

Silurato lo sviluppo dell'aeroporto di Napoli: resi inefficaci gli investimenti già effettuati ed annullata qualsiasi programmazione futura

La DCA - Direzione Circostrizione aeroportuale - e il Dipartimento Sicurezza dell'ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile - affondano la capacità aeroportuale dello scalo

Con un provvedimento unilaterale a sorpresa la DCA ed il Dipartimento Sicurezza dell'ENAC hanno disposto, attraverso apposito notam, "l'utilizzo, in via preferenziale, della pista 06 per i decolli e della pista 24 per gli atterraggi, a meno di condizioni meteorologiche che lo impediscano". In pratica tutti gli aerei da e per lo scalo di Napoli possono ora solo atterrare e decollare da e verso Benevento. Detta prescrizione si traduce, in pratica, in una riduzione drastica dei voli: gli aeromobili possono solo atterrare e decollare l'uno contro l'altro e ciò comporta ovviamente un considerevole allungamento dei tempi che sta già provocando l'accumulo di notevoli ritardi nella programmazione dei voli: nella sola giornata di ieri circa 50 voli hanno subito ritardi imputabili al provvedimento, con forti disagi per i passeggeri. Anche nello scorso ottobre la DCA aveva tentato, in sede di Comitato di Coordinamento aeroportuale, di ridurre la massima capacità oraria dello scalo. Ora, a distanza di pochi mesi, la stessa è stata in pratica ridotta d'autorità del 35-40%, con una disposizione immotivata ed illegittima.

Sino a venerdì scorso la massima capacità oraria dell'aeroporto era di 20 movimenti/ora (decolli e atterraggi) e di 22 mov/ora nelle ore di picco estivo, ora è ridotta a circa 13 movimenti l'ora, così come dichiarato dall'ENAV (Ente Nazionale di Assistenza al Volo) a fronte del notam ricevuto. Se tale decisione non dovesse essere subito revocata, comporterebbe un enorme danno all'attuale traffico dell'aeroporto, rendendo inutile qualsiasi ulteriore sviluppo dei collegamenti ed annullando di fatto tutto quanto realizzato negli ultimi anni. La stessa programmazione della prossima stagione estiva, già definita nel Comitato di Coordinamento dello scorso ottobre, è di conseguenza non realizzabile.

Gli enti in questione non hanno fornito nessuna evidenza tecnica a supporto della loro decisione, che è stata tra l'altro assunta unilateralmente, evitando qualsiasi confronto ed approfondimento tecnico con l'ENAV e con la Gesac (società di gestione), nonostante queste ultime avessero sollecitato un confronto prima dell'emissione del notam.

Le procedure standard di decollo e atterraggio per l'aeroporto di Napoli sono redatte dall'ENAV e sono conformi alle direttive dell'ICAO (International Civil Aviation Organisation), cui è affidato il compito di regolamentare e standardizzare in ambito internazionale la normativa e le procedure operative riguardanti il trasporto aereo civile.

La decisione in oggetto non ha precedenti, non è stata tecnicamente motivata e non può essere fondata sulla sicurezza dell'aeroporto: qualsiasi riferimento ai sorvoli sulla città non potrebbe, infatti, che essere definito pretestuoso terrorismo psicologico, tirato in ballo solo ed esclusivamente per l'aeroporto di Napoli.

La sicurezza è il primo obiettivo perseguito dalla Gesac, che ne ha tra l'altro assunto la responsabilità a seguito della recente sottoscrizione dell'atto di convenzione di gestione totale, ed è la linea guida di tutti gli investimenti infrastrutturali. La perfetta agibilità operativa dello scalo e la conformità alle normative vigenti, nazionali ed internazionali, in materia di sicurezza al volo, sono state più volte confermate dalla stessa ENAC, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dall'ENAV e dai piloti. Numerose sono state nell'ultimo periodo le occasioni di analisi e verifica sulla sicurezza con la stessa ENAC e con l'ispettorato Generale della Sicurezza: l'aeroporto di Napoli è sempre risultato tra i più attenti e tra i più impegnati e mai l'argomento in questione è stato portato all'ordine del giorno nel corso delle riunioni tecniche.

La limitazione dell'attività aeronautica sullo scalo avviene tra l'altro paradossalmente a poche settimane dall'inaugurazione della nuova torre di controllo dell'ENAV, che è, secondo quanto dichiarato dalla stessa ENAV, la struttura tecnologicamente più moderna ed avanzata d'Europa.

"Sono molto perplesso – afferma Mauro Pollio (Presidente e Amministratore Delegato Gesac) - in pochi anni, grazie alla professionalità e alla dedizione di tutti i nostri addetti abbiamo trasformato l'aeroporto investendo 71 milioni di euro ma a livello locale continuiamo ad incontrare difficoltà enormi. La posizione ingiustificata ed arbitraria della locale DCA compromette lo sviluppo dell'aviazione commerciale della nostra regione. Tale atteggiamento, che fa seguito al precedente intervento effettuato nello scorso ottobre, è dichiaratamente di tipo ostruzionistico: ci saremmo aspettati di avere la Direzione Aeroportuale dalla nostra parte nelle attività a sostegno dello sviluppo dello scalo e dell'aeroportualità regionale. Ho quindi richiesto alla Direzione Generale dell'ENAC di intervenire direttamente in quest'assurda vicenda e di esercitare in materia i suoi poteri di coordinamento fermo restando la necessità di dover intervenire nelle sedi più opportune a tutela degli interessi dell'aeroporto di Napoli, della sua città, della sua regione e dell'indotto da esso generato. Non è nostra intenzione bloccare gli investimenti ma sarà necessario farlo alla luce di un conseguente riflusso del traffico aereo, che vanifica tra l'altro quanto già realizzato. Spero che non vi sia un collegamento diretto tra quanto accaduto, tra la problematica ancora aperta sul Piano Regolatore della città di Napoli e lo studio in corso sull'aeroportualità regionale: se così fosse ci sarebbe qualcuno che invece di fare il suo mestiere cerca, utilizzando l'arma del terrorismo psicologico su argomentazioni già più volte acclamate, di alimentare un gioco al massacro nell'interesse di pochi ed a tutto discapito della comunità e dello sviluppo della nostra regione".

Assoclearance (organismo che concede, su incarico dello Stato italiano, le autorizzazioni per le compagnie aeree ad operare in determinati orari e giorni) ha appena dichiarato di avere congelato l'allocazione degli slot su Napoli, a seguito di quanto accaduto. Assoclearance ritiene inoltre che il provvedimento, del tutto inaspettato, non potrà che comportare la riprogrammazione totale degli slot già da tempo assegnati da parte di tutte le compagnie aeree, con conseguente cancellazione di numerosi voli.

Le compagnie aeree subiranno un forte contraccolpo in caso di arresto del traffico sullo scalo partenopeo con un conseguente ridimensionamento dei loro attuali piani di volo e d'investimento su Napoli. Le quote di mercato, una volta dirottate su altri scali, ben difficilmente potranno essere riconquistate dalla Campania, con serie ripercussioni sull'intero comparto turistico e sull'utenza business. Ridurre lo sviluppo dell'aeroporto di Napoli significa pregiudicare irreparabilmente le attività economiche e turistiche dell'intera regione. Pertanto, si chiede un fattivo intervento da parte degli Enti Pubblici Locali e di tutti gli operatori e le categorie imprenditoriali interessate a sostegno delle iniziative che saremo costretti ad adottare.

capacità aeroportuale: indicazione del valore massimo di voli e passeggeri che l'aeroporto può sostenere

notam *notice to airmen*, avviso agli aeronaviganti: strumento di informazione aeronautica

slot: fascia oraria per i decolli e gli atterraggi