo. L'ultima, un paio di mesi fa, a casa Enac, per intenderci, c'è stato un confronto in cui sono state ribadite sostanzialmente le stesse cose ed anticipate cose che stiamo realizzando, come le nuove rotte. Vi ringrazio per l'attenzione e sono qui a disposizione.

PRESIDENTE (Cascone): Prima di interventi dei colleghi, volevo chiedere in maniera un po'

più puntuale, nonostante probabilmente nell'ambito dell'intervento ci siano le risposte, tra le osservazioni fatte dai Comitati, loro rappresentavano che Capodichino è in forte crescita, quindi, c'è una grande mole di aerei che atterrano e decollano, per fortuna grazie alla grande attrattività che ha la Campania, Napoli, i nostri territori. Loro dicevano che esiste una rotta che potrebbe consentire di non sorvolare le città, ricordo, passando da Casoria, ma che non è utilizzabile al 100 per cento che ritenete che se si utilizzasse questa rotta, la quantità di aerei che possono atterrare si ridurrebbe in maniera significativa. È questa una delle motivazioni che hanno addotto nell'audizione. Siccome è una cosa estremamente tecnica, per cui, così come ci dicono una cosa che è vera, parzialmente vera o è scorretta, non possiamo che prenderne atto.

La nuova rotta che state ipotizzando, il mix con quello che hanno dichiarato le Associazioni, tecnicamente, come sta la questione? In modo che abbiamo un quadro chiaro sia della loro richiesta e della vostra motivazione, della vostra risposta. Scusate, è una delle cose che emergerà nell'audizione, quindi, facciamoci dare una risposta un po' più precisa.

MIEDICO, Gesac: Su questo ho necessità di essere leggermente tecnico, non entrerò troppo nel tecnico, ma in ogni caso è una cosa che richiede una risposta tecnica. Le rotte vengono fatte dall'Enav (Ente Nazionale Assistenza al Volo), che è certificato da Enac, ovviamente in funzione della nuova normativa Easa, è l'Ente preposto o, meglio, la società preposta alla redazione delle rotte aeree.

Le rotte si distinguono in rotte di atterraggio e di decollo che si differenziano sostanzialmente tra di loro proprio perché le rotte di atterraggio sono in linea retta, quindi, esistono delle possibilità di mitigare questo tipo di linea retta rispetto all'asse proprio per evitare zone sensibili al rumore, cosa che è già stata fatta per quanto riguarda l'atterraggio sulla zero-sei. La zero-sei ha un disassamento rispetto all'asse pista di circa 3 gradi e consente di fare atterrare gli aerei in piena

sicurezza, vi ricordo che anche questa testata è dotata di una strumentazione di atterraggio di precisione, evitando la parte più collinare, quella un po' prossima al Vomero e alla parte di Capodimonte.

Dall'altro lato, quindi, il lato di Casoria, esiste una sola linea di atterraggio, quindi, dal lato di Napoli c'è questa strada tracciata nel cielo leggermente disassata, che è dotata di uno strumento di precisione. Dall'altro lato, la testata 24 Casoria, esiste anche lì una sola rotta, quella di atterraggio che ovviamente è pienamente allineata all'asse pista, proprio perché per quanto riguarda l'atterraggio, quindi, il corto finale, si parla sostanzialmente degli ultimi dieci miglia di avvicinamento, esiste una sola possibilità, quella di andare dritti, non esistono altre possibilità di rotte che possono fare curve o cose particolari. È quello che tecnicamente si chiama il final approach, cosa che è possibile fare per i decolli, tanto è vero che mentre prima avevamo una sola procedura che è stata tarata ad hoc, proprio nel 2003-2004, per evitare le zone collinari di Posillipo un po' più avanti, quindi, fa una brusca sterzata verso sinistra, a questa se ne aggiunge un'altra che fa una brusca sterzata verso destra, laddove per brusca sterzata si intende sempre nell'ambito della piena sicurezza del volo, quindi, si vira verso destra e si vira verso sinistra secondo quelle che sono le condizioni dettate da Enav.

Sui decolli, sostanzialmente, abbiamo avvicinato a una vecchia rotta esistente una nuova rotta sperimentale che è in corso di sperimentazione, che eviterà il sorvolo del centro storico. Dal lato di Casoria, anche lì, esistono una serie di rotte di decollo che sostanzialmente visto che le aree prossime all'aeroporto sono meno densamente abitate, vanno anch'esse drittte e poi virano verso sinistra o verso destra in funzione della destinazione ultima del volo.

Tutte le possibili rotte, tutte le possibili alternative sono vagliate proprio per garantire la massima sostenibilità, ne sia testimone il fatto che questa rotta che già da tempo poteva essere utilizzata, perché le colline lì sono, oggi, è possibile utilizzarla in funzione della nuova tecnologia

satellitare, mentre prima non poteva esserlo. Non esistono sostanzialmente rotte che possono dare una capacità inferiore rispetto alle altre, quello che conta è l'uso bilanciato delle piste, in maniera tale che si possa atterrare da un lato e decollare dall'altro. Ovviamente, questo è quello che facciamo, come vi ricordo, per l'81 per cento dei casi, facendo atterrare gli aerei su Casoria, quindi, sul lato delle autostrade, anche a fronte di un dispositivo aeronautico che è stato messo, con la Commissione articolo 5, proprio per garantire ancora di più la sostenibilità del volo. Non vedo altre possibili alternative, qualora ce ne siano in futuro, perché la tecnologia evolve, saremo i propri ad identificarle con Enav e con i piloti per adottarla sullo scalo.

PRESIDENTE (Cascone): Consigliere Mocerino, prego.

MOCERINO: La ringrazio per avermi concesso la parola. Più che delle considerazioni sulla relazione del direttore Ambiente di Gesac, pur non avendo io delle capacità tecniche, ritengo essere stata chiara ed esaustiva, mi pongo una domanda, la pongo a me stesso, al Presidente e ai colleghi: a me sfugge la genesi di quest'audizione, la genesi consiliare all'interno della Commissione, se la genesi è di diretta promanazione del presidente Cascone, va benissimo, altrimenti dovremmo prendere atto, caro Presidente, della stoicità dei presenti, a partire da lei, altrimenti questa è un'autocritica, svuotiamo il ruolo della Commissione, svuotiamo il ruolo delle audizioni e soprattutto non possiamo cogliere a pieno anche i contributi che ci vengono dati dall'esterno.

Concludo dicendo che è colpa mia non conoscere la genesi di quest'audizione.

PRESIDENTE (Cascone): Ho ricevuto diverse sollecitazioni di richieste di audizione della consigliera Muscarà, richiesta e sollecito, all'ennesimo sollecito ho ritenuto opportuno ascoltare le persone. C'è un documento molto articolato, una nota di un paio di pagine in cui mi

chiede questo, siccome conosco i rapporti conflittuali che ci sono su quest'argomento, che coinvolgono Comune, Associazioni No Fly e Gesac, mi sono permesso di ritenere opportuno, visto che non abbiamo nessun ruolo e nessuna competenza su quest'argomento, se non quello che la Giunta ha fatto delle scelte di investimento e di riconoscimento della rete aeroportuale campana, dove ha deciso di fare delle scelte in linea con quelle che erano le proprietà che la Regione aveva, perché era proprietaria dell'aeroporto di Salerno per una quota già da Caldoro, quindi, non è una questione politica. Ho ritenuto opportuno separarle, sennò avremmo ripetuto anche in questa sede, un po' di scenografia che succede in qualunque posto, dove succedono discussioni, attacchi e agitazione. In questo modo, abbiamo ascoltato tutti evitando l'enfaticizzazione di posizioni che non sono mai utili a nessuno, neanche a capire, perché poi tutti gridano e nessuno capisce niente.

Continuo a pensare che un ruolo non l'abbiamo. È vero che nel 2002, così come ci hanno sollecitato le Associazioni, ci fu una delibera in cui individuava l'aeroporto di Grazzanise come un possibile scalo aeroportuale campano, ma ho rappresentato anche che se dal 2002 al 2018 non è mai stato fatto niente a Grazzanise, un motivo ci sarà, altrimenti, una scelta politica di allora sarebbe stata attuata. Qualche anno fa la Regione Campania ha approvato la rete aeroportuale campana che abbinava i due aeroporti nella logica della seconda pista, per semplificare quello che ha spiegato Miedico, quindi, è chiaro che la scelta della Regione è abbastanza palese.

Non ci sottraiamo alle tematiche di problematiche di cittadini, che possono essere quella dell'acustico, dell'inquinamento, quindi, se possiamo dare una mano e un contributo a una riflessione e a una condivisione per migliorare la qualità della vita dei cittadini, lo dobbiamo fare, però lascia la cornice, come giustamente noti tu, l'assoluta incompetenza di questa Commissione rispetto a questa tematica.

Se non ci sono altri interventi, confermo che trasmetterò ai partecipanti della vecchia audizione

l'esito di questa e ai partecipanti di questa l'esito della precedente. Grazie a tutti.

I lavori terminano alle ore 11.45.

Visto: Il Funzionario PO

D.ssa Caterina Antonelli