



*Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

IL VICE CAPO DI GABINETTO VICARIO



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Ufficio di Gabinetto

U.prot GAB-2012-0011437 del 06/07/2012



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2012-0016529 del 10/07/2012

Alla Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

SEDE

OGGETTO: Ricorso Straordinario al Capo dello Stato proposto dalla Soc.
Aeroporto di Firenze / Ministero dell'Ambiente

Si trasmette, per gli adempimenti di competenza, il Decreto
presidenziale in merito al ricorso in oggetto indicato.

IL VICE CAPO DI GABINETTO

(Dott. Paolo Puntoni)





2226

Al Presidente della Repubblica

VISTO il Ricorso Straordinario al Capo dello Stato proposto dalla Società Aeroporto di Firenze - Adf, avverso il parere positivo di compatibilità ambientale, con prescrizioni, di cui al decreto del Ministro dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali del 14 marzo 2003 prot. n. DEC/VIA/2003/0676;

VISTO il T.U. delle leggi sul Consiglio di Stato, approvato con R.D. 26 giugno 1924, n. 1054, e successive modificazioni, nonché il regolamento di esecuzione approvato con R.D. 21.04.1942, n. 444;

VISTO il D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199, recante norme sulla semplificazione dei procedimenti in materia di ricorsi amministrativi;

VISTI gli atti di istruttoria;

VISTO il parere n. 3092/2011 reso dalla Sezione II del Consiglio di Stato in data 29 luglio 2011, il cui testo forma parte integrante del presente decreto e le cui considerazioni si intendono qui integralmente riportate;

SU PROPOSTA del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

DECRETA

Il ricorso di cui alle premesse è respinto.

Roma, li

ROMA Addì - 5 GIU. 2012

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Giorgio Napolitano

GN

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE

[Handwritten signature]



Numero 3092/2011 e data 29 LUG. 2011



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

Consiglio di Stato

Sezione Seconda

Adunanza di Sezione del 16 marzo 2011

NUMERO AFFARE 03270/2005

OGGETTO:

Ministero ambiente e tutela del territorio.

Ricorso straordinario al Presidente della Repubblica proposto da Società Aeroporto di Firenze - Adf; avverso parere positivo di compatibilità ambientale dell'aeroporto di Firenze, con prescrizioni, di cui al decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali del 14 marzo 2003 prot. n. DEC/VIA/2003/0676.

LA SEZIONE

Vista la relazione prot. n. DSA/2005/18026 del 18.7.2005, con la quale il Ministero ambiente e tutela del territorio, direzione generale del coordinamento territoriale, ha chiesto il parere del Consiglio di Stato sul ricorso in oggetto;

Esaminati gli atti e udito il relatore, Consigliere Nicola Russo;

Premesso:

La Società Aeroporto di Firenze ha proposto ricorso straordinario avverso il decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, n. DEC/VIA/2003/676, con il quale è stato espresso giudizio di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni relativamente al progetto del Piano Generale di Sviluppo dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze.

La ricorrente ha chiesto l'annullamento del citato decreto VIA n. 676/03 per i seguenti motivi di diritto:

1) Prescrizioni relative all'inquinamento acustico: "Violazione di legge e eccesso di potere".

La ricorrente afferma che prescrizioni relative alla tutela dall'inquinamento acustico sarebbero illegittime, tra l'altro, per violazione di legge e in quanto si porrebbero in contrasto con il principio di proporzionalità.

2) "Eccesso di potere per illogicità manifesta".

Secondo la ricorrente, le prescrizioni relative all'inquinamento acustico avrebbero dovuto fondarsi non sul rumore complessivo, ma "sull'incremento del traffico aereo, conseguente all'attuazione del piano di sviluppo aeroportuale".

3) Prescrizione relativa alla sicurezza. "Violazione di legge (art. 23 Cost.). Eccesso di potere per illogicità manifesta".

Sarebbe, inoltre, in contrasto con il principio di proporzionalità e ragionevolezza la prescrizione di cui al punto e), secondo cui la Società Aeroporto di Firenze dovrà provvedere "alla realizzazione

dell'interramento completo con copertura a livello del piano di campagna, mediante tunnel artificiale di adeguata lunghezza, del tratto autostradale in direzione dell'asse della pista atterraggi/decollo dell'aeroporto”.

4) Prescrizione relativa al piano urbanistico di Castello. “Violazione di legge (art. 23 Cost.). Eccesso di potere per illogicità manifesta”.

Secondo la ricorrente, sarebbe, poi, illogica e in contrasto con il principio di proporzionalità e ragionevolezza la prescrizione sub lett. f), in base alla quale la Società di gestione dell'aeroporto dovrà sostenere “oneri e/o spese di qualunque natura, sempre se dovuti, derivanti e/o comunque conseguenti ad eventuali modifiche inerenti la destinazione d'uso, la riduzione e/o la dislocazione delle volumetrie di cui all'accordo di pianificazione del PUE di Castello”.

5) Prescrizioni imposte mediante rinvio per relationem al parere della Regione Toscana. “Violazione di legge (art. 23 Cost.). Eccesso di potere per illogicità manifesta”.

Il decreto sarebbe, infine, illegittimo in quanto impone alla lett. g) di ottemperare alle prescrizioni contenute nel parere regionale, alcune delle quali sarebbero “palesamente illegittime e lesive”.

La Sezione, al fine di verificare la sussistenza dell'interesse della società ricorrente alla definizione del gravame, con parere reso nell'adunanza del 13 maggio 2009, dopo aver rigettato l'eccezione di inammissibilità del ricorso in quanto proposto avverso VIA favorevole - ritenendo che le condizioni e prescrizioni possano considerarsi lesive dell'interesse - ha chiesto lo stato di attuazione del Master Plan aeroportuale, evidenziando che con nota ENAC prot. n.

23884 del 7 luglio 2004 si è preso atto che “la portata delle prescrizioni ha di fatto vanificato la possibilità realizzativa di alcune infrastrutture indispensabili al corretto ed equilibrato sviluppo del sistema aeroportuale”, per cui ciò ha indotto a studiare “una nuova configurazione di potenziamento infrastrutturale che possa risultare più confacente agli effetti ambientali” ed è stato avviato altresì uno studio di ordine generale.

Tale richiesta di documentati chiarimenti è stata ulteriormente ribadita dalla Sezione con parere reso nell’adunanza del 17 novembre 2010.

A tali richieste ha risposto il Ministero dell’ambiente, direzione generale per le valutazioni ambientali, con nota prot. n. DVA – 2011 – 0005642 del 9 marzo 2011, affermando che “agli atti della scrivente non vi è traccia alcuna di documentazione dalla quale poter desumere con certezza lo stato di attuazione del master plan aeroportuale” e che “non emerge alcun elemento utile in ordine allo stato attuativo del master plan originario di cui si ribadisce la vigenza”.

Considerato:

Il ricorso è infondato.

Quanto al primo motivo, la Sezione reputa in primo luogo legittima la prescrizione fissata dal decreto VIA impugnato, secondo cui “in caso di abitazioni ricadenti in zona C, la “delocalizzazione delle abitazioni stesse dovrà tenere conto degli standard abitativi e del valore dell’immobile in modo tale che questi siano uguali o superiori a quelli attuali e comunque riscuotano la piena soddisfazione degli

interessati proprietari ed inquilini”.

Infatti, il DM 31 ottobre 1997 (recante “Metodologia di misura del rumore aeroportuale”), nel disciplinare “i criteri di individuazione delle zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali, nonché quelli che regolano l’attività urbanistica nelle zone di rispetto” (v. art. 1, lett. c), all’art. 6 prevede che vengano definiti i confini delle seguenti aree di rispetto (zone A, B, C). Le attività consentite nelle zone A, B, C sono precisate dall’art. 7. Tale suddivisione in zone dovrà poi essere recepita dal piano regolatore generale comunale. In particolare, nella zona C dovranno essere consentite esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l’uso e i servizi delle infrastrutture aeroportuali. Pertanto, ben si comprende come nell’ipotesi in cui siano presenti abitazioni nell’area C, queste debbano essere necessariamente delocalizzate a causa di una evidente incompatibilità tra la destinazione dell’area C (destinata all’uso e ai servizi delle infrastrutture aeroportuali) e la presenza di abitazioni.

Va poi rilevata l’infondatezza della tesi della ricorrente, secondo cui la delocalizzazione “deve essere accertata dalla Regione d’intesa con le autonomie locali e deve avvenire entro un termine che non può essere inferiore a 36 mesi dall’individuazione dei confini delle aree di rispetto di cui al decreto ministeriale 31 ottobre 1997, art. 6, comma 1, che peraltro, nel caso dell’aeroporto fiorentino deve essere ancora ad oggi effettuato”.

In proposito, occorre precisare che il DM 29 novembre 2000, adottato, in attuazione dell’art. 10, comma 5, della L. 26 ottobre 1995, n. 447 (legge quadro sull’inquinamento acustico) stabilisce i

criteri tecnici per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture (ferrovie, strade, aeroporti, ecc.), dei piani degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore prodotto nell'esercizio delle infrastrutture stesse.

Il DM 29 novembre 2000 individua le seguenti fasi per la predisposizione di tali piani di risanamento (v. art. 2, comma 2, lett. c)):

la mappatura acustica e cioè l'individuazione delle aree in cui si abbia superamento dei limiti di immissione previsti e la trasmissione dei relativi dati ai comuni interessati e alla regione competente;

l'individuazione del contributo specifico delle infrastrutture al superamento dei suddetti limiti e la presentazione ai comuni interessati e alla regione competente dei piani di contenimento e abbattimento del rumore.

A seguito dell'intervenuta presentazione dei piani di contenimento e abbattimento del rumore, può essere prevista la delocalizzazione delle abitazioni, come si evince dall'art. 2, comma 2, lett. c.3), DM 29 novembre 2000.

Quanto sopra evidenziato non esclude, tuttavia, che il Ministero possa, nell'ambito del procedimento di VIA, fissare prescrizioni finalizzate alla delocalizzazione delle abitazioni, anche a prescindere dall'intervenuta individuazione dei confini delle aree di rispetto di cui al DM 31 ottobre 1997, e della presentazione dei piani di contenimento e abbattimento del rumore.

Infatti, in base alla direttiva comunitaria n. 85/337/CEE "la

Pertanto, il quadro di riferimento ambientale, nel fornire una descrizione delle "componenti naturalistiche e antropiche interessate dal progetto le interazioni tra queste ed il sistema ambientale preso nella sua globalità" (allegato I, cit.), analizza necessariamente anche gli impatti relativi all'inquinamento acustico. Tale analisi "dovrà consentire di definire le modifiche introdotte dall'opera, verificarne la compatibilità con gli standards esistenti, con gli equilibri naturali e la salute pubblica da salvaguardare e con lo svolgimento delle attività antropiche nelle aree interessate" (v., inoltre, per quanto riguarda gli aeroporti, l'Allegato III, n. 4, D.P.C.M. 27.12.88 cit.).

Appare, dunque, evidente che, nel caso di specie, la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha valutato gli aspetti relativi all'inquinamento acustico, indipendentemente dall'avvenuta presentazione dei piani di contenimento e abbattimento del rumore, ai sensi del D.M. 29 novembre 2000. Ciò, in quanto, come detto, proprio la normativa in tema di VIA (art. 6, 1. n. 349/86, D.P.C.M. 27.12.88 e D.P.C.M. n. 377/88) prevede che lo studio di impatto ambientale e, in particolare, il quadro di riferimento ambientale, debba descrivere gli impatti acustici e di individuare le misure per eliminare o ridurre i danni all'ambiente derivanti dalla realizzazione di un progetto.

Va poi evidenziato che in mancanza dell'individuazione delle aree di rispetto, di cui al D.M. 31 ottobre 1997, art. 6, è il proponente stesso a dover proporre una suddivisione nelle zone A, B, C, al fine di individuare le misure da porre in essere al fine, appunto, di limitare o ridurre gli impatti acustici.

valutazione dell'impatto ambientale individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e a norma degli articoli da 4 a 11, gli effetti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori:

- l'uomo, la fauna e la flora;
- il suolo, l'acqua, l'aria, il clima e il paesaggio;
- i beni materiali ed il patrimonio culturale;
- l'interazione tra i fattori di cui al primo, secondo e terzo trattino".

Pertanto, la VIA prende in considerazione tutti gli effetti derivanti dalla realizzazione di un progetto sull'ambiente, a partire dagli impatti dell'opera sulla salute dell'uomo e, quindi, non può non prendere in considerazione anche gli impatti acustici che, nel caso in esame, relativo alla modifica sostanziale di un piano regolatore aeroportuale, rappresentano i principali impatti ambientali.

In particolare, in base all'allegato II, DPCM 27 dicembre 1988, "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6, L. 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377", lo studio di impatto ambientale è articolato nei tre quadri di riferimento: programmatico, progettuale e ambientale. In base all'allegato I, D.P.C.M. 27.12.88 cit., il quadro di riferimento ambientale "dovrà considerare le componenti naturalistiche ed antropiche interessate, le interazioni tra queste ed il sistema ambientale preso nella sua globalità". Tra le componenti ed i fattori ambientali, sono così intesi, alla lettera g), "rumore e vibrazioni, considerati in rapporto all'ambiente sia naturale che umano".

Da quanto fin qui detto consegue che non può che essere considerata legittima la previsione di cui al decreto VIA impugnato (lett. a)) relativa alla delocalizzazione delle abitazioni. Tale prescrizione, infatti, prevista a scopo cautelativo, è finalizzata ad eliminare o ridurre gli eventuali effetti ambientali negativi derivanti dal potenziamento dell'aeroporto di Firenze.

Ciò è in linea con quanto ha affermato da questo Consiglio (cfr. Ad. gen., 25 gennaio 1996, n. 21), con riferimento al procedimento di valutazione di impatto ambientale: "Il procedimento di valutazione di impatto ambientale è, per la sua propria natura e per la sua configurazione normativa, un mezzo preventivo di tutela dell'ambiente: così vogliono infatti sia la direttiva Cee n. 85/335 (quinto «considerando», e art. 2 seg.) che la l. 8 luglio 1986 n. 349 (art. 6, 3° comma seg.), che lo costruiscono come un procedimento che si svolge «prima» (cioè come un procedimento presupposto) rispetto a quello di approvazione del progetto: solo attraverso il suo esaurimento antecedente all'approvazione del progetto dell'opera è infatti possibile tutelare preventivamente l'interesse pubblico ambientale, o negando l'approvazione stessa, o imponendo che il progetto sia modificato secondo determinate prescrizioni, intese ad eliminare o ridurre l'incidenza negativa per l'ambiente, sicché il suo esaurimento opera come fatto giuridico permissivo dell'esercizio della potestà pubblica concernente il procedimento presupponente, cioè il procedimento di approvazione del progetto".

Le medesime considerazioni svolte riguardo alla prescrizione relativa alla delocalizzazione possono, a ben vedere, riferirsi anche alle altre

prescrizioni del decreto VIA contestate dalla ricorrente.

In proposito va rilevato che la procedura di valutazione di impatto ambientale deve tenere conto in un unico contesto di tutti gli effetti sull'ambiente che possono derivare dalla realizzazione di un manufatto, secondo una visione integrata e non settoriale del bene giuridico ambiente. Ne deriva l'infondatezza delle argomentazioni della ricorrente, secondo cui le prescrizioni contestate sarebbero, tra l'altro, illegittime in quanto al momento dell'emanazione del decreto VIA non era ancora avvenuta l'individuazione dei confini di rispetto di cui al D.M. 31 ottobre 1997.

Nell'esercizio del potere discrezionale sia la Commissione VIA sia l'Amministrazione nella fase decisoria del procedimento di VIA possono spingersi anche nella direzione di fare emergere quegli elementi progettuali che, solamente se corretti sulla base di prescrizioni, possono rendere l'opera medesima nel suo complesso ambientalmente compatibile. Diversamente opinando, invece, si giungerebbe alla conclusione che la Commissione, e quindi l'Amministrazione in sede di adozione del provvedimento, dovrebbe giungere ad una pronuncia negativa (con i relativi riflessi interdittivi del prosieguo del procedimento autorizzatorio o concessorio su cui il subprocedimento di VIA viene ad inserirsi), anche in presenza di elementi progettuali ambientalmente incompatibili solamente per aspetti correggibili.

Ne deriva che, quindi, non possono essere considerate illegittime le prescrizioni fissate dal decreto VIA impugnate in questa sede, in quanto finalizzate, appunto, ad eliminare o ridurre gli impatti

ambientali derivanti dal potenziamento dell'aeroporto. Né può rappresentare un motivo di illegittimità del decreto la circostanza che con le prescrizioni contestate il Ministero dell'ambiente abbia condizionato il giudizio positivo ad adempimenti che non sono previsti dal D.M. 31 ottobre 1997.

Infatti, l'Amministrazione nell'ambito del procedimento di VIA persegue l'obiettivo di limitare o ridurre i danni all'ambiente derivanti dalla realizzazione di un progetto e tale finalità viene perseguita anche imponendo prescrizioni che consistano in adempimenti non previsti dalla normativa ambientale o fissando limiti più restrittivi rispetto a quanto dispone quest'ultima. Ciò in quanto non sempre la pedissequa applicazione della normativa ambientale consente di tutelare adeguatamente la salute e l'ambiente, mentre l'Amministrazione ha il compito di eliminare o ridurre in concreto i rischi per tali interessi primari.

Va poi rilevato che, come risulta dal decreto impugnato, "in relazione agli interventi di mitigazione acustica e compensazione [previsti dalle prescrizioni del decreto], dovrà essere previsto un aggiornamento almeno biennale della zonizzazione acustica aeroportuale (zone A, B, C) e alla individuazione dei numeri civici delle abitazioni ricadenti in tali zone. Tali aggiornamenti il numero degli abitanti ed i relativi numeri civici dovranno essere sottoposti al controllo e alla verifica della Regione Toscana".

Sono, quindi, prive di fondamento le asserzioni della ricorrente, secondo cui le prescrizioni del decreto violerebbero i principi di proporzionalità e di adeguatezza dell'azione amministrativa. Infatti,

come evidenziato, il decreto prevede che ai fini della realizzazione degli interventi di mitigazione acustica e di compensazione, dovrà essere posto in essere un aggiornamento almeno biennale della zonizzazione acustica aeroportuale per le zone A, B e C. Tale previsione consentirà di applicare le prescrizioni del decreto impugnato relative agli interventi di mitigazione acustica e di compensazione, in modo graduale e soprattutto coerente con l'effettiva destinazione delle zone.

La ricorrente ha, inoltre, rilevato che "la prescrizione di realizzare interventi di insonorizzazione anche nella zona A è ... *contra legem*". Tale asserzione appare priva di pregio. In effetti, il gestore dell'aeroporto in base al D.M. 20 maggio 1999 è obbligato a porre in essere azioni di risanamento acustico ai sensi dell'art. 10, comma 5, L. n. 447/95 soltanto per le zone B e C. Tuttavia ciò non significa che il gestore non sia tenuto a porre in essere azioni di risanamento anche con riferimento alla zona A. Infatti, il mancato riferimento anche alla zona A da parte del D.M. 20 maggio 1999 va inteso nel senso che al risanamento in tale zona dovrà provvedere il gestore insieme al Comune, dato che la zona A è residenziale e rientra, quindi, in ambito disciplinato dalla zonizzazione acustica comunale ai sensi del D.P.C.M. 1 marzo 1991 e del D.P.C.M. 14 novembre 1997. E', pertanto, privo di fondamento quanto affermato dalla ricorrente, secondo cui il Ministero non avrebbe potuto fissare una prescrizione nel decreto VIA al fine di imporre il risanamento nella zona A.

Quanto all'imposizione dell'obbligo di garantire, nelle precauzioni

fonoisolanti, il rispetto del "confort ambientale attraverso idonei sistemi di ventilazione e/o condizionamento", è infondato quanto afferma la ricorrente, secondo cui tale prescrizione sarebbe illegittima, in quanto "il condizionamento d'aria non è tra le prescrizioni dovute ai sensi della normativa sull'inquinamento acustico, e, comunque...non può rientrare negli obblighi posti a carico del gestore nelle zone classificate A in base al D.M. 31 ottobre 1997".

In proposito, si evidenzia che tale prescrizione è stata prevista in conseguenza delle misure di risanamento acustico prescritte dal decreto VIA, quali l'installazione di infissi antirumore ed altre prestazioni fonoisolanti, finalizzate alla tutela della salute dei cittadini dall'inquinamento acustico. Non si può, pertanto, ravvisare nella imposizione di predisporre sistemi di ventilazione e condizionamento una violazione del principio di proporzionalità o di ragionevolezza dell'azione amministrativa. Tale prescrizione è finalizzata, insieme alle altre prescrizioni contestate dalla ricorrente, al rispetto della salute dei cittadini residenti nella zona, che subiranno, inevitabilmente, notevoli disagi a seguito del potenziamento dell'aeroporto.

Per quanto riguarda il secondo motivo, secondo la ricorrente le prescrizioni contestate "incorrono in un vizio logico evidente giacché avrebbero dovuto fondarsi non sul rumore complessivo, come se ad oggetto del giudizio di compatibilità ambientale fosse la realizzazione ex novo dell'Aeroporto, bensì sull'incremento dell'inquinamento acustico derivante dall'aumento del traffico aereo,

conseguente alla attuazione del piano di sviluppo aeroportuale”.

Anche tali asserzioni sono infondate. In proposito è necessario rammentare che la funzione della procedura di VIA consiste nel verificare la compatibilità di un determinato progetto con l'ambiente. Tale apprezzamento che presuppone anche la stima della capacità di carico ambientale, non può trascurare, da un lato, gli impatti cumulativi e sinergici di più progetti, dall'altro, la ricerca di altre soluzioni, che consistano anche in misure mitigative nell'ambito di un determinato progetto, ma anche come alternativa a quest'ultimo (cfr. Circolare Ministero dell'ambiente Circ. 8-10-1996 n. GAB/96/15326).

Ne deriva che nell'ipotesi in cui vengano apportate modifiche sostanziali a un progetto già autorizzato, la procedura di VIA non potrà essere effettuata senza tenere in considerazione l'opera già realizzata. Infatti, la portata dell'impatto ambientale della modifica di un'opera esistente non deve essere esaminata unicamente con riferimento alla modifica stessa, considerata separatamente dall'opera complessiva. E' l'impatto potenziale che l'infrastruttura esistente avrà, come conseguenza della modifica, che deve essere esaminato. Altrimenti, limitare l'ambito della procedura di VIA all'esame dell'impatto della modifica sostanziale apportata all'aeroporto senza considerare i potenziali effetti ambientali della modifica sull'intera opera, costituirebbe violazione dell'art. 3, direttiva n. 85/337/CEE, come modificata dalla direttiva n. 97/11/CE, in base al quale “la valutazione dell'impatto ambientale individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e a norma degli

articoli da 4 a 11, gli effetti diretti e indiretti di un progetto sui fattori (- l'uomo, la fauna e la flora; - il suolo, l'acqua, l'aria, il clima e il paesaggio; - i beni materiali ed il patrimonio culturale; - l'interazione tra fattori di cui al primo, secondo e terzo trattino). Per tale motivo, nell'ambito della procedura di VIA relativa alla modifica sostanziale dell'aeroporto non poteva non essere preso in considerazione il complesso delle opere esistenti, tra cui rientra il parco serbatoi, funzionalmente connesso con l'aeroporto stesso.

Occorre al riguardo sottolineare che la funzione generale della procedura di valutazione di impatto ambientale consiste nella prevenzione e previsione di danni ambientali. Tale ruolo viene svolto imponendo il divieto di porre in essere una determinata opera (giudizio negativo) oppure con la richiesta di predisporre atti e misure precauzionali onde impedire gli effetti negativi sull'ambiente (giudizio positivo). Il giudizio positivo, se necessario, può essere condizionato all'ottemperanza di eventuali prescrizioni finalizzate alla compatibilità ambientale del progetto (art. 6, comma 2, DPCM 27.12.1988).

In relazione al terzo motivo, avente ad oggetto la prescrizione relativa alla sicurezza, si deve precisare che la prescrizione relativa alla realizzazione di un tunnel artificiale non può, al pari delle altre prescrizioni del decreto VIA impugnato, essere ritenuta "illogica, per contrasto con il principio di ragionevolezza, essendo l'opera indicata di costo così elevato da rendere inattuabile il piano di sviluppo". In proposito, si ribadisce che la VIA è un procedimento amministrativo finalizzato a ridurre o eliminare i possibili impatti ambientali

derivanti dalla realizzazione di opere di rilevante impatto sull'ambiente. Nell'ambito del procedimento di VIA l'autorità competente tutela l'interesse pubblico alla tutela della salute (e quindi, naturalmente anche della sicurezza) dei cittadini e dell'ambiente, che, secondo l'orientamento della Corte Costituzionale, rappresentano interessi primari, che hanno valore primario e assoluto (sentt. n. 210/87 e 617/87). Né si può affermare che l'autorità competente in materia di VIA sia tenuta ad effettuare un bilanciamento tra l'interesse alla tutela dell'ambiente e quello all'iniziativa economica. L'amministrazione, infatti, ha il compito di garantire l'interesse pubblico ambientale, mentre né deve né può "preoccuparsi di altri interessi generali", quale l'interesse all'iniziativa economica pubblica e privata tutelato dall'art. 41 Cost. (in questo senso, v. Cons. Stato, Sez. II, 11 aprile 2001, n. 185).

Pertanto, poiché l'adempimento imposto nel decreto VIA (la realizzazione del tunnel) è stato ritenuto necessario per garantire la tutela della salute e dell'incolumità dei cittadini, non può essere posta in dubbio la ragionevolezza e la proporzionalità di tale prescrizione. Ciò soprattutto in considerazione della circostanza, rappresentata dall'Amministrazione referente, che nel passato si sono effettivamente verificati gravi incidenti, con aerei che sono precipitati sull'autostrada Firenze Mare (v. pag. 17 del decreto impugnato).

Per quanto riguarda, poi, il quarto motivo, avente ad oggetto la prescrizione relativa al piano urbanistico di Castello, esso è del pari infondato.

La prescrizione imposta fa carico alla Società di gestione

dell'Aeroporto di sostenere "oneri e/o spese di qualunque natura, sempre se dovuti derivanti e/o comunque conseguenti ad eventuali modifiche inerenti la destinazione d'uso, la riduzione e/o la dislocazione delle volumetrie di cui all'accordo di pianificazione del PUE di Castello".

Tale prescrizione costituisce naturale conseguenza della previsione del potenziamento dell'aeroporto contenuta nel progetto presentato, al fine di tutelare i diritti acquisiti di terzi in base all'accordo di pianificazione del PUE (Piano Urbanistico Esecutivo) di Castello. Infatti, il potenziamento dell'aeroporto a seguito dell'approvazione della modifica sostanziale del piano regolatore aeroportuale, avrà come conseguenza la redistribuzione delle volumetrie all'interno delle aree edificabili definite dal PUE in funzione dell'impatto acustico derivante, appunto, dall'aeroporto.

Sarebbe stato contrario al principio di ragionevolezza e di proporzionalità non riconoscere oneri e/o spese a terzi derivanti dalle conseguenti eventuali modifiche inerenti alla destinazione d'uso, la riduzione o la dislocazione delle volumetrie previste in sede di accordo di pianificazione del PUE di Castello.

Con riferimento ai vizi di violazione di legge ed eccesso di potere dedotti nel quinto motivo del ricorso in oggetto relativamente alle prescrizioni che sono state imposte mediante rinvio per relationem al parere espresso dalla Regione Toscana sul "Piano generale di sviluppo dell'Aeroporto di Firenze" nell'ambito della procedura di VIA statale, il parere regionale risulta di contenuto maggiormente cautelativo (limite più restrittivo) dal punto di vista della tutela del

diritto alla salute, tenuto conto delle particolari caratteristiche dell'aeroporto interessato nonché dei luoghi circostanti.

Il parere regionale in oggetto, così come la conseguente adozione del decreto ministeriale di VIA, è stato deliberato in assenza della perimetrazione delle suddette fasce di rispetto.

Tale circostanza ha importato che l'indicazione regionale del valore di 60 dBA rivestisse il contenuto di un indirizzo rivolto alla Commissione tenuta a definire i confini e le caratteristiche delle fasce di rispetto dell'infrastruttura aeroportuale, nella convinzione che tale compito rappresenti altresì uno strumento con cui la Commissione medesima (cui partecipano anche le Amministrazioni locali) indirizza e governa il rapporto tra lo sviluppo aeroportuale e la realtà circostante.

Anche la censura di violazione dell'art. 5 del D.M. 31/10/97, che, secondo la ricorrente, discenderebbe dalla prescrizione per cui "...ogni modifica dei parametri operativi della pista... dovrà essere preventivamente concordata all'interno della Commissione aeroportuale ex art. 5 D. M. 31/10/97", deve essere parimenti disattesa.

In realtà con la prescrizione di cui sopra la Regione ha inteso, più precisamente, ottimizzare l'obiettivo di tutela della popolazione esposta offrendo alla Commissione in parola un meccanismo preventivo per la migliore gestione in concreto proprio di quelle procedure antirumore di sua competenza. Ciò, lungi dal contrastare con il disposto di cui all'art. 5 in questione, rappresenta espressione delle competenze proprie della Commissione aeroportuale quale

organismo idoneo a tenere sotto controllo il "clima" acustico aeroportuale. Aggiungasi che, peraltro, una tale impostazione risulta altresì confermata dal D. Lgs. 17 gennaio 2005 n. 13 (Attuazione della direttiva 2002/30/CE relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari) che espressamente estende le funzioni della Commissione riconoscendole un compito (successivo) di verifica sulle emissioni acustiche (cfr. comma 2 dell'art. 6).

Infine, con riferimento all'ultimo rilievo di cui al quinto motivo del ricorso in esame, inerente, in sintesi, la necessità che sia salvaguardata la funzionalità del canale di Cinta orientale nel rispetto delle vigenti norme idrauliche, appare sufficiente richiamare, come ha fatto il Ministero referente, il parere del competente Consorzio di Bonifica dell'area interessata (allegato alla relazione ministeriale), dal quale possono agevolmente evincersi i dati di fatto da cui ha preso spunto la prescrizione in questione.

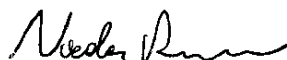
In base alle suesposte considerazioni il ricorso in esame è infondato e, pertanto, deve essere respinto.

P.Q.M.

esprime il parere che il ricorso debba essere respinto.

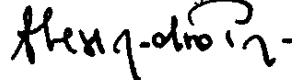
L'ESTENSORE

Nicola Russo



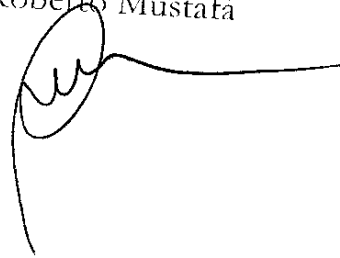
IL PRESIDENTE

Alessandro Pajno



IL SEGRETARIO

Roberto Mustafà

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'R' followed by a horizontal line extending to the right.