

Egr. Ministro, egregio Responsabile del procedimento,

faccio parte e coordino un Comitato antirumore di cittadini e dal 1996 mi occupo della problematica dell'impatto ambientale di Linate sui comuni limitrofi al sedime aeroportuale (circa 130.000 abitanti senza Milano). Sono da poco rientrato, come rappresentante di San Donato Milanese, nella Commissione Aeroportuale, dalla quale ero uscito, per protesta, vista la poca considerazione per gli atterraggi, nel 2006.

Ho saputo per caso della VIA in piena attuazione per Linate (lungi dal volerne contestare la correttezza formale). Gli organi di stampa non ne parlano, a parte qualche articolo, che ho trovato, all'inizio dei lavori, nel febbraio- marzo di quest'anno. I nostri rappresentanti comunali, se invitati al tavolo di lavoro, non hanno informato i cittadini su decisioni che influenzeranno la loro vita nei prossimi trenta anni. Ignoro se il Comune di San Giuliano Milanese (con 4.812 cittadini in fascia 60-65 dB) sia stato invitato ai lavori sulla VIA.

Osservazioni :

1.

Nel "masterplan" non trovo quali siano gli interventi previsti per la riduzione sotto i 65 dB per quei cittadini di Segrate (146), Peschiera (16) e San Donato Milanese (165) che vivono in zona rossa (65-75 dB) con rumori sicuramente pericolosi per la loro salute (vedi pagina 26 studio specialistico QAMB-A04). Tanto più se si considera che SEA sino ad oggi si è rifiutata di attuare qualsiasi forma di supporto e sostegno, persino a favore dei predetti cittadini in fascia rossa (ad es. infissi, aria condizionata, contributo spese energia elettrica, altre mitigazioni possibili), pur se più volte sollecitata e diffidata.

E scrivo "persino" in quanto all'estero (vedi ad esempio Berlino-Tegel, che pure chiude per l'impatto ambientale), gli aiuti arrivano da sempre anche ai cittadini in fascia 60-65 dB(LVA).

Ma, in caso di valutazione di impatto ambientale, non potrà essere tollerato neppure un cittadino in fascia rossa. Pena l'impossibilità di nulla-osta.

Tra l'altro Linate opera già contravvenendo a due provvedimenti dell'Autorità Giudiziaria (Tribunale Civile di Milano) che hanno intimato di rispettare il limite di 65 dB(LVA), soglia di pericolo per la salute, sia a sud che a nord (ovviamente dispongo delle ordinanze Redecesio e Bolgiano che, a richiesta, potrò fornire). Solo la difficoltà di un giudizio di esecuzione, con la necessità, per il ricorrente, di anticipare ingenti somme per perizie acustiche in ambito aeronautico, hanno sinora salvato Linate da legittimi ricorsi dei cittadini.

2.

Non meno preoccupante è la crescita in termini di persone coinvolte in fascia A e B per San Giuliano Milanese, passata da 3.235 nel 2009 a 4812 nel 2015 (+ 1577) e per San Donato Milanese (+ 270). Ciò conferma che lo scrivente aveva ragione a criticare i lavori della Commissione Aeroportuale che considerava gli atterraggi quasi come se non facessero rumore. I fatti dimostrano, a sei anni di distanza, che così non è. E dunque anche per gli atterraggi occorrerà mettersi al tavolo tecnico per cercare soluzioni di mitigazione (i lavori della Commissione hanno dato buoni risultati per i decolli, a dimostrazione che il tavolo tecnico serve). Durante i lavori della Commissione Aeroportuale i tecnici dissero più volte che un approccio di reale mitigazione, potendo comportare il cambiamento della rotta di

avvicinamento, sarebbe stato anche un lieve spostamento, verso 00.01 o 11.59 (immaginando la pista come la lancetta dei minuti di un orologio), della pista.

E dunque il programmato rifacimento totale della pista, lungi dal volerla o poterla stravolgere (essendo il risultato di anni di studi prima di costruire l'aeroporto), rappresenta una opportunità.

Inoltre fu ipotizzato dai tecnici un diverso "glide slope" dell'ILS portandolo da 3° a 3,5°. Ignoro se l'operazione ebbe seguito (ma penso che Linate sia rimasto a 3°).

3.

La flotta è migliorata nettamente e di ciò si è potuta giovare l'intera popolazione esposta, soprattutto quella a nord. Ancora però mancano veri controlli e sanzioni, anche a chi non sanziona. Ma soprattutto manca una vera restrizione che escluda, ad esempio, quei velivoli che appartengono a "chapter" troppo rumorosi ed inquinanti. Anche in questo caso la VIA rappresenta una opportunità.

Inoltre sfugge a qualsiasi controllo, restrizione e sanzione la flotta di AG (Aviazione Generale) che pure ha rappresentato, nel 2015, 22601 movimenti su 118650 totali.

Altro elemento, molto penalizzante per le popolazioni esposte a sud, è il dato di fatto che non viene precisato in quali condizioni atmosferiche avverse possano avvenire decolli verso sud. Talvolta si assiste a decolli verso sud in giornate serene che non hanno ragione d'essere e che rimangono prive di sanzioni. Anche perché non c'è chi sanziona il soggetto che non sanziona. E' chiaro che un decollo che scarichi, in ipotesi, 100-110 dB su San Donato e San Giuliano avrà poco rilievo, soprattutto se spalmato in un lasso di tempo lungo (l'LVA è una misura del rumore spalmata in giorni, mesi, anno), ma avrà, invece, un impatto devastante sulla popolazione.

4.

L'elemento più importante in assoluto è comunque quello che la VIA preveda precisi limiti di traffico (movimenti ora) e restrizioni severe nelle ore notturne, ad evitare che, quel che di buono è stato fatto in questi anni, venga vanificato da una crescita incontrollata dell'aeroporto, che sembrerebbe in linea con le somme ingenti (la stampa riferisce di oltre 500 milioni di euro) investite. Il trend di crescita dello scalo, dopo alcuni anni in discesa (2013,2014), è tornato ai livelli del 2010. E la cosa non è che tranquillizzi le popolazioni esposte. Se Linate, anche dopo la VIA, dovesse continuare ad agire senza precisi "paletti", continuerebbe ad essere un aeroporto fuori anche dalle norme di concorrenza con gli altri scali europei ed alcuni scali italiani, sottoposti a precise restrizioni per motivi ambientali.

Allego, infine, la comunicazione che la Commissione Europea ebbe a spedirmi nel 2014, quando avevo già manifestato le mie preoccupazioni.

Milano, 23.6.2017

Cordiali saluti

Avv. Arturo Gioffredi
Viale Monte Nero 50

20135 Milano

Tel. +39 02 5458251

Fax +39 02 36709276

www.gioffredi-law.com <<http://www.anwaltskanzlei-gioffredi.de/>>

Il contenuto del presente messaggio e-mail (ivi inclusi i documenti eventualmente allegati), è confidenziale e può essere oggetto di segreto professionale. Il presente messaggio e-mail è riservato esclusivamente al destinatario, non può essere utilizzato da altri senza il previo consenso scritto da parte dello Studio. In mancanza di consenso scritto, lo Studio declina ogni responsabilità (anche per negligenza) per azioni intraprese o non intraprese da parti terze sulla base del contenuto del presente messaggio. Se avete ricevuto questa comunicazione per errore, Vi preghiamo di eliminarla dal vostro sistema informatico, distruggerne ogni copia ed avvisare immediatamente il mittente. Sono proibiti l'utilizzo, la diffusione, l'inoltro, la stampa e/o la copiatura della presente comunicazione da parte di terzi. I diritti di proprietà intellettuale sui contenuti e gli allegati rimangono degli autori e non si trasferiscono ai destinatari. Inoltre, ai sensi del Decreto Legislativo N. 196/2003, gli interessati possono esercitare tutti i diritti di accesso sui propri dati previsti dall'articolo 7 del suddetto Decreto, tra i quali i diritti di rettifica, aggiornamento e cancellazione.

The information in this e-mail (including any files transmitted with it) are confidential and may also be legally privileged. This email is intended for the addressee only, it is not to be relied upon by any person other than the addressee, except with our prior written approval. If no such approval is given, we will not accept any liability (in negligence or otherwise) arising from any third party acting, or refraining from acting on such information. If you have received this e-mail in error please notify the sender immediately, destroy any copies, and delete it from your computer system. Any use, dissemination, forwarding, printing or copying of this e-mail is prohibited. Copyright in this e-mail and any document created by us will be and remain vested in us and will not be transferred to you. Furthermore, pursuant to Italian Legislative Decree No. 2003/196, any data subject shall be entitled to access his/her own data as provided by Section 7 of the aforesaid Decree, including to obtain their updating, rectification or erasure.

Dies ist eine vertrauliche Nachricht und nur für den Adressaten bestimmt. Es ist nicht erlaubt, diese Nachricht zu kopieren oder Dritten zugänglich zu machen. Sollten Sie irrtümlich diese Nachricht erhalten haben, bitte ich um Ihre Mitteilung per E-Mail oder unter der oben angegebenen Telefonnummer.



EUROPEAN COMMISSION

DIRECTORATE-GENERAL

ENVIRONMENT

Directorate D – Implementation, Governance & Semester

ENV.D.2 – Enforcement, Cohesion Policy & European semester, Cluster 2

The Head of Unit

Brussels, 24.05.2014

ENV.D.2/MP/vf/ARES(2014)1731997

Arturo Gioffredi

Via Unica Bolgiano, 10A

20097 - San Donato Milanese (MI)

ITALY

E-mail: giofflex@tin.it

Subject: Your communication regarding the noise pollution at Milano-Linate Airport

Dear Sir,

Commissioner Potočnik has asked me to reply directly to your communication of 11.05.2014, by which you express concerns on the potential impacts of the planned development of Milano-Linate Airport, due to the fact that aircraft noise pollution has always been a problem for the citizens living in the near-by area.

I would like to inform you that Directive 2002/49/EC on the assessment and management of environmental noise¹ does not foresee specific limit values for environmental noise, this matter being left under the competence of the national authorities, in conformity with the subsidiarity principle.

According to Directive 2011/92/EU² on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment (the EIA directive), the competent national authorities must assess the environmental impact of the project, before granting the development consent.

However, from the information provided in your communication, it is not clear in which stage of the authorisation procedure this airport development project currently is, whether the project and the respective environmental study have already been lodged, whether the public has already been consulted, etc. Therefore, based on the information provided, these services could not identify, at this stage, the elements of a potential breach of the

¹ OJ L 189, 18.7.2002, p.12

² OJ L 26, 28.1.2012, p. 1-21

EU environmental law, and the Commission has no reasons to conclude that the EIA procedure has not been/will not be carried out, or that public participation has not been/will not be ensured in this specific case. This would not preclude the Commission services to investigate the matter further should they receive clear and concrete evidence of a possible breach of the EU environmental law.

For all transport-related aspects, including your concerns regarding the application of Directive 2002/30/EC on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Community airports³, I suggest you to contact directly the competent Commission's service, by following this link: http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Finally, I would like to highlight that the duty to ensure compliance with the EU law belongs primarily to the administrative and judicial authorities of the Member States themselves. Only these authorities have the power to issue orders for the annulment of public acts, while the judgments of the Court of Justice of the European Union can only establish the existence of an infringement of EU law, after which it is always for the Member State to adopt the measures necessary to comply with the judgment and put an end to the identified breach.

Yours sincerely,



Ion Codescu

³ OJ L 085, 28.3.2002, p.40.

Oggetto: Sua comunicazione in merito all'inquinamento acustico presso l'Aeroporto di Milano-Linate

Gentile Signore,

il Commissario Potocnick mi ha chiesto di replicare direttamente alla sua comunicazione del 11.05.2014, con la quale lei esprime delle preoccupazioni sui potenziali impatti dello sviluppo pianificato dell'Aeroporto di Milano-Linate, in base al fatto che l'inquinamento acustico aereo sia sempre stato un problema per i cittadini che abitano nella zona limitrofa.

Vorrei informarla che la Direttiva 2002/49/EC sulla stima e gestione dell'inquinamento ambientale (OJ L 189, 18.7.2002, p.12), non prevede specifici valori limite per l'inquinamento ambientale, essendo tale materia lasciata inclusa nella competenza delle autorità nazionali, in conformità con il principio di sussidiarietà.

In base alla Direttiva 2011/92/EU (OJ L 26, 28.1.2012, pp. 1-21) sulla stima degli effetti sull'ambiente di alcuni progetti pubblici e privati (la direttiva EIA), le autorità nazionali competenti devono valutare l'impatto ambientale del progetto, prima di concedere il permesso di sviluppo.

Tuttavia, dalle informazioni fornite nella sua comunicazione, non è chiaro in quale fase della procedura di autorizzazione si trovi attualmente tale progetto di sviluppo dell'aeroporto, se il progetto e il rispettivo studio ambientale siano già stati presentati, se il pubblico sia già stato consultato etc. Dunque, in base alle informazioni fornite, questi servizi non potrebbero identificare, in questa fase, gli elementi di una potenziale violazione della legge EU sull'ambiente, e la Commissione non ha motivo di concludere che la procedura EIA non sia stata/non verrà portata a compimento, o che la partecipazione pubblica non sia stata/ non sarà assicurata in questo specifico caso. Questo non precluderebbe i servizi della Commissione dallo studiare oltre la materia, nel caso dovessero ricevere prova chiara e concreta di possibile infrazione della legge EU sull'ambiente.

Per tutti gli aspetti correlati al trasporto, incluse le sue preoccupazioni riguardo l'applicazione della Direttiva 2002/30/EC sulla fissazione di regole e procedure riguardanti l'introduzione di restrizioni operative sul rumore presso gli aeroporti della Comunità (OJ L 085, 28.3.2002, p. 40), le suggerisco di contattare direttamente il servizio competente di Commissione, seguendo questo link: http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm.

Infine, mi piacerebbe evidenziare che il dovere di assicurare la conformità con la legge EU appartiene soprattutto alle autorità amministrative e giudiziarie degli Stati Membri stessi. Solo queste autorità hanno il potere di emettere ordini per l'annullamento di atti pubblici, mentre le sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione Europea possono solo appurare l'esistenza di una violazione di una legge EU, dopo la quale sta sempre allo Stato Membro adottare le misure necessarie per osservare la sentenza e mettere fine all'accertata infrazione.

Cordialmente,

Ion Codescu