

SCROSATI & DE IULIIS

STUDIO LEGALE ASSOCIATO S.T.P.

Via San Michele n.4, 21052 Busto Arsizio (VA)

Tel.: +39.0331.670817 / fax: +39.0331.328373

Via Manciatelli n.8, 20020 Magnago (MI)

Tel.: +39.0331.658336 / fax: +39.0331.658336

TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE

DELLA LOMBARDIA

- MILANO -

R I C O R S O

Il **COMUNE DI CASORATE SEMPIONE** (Va) P.Iva 00341710127 in persona del Sindaco in carica pro-tempore sig.ra Giuseppina Piera Quadrio, rappresentato e difeso in forza di delibera della Giunta Comunale di Casorate Sempione (doc.n.1) e delega a margine del presente atto dall'Avv. Francesco Scrosati (C.F. SCRFNC70T26B300C) del Foro di Milano, eletto domicilio presso il proprio studio in Magnago (Mi) Via Manciatelli n.8 con espressa autorizzazione alle comunicazioni via fax al n.0331-328373 e via e.mail a francescoscrosati@virgilio.it ai sensi della Legge 14 maggio 2005 n.80

P R O P O N E C O N T R O

- **COMMISSIONE AEROPORTUALE MALPENSA** – in persona del suo legale rappresentante pro-tempore C/o Aeroporto Malpensa 2000, 21010 Malpensa 2000 (Va);
- **DIRETTORE DELLA CIRCOSCRIZIONE AEROPORTUALE DI MILANO MALPENSA** – in carica pro tempore C/o Aeroporto Malpensa 2000, 21010 Malpensa 2000 (Va);
- **E.N.A.C. – ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE** - in persona del suo legale rappresentante pro-tempore, C/o Avvocatura dello Stato Via Freguglia n.1 Milano;
- **E.N.A.C. – ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE** - in persona del suo legale rappresentante pro-tempore, Viale Castro Pretorio, 118 - 00185 Roma;

- **MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE** – in persona del Ministro in carica pro-tempore – C/o Avvocatura dello Stato, in Milano Via Freguglia n.1;
- **S.E.A. S.P.A. – SOCIETÀ ESERCIZI AEROPORTUALI S.P.A.** – in persona del suo legale rappresentante in carica pro-tempore, C/o Aeroporto di Linate 1, 20090 Segrate (Mi);
- **REGIONE LOMBARDIA** – in persona del Presidente in carica pro tempore – Via Fabio Filzi n.22 20124 Milano;
- **PROVINCIA DI VARESE** – in persona del Presidente in carica pro tempore – Piazza Libertà n.1 21100 VARESE;
- **ARPA LOMBARDIA** in persona del legale rappresentante pro tempore – Viale Restelli n.3/1 20124 Milano;

NONCHE' CONTRO

- E.N.A.V. S.P.A. – ENTE NAZIONALE ASSISTENZA AL VOLO** – in persona del suo legale rappresentante pro-tempore, C/o Avvocatura dello Stato Via Freguglia n.1 Milano;
- **E.N.A.V. S.P.A. – ENTE NAZIONALE ASSISTENZA AL VOLO** – in persona del suo legale rappresentante in carica pro-tempore, in 00138 Roma Via Salaria n.716;
- **COMUNE DI LONATE POZZOLO** – in persona del Sindaco in carica pro-tempore, in 21015 Lonate Pozzolo (Va) Via Cavour n.20

R I C O R S O

PER L'ANNULLAMENTO

Del verbale della riunione della Commissione Aeroportuale Malpensa in data 09.03.2011 trasmesso dall'E.N.A.C. al Comune di Casorate Sempione in

data 15.03.2011, con prot. *Enac – Cmm- 15/03/2011 – 0033381-P* (doc.n.2), nonché del provvedimento (non noto nel suo contenuto formale) del Direttore della Circostrizione Aeroportuale Milano Malpensa, di definizione delle procedure antirumore presuntivamente definite nella citata riunione della Commissione Aeroportuale Malpensa del 09.03.2011, ed in particolare della determinazione della Commissione Aeroportuale Malpensa ed eventualmente del Direttore della Circostrizione Aeroportuale Milano Malpensa di “*adottare a regime provvisorio quanto sperimentato da settembre 2010*”, nonché di tutti gli atti collegati in quanto presupposti, correlativi e consequenziali per i motivi di seguito illustrati.

S I E S P O N E

Il Comune di Casorate Sempione è membro della Commissione Aeroportuale di Milano Malpensa, istituita e convocata dall'E.N.A.C. ai sensi dell'art.5 del decreto Ministeriale 31 ottobre 1997 (doc.n.3).

Il citato decreto ministeriale regola e disciplina la “*metodologia di misura del rumore aeroportuale*” ed in particolare all'art.5 prevede le modalità di realizzazione ed attuazione delle cd. “*procedure antirumore*”.

D.M. 31.10.1997 art. 5. Procedure antirumore.

1. Entro trenta giorni dal termine dei lavori delle commissioni di cui al precedente art. 4, l'Ente nazionale per l'aviazione civile istituisce, per ogni aeroporto aperto al traffico civile, una commissione presieduta dal competente direttore della circostrizione aeroportuale e composta da un rappresentante per ognuno dei seguenti soggetti: regione, provincia e comuni interessati; agenzia regionale per la protezione dell'ambiente; dell'ente nazionale di assistenza al volo, vettori aerei, società di gestione aeroportuale.

2. Entro novanta giorni dal loro insediamento, le commissioni di cui al comma precedente, definiscono le procedure antirumore che sono adottate con provvedimento del direttore della circoscrizione aeroportuale.

La Commissione Aeroportuale Malpensa, nonostante i ben più brevi termini previsti nel D.M. citato, ha visto la sua costituzione e formale prima riunione in data 14.11.2002 (doc.n.4), dopo svariati mesi (se non addirittura anni) di discussione per decidere quali soggetti fossero legittimati a farne parte.

Ad ogni modo, con la riunione del 14.11.2002, la Commissione formalizzava l'inizio ufficiale dei lavori che, per il secondo comma dell'Art.5 del citato D.M. 31.10.1997, avrebbero dovuto esaurirsi nel termine di giorni 90.

Per ciò che riguarda specificatamente le procedure antirumore, materia che interessa il presente ricorso, si segnala, trascritta nel verbale della riunione della Commissione del 14.11.2002, l'intervento dell'ARPA Lombardia: *“Il Dr. Sgorbati (rappresentante ARPA Lombardia) propone che il Gruppo Tecnico sottoponga alla Commissione un busy-day con ripartizione del volato sulle SIDs, come avviene attualmente e/o avvenuto in un recente periodo che il Gruppo stesso individuerà come significativo. Afferma altresì come, a riguardo dell'individuazione delle procedure antirumore, la Commissione dovrà attenersi alla lettera del DM 3 dicembre 1999 art.3. precisa che il parametro LVA tutela la popolazione meglio di quanto non faccia la mera analisi del SEL dei singoli voli, in quanto penalizza i voli notturni”*.

All'esito dell'incontro la Commissione così decideva: *“Viene quindi deciso che l'obiettivo intermedio della Commissione è quello di procedere con simulazioni tecniche che possano portare ad un restringimento delle attuali*

curve isofoniche di partenza, come previste dal “Decreto D’Alema”. Tali valutazioni saranno affrontate in ambito del “Gruppo Tecnico”; verranno prospettate diverse simulazioni tecniche e solo alla fine sarà definita congiuntamente la scelta migliore dal punto di vista tecnico-ambientale”.

La Commissione decideva quindi di affidare al “Gruppo Tecnico” lo studio e la predisposizione di simulazioni di uno o più scenari possibili finalizzati all’attuazione delle procedure antirumore.

Da tali doverose premesse in fatto, risalenti alla costituzione, primo incontro ed inizio lavori della Commissione Aeroportuale del 14.11.2002, occorre fare - purtroppo - un salto temporale di quasi 8 anni (durante i quali la Commissione è stata ben lontana dall’esaurire e concludere i propri lavori) e giungere alla riunione della Commissione del 29.07.2010 (doc.n.5).

In occasione di detta riunione, Enac (rappresentata dalla Dott.ssa Musumeci) dava atto che: *“Il Gruppo Tecnico è stato invitato a scegliere uno scenario di riferimento cui procedere alla elaborazione delle proposte di scenari. Sono stati presentati 5 scenari che ENAV e SEA hanno valutato dal punto di vista operativo e tecnico. SEA, facendo tesoro degli spunti emersi dalla proposte presentate, ha elaborato una proposta intermedia che salvaguardia il principio di una più equa ripartizione del traffico in partenza sulla SIDs esistenti.”*

Dal canto suo SEA (rappresentata dal Dr. Falsina) riferiva *“di aver valutato attentamente, anche con un efficace, contributivo, apporto di ENAV, le 5 proposte (che contengono anche molti spunti per ulteriori passaggi evolutivi di miglioramento) e di aver delineato una proposta di immediata applicazione (...). Si tratta di una soluzione di intervento rapido, che*

permetterà di proseguire con i lavori del Gruppo Tecnico per migliorare ulteriormente una situazione già caratterizzata da uno scenario di equilibrio che minimizzi gli impatti acustici sui territori limitrofi (...) Falsina propone, sull'esperienza positiva di Linate, di iniziare con una sperimentazione per testare la bontà del modello previsionale e sottoporlo successivamente ai dati raccolti nel trimestre di sperimentazione, alle valutazioni della Commissione Ambientale per eventuali correzioni e aggiustamenti ulteriormente migliorativi”.

In detta occasione, Enac chiedeva il parere di tutti i membri della Commissione.

Per quanto riguarda il parere espresso dal Comune di Casorate Sempione (sig. Marson) risulta essere stato verbalizzato: *“valuta positivamente la proposta anche se, per il Comune che rappresenta, la situazione non cambia molto in quanto la percentuale di traffico che subisce rimane sempre alta. Chiede una precisazione in ordine alla verifica del rispetto delle rotte da parte dei piloti”.*

All'esito della riunione veniva quindi deciso di procedere con la sperimentazione del modello studiato e proposto da SEA ed Enav per la durata di un trimestre dal 01.09.2010.

Il verbale della riunione del 29.07.2010 veniva quindi stato trasmesso da ENAC agli interessati e quindi anche al Comune di Casorate Sempione solo in data 09.08.2010 con prot. 0092402/CMM.

Appena ricevuto, il Comune di Casorate Sempione, nella persona del vicesindaco sig. Marson presente alla riunione del 29.07.2010, contestava quanto verbalizzato, chiedendo con comunicazione prot.n.11305 del

11.08.2010 (doc.n.6) che “*venga rettificato quanto riportato nel resoconto sul mio intervento. Non ho espresso parere favorevole sulla nuova ripartizione dei voli in quanto per Casorate non cambia nulla. Inoltre non ho avuto garanzie su controlli delle rotte come avevo richiesto, altrimenti qualsiasi tipo di proposta viene vanificata*”.

Nonostante la contestazione, non è mai pervenuta da ENAC la rettifica del verbale.

Si procedeva pertanto con la sperimentazione del nuovo scenario di traffico ipotizzato da SEA s.p.a. ed ENAV, e la Commissione Areoportuale veniva nuovamente convocata per la riunione del 30.11.2010 (doc.n.7): in detta occasione SEA s.p.a. ed ENAV illustravano ai presenti gli effetti della sperimentazione in corso ed il Dr. Bitto, Direttore Aeroportuale, mentre da un lato rilevava la necessità di continuare la sperimentazione per altri 3 mesi, “*per quanto riguarda le considerazioni del Comune di Casorate, ritiene che sia necessario disporre dei dati di una centralina aeronautica per valutare un peggioramento del clima acustico nel paese*”.

In detta riunione il Comune di Casorate Sempione manifestava il proprio parere contrario alla continuazione della sperimentazione.

Si arrivava così alla riunione della Commissione del 09.03.2011, di cui al verbale trasmesso da Enac in data 15.03.2011 prot. Enac - CMM – 15/03/2011 – 0033381 – P (già al doc.n.2 e oggetto di impugnazione) in occasione della quale Enac, Enav e Sea avrebbero dovuto rendere noti i risultati della sperimentazione, durata ormai 6 mesi,

In realtà, come risulta dal verbale stesso, in occasione della riunione del 09.03.2011 non veniva fornito alcun dato o risultato della

sperimentazione, e più di un membro della commissione rilevava eccezioni e perplessità sull'andamento della sperimentazione stessa.

Il Comune di Casorate Sempione ribadiva quindi la propria contrarietà al mantenimento del nuovo scenario ed consegnava un documento riportante la posizione del Comune di Casorate.

Inspiegabilmente, nonostante le varie perplessità sollevate dai presenti durante la seduta della commissione, quale esito della riunione, nel verbale risulta trascritto: *“La Commissione nel suo complesso esprime parere favorevole al nuovo scenario delineato, concorda di mantenere aperto il tavolo con il territorio in modo da procedere sugli altri temi presentati e **ritiene opportuno adottare a regime provvisorio quanto sperimentato da settembre 2010**, riservandosi di condividere eventuali misure di affinamento delle procedure che verranno pubblicate”*.

Come detto il verbale della riunione del 09.03.2011 veniva trasmesso da Enac solo in data 16.03.2011: immediatamente il Sig. Marson, Vicesindaco del Comune di Casorate Sempione presente alla riunione, contestava detto verbale con comunicazione prot.n.3662/4360 del 31.03.2011, inviata a tutti i partecipanti alla riunione, protestando la non corrispondenza di quanto verbalizzato rispetto a quanto effettivamente emerso in occasione della riunione, la mancanza di espressione di un voto relativamente alla continuazione dello scenario oggetto di sperimentazione e all'eventuale consolidamento dello stesso, la mancanza di produzioni documentali (dati e risultati) relativi alla sperimentazione, la presenza di più voci discordi allo scenario sperimentato in seno alla Commissione e pertanto la mancanza di un “complessivo parere favorevole”, ed infine la mancata allegazione del

documento dallo stesso illustrato, richiamato a verbale ma non allegato allo stesso.

Ad oggi Enac non ha fatto pervenire alcuna controdeduzione alle contestazioni sollevate dal Comune di Casorate Sempione.

E' pertanto intenzione ed interesse del Comune di Casorate Sempione impugnare il verbale della riunione della Commissione Aeroportuale Malpensa in data 09.03.2011, trasmesso dall'E.N.A.C. al Comune di Casorate Sempione in data 15.03.2011 con prot. *Enac – Cmm- 15/03/2011 – 0033381-P*, e conseguentemente il provvedimento (non noto nel suo contenuto formale) del Direttore della Circostrizione Aeroportuale Milano Malpensa, di definizione delle procedure antirumore presuntivamente definite nella citata riunione della Commissione Aeroportuale Malpensa del 09.03.2011, ed in particolare la determinazione della Commissione Aeroportuale Malpensa ed eventualmente del Direttore della Circostrizione Aeroportuale Milano Malpensa di “*adottare a regime provvisorio quanto sperimentato da settembre 2010*”, nonché di tutti gli atti collegati in quanto presupposti, correlativi e consequenziali.

*** **

1) VIOLAZIONE DI LEGGE – DECRETO MINISTERIALE 31 OTTOBRE 1997 ART.5 – DECRETO MINISTERIALE 3 DICEMBRE 1999 ARTT. 2 E 3. – D.P.C.M. 13.12.1999 ALLEGATO 1 - MANCATA DECISIONE DELLA COMMISSIONE AEROPORTUALE SUL CD. “REGIME PROVVISORIO” – INESISTENZA DI DECISIONE E/O DELIBERAZIONE DELLA COMMISSIONE SULLA PROPOSTA S.E.A. S.P.A. DI CONSOLIDAMENTO DELLO SCENARIO

SPERIMENTALE

Come accennato nelle premesse, la Commissione Aeroportuale Malpensa (di cui il Comune di Casorate Sempione è membro) è stata istituita dall'E.N.A.C. ai sensi dell'art.5 del Decreto Ministeriale 31 ottobre 1997 (già sopra citato) ed ha lo scopo di definire le procedure antirumore che sono adottate con provvedimento del direttore della circoscrizione aeroportuale.

Fin dalla sua prima riunione del 14.11.2002 la Commissione Aeroportuale si è posta l'obiettivo di verificare l'utilizzo delle SIDs (Standard Instrumental Departure e cioè le rotte standard di partenza strumentali) esistenti per l'aeroporto di Malpensa e verificare l'effettivo carico di utilizzo delle stesse, per una corretta ed equa ripartizione sul territorio, al fine di mitigare l'inevitabile impatto acustico subito della popolazione locale.

Ciò in attuazione in particolare di quanto previsto dal D.P.C.M. 13.12.1999 (Cd. Decreto D'Alema), nel quale venivano individuati (fin dal 1999 !!!), tra gli interventi di immediata opportunità per l'aeroporto di Malpensa, l'attuazione da parte della Commissione Aeroportuale di misure per la riduzione dell'area e della popolazione interessate dall'isofona Lva 60 dbA e una migliore distribuzione delle rotte di decollo.

Solo dopo anni di studi da parte del "Gruppo Tecnico" istituito in seno alla Commissione Aeroportuale, nel luglio del 2010 ai membri della Commissione Aeroportuale è stata sottoposta una sperimentazione predisposta da S.E.A. s.p.a. e E.N.A.V., che "*faceva tesoro degli spunti emersi*" dalle 5 proposte presentate dal Gruppo Tecnico, definita quale "*proposta intermedia*" per una più equa distribuzione del traffico in partenza sulle SIDs esistenti.

Si dirà più oltre sulle perplessità di una scelta tecnica che addirittura prescinde dalle ipotesi redatte dal Gruppo Tecnico, nessuna delle quali è stata oggetto di sperimentazione.

Di certo la Commissione nella riunione del 29.07.2010 decide di attuare una sperimentazione di 3 mesi, successivamente prorogata per altri 3 mesi in occasione della riunione del 30.11.2010.

All'esito di questi 6 mesi di sperimentazione, Enac convoca nuovamente la Commissione Aeroportuale per il giorno 09.03.2011 *“al fine di illustrare il resoconto della sperimentazione dello scenario posto in atto”*.

Durante detta riunione, Enac illustra, limitandosi a svolgere un breve commento, l'esito della sperimentazione (in realtà non vengono forniti dati concreti o relazioni tecniche) e da più parti vengono sollevate perplessità e critiche sulla sperimentazione in corso.

Parte di dette voci negative vengono anche trascritte nel verbale successivamente trasmesso solo in data 16.03.2011, ma altri interventi non vengono riportati.

Solo per chiarezza espositiva, si precisa che il verbale delle riunioni viene redatto da ENAC successivamente alla svolgimento delle stesse, fatto sottoscrivere dal Direttore dell'Aeroporto ed inviato ai membri della Commissione, con separata e successiva comunicazione.

Spesso il verbale trasmesso da ENAC, anche solo per oggettive ragioni di sintesi, non rispecchia l'esatto contenuto delle riunioni, ma in particolare quello del 09.03.2011 sembra proprio essere stato redatto in contraddizione con quanto emerso durante la riunione stessa.

Conclude infatti il verbale trasmesso da ENAC affermando che *“la*

Commissione nel suo complesso esprime parere favorevole al nuovo scenario delineato, concorda di mantenere aperto il tavolo con il territorio in modo da procedere sugli altri temi presentati e ritiene opportuno adottare a regime provvisorio quanto sperimentato da settembre 2010, riservandosi di condividere eventuali misure di affinamento delle procedure che verranno pubblicate”.

Non corrisponde al vero né che sia stato espresso un parere favorevole della Commissione nel suo complesso, né che la Commissione abbia manifestato l’opportunità e deciso di adottare a regime transitorio la sperimentazione effettuata.

E’ sufficiente leggere gli interventi dei membri della Commissione trascritti nel verbale (anche a prescindere da quelli omessi), per verificare che parere discordante è stato esposto sia dal Comune di Casorate Sempione (odierno ricorrente) da sempre contrario alla sperimentazione in corso, ma anche dal Comune di Cardano al Campo che ha segnalato il disagio manifestato pubblicamente da una parte dei cittadini di Gallarate (Comune non membro della Commissione) e dal Comune di Arsago Seprio.

Ciò è più che sufficiente per far venir meno il “parere favorevole nel suo complesso allo scenario delineato” che viene trascritto da ENAC nel verbale di riunione trasmesso.

Ma c’è di più: nessuno ha chiamato la Commissione a deliberare o votare sull’eventuale adozione “a regime provvisorio” dello scenario oggetto di sperimentazione e ciò risulta anche dal verbale redatto da ENAC.

Il passaggio è importante e gravoso: nelle riunioni del 29.07.2010 e del 30.11.2010 la Commissione ha deciso una sperimentazione della durata di 3

mesi, successivamente prorogata di altri 3 mesi.

La sperimentazione in questione può anche non essere stata di gradimento del Comune di Casorate Sempione, ma di certo è stata esaminata e votata dalla Commissione.

Il successivo passaggio da una fase di “sperimentazione” ad un “regime provvisorio” non è stato né discusso né votato dalla Commissione e pertanto quanto verbalizzato sul punto è illegittimo.

Eppure sia l’art.5 del decreto ministeriale 31 ottobre 1997 sia l’art. 3 del decreto ministeriale 3 dicembre 1999 prevedono che le procedure antirumore siano definite dalla Commissione, per poi essere successivamente adottate dal Direttore Aeroportuale.

Per non rendere vana o inutile la duplice normativa, è evidente che la Commissione deve esprimersi sulla procedura in questione, soprattutto se viene adottata a regime “provvisorio”, col rischio che detto regime diventi nella sostanza definitivo, come successo nel periodo precedente alla sperimentazione svolta.

Né si può equivocare sul verbo “definire”, anche perché al primo comma dell’art.2 del decreto ministeriale 3 dicembre 1999, si precisa che “*Le procedure antirumore e le zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali sono stabilite dalle commissioni di cui all’art.5 comma 1 del decreto ministeriale 31 ottobre 1997*”

Ne consegue che la parte del verbale della riunione del 09.03.2011, redatto successivamente da ENAC e trasmesso solo in data 16.03.2011, secondo cui la Commissione avrebbe deciso di adottare un “regime provvisorio” alla sperimentazione svolta è illegittimo, se non addirittura inesistente.

Con l'ulteriore conseguenza che deve pure essere dichiarato illegittimo l'eventuale provvedimento (non noto) del Direttore Aeroportuale di adozione in "regime provvisorio" dello scenario sperimentato.

*** **

**2) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA –
MANCANZA DELIBERAZIONE DELLA COMMISSIONE
SULL'ADOZIONE A "REGIME PROVVISORIO" DELLA
SPERIMENTAZIONE IN CORSO – CARENZA DI POTERE IN CAPO
AL DIRETTORE AEROPORTUALE**

La mancata votazione sulla richiesta di adottare a "regime provvisorio" lo scenario oggetto di sperimentazione, rende illegittimo il verbale impugnato anche sotto altro profilo, e cioè sotto il profilo di carenza di potere.

E' precluso al Direttore Aeroportuale, firmatario del verbale impugnato, assumere autonomamente la decisione di adottare "a regime provvisorio" la distribuzione dei voli già oggetto di sperimentazione.

Vero è che l'adozione del provvedimento in questione spetta al Direttore Aeroportuale, ma solo previa conforme determinazione della Commissione Aeroportuale, che nel caso in esame non è avvenuta.

Ad oggi la Commissione Aeroportuale è stata chiamata a pronunciarsi SOLO su una sperimentazione di distribuzione dei voli in partenza, all'interno dei lavori di individuazione di una soluzione di definizione della problematica del rumore aeroportuale.

Come ogni sperimentazione, questa ha fatto emergere aspetti positivi ma anche aspetti negativi, e questi ultimi necessitano di essere analizzati e verificati; ma soprattutto la sperimentazione deve essere fonte di dati tecnici

da valutare in sede di Gruppo Tecnico (che per anni ha studiato soluzioni e possibili scenari), per poi eventualmente apportare correttivi e procedere alla sperimentazione di altri scenari o di quello attuale modificato.

Tutto ciò però non è avvenuto e quindi l'ulteriore passaggio dalla fase sperimentale al "regime provvisorio" risulta del tutto illegittimo.

*** **

3) ECCESSO DI POTERE – CARENZA ISTRUTTORIA – MANCATO STUDIO DELLA DISTRIBUZIONE DEI VOLI DA PARTE DEL GRUPPO TECNICO DELLA COMMISSIONE – CONTRASTO E CONTRADDITTORIETA' CON PRECEDENTI DETERMINAZIONI DELLA COMMISSIONE E CON QUELLE DEL GRUPPO TECNICO (vedasi verbale Commissione 14.11.2002 e verbali riunioni Gruppo Tecnico) – PERPLESSITA'

Si è già detto di come la Commissione Aeroportuale di Malpensa costituita ai sensi dell'art.5 del D.M. 31.10.1997 abbia istituito al suo interno un cd. "Gruppo Tecnico", composto dai tecnici incaricati dai membri della Commissione, con lo scopo di studiare la situazione esistente e fornire alla Commissione stessa la soluzione tecnico-ambientale migliore per un'ottimale distribuzione dei voli in decollo sulle SIDs esistenti.

Sulla questione, il "Gruppo Tecnico" ha svolto un importante lavoro istruttorio e preliminare che si è concentrato particolarmente nei primi mesi del 2010 (tra il febbraio e l'aprile 2010), quando nel corso di 4 riunioni i tecnici hanno ipotizzato uno "scenario ottimale" da sottoporre e sperimentare, previa approvazione della Commissione Aeroportuale.

Si allegano i verbali delle riunioni del "Gruppo Tecnico" del 08.02.2010,

25.02.2010, 16.03.2010, 27.04.2010 (doc.n.8-9-10-11).

Dopo l'ultima riunione del 27.04.2010, il "Gruppo Tecnico" non è stato più convocato da ENAC la quale – come si è visto – ha deciso di portare direttamente in Commissione Aeroportuale alla riunione del 29.07.2010, la proposta di sperimentazione elaborata da SEA s.p.a. e ENAV.

Si legge nel verbale di riunione del "Gruppo Tecnico" del 27.04.2010: *"ENAC ricorda che la prima fase: "La scelta dello scenario di riferimento" è stata ultimata. Nella seconda fase i consulenti dovranno elaborare proposte per le rotte preferenziali, le procedure operative antirumore, l'appropriata distribuzione del traffico secondo le varie rotte. Ricorda che gli scenari presentati verranno sottoposti a ENAV per le valutazioni di fattibilità operativa nel rispetto della safety. Tra gli scenari presentati verrà individuato quello ottimale che garantisce maggiormente il raggiungimento degli obiettivi acustici che ricorda essere la minimizzazione della popolazione interessata dal fenomeno"*.

Dopo gli interventi dei tecnici Enac conclude la riunione del "Gruppo Tecnico" ricordando che *"una volta presentate, le proposte possono essere soggette ad aggiustamenti in relazione ai valori di popolazione e di volo, tipi di aeromobili e di destinazione. Invita alla trasmissione delle proposte perché ENAV possa fare una prima scrematura dei difetti e si possa giungere a delle proposte condivise. Si nota una chiara apertura del gestore e la disponibilità di ENAV. Curcuruto ricorda che n. 690 movimenti è il dato da cui partire. Il prossimo incontro sarà fissato dopo che ENAV avrà visionato le proposte"*.

Purtroppo quanto concordato in sede di "Gruppo Tecnico" e quanto deciso

dalla Commissione Aeroportuale fin dalla sua prima riunione del 14.11.2002 è stato disatteso in quanto, la proposta che oggi si vorrebbe adottare in “regime provvisorio” non solo non è stata condivisa, ma non è neppure il frutto del lavoro del “Gruppo Tecnico”.

Emerge chiaramente dai verbali allegati che il “Gruppo Tecnico” è stato scavalcato e depauperato proprio dei compiti per cui era stato formato, tant'è che lo scenario sperimentato e che ora si vorrebbe adottare a “regime provvisorio” non è mai stato studiato, né predisposto dai tecnici dei membri della Commissione, né è stato da questi studiato e valutato durante o dopo la fase di sperimentazione.

Eppure, anche nel corso della riunione della Commissione Aeroportuale del 29.07.2010, quando si è deciso di procedere alla sperimentazione per 3 mesi, la Commissione ha deciso anche che i dati della sperimentazione fossero trasmessi al “Gruppo Tecnico” per la valutazione di natura tecnica e l'apporto dei correttivi necessari.

Ma ciò – ad oggi – non è avvenuto, tant'è che il “Gruppo Tecnico” dopo l'ultima riunione del 27.04.2010 non è più stato riconvocato da ENAC, che invece vorrebbe adottare a “regime provvisorio” l'ipotesi sperimentale.

Ne consegue che l'eventuale decisione di procedere a “regime provvisorio” sullo scenario predisposto da SEA s.p.a. e Enav, ed oggetto di sperimentazione, è illegittimo in quanto contrario ed in contraddizione con precedenti determinazioni sia della Commissione Aeroportuale che con i lavori del “Gruppo Tecnico”.

*** **

4) VIOLAZIONE DI LEGGE E ECCESSO DI POTERE – CARENZA

**ISTRUTTORIA – MANCATA ACQUISIZIONE DEI DATI RELATIVI
ALLA SPERIMENTAZIONE – MANCANZA DEI DATI PROVENIENTI
DAI NECESSARI SISTEMI E STAZIONI DI MONITORAGGIO -
L.N.447/95 - D.M. 31.10.1997 e D.M. 20.05.1999 – D.M. 03.12.1999 –
D.LGS.n.13/2005 – D.G.R. LOMBARDIA N.VIII/808 DEL 11.10.2005
SUL MONITORAGGIO DEL RUMORE AEROPORTUALE IN
LOMBARDIA**

Il complesso sistema di rilevazione del rumore aeroportuale è disciplinato in Italia da una serie di normative tecniche che individuano sia i criteri materiali di acquisizione dei dati, sia i parametri per la rilevazione e l'elaborazione dei dati acquisiti.

Recentemente la Regione Lombardia con il D.G.R. LOMBARDIA N.VIII/808 DEL 11.10.2005 ha riassunto e sintetizzato criteri e procedure di rilevazione e monitoraggio del rumore aeroportuale, in specifico riferimento agli aeroporti lombardi, tra i quali Malpensa è sicuramente quello con più importante impatto ambientale.

Più volte in seno alla Commissione Aeroportuale e nel difficile confronto con Enac, il Comune di Casorate Sempione ha richiamato gli Enti preposti (in particolare ENAC – Regione Lombardia ed Arpa Lombardia) al rispetto e applicazione dei protocolli previsti dalla normativa vigente e dal D.G.R. in questione.

E' però sufficiente leggere i verbali della Commissione Aeroportuale per comprendere come i richiami e le richieste del Comune di Casorate Sempione siano state sempre disattese.

Potrà anche apparire una considerazione banale, forse anche semplicistica,

ma non certo irrilevante, ma ogni studio di possibili scenari ed ipotesi di lavoro per ridurre l'impatto acustico-ambientale di Malpensa e l'individuazione delle necessarie procedure antirumore, devono partire da dati effettivi e acquisiti nel modo corretto.

Preliminarmente devono essere individuate le corrette collocazioni delle stazioni di misura; quindi devono essere acquisiti dati completi e corretti; infine detti dati devono essere trasmessi – nella loro interezza e correttamente – alle Amministrazioni e agli Enti interessati.

Nella vicenda in esame, le centraline poste sul territorio del Comune di Casorate (ma perplessità si hanno anche sulle centraline di altri Comuni) non sono adeguate alla corretta rilevazione del rumore aeroportuale e comunque Enec non fornisce i dati necessari e completi per la corretta valutazione dell'impatto dell'aeroporto sul territorio comunale.

Si richiama e trascrive quanto previsto al D.G.R. Lombardia N.VIII/808 DEL 11.10.2005

4.3 Indagine preliminare alla collocazione della stazione di misura

La localizzazione territoriale delle stazioni, compresa l'individuazione della posizione spaziale del microfono della postazione fonometrica, è un aspetto di fondamentale importanza per il funzionamento del sistema di monitoraggio e per la possibilità di avere dati utilizzabili per determinare i parametri acustici che descrivono, come prescritto dalla legislazione e dalle norme di buona tecnica, l'impatto da rumore dovuto ai sorvoli degli aeromobili.

5.4 Analisi dei voli

La verifica delle procedure antirumore per ciascun aeroporto, per quanto stabilito dalla normativa vigente, si fonda essenzialmente sulla possibilità di

verificare la **traiettoria tridimensionale dell'aereo**. Appare inattuabile una verifica diretta dell'aderenza della procedura di volo alle prescrizioni di tipo NAP, pubblicate in ICAO o in AIP, laddove si tratti di verificare parametri tipicamente aeronautici (quali, ad esempio, il mantenimento di un certo assetto di volo). Nell'ambito delle proprie funzioni istituzionali, e in maniera coerente con la determinazione delle aree di rispetto, l'autorità competente a formalizzare le procedure antirumore, anche a seguito di specifiche proposte della Commissione Aeroportuale, potrebbe definire dei limiti di rumorosità che siano specifici per differenti tipologie di velivoli, espressi attraverso determinati valori di un particolare indice acustico che caratterizzi il sorvolo. In questo modo il limite fissato sarebbe l'espressione di una verifica che l'aeromobile in questione abbia effettivamente eseguito una corretta procedura (con il corretto assetto). Va osservato come per lo scalo di Malpensa una tale procedura è già stata specificata nell'Allegato al d.m. 13 dicembre 1999. In questa ipotesi occorre organizzare per un determinato aeroporto un sistema di monitoraggio con caratteristiche peculiari, in modo che sia possibile procedere con modalità semiautomatiche (comunque sempre con la supervisione ed il controllo del gestore operativo del sistema) all'identificazione dell'eventuale violazione, segnalando i dati essenziali per la valutazione del caso in specie, e le informazioni accessorie, tra cui le condizioni meteorologiche. I dati così raccolti devono essere inviati al Direttore della Circostrizione aeroportuale per i provvedimenti del caso. Alcuni di questi dati, eventualmente in forma aggregata e rispettando la normativa sulla privacy, devono essere resi pubblici ai diversi Enti o soggetti interessati che fanno parte della Commissione Aeroportuale.

Modalità di analisi dei voli

L'analisi dei voli ha lo scopo essenziale di identificare eventuali violazioni alle procedure antirumore, per le quali la Commissione Aeroportuale definita all'art. 5 del d.m. 31 ottobre 1997 è competente a formulare le proposte che sono formalizzate da appositi provvedimenti dell'ENAC.

La procedura antirumore è caratterizzata da:

- a. Definizione geometrica al suolo (bidimensionale)*
- b. Definizione di un profilo di atterraggio e decollo*
- c. Eventuali valori limite legati al singolo sorvolo in posizioni specifiche*
- d. Restrizioni operative.*

Il sistema di monitoraggio, tramite l'integrazione dei dati rilevati di rumore e/o l'analisi delle traiettorie percorse dall'aereo deve consentire di stabilire se:

- i. Ciascun aeromobile sia rimasto strettamente contenuto entro un corridoio che è definito in funzione della proiezione al suolo di ciascuna traiettoria ottimale di decollo e atterraggio*
- ii. Ciascun aeromobile abbia seguito il profilo di atterraggio e decollo stabilito nelle apposite pubblicazioni AIP tendo conto delle eventuali proposte formulate dalla Commissione aeroportuale*
- iii. Siano stati superati eventuali valori limite relativi al singolo movimento in ciascuna delle stazioni di misura di tipo V*
- iv. Siano avvenute violazioni di restrizioni operative legate al tipo di velivolo impiegato, all'orario del movimento, ecc.*

i. Proiezione al suolo della traiettoria

L'analisi del volo deve essere effettuata in modalità automatica,

analizzando l'intero percorso dell'aereo ed evidenziando qualunque fuoriuscita dal corridoio assegnato. Può essere anche utilizzata un'analisi di penetrazione entro un'area non consentita, qualora nelle procedure antirumore sono state definite delle aree di non sorvolabilità.

Il sistema di monitoraggio deve quindi generare un report automatico che contenga l'elenco dei movimenti che sono fuoriusciti dal corridoio previsto, ovvero entrati in area non prevista. Questo report deve essere trasmesso al direttore della Circostrizione Aeroportuale per i provvedimenti conseguenti.

8. PARAMETRI E REPORTISTICA

La funzione del monitoraggio consiste anche nel poter rendere pubblici e divulgare i dati acquisiti, in maniera che essi risultino patrimonio comune di tutti gli enti e i soggetti coinvolti a vario titolo nella problematica del rumore aeroportuale.

Questa importante, anche se seppur parziale trascrizione del contenuto del D.G.R., permette di comprendere le motivazioni delle lamentele avanzate da tempo dal Comune di Casorate Sempione sia in sede di Commissione Aeroportuale sia direttamente nei confronti di ENAC: non solo le stazioni di rilevazione del rumore posizionate sul territorio del Comune di Casorate Sempione risultano inadeguate, per tecnologia ed ubicazione, ma nonostante le continue richieste agli Enti (ENAC, ENAV e SEA), questi non hanno mai fornito i dati richiesti, come ad esempio i tracciati radar e comunque i dati necessari per verificare se le rilevazioni acustiche vengano svolte su passaggi rispettosi delle S.I.D.s e dei protocolli di decollo.

E' lo stesso Direttore dell'Aeroporto, nella riunione della Commissione del 30.11.2010 che rileva "la necessità di disporre dei dati di una centralina

aeronautica per valutare il peggioramento del clima acustico” nel Comune di Casorate Sempione: detta centralina non risulta sia mai stata posizionata o messa in funzione.

Si aggiunga poi che, ancora dopo l’ultima riunione della Commissione Aeroportuale del 09.03.2011, il Comune di Casorate Sempione inviava a ENAC, ENAV e SEA formale richiesta in data 01.04.2011 (doc.n.12) di avere con urgenza copia dei tracciati radar dei decolli con relative altezze e dei dati di rilevamento acustico nel periodo interessato dalla sperimentazione: ad oggi la richiesta risulta essere stata del tutto disattesa.

In conclusione, la sensazione è quella che ENAC, ENAV e SEA, dopo la sperimentazione, abbiano deciso di procedere con la messa “a regime (provvisorio?)” dell’ipotesi redatta da SEA e ENAV, senza accettare il contraddittorio con gli altri Enti interessati e soprattutto con la Commissione Aeroportuale ed il suo “Gruppo Tecnico”.

Il giusto contraddittorio all’interno della Commissione Aeroportuale (ma prima ancora all’interno del suo “Gruppo Tecnico”), che si realizza con la corretta acquisizione dei dati e con la divulgazione degli stessi in maniera chiara, completa e trasparente, non è stato né attuato ed anzi sembra proprio che sia stato volutamente evitato.

E’ in forza di quest’ultima considerazione che il Comune di Casorate Sempione si è determinato a svolgere il presente ricorso ed a richiedere, come precisato nelle conclusioni, che quest’Ill.mo Tribunale svolga un’adeguata attività istruttoria, anche perché – non va mai dimenticato – l’argomento dell’inquinamento acustico conseguente ad un sito aeroportuale interessa la salute di migliaia di cittadini (e non solo quelli di Casorate

Sempione) abitanti nei paesi limitrofi all'areoporto.

*** **

Tutto ciò premesso, il Comune di Casorate Sempione, come in atti rappresentato e difeso, assume le seguenti

C O N C L U S I O N I

Piaccia al Tribunale Amministrativo Regionale della Lombardia, previa ogni opportuna declaratoria,

Nel merito: annullare gli atti impugnati e cioè dichiarare l'illegittimità del verbale della riunione della Commissione Aeroportuale Malpensa in data 09.03.2011 trasmesso dall'E.N.A.C. al Comune di Casorate Sempione in data 15.03.2011, con prot. *Enac – Cmm- 15/03/2011 – 0033381-P* (doc.n.2), nonché del provvedimento (non noto nel suo contenuto formale) del Direttore della Circostrizione Aeroportuale Milano Malpensa di definizione delle procedure antirumore presuntivamente definite nella citata riunione della Commissione Aeroportuale Malpensa del 09.03.2011, ed in particolare della determinazione della Commissione Aeroportuale Malpensa ed eventualmente del Direttore della Circostrizione Aeroportuale Milano Malpensa di “*adottare a regime provvisorio quanto sperimentato da settembre 2010*”, nonché di tutti gli atti collegati in quanto presupposti, correlativi e consequenziali.

In via istruttoria: ai sensi dell'art.63 del C.P.A. voglia quest'Ill.mo Tribunale:

1) ordinare la produzione in giudizio dei tracciati radar dei 6 mesi di sperimentazione e dei 6 mesi antecedenti (con relative altezze) relativamente alle SIDs di decollo;

2) ordinare la produzione in giudizio dei dati di rilevamento acustico relativi al periodo 01.09.2010/28.02.2011.

3) disporre un monitoraggio del rumore aeroportuale con l'utilizzo di stazioni di misura adeguate, secondo le previsioni ed il protocollo previsto nel D.G.R. 11.10.2005 n.8/808, relativamente al Comune di Casorate.

Con espressa riserva di richiedere, anche all'esito dell'attività istruttoria eventualmente disposta, misure cautelari ai sensi dell'art.55 C.P.A..

Con vittoria di spese, diritti e onorari.

Si producono:

- 1) Delibera G.C.;
- 2) Comunicazione prot. Enac – Cmm- 15/03/2011 – 0033381-P (atto impugnato);
- 3) D.M. 31.10.1997;
- 4) Verbale riunione Commissione Aeroportuale Malpensa 14.11.2002;
- 5) Verbale riunione Commissione Aeroportuale Malpensa 29.07.2010;
- 6) Comunicazione Comune di Casorate Sempione prt.n.11305 del 11.08.2010;
- 7) Verbale riunione Commissione Aeroportuale Malpensa 30.11.2010;
- 8) Verbale riunione del “Gruppo Tecnico” del 08.02.2010;
- 9) Verbale riunione del “Gruppo Tecnico” del 25.02.2010;
- 10) Verbale riunione del “Gruppo Tecnico” del 16.03.2010;
- 11) Verbale riunione del “Gruppo Tecnico” del 27.04.2010;
- 12) Comunicazione 01.04.2011 dal Comune di Casorate Sempione a ENAC, ENAV, SEA;

Si dichiara ai sensi della L.n.488/99 che il valore della presente causa è

indeterminabile e che il contributo unificato è pari ad € 500,00

Salvis Juribus

Busto Arsizio/Magnago, 09.05.2011

Avv. Francesco Scrosati

RELATA DI NOTIFICAZIONE.

Richiesto dal Comune di Casorate Sempione Io sottoscritto Aiutante Ufficiale Giudiziario presso l'Ufficio Unico di Milano ho notificato copia del suesteso atto a

- **COMMISSIONE AEROPORTUALE MALPENSA** – in persona del suo legale rappresentante pro-tempore C/o Aeroporto Malpensa 2000, 21010 Malpensa 2000 (Va) tramite il servizio postale;

- **DIRETTORE DELLA CIRCOSCRIZIONE AEROPORTUALE DI MILANO MALPENSA** – in carica pro tempore C/o Aeroporto Malpensa 2000, 21010 Malpensa 2000 (Va) tramite il servizio postale;

- **E.N.A.C. – ENTE NAZIONALE PER L’AVIAZIONE CIVILE** - in persona del suo legale rappresentante pro-tempore, C/o Avvocatura dello Stato Via Freguglia n.1 Milano ed ivi a mani di;

- **E.N.A.C. – ENTE NAZIONALE PER L’AVIAZIONE CIVILE** - in persona del suo legale rappresentante pro-tempore, Viale Castro Pretorio, 118 - 00185 Roma tramite il servizio postale;

- **MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE** – in persona del Ministro in carica pro-tempore – C/o Avvocatura dello Stato, in Milano Via Freguglia n.1 ed ivi a mani di

- **S.E.A. S.P.A. – SOCIETÀ ESERCIZI AEROPORTUALI S.P.A.** – in persona del suo legale rappresentante in carica pro-tempore, C/o Aeroporto di Linate 1, 20090 Segrate (Mi) ed ivi a mani di

- **REGIONE LOMBARDIA** – in persona del Presidente in carica pro tempore – Via Fabio Filzi n.22 20124 Milano ed ivi a mani di

- **PROVINCIA DI VARESE** – in persona del Presidente in carica pro tempore – Piazza Libertà n.1 21100 VARESE tramite il servizio postale.

- **ARPA LOMBARDIA** in persona del legale rappresentante pro tempore – Viale Restelli n.3/1 20124 Milano ed ivi a mani di

-**E.N.A.V. S.P.A. – ENTE NAZIONALE ASSISTENZA AL VOLO** – in persona del suo legale rappresentante pro-tempore, C/o Avvocatura dello Stato Via Freguglia n.1 Milano ed ivi a mani di

- **E.N.A.V. S.P.A. – ENTE NAZIONALE ASSISTENZA AL VOLO** – in persona del suo legale rappresentante in carica pro-tempore, in 00138 Roma Via Salaria n.716 tramite il servizio postale;

- **COMUNE DI LONATE POZZOLO** – in persona del Sindaco in carica pro-tempore, in 21015 Lonate Pozzolo (Va) Via Cavour n.20 tramite il servizio postale