

Coso Italia, 2- 50123 **FIRENZE** tel. +39 055 2741031 r.a. - fax +39 055 292303 avvocati@studiogiovannelli.it

Avv. Mauro Giovannelli Avv. Guido Giovannelli Avv. Luca Giagnoni

ECC.MO TRIBUNALE AMMINISTRATIVO

ECC.MO TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE

PER LA REGIONE TOSCANA

*

RICORSO

- dell'ASSOCIAZIONE V.A.S. VITA AMBIENTE SALUTE O.N.L.U.S. (C.F: 9209049080), con sede in Prato, Via delle Fonti n. 251, in persona del legale rappresentante p.t., Sig. Gianfranco Ciulli;
- del Comitato Prato e Provincia dicono no alla pista parallela all'A11 per la tutela e rinascita della Piana Metropolitana in Breve "No Aeroporto" (C.F.: 92086070486), con sede in Prato, Via Valentini n. 36, in persona del Presidente, Sig. Paolo Paoli;
- del COMITATO MENTE LOCALE DELLA PIANA, con sede in Prato, Via Baldanzese n. 129, in persona del Presidente, Sig. Paolo Lombardi;
- di Medicina Democratica Movimento di Lotta della Salute O.N.L.U.S. (C.F.: 97349700159), con sede in Milano, Via dei Carracci n. 2, in persona del Presidente, Prof. Piergiorgio Duca;
- dell'**ASSOCIAZIONE FORUMAMBIENTALISTA** (C.F.: 97295190587), con sede in Roma, Via S. Ambrogio n. 4, in persona del Presidente, Sig. Ciro Pesacane;
- del Comitato Chiusura Inceneritore di Montale (C.F.: 90050050476), con sede in Montale (PT), Via E. Mattei n. 7, in persona del Presidente, Sig.ra Paola Gelli;
- del COMITATO OLTRE (C.F.: 92016150481), con sede in Comeana (PO), Via Macia n. 55, in persona del Presidente, Sig. Paolo Cintolesi;
- dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Prato (C.F.: 92054190480), con sede in Prato, Via Pugliesi n. 26, in persona del Presidente Arch. Marzia De Marzi;

- della RETE DEI COMITATI PER LA DIFESA DEL TERRITORIO, (C.F: 94164340484), con sede in Fiesole, Piazza Prato ai Pini, in persona del legale rappresentante p.t., Sig. Paolo Baldeschi;
- del **COMITATO AMBIENTALE DI CASALE**, (C.F: 92099780485), con sede in Prato, Via di Casale e Fatticci n. 21/b, in persona del legale rappresentante p.t., Sig. Sergio Benvenuti;
- del Partito della Rifondazione Comunista Comitato Regionale della Toscana con sede in Firenze, Via Vittorio Emanuele II n. 135, in persona del legale rappresentante p.t., Sig. Stefano Carboni;
- dell'Associazione Politico Culturale Farecitta' (C.F.: 94254520482), con sede in Campi Bisenzio, Via I° Maggio n. 16, in persona del legale rappresentante p.t., Sig. Adriano Chini;
- del COMITATO CAMPIGIANO NO AEROPORTO, in persona del Vice Portavoce, Sig. Adriano Gucci;
- del COMITATO DIFENDIAMO LA NOSTRA SALUTE PRATO SUD, con sede in Prato, Via Valentini n. 19, in persona del Presidente p.t., Ing. Francesco Bellini;
- dell'**Associazione Pisa in Comune**, (C.F. 93079320508), con sede in Pisa, Via Spartaco Carlini n. 71, in persona del legale rappresentante p.t., Dott. Stefano Gallo;
- del CIRCOLO TERRITORIALE DI CAMPI BISENZIO DI SINISTRA ITALIANA, (C.F. 94271770482), con sede in Campi Bisenzio, Piazza Matteucci n. 11, in persona del legale rappresentante p.t., Sig. Baccani Raffaello;
- del Sig. **ASPITE FRANCO** (C.F.: SPT FNC 51C05 E892H), nato a Manoppello (PE) il 5.3.1951 e residente in Prato, Piazza del Collegio n. 4;
- del Sig. **BARGHINI GIUSEPPE** (C.F.: BRG GPP 43P12 G999E), nato a Prato il 12.9.1943 e residente in Prato, Via per Iolo n. 75;
- del Sig. **BECHERI LEONARDO** (C.F.: BCH LRD 74T01 G999D), nato a Prato il 1.12.1974 e residente in Prato, Via Tirreno n. 58;
- del Sig. **BIANCHI GABRIELE** (C.F.: BNC GRL 70C01 E715W), nato a Lucca il 1.3.1970, residente in Lucca, Via Giovanni Volpi n. 426, quale Consigliere Regionale della Toscana del "Movimento 5 Stelle";
- del Sig. BIGAGLI LORENZO (C.F.: BGG LNZ 72L13 G999J), nato a Prato il 13.7.1972 e

- residente in Prato, via dei Tintori n. 65;
- del Sig. **BONANNI FILIPPO** (C.F.: BNN FPP 75P25 G999X), nato Prato il 25.9.1975 e residente in Prato, Via Autostrada n. 1/B;
- del Sig. **BORETTI MARCO** (C.F.: BRT MRC 83A14 G999N), nato Prato il 14.1.1983 e residente in Prato, Via della Goraccia n. 7;
- del Sig. CAPASSO GABRIELE (C.F.: CPS GRL 82L31 C342Z), nato a Enna il 31.7.1982 e residente in Prato, Via Garigliano n. 44;
- del Sig. CIULLI GIANFRANCO (C.F.: CLL GFR 56L22 G999N), nato a Prato il 22.7.1956 e residente in Prato, Via dell'Olmo n. 23;
- della Sig.ra **FIESOLI ALESSANDRA** (C.F.: FSL LSN 58P49 G999V), nata a Prato il 9.9.1958 e residente in Prato, Via dei Trebbi n. 109;
- della Sig.ra GARNIER MARILENA (C.F.: GRN MLN 65A70 L013A), nata a Susa (TO) il 30.1.1965 e residente in Prato, Via Traversa Vicinale n. 82;
- del Sig. **GESTRI ANGELO** (C.F.: GST NGL 52L01 G999G), nato a Prato il 27.5.1951 e residente in Prato, Via dei Trebbi n. 109;
- della Sig.ra **GESTRI CATERINA** (C.F.: GST CRN 80P67 G999Q), nato a Prato il 27.9.1980 e residente in Prato, Via Borgo di Casale n. 78;
- del Sig. GESTRI DIDACO FABRIZIO (C.F.: GST DCF 51E27 G999D), nato a Prato il 27.5.1951 e residente in Prato, Via Borgo di Casale n. 78;
- del Sig. GIANNARELLI GIACOMO (C.F.: GNN GCM 78M13 B832U), nato a Carrara il 13.8.1972, residente a Carrara, Via dei Bigioni n. 133, quale Consigliere Regionale della Toscana del "Movimento 5 Stelle";
- del Sig. **Grassi Tommaso** (C.F.: GRS TMS 85P20 D612X), nato a Firenze il 20.9.1985, ivi residente, Via Lorenzo Bardelli n. 5, quale Consigliere Comunale del Comune di Firenze del movimento "Firenze riparte a sinistra";
- della Sig.ra La VITA SILVIA (C.F.: LVT SLV 78S56 G999O), nata a Prato il 16.11.1978 e residente in Prato, Via Santa Chiara n. 38/9;
- della Sig.ra **Lombardi Roberta** (C.F.: LMB RRT 55C65 G999D), nata a Prato il 25.3.1955 e residente in Prato, Via Don P. Vannucchi n. 35;

- del Sig. Longo Antonio (C.F.: LNG NTN 84H19 G999J), nato a Prato il 19.6.1984 e residente in Prato, Via Guado S. Lucia n. 25/1;
- del Sig. MATTEI FABRIZIO (C.F.: MTT FRZ 52A07 G999X), nato a Prato il 7.1.1952 e residente in Prato, Via Gonfienti n. 7/D;
- della Sig.ra MAZZETTI ERICA (C.F.: MZZ RCE 77E71 G999H), nata Prato il 31.5.1977 e residente in Prato, Via Ricasoli n. 18;
- del Sig. **MENNINI ROBERTO** (C.F.: MNN RRT 58B08 G999K), nato a Prato l'08.02.1958, residente a Prato, Via Caselli 90;
- del Sig. MILONE ALDO (C.F.: MLN LDA 55E01 I438D), nato a Sarno (SA) l'1.5.1955 e residente in Via Dante n. 11;
- della Sig.ra MILONE EVITA (C.F: MLN VTE 83T69 I483B), nata a Scafati (SA) il 29.12.1983 e residente in Prato, Via Dante n. 11;
- della Sig.ra **PIERACCINI CARLA** (C.F.: PRC CRL 56P56 F656Y), nata a Montevarchi (AR) il 16.9.1956 e residente in Campi Bisenzio (FI), Via San Giusto n. 167;
- della Sig.ra **PIERI RITA** (C.F.: PRI RTI 59H51 G999X), nata a Prato l'11.6.1959 e residente in Prato, Via Curtatone n. 49;
- del Sig. **POGGINI ROBERTO** (C.F.: PGG RRT 50B10 I684T), nato a Sesto Fiorentino il 10.2.1950 e residente in Sesto Fiorentino, Via dell'Osmannoro n. 228;
- del Sig. **PRATESI ALFIO** (C.F.: PRT LFA 51M29 G999O), nato a Prato il 29.8.1951 e residente in Prato, Via Cadorna n. 8;
- della Sig.ra **P**UCCIANTI **LISA** (C.F.: PCC LSI 77L63 G999J), nata a Prato il 23.7.1977, e residente in Prato, Via Doberdò n. 19;
- del Sig. ROTI LUCA (C.F.: RTO LCU 57C08 G999T), nato a Prato il 8.3.1957 e residente in Prato, via Michelozzo n. 22;
- del Sig. Sanesi Paolo Andrea (C.F.: SNS PND 52H16 G999Y), nato a Prato il 16.6.1952, ed ivi residente, Via Curatone n. 47;
- della Sig.ra **SGHERRI MONICA** (C.F.: SGH MNC 53R41 D612R), nata a Firenze il 1.10.1953, e residente in Firenze, Piazza de' Nerli n. 10;
- del Sig. SILLI GIORGIO (C.F.: SLL GRG 77L16 D612L), nato a Firenze il 16.7.1977 e

residente in Prato, Via per Iolo n. 43;

- del Sig. **TOCCAFONDI ALBERTO** (C.F.: TCC LRT 75T10 D612R), nato a Firenze il 10.12.1975 e residente in Prato, Via per Iolo n. 85;
- della Sig.ra **VERDOLINI MARIANGELA** (C.F.: VRD MNG 79P50 D643G), nata a Foggia il 10.9.1979 e residente in Prato, Via Cavallotti n. 24/2;
- della Sig.ra **VESTRUCCI BARBARA** (C.F.: VST BBR 70L69 G999J), nata a Prato il 29.7.1970 e residente in Prato, Via del Trebbio alla Bardena n. 6/3;

tutti rappresentati e difesi, anche disgiuntamente, dagli Avv.ti Mauro Giovannelli (C.F.: GVN MRA 38C11 G999Y) del foro di Firenze, Guido Giovannelli (C.F.: GVN GDU 69M31 G999J) del foro di Prato, e Luca Giagnoni del foro di Prato (C.F.: GGN LCU 87B01 G713E), ed elettivamente domiciliati, ai fini del presente procedimento, presso il loro studio in Firenze, Corso Italia n. 2, (si indicano il n. fax 0574.575869 e gli indirizzi PEC: mauro.giovannelli@pec.studiogiovannelli; guido.giovannelli@pec.studiogiovannelli.it; luca.giagnoni@pec.studiogiovannelli.it), giuste procure alle liti in calce al presente ricorso;

CONTRO

- il **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**, in persona del ministro *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'Avvocatura dello Stato;
- il **MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO**, in persona del ministro *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'Avvocatura dello Stato

E NEI CONFRONTI

- dell'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'Avvocatura dello Stato;
- della società TOSCANA AEROPORTI S.P.A., in persona del legale rappresentante pro tempore;
- della **REGIONE TOSCANA**, in persona del Presidente *pro tempore* della Giunta Regionale;

PER L'ANNULLAMENTO

- del Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 377 del 28.12.2017, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 8 del 21.1.2018 con il quale è stata decretata "la compatibilità ambientale del "Master Plan 2014 – 2029" dell'Aeroporto di Firenze, presentato da ENAC, nello scenario 2029 corrispondente al cosiddetto "scenario B (crescita

MEDIA)" e con utilizzo esclusivamente monodirezionale della pista a orientamento "12-30", subordinatamente al rispetto delle Condizioni ambientali di cui al seguente art. 1, sezz. A, B e C" (doc. 1);

- del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale Via e Vas n. 2235 del 2.12.2016 (doc. 2);
- del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale Via e Vas n. 2336 del 17.3.2017 (doc. 3);
- -del provvedimento dell'1.4.2015 di dichiarazione di procedibilità della VIA dal contenuto incognito;
- del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale Via e Vas n. 2422 del 9.6.2017 (**doc. 4**);
- del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale Via e Vas n. 2570 del 5.12.2017 (doc. 5);
- del parere del Ministero delle Attività Culturali e del Turismo, prot. 9152 del 6.4.2016 (**doc.** 5 *bis*)
- nota della Direzione Generale VIA, DVA 4423 del 27.2.2017 (doc. 6);
- nota della Direzione Generale VIA n. 16933/DVA del 17.7.2017 (doc. 7)
- nota della Direzione Generale VIA DVA del 18.9.2017 (doc. 8)

INDICE

Fatto	pag. 8
I motivo	pag. 20
II motivo	pag. 23
III motivo	pag. 29
IV motivo	pag. 39
V motivo	pag. 61
VI motivo	pag. 68
VII motivo	pag. 72
VIII motivo	
IX motivo	

X motivo	pag. 96
XI motivo	pag. 98
XII motivo	pag. 103
XIII motivo	pag. 112
XIV motivo	pag. 115
XV motivo	pag. 117
Conclusioni	pag. 121-122

*

Istanza ex art. 7 del Decreto del Presidente del Consiglio di Stato n. 167/2016

Il presente ricorso ha ad oggetto la vicenda della cosiddetta opera di "riqualificazione" dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze di cui al "*Masterplan Aeroportuale 2014- 2029*", già esaminata da Codesto Ecc.mo Tribunale con la sentenza 1310, Sez. I dell'8.8.2016 (in riferimento ai ricorsi iscritti agli R.G. 1881/2014, 1951/2014 e 1785/2014).

Il suddetto Decreto consta di oltre 50 pagine dense di riferimenti ad ulteriori atti endoprocedimentali cui si aggiunge la vastissima documentazione prodotta da ENAC e contenuta nello Studio di Impatto Ambientale che, nel suo complesso, consta di oltre 500 allegati, nonché la necessità di produrre n. 61 allegati che constano di circa 1.000 pagine.

La questione presenta, quindi, delle notevoli complessità tecniche e presuppone la considerazione ed il richiamo di una enorme mole di documenti e atti endoprocedimentali che integrano a tutti gli effetti il provvedimento finale.

La complessità è altresì acuita dal fatto che la presente controversia si lega in modo indissolubile con quella già affrontata da codesto Ecc.mo Collegio avente ad oggetto la procedura di Valutazione Ambientale Strategica relativa a "l'integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze".

A ciò aggiungono (i) gli effetti ambientali decisamente rilevanti dell'opera progettata e (ii) il rilevantissimo valore economico dell'investimento (pari oltre a 500.000.000 di Euro sol considerando gli investimenti necessari per realizzare il nuovo scalo).

Sulla base di siffatte premesse si fa istanza ex art. 7 del Decreto del Presidente del Consiglio di Stato n. 167/2016 affinché Codesto Ecc.mo Collegio conceda la deroga ai limiti

dimensionali prescritti dal suddetto decreto, sussistendone gravi e giustificati motivi.

FATTO

- **1.** Con ricorso iscritto all'R.G. 1881/2014 della I Sezione, l'Associazione VAS e gli altri ricorrenti in epigrafe indicati, avevano adito il TAR Toscana, al fine di ottenere la pronuncia di annullamento:
- i) della delibera del Consiglio della Regione Toscana n. 61 del 16.7.2014 di "Approvazione del piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del Parco Agricolo della Piana e per la riqualificazione dell'Aeroporto di Firenze, secondo le procedure previste dall'art. 17 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1", nella parte in cui prevedeva la soluzione progettuale della pista parallela convergente "12/30", dell'aeroporto di Firenze;
- ii) della delibera del Consiglio regionale della Toscana n. 74 del 24.7.2013, di adozione della "integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze", nella parte in cui prevede la soluzione progettuale della pista parallela-convergente "12/30" dell'aeroporto di Firenze, nonché in quella in cui conferisce "mandato agli uffici della Giunta regionale [...] di esaminare e istruire le osservazioni che saranno presentate ai sensi dell'articolo 17, commi 1 e 2, della l.r. 1/2005";
- *iii)* della delibera della Giunta regionale Toscana n. 484 del 10.6.2014 di approvazione delle controdeduzioni alle osservazioni presentate alla delibera di adozione del PIT.
- **2.** Le succitate delibere del Consiglio regionale della Toscana riguardano la vicenda della realizzazione della nuova pista dell'aeroporto "*Vespucci*" di Firenze, la quale dovrebbe andare a sostituire l'esistente pista di 1.750 metri, posta perpendicolarmente all'autostrada A11.
- 3. Ripercorrendo rapidamente i fatti che hanno preceduto l'adozione del Decreto del Ministro dell'Ambiente n. 377 del 28.12.2017 (di seguito "Decreto"), con il quale è stata dichiarata la compatibilità ambientale del progetto denominato "Aeroporto di Firenze Master Plan 2014-2029", nel 2009 la società Aeroporto di Firenze Spa (di seguito, breviter, "AdF Spa" o "ADF") che gestisce l'aeroporto di Firenze (oggi denominata Toscana Aeroporti Spa, in seguito alla fusione con la SAT Spa che gestiva l'aeroporto Galilei di Pisa) presentò alla Regione Toscana un progetto per la realizzazione di un nuovo scalo (nuova pista di atterraggio e nuovi terminal), proponendo 5 diverse soluzioni progettuali delle quali, la più

accreditata, risultò essere sin da subito, quella con orientamento "12/30", cosiddetta "parallela-convergente" rispetto all'autostrada A11, caratterizzata dalla lunghezza della pista di 2000 metri, con testata (30) posizionata tra lo stagno di Peretola ed il limite ovest della struttura aeroportuale e con l'altra testata (12) ubicata tra l'autostrada A11 ed il limite ovest dell'abitato del Comune di Sesto Fiorentino, in prossimità della stazione di servizio AGIP.

- **4.** Lo studio delle soluzioni progettuali fece emergere, sin da subito, la peculiarità e le criticità della conformazione della zona in cui si progettava di costruire il nuovo scalo, giacché l'aeroporto "Vespucci" si trova ubicato in un'area del territorio della Regione Toscana già fortemente urbanizzata, compresa fra la città di Firenze, di Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio, ad ovest della quale si sviluppa la pianura periurbana, nota come "Piana" o "Piana fiorentina", che si estende dalla periferia ovest di Firenze sino a Pistoia, è delimitata dalle città di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Calenzano e Prato e presenta delle peculiarissime caratteristiche ambientali, naturali e paesaggistiche.
- 5. In origine la Piana era una zona paludosa e, come tale, richiese massicce opere di bonifica per poter essere adattata ad ospitare la struttura aeroportuale. Tuttavia, ha mantenuto intatte alcune delle sue più importanti "zone umide", le quali con l'avvento dell'era dei rischi ambientali e climatici sono state poste sotto tutela e protezione e costituiscono, oggi, elementi ambientali che svolgono una fondamentale funzione idrogeologica per il territorio e per la tutela della biodiversità. Le zone umide della Piana, come gli stagni e laghetti, infatti, accolgono numerose specie di piante e animali lagunari e ospitano, per alcuni periodi dell'anno, diverse specie di uccelli migratori che, in un territorio urbanizzato e antropizzato come quello di questa zona della Toscana, non possono rinvenire altre aree ospitali. A titolo esemplificativo, si evidenzia che fanno parte della Piana: le aree umide di Val di Rose ricomprese nell'Oasi WWF della Val di Rose, gli Stagni di Focognano, il Lago di Peretola e la Zona della Querciola, queste ultime qualificate come Siti e Zone di Protezione Speciale di Importanza Comunitaria (cd. aree SIC, SIR 45 e ZPS).
- **6.** La Piana costituisce ancora oggi un fondamentale insieme di aree agricole, aree a verde e aree destinate alla compensazione ambientale e, proprio per questa sua inestimabile rilevanza, è stata -sin dalla sottoscrizione del primo *Protocollo di Intesa "per la definizione del Parco*"

della Piana", del 6.12.2005 (tra Regione Toscana, Provincia di Firenze, Comune di Firenze, Comune di Sesto Fiorentino e Comune di Campi Bisenzio)- oggetto del noto progetto per la realizzazione del <u>Parco Agricolo della Piana</u>, un parco della superficie complessiva di 7.000 ettari che dovrebbe costituire il "cuore verde" dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia.

- 7. La Piana e l'aeroporto di Firenze sono sempre stati prossimi l'un l'altro ma, fino ad oggi, grazie alla collocazione della sua pista in maniera perpendicolare all'autostrada A11, l'aeroporto, non ha minacciato seriamente la sopravvivenza di questa vasta area rurale di pregio ambientale.
- **8.** I primi significativi interventi sull'aeroporto di Firenze furono eseguiti negli anni 2000 quando la società Aeroporto di Firenze S.p.a (A.d.F. S.p.a), tenuta alla presentazione all'ENAC del Piano di Sviluppo Aeroportuale a far data dall'11.2.2003, presentò al Ministero dell'Ambiente la domanda di accertamento della compatibilità ambientale del Piano Generale di Sviluppo "Master Plan 2005 2010" dell'aeroporto, finalizzato all'incremento della domanda di traffico prevista agli orizzonti 2005 2010.
- **8.1.** La procedura di VIA relativa al suddetto Master Plan 2005-2010 si concluse con l'adozione del <u>Decreto del Ministro dell'Ambiente del 4.1.2003, prot. n.</u> <u>DEC/VIA/2003/0676 (doc. 9)</u>, con cui venne espresso giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto, subordinandone la realizzazione ad alcune specifiche prescrizioni:
- *a*) sotto il profilo dell'inquinamento acustico, la società gestrice avrebbe dovuto eseguire un aggiornamento almeno biennale della zonizzazione acustica aeroportuale (zone A, B e C) e, per le abitazioni ricadenti in zona C, A.d.F. S.p.a avrebbe dovuto provvedere, ai sensi del D.M. 31.10.1997, alla **delocalizzazione** delle abitazioni stesse, mentre per quelle ricomprese nelle zone A e B, interventi di mitigazione acustica;
- b) la società gestrice avrebbe dovuto effettuare costanti e precisi interventi di monitoraggio della qualità dell'aria e di mitigazione dell'inquinamento atmosferico;
- c) infine, sotto il profilo della <u>sicurezza del rischio di incidente aereo</u>, il Decreto 676/2003 prevedeva espressamente che "in considerazione dei <u>possibili eventi incidentali connessi al</u> traffico aereo con eventuali interferenze sulla autostrada Firenze Mare (peraltro già

verificatisi in passato), il proponente dovrà, subordinatamente allo studio di rischio e previo accordo con la Società Autostrade, provvedere alla realizzazione dell'interramento completo con la 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".

- 8.2. Il Decreto 676/2003 venne impugnato dalla società A.d.F. S.p.a per mezzo di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, il quale, tuttavia, venne integralmente <u>rigettato</u> diversi anni più tardi, con il **Decreto del Presidente della Repubblica prot. 2226 del** 5.6.2012, formulato in recepimento del parere espresso dal Consiglio di Stato, Sez. II, n. 3092 del 29.7.2011 (doc. 10), con cui fu confermata la legittimità di tutte le succitate prescrizioni ambientali contenute nel Decreto VIA 676/2003.
- **9.** Riprendendo il filo della narrazione, negli anni 2005-2006, la società da AdF Spa eseguì significativi interventi sull'aeroporto di Firenze, in seguito alla verificazione di gravi cedimenti strutturali della pista di atterraggio -dovuti all'ubicazione dell'infrastruttura in una zona, come sopra descritta, sostanzialmente paludosa- che obbligarono la società che gestiva lo scalo ad eseguire imponenti interventi di consolidamento, ai quali si collegarono le opere di allungamento della pista sino agli attuali 1.750 mt.
- 10. Come anticipato poco sopra, nello stesso periodo temporale cominciò a strutturarsi e qualificarsi anche il progetto del Parco Agricolo della Piana. Nel 2009, infatti, le Amministrazioni firmatarie del succitato Protocollo d'intesa del 2005, alle quali si associò anche il Comune di Prato, giunsero alla redazione del *Master Plan del Parco della Piana* (ed infine, nel 2010, alla redazione definitiva del progetto di Parco Agricolo, per la cui realizzazione la Regione Toscana ha già investito considerevoli risorse economiche).
- **10.** Nel 2009 quando ormai il progetto per la realizzazione del Parco Agricolo della Piana era già definito ed avviato AdF Spa presentò alla Regione Toscana il programma per la realizzazione di una **nuova pista di atterraggio e nuovi terminal**, proponendo 5 diverse soluzioni progettuali e la Regione Toscana, unitamente alla Provincia di Firenze, diede incarico al dipartimento "*Tecnologie dell'Architettura e Design Pieluigi Spadolini*" dell'Università degli Studi di Firenze, di stilare un rapporto di ricerca su questa nuova

infrastruttura.

- 11. Le indagini si conclusero con la presentazione di un documento ufficiale, datato 12.4.2010, intitolato "Analisi strategica preliminare della valutazione dell'ampliamento dell'aeroporto A. Vespucci di Firenze, secondo il quale l'ipotesi della pista parallela-convergente "12/30" riportava i seguenti giudizi conclusivi: incompatibilità radicale, per quanto riguarda il consumo del suolo, la coesistenza con il verde esistente, l'interferenza con le infrastrutture della viabilità e la sovrapposizione con il progetto di potenziamento del Polo universitario scientifico-tecnologico e con il Parco della Piana e di incompatibilità forte, per quanto riguarda i numerosi edifici dall'altezza rilevante e gli agglomerati arborei esistenti, ricadenti nelle superfici di transizione e avvicinamento.
- 12. Ciononostante, in data 24.7.2013, con deliberazione n. 74, il Consiglio regionale adottava la "integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze", optando (in luogo del mantenimento dell'attuale aeroporto e il potenziamento dello scalo di Pisa), per la soluzione della pista parallela convergente "12/30" che, in ogni caso, non avrebbe potuto avere lunghezza superiore a 2.000 metri, per non andare ad incidere sull'areale di salvaguardia del Parco Agricolo della Piana.
- 13. All'esito della pubblicazione della delibera di adozione furono presentate numerose osservazioni, provenienti dalle Amministrazioni comunali, il cui territorio è direttamente ricompreso nel progetto di definizione del Parco Agricolo della Piana e da Onlus, Associazioni e Comitati per la salvaguardia dell'ambiente e della salute umana, tra i quali WWF-Sezione Toscana e Legambiente che, seppur proposte in autonomia le une rispetto alle altre, presentavano esattamente gli stessi rilievi critici.
- 13.1. In particolare, le diverse osservazioni denunciavano l'evidente lacunosità delle indagini effettuate ai fini della VAS, la necessità di approfondimenti per la concreta valutazione dell'impatto della nuova infrastruttura sul territorio e sui suoi abitanti; la totale assenza di un progetto di sviluppo aeroportuale sulla base del quale poter verificare, in concreto, la fattibilità dell'opera e soprattutto la sua sostenibilità economica da parte del soggetto proponente e l'omessa considerazione della profonda ed intrinseca incompatibilità dell'opera di realizzazione del Parco della Piana con quella di "riqualificazione" dell'aeroporto.

- 14. Gli stessi rilievi fortemente critici sull'adottata integrazione al PIT pervenivano direttamente dal Nucleo di Valutazione di Impatto Ambientale (di seguito NURV), organismo tecnico di supporto alla Giunta regionale, il quale chiamato ad esprimere il parere motivato conclusivo del procedimento di VAS ai fini dell'approvazione della variante al PIT censurò duramente l'insufficienza e l'inadeguatezza di tutte le indagini svolte dalla Regione (cfr. *Parere motivato del NURV, allegato tecnico b) alla dichiarazione di sintesi* Determinazione n. 2 del 27 gennaio 2014 doc. 11).
- **15.** In questa fase ENAC, con nota del 14.10.2013, evidenziò la necessità che la pista avesse una lunghezza di almeno 2.400 metri, sulla base della valorizzazione dei livelli di sicurezza, delle esigenze proprie degli aeromobili di classe C e dell'aumento di impatto acustico scaturente da una pista di minori dimensioni.
- **16.** In data 16.7.2014, con delibera n. 61, pubblicata sul BURT n. 33 del 20.8.2014, l'Assemblea legislativa regionale approvò definitivamente "l'integrazione al PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze", confermando come soluzione migliore quella della pista parallela-convergente 12/30.
- **16.1.** In merito alla lunghezza della pista, la Regione rigettò la richiesta di ENAC ed inserì nell'Allegato A5 della variante al PIT (documento che integra il master plan del sistema aeroportuale toscano), all'art. 5 *ter*, la prescrizione secondo la quale, in ogni caso, la pista non avrebbe potuto avere una lunghezza superiore a 2.000 metri.
- 17. Ritenendo la delibera del Consiglio Regionale n. 61/2014 manifestamente illegittima e gravemente lesiva degli interessi delle associazioni, dei comitati e degli enti che rappresentano, nonché di loro stessi quali cittadini residenti nella Piana fiorentina, l'Associazione VAS e tutti gli altri ricorrenti in epigrafe indicati adivano il TAR Toscana per chiederne l'annullamento, formulando 18 motivi di ricorso.
- **18.** Parallelamente anche ENAC impugnava la variante al PIT, nella parte in cui aveva previsto la lunghezza della pista inferiore a 2.400 metri (ricorso R.G. 1785/2014).
- **19.** Il ricorso proposto dagli odierni ricorrenti venne iscritto all'R.G. 1881/2014 della I Sezione e poi riunito al ricorso R.G. 1951/2014 proposto, sempre ad impugnazione della medesima variante al PIT, dalla società Nuove Iniziative Toscane Srl, dal Consorzio per

l'attuazione del PUE di Castello, nonché al sopracitato ricorso R.G. 1785/2014, introdotto da ENAC.

- **20.** Con sentenza n. 1310 depositata in data 8.8.2016, la I Sezione del TAR Toscana **accoglieva il ricorso, R.G. 1881/2014,** annullando *in parte qua* la delibera del Consiglio Regionale n. 61/2014, ritenendo fondati, in particolare, otto dei diciotto motivi di diritto formulati:
- 1) il <u>IV motivo</u> di ricorso, formulato per denunciare la illegittimità della variante al PIT sulla riqualificazione dell'aeroporto di Firenze, per le <u>gravissime e insuperabili lacune del procedimento di VAS</u>, nonché del relativo quadro conoscitivo, effettuato ai fini della sua approvazione;
- 2) il **V** motivo, con il quale erano stati censurati i lampanti profili di irrazionalità della variante nella parte in cui prevedeva la realizzazione nella stessa area della Piana fiorentina già oggetto di interventi e investimenti per la realizzazione del *Parco Agricolo della Piana* di un'opera assolutamente incompatibile e inconciliabile con un'area boscata, come il nuovo scalo aeroportuale, riducendo il Parco, di fatto, da elemento ordinatore di tutte le scelte di pianificazione regionale a elemento mitigatore degli effetti nocivi prodotti dalla costruzione e dall'esercizio della nuova pista;
- 3) il <u>VII motivo</u>, formulato per denunciare il difetto e/o l'insufficiente istruttoria del procedimento di VAS in merito all'impatto della nuova pista aeroportuale sulla qualità dell'aria della Piana fiorentina e sulla grave situazione d'inquinamento atmosferico che già affligge questa zona del territorio della Regione Toscana;
- 4) il **VIII motivo**, con il quale era stata censurata l'illegittimità della variante al PIT per violazione del Piano di Bacino Distrettuale e degli strumenti di pianificazione territoriale;
- 5) il <u>X motivo</u> di ricorso, incentrato sulle ingiustificabili carenze istruttorie in ordine all'impatto che la nuova pista aeroportuale avrebbe sulle aree naturali umide, di protezione comunitaria e internazionale, dunque sulle zone SIR 45 della Piana (stagni di Focognano, Podere la Querciola) e sull'OASI WWF della Val di Rose;
- 6) il **XII motivo**, con il quale era stato denunciato l'assoluto difetto di istruttoria in merito al rischio di *bird strike* o *wildlife strike* degli aeromobili con i volatili;

- 7) il **XIII motivo** di ricorso, con il quale si era dedotto il difetto di istruttoria in merito alle attività rischiose per la sicurezza dei voli e, in particolare, l'omessa considerazione da parte della Regione Toscana del potenziale disturbo luminoso provocato dai veicoli in uscita dall'autostrada A11, posta parallelamente alla nuova pista aeroportuale progettata;
- 8) infine, veniva ritenuto fondato anche il **XVIII motivo** di ricorso, con il quale si era denunciata la mancata valutazione da parte della Regione Toscana, nella fase di approvazione della variante al PIT, dell'impatto della nuova pista aeroportuale con le Ville Medicee della Toscana, inserite nl Patrimonio Mondiale Unesco.
- **21.** La sentenza è stata appellata in via principale dalla Regione Toscana e dalla società Toscana Aeroporti Spa. Gli odierni ricorrenti, invece, hanno proposto appello incidentale, chiedendo la riforma della sentenza nella parte in cui non aveva accolto tutte le censure sollevate dagli scriventi.
- **21.1.** Il ricorso in appello, iscritto all'R.G. 9414/2016 della IV Sezione del Consiglio di Stato è, ad oggi, ancora pendente.
- **22.** *Medio tempore*, e dunque nelle more della definizione del giudizio di impugnazione della variante al PIT, il progetto di realizzazione del nuovo aeroporto proseguiva il suo *iter* di sviluppo e, in data 24.3.2015, ENAC presentava al Ministero dell'Ambiente la domanda di accertamento di compatibilità ambientale per il progetto denominato "*Aeroporto di Firenze Master Plan aeroportuale 2014 2029*", finalizzato alla riqualificazione dell'esistente scalo.
- 23. La domanda veniva corredata da cospicua documentazione e, come da procedimento, seguivano le fasi di consultazione del pubblico e l'espressione dei pareri da parte degli enti territoriali interessati, di cui agli artt. 24, comma 4, e 25 del D.Lgs. 152/2006; sin dall'inizio della fase di consultazione, di cui all'allora vigente art. 25 del D.Lgs. 152/2006, e art. 63 della L.R.T. 10/2010, però, emergeva la grave inadeguatezza e superficialità della documentazione depositata ai fini della valutazione d'impatto ambientale (che richiamava l'inadeguatezza degli studi effettuati dalla Regione ai fini della VAS, poi accertata dalla sentenza n. 1310 dell'8.8.2016 di questo Tribunale).
- **24.** Gli Enti locali chiamati ad esprimere il proprio parere sull'opera oggetto del procedimento di VIA statale, sin da subito, ravvisando le gravi carenze documentali e la superficialità e

inadeguatezza con cui il proponente aveva affrontato i fondamentali elementi di criticità ambientale connessi alla realizzazione del nuovo aeroporto.

- 25. Anche il Nucleo Unificato di Valutazione della Regione Toscana (NURV), nel parere n. 106 del 23.6.2015 doc. 12 (reso ai fini dell'espressione del parere di cui all'art. 25 del D.lgs. 152/2006 e dell'art. 63 della LRT 10/2010 da parte della Giunta Regionale nel procedimento di VIA statale) aveva riscontrato enormi lacune sui più fondamentali aspetti ambientali dell'opera, a partire dalle superficiali indagini sull'inquinamento acustico e atmosferico prodotto dall'esercizio del nuovo aerodromo, passando per le carenti indagini sull'impatto dell'opera sul reticolo idraulico della Piana e sul rischio di incidente aereo.
- **25.1.** Oltre a ciò, il NURV aveva evidenziato una **grave incongruenza sotto il profilo programmatico**: la valutazione di impatto ambientale non stava avendo luogo in continuità e non risulta coerente con la VAS svolta per l'approvazione della variante del PIT Toscana (D.C.R. 61/2014), dal momento che il cosiddetto "areale di fattibilità B", oggetto della VAS, ed individuato come soluzione programmatica migliore, aveva preso a riferimento l'ipotesi di pista parallela-convergente "12/30" con **lunghezza della pista pari a 2000 metri**, mentre il Master Plan 2014-2029 prevede la realizzazione di una pista più lunga, pari a **2400 metri**.
- **26.** Stante l'impossibilità del NURV di formulare un parere tecnico, in data 1.7.2015 la Regione Toscana provvedeva a trasmettere direttamente al Ministero dell'Ambiente (**doc. 12**) il parere n. 106 (prot. DVA 16977/2015), corredato anche di tutti i pareri espressi dai Comuni interessati, dalla Provincia di Prato, dalla Città metropolitana di Firenze, dall'Autorità di bacino del Fiume Arno e dal Consorzio di Bonifica n. 3 del Medio Valdarno.
- 27. Sebbene in prima battuta il Ministero dell'Ambiente, con il provvedimento dell'1.4.2015 di dichiarazione di procedibilità della VIA, avesse inspiegabilmente ravvisato la "presenza del progetto definitivo comprensivo degli elaborati", immediatamente dopo la ricezione del parere n. 106 del NURV da parte della Regione Toscana, con nota del 21.7.2015 DVA 19141/2015 (doc. 13), su indicazione della Commissione Tecnica di VIA, fu costretto ad avanzare una consistente richiesta di integrazione documentale che riguardava tutti i più rilevanti elementi programmatici e ambientali dell'opera (in particolare, ENAC avrebbe dovuto riferire in merito all'ottemperanza al Decreto VIA 676 del 2003, alle

incongruenze del Master Plan rispetto alla variante al PIT, alle interazioni e correlazioni della nuova pista con i progetti previsti da altre pianificazioni, agli effetti sul sistema idraulico della Piana e agli effetti in tema di inquinamento atmosferico e idrico, sulla componente "vegetazione, flora e fauna" e sul fattore "rumore e vibrazioni" e, infine, la necessità dello sviluppo di uno studio di valutazione di incidenza ambientale per la tutela dei siti Natura 2000, SIC e SIR, coinvolti nell'opera di realizzazione del nuovo scalo).

- **28.** Considerata la rilevanza della nuova documentazione prodotta da ENAC, sempre su indicazione della Commissione Tecnica di VIA, veniva riaperta la fase di consultazione di cui agli artt. 24 e 25 del D.Lgs. 152/2006 nell'ambito della quale il pubblico e gli enti locali interessati presentavano ulteriori osservazioni.
- 29. Nel settembre del 2015 ENAC provvedeva a depositare la documentazione richiesta e su questa il NURV della Regione Toscana formulava il parere n. 110 del 6.11.2015 (doc. 14), con il quale l'organo tecnico della Regione confermava tutte le carenze già riscontrate nel precedete parere n. 106, ribadiva l'impossibilità di esprimere un fondato parere sul progetto sulla base della documentazione predisposta dal proponente e concludeva suggerendo alla Giunta Regionale di comunicare al MATTM le considerazioni e le relative criticità e incompatibilità evidenziate al fine dell'espressione del parere a conclusione del procedimento di VIA.
- 29.1. Ad onor del vero, nel parere n. 110 del NURV veniva riportata anche una specifica considerazione elaborata dall'Arch. Fabio Zita, allora membro della Direzione generale Governo del Territorio e Dirigente del Settore Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio, secondo il quale le carenze documentali rilevate in riferimento al progetto erano tanto rilevanti da non poter essere in alcun modo colmate con ulteriori istruttorie e, soprattutto, che le incompatibilità ambientali già emerse erano di gravità tale da non poter essere superate o mitigate da alcun tipo di prescrizione da inserire nel provvedimento finale di VIA. Per tale motivo il Dirigente del Settore Tutela del Paesaggio della Regione Toscana raccomandava al Ministero procedente di voler immediatamente, e senza ulteriori approfondimenti istruttori, concludere il procedimento di VIA con un provvedimento negativo (cfr. pag. 58 del parere NURV n. 110 doc. 14).

- **30.** Sulla scorta di questo ulteriore parere negativo predisposto dal NURV, con delibera della Giunta n. 1168 del 30.11.2015 (**doc. 15**), la Regione Toscana giungeva all'espressione del proprio parere nel quale di fatto si **sottraeva dal pronunciare qualsivoglia giudizio specifico** e rimetteva alla Commissione tecnica di VIA del MATTM la valutazione delle criticità evidenziate dal NURV nei succitati pareri 106 e 110.
- **31.** A questo punto della fase del procedimento di VIA, l'8.8.2016, veniva pubblicata la sentenza di questo Tribunale, n. 1310 di annullamento della variante al PIT, e conseguentemente della VAS effettuata dalla Regione ai fini dell'approvazione della variante stessa. Pertanto, gli odierni ricorrenti inviavano al Ministero dell'Ambiente numerose <u>diffide</u> **a che il procedimento di VIA venisse immediatamente sospeso** sino alla conclusione della nuova procedura di VAS, essendo la nuova infrastruttura del tutto carente, sotto il profilo del piano territoriale, di valutazione ambientale strategica.
- 32. Inopinatamente, il Ministero dell'Ambiente proseguiva nel dare impulso al procedimento di VIA e nel dicembre del 2016, la Commissione di Valutazione di Impatto Ambientale esprimeva il parere definitivo prot. 2235 del 2.12.2016 circa la compatibilità dell'opera (doc. 2).
- 33. Il 3.2.2017, visto l'ingente numero delle prescrizioni cui la compatibilità ambientale dell'intervento era stata subordinata dalla Commissione di VIA, ENAC avanzava istanza "di revisione della struttura, dei contenuti e delle modalità di attuazione del quadro prescrittivo" del citato parere. Tuttavia, il 17.3.2017 la Commissione di VIA emetteva il parere n. 2336, con il quale confermava integralmente il quadro prescrittivo del precedente parere n. 2235 del 2.12.2016 (doc. 3).
- **34.** Successivamente, con l'evidente scopo di eliminare qualcuna delle 142 prescrizioni del parere n. 2235, ENAC presentava ulteriori considerazioni, ma ancora una volta la Commissione VIA, con il **parere n. 2422 del 9.6.2016** (**doc. 4**), confermava tutto il quadro prescrittivo già delineato nei precedenti pareri n. 2235 e 2336.
- **35.** A questo punto dello svolgimento dei fatti di causa entrava in vigore il D.Lgs. 104/2017 ed ENAC, in applicazione dell'art. 23 comma 2 del citato Decreto, chiedeva all'Autorità competente (MATT) "di poter dare avvio ad una fase consultiva atta a verificare

- l'opportunità di adesione alla nuova normativa e a definirne i correlati aspetti tecnicoprocedurali" (doc. 16).
- **36**. A tale richiesta rispondeva il MATT con nota della Direzione Generale VIA (di seguito DVA) n. 16933/DVA del 17.7.2017 (**doc. 7**), con la quale veniva comunicato "il nulla osta all'avvio della fase consultiva prevista dall'art 20 c. 1 del D.Lgs. 152/2006 come modificato dal D.Lgs. 104/2017", evidentemente facendo leva sul fatto che, con le modifiche apportate dal D.Lgs. 104/2017, la nuova procedura di "scoping" (invero, come vedremo, applicabile a diverse ipotesi) potrebbe essere applicabile "in ogni momento" (su questo aspetto torneremo in seguito).
- 37. Con nota del 18.9.2017 la DVA comunicava "gli esiti delle valutazioni del gruppo di lavoro e conclude[va] la fase consultazione ai sensi dell'art 20 c. 1 del D.Lgs. 152/2006", trasmettendo una "relazione conclusiva", contenente la documentazione integrativa da presentare (doc. 8).
- **38**. Il giorno successivo (19.9.2017), ENAC presentava, ai sensi dell'articolo 23, comma 2, del D.Lgs 104/2017, istanza di "applicazione, al procedimento in corso di cui in oggetto, della disciplina recata dal citato Decreto" (doc. 16). Seguiva la trasmissione della documentazione integrativa in data 9.10.2018 (così, p. 7 doc. 1).
- 39. Alla presentazione della documentazione non seguiva la richiesta di rilascio dei pareri delle Amministrazioni interessate ex art. 21 D.Lgs. 152/2006), né la riapertura della fase di consultazione di cui all'art. 24 D.Lgs. 152/2006 sulle integrazioni del Proponente.
- **40.** Una volta depositata, da parte di ENAC, la documentazione integrativa, la Direzione Generale del Ministero chiedeva alla Commissione Tecnica di VIA di esprimersi sull'adeguatezza e sulla congruità, rispetto alla nuova normativa, della documentazione stessa, anche in relazione ai pareri già espressi. La Commissione giungeva così all'espressione del suo **quarto parere**, il **n. 2570 del 5.12.2017** (**doc. 5**), con il quale riteneva adeguata la documentazione integrativa, ma **confermava ancora una volta tutto il quadro prescrittivo di cui ai precedenti pareri n. 2235, 2336 e 2422.**
- **41.** A conclusione del procedimento, in data 28.12.2017, il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con provvedimento prot. 377, decretava la compatibilità

ambientale del "Master Plan 2014-2029" dell'aeroporto di Firenze, nello scenario 2029 corrispondente al cosiddetto "scenario B (crescita MEDIA)" e con utilizzo esclusivamente monodirezionale della pista a orientamento "12-30", subordinatamente al rispetto delle Condizioni ambientali di cui al art. 1, sezz. A, B e C.

42. Le associazioni e comitati ricorrenti perseguono finalità di tutela e valorizzazione della natura e dell'ambiente, come da Statuti che si allegano (**doc. 17**) ed hanno piena legittimazione a proporre il presente ricorso.

I restanti ricorrenti (persone fisiche) sono tutti cittadini residenti nei Comuni di Prato, Campi Bisenzio e Firenze (si producono i documenti di identità sub **doc. 18**), i cui territori sono direttamente incisi dalla realizzazione dell'opera.

43. I predetti ricorrenti, *ut supra* rappresentati, difesi e domiciliati, ritenendo che il suddetto Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale n. 377 del 28.12.2017, nonché gli atti presupposti in epigrafe indicati, siano manifestamente illegittimi e gravemente lesivi degli interessi delle associazioni, dei comitati e degli enti che rappresentano, nonché di loro stessi quali cittadini residenti nella piana fiorentina ed in particolare nel territorio del Comune di Prato, fortemente pregiudicato dalla previsione della nuova pista parallela convergente dell'aeroporto di Firenze, ne chiedono l'annullamento per i seguenti motivi di

DIRITTO

I. <u>Illegittimità dei provvedimenti impugnati derivata dall'incostituzionalità</u> del D.Lgs. 104/2017. Questione di costituzionalità.

Il provvedimento impugnato, conclusivo della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, è innanzitutto illegittimo in via derivata stante l'incostituzionalità del D.Lgs. 104/2017.

Quest'ultimo Decreto, infatti, trova applicazione al caso di specie nonostante l'istanza di VIA *ex* art. 23 D.Lgs. 152/2006 (nella versione precedente alle modifiche) sia stata presentata da ENAC in data anteriore alla sua entrata in vigore.

Ciò è potuto avvenire grazie alla norma transitoria contenuta nell'art. 23 secondo comma D. Lgs. 104/2017, il quale, dopo aver sancito il principio secondo cui "i procedimenti di VIA per i progetti per i quali ... sia stata presentata l'istanza di cui all'articolo 23 del medesimo

decreto legislativo, restano disciplinati dalla normativa previgente", ammette, al periodo successivo, una significativa deroga a siffatto principio, attribuendo all'autorità competente "il potere, su istanza del proponente, da presentare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, l'applicazione al procedimento in corso della disciplina recata dal presente decreto".

La norma in questione presenta evidenti profili di contrasto sia con la Direttiva 2014/52/UE, dal D. Lgs. 104/2017, recepita che con i principi fondamentali del diritto europeo, così come illegittimo appare l'intero sub procedimento avviato da ENAC conclusosi con la nota prot. 21722/DVA del 22.09.2017, con la quale il Ministero ha disposto l'applicazione al procedimento in corso della disciplina recata dallo stesso D. Lgs 104/2017, dopo aver intrapreso, *medio tempore*, una procedura di "*scoping*" fondata sulla nuova versione dell'art. 20 D.Lgs. 152/2006.

Su questi e su molti altri profili di illegittimità avremo modo di soffermaci nel prosieguo. In questa sede, sia sufficiente constatare che nel procedimento di VIA, che ha condotto al provvedimento impugnato, è stato applicato il D.Lgs. 104/2017.

Quest'ultimo però, come accennato, presenta significativi e fondati profili di incostituzionalità, già rilevati e sollevati in via diretta innanzi alla Consulta da alcune Regioni con ricorsi pubblicati in G.U. n. 41 del 11.10.2017 (Regione Lombardia) n. 42 del 18.10.2017 (Regione Puglia), n. 44 del 2.11.2017 (regione Friuli Venezia Giulia) e n. 45 del 8.11.2017 (Regione Calabria).

In questa sede assume però rilevanza esclusivamente l'incompatibilità del citato decreto legislativo con l'art. 76 Cost., che di seguito si procede ad esaminare.

Come noto, ai sensi dell'art. 76 Cost. "L'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti".

Esso individua, al suo interno, gli elementi connotanti la delega legislativa, introducendo, tra gli altri, il requisito "*tempo limitato*" (prestabilito dallo stesso provvedimento di delegazione) che concerne precisamente i termini per l'esercizio della funzione legislativa delegata (in questi termini Corte Cost., 9.7.1959, n. 39).

Decorso siffatto termine, la delega legislativa "non può più esplicare alcun effetto" (così Corte Cost., 19.7.1996, n. 265) e, di conseguenza, privo di efficacia sarà anche il Decreto Legislativo che sulla stessa delega pretende di fondarsi, avendo il Governo perduto il potere di esercitare una funzione (quella legislativa) che, in assenza di delega parlamentare, non possiede.

Il termine entro il quale la delega legislativa deve essere esercitata è fissato dalla Legge delega, la quale, a tal fine, può – come avvenuto nel caso di specie – rinviare ad un diverso testo legislativo.

Secondo un consolidato orientamento della Consulta, il *dies a quem* da considerare ai fini del rispetto del termine, fissato dalle deleghe legislative, entro il quale deve essere esercitata la funzione delegata, coincide con l'emanazione del decreto legislativo presidenziale (Corte Cost., 25.11.2004 n. 355; Corte Cost. 27.3.1974, n. 83; Corte Cost., 9.7.1959, n. 39), mentre il *dies a quo* coincide – va da sé – con la data di entrata in vigore della legge delega.

Nel caso di specie, con legge n. 114/2015, il Parlamento ha delegato il Governo ad adottare "secondo le procedure, i principi e i criteri direttivi di cui agli articoli 31 e 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, i decreti legislativi per l'attuazione delle direttive elencate negli allegati A e B alla presente legge", tra cui compare anche la Direttiva n. 2014/52/UE (Allegato B, n. 28, che indica anche il termine di recepimento nel 16.5.2017, così come previsto dalla Direttiva 2014/52/UE).

La Legge Delega è stata pubblicata in G.U. in data 31.7.2017 ed è entrata in vigore *ex* art. 73 Cost. il 15.8.2017; da tale data decorrevano, quindi, i termini per l'adozione dei decreti delegati (cfr. Corte Cost. 16.3.1967, n. 32).

Ai sensi dell'art. 1, comma 2 della Legge Delega, "I termini per l'esercizio delle deleghe ...sono individuati ai sensi dell'articolo 31, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234".

A sua volta, l'art. 31, comma 1, L. 234/2012, dispone che "In relazione alle deleghe legislative conferite con la legge di delegazione europea per il recepimento delle direttive, il Governo adotta i decreti legislativi entro il termine di quattro mesi antecedenti a quello di recepimento indicato in ciascuna delle direttive".

Il termine per recepire la Direttiva n. 2014/52/UE è venuto a scadenza il 16.5.2017 (art. 3 comma 2 Direttiva n. 2014/52/UE e Allegato B, n. 29 della Legge Delega).

Ne deriva che il termine, entro cui esercitare il potere legislativo delegato per la recezione della direttiva, è, a sua volta, venuto a scadenza il 16.1.2017.

Sennonché, il D.Lgs. 104/2017 è stato emanato con decreto presidenziale datato 16.6.2017, ampiamente oltre, quindi, i termini della delega che, nel frattempo, aveva perso ogni efficacia. Ne discende pacificamente l'incostituzionalità del citato D.Lgs. 104/2017 per violazione dell'art. 76 Cost. in quanto emanato in assenza di delega legislativa.

Si chiede pertanto che Codesto Ecc.mo Collegio, ai sensi dell'art. 23 della L. 87/1953, sollevi la questione di legittimità costituzionale di tutto il D.Lgs. 104/2017 per violazione dell'art. 76 Cost., disponendo la trasmissione degli atti alla Corte Costituzionale, ai sensi del primo comma del predetto art. 23 della L. 87/1953.

Sussistono, infatti, pacificamente i presupposti per sollevare la citata questione di costituzionalità in quanto la questione prospettata:

- (i) non è manifestamente infondata;
- (ii) è altresì rilevante ai fini della definizione del presente giudizio.

Sotto il primo profilo (non manifesta infondatezza) pare sufficiente richiamarsi alle considerazioni sinora svolte, dalle quali si può evincere la chiara violazione, da parte del D.Lgs. 104/2017, dell'art. 76 Cost..

Quanto al secondo aspetto, si fa presente che, dall'illegittimità costituzionale del D.Lgs. 104/2017, discenderebbe in via automatica (e con effetti retroattivi) l'illegittimità del Decreto di VIA impugnato (così come di tutti gli atti endoprocedimentali) in quanto adottati in applicazione di una normativa incostituzionale.

II. <u>Illegittimità derivata dei provvedimenti impugnati in quanto adottati in applicazione del D.Lgs. 104/2017</u> attraverso una disposizione (art. 23 comma 2, secondo periodo D.Lgs. 104/2017) contrastante con l'art. 3 paragrafo 2 della <u>Direttiva 2014/52/UE. Disapplicazione della normativa nazionale incompatibile, in tesi. Rinvio pregiudiziale ex art. 267 TFUE In ipotesi.</u>

Come accennato nella parte narrativa del presente atto, il procedimento di VIA è stato avviato dal proponente ENAC con istanza presentata in data 24.3.2015, in applicazione, quindi, del D.lgs. 152/2006 nella versione antecedente alle modifiche introdotte dal citato D.Lgs. 104/2017.

L'istanza (non preceduta da alcuna procedura di *scoping ex* art. 21 del Codice nella versione precedente alle modifiche) è stata dunque presentata ai sensi dell'art. 23 D.Lgs. 152/2006, allegando, tra gli altri, lo studio di impatto ambientale, di cui all'art. 22 del medesimo decreto (i cui contenuti sono specificati nell'Allegato VII alla parte II del Codice che, insieme al citato art. 22, recepiva l'art. 5 paragrafo 1, e l'Allegato IV della direttiva 2011/92/UE).

Al 24.3.2015 e, dunque, antecedentemente sia (i) al termine per il recepimento della Direttiva 2014/52/UE che (ii) alla data di entrata in vigore del D.Lgs. 104/2017, ENAC aveva fornito le informazioni previste dall'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 2011/92/UE, corrispondenti alle informazioni di cui all'art. 22 del Codice nella versione antecedente alla modifica.

In data 21.7.2017 è entrato in vigore il citato D.Lgs. 104/2017, il quale, all'art. 23, secondo comma, reca una specifica disciplina transitoria per i procedimenti di VIA pendenti alla data del 16.5.2017 (data di scadenza del termine di recepimento della Direttiva 2014/52/UE), disponendo che "i progetti per i quali alla medesima data risulti avviata la fase di consultazione di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ovvero sia stata presentata l'istanza di cui all'articolo 23 del medesimo decreto legislativo, restano disciplinati dalla normativa previgente".

Siffatta previsione è tuttavia derogata dal successivo periodo del citato comma 2 dell'art. 23, ove si afferma che "Nel caso dei procedimenti di VIA di cui al periodo precedente, l'autorità competente può disporre, su istanza del proponente da presentare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, l'applicazione al procedimento in corso della disciplina recata dal presente decreto, indicando eventuali integrazioni documentali ritenute necessarie e stabilendo la rimessione del procedimento alla sola fase della valutazione di cui all'articolo 25".

In applicazione del citato art. 23 comma 2 D.Lgs. 104/2017, il proponente ENAC ha chiesto all'Autorità competente (MATT) "di poter dare avvio ad una fase consultiva atta a verificare

l'opportunità di adesione alla nuova normativa e a definirne i correlati aspetti tecnicoprocedurali" (doc. 16).

A tale richiesta rispondeva il MATT con nota della Direzione Generale VIA (di seguito DVA) n. 16933/DVA del 17.7.2017 (**doc. 7**), con la quale veniva comunicato il "il nulla osta all'avvio della fase consultiva prevista dall'art 20 c. 1 del D.Lgs. 152/2006 come modificato dal D.Lgs. 104/2017", evidentemente facendo leva sul fatto che, con le modifiche apportate dal D.Lgs. 104/2017, la nuova procedura di "scoping" è attivabile "in ogni momento" (su questo aspetto torneremo in seguito).

Con nota del 18.9.2017 la DVA comunicava "gli esiti delle valutazioni del gruppo di lavoro e conclude[va] la fase di consultazione ai sensi dell'art 20 c. 1 del D.Lgs. 152/2006", trasmettendo una "relazione conclusiva" contenente la documentazione integrativa da presentare (doc. 8).

Il giorno successivo (19.9.2017), ENAC proponeva, ai sensi dell'articolo 23, comma 2, del D.Lgs 104/2017, istanza di "applicazione, al procedimento in corso di cui in oggetto, della disciplina recata dal citato Decreto" (doc. 16).

Seguiva la trasmissione della documentazione integrativa in data 9.10.2017 (così il Decreto impugnato, p. 7 **doc. 1**) e, in seguito, l'adozione dell'impugnato Decreto che, evidentemente, fonda le proprie conclusioni – anche – sulla base del D.Lgs. 104/2017, che esso stesso ha ritenuto di voler applicare ai sensi dell'art. 23 comma 2, secondo periodo, del D.Lgs. citato (sulla rilevanza della documentazione integrativa e sulla sua valutazione da parte della Commissione VIA/VAS e del MATTM in sede di Decreto si rinvia anche per ragioni di sinteticità al terzo motivo del presente ricorso).

Quest'ultima disposizione (art. 23, comma 2, secondo periodo D.Lgs. 104/2017) è però palesemente in contrasto con la Direttiva 2014/52/UE, ed i provvedimenti impugnati, che su di essa si fondano, si rivelano illegittimi.

Vediamone le ragioni.

La Direttiva 2014/52/UE che, come noto, ha modificato ed integrato la precedente Direttiva 2011/92/UE, ha ritenuto essa stessa di dettare un regime di diritto transitorio che consentisse

un'applicazione coordinata dei due testi normativi ai procedimenti di VIA pendenti alla scadenza del termine di recepimento.

Le esigenze sottese alla previsione di un'apposita disciplina transitoria sono ben illustrate nel considerando n. 39 alla Direttiva 2014/52/UE, secondo cui "conformemente ai principi di certezza del diritto e di proporzionalità, e per garantire che la transizione dal regime attuale, definito dalla direttiva 2011/92/UE, al nuovo regime discendente dagli emendamenti contenuti nella presente direttiva sia quanto più agevole possibile, è opportuno stabilire misure transitorie" che, nell'ottica del legislatore europeo, "dovrebbero assicurare che il contesto normativo inerente ad una valutazione dell'impatto ambientale non sia modificato, in relazione a un determinato committente, qualora l'iter procedurale sia già stato avviato in base al regime attuale e il progetto non abbia ancora ricevuto un'autorizzazione o qualora non sia stata ancora adottata un'altra decisione vincolante necessaria per rispettare gli obiettivi della presente direttiva".

Conseguentemente, continua il considerando n. 39, le "pertinenti disposizioni della direttiva 2011/92/UE, anteriori alla modifica della direttiva stessa ad opera della presente direttiva, si dovrebbero applicare ai progetti per i quali la ... procedura di scoping" (i) "è stata avviata prima della scadenza del termine per il recepimento" ovvero (ii) è stato presentato, prima di tale data, "il rapporto di valutazione dell'impatto ambientale".

L'art. 3 della Direttiva 2014/52/UE, precisa ulteriormente la portata delle misure transitorie, dettando un regime diversificato per i progetti sottoposti a *screening* (art. 4 Direttiva 2011/92/UE) e per i progetti sottoposti a VIA (artt 3, 5-11 Direttiva 2011/92/UE).

Questi ultimi, in particolare, ai sensi del citato art. 3, paragrafo 2 della Direttiva 2014/52/UE, "sono soggetti agli obblighi di cui all'articolo 3 e agli articoli da 5 a 11 della direttiva 2011/92/UE anteriormente alla modifica apportata dalla presente direttiva" qualora, prima del 16 maggio 2017, alternativamente: (i) "la procedura relativa al parere di cui all'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva 2011/92/UE sia stata avviata" (si tratta della procedura di scoping, recepita nel nostro ordinamento con gli artt. 20 e 21 del D.Lgs. 152/2006);

(ii) <u>siano state fornite</u> <u>le informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva</u> <u>2011/92/UE</u> (trattasi delle informazioni di cui all'Allegato VII alla parte II del D.Lgs. 152/2006, che compongono lo studio di impatto ambientale, di seguito SIA).

Dall'esame delle pertinenti disposizioni della Direttiva 2014/52/UE, risulta chiaramente la fissazione incondizionata e precisa di un regime transitorio dettato al fine di assicurare la conformità "ai principi di certezza del diritto e di proporzionalità". La disciplina transitoria dettata dalla Direttiva 2014/52/UE costituisce, infatti, concreta attuazione e sintesi di siffatti principi, la cui trasposizione nel diritto interno da parte degli Stati membri non è derogabile.

L'art. 23 comma 2, secondo periodo, ha invece dettato una disciplina transitoria di applicazione del D.Lgs. 104/2017 palesemente difforme (ed in contrasto) con l'art. 3 paragrafo 2 della Direttiva UE, rimettendo alla discrezionalità (se non all'arbitrio) del proponente e dell'Autorità competente, la scelta se applicare la nuova disciplina in materia di VIA anche ai procedimenti pendenti per i quali sia stata avviata la procedura di *scoping* o siano state fornite le informazioni di cui all'art. 5 paragrafo 1 della Direttiva 2011/92/UE (art. 22 e Allegato VII alla Parte seconda del Codice).

L'art. 23 comma 2, secondo periodo del D.Lgs. 104/2017 viola, dunque, apertamente l'art. 3, paragrafo della Direttiva 2014/52/UE, oltre a porsi in contrasto col principio di certezza del diritto posto a fondamento della disciplina transitoria dettata dal legislatore europeo.

Siffatta violazione può senz'altro essere fatta valere dagli esponenti in questa sede.

Al riguardo, risulta da una costante giurisprudenza della Corte di Giustizia che "<u>in tutti i casi</u> in cui le disposizioni di una direttiva appaiono, dal punto di vista sostanziale, incondizionate e sufficientemente precise, i singoli possono farle valere dinanzi ai giudici nazionali nei confronti dello Stato membro, vuoi qualora esso abbia omesso di trasporre la direttiva nel diritto nazionale entro i termini, vuoi qualora l'abbia recepita in modo non corretto" (così, C.G.U.E. Sentenza del 24.1.2012, Causa C-282/2010, punto 33. Nello stesso senso C.G.U.E, sentenze del 5.10.2004, Cause da C-397/01 a C-403/01, punto 114; del 23.4.2009, da C-378/07 a C-380/07, punti 197 e 198, nonché sentenza del 19.1.2010, punto 48).

L'art. 3 paragrafo 2 della Direttiva 2014/52/UE risponde senza dubbio a tali criteri, giacché pone a carico degli Stati membri, in termini non equivoci, una disciplina transitoria precisa e

dettagliata, senza conferire alcun margine di discrezionalità nella sua trasposizione all'interno degli ordinamenti nazionali ed esplicando quindi un "*effetto diretto*".

La natura chiara e precisa e incondizionata della disciplina eurounitaria impone, come noto, al giudice nazionale di disapplicare la norma interna contrastante con quella europea, così come affermato dalla Corte di giustizia fin dalla sentenza del 9 marzo 1978, Simmenthal (C.G.U.E. sentenza del 9.3.1978, Causa C-106/77).

Dalla disapplicazione dell'art. 23, comma 2, secondo periodo del D.Lgs. 104/2017 e dalla conseguente applicazione diretta dell'art. 3, paragrafo 2 della Direttiva 2014/52/UE, discende l'illegittimità del Decreto impugnato.

L'art. 23, comma 2, secondo periodo del D.Lgs. 104/2017 ha infatti consentito, nel caso di specie, ad ENAC ed all'Autorità competente di applicare – illegittimamente – la nuova disciplina dettata dal D.Lgs. 104/2014 (e dunque della Direttiva 2014/52/UE) anche al procedimento di cui si trattasi, nonostante quest'ultimo vertesse indiscutibilmente su di un progetto in ordine al quale, al 16.5.2017, erano già state fornite tutte le informazioni previste dall'art. 5 paragrafo 1 della Direttiva 2011/92/UE.

Il Decreto impugnato fonda quindi la propria decisione su una disciplina non applicabile al caso di specie, disciplina concretamente applicata sia attraverso l'utilizzo della procedura di *scoping* secondo la nuova formulazione dell'art. 20, sia attraverso la valutazione di documentazione diversa ed ulteriore rispetto a quella presentata dal proponente nello Studio di Impatto Ambientale e nelle successive integrazioni.

Né in senso contrario potrebbe efficacemente opporsi che successivamente al 16.5.2017, l'Autorità Competente ha attivato una procedura di *scoping "progettuale*" avvalendosi della nuova formulazione dell'art. 20 D.Lgs. 152/2006, che consente al Proponente di presentare istanza di avvio del relativo procedimento "*in qualsiasi momento*", così rispettando l'art. 3 paragrafo 2, lett. a) della Direttiva 2014/52/UE che, come detto, prescrive l'applicazione della previgente Direttiva 2011/92/UE ai casi in cui la procedura di *scoping* sia stata avviata prima del termine di recepimento della Direttiva.

Anzitutto, l'art. 3 paragrafo 2, lett. b) della Direttiva 2014/52/UE impone comunque l'applicazione del regime previgente ai progetti per i quali, al 16.5.2017, siano state fornite

(come nel caso di specie) le informazioni di cui all'art. 5 paragrafo 1 della Direttiva 2011/92/UE.

Inoltre, l'art. 20 comma 1 del codice non potrebbe essere arbitrariamente invocato per derogare ad una diversa disciplina transitoria dettata direttamente da una disposizione eurounitaria.

Così facendo, infatti, l'applicazione della disciplina transitoria europea verrebbe svuotata di totale significato, in quanto rimessa all'arbitrio delle Autorità competenti per il tramite di una modifica della procedura di *scoping* che ne consenta l'attivazione anche nel corso del procedimento.

Ad ogni modo, nel caso in cui Codesto Ecc.mo Collegio non ritenesse di poter disapplicare la disciplina di cui all' art. 23, comma 2, secondo periodo del D.Lgs. 104/2017, sussistono comunque i presupposti per disporre un rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia *ex* art. 267 TFUE, prospettando la seguente questione:

"se l'art. 3 paragrafo 2 della Direttiva 2014/52/UE e il considerando n. 39 alla medesima Direttiva nonché il principio della certezza del diritto, ostino ad una disciplina nazionale quale quella dettata dall'art. 23, comma 2, secondo periodo del D.Lgs. 104/2017, che consente di applicare la nuova disciplina di recepimento della stessa Direttiva 2014/52/UE anche ai procedimenti aventi ad oggetto progetti per i quali, alla data del 16.5.2017, erano già state fornite le informazioni di cui all'art. 5 paragrafo 1, della Direttiva 2011/92/UE".

III. VIOLAZIONE DELL'ART. 21 D.LGS. 152/2006. TARDIVA ATTIVAZIONE DELLA PROCEDURA DI SCOPING PER LA DEFINIZIONE DEI CONTENUTI DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE. ILLEGITTIMA INTEGRAZIONE POSTUMA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE. INSUFFICIENZA ORIGINARIA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE. MANCATA ATTIVAZIONE DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE SULLE INTEGRAZIONI DOCUMENTALI. MANCATA ACQUISIZIONE DEI PARERE DELLE "AMMINISTRAZIONI INTERESSATE" SULLA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA. VIOLAZIONE DELL'ART. 24 COMMA 5 DEL D.LGS. 152/2006. A SEGUITO DELLA TRASMISSIONE DELLA DOCUMENTAZIONE

INTEGRATIVA, L'AUTORITÀ COMPETENTE AVREBBE DOVUTO RIAPRIRE L'ISTRUTTORIA E PROCEDERE AD UNA NUOVA FASE DI CONSULTAZIONE.

Anche laddove, in denegata ipotesi, venisse ritenuta manifestamente infondata o irrilevante la questione di legittimità costituzionale sollevata con il primo motivo e si ritenesse altresì applicabile alla fattispecie la normativa di cui al D.Lgs. 104/2017 (secondo motivo), nondimeno i provvedimenti impugnati sarebbero illegittimi per le seguenti ulteriori ragioni.

**

III.1. <u>Violazione dell'art. 21 D.Lgs. 152/2006</u>. Tardiva attivazione della procedura di scoping per la definizione dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale. Illegittima integrazione postuma dello Studio di Impatto Ambientale. Insufficienza originaria dello Studio di Impatto Ambientale.

Come accennato sub. II, a seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs. 104/2017, ENAC ha richiesto "di poter dare avvio ad una fase consultiva atta a verificare l'opportunità di adesione alla nuova normativa e a definirne i correlati aspetti tecnico-procedurali" (doc. 16). A tale richiesta, l'Autorità competente rispondeva positivamente, comunicando "il nulla osta all'avvio della fase consultiva prevista dall'art 20 c. 1 del D.Lgs. 152/2006 come modificato dal D.Lgs. 104/2017" (doc. 7).

L'art. 20 del D.Lgs. del Codice, nella sua attuale formulazione, introduce una innovativa procedura di *scoping* (attivabile dal proponente "*in qualsiasi momento*" non riguardante la definizione della portata delle informazioni concernenti lo Studio di Impatto Ambientale, quanto piuttosto le informazioni relative agli elaborati progettuali, con precipuo fine di verificarne la compatibilità rispetto al livello di dettaglio stabilito dall'art. 5 comma 1 lett. g) del Codice (anch'esso sensibilmente modificato dal D.Lgs. 104/2017).

Trattandosi di una procedura di *scoping* "*progettuale*", <u>l'oggetto della consultazione avrebbe</u> dovuto riguardare esclusivamente la compatibilità degli elaborati progettuali presentati da ENAC con l'istanza *ex* art. 23 D.Lgs. 152/2006.

Tuttavia, con la propria nota del 21.7.2017, ENAC rilevava che "Per quanto attiene, nello specifico, le informazioni di carattere progettuale si ritiene che il livello di dettaglio della

documentazione progettuale già agli atti del procedimento sia coerente con quanto indicato dall'art. 5, lett. g) e dall'art. 12, co. 1, lett. a) del D.Lgs 104/2017'.

La tesi di ENAC veniva condivisa dalla DVA, nella Relazione allegata alla nota del 18.9.2017, conclusiva della fase di consultazione (**doc. 8**).

Non essendo necessaria alcuna integrazione progettuale, la fase di *scoping ex* art. 20 del Codice avrebbe dovuto essere dichiarata esaurita, con conseguente rimessione del procedimento alla fase finale ex art. 25 del Codice.

Sennonché, nella stessa Relazione Conclusiva, <u>l'Autorità competente</u>, anziché concludere <u>la procedura di scoping</u>, richiedeva al soggetto proponente una serie di ulteriori <u>integrazioni espressamente riferite al SIA</u>, come chiaramente evincibile alle pp. 3-6 della Relazione medesima (doc. 8), nelle quali si analizzano le (asserite) novità apportate dal D.Lgs. 104/2017 alle informazioni di cui all'Allegato VII alla parte II del Codice.

Pare evidente, quindi, che dietro il "*velo*" formale costituito dal richiamo all'art. 20 del codice, si celi, in realtà, la volontà di attivare anche la ben diversa procedura di *scoping* disciplinata dall'art. 21 del medesimo D.Lgs. 152/2006. La circostanza è dimostrata *per tabulas* dall'elenco della documentazione integrativa (**doc. 2** pagg. 15, 16 e 17).

Del resto, se si parte dalla premessa – condivisa da ENAC e dall'Autorità competente, **doc. 8** – secondo cui non sono necessari ulteriori approfondimenti progettuali, il parametro normativo di riferimento non può essere l'art. 20 del Codice, ma il successivo art. 21, posto che l'oggetto della documentazione integrativa non può che riferirsi allo Studio di Impatto Ambientale.

Tale circostanza rende di per sé illegittima l'acquisizione documentale, in quanto – a differenza dell'art. 20 D.Lgs. 152/2006 come modificato dal D.Lgs. 104/2017 – lo *scoping* relativo alle integrazioni del SIA non può essere effettuato "*in qualsiasi momento*", ma deve necessariamente precedere l'istanza *ex* art. 23 del codice.

L'art. 21 primo comma del Codice dispone infatti che "Il proponente ha la facoltà di richiedere una fase di consultazione con l'autorità competente e i soggetti competenti in materia ambientale al fine di definire la portata delle informazioni, il relativo livello di dettaglio e le metodologie da adottare per la predisposizione dello studio di impatto

<u>ambientale</u>" (la disposizione, nei suoi tratti essenziali, non è stata modificata dal D.Lgs. 104/2017, e ciò si deve senza dubbio al fatto che, a sua volta, la natura e le finalità della procedura di *scoping* non sono state in alcun modo modificate dalla Direttiva 2014/52/UE). Trattandosi, dunque, di aprire una fase di consultazione diretta a definire la portata delle informazioni concernenti lo Studio di Impatto ambientale, <u>lo scoping</u> di cui all'art. 21 D.Lgs. 152/2006 deve necessariamente precedere la successiva fase decisionale, che prende avvio con l'istanza ex art. 23, alla quale deve – per l'appunto – essere allegato il SIA.

*

Né un siffatto modo di procedere potrebbe trovare giustificazione nell'art. 23 comma 2, secondo periodo del D.Lgs. 104/2017, sostenendo che la procedura di *scoping* si sarebbe resa necessaria per definire le informazioni da fornire a seguito dell'entrata in vigore della nuova disciplina.

In realtà, infatti, gran parte delle modifiche apportate dal D.lgs. 104/2017, nulla aggiungono rispetto alle informazioni precedentemente contenute nell'Allegato VII alla parte II e nel D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e non convincono in senso contrario gli argomenti portati dalla Relazione Conclusiva allegata alla nota del 18.9.2017 (**doc. 8** pagg. 3, 4, 5 e 6).

In particolare:

- (i) la necessità di specificare le "quantità e la tipologia di rifiuti prodotti durante le fasi di costruzione e di funzionamento" (Punto 5, lett. d) dell'Allegato VII alla parte II modificato dall'art. 22 comma 7, D.Lgs. 104/2017) era prevista ed imposta al Proponente anche nell'art. 4, comma 4, lett. c), n. 3) e Allegato III punto 4 "Aeroporti", del D.P.C.M. 27 dicembre 1988; (ii) la necessità di effettuare una descrizione dello scenario ambientale di base della sua possibile evoluzione si ricavava inequivocabilmente dall' art. 5 comma 3, lett. c) D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e, con specifico riferimento agli "Aeroporti", dall'allegato III, punto 4 del medesimo D.P.C.M.. Nessuna novità introduce, quindi, il punto 3 dell'Allegato VII alla parte II de codice, come modificato dal D.Lgs. 104/2017;
- (iii) quanto al **Punto 7 dell'Allegato VII alla parte II ed all'art. 22 comma 1 lett. c)** del Codice (modificato dall'art. 22 comma 7, D.Lgs. 104/2017), l'Autorità competente (p. 6 della Relazione Conclusiva) ritiene che l'elemento di novità introdotto dal D.Lgs 104/2017 in

merito alla fase di descrizione, analisi e valutazione degli impatti ambientali sarebbe rappresentato dall'esplicito riferimento al concetto di "prevenzione" degli impatti". L'affermazione è davvero curiosa, considerando che l'intera politica dell'Unione Europea nel settore dell'ambiente è fondata, come noto, sui principi di precauzione e <u>azione preventiva</u> (cfr. art. 191 TFUE e art. 3 *ter* del Codice);

- (iv) quanto al **punto 9 dell'Allegato VII alla parte II del codice**, si evidenzia come gli aspetti relativi agli impatti ambientali derivanti dalla "vulnerabilità del progetto ai rischi di gravi incidenti e/o calamità" erano parte integrante della valutazione di impatto ambientale anche prima del D.Lgs. 104/2017. Ce lo conferma espressamente la stessa Commissione VIA/VAS, chiamata ad esprimersi sulle integrazioni documentali presentate da ENAC (**doc. 5**, p. 5), la quale ha significativamente rilevato che siffatti aspetti attengono "alla tutela della salute umana e dell'ambiente, temi intrinseci alla valutazione di impatto ambientale di competenza del MATT" (sul punto si veda anche il Decreto impugnato al considerato, di cui a p. 5, che riproduce le riflessioni della Commissione VIA/VAS).
- (v) relativamente, infine, al Punto 5, lett. e) **dell'Allegato VII alla parte II del codice**, la "valutazione dei rischi associati ad incidenti o calamità" trova espressa menzione nel considerando n. 14 della Direttiva 2014/52/UE, che richiama il Quadro di d'azione di Hyogo, di recente revisionato con il Quadro di Riferimento di Sendai per la Riduzione del Rischio di Disastri 2015-2030, adottato a Sendai, Giappone, il 18 marzo 2015, in occasione della Terza Conferenza Mondiale delle Nazioni Unite (**doc. 19**).

*

Se, quindi, gran parte delle integrazioni richieste a seguito dell'attivazione della fase di consultazione non si giustificano in alcun modo in ragione delle novità introdotte dal D.Lgs. 104/2017, allora non v'è dubbio che siffatte integrazioni sono state acquisite in violazione dell'art. 21 del codice come modificato dal D.Lgs. 104/2017.

Quest'ultimo articolo, infatti, come già rilevato, autorizza la definizione preliminare delle informazioni da presentare nel SIA, a condizione che ciò avvenga – come ovvio – <u>prima</u> della presentazione dell'istanza di VIA.

Nel caso di specie, invece, l'Autorità competente ha tanto abilmente quanto illegittimamente sfruttato l'entrata in vigore del D.Lgs. 104/2017 per consentire un'indebita integrazione postuma dello Studio di Impatto Ambientale, che evidentemente (e nonostante una prima richiesta di integrazione *ex* art. 24 del codice avvenuta il 21.7.2015 (**doc. 13**) continuava a presentare numerose carenze.

L'illegittimità dell'acquisizione documentale si riverbera inevitabilmente sul Decreto impugnato, che fonda le proprie valutazioni – anche – sulla predetta documentazione, richiamando sul punto:

- (i) la documentazione integrativa trasmessa da ENAC ed acquisita al prot. 23185/DVA del 10.10.2017 (p. 7 del Decreto impugnato, **doc. 1**);
- (ii) il parere n. 2570 del 5.12.2017 della Commissione VIA/VAS sulle predette integrazioni documentali (ancora p. 7 del Decreto impugnato, **doc. 1**).

Sotto questo profilo, non è condivisibile e si rivela profondamente errata l'affermazione della Relazione Conclusiva, richiamata nel parere della Commissione VIA/VAS n. 2570 del 5.12.2017 (doc. 5), secondo cui "in termini di Valutazioni degli Impatti Ambientali la nuova normativa non introduce, se non nei limiti di quanto esposto, nuovi elementi od obblighi che richiedono nuove e diverse valutazioni", non richiedendo, come invece avrebbe dovuto, la riapertura della fase istruttoria del procedimento di VIA (su questo aspetto torneremo in seguito).

Il presupposto da cui muove siffatta affermazione è, infatti, che la documentazione integrativa presentata da ENAC si giustifichi esclusivamente in relazione a sopraggiunte novità normative che avrebbero richiesto nuove e diverse informazioni.

Ma si è visto che le cose non stanno in questi termini, poiché una parte rilevante delle informazioni aggiuntive allo Studio di Impatto Ambientale desumibili dalle integrazioni dovevano accompagnare lo Studio in questione sin dalla istanza *ex* art. 23 del Codice, in quanto già previste e prescritte dalla normativa antecedente all'entrata in vigore del D.Lgs. 104/2017. E su queste informazioni vi è stata indubbiamente una nuova valutazione, come conferma lo stesso parere n. 2570 del 5.12.2017, che si è puntualmente espresso (con autonome e nuove valutazioni):

- (i) sul controllo della gestione dei rifiuti in fase di cantiere (punto 4, pp. 11 e 12 del parere n. 2570 del 5.12.2017, **doc. 5**);
- (ii) sul report di previsione della probabile evoluzione delle componenti ambientali in assenza di progetto (punto 5 pp. 12 e 13 del parere n. 2570 del 5.12.2017, **doc. 5**);
- (iii) sul report di valutazione dei potenziali rischi sulle componenti ambientali derivanti dai possibili incidenti aeronautici (punto 7 pp. 16-22 del parere n. 2570 del 5.12.2017);
- (iv) sul report descrittivo delle azioni di prevenzione degli impatti (punto 3 del parere n. 2570 del 5.12.2017, **doc. 5**).

**

III.2. Violazione dell'art. 21 commi 2 e 3 del D.Lgs. 152/2006 come modificati dal D.Lgs. 104/2017. Mancata attivazione della procedura di consultazione sulle integrazioni documentali. Mancata acquisizione dei parere delle "amministrazioni interessate" sulla documentazione integrativa.

L'integrazione documentale modificativa e integrativa del SIA, presentata dal Proponente a seguito della fase di consultazione introdotta ai sensi dell'art. 20 comma 1 e 21 del codice, si rivela illegittimamente acquisita - con conseguenti effetti sul Decreto impugnato - anche per un diverso ed ulteriore profilo.

L'art. 21 del codice, nel disciplinare la procedura di *scoping* diretta a definire le informazioni dello Studio di Impatto Ambientale, ne scandisce altresì l'*iter* procedimentale.

In particolare, la fase di consultazione si apre con l'invio da parte del Proponente degli "elaborati progettuali", dello "studio preliminare ambientale", nonché di una "relazione che, sulla base degli impatti ambientali attesi, illustra il piano di lavoro per l'elaborazione dello studio di impatto ambientale" (art. 21 comma 1 del Codice)

Tale documentazione "è pubblicata e resa accessibile … nel sito web dell'autorità competente, che comunica per via telematica a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione della documentazione nel proprio sito web" (art. 21 comma 2).

Il successivo parere "sulla portata e sul livello di dettaglio delle informazioni da includere nello studio di impatto ambientale" è rilasciato dall'autorità competente "sulla base della

documentazione trasmessa dal proponente e della consultazione con i soggetti di cui al comma 2".

Il rilascio del parere conclusivo della procedura di *scoping* deve quindi necessariamente passare per una previa consultazione con le "*Amministrazioni interessate*", anche solo potenzialmente, dalla realizzazione del progetto.

La previsione traspone nell'ordinamento nazionale l'art. 5 paragrafo 2 della Direttiva 2011/92/UE, come modificato dalla Direttiva 2014/52/UE, il quale afferma che l'Autorità competente, prima di pronunciarsi "sulla portata e il livello di dettaglio delle informazioni da riportare da parte del committente nel rapporto di valutazione dell'impatto ambientale ... consulta le autorità di cui all'articolo 6, paragrafo 1", vale a dire le "autorità che possono essere interessate al progetto".

Nel caso di specie, l'Autorità competente ha completamente omesso di consultare le Amministrazioni e gli enti territoriali potenzialmente interessati, nonostante le integrazioni documentali del Proponente abbiano sensibilmente inciso (per le ragioni già esposte) sulle informazioni originarie dello Studio di Impatto Ambientale.

**

III.3. <u>Violazione dell'art. 24 comma 5 del D.Lgs. 152/2006</u>. A seguito della trasmissione della documentazione integrativa, l'autorità competente avrebbe dovuto riaprire l'istruttoria e procedere ad una nuova fase di consultazione.

L'art. 24 comma 5 del codice dispone attualmente che "L'autorità competente, ove motivatamente ritenga che le modifiche o le integrazioni siano sostanziali e rilevanti per il pubblico, dispone, entro quindici giorni dalla ricezione della documentazione integrativa di cui al comma 4, che il proponente trasmetta, entro i successivi quindici giorni, un nuovo avviso al pubblico, predisposto in conformità al comma 2, da pubblicare a cura dell'autorità competente sul proprio sito web", aggiungendo che "In relazione alle sole modifiche o integrazioni apportate agli elaborati progettuali e alla documentazione si applica il termine di trenta giorni per la presentazione delle osservazioni e la trasmissione dei pareri delle Amministrazioni e degli enti pubblici che hanno ricevuto la comunicazione di cui all'articolo 23, comma 4"

La documentazione integrativa inoltrata dal proponente a seguito della procedura di *scoping* ha sensibilmente innovato, integrato e modificato lo Studio di Impatto Ambientale, arricchendolo con nuovi studi e colmandolo nelle parti in cui si era mostrato indiscutibilmente carente.

L'Autorità competente ha ritenuto all'opposto che "<u>in termini di Valutazioni degli Impatti</u> Ambientali la nuova normativa non introduce, se non nei limiti di quanto esposto, nuovi <u>elementi od obblighi che richiedono nuove e diverse valutazioni</u>" e che quindi non fosse necessario riaprire l'istruttoria.

Nel precedente paragrafo abbiamo evidenziato l'erroneità di una simile affermazione, muovendo dal presupposto per cui, in realtà, la nuova documentazione presentata:

- (i) non potesse giustificarsi sulla base della nuova normativa e
- (ii) sia stata ampiamente, diffusamente e "nuovamente" valutata dalla Commissione VIA/VAS.

In questa sede vale la pena aggiungere che, a prescindere dalla giustificazione delle integrazioni, le materie e gli argomenti trattati nella documentazione integrativa presentavano una delicatezza ed un rilievo tale da rendere doverosa la riapertura dell'istruttoria e soprattutto la fase di consultazione delle amministrazioni interessate.

Le informazioni aggiuntive fornite da ENAC riguardavano, infatti, tra gli altri:

- (i) "Impatti e rischi su ambiente, salute umana, patrimonio culturale e paesaggio potenzialmente generati da eventi incidentali aeronautici", per la valutazione dei quali ENAC ha presentato una relazione di 87 pagine, doc. 20);
- (ii) la "<u>tematica del rischio di incidente aereo e valutazione di potenziali effetti domino</u> <u>correlati alla presenza di stabilimenti industriali soggetti alla direttiva "Seveso</u>", per i quali ENAC ha presentato una relazione di 68 pagine (**doc. 21**);
- (iii) la valutazione del "rischio locale per effetto di un incidente aereo nell'area dell'aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci", affrontata con una relazione di 67 pagine (doc. 22);
- (iv) l'aspetto della gestione dei rifiuti;

(v) la descrizione, l'analisi e la valutazione degli impatti ambientali sotto il profilo della "prevenzione" (doc. 23).

In relazione a siffatte tematiche di indiscutibile rilievo, il Capo di Gabinetto ha ritenuto utile acquisire un ulteriore Parere della Commissione VIA/VAS, tenuto conto che su questi aspetti (ed in particolare sul "rischio da incidente rilevante") la Commissione si era già pronunciata, dettando addirittura due prescrizioni (le nn. 3 e 4, p. 178 del parere n. 2235 del 2.12.2016, **doc.** 2).

Il parere in questione è stato reso il 5.12.2017 (**doc. 5** parere n. 2570) e consta di ben 26 pagine, delle quali 6 dedicate esclusivamente al "report di valutazione dei potenziali rischi indotti dall'esercizio aeronautico su salute umana, patrimonio culturale, paesaggio ambiente e stabilimenti industriali in direttiva Seveso", nei quali si affronta separatamente:

- (i) la valutazione del rischio locale per effetto di un incidente aereo;
- (ii) la valutazione degli incidenti indotti da impatti aerei sugli stabilimenti a rischio di incidente rilevante;
- (iii) gli impatti e rischi su ambiente, salute umana, patrimonio culturale, paesaggio potenzialmente generati da incidenti aeronautici.

Ora, anche volendo considerare (ma così, all'evidenza, non è) che la valutazione di siffatti aspetti sia stata introdotta e resa necessaria per la prima volta dal D.Lgs. 104/2017 e prescindendo altresì dalla correttezza delle valutazioni espresse dalla Commissione (sulla cui erroneità torneremo diffusamente in seguito), viene da domandarsi: (a) come può una tale documentazione non incidere sostanzialmente sullo Studio di Impatto Ambientale? e soprattutto (b) come può essa non essere rilevante per il pubblico?

Le domande sono ovviamente retoriche: la documentazione integrativa incide sostanzialmente sul SIA ed è senz'altro rilevante per il pubblico interessato ed in particolare per gli enti territoriali incisi dal progetto.

Senza alcun dubbio, quindi, l'acquisizione di tale documentazione rendeva doveroso riaprire l'istruttoria ai sensi dell'art. 24 comma 5 del codice, procedendo ad una ripubblicazione della documentazione integrativa, che avrebbe consentito alle amministrazioni interessate e al pubblico di esprimersi e formulare le proprie osservazioni.

Ciò non è avvenuto nel caso di specie e di conseguenza l'Amministrazione ha palesemente violato l'art. 24 comma 5 D.Lgs. 152/2006.

Analogo discorso vale anche per altri argomenti oggetto di integrazione documentale quali:

- (i) la "Descrizione della probabile evoluzione delle componenti ambientali in assenza del progetto", in ordine alla quale il Proponente produce una relazione di 43 pagine (doc. 24);
- (ii) la "Descrizione del patrimonio agroalimentare e valutazione delle interferenze originate dal progetto", in ordine alla quale il Proponente produce una relazione di 141 pagine (doc. 25).

IV. <u>Violazione degli artt. 5 comma 1 lett. g</u>) del D.Lgs. 152/2006. Insufficiente contenuto informativo del Masterplan aeroportuale. Violazione dell'art. 191 TFUE. Violazione del Principio di prevenzione. Violazione dell'art. 3 *ter* del D.Lgs. 152/2006. Eccesso di Potere per illogicità e sviamento. Eccesso di Potere per illogicità insufficiente e contraddittorietà.

*

IV.1. L'applicazione *ratione temporis* della disciplina di cui all'art. 5 comma 1 lett. g) del D.lgs. 152/2006 nella formulazione, antecedente alle modifiche di cui al D.Lgs. 107/2017.

Il Decreto impugnato è altresì illegittimo in quanto – in estrema sintesi – (i) pone a fondamento della valutazione di impatto ambientale un "progetto" (il Masterplan aeroportuale redatto da ENAC), che non contiene un livello informativo e di dettaglio almeno equivalente a quello previsto dall'articolo 93, commi 3 e 4 d.lgs. 163/2006, cui rinvia l'art. 5 comma 1 lett. g) D.lgs. 152/2006 nella versione ratione temporis applicabile e (ii) per sopperire a siffatte carenze informative, congegna una serie di prescrizioni vaghe e generiche, il cui effetto è esclusivamente quello di posticipare la valutazione degli effetti ambientali alle successive fasi di esecuzione e monitoraggio dell'opera.

Ed è a siffatte disposizioni, nella loro formulazione antecedente all'entrata in vigore del D.Lgs. 104/2017, che occorre vagliare la legittimità dei provvedimenti impugnati.

L'applicazione del D.Lgs. 104/2017, anche alle fasi procedimentali concluse, non è, infatti, prevista dall'art. 23 comma 2, secondo periodo, del medesimo decreto e, ove affermata, darebbe adito a seri dubbi di costituzionalità e di compatibilità con l'ordinamento eurounitario (Direttiva 2011/92/UE).

Anzitutto, l'applicazione retroattiva del D.lgs. 104/2017 sarebbe in ogni caso illegittima, sia per la sua incostituzionalità (primo motivo), sia per la sua incompatibilità con la Direttiva 2014/52/UE (secondo motivo).

In secondo luogo, a prescindere da tali preliminari rilievi, l'applicazione retroattiva estesa anche alle fasi procedurali già compiute avrebbe l'effetto di "sanare" - ora per allora - le carenze di un progetto incompatibile con il livello informativo e di dettaglio prescritto dalla normativa vigente alla data di presentazione dell'istanza di VIA e quindi di "sanare" una violazione di legge già compiuta e perfezionata.

Infine, va ulteriormente considerato che la nuova formulazione dell'art. 5, comma 1, lett. g) del Codice, come introdotta dal D.Lgs. 104/2017, presenta forti dubbi di compatibilità con la Direttiva 2011/92/UE ed in particolare con il richiesto livello informativo e di dettaglio del progetto desumibile dal diritto europeo e con l'ampia tutela dell'ambiente prescritta dal secondo considerando della suddetta direttiva.

Secondo la nuova formulazione, infatti, il progetto sottoposto a valutazione deve contenere un livello di dettaglio almeno pari a quello del "progetto di fattibilità come definito dall'articolo 23, commi 5 e 6," il cui livello informativo è equivalente a quello del "progetto preliminare" previsto dal previgente art 93 D.Lgs. 163/2006, mentre la disciplina antecedente al D.Lgs. 104/2017 ricollegava (come avremo modo di vedere) la portata ed il livello di dettaglio al "progetto definitivo", di cui al previgente art. 93 D.Lgs. 163/2006.

Il riferimento al progetto definitivo è stato inserito con il D.lgs. 4/2008, superando così un aspetto notevolmente critico del previgente D.Lgs. 152/2006, che prevedeva l'assoggettamento al procedimento di valutazione di impatto ambientale del solo "*progetto preliminare*".

Infatti, la sottoposizione a VIA del progetto preliminare di un'opera (sia essa pubblica o privata) è stata ritenuta dalla Corte di Giustizia incompatibile con la previgente Direttiva

85/337/CEE, sostituita dalla Direttiva 2011/92/UE, come modificata dalla Direttiva 2014/52/UE (così C.G.U.E., sentenza 4 maggio 2004, Causa C-508/03).

La giurisprudenza europea ha in particolare evidenziato che: "Una normativa nazionale la quale preveda che una valutazione dell'impatto ambientale di un progetto possa essere effettuata solo nella fase iniziale ... sulla base di un progetto preliminare, e non nella fase successiva dell'approvazione degli aspetti riservati, contrasta o con gli artt. 2, n. 1, e 4, n. 2, della direttiva 85/337" (C.G.U.E., sentenza 4 maggio 2004, Causa C-508/03 in tal senso anche sentenza 7 gennaio 2004, causa C-201/02. Le conclusioni non mutano se si analizza la Direttiva 2011/92/UE, che al dodicesimo considerando afferma: "Per i progetti soggetti a valutazione, dovrebbero essere fornite determinate informazioni essenziali relative al progetto e alle sue ripercussioni").

IL D.Lgs. 104/3017, reintroduce nuovamente il concetto di "progetto preliminare", esponendosi nuovamente alle critiche mosse alla previgente formulazione normativa e, soprattutto, a forti rischi di compatibilità con il diritto eurounitario.

Ove quindi Codesto Ecc.mo Collegio ritenesse di applicare il D.Lgs. 104/2017 a tutto il procedimento di VIA in discussione, dovrà quindi necessariamente rinviare alla Corte di Giustizia *ex* art. 267 la questione circa la compatibilità del nuovo art. 5 comma 1 lett. g) del Codice con la Direttiva 2011/92/UE, come interpretata dalla giurisprudenza eurounitaria.

Ad ogni modo, come vedremo, anche laddove si ritenesse applicabile l'art. 5, comma 1 lett. g) nella sua attuale formulazione (che prevede un livello informativo degli elaborati progettuali almeno equivalente al "progetto preliminare"), non muterebbero le conclusioni circa l'insufficienza e l'inidoneità del Masterplan.

*

IV.2. Il livello informativo e di dettaglio previsto dall'art. 5 comma 1 lett. g) del D.lgs. 152/2006 nella formulazione antecedente alle modifiche di cui al D.Lgs. 104/2017.

Ai sensi dell'art. 5 comma 1 lett. b), per Valutazione di Impatto Ambientale si intende "il procedimento mediante il quale vengono preventivamente individuati gli effetti sull'ambiente di un progetto".

Il Progetto di un'opera i cui "effetti sull'ambiente" devono essere valutati nella procedura di VIA è definito dal Codice come "la realizzazione di lavori di costruzione o di altri impianti od opere e di altri interventi sull'ambiente naturale o sul paesaggio, compresi quelli destinati allo sfruttamento delle risorse del suolo" (art. 1 comma 1 lett. g) primo periodo del codice).

Il procedimento di valutazione di impatto ambientale (a differenza della procedura di

screening) si effettua sulla base di un "Progetto definitivo" così come prescritto dall'art. 23 comma 1 del Codice.

L'Art. 5 comma 1 lett. g), secondo periodo, si cura di definire il grado di dettaglio dei progetti da sottoporre a screening e VIA, affermando che "Ai fini della valutazione ambientale, gli elaborati del progetto preliminare e del progetto definitivo sono predisposti con un livello informativo e di dettaglio almeno equivalente a quello previsto dall'articolo 93, commi 3 e 4, del codice, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163".

A sua volta, l'art. 93 comma 4 del D.Lgs. 163/2006 affermava che "Il progetto definitivo individua compiutamente i lavori da realizzare, nel rispetto delle esigenze, dei criteri, dei vincoli, degli indirizzi e delle indicazioni stabiliti nel progetto preliminare e contiene tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni. Esso consiste in una relazione descrittiva dei criteri utilizzati per le scelte progettuali, nonché delle caratteristiche dei materiali prescelti e dell'inserimento delle opere sul territorio; nello studio di impatto ambientale ove previsto; in disegni generali nelle opportune scale descrittivi delle principali caratteristiche delle opere, e delle soluzioni architettoniche, delle superfici e dei volumi da realizzare, compresi quelli per l'individuazione del tipo di fondazione; negli studi e indagini preliminari occorrenti con riguardo alla natura e alle caratteristiche dell'opera; nei calcoli preliminari delle strutture e degli impianti; in un disciplinare descrittivo degli elementi prestazionali, tecnici ed economici previsti in progetto nonché in un computo metrico estimativo. Gli studi e le indagini occorrenti, quali quelli di tipo geognostico, idrologico, sismico, agronomico, biologico, chimico, i rilievi e i sondaggi, sono condotti fino ad un livello tale da consentire i calcoli preliminari delle strutture e degli impianti e lo sviluppo del computo metrico estimativo".

L'art. 24 del D.P.R. 2017/2010 "Regolamento di Attuazione del D.Lgs. 163/2006", specificava ulteriormente la composizione del progetto definitivo.

Il D.lgs. 152/2006, nella sua formulazione antecedente alla modifica, individua quindi, mediante un rinvio espresso all'art. 93 del D.Lgs. 163/2006, la natura e la portata (oltre che il livello di dettaglio) dei progetti che necessariamente devono essere sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale.

*

IV.3. L'evidente carenza del Masterplan presentato originariamente da ENAC, le successive integrazioni richieste dalla Commissione VIA/VAS e le contraddizioni interne all'istruttoria. Eccesso di potere per contraddittorietà tra provvedimenti.

Nel caso di specie, il progetto sottoposto a VIA da parte di ENAC consiste in un "Masterplan Aeroportuale", documento che il MATTM ha sin dall'origine ritenuto assimilabile ad un "progetto definitivo", consentendo la sua sottoposizione alla procedura di compatibilità ambientale con la nota DVA/8869/2015 del 1.4.2015.

Tale conclusione è stata sostanzialmente recepita – sia pur in modo più sfumato – nel primo Parere della Commissione VIA, la quale ha testualmente affermato che "la documentazione considerata per la redazione del presente parere è l'insieme complessivo di tutti i documenti presentati, che sono da trattare come un "unico" rappresentativo dell'intero progetto e dello Studio di Impatto Ambientale, ai fini della valutazione ambientale di cui all'art. 5, c. 1, lett. b) del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.".

Quest'ultima considerazione viene espressa dalla Commissione Tecnica VIA solo dopo la prima integrazione documentale presentata da ENAC in adempimento alla richiesta di integrazioni formulata dalla DVA il 21.7.2015 (doc. 13), integrazione che faceva seguito alla richiesta espressa dalla stessa Commissione Tecnica VIA/VAS il giorno precedente (sempre doc. 13, pagg. 5 ss.), la quale rilevava numerose e significative perplessità in ordine al livello di dettaglio progettuale del Masterplan (v. sul punto paragrafi 2.2. 3, 4.2.5, 4.2.10, 4.2.8 e 5 del doc. 13).

Pare evidente quindi che al 21.7.2015 il livello di dettaglio progettuale non consentiva (come espressamente afferma la Commissione) di compiere una idonea valutazione degli impatti

ambientali generati dall'opera progettata; non si comprenderebbero altrimenti le significative integrazioni progettuali richieste.

Ma se così è, viene spontaneo chiedersi come il MATTM, con la richiamata nota DVA/8869/2015, avesse potuto **tre mesi prima della richiesta di integrazioni** (i.e. 1.4.2015) ritenere congruo il livello informativo del Masterplan, assimilandolo addirittura a quello di un "progetto definitivo".

Ma vi è di più.

Le lacune progettuali erano, infatti, talmente rilevanti che nemmeno con la prima integrazione si è riusciti a colmarle, rendendo "necessaria" addirittura l'attivazione della nuova procedura di scoping "progettuale" ex art. 20 D.Lgs. 152/2006 (cui peraltro, come affermato nel precedente motivo, si aggiunge la ben diversa procedura di scoping ex art. 21 del codice), come modificato dal D.Lgs. 104/2017. Infatti, nonostante la contraria affermazione del proponente, le integrazioni hanno sensibilmente modificato e completato il progetto originario, aggiungendovi, come vedremo, il Disciplinare tecnico e la Relazione Idrologica ed Idraulica, entrambe prescritte dall'art. 93 comma 4 D.Lgs. 163/2006.

Già sotto questi preliminari profili emerge l'estrema superficialità dell'istruttoria condotta dall'Autorità competente, che unita alla palese contraddittorietà tra gli atti istruttori rende palese l'eccesso di potere nelle fattispecie sintomatiche rubricate.

*

IV. 4. La natura generale e pianificatoria del Piano di Sviluppo Aeroportuale (Masterplan) e l'impossibilità di qualificarlo alla stregua di "progetto definitivo".

Anche volendo prescindere da tali preliminare rilievi, le conclusioni cui giungono il MATTM, la Commissione Tecnica VIA/Vas e con essi nel Decreto impugnato sono profondamente errate in diritto: il Masterplan originariamente presentato da ENAC non contiene affatto un livello di dettaglio analogo al "*progetto definitivo*".

Come sostenuto, proprio con riferimento all'opera di cui si discute, dal Consiglio di Stato nel Parere rilasciato nell'ambito del Ricorso Straordinario proposto dall'Università degli Studi di Firenze (doc. 10), il Masterplan Aeroportuale (lungi dall'essere un progetto, tantomeno un progetto "definitivo") rappresenta "lo strumento che individua le principali caratteristiche

degli interventi di adeguamento e potenziamento di ciascuno scalo, tenendo conto delle prospettive di sviluppo dell'aeroporto, delle infrastrutture, delle condizioni di accessibilità e dei vincoli imposti sul territorio".

Si tratta dunque di un documento necessariamente generico e non dettagliato, la cui concreta esecuzione è rinviata a successivi *step* procedurali, nell'ambito dei quali andranno identificati e concretamente collocati nel contesto gli interventi che costituiscono ed integrano l'opera pubblica.

Trattasi dunque di un "piano" (non di un progetto) che vaglia in linea generale gli aspetti "principali" degli interventi e tiene conto –sempre in linea generale – dei vincoli territoriali.

Che il Masterplan costituisca uno strumento di "pianificazione" e non un "progetto" (tantomeno definitivo) di un opera è del resto confermato dallo stesso proponente, il quale nella "relazione tecnica generale" (doc. 26), costituente parte sostanziale degli elaborati progettuali sottoposti a VIA, afferma a chiare lettere che il "Master Plan", piano di sviluppo aeroportuale, costituisce lo strumento attuativo e di pianificazione" che "individua le risorse finanziarie e le fasi attuative attraverso cui il piano si realizza" (doc. 26 p. 49). Ancora, il paragrafo 11.1 "Fasi di attuazione del piano" della medesima relazione tecnica generale, afferma che "Il nuovo piano definisce i caratteri generali del futuro assetto aeroportuale, le principali opere che lo compongono e le fasi della loro attuazione", indicando le sole "principali categorie d'intervento che caratterizzano il nuovo Master Plan". (doc. 26 p. 93).

Già sulla base di tali preliminari considerazioni si può comprendere agevolmente come siffatto documento non possa in alcun modo contenere gli elementi di dettaglio necessari per effettuare una compiuta valutazione degli impatti ambientali derivanti dalla realizzazione dell'opera.

Il Masterplan aeroportuale è, infatti, uno **strumento di pianificazione**, un atto amministrativo generale, il cui essenziale obbiettivo è quello definire i tratti generali dell'opera, specificandone le ragioni ed i (presunti) benefici, **individuando le successive fasi attuative**. Esso dunque non può per sua natura contenere un livello di dettaglio analogo ad un progetto definitivo di un'opera, semplicemente perché non è in alcun modo assimilabile ad un progetto.

Sul punto, del tutto inconferente se non addirittura controproducente si rivela il richiamo effettuato da ENAC, nella "Relazione Generale: chiarimenti di Integrazioni e Controdeduzioni" (doc. 27, paragrafo 2 p. 7), alla Circolare del Ministero dei Trasporti e dei lavori pubblici del 23 febbraio 1996, n. 1408 (doc. 28), per sostenere l'adeguatezza del Masterplan a fini VIA.

Il Proponente sembra ritenere che la compatibilità del progetto alla suddetta Circolare, varrebbe a conferire al progetto medesimo un livello informativo e di dettaglio sufficiente per sottoporlo a VIA.

In buona sostanza, ENAC ritiene che la suddetta circolare (non una legge, o un atto avente forza di legge, ma un Circolare ministeriale) detti una sorta di disciplina speciale rispetto al D.Lgs. 152/2006 ed in particolare all'art. 5 comma 1 lett. g).

Non sarebbe quindi necessario – sempre secondo ENAC – un "progetto definitivo", ma basterebbe che il Piano di Sviluppo Aeroportuale riporti le scarne informazioni previste nella suddetta Circolare per ritenerlo adeguato – sotto il profilo informativo – ad una Valutazione di Impatto Ambientale.

La tesi è evidentemente priva di fondamento e davvero stupisce come il MATTM abbia potuto avallarla.

Anzitutto la Circolare in questione (**doc. 28**) non ha forza di legge e non può certo essere idonea a derogare ad una disciplina di rango primario come quella prevista dal D.Lgs. 152/2006.

La citata Circolare fornisce indicazioni in merito all'interpretazione dell'art. 1 comma 6 del D.L. 251/1995 in materia di Piani di Sviluppo Aeroportuale, norma questa che – peraltro – nulla dispone in ordine al contenuto progettuale dei suddetti Piani.

La circolare in questione si autoqualifica alla stregua di un semplice "atto di indirizzo", concordato tra la "Direzione generale dell'aviazione civile (Ministero dei trasporti e della navigazione) e la Direzione generale del coordinamento territoriale (Ministero dei lavori pubblici)" che, pertanto, non assurge a fonte del diritto, come, del resto, di recente affermato da Codesto Ecc.mo Tribunale (T.A.R. Toscana, Sez. I, 22.6.2017, n. 858).

Proprio per questi motivi siffatta circolare, ove davvero contenesse una deroga all'art. 5 comma 1 lett. g) del Codice, dovrebbe essere annullata o disapplicata d'ufficio da Codesto Ecc.mo TAR, proprio in quanto contrastante con una norma di rango primario (i.e. lo stesso art. 1 comma 1 lett. g) del Codice).

Il richiamo al citato atto interpretativo ministeriale (lungi dal derogare alle previsioni del Codice) si rivela all'opposto indicativo dello scarso livello di dettaglio previsto dal Masterplan che, per l'appunto, costituisce un Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Che il rispetto di siffatta circolare non valga ad imprimere al Masterplan la natura di "progetto definitivo" né a derogare alla disciplina del Codice è circostanza affermata anche NURV nel parere 106 del 23.6.2015 (doc. 12, p. 6).

IV. 5. <u>Il Raffronto tra il contenuto informativo del Masterplan a seguito delle integrazioni e il livello di dettaglio del "progetto definitivo descritto dall' art. 93 D.Lgs. 163/2006. Violazione dell'art. 5 comma 1 lett. g) D.Lgs. 152/2006.</u>

Gli elaborati progettuali originariamente prodotti da ENAC ed allegati all'istanza di VIA constano essenzialmente dei seguenti documenti:

- (i) una "relazione tecnica generale" (doc. 26);
- (ii) una relazione specialistica riferita ai "parcheggi" (doc. 29);
- (iii) una relazione specialistica relativa al "nuovo terminal passeggeri" (doc. 30);
- (iv) una relazione specialistica sulla regimazione delle acque di prima pioggia (doc. 31);
- (v) una relazione specialistica sulle infrastrutture di volo (doc. 32);
- (vi) tavole grafiche relative ai suddetti aspetti.

Il complesso della documentazione componente gli elaborati progettuali non presenta in alcun modo un livello di dettaglio assimilabile al "progetto esecutivo" così come definito dall'art. 93 D.Lgs. 163/2006 e dall'art. 24 D.P.R. 207/2010 e ad affermarlo è:

(i) il NURV nel proprio parere n. 106 del 23.6.2015 (**doc. 12**), quale il Nucleo evidenzia l'impossibilità di esprimere un parere compiuto proprio in ragione dell'insufficiente livello informativo e di dettaglio del Masterplan Aeroportuale;

(ii) la stessa Commissione tecnica VIA/VAS, la quale – ben conscia dei difetti strutturale del Masterplan – ha ritenuto necessario, a seguito dell'istanza *ex* art. 23 del Codice, chiedere una serie di integrazioni riferite proprio agli aspetti progettuali risultati oltremodo carenti (si veda il paragrafo 3 del **doc. 5**).

Siffatte carenze, in effetti, trovano pieno riscontro nella documentazione presentata da ENAC. Anzitutto, la relazione tecnica generale (**doc. 26** p. 50) non indica tutte le opere e le categorie di intervento che saranno in concreto eseguite per realizzare il piano di sviluppo, ma illustra solo quelle "*principali*".

Una simile e sommaria indicazione si rivela in contrasto con la caratteristica fondamentale del "progetto esecutivo", che dovrebbe individuare "compiutamente i lavori da realizzare" (art. 93 comma 4 D.Lgs. 163/2006). È evidente che un sommario elenco delle "categorie principali di interventi", descritte in termini assolutamente generici (si veda ad esempio le locuzioni "Riconfigurazione della viabilità antistante il terminal esistente e dei parcheggi di pertinenza" o "realizzazione degli edifici di servizio"), non può per sua natura considerarsi analogo ad una elencazione "compiuta".

A prescindere da siffatta carenza "di fondo" dei documenti progettuali (se così si possono chiamare), anche la descrizione delle singole categorie di intervento presenta significative lacune informative, se rapportata al livello di dettaglio prescritto dall'art. 93 D.Lgs. 163/2006 e dall'art. 24 D.P.R. 207/2010.

Quanto alle rilevantissime opere propedeutiche all'intervento, quali (1) la deviazione e spostamento di un tratto del Fosso Reale e sotto-attraversamento dell'Autostrada A11 (paragrafo 7.3. della relazione tecnica generale a p. 54 doc. 26); (2) la riorganizzazione dello svincolo della A11 per Sesto Fiorentino e Osmannoro, e della relativa viabilità (paragrafo 7.3. della relazione tecnica generale p. 55 doc. 26); (3) la rilocalizzazione degli interventi di compensazione idraulica (bacino di laminazione) del Polo Scientifico Universitario di Sesto Fiorentino (p. 56 doc. 26); (4) la rilocalizzazione nelle aree limitrofe (Focognano e Renai), del bacino denominato "Lago di Peretola" e di alcuni bacini del sito "La Querciola", bacini artificiali con finalità naturalistiche (p. 56 doc. 26), e (5) la delocalizzazione di parte dei "boschi della piana" con aumento della superficie complessiva (p. 56 doc. 26), la relazione

tecnica generale fornisce indicazioni estremamente sommarie, che descrivono in senso lato l'intervento senza al contempo indicare, effettuare:

- le concrete "scelte progettuali ed i criteri utilizzati, anche in rapporto alla sicurezza, la funzionalità e l'economia di gestione" (art. 93 comma 4 D.Lgs. 163/2006);
- gli aspetti dell'inserimento degli interventi sul territorio;
- i materiali prescelti e le loro caratteristiche;
- i disegni generali "<u>delle principali caratteristiche delle opere, e delle soluzioni</u> <u>architettoniche, delle superfici e dei volumi da realizzare, compresi quelli per l'individuazione del tipo di fondazione</u>" (art. 93 comma 4 D.Lgs. 163/2006);
- gli "studi e indagini preliminari occorrenti con riguardo alla natura e alle caratteristiche dell'opera" (art. 93 comma 4 D.Lgs. 163/2006);
- un "disciplinare descrittivo degli elementi prestazionali, tecnici ed economici", nonché "un computo metrico estimativo" delle opere da realizzare (ancora, art. 93 comma 4 D.Lgs. 163/2006) che, oltre ad essere stato prodotto solo con l'ultima integrazione a seguito di "scoping" ex art. 20 D.Lgs. 152/2017, riguarda esclusivamente la realizzazione della pista e non anche di tutte le altre opere previste sia pur in linea generale e sommaria dal Masterplan.

Ancora, il Masterplan Aeroportuale non contiene affatto, come previsto dall'art. 93 D.Lgs. "tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni", così come rilevato dal parere della Regione Toscana di cui alla D.G.R. 1168 del 30.11.2015.

In particolare, le carenze progettuali non hanno in alcun modo consentito di effettuare alcuna valutazione paesaggistica da parte della Regione Toscana, né hanno consentito al MIBACT di valutare la compatibilità dell'opera progettata con le previsioni del PIT regionale con valenza di piano paesaggistico, e tanto si desume dalla prescrizione n. 5 di cui al parere del MIBACT (doc. 5 bis).

Pertanto, se è vero – come è vero – che (a) gli elaborati progettuali non hanno consentito di valutare la compatibilità paesaggistica dell'opera e (b) l'autorizzazione paesaggistica deve essere rilasciata a fronte della presentazione di un progetto definitivo (Cons. Stato, Sez. IV,

9.2.2016, n. 521), ne deriva che (c) per stessa ammissione del MIBACT e della Regione Toscana, il Masterplan Aeroportuale non reca un livello informativo e di dettaglio equivalente ad un progetto definitivo ex art. 93 comma 4 D.Lgs. 163/2006.

*

IV. 6. L'inserimento di prescrizioni ambientali che rinviano la valutazione degli aspetti ambientali a fasi successive all'espletamento della procedura di VIA ed aventi l'obiettivo di colmare le lacune originarie del progetto. Violazione dell'art. 191 TFUE. Violazione del Principio di prevenzione. Violazione dell'art. 3 ter del D.Lgs. 152/2006. Eccesso di potere per illogicità e sviamento.

L'evidente carenza del Masterplan in rapporto al livello di dettaglio previsto dalla legge emerge anche dalla natura delle prescrizioni contenute nel Decreto impugnato, il cui oggetto e contenuto mostrano chiaramente non solo la palese inadeguatezza del progetto presentato, ma anche l'illegittimità di tutto il procedimento di VIA e dunque dei provvedimenti impugnati Le prescrizioni contenute nel Decreto impugnato, infatti, rinviano, nella loro pressoché totalità, ad una fase progettuale successiva (erroneamente indicata come "esecutiva") l'analisi e la valutazione degli impatti ambientali derivanti dalla realizzazione del Masterplan, così evidenziando le carenze progettuali originarie di quest'ultimo e la correlata impossibilità di effettuare sullo stesso una compiuta valutazione di impatto ambientale ex ante, svilendo e svuotando di significato le finalità di quest'ultima (sulla natura e l'illegittima configurazione delle prescrizioni ci soffermeremo in seguito nel quinto motivo di ricorso).

Vediamone le ragioni.

In linea generale, le prescrizioni apposte nei provvedimenti di compatibilità ambientale sono elementi frequenti e intrinsecamente connaturati alla procedura di VIA, così come di molti altri provvedimenti ampliativi in materia ambientale.

Dal punto di vista giuridico, l'apposizione delle prescrizioni rende, come noto, il provvedimento di compatibilità "condizionato" al loro rispetto, dando luogo a quello che nell'ordinamento viene usualmente denominato – per l'appunto – "provvedimento amministrativo condizionato".

Al fine di paralizzare sin da subito ipotizzabili eccezioni avversarie, si precisa che questa difesa non ha affatto intenzione di negare l'utilità (o l'ammissibilità) delle prescrizioni nell'ambito del giudizio di compatibilità ambientale.

Ciò che si vuol sostenere è che l'apposizione di condizioni dirette a mitigare al massimo l'impatto ambientale non deve avere come effetto quello di svilire e svuotare di significato l'essenza della Valutazione di Impatto Ambientale e, con essa, i principi di prevenzione e precauzione che improntano l'attività amministrativa in materia ambientale (art. 3 ter D.Lgs. 152/2006).

Quel che si contesta, quindi, non è la previsione di prescrizioni in sé considerate, quanto piuttosto la loro struttura e conformazione, che, se non adeguatamente ponderata, può potenzialmente essere tale da rendere del tutto priva di significato la valutazione di impatto ambientale.

In particolare, una costruzione delle prescrizioni-condizioni del provvedimento di compatibilità ambientale, che abbia come effetto quello di rinviare la valutazione ai successivi *step* procedurali prodromici alla realizzazione o all'autorizzazione definitiva dell'opera, può concretamente porsi in contrasto con le finalità sottese alla VIA così come descritte dalla Direttiva 2011/92/UE e dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia.

La Valutazione di Impatto Ambientale, infatti, ha indiscutibilmente carattere preventivo, posto che "L'autorizzazione di progetti pubblici e privati che possono avere un impatto rilevante sull'ambiente dovrebbe essere concessa solo a seguito della valutazione delle loro probabili rilevanti ripercussioni sull'ambiente".

Tale aspetto della VIA è stato chiarito Corte di Giustizia UE, secondo cui "nel caso di una procedura di autorizzazione articolata in più fasi, la detta valutazione [di VIA ndr.] deve essere effettuata, in linea di principio, non appena sia possibile individuare e valutare tutti gli effetti che un progetto può avere sull'ambiente" (così C.G.U.E., sentenza 4 maggio 2004, Causa C-508/03). In tal senso si esprime, del resto, anche la giurisprudenza domestica: "II procedimento di VIA è un mezzo preventivo di tutela dell'ambiente, che si svolge prima dell'approvazione del progetto e quindi prima della realizzazione dell'opera" (da ultimo, Cons. Stato, Sez. V, 9.2.2016, n. 512. In questo senso anche il parere reso dalla Seconda

Sezione del Consiglio di Stato n. 3092 del 29.7.2011 proprio sulla VIA rilasciata dal MATTM con riferimento al primo progetto di ampliamento dell'Aeroporto di Firenze).

La necessaria e completa Valutazione *ex ante* degli impatti ambientali si lega indissolubilmente al grado di definizione e di dettaglio del progetto, i cui effetti sull'ambiente l'autorità competente è chiamata a valutare.

È evidente, infatti, che tanto più alto è il grado di dettaglio del progetto, tanto più precisa potrà essere la valutazione dei suoi effetti sull'ambiente; e proprio in quest'ottica si poneva l'art. 5 comma 1 lett. g) del Codice, obbligando il proponente a fornire un livello di dettaglio del progetto almeno equivalente a quello "definitivo".

Se quindi, (a) la valutazione di tutti gli impatti ambientali di un progetto deve essere effettuata nell'ambito della procedura di VIA e (b) la valutazione di siffatti impatti deve necessariamente precedere l'approvazione dell'opera, ne deriva che (c) eventuali lacune progettuali del progetto originario non possono essere colmate condizionando il giudizio di compatibilità ambientale all'ottemperanza di prescrizioni, rinviando, cioè, ad un momento successivo alla conclusione del procedimento di VIA la valutazione di aspetti fondamentali ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale.

Questa procedura si porrebbe certamente in contrasto con le finalità della VIA poiché:

- (i) da un lato, rimette alla semplice discrezione dell'Autorità competente la decisione di ordinare una integrazione della procedura di VIA, quando il progetto (a prescindere dal grado di informazioni e di dettaglio prescritte dalla legge) presenti delle lacune, conferendo quindi all'Amministrazione il potere di sottrarre alla valutazione d'impatto ambientale modifiche, anche sostanziali, del progetto originario;
- (ii) dall'altro e conseguentemente la VIA perderebbe i suoi connotati di procedura preventiva di compatibilità in evidente contrasto con il principio di precauzione e prevenzione, cui si ispira la VIA, come conferma il considerando n. 14 alla Direttiva 2011/92/UE: "Gli effetti di un progetto sull'ambiente dovrebbero essere valutati per tenere in conto l'esigenza di proteggere la salute umana, contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento della varietà delle specie e conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema in quanto risorsa essenziale di vita".

Verrebbe, infatti, consentita al Proponente la facoltà di selezionare gli aspetti progettuali da sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale, presentando un progetto incompleto e privo di informazioni dettagliate, nella consapevolezza che, in ogni caso, eventuali carenze potrebbero essere sopperite in fasi successive mediante l'apposizione di apposite prescrizioni. Ad analoghe conclusioni è del resto pervenuto anche Codesto Ecc.mo TAR, allorquando è stato chiamato a sindacare l'apposizione nel provvedimento di VIA di prescrizioni generiche di mero rinvio, che non possedevano un reale contenuto precettivo.

In particolare muovendo dal duplice presupposto, per cui il procedimento di valutazione d'impatto ambientale (i) "si propone la finalità di rendere un quadro completo della situazione di fatto esistente allo scopo di verificarne la compatibilità, secondo il principio di precauzione e con completezza istruttoria, degli effetti prodotti dai nuovi impianti di cui si intende autorizzare la realizzazione" e (ii) costituisce "per sua configurazione normativa uno strumento preventivo di tutela dell'ambiente, che va eseguito prima dell'approvazione del progetto, il quale dovrà essere modificato secondo le prescrizioni intese ad eliminare o ridurre l'incidenza negativa per l'ambiente", Codesto Ecc.mo Tribunale, richiamando un proprio precedente arresto (TAR Toscana, Sez. II, 23.12.2010, n. 6867), ha affermato significativamente che "la valutazione di cui trattasi non può avere natura condizionata, soprattutto se le prescrizioni a cui è subordinata non possiedono un reale contenuto precettivo, recando per contro indicazioni meramente orientative ipotetiche, e, in ogni caso, non può trattarsi di indicazioni la cui concreta realizzabilità non sia stata preventivamente verificata" e ciò perché "diversamente opinando, si finirebbe col realizzare una sorta di inversione procedimentale, rinviando a futuri adempimenti la realizzazione di condizioni che, al contrario, debbono imprescindibilmente precedere la positiva conclusione del procedimento di valutazione di impatto ambientale", aggiungendo altresì (attraverso un richiamo alla normativa applicabile ratione temporis) che "in tal senso il dettato normativo è particolarmente stringente, imponendo (art. 13 l. reg. n. 79/1998) <u>la presentazione da parte</u> del soggetto proponente di uno "studio di impatto ambientale", che deve recare informazioni "coerenti con il grado di approfondimento progettuale necessario, ed attenere strettamente alle caratteristiche specifiche del progetto, nonché delle componenti dell'ambiente suscettibili di subire pregiudizio dalla realizzazione di esso, anche in relazione alla localizzazione, tenuto conto delle conoscenze e dei metodi di valutazione disponibili". Tali rilievi sono ovviamente validi nel caso di specie, anche in considerazione del fatto che la disciplina regionale dello Studio di Impatto Ambientale, applicabile al momento della presentazione dell'istanza di VIA (art. 50 L.R. Toscana n. 10/2010 nella sua versione originaria antecedente alle modifiche apportate dalla L. 17/2016), era esattamente identica a quella esaminata dal TAR Toscana nella citata pronuncia.

Ma vi è di più.

L'integrazione sostanziale di un progetto e la sua valutazione degli impatti ambientali posticipata all'ottenimento della compatibilità ambientale, si porrebbe altresì in aperto contrasto con il principio della necessaria partecipazione del pubblico alla Procedura di VIA, sancito dall'art. 6 della Convenzione di Aarhus, richiamato nel considerando n. 20 alla Direttiva 2011/92/UE (sul carattere fondamentale della partecipazione del pubblico interessato si vedano anche i considerando nn. 1, 18 e 36, nonché art. 6 della Direttiva 2011/92/UE).

Come noto, infatti, il pubblico interessato non partecipa alla fase di attuazione delle prescrizioni ed alla successiva fase di monitoraggio; e se l'attuazione di siffatte prescrizioni ha ad oggetto – come nel caso di specie – modifiche sostanziali al progetto valutato, il principio della massima partecipazione sarebbe sostanzialmente eluso se non totalmente obliterato. Peraltro, nel caso di specie, stante l'illegittima composizione dell'Osservatorio Ambientale – ci torneremo in seguito –, sarebbe altresì obliterata la partecipazione degli enti pubblici interessati dall'opera.

Si noti, infine, come tutte le considerazioni svolte nel presente paragrafo siano valide a prescindere dal livello informativo e di dettaglio minimo prescritto dalla legge. Anche nel caso in cui – in denegata ipotesi – si ritenesse applicabile l'attuale formulazione dell'art. 5 comma 1 lett. g) del Codice o comunque si prendesse come riferimento non il progetto "definitivo" dell'opera, ma il "progetto preliminare", non sarebbe comunque consentito all'Autorità competente di supplire alle carenze progettuali attraverso la costruzione di

condizioni prescrittive prive di efficacia precettiva, volte a rinviare gli approfondimenti progettuali a fasi successive alla valutazione di compatibilità ambientale.

*

Applicando siffatte coordinate ermeneutiche al caso di specie, emerge chiaramente l'illegittimità del provvedimento impugnato per violazione dell'art. 5 comma 1 lett. g), nonché dei principi di prevenzione, precauzione e partecipazione al pubblico.

Sul punto sia sufficiente rinviare alla lettura prescrizioni nn. 3, 4, 28, 29, 33, 34, 46 e 49 del Decreto Impugnato (**doc. 1**), cui si aggiungono le prescrizioni nn. 1, 3 e 5 del Parere reso dal MIBACT (**doc. 5** *bis*).

Dalla semplice lettura dei citati provvedimenti (nelle parti indicate), Codesto Ecc.mo Collegio potrà agevolmente evincere come le prescrizioni (o condizioni) ambientali imposte al proponente abbiano il dichiarato obiettivo di colmare lacune (quando non vere e proprie omissioni) progettuali originarie, posticipandone l'effettuazione a fasi o livelli progettuali successivi e dunque posticipando la valutazione dei relativi impatti ambientali che, proprio per le citate carenze progettuali, non potevano essere effettuate in sede di VIA.

Né del resto siffatti rilievi potrebbero essere superati dalla circostanza che gran parte delle citate prescrizioni rinviano al successivo livello progettuale del "progetto esecutivo".

Quest'ultimo, infatti, ai sensi dell'art. 93 comma 5 D.Lgs. 163/2006, "determina in ogni dettaglio i lavori da realizzare e il relativo costo previsto e deve essere sviluppato ad un livello di definizione tale da consentire che ogni elemento sia identificabile in forma, tipologia, qualità, dimensione e prezzo. In particolare il progetto è costituito dall'insieme delle relazioni, dei calcoli esecutivi delle strutture e degli impianti e degli elaborati grafici nelle scale adeguate, compresi gli eventuali particolari costruttivi, dal capitolato speciale di appalto, prestazionale o descrittivo, dal computo metrico estimativo e dall'elenco dei prezzi unitari" ed è redatto in conformità al progetto esecutivo" (analogamente recita l'art. 25 del D.M. relativo alla definizione dei contenuti della progettazione nei tre livelli progettuali" ai sensi dell'articolo 23, comma 3 del D.Lgs. 50/2016)

A prescindere, quindi, dalla normativa presa in considerazione, il "progetto esecutivo" costituisce un livello di progettazione di dettaglio che cura aspetti specifici dei lavori da

realizzare. Esso dunque non può rappresentare la sede progettuale nella quale effettuare nuove "scelte progettuali" (prescrizione n. 29) o nuove "valutazioni" circa gli impatti dell'opera progettata sulle componenti ambientali o in merito i rischi derivanti dall'esecuzione del progetto (prescrizioni nn. 3, 4, 29, 33 34, 46, 48 e 49, doc. 1, nonché le prescrizioni del MIBACT, doc. 5 bis). Tali valutazioni, infatti, devono essere eseguite necessariamente nel progetto "definitivo", così come prescritto dall'art. 93 comma 4 D.Lgs. 163/2006.

La scelta di rinviare siffatte valutazioni alla fase esecutiva, lungi dallo smentire, conferma apertamente che il progetto sottoposto a VIA (quand'anche arricchito dal SIA) non presentava un livello informativo tale da consentire una compiuta valutazione degli impatti ambientali dell'opera progettata.

*

L'analisi delle prescrizioni impartite dimostra a nostro avviso l'illegittimità dei provvedimenti impugnati.

Tuttavia ove Codesto Ecc.mo Collegio ritenesse che, sulla base della normativa nazionale come interpretata dalla giurisprudenza, l'Autorità competente abbia il potere, nell'ambito della VIA, di dettare prescrizioni vaghe e generiche che rinviino alla fase esecutiva l'effettuazione delle valutazioni ambientali e che di fatto colmino le lacune originarie dei progetti presentati, si chiede il rinvio pregiudiziale della presente controversia ex art. 267 TFUE, prospettando le seguenti questioni:

(i) "se l'articolo 191 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, i principi di precauzione e azione preventiva richiamati nel considerando n. 2 della Direttiva 2011/92/UE, come modificata dalla Direttiva 2014/52/UE, ostino all'interpretazione di una normativa nazionale ed in particolare dell'art. 5 comma 1 lett. g) D.Lgs. 152/2006, letta congiuntamente con l'art. 25 comma 4 D.Lgs. 152/2006, che consenta alle Autorità Competenti degli Stati membri, mediante l'apposizione di particolari condizioni e prescrizioni nel provvedimento di compatibilità ambientale reso all'esito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, di rinviare l'approfondimento progettuale di alcuni aspetti dell'opera ed il relativo giudizio di compatibilità ambientale alle fasi successive alla procedura di VIA";

(ii) "se i considerando nn. 1, 18 e 36, l'art. 6 della Direttiva 2011/92/UE, come modificata dalla Direttiva 2014/52/UE, nonché l'art. 6 della convenzione di Aarhus ostino ad una normativa di uno Stato membro quale quella dettata dal D.Lgs. 152/2006, che esclude la partecipazione del pubblico interessato all'esecuzione di un progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale alle successive fasi di attuazione esecuzione e monitoraggio, laddove in queste fasi al Proponente sia consentito modificare sostanzialmente il progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale e venga altresì rinviata alle predette fasi la valutazione circa gli impatti ambientali delle modifiche effettuate".

PREMESSA.

SULLA NATURA DELLE PRESCRIZIONI (O CONDIZIONI AMBIENTALI) RECATE DAL DECRETO VIA N. 377 DEL 28.12.2017.

Preliminarmente alla disamina dei motivi di diritto, aventi ad oggetto il "merito" del Decreto VIA impugnato, le Associazioni, i Comitati scriventi ritengono opportuno -come sopra anticipato-, fare una breve premessa sulla peculiarità che ha caratterizzato i due procedimenti amministrativi di VAS e di VIA, svolti ai fini la realizzazione del nuovo aeroporto di Firenze, accomunati dalla irrituale procedura del "rinvio delle valutazioni ad una successiva fase".

La VAS effettuata dalla Regione Toscana, ai fini dell'approvazione dell'Integrazione al PIT, è stata impugnata da diversi degli odierni ricorrenti, principalmente perché incompleta, carente, contraddittoria e, perciò, inidonea a fondare una valida deliberazione di localizzazione del nuovo aeroporto nella Piana fiorentina.

Più in particolare la superficialità della VAS è stata stigmatizzata dalla stessa Regione Toscana in un'affermazione più volte utilizzata nella delibera di approvazione della variante (D.G.R. 61/2014), secondo la quale, "la valutazione di impatto ambientale (era stata) approfondita solo per il livello di pianificazione in cui si colloca(va) la variante" e si riteneva, perciò, di poter rinviare la valutazione approfondita delle criticità ambientali alla successiva procedura di VIA sul Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Come è noto, questo Ecc.mo Tribunale ha accolto la censura in parola, affermando, con la sentenza n. 1310 dell'8.8.2016, che la Regione aveva compiuto una mera verifica circa

l'astratta compatibilità ambientale dell'opera, benché avesse l'obbligo, nel rispetto della funzione dell'istituito della VAS, di sottoporre a vaglio di sostenibilità ambientale tutti i profili di sostenibilità della stessa (cfr. paragrafo 5 sentenza 1310/2016).

Nel pronunciarsi, questo Tribunale ha avuto modo di precisare un concetto fondamentale, dichiarando che la VAS:

- *a)* esamina le problematiche su un ambito geografico più esteso di quello proprio della VIA, tenendo conto degli effetti cumulativi della previsione di piano;
- b) tale <u>valutazione</u> sugli effetti cumulativi <u>non può essere rimandata</u> alla successiva fase di VIA, giacché <u>la VAS è nata precisamente per superare il principale limite della VIA</u> stessa, la quale, facendo riferimenti agli impatti derivanti da opere puntuali dettagliatamente individuate in un progetto, è inidonea a far emergere le implicazioni secondarie, cumulative e indirette sull'assetto ambientale complessivo (cfr. paragrafo 5 sentenza 1310/2016).

Ebbene, dopo che la VAS era stata illegittimamente conclusa, rinviando le valutazioni richieste per legge alla fase di VIA, i ricorrenti hanno constatato che <u>anche la procedura di valutazione di impatto ambientale</u> sul progetto di costruzione del nuovo aeroporto di Firenze <u>si è chiusa con una serie di rinvii alla successiva fase (impropriamente definita)</u> di approvazione del progetto esecutivo.

A ben guardare, infatti, il Decreto del Ministro dell'Ambiente n. 377 del 28.12.2017 <u>non</u> <u>contiene delle semplici prescrizioni</u>, o condizioni ambientali (secondo la nuova terminologia introdotta dall'ultima modifica al codice dell'Ambiente), <u>bensì delle vere e proprie</u> <u>posticipazioni di valutazioni che avrebbero dovuto essere eseguite nel corso del procedimento di VIA.</u>

Ad avviso degli scriventi, invero, l'inadeguatezza dell'istruttoria svolta ai fini del procedimento di VIA altro non è che la <u>diretta - e inevitabile - conseguenza dell'illegittimità della VAS</u>, effettuata dalla Regione Toscana ai fini dell'approvazione della variante al PIT, la quale, avendo mancato di far emergere tutte le implicazioni secondarie, cumulative e indirette della variante al piano territoriale per l'inserimento della nuova infrastruttura, ha reso impossibile una compiuta valutazione dell'impatto ambientale del progetto.

Oltre a ciò, l'invalidità del procedimento di VIA rappresenta anche un indice sintomatico della preoccupante superficialità con cui il progetto in questione continua ad essere affrontato sin dalla fase di approvazione della variante al PIT Toscana.

Rinviando la disamina di tutte le omesse valutazioni che inficiano il decreto impugnato, a titolo di mera anticipazione si osserva che:

- è stato <u>rinviato</u> alla fase precedente alla approvazione del progetto da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, <u>lo studio riferito agli scenari probabilistici del rischio</u> <u>di incidente aereo</u> (prescrizione n. 3) e la conseguente <u>stima</u> del rischio di incidente rilevante con strutture soggette alla Direttiva Seveso, presenti sulle direttrici di atterraggio e decollo (prescrizione n. 4);
- è stata rimandata alla fase di progettazione esecutiva <u>la verifica della conformità delle</u> nuove aree di laminazione previste dal SIA, rispetto la normativa vigente in materia di rischio idraulico (prescrizione n. 28);
- è stata rinviata alla fase di progettazione esecutiva l'individuazione di una soluzione progettuale (sino ad ora non trovata) che consenta di realizzare il sotto attraversamento dell'autostrada A11 da parte del nuovo corso del Fosso Reale (prescrizione n. 29);
- è stata posticipata ad un periodo temporale indefinito l'individuazione delle soluzioni a tutte le interferenze della nuova pista con l'assetto idraulico e con le infrastrutture stradali della zona interessata dal progetto (prescrizione n. 33);
- è stata rinviata alla fase di progettazione esecutiva l'individuazione delle soluzioni per risolvere l'interferenza tra la pista e la già programmata cassa di laminazione del PUE di Castello, nonché di quella già prevista dal Comune di Sesto Fiorentino sul Canale di Cinta Orientale per la messa in sicurezza del Polo Universitario di Sesto Fiorentino (prescrizione n. 34);
- è stata integralmente rinviata alla fase di progettazione esecutiva l'analisi del rischio di bird strike (prescrizione n. 46);
- è stata rimandata all'indefinita "fase 1 ante operam" la verifica della sussistenza, in capo al proponente, della capacità finanziaria e giuridica necessaria alla realizzazione delle opere di compensazione per la distruzione delle zone SIC, SIR e Natura 2000 (prescrizione n. 48);

- è stata rimandata anche la redazione di un progetto di massima degli ambienti umidi previsti a compensazione della distruzione delle aree naturali, di cui al punto precedente (prescrizione n. 49).

Si tratta di "prescrizioni" **vaghe**, **generiche**, poiché prevedono una serie di azioni diverse, non semplicemente correlabili, da effettuarsi <u>in tempi e fasi non ben identificate</u> e, soprattutto, **richiedono ulteriori valutazioni e/o autorizzazioni** (come l'opera di sottoattraversamento del Fosso Reale).

Sono, altresì, **prescrizioni indeterminate,** in quanto la descrizione delle azioni prescritte è sommaria e non sufficientemente definita e lascia spazio alla possibilità di tradursi in adempimenti non univocamente determinabili.

In altri termini, non sono prescrizioni che possiedono un reale contenuto precettivo.

Per tale motivo il procedimento di VIA sul Master Plan 2014-2029 deve essere annullato.

In riferimento a questo tema, è noto ai ricorrenti che, per consolidato orientamento giurisprudenziale, deve ritenersi legittimo il giudizio positivo di compatibilità ambientale subordinato all'ottemperanza di condizioni ambientali.

Una valutazione condizionata d'impatto costituisce, infatti, un giudizio integrato dall'indicazione preventiva degli elementi capaci di superare le ragioni del possibile dissenso e, come tale, risponde in astratto ai principi di economicità dell'azione amministrativa e di collaborazione tra i soggetti del procedimento (cfr. *ex multis*: Consiglio di Stato, Sez. IV, 27.3.2017 n. 1392).

Tuttavia, a precisazione di questo orientamento generale, questo Ecc.mo Tribunale ha evidenziato che <u>non possono considerarsi ammissibili le prescrizioni impropriamente</u> utilizzate dall'Autorità procedente per rinviare valutazioni obbligatorie.

Molto chiaramente, il <u>TAR Toscana</u>, <u>Sez. II</u>, <u>18.11.2011</u>, <u>n. 1765</u> ha affermato che "è illegittimo il provvedimento conclusivo della procedura per la valutazione di impatto ambientale che, per il tramite di prescrizioni e clausole ad esso apposte, rinvii al futuro adempimenti e valutazioni che avrebbero dovuto essere compiuti prima del rilascio della <u>V.I.A.</u>" (così,).

Nella pronuncia citata il Collegio giudicante motiva questa conclusione sulla scorta della considerazione che la finalità del procedimento di VIA è di effettuare una <u>valutazione</u> <u>anticipata</u> finalizzata a <u>prevedere</u> gli effetti sull'ambiente di progetti, così da <u>prevenire</u>, <u>evitare o minimizzare</u> quelli dannosi (nel quadro dei principi comunitari di prevenzione e precauzione).

Per tale ragione il TAR Toscana asserisce anche che, in conseguenza dell'applicazione di questi principi, "è altrettanto evidente che la valutazione di cui trattasi non può avere natura condizionata, soprattutto se le prescrizioni a cui è subordinata non possiedono un reale contenuto precettivo, recando per contro indicazioni meramente orientative ipotetiche e, in ogni caso, non può trattarsi di indicazioni la cui concreta realizzabilità non sia stata preventivamente verificabile. Diversamente opinando, si finirebbe col realizzare una sorta di inversione procedimentale, rinviando a futuri adempimenti la realizzazione di condizioni che, al contrario debbono imprescindibilmente precedere la positiva conclusione del procedimento di valutazione di impatto ambientale".

Nello stesso senso si è espresso sempre il Tribunale Amministrativo Toscano, <u>Sez. II</u>, 23.12.2010, n. 6867.

Ebbene, alla luce di queste considerazioni giurisprudenziali, il Decreto VIA n. 377/2017, avente ad oggetto il Master Plan 2014-2029 dell'Aeroporto di Firenze, deve necessariamente ritenersi illegittimo in quanto subordinato a prescrizioni in gran parte prive di contenuto precettivo che, di fatto (per ciascuno degli aspetti ambientali trattati nei seguenti motivi di diritto), posticipano valutazioni che avrebbero dovuto essere eseguite prima della conclusione del procedimento di VIA.

*

V. VIOLAZIONE E/O FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 4, COMMA 4, LETT. A), DEL D.LGS. 152

DEL 30.4.2006. VIOLAZIONE E/O FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 88 DELLA LEGGE

REGIONALE TOSCANA N. 65 DEL 10.11.2014. ILLEGITTIMITÀ DEL DECRETO DEL MINISTRO

DELL'AMBIENTE N. 377 DEL 28.12.2017 PER AVER RITENUTO COMPATIBILE CON

L'AMBIENTE UN PROGETTO NON SUPPORTATO DA ALCUNA PROCEDURA DI VAS A LIVELLO

DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE.

Ciò premesso, il Decreto del Ministro dell'Ambiente n. 377 del 28.12.2017 deve ritenersi, altresì, illegittimo nella parte in cui attesta compatibile con l'ambiente il progetto denominato "Aeroporto di Firenze Master Plan 2014-2029", non è supportato, al livello di pianificazione territoriale che lo localizza, da alcun procedimento di VAS.

Come vedremo nel corso della trattazione di questo motivo di ricorso, in verità, anche a prescindere dall'annullamento della Variante al PIT e del relativo subprocedimento di VAS, il progetto in questione è stato sin dall'origine elaborato in pieno contrasto con le disposizioni della Variante al PIT stessa, e quindi non avrebbe potuto, in ogni caso, divenire oggetto di un provvedimento favorevole di VIA.

Ma partiamo dalla dirimente questione dell'intervenuto annullamento della Integrazione al PIT Toscana e del relativo procedimento di VAS, per effetto della pronuncia della sentenza n. 1310 dell'8.8.2016.

A seguito della sentenza del TAR Toscana n. 1310/2016, di annullamento *in parte qua* della delibera del Consiglio regionale n. 61/2014, di approvazione della Variante al PIT per la riqualificazione dell'aeroporto di Firenze, il procedimento di VIA sul Master Plan 2014-2029 avrebbe dovuto essere <u>immediatamente definito con provvedimento negativo</u>, o <u>quantomeno sospeso sino alla conclusione del nuovo subprocedimento di VAS</u> da parte della Regione Toscana.

Ciò in considerazione della funzione che il Piano di Indirizzo Territoriale regionale riveste nell'ambito della localizzazione delle infrastrutture aeroportuali, nonché in ossequio alle finalità proprie dell'istituto della VAS.

Ai sensi dell'art. 88, comma 7, della Legge regionale Toscana 65/2014, il PIT è quello strumento di governo del territorio che:

- individua gli ambiti territoriali per la localizzazione di nuovi interventi sul territorio di competenza regionale (lettera c);
- stabilisce gli indirizzi e prescrizioni per la pianificazione territoriale in materia di infrastrutture e di trasporti (lettera d);
- stabilisce la disciplina delle funzioni del sistema aeroportuale toscano (lettera g).

Dunque, la funzione dell'Integrazione al PIT è (era) quella di definire le condizioni essenziali della trasformabilità dello scalo fiorentino nel quadro degli obiettivi di qualificazione e integrazione del sistema aeroportuale toscano, <u>individuando la cornice entro cui la società di gestione dell'aeroporto avrebbe dovuto presentare il Piano di Sviluppo Aeroportuale da sottoporre a VIA</u>.

Ad affermarlo è la stessa Regione, proprio nella Variante al PIT in questione.

Nell'Allegato A4 all'Integrazione al PIT, documento denominato "Testo che integra il documento di piano del master plan "Il sistema aeroportuale toscano" (doc. 33), si legge:

- i) "L'integrazione del PIT consente di disporre degli elementi di interesse regionale utili ai fini della riqualificazione dell'area nel suo complesso, individuando la cornice entro cui la Società di gestione dell'aeroporto potrà presentare il piano di sviluppo aeroportuale e il relativo studio di impatto ambientale. L'opera, di interesse nazionale e regionale dovrà, infatti, essere assoggettata a valutazione ambientale, coordinata dal Ministero dell'Ambiente e al procedimento di approvazione coordinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dovrà essere coerente con gli atti di programmazione regionale";
- ii) "La disciplina del Master plan individua gli obiettivi strategici e prevede le prescrizioni per la qualificazione dello scalo aeroportuale fiorentino, al fine di garantire la sua funzionalità in un'ottica di migliore inserimento ambientale, individuando i caratteri generali aeroportuali, tra cui la lunghezza massima compatibile della pista, le prescrizioni finalizzate a garantire l'utilizzo monodirezionale (fatte salve emergenze) e gli elementi prioritari e prescrittivi da salvaguardare nell'esame del progetto";
- iii) "L'integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale contiene indirizzi, direttive e prescrizioni che dovranno essere di riferimento per il successivo procedimento amministrativo di approvazione del nuovo Piano di Sviluppo aeroportuale dell'aeroporto di Firenze".

La natura e la funzione svolta dall'Integrazione al PIT (nell'ambito del complessivo procedimento amministrativo finalizzato alla realizzazione del nuovo scalo) trova espresso riconoscimento anche nel <u>documento di sintesi non tecnica</u> allegata da ENAC allo SIA, redatto e depositato nel marzo del 2015 (dunque prima che intervenisse la sentenza di

annullamento della Integrazione al PIT), nel quale viene correttamente trattata anche la questione della coerenza del progetto, di cui al Master Plan 2014-2029 con gli strumenti di pianificazione.

Alla pag. 116 il proponente afferma che lo "scopo dell'integrazione al PIT ... è quello di dettagliare gli indirizzi e le prescrizioni regionali in riferimento... alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze – Peretola, al fine di definire le condizioni essenziali della trasformabilità dello scalo fiorentino nel quadro degli obiettivi di qualificazione e integrazione del sistema aeroportuale toscano" (cfr. pag. 116 sintesi non tecnica - doc. 35). Questo fondamentale ruolo del PIT, naturalmente, è stato ribadito anche dalla Regione Toscana nel parere di cui alla D.G.R. 1168 del 30.11.2015 (doc. 15), reso al Ministero ai fini della conclusione della VIA statale, evidenziando che:

- (i) la qualificazione dell'aeroporto interviene su "un'area già fortemente antropizzata e infrastrutturata", in riferimento alla quale la Regione e gli enti locali hanno già da tempo cercato di definire una strategia che ponesse le necessarie tutele ambientali per la conservazione delle "residuali ma significative aree con caratteristiche di naturalità";
- (ii) l'Integrazione al PIT prevede uno specifico areale di salvaguardia per l'attuazione del progetto di rilevanza regionale di realizzazione del Parco Agricolo della Piana e un altro areale di salvaguardia per la costruzione del nuovo scalo;
- (iii) la Variante al PIT ha la finalità dichiarata di "porre le condizioni e le salvaguardie" per garantire l'attuazione e la coesistenza di tutte e due le opere (nuovo aeroporto e Parco)" e "in base alle valutazioni svolte in sede di VAS, contiene le condizioni da porre in essere quale presupposto della sostenibilità della infrastruttura aeroportuale rispetto al sistema ambientale, insediativo e della mobilità. A tal fine la variante al PIT contiene: 1. Le condizioni e prescrizioni all'interno della disciplina del Master Plan Aeroporto (art. 5 ter)"; (iv) e chiarendo che la prescrizione di cui all'art. 5 ter dell'Allegato A5 alla variante al PIT, ai sensi della quale la pista di atterraggio non può avere una lunghezza massima superiore a 2.000 metri, costituisce la condizione per garantire la sostenibilità ambientale dell'opera senza inficiare i benefici attesi dall'implementazione del Parco (cfr. pagg. 4 e 5 doc. 34).

Ebbene, considerato che la finalità e la funzione della Variante al PIT Toscana è (era) quella di individuare gli elementi essenziali entro i quali il Piano di Sviluppo Aeroportuale di cui al Master Plan 2014-2029 avrebbe dovuto essere elaborato, poiché la Variante al PIT è stata *in parte qua* annullata dalla sentenza n. 1310/2016, <u>ne consegue che il progetto non avrebbe mai potuto divenire oggetto di un provvedimento positivo di VIA.</u>

E ciò perché <u>il progetto in questione non è più supportato e sostenuto da quella "cornice"</u> <u>di requisiti essenziali, la cui individuazione è imprescindibile per poter garantire la sostenibilità ambientale dell'opera e che il progetto deve necessariamente rispettare.</u>

In altri termini, non essendo più sorretto "a monte" dalla VAS del piano territoriale che aveva provveduto a verificare come poter inserire un nuovo aeroporto in una zona così già densamente urbanizzata, il procedimento di VIA sul progetto di riqualificazione dell'aeroporto di Firenze avrebbe dovuto essere immediatamente <u>definito con provvedimento negativo</u> o, quantomeno, <u>sospeso sino alla conclusione della nuova valutazione ambientale strategica</u> da parte della Regione Toscana.

Solo in tal modo, infatti, la Regione avrebbe potuto nuovamente individuare quei requisiti essenziali che la nuova infrastruttura dovrà avere per poter essere considerata sostenibile sotto il profilo ambientale e compatibile con tutte le strutture e gli insediamenti già esistenti sul territorio.

Ogni singolo progetto, invero, subisce limitazioni o condizionamenti dagli atti di pianificazione generale aventi ad oggetto il territorio all'interno del quale deve essere realizzato. Non fanno eccezione i Piani di Sviluppo Aeroportuale.

Gli odierni ricorrenti sono coscienti del fatto che quello sottoposto all'attenzione di questo Tribunale può, forse, essere posto come "caso di scuola", sintetizzabile con il seguente quesito:

può un Piano di Sviluppo Aeroportuale (o Master Plan) essere validamente sottoposto a procedura di valutazione di impatto ambientale nella ipotesi in cui manchi totalmente la valutazione ambientale strategica del piano territoriale o del programma che concerne quel nuovo aeroporto?

Alla luce di tutto quanto appena esposto, ad avviso degli scriventi, la risposta deve essere negativa.

Argomentando diversamente, si finirebbe per <u>negare la funzione stessa dell'istituto della</u>

<u>VAS</u> e il principio dello sviluppo sostenibile, al cui rispetto è improntata tutta le disciplina del diritto dell'ambiente, sia nazionale che europea.

La Commissione Tecnica di VIA ha affrontato la questione degli effetti della sentenza n. 1310/2016 sul provvedimento di VIA, nel parere n. 2235 del 2.12.2016 (**doc. 2** – cfr. pagg. 24 e seguenti), affermando che la sentenza in parola avrebbe annullato unicamente il procedimento di VAS e che i vizi della procedura di VAS effettuata ai fini dell'Integrazione al PIT (che prevede la soluzione della pista 12/30 con lunghezza 2.000 metri) non produrrebbe alcun effetti sulla procedura di VIA.

In particolare, la Commissione sostiene che le procedure di VAS e VIA avrebbero una distinta natura, sarebbero poste su livelli diversi e avrebbero un oggetto non coincidente. A conclusione della considerazione la Commissione afferma che le procedure sono del tutto autonome in quanto "il Master Plan non è conforme alla variante al PIT e comunque qualora fosse approvato avrebbe valore di variante ai previgenti piani territoriali (ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 616/1977)"e, quindi, che "in nessuna parte appare di impedimento al proseguio della procedura di VIA nazionale oggetto del presente parere".

La tesi sostenuta dall'organo tecnico del Ministero dell'Ambiente non è condivisibile perché, come detto poco sopra, questa interpretazione <u>nega ogni valenza della VAS</u>, che deve essere effettuata ai fini dell'approvazione dei piani territoriali.

Soprattutto in ipotesi di contesti già completamente urbanizzati, come quello della Piana Fiorentina, non è ipotizzabile poter concepire la VAS come un procedimento completamente avulso dalla redazione del progetto specifico dell'opera, poi da sottoporre a VIA e, dunque, ininfluente rispetto alla VIA stessa.

Al contrario, l'inserimento di una grande infrastruttura come un nuovo scalo può essere eventualmente realizzata soltanto individuando "*a monte*" (in sede di VAS), in modo puntuale e capillare, tutti i punti di equilibrio con le altre opere esistenti o in via di realizzazione.

D'altra parte è stato questo stesso Tribunale ad affermare chiaramente, nella sentenza n. 1310/2016 (pagg. 36 e 37), che ciò che le valutazioni e gli approfondimenti non eseguiti nella fase di VAS non possono essere rimandati alla fase di VIA.

Si riportano, di seguito, gli incisi più significativi della pronuncia:

- "attraverso la VAS, l'amministrazione sottopone ad esauriente valutazione quegli effetti rilevanti che, seppur potenziali, sono significativi per l'ambiente ed esamina le problematiche ambientali su un ambito geografico più esteso della VIA, tenendo conto degli effetti cumulativi della previsione di piano in una fase in cui la scelta pianificatoria non è ancora definitiva";
- "la VAS è nata infatti per superare il principale limite della VIA che, facendo riferimento agli impatti di opere puntuali, è **inidonea** a far emergere le implicazioni secondarie cumulative ed **indirette** sull'assetto ambientale complessivo".

Ebbene, se la VAS è quell'istituto nato per superare i limiti della VIA e far emergere gli effetti secondari, cumulativi e indiretti dell'opera sull'assetto ambientale, allora si deve concludere che la VAS effettuata ai fini della localizzazione dell'aeroporto sul territorio deve necessariamente precedere e supportare il procedimento di VIA sul Piano di Sviluppo Aeroportuale e, dunque, che in assenza di valutazione ambientale strategica, non possa essere validamente concluso il procedimento di VIA.

Da qui l'illegittimità del Decreto n. 377 del 28.12.2017.

*

In ogni caso, anche a voler, per ipotesi e per assurdo, prescindere dall'annullamento dell'Integrazione al PIT *in parte qua*, il procedimento di VIA del Master Plan dell'aeroporto di Firenze, non avrebbe potuto essere definito con provvedimento positivo, dal momento che il progetto presenta degli <u>insuperabili profili di contrasto con le prescrizioni della</u>

Variante al PIT in questione che non sono state annullate dalla sentenza n. 1310/2016.

Ci riferisce, naturalmente, alla parte della Delibera del Consiglio regionale n. 61/2014, avente ad oggetto la "definizione del Parco Agricolo della Piana", ad oggi perfettamente efficace (atteso anche il rigetto - parimenti disposto con la sentenza n. 1310/2016 di questo Tribunale -

del ricorso R.G. 1785/2014 proposto da ENAC avverso la previsione del limite dimensionale della pista).

Secondo quanto anticipato poc'anzi, è stata proprio la Regione Toscana ad evidenziare, nel corso del procedimento di VIA, nel **parere di cui alla D.G.R. n. 1168 del 30.11.2015 (doc. 15)**, i profili d'inconciliabilità fra il Master Plan e il PIT (salvo poi esprimere, incomprensibilmente, parere positivo al progetto).

La Regione ha ribadito di aver individuato, all'interno della Variante, due distinti areali di salvaguardia (uno per il parco ed uno per lo scalo) al preciso scopo di porre le condizioni per garantire l'attuazione e la coesistenza di tutte e due le opere e che, in base alle valutazioni svolte in sede di VAS, la Variante "contiene le condizioni da porre in essere quale presupposto della sostenibilità della infrastruttura aeroportuale rispetto al sistema ambientale, insediativo e della mobilità [...] all'interno della disciplina del Master Plan Aeroporti (art. 5 ter)".

Difatti, l'Allegato A5 alla Integrazione al PIT Toscana ("*Testo che integra la disciplina del Master Plan Sistema aeroportuale Toscano*" - doc. 34) all'<u>art. 5 ter, punto b)</u>, impone - tra le prescrizioni essenziali per garantire la fattibilità e la sostenibilità ambientale del progetto di qualificazione - che <u>la lunghezza massima della pista non potrà superare i 2.000 metri lineari.</u>

Questa specifica limitazione posta alle dimensioni della nuova pista aeroportuale trova la sua giustificazione nel fatto che (come aveva già avuto modo di evidenziare il NURV nel parere n. 106, pag. 9 - doc. 12), la realizzazione della pista di 2.400 metri, prevista dal progetto di cui al Master Plan 2014-2029, andrebbe ad interferire con lo specifico ambito di salvaguardia destinato, dalla stessa variane al PIT, alla realizzazione del Parco Agricolo della Piana.

Da qui discende l'insuperabile contrasto tra la Variante al PIT Toscana per la definizione del parco e il Master Plan aeroportuale che, per tutte le ragioni esposte nel presente motivo di ricorso, non avrebbe comunque potuto essere oggetto di un provvedimento favorevole di VIA.

*

VI. <u>Violazione e/o falsa applicazione dell'art. 3 Legge n. 241 del 7.8.1990.</u>

Difetto assoluto di motivazione. Eccesso di potere per illogicità. Eccesso di

POTERE PER CONTRADDITTORIETÀ FRA ATTI AMMINISTRATIVI. ECCESSO DI POTERE PER SVIAMENTO. ECCESSO DI POTERE PER ILLOGICITÀ E IRRAZIONALITÀ DELLA MODIFICA DELLA COMPOSIZIONE DELL'OSSERVATORIO AMBIENTALE.

Il Decreto VIA n. 377 del 28.12.2017 si dimostra, altresì, illegittimo in quanto in contrasto con il principio di prevenzione e affetto da vizio di eccesso di potere - comprovato dalla contraddittorietà fra atti amministrativi e dal difetto di motivazione - nella parte in cui stabilisce la **composizione dell'Osservatorio Ambientale**, di cui alla prescrizione n. 1.

La prima fra le condizioni ambientali, alla cui ottemperanza è stato subordinato il giudizio positivo di compatibilità ambientale del Master Plan 2014-2029, sin dall'emissione del primo parere della Commissione Tecnica di VIA, n. 2235 del 2.12.2016 (doc. 2), è quella avente oggetto la costituzione (a spese del proponente) di un **Osservatorio Ambientale**.

L'opportunità di istituire un organismo al quale demandare i fondamentali compiti di verifica del rispetto delle prescrizioni ambientali da parte di ENAC e di controllo sui concreti effetti della nuova infrastruttura, era stata espressa, in origine, dalla Regione Toscana con la delibera della Giunta n. 1168 del 30.11.2015, al dichiarato fine di garantire una tempestiva ed efficace comunicazione agli Enti e alle Amministrazioni interessate dalle opere di potenziamento dell'aeroporto Vespucci.

Le funzioni dell'Osservatorio avrebbero dovuto essere, secondo le indicazioni contenute nel parere n. 2235 della Commissione VIA, quelle di:

- armonizzazione, dal punto di vista ambientale, dell'inserimento del nuovo aeroporto;
- verifica delle modalità di attuazione delle compensazioni ambientali;
- minimizzazione della sovrapposizione degli impatti interferenziali;
- individuazione delle migliori strategie e misure emergenziali per contenere i suddetti impatti, con particolare riguardo alla componente atmosferica per garantire la salute pubblica al massimo livello possibile.

A tale scopo, l'organo tecnico del Ministero aveva originariamente stabilito che l'Osservatorio Ambientale <u>doveva essere composto</u> da un organo del Ministero dell'Ambiente (Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali), da un organo del Ministero dei Beni Culturali e del Ministero delle Infrastrutture, dalla Regione Toscana, da

ARPA Toscana, da ENAC, da Toscana Aeroporti S.p.a. e, infine, "dai Comuni interferiti della struttura aeroportuale".

Fra questi, la Commissione VIA aveva specificamente individuato: <u>il Comune di Firenze, il</u>

<u>Comune di Sesto Fiorentino e quello di Campi Bisenzio</u> (cfr. prescrizione 1 – pag. 177 del parere n. 2235/2016 – doc. 2).

L'indicazione di questi tre Comuni fra i membri necessari dell'Osservatorio rispondeva, evidentemente, a criteri logici e razionali.

Il Comune di Firenze e di Sesto Fiorentino, infatti, vedranno il loro territorio direttamente coinvolto nella realizzazione del nuovo scalo, mentre quello di Campi Bisenzio è stato incluso fra gli enti direttamente coinvolti in ragione della forte vicinanza geografica con la nuova pista e per la prevista realizzazione del termovalorizzatore nella zona della ex discarica di "Case Passerini" che, insieme al nuovo scalo, andrà sensibilmente ad incidere sul fattore inquinamento atmosferico del Comune (alla cui tutela l'Osservatorio è preposto).

Inspiegabilmente, però, nel corso del procedimento di conclusione della VIA, <u>la</u> composizione dell'Osservatorio Ambientale è stata modificata.

Si è trattato, invero, di una modifica passata pressoché inosservata sino al gennaio scorso, quando con l'adozione del Decreto Direttoriale del Ministero dell'Ambiente del 18.1.2018, sono stati definitivamente - e del tutto ingiustificatamente - estromessi dall'Osservatorio i rappresentanti del Comune di Sesto Fiorentino ed il Comune di Campi Bisenzio.

La modifica è stata originata dalla nota della Direzione Generale VIA, DVA 4423 del 27.2.2017 (doc. 6), nella quale si indicava alla Commissione VIA l'opportunità che i compiti dell'Osservatorio fossero "meglio adeguati sia agli obiettivi ambientali della procedura di VIA in corso, che ai compiti istituzionali del Ministero dell'Ambiente e delle altre Amministrazioni che ne faranno parte".

Tuttavia, benché l'obiettivo dichiarato fosse quello di definire più puntualmente le <u>funzioni</u> dell'osservatorio, la Direzione Generale VIA ha <u>suggerito ed introdotto anche una</u> <u>rilevante modifica nella composizione dell'organismo, peraltro senza alcuna giustificazione.</u>

Dalla lettura del paragrafo successivo a quello appena citato, infatti, si evince che fra le variazioni volute dalla Direzione Generale VIA c'era, non solo la definizione delle funzioni, ma anche <u>l'eliminazione del rappresentante del Comune di Sesto Fiorentino e del Comune di Campi Bisenzio, con il subentro di quello designato dalla Città Metropolitana di Firenze "in rappresentanza degli altri Comuni interessati".</u>

Non è dato comprendere per quale ragione la Direzione Generale VIA abbia consigliato, o meglio introdotto, questa modifica della struttura dell'Osservatorio, giacché tutto ciò è avvenuto in assenza di qualsivoglia motivazione.

Ebbene, nel parere n. 2336 del 17.3.2017 (**doc. 3**), la Commissione VIA ha **pedissequamente** e **acriticamente** accolto le indicazioni di cui alla nota 4423/DVA del 27.2.2017, limitandosi a dichiararle "compatibili con quanto indicato nella prescrizione n. 1".

Al contrario, però, la modifica della composizione dell'Osservatorio suggerita dalla Direzione Generale <u>non poteva considerarsi affatto compatibile con la prescrizione n. 1 del parere n. 2235</u>, perché la funzione dell'Osservatorio (di armonizzare l'inserimento del nuovo aeroporto; verificare le modalità di attuazione delle compensazioni ambientali; minimizzare la sovrapposizione degli impatti interferenziali e indicare le migliori strategie e le misure emergenziali per contenere gli impatti negativi) <u>non può essere concretamente perseguita se dall'Osservatorio stesso sono stati estromessi i Comuni in parola</u>.

In primo luogo perché l'opera ricade proprio all'interno del territorio del Comune di Sesto Fiorentino, per cui la presenza di un suo rappresentante all'interno dell'Osservatorio è da considerarsi senza dubbio **imprescindibile**.

Parimenti <u>essenziale</u> è anche la presenza di un rappresentante del Comune di Campi Bisenzio, indicato espressamente dalla Commissione di VIA come componente dell'Osservatorio all'evidente fine di garantire il monitoraggio degli effetti sull'inquinamento atmosferico, anche in considerazione delle interferenze tra il nuovo scalo e il Termovalorizzatore di "Case Passerini".

Non solo.

Oltre ad essere stati ingiustificatamente estromessi dalla composizione dell'osservatorio, il Comune di Sesto Fiorentino e quello di Campi Bisenzio sono stati arbitrariamente sostituiti con <u>un solo rappresentante nominato</u>, peraltro, da <u>un diverso Ente locale</u>: la <u>Città</u> <u>Metropolitana di Firenze</u>.

Ma la Città Metropolitana di Firenze, ovviamente, non potrà svolgere lo stesso ruolo di sorveglianza, controllo e monitoraggio che avrebbero svolto il Comune di Sesto Fiorentino e quello di Campi Bisenzio, poiché l'unico Ente in grado di tutelare effettivamente il proprio territorio è il Comune stesso.

Per tale ragione, se dalla composizione dell'Osservatorio sono stati pretermessi ben <u>due dei</u> <u>tre Comuni impattati dall'opera</u>, è certo che questo non potrà svolgere appieno le proprie funzioni e, soprattutto, non potrà tutelare adeguatamente le comunità locali coinvolte.

Questa immotivata modifica va dunque a compromettere direttamente la funzione dell'Osservatorio, comportando <u>il venir meno</u>, sin da ora, <u>della prima fra prescrizioni</u> <u>ambientali</u>, alla cui ottemperanza è stato subordinato il giudizio positivo di compatibilità ambientale del Master Plan 2014-2029.

A ben guardare, la scelta della Direzione Generale VIA (nonché della Commissione Tecnica, di avallarla) è talmente illogica e irragionevole da palesare la sussistenza di un vizio di eccesso di potere per sviamento.

E' vicenda nota, infatti, che i Sindaci del Comune di Sesto Fiorentino e di Campi Bisenzio sono sempre stati fortemente contrari, sul piano politico, alla riqualificazione dell'aeroporto di Peretola, mentre il Sindaco del Comune di Firenze - il quale si è trovato a nominare due membri dell'Osservatorio, poiché una seconda nomina gli è spettata in qualità di Sindaco Metropolitano - è sempre stato più che apertamente favorevole al progetto.

Da qui l'illegittimità dei provvedimenti impugnati.

*

VII. VIOLAZIONE E/O FALSA APPLICAZIONE DEGLI ARTT. 21 E 22, DEL D.LGS. 152 DEL 30.4.2003. VIOLAZIONE E/O FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 3 DELLA LEGGE N. 241 DEL 7.8.1990. ECCESSO DI POTERE PER OMESSA E/O INSUFFICIENTE MOTIVAZIONE IN ORDINE ALLA VALUTAZIONE DELLA CD. "OPZIONE ZERO". ECCESSO DI POTERE PER SVIAMENTO.

Il Decreto VIA 377 del 28.12.2017 è inoltre illegittimo per omessa e/o comunque insufficiente motivazione riguardo alle ragioni della scelta dell'alternativa progettuale della

pista parallela convergente 12/30 di 2.400 metri, rispetto alle altre ipotesi possibili.

Ai sensi del combinato disposto dagli artt. 21 e 22, comma 1, lettera d) del D.Lgs. 152/2006, è previsto che lo studio d'impatto ambientale (SIA) debba necessariamente contenere la descrizione delle principali alternative prese in esame dal proponente, tra cui la cosiddetta *opzione zero*, nonché l'indicazione delle principali ragioni della scelta tra tutte le alternative possibili, sotto il profilo dell'impatto ambientale.

Il tema della cosiddetta "alternativa zero" (vale a dire la descrizione dell'impatto ambientale che deriverebbe dalla mancata realizzazione del progetto), è trattato nel documento di sintesi non tecnica allegato al SIA (doc. 35 - pagg. 105-109).

Nel documento in parola l'opzione zero è descritta come la "configurazione attuale dell'Aeroporto A. Vespucci di Firenze e la sua conseguente evoluzione nel tempo senza apportare ad esso particolari modifiche", e la motivazione per la quale l'opzione di realizzare la nuova pista parallela convergente di 2.400 metri sarebbe la soluzione migliore, e meglio sostenibile dal punto di vista ambientale, si sostanzia nelle sole considerazioni secondo le quali:

- l'esistente pista non consentirebbe lo sviluppo aeroportuale utile a soddisfare la domanda di trasporto aereo prevista per gli orizzonti 2014-2029;
- l'inadeguatezza dell'attuale pista originerebbe impatti negativi sotto il profilo economico (cfr. pag. 106 sintesi non tecnica **doc. 35**).

ENAC precisa che dette conclusioni si fondano sulla circostanza che <u>l'aeroporto di Firenze</u> risulta classificato come aeroporto strategico di interesse nazionale e, come tale, ha delle esigenze di sviluppo (cfr. pagg. 106-107 della sintesi non tecnica, si legge: "l'alternativa zero deve necessariamente ritenersi non coerente alla strategia di sviluppo dell'aeroporto di Firenze, in quanto caratterizzata da limitazioni e criticità di tipo infrastrutturale tali da <u>non</u> garantire il perseguimento degli obiettivi di riqualificazione dello scalo che, invece, risulta classificato quale aeroporto "strategico" di interesse nazionale e internazionale da tutti gli strumenti di pianificazione e programmazione di settore, come tale oggetto di significative opportunità e necessità di sviluppo").

E' da osservare, però, che questo dato fatturale su cui si basa la valutazione dell'alternativa zero, **non corrisponde al vero** e comporta, quindi, l'**invalidità della valutazione stessa**.

L'aeroporto di Firenze, infatti, non è uno scalo strategico d'interesse nazionale.

In verità, il <u>D.P.R. 201 del 17.9.2015</u> ("regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale" - doc. 36), inserisce fra gli aerodromi di interesse nazionale quelli di "Pisa/Firenze" - considerandoli, dunque, come una unica struttura aeroportuale - e "a condizione che per gli scali di Pisa e Firenze si realizzi la gestione unica".

Tanto è vero che nella premessa del D.P.R. in commento si legge che l'aeroporto Pisa/Firenze è stato inserito fra gli scali strategici di rilevanza nazionale in via del tutto eccezionale, dal momento che, ordinariamente, la legge ne prevede uno soltanto per ciascun "bacino di utenza" e che, per il Centro-Nord, è già stato in precedenza qualificato come di interesse strategico nazionale lo scalo di Bologna (più precisamente, si legge nella premessa del Regolamento: "atteso che, in considerazione delle caratteristiche morfologiche del territorio e della dimensione degli scali, si è prevista un'ulteriore eccezione alla regola di un solo aeroporto di particolare rilevanza strategica per ciascun bacino, per il bacino del Centro-Nord, per il quale gli aeroporti di particolare rilevanza strategica individuati sono due, ovvero Bologna e Pisa/Firenze, a condizione, relativamente ai soli scali di Pisa e Firenze, che per gli stessi si realizzi la gestione unica").

Ma, se il D.P.R. 201/2015 ha stabilito che la condizione per poter qualificare gli scali di Pisa e Firenze come aeroporti di interesse nazionale è la gestione unificata dei due scali in parola, è chiaro che sia dal punto di vista normativo che ontologico, nell'ambito del sistema aeroportuale italiano, Pisa e Firenze sono, e devono essere, considerati come una infrastruttura unitaria e unica.

Ne consegue che, nell'elaborazione del Master Plan 2014-2029, ENAC avrebbe dovuto necessariamente vagliare anche la possibilità di mantenere la pista attuale di Peretola e soddisfare l'incremento della domanda di trasporto aereo per gli orizzonti 2014-2029 per mezzo del potenziamento dello scalo di Pisa e del rafforzamento dei collegamenti ferroviari tra Pisa e Firenze.

Se è vero, come affermato tutti gli elaborati del Master Plan 2014-2029, che <u>le criticità</u> rilevate in ordine all'attuale aeroporto non ne inficiano il corretto funzionamento (diversamente, infatti, ENAC ne avrebbe già sospeso l'esercizio), ma ne <u>limitano soltanto le potenzialità di sviluppo</u> in relazione all'aumento del traffico che deve soddisfare la domanda di <u>trasporto aereo di tutta la Regione</u>, allora è logico concludere che le opportunità e le necessità di crescita <u>dell'aeroporto di interesse nazionale "Pisa/Firenze" possano essere conseguite anche implementando il solo aeroporto di Pisa (che peraltro, per la sua struttura e collocazione, presenta delle possibilità di implementazione infinitamente superiori rispetto a quello di Firenze).</u>

Da ciò discende l'obbligo, in capo al proponente, di considerare anche questa ipotesi progettuale.

Avendo omesso di farlo, lo SIA elaborato da ENAC non può considerarsi sufficientemente approfondito ai sensi dell'art. 22, comma 1, lettera d). del D.Lgs. 152/2006 e, dunque, il giudizio di compatibilità ambientale sul progetto cui si riferisce è da ritenersi incompleto.

L'indirizzo giurisprudenziale sul tema è univoco: "<u>la mancata considerazione</u>, nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale, delle opzioni alternative e <u>della cd.</u>

opzione zero al tipo di intervento richiesto rendono incompleto il giudizio di compatibilità ambientale. La procedura di VIA, infatti, ha lo scopo di valutare tutte le possibili alternative al progetto presentato, compresa l'ipotesi della non realizzazione di alcun progetto, e assieme alle alternative devono essere indicate anche le ragioni della scelta effettuata per rendere più chiara e trasparente possibile la scelta" (così, TAR Veneto, Sez. III, 8.3.2012, n. 333. Nello stesso senso si vedano anche: TAR Lazio, Sez. II, 6.4.2017, n. 4295; Consiglio di Stato, Sez. IV, 24.3.2016, n. 1225; TAR Lombardia, Sez. II, 27.2.2015, n. 576; Consiglio di Stato, Sez. IV, 26.2.2015, n. 975 e Consiglio di Stato, Sez. V, 2.10.2014, n. 4928).

Non solo, considerato che le ragioni per le quali ENAC afferma aver scelto di accantonare l'opzione del mantenimento della attuale pista sono sostanzialmente di tipo economico, è opportuno evidenziare che il Giudice Amministrativo ha chiarito anche che: "alla stregua dei principi comunitari e nazionali, oltre che delle sue stesse peculiari finalità, la valutazione d'impatto ambientale non si sostanzia in una mera verifica di natura tecnica circa l'astratta

compatibilità ambientale dell'opera, ma implica una complessa e approfondita analisi comparativa tesa a valutare il sacrificio ambientale imposto rispetto all'utilità socio-economica, tenuto conto anche delle alternative possibili e dei riflessi sulla stessa c.d. opzione zero; ma la natura schiettamente discrezionale della decisione finale (e della preliminare verifica di assoggettabilità), sul versante tecnico ed anche amministrativo, rende fisiologico e coerente alla ratio innanzi evidenziata che si pervenga ad una soluzione negativa ove l'intervento proposto cagioni un sacrificio ambientale superiore a quello necessario per il soddisfacimento dell'interesse diverso sotteso all'iniziativa; da qui la possibilità di bocciare progetti che arrechino vulnus non giustificato da esigenze produttive, ma suscettibile di venir meno, per il tramite di soluzioni meno impattanti in conformità al criterio dello sviluppo sostenibile e alla logica della proporzionalità tra consumazione delle risorse naturali e benefici per la collettività, che deve governare il bilanciamento di istanze antagoniste" (in questo senso, TAR Marche, Sez. I, 6.6.2013, n. 418).

Nel parere n. 2235 del 2.12.2016 (**doc. 2** – p. 39) reso dalla Commissione VIA, invece, l'organo tecnico del Ministero ha semplicemente preso atto di questo aspetto gravemente lacunoso dello SIA, senza ordinare al proponente delle integrazioni ed ha illegittimamente elaborato un giudizio positivo sulla compatibilità ambientale, sebbene dette considerazioni fossero già state elaborate dal Comune di Calenzano nel parere di cui alla Delibera della Giunta comunale n. 72 del 14.5.2015, reso alla Regione Toscana ai sensi dell'art. 63 L.R.T. 10/2010 (**doc. 12**, pag. 11 e ss), trasmesso al Ministero dell'Ambiente dalla Regione Toscana, unitamente al parere NURV n. 106 del 23.6.2016.

Letta in quest'ottica, la "inesattezza" riportata da ENAC sulla qualificazione del Vespucci come aeroporto strategico nazionale sembrerebbe essere <u>un'imprecisione scientemente</u> riportata nei documenti di progetto <u>al chiaro scopo di eludere l'obbligo di valutazione</u>, fra tutte quelle possibili, dell'opzione del potenziamento dello scalo di Pisa.

Per tale ragione, l'incompletezza dello SIA e l'insufficienza della motivazione in ordine alla scelta della soluzione della pista parallela-convergente parrebbero svelare anche un vizio di eccesso di potere per sviamento.

Per tutti questi motivi, il Decreto VIA n. 377 del 28.12.2017 deve essere dichiarato illegittimo, in quanto emesso a conclusione di un procedimento di valutazione di impatto ambientale incompleto per violazione dell'art. 22 del D.Lgs. 152/2006.

*

VIII. VIOLAZIONE E/O FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 4, COMMA 4, LETT. B), E DELL'ART. 5, COMMA 1, LETT. C), DEL D.LGS. 152 DEL 30.4.2006. ECCESSO DI POTERE PER DIFETTO DI ISTRUTTORIA IN RIFERIMENTO AGLI EFFETTI DELL'OPERA SULL'ASSETTO IDROLOGICO-IDRAULICO DELLA PIANA FIORENTINA. ECCESSO DI POTERE PER INSUFFICIENZA DI MOTIVAZIONE. ECCESSO DI POTERE PER CONTRADDITTORIETÀ FRA ATTI AMMINISTRATIVI. ECCESSO DI POTERE PER SVIAMENTO.

Il Decreto VIA n. 377 del 28.12.2017 di compatibilità ambientale del Master Plan 2014-2029 dell'aeroporto di Firenze si dimostra illegittimo anche nella parte in cui è stato emesso senza considerare - nell'ambito della valutazione, in cui si sostanzia la VIA, del sacrificio imposto all'ambiente, rispetto all'utilità socio-economica perseguita - gli <u>effetti significativi e</u> <u>negativi</u> del progetto sull'<u>assetto idrologico-idraulico</u> della Piana fiorentina e, soprattutto, in totale <u>difetto della previsione di puntuali misure</u> volte ad evitarli, prevenirli, ridurli o possibilmente compensarli.

Il tema in questione era stato trattato nella "*Relazione idrologico-idraulica*" (elaborato SIA-PGT-03-REL-001, **doc. 37**) depositata, al momento della presentazione della domanda di VIA, a corredo dello SIA, che si era dimostrato, sin da subito, del tutto inadeguato, sia sotto il profilo dell'approccio tecnico-scientifico al problema, avuto riguardo all'importanza dell'opera che si intende realizzare in un'area assai fragile e delicata dal punto di vista dell'assetto idrologico-idraulico, sia sotto il profilo della dimostrazione del rispetto della normativa vigente in materia.

Già in riferimento alla Variante al PIT, gli odierni ricorrenti avevano denunciato come la scelta pianificatoria della Regione Toscana di realizzazione della nuova pista parallela convergente fosse stata assunta senza valutare adeguatamente gli effetti peggiorativi sull'assetto idrologico-idraulico della Piana (cfr. VIII motivo di ricorso R.G. 1881/2014).

Nell'approvare la Variante, infatti, la Regione Toscana aveva rimandato gli approfondimenti tecnici sul fattore idrologico-idraulico, alla successiva fase di VIA, lasciando le ulteriori indagini istruttorie a carico del proponente.

La censura è stata accolta da questo Tribunale, con la sentenza n. 1310/2016 (paragrafo 9), con la quale è stato accertato che la Regione - pur avendo ravvisato che la realizzazione della pista avrebbe prodotto un forte impatto negativo sull'assetto idrico della Piana (come la deviazione del Fosso Reale; la modifica di tutto il reticolo delle acque basse; la perdita di molte aree umide e la cementificazione, con conseguente incremento della pericolosità idraulica, di 100 ettari di terreno a destinazione agricola) - aveva illegittimamente decretato come "preferibile" la soluzione della pista parallela convergente:

- a) senza motivare come questi gravissimi effetti potessero ritenersi "sostenibili" e soprattutto risolvibili per l'ambiente e per il territorio;
- b) senza specificare quali opere di mitigazione e di compensazione per il ripristino dell'equilibrio idraulico si intendono porre in essere (per una più approfondita disamina della sentenza n. 1310/2016, si rinvia al paragrafo 9).

Ebbene, le <u>stesse gravissime lacune</u> sulla valutazione degli effetti della nuova pista, sulle componenti "*suolo*" e "*acqua*", sono presenti anche nello <u>Studio di Impatto Ambientale</u>, nel <u>Master Plan 2014-2029</u> e in tutti i successivi <u>documenti integrativi</u> prodotti nel corso del procedimento di VIA.

Dunque, se a fronte dell'inadeguata indagine conoscitiva compiuta dalla Regione Toscana in sede di VAS, si sarebbe auspicato un esame approfondito del problema del rischio idraulico nella fase della VIA, ciò non è avvenuto.

Per tale motivo il procedimento di VIA sul Master Plan dell'aeroporto di Firenze avrebbe dovuto essere concluso con provvedimento <u>negativo</u>.

Ai sensi del combinato disposto degli artt. 4, comma 4, lett. b) e 5, comma 1, lett. c) del D.Lgs. 152/2006 la valutazione di impatto ambientale deve individuare, descrivere e valutare in modo appropriato gli impatti ambientali - intesi come effetti significativi, diretti ed indiretti - di un progetto, sui fattori (tra gli altri indicati dalla stessa norma) **territorio**, **suolo**, **acqua**, aria e clima.

La VIA, pertanto, avrebbe dovuto essere effettuata su <u>un'approfondita indagine</u> degli effetti che il nuovo aeroporto avrà sulla Piana, <u>comprensiva</u>, <u>soprattutto</u>, <u>della puntuale individuazione e indicazione gli interventi di compensazione o mitigazione</u> funzionali al ripristino dell'equilibrio idrico della piana.

Ora, è necessario considerare che il reticolo idrico di cui si discute è uno storico sistema di regimazione delle cosiddette "acque alte" e "acque basse", che struttura la Piana Firenze-Prato-Pistoia da Monte Morello fino al recapito in Arno, convoglia le acque meteoriche e reflue delle colline e degli insediamenti presenti verso il Bisenzio sino al Fiume Arno.

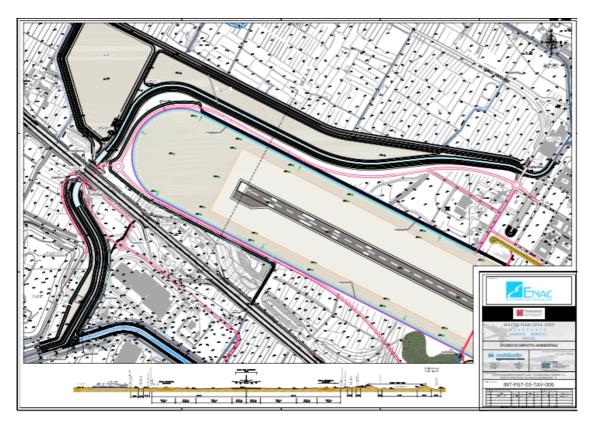
Questo sistema trova la sua principale dorsale idraulica nel corso d'acqua denominato "Fosso Reale", che rappresenta l'asse di altri quattro corsi d'acqua a regime stagionale e svolge una funzione di fondamentale importanza per il drenaggio delle acque durante le stagioni piovose. La realizzazione della nuova pista - lo si era già appreso con l'esame dei dati allegati alla Variante al PIT Toscana - avrà un sicuro e forte effetto peggiorativo sull'equilibrio del reticolo idraulico della Piana e, dunque, sulla pericolosità idraulica di tutta l'area, in quanto andrà a creare una serie di rilevantissime interferenze.

A) INTERFERENZE CON IL FOSSO REALE.

La prima interferenza prodotta dalla realizzazione della nuova pista è quella che comporta lo spostamento della principale dorsale del reticolo idrico della Piana, il Fosso Reale, che dovrà essere deviato per un tratto lungo 3 chilometri e, inoltre, dovrà essere incanalato in un nuovo sottoattraversamento dell'autostrada A11.

Nessuna di queste due criticità è stata effettivamente risolta dal proponente.

Come si evince dalla tavola ING-PGT-03-TAV-006 (*Planimetria a sezione del nuovo Fosso Reale* – **doc. 38**), il nuovo corso del Fosso Reale è stato progettato in modo tale da far sì che il corso d'acqua abbandoni il suo alveo naturale e **aggiri la pista in corrispondenza della testata "12**", per poi reimmettersi nel suo letto originario.



La modifica dell'alveo del Fosso Reale comporterà - come ha osservato il Consorzio di Bonifica 3 del Medio Valdarno nella nota del 18.5.2015 allegata al parere NURV 106 (doc. 12) - quale opera d'arte maggiormente impegnativa, <u>la realizzazione di un nuovo percorso</u> per l'attraversamento del corso d'acqua sotto il tracciato dell'autostrada A11.

L'attraversamento di progetto proposto da ENAC prevederebbe la realizzazione di una batteria di 4 tombini che imporrebbero al canale un funzionamento in pressione. I tombini utilizzabili *in loco* avrebbero delle dimensioni piuttosto ridotte (5x3 metri) e - per mitigare questo aspetto e la conseguente riduzione di portata - ENAC avrebbe proposto la realizzazione di una cassa di linea e di una cassa di espansione in derivazione, in modo da mitigare l'effetto di restringimento della sezione del fiume, causata dal sottoattraversamento stesso (l'intervento è chiaramente descritto nella succitata nota del Consorzio di Bonifica – **doc. 12**).

Il progetto, tuttavia, è stato subito <u>bocciato</u> dal Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno, il quale ha rilevato che "il proposto manufatto di attraversamento autostradale, <u>in contrasto</u> <u>con le norme richiamate</u>, è <u>del tutto inusuale</u> e non risulta avere precedenti analoghi nell'ambito del comprensorio" e quindi ha concluso affermando che "non sussistono le

condizioni per poter autorizzare o dare pareri positivi" (per i motivi tecnici indicati nella nota del 18.5.2015: mancanza del franco per eventi con tempo di ritorno duecentennale e incompatibilità con il D.M. 14.1.2008).

Dopo le integrazioni documentali presentate da ENAC nel settembre del 2015, il Consorzio di Bonifica espresse il nuovo parere del 9.10.2015 (**doc. 39**), con il quale constatò che il proponente non aveva elaborato alcuna soluzione alternativa e confermò pertanto il contrasto del progetto con la normativa vigente.

Ebbene, dalla data di presentazione della domanda di VIA ad oggi, ENAC non è mai riuscita ad elaborare una soluzione progettuale per risolvere l'interferenza tra il nuovo corso del Fosso Reale e l'autostrada.

Lo si evince dal fatto che la prescrizione n. 29 del Decreto VIA 377/2017 prevede che "il proponente in sede di progettazione esecutiva dovrà correttamente sviluppare la soluzione di attraversamento dell'autostrada A11 presentata nel SIA (e documentazione integrativa) risolvendo la problematica tecnica evidenziata nel parere del Genio Civile di Bacino Arno Toscana del 19.10.2015".

Quest'ultimo documento citato nelle condizioni ambientali è il documento con cui l'Ufficio del Genio Civile della Regione Toscana (doc. 40) ha confermato tutto quanto detto dal Consorzio di Bonifica in ordine al contrasto del progetto di sottoattraversamento rispetto alla normativa vigente.

In buona sostanza, dunque, dopo aver ricevuto un netto diniego da parte del Consorzio di Bonifica e dall'Ufficio del Genio Civile, ENAC ha rinunciato a elaborare una soluzione da allegare al progetto e - incomprensibilmente - <u>il Ministero dell'Ambiente</u>, che avrebbe dovuto chiudere la VIA con parere negativo, <u>ha invece ritenuto di poter rinviare l'individuazione della soluzione dell'interferenza (non di scarsa rilevanza) tra l'autostrada A11 e il Fosso Reale, alla fase della progettazione esecutiva.</u>

Il contegno mantenuto dal Ministero procedente di fronte a questa carenza progettuale appare ancor più illogico - o, meglio, <u>incoerente</u> - se si considera che nella richiesta di integrazione documentale del 21.7.2015, il Ministero stesso aveva affermato di ritenere "<u>fondamentale</u> che il proponente chiarisca la scelta della tipologia di attraversamento della A11 considerando la

normativa vigente in materia [...], riportando i dettagli progettuali e le verifiche in tutte le condizioni di esercizio della tipologia di opera scelta per superare <u>l'interferenza</u> ... che per <u>la tipologia di corpo idrico non può ritenersi trascurabile</u> " (cfr. punto 4.2.6 richiesta integrazione Ministero - doc. 13).

Quella di cui al n. 29 del Decreto VIA impugnato è, evidentemente, una di quelle prescrizioni ambientali che in realtà prescrizioni non sono, bensì <u>illegittimi rinvii di valutazioni che</u> avrebbero dovuto essere effettuate nel corso del procedimento di VIA (cfr. TAR Toscana, Sez. II, 1765/2011 e n. 6867/2010).

Poiché il progetto del sottoattraversamento non ha superato l'esame di valutazione delle Autorità competenti, ai fini della VIA, ne consegue che ENAC <u>non ha dimostrato che</u> l'interferenza in questione sia effettivamente risolvibile.

E non è sostenibile che l'individuazione di una soluzione praticabile alla criticità in parola possa essere rimandata ad una fase successiva rispetto alla VIA stessa, perché rappresenta una delle condizioni imprescindibili per poter considerare realizzabile e utilizzabile la nuova pista.

Lo afferma chiaramente l'Ufficio del Genio Civile di Bacino Arno nella nota sopra richiamata del 19.10.2015: "dall'esame della documentazione integrativa si rileva che non sono stati eseguiti gli approfondimenti richiesti [...]. La Fattibilità dell'intervento risulta condizionata al rispetto delle condizioni di cui ai punti 5.1.2.4 del D.M. 16/01/2008 [...]. Si ricorda che la vigente normativa in materia di rischio idraulico richiede la sicurezza rispetto ai fenomeni di allagamento con tempo di ritorno duecentennale. Pertanto l'agibilità della infrastruttura aeroportuale è condizionata alla realizzazione delle opere di messa in sicurezza lungo il Canale di Cinta Orientale" (doc. 40).

Anche per tale ragione il procedimento di VIA avrebbe dovuto concludersi con parere negativo.

Ma vi è di più.

La documentazione tecnica allegata allo SIA è stata esaminata, su incarico dei ricorrenti, dall'Ing. Antonio Sacconi, tecnico esperto nel settore dell'idraulica, il quale ha ravvisato che tutto il progetto di realizzazione del nuovo alveo artificiale del Fosso Reale (non solo il

d'acqua avverrà senza peggioramento del rischio idraulico della Piana fiorentina (in particolare, sarebbe stata sovrastimata la portata del nuovo tratto deviato del Fosso Reale). In tre distinte relazioni (redatte in occasione del deposito del SIA nel marzo del 2015, a seguito della integrazione documentale di ENAC del settembre 2015 e, infine, a fronte dell'emissione del Decreto VIA impugnato), che si producono (doc. 41), l'Ing. Sacconi ha evidenziato le gravi incongruenze dei progetti predisposti per la risoluzione delle interferenze con il reticolo idraulico, concludendo:

- a) che lo SIA è carente di informazioni e, perciò, non consente di verificare l'esattezza dei risultati presentati;
- b) che le scelte progettuali proposte da ENAC comporterebbero <u>un aumento del rischio</u> della pericolosità idraulica;
- c) che talune scelte progettuali, con particolare riferimento al sotto attraversamento del Fosso Reale, sono in contrasto con la normativa regionale e nazione riguardante il rischio idraulico. Per un'approfondita analisi delle argomentazioni dell'Ing. Antonio Sacconi, per esigenze di brevità, si rinvia alle tre relazioni tecniche prodotte (**doc. 41**).

*

B) <u>Interferenze con il reticolo delle acque basse, con le vasche di</u> compensazione e di laminazione già programmate.

Non solo.

La realizzazione della nuova pista andrà anche a <u>interferire con la realizzazione di alcune</u>

<u>opere idrauliche di primaria importanza</u>, già programmate dalle Amministrazioni comunali competenti.

Dette opere andranno tutte ad incidere sul sistema delle "acque alte" della Piana, dal momento che interesseranno il Canale di Cinta Orientale, che raccoglie le acque dei torrenti che scendono dal versante meridionale del Monte Morello (Torrente Gavine, Torrente Rimaggio, Torrente Zambra, Gora di Quinto, Fosso del Termine e Fosso di Castello) e confluisce nel Fosso Reale.

Fra le interferenze quelle più rilevanti elencate nello SIA e riportate nel parere della Commissione VIA n. 2235/2016 vi sono:

- lo spostamento della vasca di compensazione del PUE di Castello Area Caserma dei Marescialli, già localizzata e programmata per bilanciare, ai sensi di legge, l'impermeabilizzazione dei suoli derivante dalla realizzazione delle nuove lottizzazioni in questione;
- la nuova localizzazione della cassa di espansione del Canale di Cinta Orientale (di 190.000 mc e 4 ettari di estensione), necessaria per la messa in sicurezza idraulica del Polo Universitario di Sesto Fiorentino.

A peggioramento della situazione della pericolosità idraulica della Piana, la costruzione della nuova pista comporterà anche l'<u>impermeabilizzazione/cementificazione di una notevole quantità di terreni che attualmente sono a destinazione agricola</u>, la quale, ai sensi del Piano Generale di Bonifica, comporta la necessità di realizzare <u>ulteriori volumi di compensazione</u> per il cosiddetto "*autocontenimento dei maggiori deflussi*" prodotti dall'aeroporto (cfr. parere Consorzio di Bonifica del 18.5.2015 – **doc. 12**), che si andranno a sommare a quelli di cui sopra, necessari alla lottizzazione del PUE di Castello e dalla Scuola dei Marescialli.

Dunque, non solo il nuovo aeroporto comporterà lo spostamento di un fiume, ma impedirà la realizzazione di due importanti vasche di compensazione e di laminazione già previste dal Piano di Bonifica, e comporterà anche la necessità di reperire ulteriori volumi di compensazione idraulica per la cementificazione delle aree agricole.

In questi termini si comprende l'entità dell'impatto sull'equilibrio idrologico-idraulico della Piana.

Per questo motivo il NURV, nell'esprimere le sue prime considerazioni nell'ambito del procedimento di VIA, con il parere 106 del 23.6.2016 (doc. 12), aveva raccomandato ad ENAC (allo stesso modo in cui lo aveva raccomandato alla Regione Toscana, nell'ambito del procedimento di VAS per l'approvazione della variante al PIT) di eseguire uno studio approfondito sulle soluzioni progettuali da adottare per non compromettere il sistema idrico e non aggravare il rischio di alluvione.

Ciò anche in considerazione del fatto che gli interventi previsti dal Master Plan ricadono in aree classificate a **pericolosità idraulica media ed elevata** e, dunque, gli interventi di risistemazione idraulica e soprattutto quelli riguardanti la deviazione del Fosso Reale, che avranno ricadute anche sulle aree situate più a valle, classificate in buona parte a pericolosità idraulica elevata, dovranno essere realizzati senza aggravare ulteriormente la pericolosità idraulica (cfr. pag. 16 - paragrafo 2.2. parere NURV 106 **doc. 12**).

Tuttavia, sebbene la Commissione VIA nel parere 2235 abbia qualificato come *fondamentali* le opere di risoluzione delle interferenze della nuova pista con le opere idrauliche già programmate (pag. 56 parere 2235 CTVIA - doc. 2), in considerazione delle numerose criticità idrauliche, di fatto dette interferenze <u>non sono state risolte</u> e <u>non sono state individuate soluzioni concrete dalla efficacia verificabile, o quantomeno ipotizzabile, ex ante che possano fondare il provvedimento favorevole di VIA impugnato.</u>

L'intervento per la risoluzione dell'interferenza con la <u>vasca di compensazione del PUE di Castello</u>, infatti, non è stato definito in nessun elemento essenziale, giacché <u>non è ancora stata definita l'effettiva localizzazione della vasca</u>, né è stata verificata la sua funzionalità idraulica, come affermato dalla Commissione Tecnica di VIA n. 2235 (pag. 65 – **doc. 2**).

Così come <u>non è stata verificata neppure l'efficacia e la fattibilità della cassa di espansione</u> <u>del Canale di Cinta Orientale</u> per la messa in sicurezza del Polo Universitario, rispetto alla quale la Commissione Tecnica di VIA conferma la necessità che la soluzione progettuale proposta da ENAC sia verificata dalle competenti Autorità (cfr. parere CTVIA 2235, pag. 63, **doc. 2**).

Il tenore delle **condizioni ambientali dalla n. 28 alla n. 34** confermano la fondatezza della presente censura, rinviando - illegittimamente - alla fase di progettazione esecutiva <u>la quasi</u> **totalità delle determinazioni per la concreta risoluzione degli effetti negativi** della nuova pista con l'assetto idraulico della Piana.

Vediamo nel dettaglio i rinvii contenuti nelle prescrizioni:

i) <u>n. 28</u>: rinvia alla fase di progettazione esecutiva, ed in funzione di non meglio precisate "possibilità operative", la <u>verifica dell'adeguatezza delle nuove aree di laminazione</u> previste nel SIA al fine di consentire l'invarianza idraulica;

- *ii)* <u>n. 29</u>: (di è già detto) rinvia alla fase di progettazione esecutiva l'**individuazione della** soluzione all'interferenza fra l'autostrada A11 e il nuovo tratto del Fosso Reale;
- *iii*) **n. 30**: rinvia ad un periodo di tempo indefinito la caratterizzazione della qualità delle acque superficiali;
- iv) <u>n. 33</u>: rinvia alla "fase 1 ante operam" la redazione dei progetti esecutivi di "tutte le opere che interferiscono con l'assetto idraulico di tutta l'area interessata dal Masterplan, con soluzione di dettaglio di tutte le interferenze rispetto alle infrastrutture stradali esistenti e di previsione ed agli altri interventi attuativi dei piani urbanistici esecutivi con edifici già realizzati";
- v) <u>n. 34</u>: rinvia alla fase di progettazione esecutiva l'individuazione delle soluzioni alle interferenze con il reticolo delle acque basse e al soddisfacimento per "l'autocontenimento dei maggiori deflussi" (prodotti dalla cementificazione e dalla nuova pista), <u>compresa la cassa di espansione del Canale di Cinta orientale per la messa in sicurezza del Polo di Sesto Fiorentino e la vasca di compensazione a servizio del PUE di Castello e della Scuola dei Marescialli.</u>

Alla luce delle prescrizioni contenute nel Decreto VIA n. 337 del 28.12.2017 (doc. 1) è evidente, ad avviso degli scriventi, che il Ministero dell'Ambiente abbia ritenuto di poter decretare compatibile un'opera sulla semplice base della <u>mera identificazione delle interferenze</u>, per le quali, tuttavia, <u>il proponente non ha elaborato alcuna soluzione concreta, dalla realizzabilità e dall'efficacia verificabile di mitigazione dell'impatto sul reticolo idraulico, e soprattutto perfettamente conforme alla normativa vigente in materia di rischio idraulico.</u>

Ma il rinvio ad una fase successiva della progettazione puntuale delle opere di compensazione e mitigazione, di fatto, si risolve in un giudizio di compatibilità ambientale differito (come aveva già ravvisato questo Tribunale nel giudizio di annullamento della Variante al PIT – cfr. paragrafo 9 sentenza 1310/2016), che contrastata con la finalità primaria del procedimento di VIA di dare concreta applicazione ai fondamentali principi di precauzione e prevenzione del diritto dell'ambiente.

A questo preoccupante quadro, si aggiunge una circostanza che sfiora il paradosso.

Nella nota del Consorzio di Bonifica n. 3 del Medio Valdarno del 18.5.2015 (doc. 12), acquisita dal NURV ai fini dell'espressione del parere n. 106 del 23.6.2015 (e trasmessa al Ministero unitamente al parere NURV e a tutti gli altri pareri delle Amministrazioni e Autorità invitate dalla Regione Toscana a presentare il proprio contributo tecnico), si legge che, per quanto riguarda la rete idraulica del Comprensorio della Piana di Sesto Fiorentino, neppure l'attuale aeroporto di Firenze è conforme alle previsioni contenute nel "Piano Generale di Bonifica" del 1929 e nei successivi studi di aggiornamento, perché Toscana Aeroporti S.p.a. non ha mai realizzato la vasca di compensazione idraulica prevista a servizio dell'esistente aeroporto, di cui alla concessione precaria allo scarico n. 1664 del 7.11.2011, con volume di laminazione di 19.530 mc, necessaria per mitigare gli effetti della impermeabilizzazione dei suoli dovuta all'esistente infrastruttura aeroportuale.

Il Consorzio afferma infatti che "dell'intervento n. 3, nonostante gli impegni sottoscritti da AdF SpA di completare gli interventi entro il 2013, non si è avuta alcuna comunicazione circa la realizzazione delle opere secondo il cronoprogramma allegato all'atto di concessione allo scarico; opere che, si ricorda, sono necessarie per mitigare gli effetti dell'esistente infrastruttura aeroportuale".

Dunque, il Ministero dell'Ambiente ha inspiegabilmente ritenuto di poter decretare che il progetto di realizzazione del nuovo aeroporto è compatibile con il precario assetto idrologico-idraulico della Piana fiorentina, nonostante il fatto che - su dichiarazione espressa del Consorzio di Bonifica 3 del Medio Valdarno - Toscana Aeroporti Spa non abbia mai posto in essere le opere di mitigazione degli effetti prodotti dalla esistente pista.

In altri termini, è stato emesso un provvedimento favorevole di VIA per la realizzazione di una nuova infrastruttura, ancora più grande e impattante di quella attuale, in <u>un contesto già incapace di assorbire i maggiori deflussi delle acque</u> derivanti dall'avvenuta impermeabilizzazione dell'attuale area di sedime aeroportuale.

Da qui la fondatezza del presente motivo di ricorso e la necessità di annullare il Decreto VIA n. 377 del 28.12.2017.

*

IX. VIOLAZIONE E/O FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 4, COMMA 4, LETT. B), E ART. 5, COMMA 1, LETT. C), DEL D.LGS. 152 DEL 3.4.2006. ECCESSO DI POTERE PER DIFETTO DI ISTRUTTORIA IN RIFERIMENTO AGLI EFFETTI DELL'OPERA IN TERMINI DI INQUINAMENTO ACUSTICO. ECCESSO DI POTERE PER INSUFFICIENZA DI MOTIVAZIONE. ECCESSO DI POTERE PER CONTRADDITTORIETÀ FRA ATTI AMMINISTRATIVI. ECCESSO DI POTERE PER SVIAMENTO. Anche sotto il rilevante profilo dell'inquinamento acustico prodotto dalla nuova pista aeroportuale, le indagini effettuate dal proponente sono del tutto insufficienti a valutare gli effetti reali dell'opera e, di conseguenza, a fondare un provvedimento favorevole di valutazione d'impatto ambientale.

Per tale, ennesimo, motivo il Decreto Via n. 377 del 28.12.2017 è da ritenersi illegittimo.

Il fattore dell'inquinamento acustico indotto da una nuova infrastruttura, come quella che ENAC e Toscana Aeroporti progettano di realizzare nella Piana fiorentina, rappresenta, unitamente al all'inquinamento atmosferico, uno degli aspetti più delicati e critici di tutta l'opera in quanto incide direttamente sulla salute dei cittadini.

Lo dimostra lo studio della Dott.ssa Antonella Litta, Medico di medicina generale, specialista in Reumatologia, Referente nazionale e Coordinatrice del Gruppo di Studio sul tema: "Il traffico aereo come fattore d'inquinamento ambientale e danno alla salute", istituito dall'Associazione Italiana Medici per l'Ambiente - Isde (International Society of Doctors for the Environment), incaricata dalle Associazioni e dai Comitati scriventi ai fini della proposizione del presente ricorso.

La relazione (che si allega sub **doc. 42**) afferma che gli studi medici condotti nell'ultimo decennio hanno identificato un collegamento fra l'inquinamento prodotto dagli aeroporti e l'insorgere di malattie cardiovascolari, respiratorie, disturbi della sfera psichica e cognitiva, riduzione della qualità della vita per compromissione del riposo.

Come tale, questo fattore d'incidenza avrebbe dovuto essere analiticamente valutato ai fini della decretazione della compatibilità ambientale del progetto.

Ma così non è stato.

L'incidenza acustica prodotta dal nuovo scalo è stata trattata, sin dal deposito del SIA in occasione della presentazione di domanda di VIA, con palese **superficialità**.

Lo dimostra il fatto che il NURV, nel parere n. 106 del 23.6.2015 (**doc. 12**), espresso sulla "*prima versione*" del Master Plan (vale a dire quella depositata unitamente all'istanza di VIA), evidenziò immediatamente un carenza del quadro istruttorio sull'impatto acustico <u>talmente</u> grave da rendere impossibile la formulazione di un parere.

Riportando quelle che agli scriventi sono apparse di maggiore gravità:

- l'analisi delle alternative condotta da ENAC non risultava adeguata a valutare se l'ipotesi scelta dal proponente fosse quella a minor impatto ambientale tra le alternative descritte, perché "non sono esplicitati e quantificati i parametri utilizzati per effettuare tale scelta", mentre avrebbe dovuto essere presentata una valutazione comparata fra le alternative scartate (pag. 23);
- le tipologie di aerei considerate nella composizione della flotta corrispondevano sostanzialmente agli aeromobili attualmente in uso a Peretola ma, poiché sulla pista di 2.400 metri sarà possibile utilizzare aerei di maggiori dimensioni, il NURV ha rilevato che la composizione della flotta (*fleet mix*), presa a riferimento da ENAC, avrebbe <u>sottostimato i</u> livelli sonori ipotizzabili nelle aree interessate dai sorvoli (pag. 23);
- nella originaria stesura dello SIA era stata <u>sottostimata anche la popolazione esposta</u> ai differenti livelli di rumore, poiché aveva utilizzato, per lo scenario del 2029, i dati del censimento del 2011, <u>senza considerare l'aumento demografico</u> previsto per l'orizzonte futuro e soprattutto <u>senza tener conto delle nuove aree residenziali, come la Scuola dei Marescialli, o le lottizzazioni residenziali già approvate, prima fra tutte, il PUE di <u>Castello</u>. (pag. 23);</u>
- con particolare riferimento alla Scuola dei Marescialli e Brigadieri dell'Arma dei Carabinieri di Viale XI Agosto già operativa <u>le indagini istruttorie risultavano del tutto inesistenti</u>, non essendo mai stata eseguita alcuna analisi sull'impatto diurno e notturno determinato dalla nuova infrastruttura aeroportuale in corrispondenza della "<u>Scuola dei Carabinieri</u>" (che oltre alla funzione di Polo educativo, ha anche destinazione residenziale per gli allievi) e, di conseguenza, <u>non erano state previste neppure le eventuali misure di mitigazione acustica</u> necessarie;

- non era stato indicato il cosiddetto "aeromobile critico", ovvero il velivolo che nell'ambito di quelli astrattamente utilizzabili sulla nuova pista, risulterebbe avere il più alto impatto acustico e le maggiori esigenze, in termini di caratteristiche della pista;
- non era stato compiuto il confronto "pista con orientamento attuale/ movimenti attuali" e "pista con orientamento futuro/movimenti al 2029" (pag. 24);
- infine, la tabella 14 del documento VIS-GEN-REL-001, che avrebbe attestato, secondo ENAC, la diminuzione della popolazione esposta ai differenti livelli di pressione sonora e di popolazione disturbata dal rumore non poteva ritenersi attendibile, in quanto riferita ad una pista di progetto lunga 2.000 metri e non 2.400 metri (pag. 24).

Con riferimento a queste carenze del quadro conoscitivo assunto da ENAC per la redazione del Master Plan, è opportuno precisare che tra i più importanti ricettori intercettati dalle rotte di decollo e di atterraggio della nuova pista 12/30 vi sono proprio:

- la <u>Scuola dei Marescialli e Brigadieri dell'Arma dei Carabinieri</u>, sita in Viale XI Agosto, che si troverà ad una distanza di circa 900 metri dalla testata 30 della pista, dunque in zona di tutela aeroportuale B, sulla quale i velivoli transiteranno ad un'altezza di soli 60 metri;
- il <u>Polo Scientifico e Tecnologico dell'Università di Firenze in Sesto Fiorentino</u>, che si troverà ad una distanza dal corpo centrale della pista di soli 240 metri, in zona di rispetto aeroportuale C e D.

Il parere n. 106 del NURV, lo si è detto nella narrazione in punto di fatto, venne inoltrato dalla Giunta Regionale Toscana direttamente al Ministero dell'Ambiente, il quale, con molta solerzia, con nota del 21.7.2015 (doc. 13), ordinò al proponente una cospicua serie di integrazioni documentali <u>richiedendo chiarimenti – per la sola componente rumore – su ben 22 punti distinti</u> (cfr. paragrafo 4.4. richiesta integrazione documentale), fra i quali spiccano per importanza: la valutazione dettagliata degli scenari al 2018 e al 2029; la diversa quantità di popolazione esposta nei due scenari 2018 e 2029, in considerazione dell'aumento demografico; la valutazione delle procedure antirumore; i chiarimenti sulle metodologie dei calcoli effettuati per la verificazione dell'inquinamento acustico; la stima dell'inquinamento acustico prodotto dal traffico veicolare indotto dall'aeroporto stesso e, infine, la valutazione dell'ipotesi di utilizzo bidirezionale della pista.

Gran parte delle richieste d'integrazione documentale avanzate dal Ministero, tuttavia, sono rimaste inappagate.

Pertanto, il quadro di indagine su cui si è basato il giudizio di compatibilità ambientale contenuto nel Decreto VIA n. 377 del 28.12.2017 è senza dubbio carente, inadeguato e insufficiente a fondarlo.

Lo si evince dal secondo parere del NURV della Toscana, n. 110 del 6.11.2015 (doc. 14), redatto a valutazione delle integrazioni del SIA presentate da ENAC, nel quale si legge che, per quanto attiene al rumore, il proponente non ha prodotto alcun nuovo elaborato, rimandando gli approfondimenti di molte carenze, rilevate anche dallo stesso Ministero, alla fase di progettazione esecutiva (cfr. pagg. 30-31-32-33 del parere NURV 110 - doc. 14). Per tale ragione, anche nel suo secondo parere, il Nucleo di Valutazione della Regione Toscana confermava la persistenza delle gravi carenze del quadro istruttorio, ribadiva l'impossibilità di esprimere un parere tecnico sul progetto e raccomandava alla Giunta regionale di esprimere un parere negativo nell'ambito del procedimento di VIA statale.

Più in particolare, all'esito della nuova produzione di elaborati progettuali da parte di ENAC **permanevano le seguenti gravi deficienze**.

Anzitutto, nella valutazione della popolazione esposta al 2029, ancora una volta, <u>non è stata</u> inclusa la popolazione residente nella Scuola dei Marescialli, né quella che si prevede risiederà nelle lottizzazioni residenziali approvate dai comuni interessati, fra cui il PUE di Castello (cfr. colonna C.5.b. - pag. 33 - parere NURV 110).

A conferma di ciò, si evidenzia che la Scuola dei Marescialli e il PUE di Castello non vengono <u>neppure menzionati</u>, in riferimento alla componente rumore, nel documento di sintesi non tecnica, in nessuno dei quattro pareri espressi dalla Commissione Tecnica di VIA e, addirittura, <u>neanche nel documento di Valutazione di impatto sanitario</u> allegato al SIA (VIS-GEN-REL-001 - doc. 43).

Quale conseguenza diretta di questa insufficienza istruttoria, il Master Plan approvato con il Decreto VIA impugnato risulta deficitario anche delle misure <u>di mitigazione acustica</u> necessarie per la Scuola dei Marescialli e per la lottizzazione del Piano di Castello, <u>entrambe</u> <u>a destinazione residenziale</u>, tanto è vero che il Decreto VIA 377/2017 prevede tra le

mitigazioni proposte e le prescrizioni ambientali, unicamente la realizzazione di dune antirumore in corrispondenza del Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino (cfr. prescrizioni 17-18).

Continua a non risultare attendibile, ai fini del giudizio di compatibilità ambientale, la tabella 14 del documento di **Valutazione di impatto sanitario** (VIS-GEN-REL-001- **doc. 43**) che dimostrerebbe, secondo ENAC, la diminuzione della popolazione esposta ai differenti livelli di pressione sonora e di popolazione disturbata dal rumore, perché non sono state specificate le impostazioni adottate nei software INM utilizzati per la simulazione (colonna C.5.b. - pag. 33);

Il documento di **VIS** citato, infatti, è **palesemente contraddittorio** perché, da un lato, nelle rappresentazioni grafiche, pagg. 50 e 51, indica che si tratta delle curve isofone relative alla pista di 2.400 metri, mentre nel corpo del paragrafo in questione (9.3 analisi di rischio – pag. 52), afferma che i dati sono stati desunti dagli studi condotti dalla Regione nell'ambito della VAS relativa alla Integrazione al PIT, la quale, ovviamente, si riferiva alla pista più corta, quella di 2.000 metri.

Ancora, afferma il NURV nel parere n. 110, non è stato considerato e valutato l'<u>impatto</u> acustico dovuto al traffico indotto dal nuovo scalo e alle modifiche dei flussi veicolari al 2029 sulle principali vie di accesso alla città di Firenze in termini di rumore e di popolazione esposta (colonna C.5.b. - pag. 34).

Infine, in risposta alla richiesta di indicare "*l'aereo critico*" (vale a dire quello che ha le maggiori esigenze in termini di caratteristiche della pista), nella documentazione integrativa ENAC ha indicato l'Airbus A319-A320, sebbene nel *fleet mix* della documentazione originaria del SIA sia presente anche l'A321, velivolo di maggiori dimensioni, maggior peso al decollo e maggiore rumorosità (pag. 34 colonna C.5.b. parere Nurv n. 110).

Ad avviso del NURV, quindi, anziché effettuare nuove valutazioni sul velivolo più "critico" fra quelli in progetto di utilizzo (nella fattispecie, l'Airbus A321), il proponente avrebbe indicato come "velivolo critico" una tipologia di aereo che, in realtà, non corrisponde a quella più grande che la nuova pista di 2.400 metri permetterebbe in concreto di impiegare.

Anche l'Università di Firenze, nelle osservazioni alla VIA del 3.11.2015 (doc. 58), presentate nel corso del procedimento, ha ravvisato - oltre alle stesse gravi lacune del Master Plan riscontrate dal NURV - ulteriori punti di insufficienza istruttoria, non colmati neppure in seguito alla integrazione documentale del settembre del 2015.

Si legge nelle osservazioni in parola che:

- le valutazioni effettuate da ENAC in riferimento al rumore non tengono conto degli edifici che sono in progetto per l'implementazione del Polo di Sesto (colonna 43, pag. 31);
- il progetto non considera l'inutilizzabilità di alcune strutture del Polo in conseguenza del rumore e non dimostra l'efficacia della duna antirumore, prevista come misura di mitigazione (colonne 53-55, pag. 34-35. Nello stesso senso si è espresso anche il NURV nel parere 110, colonna C.5.b. pag. 33);
- la valutazione di incidenza acustica effettuata da ENAC non ha tenuto debitamente conto, come imposto dal D.M. del 29 novembre 2000, dell'esposizione alle fonti di rumore degli utenti delle strutture scolastiche (colonna 46, pag. 32);
- non è stato indicato quale sia il limite tollerabile di rumore per il ricettore sensibile costituito dal Polo universitario (colonna 50, pag. 33).

Alla luce di tutte queste gravi carenze istruttorie, il Ministero dell'Ambiente <u>avrebbe dovuto</u> concludere il procedimento di VIA con un provvedimento negativo, facendo proprie le conclusioni cui era già pervenuto il NURV della Regione Toscana nel parere 110 (doc. 14), circa l'impossibilità oggettiva di esprime qualsivoglia giudizio su un progetto così sommario. Inspiegabilmente, però, la Commissione VIA, nel parere n. 2235 del 2.12.2016 (doc. 2), ha ravvisato la completezza del quadro istruttorio affermando che il "*Proponente ha proceduto a valutare per i principali ricettori potenzialmente esposti i livelli di emissione, immissione e differenziale, sulla base dei livelli attuali di rumore misurati*" (cfr. pag. 108 parere CTVIA n. 2235).

Alla luce di tutte le carenze istruttorie appena evidenziate, l'attestazione della Commissione Tecnica (palesemente non corrispondente al vero) rivela, ad avviso degli scriventi, la sussistenza del <u>vizio di eccesso di potere per sviamento, in cui è incorso il Ministero nell'approvazione del Decreto Via n. 377 del 28.12.2017</u>, ravvisando - in un quadro di

indagine palesemente inadeguato e insufficiente - gli elementi utili a poter ritenere l'opera in questione compatibile con l'ambiente.

Anche la documentazione tecnica riguardante l'impatto acustico, allegata allo SIA e al Master Plan, è stata esaminata, su incarico dei ricorrenti, da tecnici esperti della materia, il <u>Dott.</u>

<u>Niccolini e la Dott.ssa Incitti, entrambi iscritti all'Albo dei Tecnici competenti in Acustica della Provincia di Firenze</u>, i quali hanno stilato una relazione tecnica che si produce sub doc. 44.

In detto rapporto, cui integralmente si rinvia per esigenze di sinteticità, i tecnici di parte ricorrente hanno evidenziato che le modellazioni di valutazione di impatto acustico, riportate da ENAC nello SIA, sono riferite soltanto alle tre fasce di tutela aeroportuale A, B e C, come individuate dal Piano di Sviluppo Aeroportuale, in violazione del DM del 31.10.1997, il quale impone di identificare le zone di rispetto acustico aeroportuale tenendo anche conto dei piani comunali di caratterizzazione acustica (PCCA).

Sarebbe stato, invece, necessario, ai fini di una compiuta analisi degli effetti sul clima acustico, che le modellazioni fossero effettuate anche oltre le suddette fasce, <u>analizzando</u> tutto l'intorno dell'aeroporto, con particolare riferimento a tutte quelle zone già densamente urbanizzate in cui le fonti di rumore presenti (censite nei PCCA) si assommerebbero a quelle prodotte dai velivoli transitanti dal nuovo scalo.

Riguardo alla componente rumore, i ricorrenti allegano anche due ulteriori relazioni tecniche. La prima, stilata per loro conto dalla <u>Società Cooperativa EuThink Strategy a r.l.</u> (doc. 45), dalla quale emerge la superficialità e l'inadeguatezza delle indagini effettuate da ENAC ai fini della VIA;

La seconda redatta dal Dott. Luigi Carpentiero, Medico Chirurgo e membro della ONLUS "Medicina Democratica" (doc. 46), nella quale sono riportati tutti i significativi effetti extrauditivi del rumore sulla salute umana.

*

Si evidenzia, inoltre, l'<u>inattendibilità</u> dello SIA, nella parte in cui (come già lo studio di impatto acustico effettuato dalla Regione Toscana aveva fatto) ha basato le valutazioni

sull'impatto acustico della nuova pista su <u>un presupposto di fatto che sarà certamente</u> irrealizzabile nella realtà: l'utilizzo monodirezionale della pista.

E' ormai noto che, dal punto di vista aeronautico, le piste monodirezionali non esistono. La monodirezionalità dell'utilizzo, infatti, implica il controllo sugli agenti atmosferici (*i.e.*: i venti), che ovviamente sfugge all'uomo.

E' evidente, pertanto, che uno Studio di Impatto Ambientale, che riporta stime dell'impatto acustico che il nuovo aeroporto avrà sulla qualità della vita dei cittadini della Piana fiorentina, basato su modelli inattuabili/inesistenti, non può ritenersi idoneo a fondare un provvedimento positivo di valutazione di impatto ambientale.

Sotto quest'ultimo profilo si evidenzia che <u>neanche la documentazione integrativa</u> depositata in seguito alla richiesta del 21.7.2017 ha colmato le profonde lacune del quadro progettuale.

Nonostante che, nella succitata richiesta, il Ministero avesse imposto ad ENAC di "valutare altri possibili utilizzi della pista (ipotesi sull'uso bidirezionale della pista / diversa distribuzione dei decolli)" - cfr. pag. 10-11 paragrafo 4.4.2. (doc. 13) -, nell'allegato "Rumore: relazione integrativa" (INT-AMB-04-REL-001 - doc. 47), pag. 3, paragrafo 2, e nella relazione generale di integrazione e chiarimento (INT-GEN-00-REL-001 - doc. 48), il Proponente ha ritenuto arbitrariamente di poter disattendere la richiesta, riconfermando di aver effettuato l'istruttoria sulla base dell'"utilizzo della pista [...] esclusivamente monodirezionale in quanto non si prevedono diversi impieghi della stessa, in particolare non si prevede il sorvolo della città di Firenze, se non in casi di emergenza aventi incidenza percentuale assolutamente trascurabile".

Alla luce di ciò, non si comprende per quale ragione la Commissione Tecnica di VIA e il Ministero dell'Ambiente non abbiano tenuto conto - in termini negativi - dell'omessa integrazione dello SIA con lo studio dell'impatto acustico relativo all'ipotesi dell'utilizzo bidirezionale della pista, quando la richiesta di tale indagine era stata da questi espressamente avanzata.

Su questo punto, la <u>contraddittorietà</u> fra la richiesta d'integrazione documentale del 21.7.2015 (**doc. 13**) e il Decreto VIA n. 377 del 28.17.2015 è più che palese.

E la carenza istruttoria in parola appare ancora più grave se si considera che, in realtà, <u>la pista</u> non potrà mai essere utilizzata in modo esclusivamente monodirezionale, per le ragioni che saranno illustrate nei successivi motivi di diritto.

Da qui l'illegittimità del Decreto Via n. 377 del 28.12.2017.

*

X. ECCESSO DI POTERE PER DIFETTO DEI PRESUPPOSTI, PER TRAVISAMENTO E PER ERRATA

VALUTAZIONE DEI FATTI, PER CONSEGUENTE ASSOLUTA CARENZA DI ISTRUTTORIA IN

ORDINE ALL'EFFETTIVO CARATTERE BI-DIREZIONALE DELLA NUOVA PISTA PROGETTATA.

ECCESSO DI POTERE PER CONTRADDITTORIETÀ ED ERRORE. ECCESSO DI POTERE PER

SVIAMENTO DI POTERE.

Il Decreto VIA n. 377 del 28.12.2017 è, altresì, illegittimo anche nella parte in cui decreta la compatibilità ambientale del Master Plan 2014-2029 dell'Aeroporto di Firenze, sul presupposto dell'utilizzo della pista in modo **esclusivamente monodirezionale**.

In realtà, la pista non potrà mai essere utilizzata in modo esclusivamente monodirezionale per un duplice ordine di ragioni.

In primo luogo, perché dalla soluzione progettuale del nuovo aeroporto, non risulta la **previsione di una pista di rullaggio**.

Gli aerei non possono sempre decollare e atterrare tutti nella stessa direzione e ciò non potrà accadere, *a fortiori*, in una scalo come quello che ENAC si propone di edificare, nel quale si auspica di veder aumentare il numero di voli, con proporzionale aumento dei velivoli in transito. L'impossibilità di garantire, nella approvata soluzione progettuale, l'utilizzo monodirezionale dell'aerodromo è evidente anche ai soggetti non esperti della materia specifica.

Per poter permettere agli aeromobili di atterrare e decollare tutti nella medesima direzione, infatti, occorrerebbe necessariamente <u>dirigere il traffico aereo a fasi alternate</u>, per mezzo di manovre che presuppongono l'esistenza di una pista parallela a quella di decollo e atterraggio, cioè appunto della cosiddetta <u>pista di rullaggio</u>, adibita alle manovre e alla sosta dei velivoli in attesa di decollo.

L'impossibilità dell'utilizzo monodirezionale della pista deriva, poi e soprattutto, dalla mancata considerazione dell'azione dei venti sulle modalità di atterraggio dei velivoli.

Sul punto si rammenta che, <u>in aereonautica, il concetto di "pista monodirezionale" è sconosciuto</u>, poiché appunto gli agenti atmosferici che dettano le condizioni di volo non sono soggetti al controllo dell'uomo.

In particolare, è notorio come <u>l'atterraggio dei velivoli debba avvenire controvento</u>, per beneficiare così di un'azione frenante naturale e soprattutto per non subire pericolose alterazioni di traiettoria in questa delicata fase.

Non solo, dunque, sarebbe stato indispensabile condurre uno studio analitico dei venti incidenti sull'aeroporto di Peretola <u>prima</u> di validare la soluzione progettuale della pista parallela convergente, al fine di assumerne, con effettiva cognizione di causa, il (preteso) carattere monodirezionale della pista, ma neppure risulta che il Proponente abbia provveduto a colmare tale lacuna a seguito delle richieste di integrazioni provenienti dal Ministero.

Se tale studio fosse stato condotto, esaminando i dati della piana dell'aeroporto di Peretola negli ultimi 25 anni (estratti dal data-base storico dei rilievi della Stazione Meteorologica dell'Aeronautica Militare), si sarebbe rilevato che:

- in relazione ai venti di coda superiori a 10 nodi nella supposta direttrice monodirezionale della nuova pista parallela convergente, si avranno difficoltà serie nel 21,2% dei giorni, condizioni praticamente proibitive nel 14,7% e sicuramente impraticabili nel 6,8% dei casi; e che
- combinando tali venti con quelli trasversali superiori ai 16 ed ai 21 nodi, le frequenze di queste circostanze saranno rispettivamente del 26,8% e del 16,88% nel complesso dei dati disponibili relativi agli ultimi 25 anni.

Tale analisi induce a concludere, senza possibilità di smentita, che <u>la nuova pista</u> <u>dell'aeroporto non potrebbe giammai avere, in virtù dei venti riscontrati nella zona negli ultimi 25 anni, un carattere unicamente monodirezionale, perché, in percentuali rilevanti dei casi (come visto intorno al 20%), per consentire comunque l'atterraggio a Peretola, <u>occorrerebbe far assumere agli aeromobili una traiettoria di discesa nella direzione opposta, cioè impostando l'avvicinamento in sorvolo sulla città di Firenze.</u></u>

Tutto ciò premesso la soluzione dell'utilizzo monodirezionale della pista, che ENAC continua a prospettare come realizzabile e <u>sulla quale ha fondato lo studio dell'impatto acustico</u> dell'opera è, in realtà, assolutamente impraticabile.

Ne consegue che anche sotto questo profilo il progetto non era idoneo a fondare un provvedimento di valutazione di impatto ambientale positivo.

In riferimento allo studio dei venti e alla conseguente impossibilità di garantire l'utilizzo esclusivamente monodirezionale della pista, si allegano al presente ricorso, le relazioni redatte dall'Ing. PierCarlo Molta (doc. 49).

*

XI. VIOLAZIONE E/O FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 4, COMMA 4, LETTERA B) E DELL'ART. 5, COMMA 1, LETTERA C), DEL D.LGS. 152 DEL 3.2.2006. VIOLAZIONE E/O FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 22, COMMA 3, LETTERE B) E C), DEL D.LGS. 152 DEL 3.2.2006. ECCESSO DI POTERE PER DIFETTO DI ISTRUTTORIA IN RIFERIMENTO AGLI EFFETTI DELL'OPERA SULLA QUALITÀ DELL'ARIA DELLA PIANA FIORENTINA. ECCESSO DI POTERE PER INSUFFICIENZA DI MOTIVAZIONE.

Il Decreto VIA 377 del 28.12.2017 è illegittimo anche per l'insufficiente valutazione degli effetti che il nuovo aeroporto di Firenze avrà sulla qualità dell'aria del territorio della Piana Fiorentina e sulla individuazione delle misure di mitigazione e compensazione.

Anche il tema del livello preoccupante d'inquinamento atmosferico, in cui si trova questa zona del territorio regionale, era stato già ampiamente trattato nel ricorso avente ad oggetto l'impugnazione della variante al PIT ed il relativo motivo di diritto (n. VI) <u>ha trovato accoglimento nella sentenza n. 1310 emessa da questo Ecc.mo Tribunale</u>, il quale ha ravvisato l'insufficienza e l'inadeguatezza delle valutazioni effettuate dalla Regione Toscana sugli effetti che avrà la nuova pista sulla qualità dell'aria e la mancata previsione di misure di compensazione e di mitigazione verificabili *ex ante* (cfr. paragrafo 7 sentenza 1310/2016).

Dunque, sin dall'avvio della formazione della Variante al PIT per la localizzazione del nuovo aeroporto, nel 2014, è emerso che l'inquinamento della Piana Firenze-Prato-Pistoia è già a **livelli critici**, tanto è vero che la Regione Toscana, nei documenti relativi alla VAS sulla

variante al PIT, ha definito espressamente come "zona di risanamento in cui deve trovare applicazione un piano di riduzione delle emissioni".

La gravità della situazione fu, in prima battuta evidenziata dal NURV nel parere motivato reso in esito alla valutazione del Rapporto Ambientale allegato al PIT, nella parte in cui raccomandava che "viste le condizioni di criticità dell'area fiorentina in ordine alla componente della qualità dell'aria, ogni ulteriore intervento dovrà essere sostenibilmente realizzato senza ulteriori aggravi per tale componente; considerando, inoltre, che lo sviluppo dell'aeroporto determinerà comunque una criticità per tale componente, si ritiene necessario che venga eseguito con maggior forza l'obiettivo di miglioramento della qualità dell'aria attraverso la definizione di ulteriori e più incisive misure di risanamento".

Questa zona presenta delle notevoli criticità riguardo alla qualità dell'aria, determinate dalla presenza del casello autostradale A1/A11 "Prato Est", dell'impianto di discarica di "Case Passerini" e dovrebbe, inoltre, presto ospitare anche il <u>nuovo impianto di termovalorizzazione</u> della società Q.Thermo S.r.l., concepito per bruciare 9,2 tonnellate di rifiuti all'ora. (progetto reperibile sul sito web: http://www.qthermo.it/progetto/caratteristiche_tecniche/).

La logica conseguenza di questa situazione di fatto è che, nel caso in cui s'intenda attivare una nuova fonte di emissione di agenti inquinanti (come il nuovo scalo) - in una zona soggetta a Piano di riduzione delle emissioni -, è l'obbligatoria la previsione di misure di compensazione e degli specifici interventi di riduzione delle altre sorgenti di inquinamento già attive nell'area, nel rispetto del D.Lgs. 155/2010, nonché in attuazione del PRRM (Piano Regionale di Risanamento e Miglioramento della qualità dell'Aria).

Nondimeno, il tema degli effetti che l'esercizio del nuovo aeroporto produrrà sul territorio ha continuato ad essere <u>sottovalutato</u>, sia dal proponente, che dalle Autorità competenti, anche in sede di valutazione di impatto ambientale, tanto è vero che nel Decreto VIA n. 337/2017 e, soprattutto, nel presupposto parere n. 2235 della Commissione Tecnica di VIA, non è neppure riportato che l'area interessata dal Master Plan è soggetta a piano di risanamento della qualità dell'aria.

In questi termini si è espresso anche il Ministero dell'Ambiente nella richiesta di integrazione documentale del 21.7.2015 (**doc. 13**), nella quale sono emerse tutte le gravissime carenze istruttorie sotto i seguenti profili:

- 1) il mancato esame dell'interazione e correlazione della nuova opera con quella di progettazione della terza corsia del tratto Firenze Pistoia dell'autostrada A11;
- 2) l'omessa valutazione delle interazioni delle emissioni prodotte dall'esercizio del nuovo aeroporto con il realizzando Termovalorizzatore della Località "Case Passerini" (cfr. pag. 2 provvedimento di richiesta integrazione documentale prot. 2444/2015).

Non solo.

La richiesta d'integrazione del Ministero (doc. 13) ha evidenziato <u>altre significative carenze</u> delle indagini ambientali svolte dal Proponente, che si sono dimostrate palesemente insufficienti, inadeguate ed inattendibili.

Il primo significativo dato emerge dalla constatazione che, incomprensibilmente, il Proponente ha effettuato uno studio delle componenti dell'aria limitate al solo anno 2010, anziché provvedere a compiere (come da prassi per queste tipologie di indagini) un'analisi corrispondente ad un arco temporale di almeno 30 anni.

In secondo luogo, il Ministero ha constatato che il Proponente ha <u>omesso di considerare</u> anche gli agenti inquinati che non hanno un limite prestabilito da norme di legge, ma che comunque, come è ovvio anche per i non esperti della materia, concorrono a determinare la qualità dell'aria.

In terzo luogo, è emerso che il progetto sulle emissioni in atmosfera è stato redatto sulla base dello "scenario di utilizzazione media", previsto dal Masterplan e non già - come era dovuto - dello scenario di traffico aeroportuale "a pieno regime", l'unico che consente di valutare il reale impatto che la nuova opera avrà sul territorio, sull'ambiente e soprattutto sulla salute dei cittadini.

A seguito di queste preoccupanti considerazioni, il Proponente ha presentato ulteriori elaborati, depositati in data 3.9.2015, dalla cui analisi emerge la **persistente inadeguatezza dello studio**, nonché delle misure che si intendono adottare per far fronte all'inevitabile

peggioramento della qualità dell'aria, che si produrrà per effetto dell'esercizio del nuovo aeroporto.

Questo è quanto rilevato dal Dott. Daniele Grechi (tecnico incaricato dai ricorrenti), nelle relazioni di osservazione al SIA (che si allegano sub **doc. 50**), dalle quali emerge che gli studi presentati da ENAC in riferimento al monitoraggio della qualità dell'aria, anche in seguito alle integrazioni documentali del settembre del 2015, erano gravemente insufficienti e dunque inidonee a fondare un giudizio positivo di compatibilità ambientale.

Anche il NURV con il parere n. 110 del 6.11.2015 ha ravvisato che le lacune riscontrate nel quadro di indagine sull'inquinamento atmosferico del SIA "originario" non sono state colmate dalle integrazioni postume al SIA.

Al contrario, il Nucleo di Valutazione regionale afferma che le carenze sono di gravità tale da "influenzare i risultati sostanziali delle simulazioni e le conseguenti conclusioni che se ne possono trarre" (cfr. pag. 14 parere NURV 110 – doc. 14).

E non pare casuale che alle stesse identiche conclusioni - circa l'inattendibilità dei risultati esibiti da ENAC sulla sostenibilità dell'opera riguardo all'inquinamento atmosferico - sia giunta anche l'Università degli Studi di Firenze nelle osservazioni al procedimento di VIA del 3.11.2015, nelle quali si afferma che, in assenza di chiarimenti da parte di ENAC circa il metodo utilizzato per la modellizzazione della dispersione degli inquinanti, i dati contenuti nel SIA debbono essere considerati invalidi ai fini del procedimento di VIA (cfr. pag. 38 osservazioni UNIFI – doc. 51).

*

Il Master Plan 2014-2029 presenta un'altra grave deficienza, nella parte in cui omette di progettare opere concrete, e dall'efficacia verificabile, di <u>mitigazione delle emissioni</u> derivanti dall'esercizio della nuova infrastruttura.

Tanto è dimostrato dal fatto che <u>il Decreto VIA n. 377/2017</u> (e il presupposto parere della Commissione VIA n. 2235) <u>non contiene alcuna prescrizione che riguardi opere di mitigazione dell'inquinamento atmosferico</u>.

Le condizioni ambientale previste per la componente "aria" - dalla n. 13 alla n. 16 – fanno un unico riferimento alle misure di mitigazione per la fase di caratterizzazione, peraltro

rinviandone l'individuazione al momento della redazione dei Piani di Cantierizzazione.

Ciò rende, evidentemente, illegittimo, il Decreto di VIA impugnato.

Se è vero, come è vero (e inevitabile), che <u>le emissioni atmosferiche derivanti dall'attività</u> <u>dell'aeroporto</u>, negli scenari previsti al 2018 e al 2029, <u>risultano incrementate rispetto alle</u> <u>attuali</u> (perché verrà introdotta una nuova fonte di inquinamento: il nuovo e più performante aeroporto) - come è riportato da ENAC a pagg. 158, 159 e 160 del documento di sintesi non tecnica (doc. 35).

Dunque, contrariamente all'espressa esigenza di <u>contenere i livelli di inquinamento</u>, le emissioni che deriveranno dall'attività della nuova infrastruttura, negli scenari futuri, saranno **notevolmente superiori rispetto a quelle attuali**.

Ebbene, nonostante la richiesta di chiarimenti avanzata da parte del Ministero dell'Ambiente, il Proponente <u>non ha affatto risolto il problema dell'incoerenza del progetto</u> presentato rispetto alle norme statali (D.Lgs. n. 155/2010) e del Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della qualità dell'aria (PRRM), derivante dalla <u>mancata indicazione di opere di compensazione adeguate a fronteggiare l'incremento delle emissioni che conseguirà all'ampliamento dell'aeroporto di Firenze.</u>

Allo scopo il Proponente avrebbe dovuto predisporre delle soluzioni idonee, se non a migliorare, **quantomeno a preservare la qualità dell'aria**, trattandosi, come ricordato, di zona classificata "di risanamento".

E non può valere a risolvere questa criticità, il fatto che il Proponente, nel corso del procedimento di VIA (neppure menzionati nel Decreto impugnato, o nel parere della Commissione VIA n. 2235), abbia ipotizzato non meglio precisati interventi di contenimento dell'inquinamento atmosferico, giacché questi risultano assolutamente inadeguati allo scopo.

Anzitutto, la previsione della piantumazione di essenze vegetali nelle zone limitrofe all'aeroporto, che il Proponente avrebbe prospettato come soluzione principale al problema dell'aumento delle emissioni inquinanti, è inficiata dai seguenti aspetti critici:

a) <u>inadeguatezza</u>: la misura di compensazione progettata potrebbe, nella più ottimistica delle previsioni, compensare solo e soltanto l'impatto delle emissioni di CO2, senza tuttavia produrre alcun effetto sulle emissioni inquinanti, dal momento che le piante

hanno capacità di assorbire la sola anidride carbonica;

- b) <u>indeterminatezza</u>: riguardo la capacità di assorbimento degli elementi vegetali, il
 Proponente ha totalmente omesso di quantificarla, con conseguente impossibilità per il
 Ministero di valutare la reale efficacia della principale misura di compensazione;
- c) <u>incompatibilità</u>: la piantumazione di alberi nelle zone limitrofe alle aree aeroportuali costituisce un elemento di rischio per la sicurezza dei voli [(cfr. Anex n. 14 ICAO, Capitolo 9.4 e Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, Cap. 5 ("Rischio da impatto con volatili"), Cap. 4, par. 12 ("Pericoli per la navigazione aerea"), e relativo materiale interpretativo contenuto nella Circolare Enac APT-01B)] ed anche una soluzione difficilmente attuabile e conservabile, come dimostrano le funeste sorti che ha subìto il parco realizzato in prossimità dello scalo di Malpensa 2000.

Anche il riferimento all'accennata possibilità di utilizzare una linea di teleriscaldamento che sfrutti il calore prodotto dal progettato Termovalorizzatore, rappresenta soltanto una soluzione incerta, oltre che sotto il profilo dell'efficacia, ancor prima di quello della sua fattibilità, dal momento che la realizzazione di detto sistema di teleriscaldamento viene evocato, ma non risulta che sia previsto nel relativo progetto.

Le misure di compensazione delle emissioni nocive sono state dunque pensate e valutate come **mere ipotesi su altre ipotesi**, la cui realizzazione è assolutamente incerta.

Ne consegue che tali misure di compensazione non possono essere assunte, per la loro indeterminatezza, come elementi a dimostrazione della compatibilità ambientale del nuovo aeroporto.

Sugli effetti dell'inquinamento atmosferico sulla salute umana si allega la relazione tecnica redatta, per conto dei ricorrenti, dal Dott. Vincenzo Petrosino, Medico Chirurgo specializzato in chirurgia oncologica (doc. 51 bis).

Da qui l'illegittimità del Decreto VIA impugnato.

k

XII. <u>Violazione e/o falsa applicazione degli artt. 4, comma 4, lett, b), del D.Lgs.</u>
152 del 3.4.2006. Violazione dell'*Annex XIV* ICAO e del Capitolo 5 del

REGOLAMENTO ENAC PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DI AEROPORTI. VIOLAZIONE DELL'ART. 711 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE. ECCESSO DI POTERE PER DIFETTO E/O INSUFFICIENZA DI ISTRUTTORIA IN RELAZIONE AL RISCHIO DI BIRD STRIKE E O WILDLIFE STRIKE. ECCESSO DI POTERE PER DIFETTO E/O INSUFFICIENZA DI ISTRUTTORIA IN MERITO ALLE ATTIVITÀ RISCHIOSE PER LA SICUREZZA DEI VOLI. ECCESSO DI POTERE PER TRAVISAMENTO DEI FATTI. ECCESSO DI POTERE PER SVIAMENTO.

Il Decreto VIA n. 377 del 28.12.2017 è illegittimo anche nella parte in cui ha dichiarato compatibile con l'ambiente il Master Plan 2014-2029 dell'Aeroporto di Firenze, in assenza di qualsiasi tipo di valutazione circa il rischio di *bird strike*, connesso all'esercizio del nuovo scalo.

La totale omissione di questa indagine è presto dimostrata, poiché la <u>prescrizione n. 46</u> del Decreto VIA rimanda <u>l'integrale analisi del rischio di bird strike</u> alla fase di progettazione <u>esecutiva</u>: "in fase di progettazione esecutiva dovrà essere effettuata da un organismo terzo indipendente, secondo le metodologie più avanzate del settore, l'analisi del rischio di bird-strike e dovrà essere redatto il relativo piano di gestione del rischio, tenendo in debita considerazione la funzione attrattiva per l'avifauna esercitata dalle aree umide esistenti e in progetto (interventi di compensazione) e <u>gli effetti che le misure di mitigazione del rischio di bird-strike potrebbero generare sulle funzionalità e gli obiettivi primari degli interventi di compensazione stessi".</u>

Questa prescrizione, ad avviso degli scriventi, rappresenta l'emblema dell'illegittimità del procedimento di VIA effettuato sul progetto del nuovo aeroporto di Firenze: un procedimento carente e inadeguato a fondare un provvedimento di compatibilità ambientale, nel corso del quale, tramite un utilizzo improprio delle prescrizioni ambientali (e che prescrizioni, in realtà, non sono), il Ministero dell'Ambiente ha inteso posticipare approfondimenti che avrebbero dovuto essere eseguiti prima del rilascio del provvedimento favorevole di VIA, colmando illegittimamente le evidenti lacune progettuali originarie del Masterplan.

L'omissione delle indagini su questo rilevante aspetto per la sicurezza dei voli, comprova anche che nella redazione dello SIA, <u>il proponente non ha considerato gli effetti significativi indiretti prodotti dalle interazioni tra fattori ambientali interessati dall'opera (nella fattispecie, proponente non ha considerato gli effetti significativi indiretti prodotti dalle interazioni tra fattori ambientali interessati dall'opera (nella fattispecie,</u>

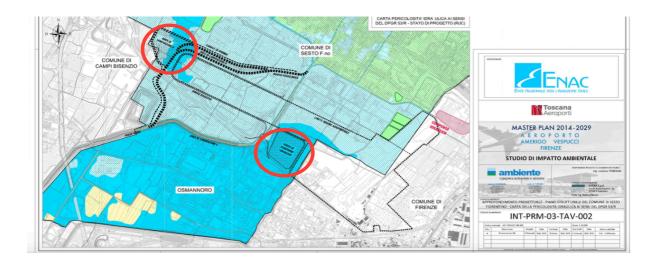
gli effetti indiretti delle opere di mitigazione attrattive dell'avifauna e le interazioni di questi con la nuova pista), come imposto dall'art. 5, comma 1, lettera b), del D.Lgs. 152/2006.

Già con la proposizione del ricorso per l'annullamento della Variante al PIT, gli odierni ricorrenti avevano denunciato l'omessa valutazione - in fase di VAS - del rischio di *bird strike*.

E questo Tribunale, con la sentenza n. 1310/2016, aveva accolto appieno la censura, chiarendo che l'indagine sul rischio dell'impatto con i volatili presenti nella zona di esercizio del nuovo aeroporto avrebbe dovuto essere effettuata in occasione dell'approvazione del piano che localizza l'opera, in quanto fattore che incide sulle determinazioni di collocazione geografica e, poi, avrebbe dovuto essere approfondita nella procedura di VIA (nel par. 12 della sentenza 1310/2016 si legge: "la localizzazione della pista di volo può di per sé porre un problema di intercettazione dei volatili. Il rischio di bird strike attiene infatti all'ubicazione dell'aeroporto, e quindi la sua valutazione si rende necessaria già al momento della scelta di piano. Non si tratta, cioè, di impatto sull'ambiente evidenziabile solo in sede di predisposizione del progetto, ovvero in fase di VIA, essendo già evincibile al momento della localizzazione dell'opera la possibilità o meno di intercettazione di passaggi dell'avifauna, sia in relazione ai percorsi migratori, sia in relazione alla vicinanza di aree alberate o di corsi d'acqua, che notoriamente attraggono gli uccelli").

Nondimeno la valutazione di questo rischio non è stata affrontata neppure in sede di valutazione di impatto ambientale.

Detta carenza istruttoria si palesa in tutta la sua gravità solo considerando che il progetto del Master Plan 2014-2029 prevede la realizzazione, nell'intorno della nuova pista, di molte di opere di mitigazione che inevitabilmente costituiranno fonte di attrazione per i volatili. Dall'analisi dei documenti SIA-PRM-00TAV-005 "Carta del rischio e della pericolosità idraulica" e INT-PRM-03-TAV-002 "Piano Strutturale del Comune di Sesto Fiorentino - Carta della Pericolosità idraulica ai sensi del DPGR 53/R" (doc. 52) si evince che il Proponente ha previsto, nell'ambito dell'opera di deviazione del corso del Fosso Reale, al fine di garantire le "invarianze idrauliche" connesse all'impermeabilizzazione di terreni agricoli e contenere la pericolosità idraulica della zona, una cassa di espansione ed una di



compensazione che rappresenteranno un gravissimo pericolo per l'esercizio del nuovo scalo sotto il profilo della sicurezza del volo.

Dai suindicati elaborati si evince che in corrispondenza della prima curvatura "ad angolo retto" del fiume, in testa alla pista, all'estremità "12", è prevista la realizzazione di una cassa di espansione, denominata "cassa di laminazione A", della capacità di circa 600.000 metri cubi. Un ulteriore invaso, indicato nella grafica come "vasca di compenso idraulico B", della capacità di circa 150.000 metri cubi, sarà creato sul lato ovest, all'estremità "30" della pista, al fine di garantire la corretta regimazione delle acque del Fosso Reale nel suo percorso artificialmente modificato.

Ebbene, è nozione che appartiene alla conoscenza anche dei non esperti della materia, che le zone umide e gli specchi d'acqua costituiscono richiamo naturale per lo stanziamento e la nidificazione di volatili.

Si ricorda, inoltre, che tra gli elementi che certamente rappresenteranno degli ostacoli al sicuro esercizio del nuovo scalo aeroportuale, vi è anche il fatto che il progetto della nuova pista andrà ad essere realizzato nella stessa zona del territorio nella quale la Regione

<u>Toscana</u>, con la delibera consiliare n. 61/2014 di approvazione della variante al PIT, <u>ha</u> previsto anche la creazione del Parco Agricolo della Piana.

Oltre a ciò il SIA prevede che anche l'attuale pista venga dismessa e trasformata nel cosiddetto "*Parco ricreativo dell'ex area aeroporto*", sul modello di Berlino- Tempelhof, andando così a creare un'ulteriore area verde in prossimità della pista, in posizione perpendicolare alla testata "30" (cfr. paragrafo 8.8- sintesi non tecnica SIA-SNT-00-REL-001-4 - doc. 35).

E' appena il caso di evidenziare che l'opera di compensazione costituita dal cd "Parco Peri-Urbano di Sesto Fiorentino" sarà realizzata a sinistra della testata "12" della nuova pista, la quale, si assume, sarà utilizzata in modo esclusivamente monodirezionale (cfr. pagg. 194-196 sintesi non tecnica - doc. 35, di cui si riporta di seguito la rappresentazione grafica), con atterraggi e decolli in transito proprio da quella unica testata (con evidente ulteriore incremento del rischio di bird strike).

Non è sostenibile che la valutazione di impatto ambientale sul Master Plan possa prescindere dalla preventiva valutazione del rischio di *bird strike*, **perché l'apprezzamento di questo** fattore incide direttamente sulla fattibilità delle opere di compensazione e di mitigazione del progetto stesso (casse di espansione e aree verdi di compensazione) e, in conclusione, sulla effettiva realizzabilità dell'opera in sé.

In altri termini, poiché la valutazione del rischio di *bird strike* in sede di redazione del progetto esecutivo potrebbe comportare l'esigenza di modificare e ripensare gli interventi di mitigazione e di compensazione dell'opera, l'unica sede in cui tale valutazione può e deve avvenire è il procedimento di valutazione di impatto ambientale.

D'altra parte questo Tribunale, nella sentenza 1310/2016, ha già dichiarato la sussistenza dell'obbligo di computare anche gli effetti delle opere di mitigazione, nell'ambito della complessiva valutazione d'impatto della nuova infrastruttura (cfr. paragrafo 5).

Il che comprova che il Decreto VIA impugnato non può legittimamente rinviare la valutazione del rischio di *bird strike* a fasi progettuali successive.

Richiamando la premessa del presente atto, considerato che, nell'approvare la Variante al PIT la Regione Toscana aveva ritenuto di poter rinviare la valutazione del rischio di *bird strike* al

procedimento di VIA e che l'Autorità competente alla VIA ha ritenuto, a sua volta, di poter differire ancora l'analisi di questo fattore alla fase di approvazione del progetto esecutivo, appare chiaro che - riguardo al progetto del nuovo aeroporto di Firenze - le Amministrazioni competenti abbiano esercitato il potere amministrativo in <u>sistematica violazione</u> della normativa vigente e delle finalità degli istituti di VAS e VIA.

Appare chiaro agli occhi di chi scrive che l'omessa valutazione di questo fattore di rischio sia la inevitabile conseguenza del fatto che, a livello del piano territoriale che localizza la nuova pista, difetta completamente la valutazione ambientale strategica.

E' la VAS, infatti, la sede primaria in cui questo elemento di incidenza avrebbe dovuto essere ponderato poiché, come confermato da questo Tribunale nella sentenza n. 1310/2016 (paragrafo 13), detta valutazione attiene direttamente all'ubicazione dell'aeroporto e, dunque, al momento dell'effettuazione della scelta di piano.

La conseguenza ultima di questo vizio di illegittimità "derivata" della VIA rispetto alla VAS, è la dimostrazione della fondatezza del precedente motivo di ricorso, con il quale si è sostenuto che la procedura di VIA avrebbe dovuto essere definita con provvedimento negativo per effetto dell'annullamento della Variante al PIT, o quantomeno sospesa sino alla nuova effettuazione della valutazione ambientale strategica da parte della Regione.

*

E' pacifico che la valutazione del rischio di impatto degli aeromobili con i volatili sia di fondamentale importanza ai fini della redazione di un progetto di sviluppo aeroportuale.

L'Italia è, dal 1948, un paese membro dell'ICAO – *International Civil Aviation Organization* (Agenzia autonoma dell'ONU) ed è, pertanto, soggetta al rispetto degli atti normativi emanati da questa organizzazione, la quale ha adottato precisi standard riguardanti la navigazione aerea e l'aviazione civile, definendo i protocolli per le indagini sugli incidenti aerei ed esercitando il proprio potere normativo attraverso atti denominati "*Annex ICAO*".

Riguardo all'ordinamento nazionale, invece, il potere regolamentare in materia di costruzione ed esercizio degli aeroporti è devoluto all'ENAC (che in questa vicenda ricopre anche la qualifica di proponente l'opera), istituito con D.Lgs. 250/1997.

ENAC è, infatti, l'unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia, competente all'esercizio dell'attività propedeutica per l'affidamento delle concessioni per la gestione totale di aeroporti e, soprattutto, all'esame e alla valutazione dei piani regolatori e dei programmi di interventi e sviluppo in ambito aeroportuale (cfr. art. 2, comma 1, lett. g), D.Lgs. 250/1997).

Ebbene, nell'esercizio delle sue funzioni istituzionali - ed in recepimento dell'Annex XIV ICAO – il "*Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti*" detta i requisiti, in materia di sicurezza delle operazioni, per l'emissione ed il mantenimento della certificazione degli aeroporti.

I due richiamati atti costituiscono il riferimento normativo per la costruzione degli aeroporti e prevedono precise prescrizioni per la corretta progettazione.

Fra gli elementi da prendere in considerazione per lo sviluppo del progetto di uno scalo è espressamente indicato proprio il rischio di impatto con i volatili.

Più in particolare l'Annex XIV ICAO, al Capitolo 9.4 contiene tre paragrafi sulla riduzione del rischio di *bird strike* (più genericamente definito *wildlife strike*). Quello di interesse è il 9.4.4. che impone di <u>evitare qualsiasi attività che possa avvicinare volatili all'aeroporto e alle sue pertinenze e obbliga i gestori a porre in essere atti di intervento di mitigazione del rischio di *wildlife strike*, attraverso definite procedure di prevenzione che, nella fattispecie, non si conciliano con la presenza di Parchi, aree a verde, corsi d'acqua e aree umide (si allega il testo del capitolo 9 sub - doc. 53).</u>

Identiche previsioni sono contenute nel "Regolamento per l'esercizio e per la costruzione di aeroporti" di ENAC, al Capitolo 4, par. 12 e al Capitolo 5, nonché nella relativa circolare interpretativa Circolare ENAC APT-01B (doc. 54).

Non si vede, pertanto, come ENAC possa aver omesso, nella redazione del Master Plan 2014-2029 dell'aeroporto di Firenze, l'analisi di questo dirimente aspetto di realizzabilità dell'opera e, *a fortiori*, come il Ministero dell'Ambiente possa aver decretato la compatibilità ambientale di un progetto così carente nei suoi aspetti più essenziali.

*

Ad affermare la fondamentale importanza dell'approfondimento sui fattori di rischio della

nuova pista di Peretola, vi è anche uno dei massimi esperti del settore aeronautico: il Generale Battisti, primo Ispettore dell'Ispettorato della Sicurezza del Volo (ISV, organismo creato nel 1991 dall'Aeronautica Militare) il quale, sin dalla fase di elaborazione della Integrazione al PIT Toscana (nella sua qualità di consulente della Prof.ssa Marson, allora Assessore all'Urbanistica e Pianificazione Territoriale della Regione), ha tentato di sensibilizzare le Autorità competenti circa l'altissima concentrazione di fattori di rischio, per la sicurezza dei voli, che si riscontrerebbero nell'esercizio del nuovo aeroporto di Firenze.

Detti fattori sono diffusamente trattati nella relazione redatta dallo stesso Generale Battisti, che si allega - sub **doc. 55** -, cui si rinvia integralmente, per esigenze di brevità.

*

Il Decreto VIA 377/2017 è altresì illegittimo anche per mancata valutazione del pericolo derivante dal **disturbo luminoso** provocato dai veicoli in uscita dall'autostrada.

Sin dal principio dell'iter di progettazione della nuova pista, si è discusso della sua ridotta vicinanza rispetto all'autostrada. Nel documento di "Analisi strategica preliminare della valutazione dell'ampliamento dell'aeroporto A. Vespucci di Firenze", redatta nel 2010 dal dipartimento Tecnologie dell'Architettura e Design dell'Università di Firenze, su incarico della Regione Toscana (doc. 56), era stato identificato un grave problema della collocazione geografica della pista 12/30 parallelamente alla corsia dell'autostrada: "relativamente all'ipotesi progettuale 5 proposta nel 2009 da AdF Spa (la pista parallela convergente 12/30) si segnala il possibile disturbo luminoso, in particolare sulle operazioni di decollo in orario notturn,o dovuto al traffico veicolare in uscita dall'autostrada A11". Coerentemente, alla pag. 140 di tale rapporto, si menzionava il rischio di abbagliamento per le operazioni di volo notturno come fra i più rilevanti per la realizzazione della pista 12/30, in relazione alla metodologia analitica cd "Swot".

Il fattore di rischio in questione, così come quello inerente al *bird strike*, avrebbe dovuto necessariamente essere approfondito e analizzato nel procedimento di VIA, in quanto fattore rilevante al fini rilascio dell'autorizzazione di ENAC all'esercizio dell'aeroporto.

Il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti dell'ENAC, al capitolo 4,

paragrafo 12.1 "Pericoli per la navigazione aerea", identifica le fonti generate da alcuni tipi di attività presenti sul territorio, "in quanto potenzialmente pericolose per la sicurezza della navigazione aerea. Rientrano tra queste le attività che comportano riduzioni o distorsioni della visione, interferenza con gli apparati di radioassistenza o richiamo per la fauna selvatica" (doc. 56).

Fra le attività pericolose per il traffico aereo, che comportano riduzioni o distorsioni della visione, si evidenzia che il Regolamento ENAC include proprio quelle che implicano l'utilizzo di *luci fuorvianti*. E non si può negare che, già di per sé, la realizzazione di una pista di atterraggio parallela ad un tratto autostradale possa costituire una fonte di pericolo per la sicurezza dei voli.

Oltre a ciò, come indicato dal citato Regolamento ENAC e come giustamente evidenziato dal dipartimento dell'Università di Firenze che ha curato l'analisi preliminare del progetto (**doc.** 56), le luci dei veicoli, che perverranno in senso contrario a quello di marcia del velivolo sulla pista, devono senz'altro essere qualificate come luci che comportano una distorsione della visione, dunque, pericolose per la sicurezza del volo.

Potrebbero, difatti, essere confuse con gli "AVL - Aiuti Visivi Luminosi" che -come indicato dal Capitolo 6 Regolamento ENAC- sono utilizzati per la stabilizzazione della traiettoria degli aerei in condizioni di visibilità ridotta e di notte.

Non a caso, il paragrafo 1.3 del Capitolo 6 del Regolamento ENAC (pag. 11) si occupa dei problemi derivanti dalla Illuminazione pericolosa e fuorviante, stabilendo che: "1.3.1. le luci al suolo che non siano di utilità aeronautica, in un aeroporto o nelle sue vicinanze, che possano inficiare la sicurezza delle operazioni degli aeromobili devono essere spente oppure schermate o altrimenti modificate in modo da eliminare la causa del disturbo. 1.3.2 Una fonte luminosa può inficiare la sicurezza delle operazioni quando: (a) l'intensità genera un abbagliamento in direzione dei velivoli in avvicinamento; (b) il colore, come nei casi delle insegne pubblicitarie luminose, potrebbe farla apparire come una luce aeronautica; (c) viste dall'alto, le fonti luminose (ad esempio una sequenza di lampioni stradali) sono disposte in modo simile all'illuminazione del sentiero di avvicinamento o a quella dei bordi pista; (d) l'illuminazione totale di fondo lungo l'avvicinamento compromette l'efficacia del sistema

AVL in modo particolare in condizioni di cattiva visibilità".

Ciò considerato, pare quasi **paradossale** che proprio il proponente ENAC - l'autorità nazionale di regolazione tecnica, certificazione e controllo del settore dell'aviazione - abbia omesso di considerare, nella redazione del Master Plan ai fini del VIA, le interferenze fra l'autostrada e la nuova pista aeroportuale.

La mancata valutazione del rischio del disturbo luminoso della A11 era stato sollevato in precedenza, nel ricorso R.G. 1881/2014 per l'impugnazione della Variante al PIT, ed ha trovato l'accoglimento da parte di questo Tribunale nella (già più volte richiamata) sentenza n. 1310/2016, assieme alla censura derivante dal mancato computo del rischio di *bird strike*.

Ed anche su questo punto <u>il Collegio si è espresso (paragrafo 14 sentenza 1310/2016)</u> affermando che la fonte di pericolo derivante dalle luci autostradali attiene alla fase della localizzazione dell'opera e, perciò, doveva essere valutata in fase di elaborazione del piano.

Il vizio d'illegittimità del Decreto VIA 377 in questa sede denunciato, dunque, si palesa come vizio "derivato" dalla VAS effettuata dalla Regione ai fini dell'approvazione del PIT e comprova, ancora una volta, la fondatezza del motivo di ricorso, con il quale i ricorrenti affermano che il procedimento di VIA sul Master Plan 2014-2029 non avrebbe potuto validamente concludersi per totale mancanza di valutazione ambientale strategica a livello di pianificazione territoriale.

*

XIII. VIOLAZIONE E/O FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 6 DEL D.P.R. 120 DEL 12.3.2003.

VIOLAZIONE E/O FALSA APPLICAZIONE DELLA L. 503/1981 (DI RATIFICA DELLA CONVENZIONE DI BERNA DEL 19.9.1979). VIOLAZIONE E/O FALSA APPLICAZIONE DELLA L.R. TOSCANA 56/2000 DI RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA HABITAT 92/43/CE. ECCESSO DI POTERE PER DIFETTO DI ISTRUTTORIA E PER SVIAMENTO DI POTERE. ECCESSO DI POTERE PER VIOLAZIONE DEL PRINCIPIO DI ECONOMICITÀ DELL'AZIONE AMMINISTRATIVA.

La realizzazione del nuovo aerodromo comporterà, per tutta la comunità della Piana, altissimi "costi ambientali e paesaggistici" che, inspiegabilmente, non sono stati computati nel bilancio costi-benefici, effettuato nell'ambito del procedimento di VIA, definito con il

Decreto n. 377 del 28.12.2017.

Nel parere n. 2235 della Commissione Tecnica di VIA, nella sezione dedicata all'impatto su vegetazione flora e fauna, l'organo tecnico del Ministero illustra che la realizzazione della nuova pista comporterà "perdite di habitat" all'interno dei SIC e nelle altre aree naturali limitrofe all'aeroporto e che anche l'esercizio del nuovo aeroporto produrrà impatti diretti e indiretti su queste aree naturali in termini di aumento di inquinamento atmosferico, acustico, idrico e di impatto sul suolo (cfr. pagg. 141 e ss, parere CTVIA 2235 - doc. 2).

La realizzazione del progetto, di cui al Master Plan 2014-2029 dell'aeroporto di Firenze, andrà, quindi, a incidere su aree di grandissimo valore e interesse, ed in particolare:

- 3 aree SIR 45 e ZPS (siti e zone di protezione speciale di importanza comunitaria);
- Lago di Peretola (circa 9 ettari);
- ANPIL Podere la Querciola (oltre 60 ettari);
- ANPIL Stagni di Focognano (oltre 36 ettari);
- Oasi WWF Area Erpetologica protetta Val di Rose;

causando un disastroso impatto sulle specie avifaunistiche che popolano la Piana.

Secondo quanto riportato dalla Commissione Tecnica di VIA nel parere n. 2235, l'opera aeroportuale interferirà direttamente e maggiormente con tre di queste aree naturali: il Lago di Peretola, ANPIL Podere la Querciola e l'ANPIL Stagni di Focognano, le quali verranno integralmente distrutte.

Nel ricorso R.G. 1881/2014, proposto per l'impugnazione dell'Integrazione al PIT, gli odierni ricorrenti avevano dedotto – sub. motivo di diritto n. X – l'illegittimità della variante per omessa indicazione delle ragioni che renderebbero prevalente l'interesse pubblico alla realizzazione del nuovo aeroporto, rispetto a quello della conservazione di queste zone.

La pronuncia n. 1310/2016, emessa da questo Tribunale a decisione del gravame, ha accolto pienamente la censura, annullando la variante al PIT nella parte in cui, in violazione dell'art. 6 del D.P.R. 120/2003 e della Direttiva n. 92742/CEE, non aveva sottoposto a valutazione di incidenza la variante stessa, non aveva verificato le possibili soluzioni alternative al piano impattante, non aveva indicato le ragioni di rilevante interesse pubblico e non aveva concretamente programmato le misure compensative necessarie a equilibrare gli effetti

negativi.

L'art. 6, comma 1, del D.P.R. 120 del 12.3.2003, stabilisce che devono essere sottoposti a valutazione d'incidenza (VINCA) tutti i piani territoriali, urbanistici e di settore.

La *ratio* di questa previsione è quella di garantire che la pianificazione territoriale tenga conto della valenza naturalistico-ambientale dei siti di importanza comunitaria, scongiurando che vengano approvati piani di gestione del territorio in conflitto con le esigenze di conservazione degli habitat e delle specie di interesse comunitario.

Ai sensi dell'art. 6, comma 3, del D.P.R. 120/2003, sono altresì sottoposti a valutazione di incidenza tutti gli interventi che possono avere impatti sui siti naturali.

La normativa in commento prevede che, qualora a seguito della valutazione di incidenza di un piano o di un progetto risulti avere conseguenze negative sul sito, l'Autorità competente deve procedere a vagliare l'esistenza di alternative che non incidano sul sito. Nell'ipotesi in cui manchino soluzioni alternative, l'opera prevista dal piano può essere realizzata soltanto se sussistono motivi di <u>rilevante interesse pubblico</u> e con l'adozione di opportune misure di mitigazione (art. 6, comma 9, D.P.R. 120/2003).

Ebbene, se questo Tribunale ha dichiarato l'illegittimità della Variante al PIT per la riqualificazione dell'aeroporto di Firenze, per mancata sottoposizione a VINCA del piano stesso, allora se ne deve dedurre anche l'illegittimità "derivata" della valutazione d'incidenza sul Master Plan effettuata da ENAC nell'ambito di VIA.

La VINCA, effettuata da ENAC è <u>invalida perché basata su un presupposto di fatto –</u>
<u>l'assenza di soluzioni alternative al progetto che incide sui siti Natura 2000 – che non è mai stato verificato dalla Regione nell'ambito della VINCA sull'Integrazione al PIT.</u>

Si legge, infatti, a pag. 150 del parere della Commissione VIA n. 2235 (doc. 2), che il proponente ha effettuato uno "Studio di Valutazione di Incidenza a Livello 4 (Valutazione in caso di assenza di soluzioni alternative in cui permane l'incidenza negativa – misure di compensazione)", assumendo arbitrariamente l'inesistenza di soluzioni alternative non impattanti, che avrebbe dovuto essere verificata "a monte" dalla Regione Toscana, nell'ambito della formazione della Variante al PIT.

In riferimento a questo delicato tema è da osservare che il progetto di cui al Master Plan

2014-2029 andrà ad <u>incidere irreversibilmente</u> su tutte le numerose specie della flora e della fauna presenti negli Stagni di Focognano e nel Podere La Querciola, protette:

- a) <u>dalla Convenzione di Berna</u> per la conservazione della flora e della fauna selvatica e dei loro habitat naturali, del 19.9.1979, ratificata dall'Italia con Legge 503/1981;
- b) dalla Direttiva Habitat n. 92/43/CE;
- c) <u>dalla L.R. Toscana 56/2000</u> ("Norme per la conservazione e la tutela degli habitat naturali e seminaturali, della flora e della fauna selvatiche");

puntualmente indicate nella <u>relazioni tecniche</u> redatte dal Dott. Andrea Vannini e dal Sig. Carlo Ricceri (**doc. 57**), cui si rimanda integralmente per esigenze di brevità.

Per tutti questi motivi, il Decreto VIA n. 377 del 28.17.2017 è da ritenersi illegittimo.

*

XIV. VIOLAZIONE DEL PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE DELLA REGIONE TOSCANA, CON VALENZA DI PIANO PAESAGGISTICO, APPROVATO CON DELIBERA DEL CONSIGLIO REGIONALE N. 37 DEL 27.3.2015. VIOLAZIONE DELL'ART. 7 DELLA "DISCIPLINA DEI BENI PAESAGGISTICI" (ALLEGATO 8B AL PIT/PPRT). VIOLAZIONE E/O FALSA APPLICAZIONE DEL D.LGS. 42 DEL 22.1.2004. ECCESSO DI POTERE PER DIFETTO DI ISTRUTTORIA. ECCESSO DI POTERE PER SVIAMENTO.

Il Decreto VIA n. 377 del 28.12.2017 è illegittimo anche nella parte in cui decreta la compatibilità ambientale del progetto "Master Plan 2014-2029" dell'Aeroporto di Firenze, sebbene questo si ponga in aperto contrasto con le prescrizioni contenute nel Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana, con valenza di Piano Paesaggistico, approvato con Delibera del Consiglio regionale n. 37 del 27.3.2015.

L'esistenza di detti profili di incompatibilità con il PIT/PPRT trova la sua conferma nel parere del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo del 6.4.2017 (prot. 9512), assunto nella procedura di VIA al protocollo DVA-2016-9637 (doc. 5 bis), nel quale si legge che, già in occasione della riunione istruttoria convocata dal Ministero dell'Ambiente a seguito della domanda di VIA presentata da ENAC, il rappresentante della Direzione Generale del MIBACT aveva evidenziato "la non coerenza tra alcune proposte contenute nel Master Plan presentato e le previsioni del Piano di Indirizzo Territoriale con valenza

paesaggistica (di seguito PIT), in particolare con quelle relative alla lunghezza della pista contenute nell'integrazione al PIT denominata "Parco Agricolo della Piana", che ricomprende la riqualificazione dell'aeroporto di Firenze".

Come già diffusamente argomentato nei paragrafi che precedono, questa difformità del progetto di cui al Master Plan 2014-2029, non è mai stata risolta.

Vi sono, inoltre, altre incoerenze tra il progetto del nuovo aeroporto di Firenze e il PIT con valenza di Piano paesaggistico.

Ai sensi del D.Lgs. 42/2004, la Direzione Generale del MIBACT (pagg. 5 e ss. **doc. 5 bis**) ha rilevato l'interferenza e l'impatto distruttivo delle opere in progetto con diversi beni tutelati dalla normativa regionale, nazionale e dell'Unione Europea.

E' il caso, in particolare, delle aree naturali protette e dei SIC, quali il Podere la Querciola e il Lago di Peretola, sul cui invaso la nuova pista si sovrapporrebbe integralmente, determinandone la cancellazione.

Ebbene, l'art 7.3 della "Disciplina dei Beni Paesaggistici" (allegato 8B al PIT/PPRT – doc. 58), riferito ai territori contermini ai laghi, prescrive che gli interventi di trasformazione, compresi quelli urbanistici ed edilizi, ove consentiti, "sono ammessi a condizione che [...] non alterino l'assetto idrogeologico e garantiscano la conservazione dei valori ecosistemici paesaggistici".

A ben guardare, anche questo profilo di contrasto normativo era stato rilevato dal Ministero dei Beni Culturali, nel parere del 6.4.2016, unitamente al rilievo del fatto che già nel Decreto di VIA n. 676 del 2003 la Regione Toscana aveva riconosciuto l'importanza delle predette zone umida "in quanto sito importante per la nidificazione di specie rare luogo di sosta per l'avifauna migratoria", prescrivendo, perciò, una serie di misure utili alla sua qualificazione e alla riduzione delle cause di degrado (cfr. pag. 6 – doc. 5 bis).

In altri termini, i beni paesaggistici appena elencati sono specifico oggetto della "Disciplina dei Beni Paesaggistici" (allegato 8B al PIT/PPRT) e sono, pertanto, soggetti alla disciplina di cui al D.Lgs 42/2004, che non ne consente, senza eccezioni, modificazioni o alterazioni.

Ciononostante, il Ministero dell'Ambiente, con il parere prot. 9512 del 6.4.2016 - che i

ricorrenti impugnano in questa sede, unitamente al Decreto VIA n. 377 del 28.12.2017, nonché agli altri atti presupposti o comunque connessi in epigrafe indicati - ha inspiegabilmente ritenuto di poter esprimere un parere favorevole al progetto di realizzazione del nuovo scalo di Firenze e, su questo parere, mutuandone l'illegittimità, si è fondato il giudizio finale di compatibilità ambientale, di cui al Decreto VIA n. 377/201

XV. ECCESSO DI POTERE PER MOTIVAZIONE INSUFFICIENTE E DIFETTO DI ISTRUTTORIA.

ASSENZA DI VALUTAZIONE COMPARATIVA DEL MASTERPLAN CON LE PRESCRIZIONI

IMPOSTE DAL PROVVEDIMENTO DEL MATTM DSA-DEC 676 DEL 4.11.2011 CHE

CONCLUDEVA IL PROCEDIMENTO DI VIA SUL PIANO GENERALE DI SVILUPPO

DELL'AEROPORTO DI FIRENZE ORIZZONTE 2005-2010 E CON LE PRESCRIZIONI IMPOSTE

DAL PROVVEDIMENTO DEL MATTM DVA/2010 N.26139 DEL 20.10.2011 CHE ESCLUDEVA

LA SOTTOPOSIZIONE A VIA DEL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL PIAZZALE OVEST PER LA

SOSTA DEGLI AEROMOBILI.

Il Masterplan Aeroportuale, oggetto della procedura di VIA di cui si discute, non è il primo Piano Generale di Sviluppo Aeroportuale che ha interessato l'Aeroporto "Amerigo Vespucci". Lo "scalo" Amerigo Vespucci è stato negli ultimi anni oggetto di due progetti di modifica ed ampliamento entrambi sottoposti a VIA o *Screening*.

In particolare, nei primi anni 2000 è stato sottoposto a VIA il Piano Generale di Sviluppo Aeroportuale (Masterplan) relativo agli orizzonti di traffico 2001-2010.

Detto Masterplan prevedeva la realizzazione dei seguenti interventi:

- realizzazione della clearway in testata 23 (nord est) di lunghezza pari a 80 m;
- prolungamento di 50 m della clearway in testata 05 (sud ovest);
- realizzazione di una via di rullaggio ad est della pista;
- realizzazione di bretella (piazzale pista) in testata 23, inclusa Holding Bay;
- ampliamento dei piazzali aeromobili;
- realizzazione di piazzale per mezzi rampa, servizi assistenza aeromobili e Vigili del Fuoco.

La compatibilità ambientale del Masterplan veniva rilasciata dal MATTM con Decreto del 4.11.2003, n. 676 (**doc. 9**), ma anche siffatta compatibilità veniva condizionata al rispetto di

ben 22 prescrizioni concernenti in particolare – e per quanto qui interessa – gli aspetti della tutela idraulica ed idrogeologica, oltre alla compatibilità con la tutela della diversità biologica specialmente riferita agli "*stagni della piana fiorentina*" (prescrizione n. 22).

Veniva inoltre prescritto "l'interramento completo con copertura a livello del piano di campagna, mediante tunnel artificiale di adeguata lunghezza, del tratto autostradale in direzione dell'asse pista/atterraggi".

Il Decreto in questione è stato impugnato dalla società ADF con Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica, ricorso successivamente respinto con Decreto del 5.6.2012 previa acquisizione del parere della Seconda Sezione del Consiglio di Stato n. 3092 del 29.7.2011 (doc. 10).

Successivamente, in data 18.5.2010, la società ADF Aeroporto di Firenze ha chiesto una verifica di assoggettabilità a VIA del progetto di "*ampliamento del piazzale ovest di sostata aeromobili*".

Dall'esame del parere n. 534 del 7.10.2010, rilasciato dalla Commissione VIA (doc. 59), si evince che il progetto (i) prevedeva la realizzazione di un ampliamento dell'esistente parcheggio aeromobili per una superficie complessiva 36.870 mq (ii) era situato nelle vicinanze di un sito Natura 2000, denominato "Stagno di Peretola" facente parte degli "Stagni della Piana Fiorentina" e (iii) rientrava altresì nella perimetrazione (Stralcio 232 mod. con Dec. 104-105-106 del 13.12.07) delle aree a rischio idraulico P.I.2. come definito dall'art. 8 delle Norme di Attuazione del PAI del Bacino del fiume Arno.

Al fine di mitigare le conseguenze in materia di smaltimento delle acque di superficie, dovute all'incremento significativo della superficie pavimentata, il Progetto prevedeva altresì la realizzazione di una complessa nuova rete di drenaggio, consistente, tra l'altro, nella realizzazione di una vasca di laminazione per l'accumulo delle acque drenate.

Con provvedimento della DVA n. 26139 del 29.10.2010, il MATTM si esprimeva sulla verifica di assoggettabilità, concludendo per l'esclusione della procedura di VIA, esclusione però condizionata al rispetto, tra l'altro, delle seguenti prescrizioni:

(i) <u>che le Vasche di autocontenimento del nuovo impianto di drenaggio</u> delle acque, tarate per un rilascio in reti di bonifica non superiore a 6 l/s per ettaro, siano dimensionate per eventi con tempo di ritorno di 50 anni;

(ii) <u>la vegetazione posta in prossimità dello Stagno di Peretola sia mantenuta nello stato</u> attuale in modo da continuare a costituire una barriera naturale;

- (iii) realizzazione di una campagna di misura *post operam* atta a dimostrare la corrispondenza tra i livelli sonori previsti e quelli rilevati strumentalmente;
- (iv) realizzazione di una campagna di misura post operam sulla qualità dell'aria;
- (v) sia <u>limitata la dispersione luminosa verso l'alto e verso lo Stagno di Peretola</u>;
- (vi) adozione di misure di mitigazione che evitino o riducano il verificarsi di inquinamenti accidentali e prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque dei processi di cantiere.

Risulta quindi *per tabulas* che lo "scalo" aeroportuale di Firenze è stato interessato da ben due progetti di ampliamento, uno generale attuativo di Piano di Sviluppo Aeroportuale, l'altro più circoscritto, avente ad oggetto il significativo ampliamente del parcheggio aeromobili dell'area ovest.

Entrambi i progetti sono stati valutati dal MATTM in sede di VIA (il primo) ed in sede di *screening* (il secondo) ed entrambe le valutazioni si sono concluse positivamente, pur dettando significative prescrizioni.

Nonostante la congiunta presenza di siffatti progetti di ampliamento, ENAC (e, con essa, ADF) ha deciso di redigere un nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale, la cui compatibilità ambientale è discussa in questa sede.

In sede di VIA del nuovo progetto sarebbe dunque stato logico e doveroso tenere adeguatamente in considerazione i risultati dei due provvedimenti di compatibilità e di verifica di assoggettabilità, onde comparare e meglio calibrare le eventuali prescrizioni cui eventualmente condizionare il Decreto finale di compatibilità ambientale.

La Commissione VIA/VAS nel parere n. 2235 del 2.12.2015 (p. 27, "presupposti del Masterplan") e il Decreto Impugnato, che detto parere recepisce, hanno dato atto dell'esistenza dei due distinti procedimenti che hanno interessato l'Aeroporto fiorentino, ma al contempo hanno ritenuto di non esaminare lo stato di attuazione ed il contenuto delle prescrizioni imposte dal Decreto del 4.11.2003, n. 676 e dal successivo, provvedimento della DVA n. 26139 del 29.10.2010 (doc. 60).

La motivazione di siffatta scelta risiede nel fatto che – a seguito di apposita richiesta– ENAC ha comunicato (senza produrre documentazione a sostegno) di non aver attuato gli interventi progettuali "di cui al Dec. VIA 676/2003", in quanto (riferisce il Proponente) a valle del suddetto Decreto, le prescrizioni in esso contenute, unite ad alcune criticità proprie delle infrastrutture di volo, "non assicuravano continuità operativa all'Aeroporto" (ancora p. 27 del Parere n. 2235 del 2.12.2015".

Tale motivazione è però errata.

Come chiarito ARPAT (soggetto facente parte del gruppo di monitoraggio delle prescrizioni del Decreto n. 676/2003), con nota del 2.1.2018 (doc. 61), a seguito dell'adozione del provvedimento di compatibilità ambientale, <u>ADF ha realizzato parte degli interventi previsti dal Masterplan 2001-2010,</u> oggetto della VIA del 2003 ed in particolare:

- la realizzazione della clearway in testato 23 (nord est) di lunghezza pari a 80 m;
- il prolungamento di 50 m della clearway in testata 05 (sud ovest);
- la bretella di rullaggio (piazzale pista) in testata 23, inclusa Holding Bay.

Non è dunque corretto sostenere che ADF non ha attuato alcun intervento previsto dal Masterplan 2001-2010. Tale progetto, sia pure in parte, è stato attuato e conseguentemente l'Autorità proponente, in sede di valutazione del nuovo Masterplan, avrebbe dovuto verificare, mediante apposito approfondimento istruttorio, lo stato di attuazione del precedente progetto e lo stato di attuazione delle prescrizioni, che alla realizzazione di quel progetto si correlavano. L'Amministrazione, invece, si è colpevolmente adagiata sulle affermazioni del Proponente, omettendo di effettuare una compiuta verifica dell'attuazione delle prescrizioni indicate nel Decreto n. 676/2003, valutandone i relativi impatti sul rilascio del giudizio di compatibilità del nuovo Masterplan.

Ma ancor più grave è l'atteggiamento assunto dal MATTM, con riferimento al provvedimento di screening n. 26139 del 29.10.2010.

Gli interventi di ampliamento di siffatto progetto sono, infatti, stati interamente attuati e la circostanza è confermata più volte da ENAC nelle relazioni allegati al SIA, ove ammette espressamente che i lavori di ampliamento del piazzale ovest sarebbero stati terminati entro il 2014. Si veda sul punto p. 75 della Relazione Tecnica Generale (**doc. 26**), nella quale si

afferma espressamente <u>"Il piazzale è attualmente in costruzione (ampliamento dell'attuale</u> piazzale ovest) per una superficie di 3,6 ha e 6 piazzole, sarà ultimato entro il 2014 e sarà successivamente integrato nella configurazione dei piazzali prevista dal piano di sviluppo".

L'esecuzione dell'opera comporta l'attuazione delle prescrizioni, di cui al citato provvedimento n. 26139 del 29.10.2010, prescrizioni, quindi, non "rinunciate", che sono o dovranno essere realizzate dal Proponente (o da ADF) e che indubbiamente impattano sul progetto esistente e sulle misura di compensazione previste nel SIA.

Basti pensare che condizioni prescrittive per la realizzazione dell'intervento di ampliamento sono:

- (i) il mantenimento della vegetazione posta in prossimità dello Stagno di Peretola, in modo da continuare a costituire una barriera naturale, quando invece il predetto stagno di Peretola dovrebbe, in ossequio al Decreto impugnato ed al Masterplan, essere di fatto "svuotato" e trasferito (la nuova pista, infatti, ricadrebbe proprio all'interno del suddetto stagno);
- (ii) la realizzazione di una vasca di laminazione delle acque accumulate dalla superficie pavimentata, opera di contenimento che indubbiamente impatta sull'assetto delle opere descritto dal progetto della cui compatibilità oggi si discute.

L'Autorità competente ha del tutto omesso di valutare l'impatto di tali opere (obbligatorie) sul nuovo assetto derivante dalla realizzazione del progetto, confermando i vizi di eccesso di potere sotto le fattispecie sintomatiche rubricate.

P.Q.M.

Voglia Codesto Ecc.mo Tribunale Amministrativo Regionale:

- in accoglimento del primo motivo di ricorso sollevare la questione di legittimità costituzionale di tutto il D.Lgs. 104/2017 per violazione dell'art. 76 Cost., disponendo la trasmissione degli atti alla Corte Costituzionale, ai sensi del primo comma del predetto art. 23 della L. 87/1953, previa sospensione cautelare ex art. 55 c.p.a. dei provvedimenti impugnati;
- in accoglimento del secondo motivo di ricorso: in tesi, disapplicare l'art. 23 comma 2 secondo periodo del D.Lgs. 104/2017 per contrasto con l'art. 3 della Direttiva 2014/52/UE e per l'effetto annullare i provvedimenti impugnati; in ipotesi, sollevare ai sensi dell'art. 267

TFUE la questione pregiudiziale prospettata previa sospensione cautelare ex art. 55 c.p.a. dei provvedimenti impugnati;

- in accoglimento del quarto motivo di ricorso: in tesi, annullare i provvedimenti impugnati;
- in ipotesi, sollevare, ai sensi dell'art. 267 TFUE, la questione pregiudiziale prospettata, previa sospensione cautelare ex art. 55 c.p.a. dei provvedimenti impugnati
- in accoglimento dei restanti motivi di ricorso, annullare i provvedimenti impugnati.
 Vinte le spese.

Prato – Firenze, 19 marzo 2018

*

Si dichiara, ai sensi e per gli effetti di cui al D.P.R. 115/2002 che la proposizione del presente ricorso è soggetta al pagamento del contributo unificato nella misura di 650,00 €.

*

Si offrono in comunicazione i seguenti documenti:

Si producono i seguenti documenti:

- 1) Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 377 del 28.12.2017;
- 2) parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale Via e Vas n. 2235 del 2.12.2016;
- 3) parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale Via e Vas n. 2336 del 17.3.2017;
- 4) parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale Via e Vas n. 2422 del 9.6.2017;
- 5) parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale Via e Vas n. 2570 del 5.12.2017;
- 5 *bis*) parere del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, prot. 9512 del 6.4.2016;
- 6) nota della Direzione Generale VIA, DVA 4423 del 27.2.2017;
- 7) nota della Direzione Generale VIA n. 16933/DVA del 17.7.2017;
- 8) nota della Direzione Generale VIA DVA del 18.9.2017;

- 9) Decreto del Ministro dell'Ambiente del 4.1.2003, prot. n. DEC/VIA/2003/0676;
- 10) Decreto del Presidente della Repubblica prot. 2226 del 5.6.2012 e precedente parere del Consiglio di Stato, Sez. II, n. 3092 del 29.7.2011;
- 11) parere NURV, determinazione n. 2 del 27.2.2014;
- 12) parere NURV n. 106 del 23.6.2016 e pareri delle amministrazioni competenti;
- 13) nota DVA 19141/2015 del 21.7.2015, prima richiesta integrazioni documentali;
- 14) parere NURV n. 110 del 6.11.2015;
- 15) delibera della Giunta Regionale Toscana n. 1168 del 30.11.2015;
- 16) istanza ENAC di applicazione D. Lgs. 104/2017;
- 17) Statuti Associazioni e comitati;
- 18) documenti d'identità dei ricorrenti persone fisiche;
- 19) quadro di riferimento di Sendai 2015-2030;
- 20) relazione su Impatti e rischi su ambiente, salute umana, patrimonio culturale e paesaggio potenzialmente generati da eventi incidentali aeronautici presentata da ENAC;
- 21) relazione "tematica del rischio di incidente aereo e valutazione di potenziali effetti domino correlati alla presenza di stabilimenti industriali soggetti alla Direttiva Seveso"
- 22) relazione su Valutazione del rischio locale per effetto di un incidente aereo presentata da ENAC;
- 23) analisi e valutazione degli impatti ambientali sotto il profilo della prevenzione;
- 24) descrizione della probabile evoluzione delle componenti ambientali in assenza del progetto;
- 25) descrizione del patrimonio agroalimentare e valutazione delle interferenze originate dal progetto;
- 26) elaborati progettuali: relazione tecnica generale;
- 27) elaborati progettuali: chiarimenti, integrazioni e controdeduzioni ENAC;
- 28) Circolare del Ministero dei Trasporti n. 1408 del 23.2.1996;
- 29) relazione specialistica relativa ai parcheggi:
- 30) relazione specialistica nuovo terminal;
- 31) relazione specialistica regimazione acque di prima pioggia;

- 32) relazione specialistica infrastrutture di volo;
- 33) allegato A4 alla variante al PIT, testo che integra la disciplina del Masterplan "il sistema aeroportuale Toscano";
- 34) allegato A5 alla variante al PIT Toscana, testo che integra la disciplina del Masterplan "il sistema aeroportuale Toscano"
- 35) documento di "sintesi non tecnica";
- 36) D.P.R. 201 del 17.9.2015;
- 37) "Relazione idrologico-idraulica" elaborato SIA-PGT-03-REL-001;
- 38) ING-PGT-03-TAV-006 (Planimetria a sezione del nuovo Fosso Reale);
- 39) parere Consorzio di Bonifica del 9.10.2015, a seguito delle prime integrazioni;
- 40) parere del Genio Civile di Bacino Arno Toscana del 19.10.2015;
- 41) relazioni Ing. Antonio Sacconi su Assetto Idrologico-Idraulico;
- 42) relazione Dottoressa Antonella Litta su inquinamento acustico;
- 43) documento di Valutazione di impatto sanitario allegato al SIA (VIS-GEN-REL-001;
- 44) relazione Dott. Giacomo Niccolini e Dott.ssa Tiziana Incitti, sull'impatto acustico;
- 45) relazione sulla componente rumore redatta dalla società cooperativa EuThink Strategy a. r.l.;
- 46) relazione redatta dal Dott. Luigi Carpentiero sugli effetti extrauditivi del rumore;
- 47) "Rumore: relazione integrativa" INT-AMB-04-REL-001;
- 48) relazione generale di integrazione e chiarimento INT-GEN-00-REL-001;
- 49) relazioni tecniche sui venti redatte dall'Ing. PierCarlo Molta;
- 50) relazioni redatte dal Dott. Daniele Grechi sulla componente atmosfera;
- 51) osservazioni Università degli Studi di Firenze del 3.11.2015, acquisita al prot. DVA 27431;
- 51 *bis*) relazione del Dott. Vincenzo Petrosino sugli effetti dell'inquinamento atmosferico sulla salute umana;
- 52) relazioni SIA-PRM-00TAV-005 "Carta del rischio e della pericolosità idraulica" e INT-PRM-03-TAV-002 "Piano Strutturale del Comune di Sesto Fiorentino Carta della Pericolosità idraulica ai sensi del DPGR 53/R";

- 53) Annex XIV ICAO, Capitolo 9;
- 54) estratto "regolamento per l'esercizio e la costruzione degli aeroporti" ENAC, capitoli 4 e 5 e circolare ENAC APT-01B;
- 55) relazione tecnica del Generale Battisti sul rischio incidente aereo;
- 56) estratto del documento di "analisi strategica preliminare della valutazione dell'ampliamento dell'aeroporto A. Vespucci di Firenze", redatto dal Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Firenze;
- 57) relazioni redatte dal Dott. Andrea Vannini e dal Sig. Carlo Ricceri;
- 58) estratto dell'Allegato al PIT con valenza di Piano Paesaggistico "disciplina dei beni paesaggistici";
- 59) parere n. 534 rilasciato dalla Commissione Via del 7.10.2010;
- 60) provvedimento DVA n. 26139 del 29.10.2010.
- 61) nota ARPAT del 2.1.2018.

Con osservanza.

Prato Firenze 19 marzo 2018

Avv. Mauro Giovannelli Avv. Guido Giovannelli Avv. Luca Giagnoni

RELATA DI NOTIFICA

Io sottoscritto Avv. Guido Giovannelli, iscritto al n. 460 dell'Albo degli Avvocati di Prato, in virtù dell'autorizzazione del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Prato in data 6 aprile 2005 n. 8, previa iscrizione al n. 946 del mio registro cronologico per la notifica di atti civili, amministrativi e stragiudiziali, nella mia qualità di procuratore delle associazioni, dei comitati, degli enti e delle persone fisiche indicate in epigrafe del presente ricorso, ho notificato copia del suesteso atto (ricorso giurisdizionale al TAR Toscana) ai sensi della legge 21.1.1994, n. 53, al MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE in persona del Ministro pro tempore, con domicilio ex lege presso l'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Firenze, in Firenze, Via degli Arazzieri, n. 4 (CAP 50129), ivi trasmettendone copia per mezzo del servizio postale con raccomandata a.r. n. 76781298140-9 spedita dall'Ufficio Postale di Prato n. 8 in data corrispondente a quella del timbro postale.

Avv. Guido Giovannelli

RELATA DI NOTIFICA

Io sottoscritto Avv. Guido Giovannelli, iscritto al n. 460 dell'Albo degli Avvocati di Prato, in virtù dell'autorizzazione del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Prato in data 6 aprile 2005 n. 8, previa iscrizione al n. 947 del mio registro cronologico per la notifica di atti civili, amministrativi e stragiudiziali, nella mia qualità di procuratore delle associazioni, dei comitati, degli enti e delle persone fisiche indicate in epigrafe del presente ricorso, ho notificato copia del suesteso atto (ricorso giurisdizionale al TAR Toscana) ai sensi della legge 21.1.1994, n. 53, al MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO in persona del Ministro pro tempore, con domicilio ex lege presso l'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Firenze, in Firenze, Via degli Arazzieri, n. 4 (CAP 50129), ivi trasmettendone copia per mezzo del servizio postale con raccomandata a.r. n. 76781298139-7 spedita dall'Ufficio Postale di Prato n. 8 in data corrispondente a quella del timbro postale.

Avv. Guido Giovannelli

RELATA DI NOTIFICA

Io sottoscritto Avv. Guido Giovannelli, iscritto al n. 460 dell'Albo degli Avvocati di Prato, in virtù dell'autorizzazione del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Prato in data 6 aprile 2005 n. 8, previa iscrizione al n. 948 del mio registro cronologico per la notifica di atti civili, amministrativi e stragiudiziali, nella mia qualità di procuratore delle associazioni, dei comitati, degli enti e delle persone fisiche indicate in epigrafe del presente ricorso, ho notificato copia del suesteso atto (ricorso giurisdizionale al TAR Toscana) ai sensi della legge 21.1.1994, n. 53, all'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC) in persona del legale rappresentante pro tempore, con domicilio ex lege presso l'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Firenze, in Firenze, Via degli Arazzieri, n. 4 (CAP 50129), ivi trasmettendone copia per mezzo del servizio postale con raccomandata a.r. n. 76781298138-6 spedita dall'Ufficio Postale di Prato n. 8 in data corrispondente a quella del timbro postale.

Avv. Guido Giovannelli

RELATA DI NOTIFICA

Io sottoscritto Avv. Guido Giovannelli, iscritto al n. 460 dell'Albo degli Avvocati di Prato, in virtù dell'autorizzazione del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Prato in data 6 aprile 2005 n. 8, previa iscrizione al n. 949 del mio registro cronologico per la notifica di atti civili, amministrativi e stragiudiziali, nella mia qualità di procuratore delle associazioni, dei comitati, degli enti e delle persone fisiche indicate in epigrafe del presente ricorso, ho notificato copia del suesteso atto (ricorso giurisdizionale al TAR Toscana) ai sensi della legge 21.1.1994, n. 53, all'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC) in persona del legale rappresentante *pro tempore*, con sede legale in ROMA Viale Castro Pretorio, n. 118 (CAP 00185) ivi trasmettendone copia per mezzo del servizio postale con raccomandata a.r. n. 76781298137-4 spedita dall'Ufficio Postale di Prato n. 8 in data corrispondente a quella del timbro postale.

Avv. Guido Giovannelli

RELATA DI NOTIFICA

Io sottoscritto Avv. Guido Giovannelli, iscritto al n. 460 dell'Albo degli Avvocati di Prato, in virtù dell'autorizzazione del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Prato in data 6 aprile 2005 n. 8, previa iscrizione al n. 950 del mio registro cronologico per la notifica di atti civili, amministrativi e stragiudiziali, nella mia qualità di procuratore delle associazioni, dei comitati, degli enti e delle persone fisiche indicate in epigrafe del presente ricorso, ho notificato copia del suesteso atto (ricorso giurisdizionale al TAR Toscana) ai sensi della legge 21.1.1994, n. 53, alla società TOSCANA AEROPORTI SPA, in persona del legale rappresentante pro tempore, con sede legale in FIRENZE, via del Termine, n. 11 (CAP 50127) ivi trasmettendone copia per mezzo del servizio postale con raccomandata a.r. n. 76781298136-3 spedita dall'Ufficio Postale di Prato n. 8 in data corrispondente a quella del timbro postale.

Avv. Guido Giovannelli

RELATA DI NOTIFICA

Io sottoscritto Avv. Guido Giovannelli, iscritto al n. 460 dell'Albo degli Avvocati di Prato, in virtù dell'autorizzazione del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Prato in data 6 aprile 2005 n. 8, previa iscrizione al n. 951 del mio registro cronologico per la notifica di atti civili, amministrativi e stragiudiziali, nella mia qualità di procuratore delle associazioni, dei comitati, degli enti e delle persone fisiche indicate in epigrafe del presente ricorso, ho notificato copia del suesteso atto (ricorso giurisdizionale al TAR Toscana) ai sensi della legge 21.1.1994, n. 53, alla REGIONE TOSCANA, in persona del Presidente *pro tempore*, legale rappresentante, presso la sede dell'Ente, in FIRENZE, Palazzo Strozzi Sacrati, Piazza del Duomo n. 10 (CAP 50122), ivi trasmettendone copia per mezzo del servizio postale con raccomandata a.r. n. 76781298135-2 spedita dall'Ufficio Postale di Prato n. 8 in data corrispondente a quella del timbro postale.

Avv. Guido Giovannelli