

20

Prof. Avv. Ernesto Stajano
Viale G. Mazzini, 113 - 00195 ROMA
Tel. 06.37513483 - Fax 06.37358286
stajano.partners@libero.it
Partita I.V.A. 07218391006

ECC.MO TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE DEL LAZIO

RICORSO

per **Autostrade per l'Italia S.p.A.**, con sede in Roma, via Bergamini n. 50 (C.F. e n. di iscrizione al Registro delle Imprese di Roma 07516911000 C.C.I.A.A. Roma n. 1037417), in persona del Legale Rappresentante l'Amministratore Delegato Ing. Giovanni Castellucci, rappresentata e difesa - giusta procura in calce al presente atto - dagli Avvocati Prof. Ernesto Stajano e Daniele Villa ed elettivamente domiciliata presso lo studio del primo in Roma, Viale Giuseppe Mazzini n. 113;

contro

- il **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**, in persona del Ministro *pro tempore*,

- la **Commissione V.I.A.**, in persona del Legale Rappresentante *pro tempore*;

- il **Ministero per i Beni e le Attività Culturali**, in persona del Ministro *pro tempore*,

- la **Sovrintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio per le province di Firenze, Pistoia e Prato**, in persona del Legale Rappresentante *pro tempore*,

- la **Sovrintendenza per i Beni Archeologici della Toscana - Firenze**, in persona del Legale Rappresentante *pro tempore*,

Tutti rappresentati e difesi *ex lege* dall'Avvocatura Generale dello Stato, presso i cui uffici sono domiciliati, in 00186 - Roma, Via dei Portoghesi n. 12;

e nei confronti di

- il **Ministero delle Infrastrutture**, in persona del Ministro *pro tempore*, rappresentato difeso *ex lege* dall'Avvocatura Generale dello Stato, presso i cui uffici è domiciliato, in 00186 - Roma, Via dei Portoghesi n. 12;

- la **Regione Toscana**, in persona del Presidente *pro tempore* della Giunta regionale, con sede in 50129 - Firenze, in Via Cavour n. 18;
- l'**ANAS S.p.A.**, in persona del Legale Rappresentante *pro tempore*, con sede in 00185 - Roma, Via Monzambano n. 10;
- il **Comune di Bagno a Ripoli**, in persona del Sindaco *pro tempore*, con sede in 50012 - Bagno a Ripoli (FI), Piazza della Vittoria n. 1;
- il **Comune di Incisa Val d'Arno**, in persona del Sindaco *pro tempore*, con sede in 50064 - Incisa Val d'Arno (FI), Piazza del Municipio n. 5;
- il **Comune di Rignano sull'Arno**, in persona del Sindaco *pro tempore*, con sede in 50067 - Rignano Sull'Arno (FI), Piazza della Repubblica n. 1;
- l'**Autorità di bacino del fiume Arno**, in persona del Legale rappresentante *pro tempore*, con sede in 50122 - Firenze, via dei Servi n. 15;
- la **Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Firenze**, in persona del legale rappresentate *pro tempore*, con sede in 50122 - Firenze, piazza dei Giudici n. 3;
- il **Comitato per l'Autostrada che vogliamo**, in persona del legale rappresentate *pro tempore*, con sede in 50015 - Bagno a Ripoli (FI), via Tina Lorenzoni n. 34;

Ripoli (FI), - Via di Vacciano n. 8;

per l'annullamento

previa sospensione dell'efficacia

- della nota prot. DSA-2007-0025045 del 21/09/2007 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, trasmessa in data 25/09/07, con la quale è stata avanzata una richiesta di integrazione documentale nell'ambito della procedura di impatto ambientale avviata da Autostrade per l'Italia S.p.A., con istanza 25 luglio 2005, in relazione al progetto di ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A 1, Milano Napoli, per il tratto Firenze sud – Incisa Valdarno;
- nonché di tutti gli atti presupposti, preparatori, connessi e/o consequenziali ed in particolare:
- ove occorrer possa e per quanto di ragione, della nota prot. 01193 del 14.02.07 della Sovrintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio per le province di Firenze, Pistoia e Prato, con la quale sono state formulate richieste di chiarimenti ed integrazioni nell'ambito della procedura di V.I.A. relativa al progetto di ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A 1, Milano Napoli, per il tratto Firenze sud – Incisa Valdarno
- ove occorrer possa e per quanto di ragione, della nota DSA-2007-0003834 del 7.02.2007 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con la quale è stata richiesta, per la prima volta, la ripubblicazione del progetto di ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A 1, Milano Napoli, per il tratto Firenze sud – Incisa Valdarno;
- ove occorrer possa e per quanto di ragione, della nota DSA - 2006 – 0018810 del 14.07.2006, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- ove occorrer possa e per quanto di ragione, della nota prot. n.

DG/BAP/S02/34.19.04/4351 del 5.03.2007 del Ministero per i Beni e le Attività Culturali;

- ove occorrer possa e per quanto di ragione, delle seguenti note inviate dalla Sovrintendenza per i Beni Archeologici della Toscana – Firenze: nota prot. 1834 del 12.02.2007; nota prot. 2477 del 16.02.2007; parere n. 25654 del 20.12.2006; nota 5658 del 16.03.2006; nota prot. 4130 del 6.07.2006; nota 20804 del 18.10.2006;

FATTO

1. Autostrade per l'Italia S.p.A. (di seguito, anche "ASPI"), in virtù di Convenzione siglata in data 4 agosto 1997 con l'allora Ente Nazionale per le Strade (oggi, ANAS S.p.A.) e dei successivi Atti Aggiuntivi, è titolare di Concessione di costruzione e gestione dell'Autostrada Milano - Napoli.

Nell'ambito della predetta Convenzione, ASPI si è impegnata alla realizzazione di un vasto programma di interventi di miglioramento della rete stradale, fra i quali rientrava, in particolare, il potenziamento dell'Autostrada Milano - Napoli, nel tratto Bologna – Firenze - Incisa.

2. In ossequio agli impegni assunti, con istanza 25 luglio 2005, ASPI avviava, ai sensi dell'art. 6 della l. 8 luglio 1986, n. 349, l'iter per la valutazione di impatto ambientale del progetto di ampliamento a tre corsie della predetta Autostrada per il tratto Firenze sud - Incisa.

A tale fine, in conformità alle prescrizioni di cui all'art. 2 del d.p.c.m. 27 dicembre 1988, ASPI trasmetteva al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (di seguito anche, "MATT"), al Ministero per i Beni e le Attività Culturali (di seguito anche, "MBAC") ed alla Regione Toscana gli elaborati progettuali, lo studio di impatto ambientale, la sintesi non tecnica destinata all'informazione al pubblico, la

documentazione attestante l'avvenuta pubblicazione sui quotidiani dell'avviso relativo all'attivazione della procedura e la dichiarazione giurata del coordinatore dello studio di impatto ambientale.

3. Con nota DSA - 2006 - 0018810 del 14 luglio 2006, il MATT recependo anche precedenti richieste avanzate dalla Regione Toscana in data 15 giugno 2006 e dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno in data 8 giugno 2006 - formulava talune richieste di chiarimenti ed integrazioni in ordine agli aspetti programmatici, progettuali ed ambientali relativi al progetto sottoposto a valutazione.

Per quanto necessario in questa sede, occorre rilevare che, avuto riguardo al quadro di riferimento progettuale, veniva richiesto di fornire *«una soluzione funzionale alla tratta in esame»* poiché la proposta progettuale si limitava alla sezione prog. km 17+080 (alcune decine di metri prima dei viadotti sull'Arno e circa 2 km prima dello svincolo di Incisa).

Seguivano ulteriori specifiche richieste di perfezionamento progettuale nonché di aggiornamento e/o di integrazione degli elaborati presentati in relazione ai diversi elementi di impatto ambientale e quindi attinenti all'inquinamento atmosferico, acustico, idrico ed alla tutela del paesaggio. Nell'occasione, il MATT, stante la rilevanza delle integrazioni progettuali richieste, si riservava comunque la facoltà di chiedere nuovamente la pubblicazione del progetto.

4. Con note rispettivamente del 4 agosto 2006 e del 6 novembre 2006, ASPI inviava i chiarimenti e le interazioni documentali richieste in relazione alle diverse problematiche prima evidenziate.

Più in particolare, con la suddetta nota, ASPI trasmetteva i seguenti elaborati integrativi: AUA 000 *«Relazione di accompagnamento della documentazione in risposta alla richiesta di chiarimenti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del*

Territorio e del Mare del 14/07/06"; AUA 101, recante alcune ottimizzazioni progettuali in relazione alla galleria San Donato, all'area di Servizio Chianti, al tratto di attraversamento dell'abitato in località Antella ed al tratto dell'ospedale S. Maria Annunziata; AUA 102 "Quadro di riferimento progettuale, Ottimizzazioni progettuali"; AUA 103 "Quadro di riferimento progettuale, Cantierizzazione"; AUA 201 "Quadro di riferimento ambientale, Componente atmosfera"; AUA 202 "Quadro di riferimento ambientale, Componente rumore"; AUA 203 "Quadro di riferimento programmatico, Carta dei vincoli"; AUA 204 "Quadro di riferimento ambientale, Linee guida per il monitoraggio ambientale".

5. Nell'ambito delle predette integrazioni, ASPI predisponeva, in particolare, un apposito elaborato (AUA 102) teso a fornire i chiarimenti richiesti in ordine all'individuazione delle soluzioni funzionali per il tratto Palazzolo - Incisa. Più nel dettaglio, lo studio chiariva le ragioni che avevano indotto l'odierna ricorrente a differire la predisposizione della progettazione definitiva relativa l'ultimo tratto del tronco autostradale in questione. Ragioni da identificarsi sostanzialmente nell'opportunità di evitare l'implementazione delle scelte previste nella progettazione preliminare che risultavano eccessivamente invasive per l'ambiente e comunque tali da pregiudicare il successivo intervento di ampliamento per le tratte a sud di Incisa. Prima della definizione delle scelte progettuali relative a tali tratte non poteva, infatti, essere adottata, ad avviso di ASPI, nessuna idonea opzione progettuale compatibile con l'edificazione dell'indicato potenziamento della rete.

L'odierna ricorrente forniva, inoltre, i dati relativi alla qualità del servizio esistente sull'arteria viaria in argomento al fine di dimostrare la sostenibilità del differimento al 2017 della realizzazione del tratto in questione.

L'elaborato in ogni caso, in ossequio alle richieste del MATT, indicava le soluzioni

tecniche e progettuali eseguibili per la realizzazione dell'intervento di potenziamento fra Palazzolo ed Incisa.

6. Successivamente, nonostante il tempestivo adempimento alle richieste istruttorie, si verificava una sostanziale stasi del procedimento che induceva l'ANAS, con nota CDG - 0127954-P del 11 dicembre 2006, a sollecitare un incontro per superare le criticità che impedivano la conclusione della procedura di impatto ambientale.

7. Seguiva, invece, la nota DSA - 2007 - 0003834 del 7 febbraio 2007, con la quale il MATT comunicava all'odierna ricorrente e all'ANAS che le modifiche apportate al progetto originario depositato, seppur configurabili come ottimizzazioni - peraltro, richieste dagli Organi coinvolti nel procedimento (Commissione V.I.A., Regione Toscana ed Enti Locali) - risultavano di entità tale da suggerire una nuova pubblicazione al fine di garantire la corretta informazione al pubblico e la formulazione di eventuali ulteriori osservazioni.

Di conseguenza, il MATT, stante la necessità di espletare una nuova pubblicazione del progetto modificato, affermava che l'opportunità di tenere l'incontro sollecitato doveva ritenersi superata.

8. Senza indugio ed al fine di assicurare la rapida riattivazione dell'iter procedimentale, ASPI, in data 17 febbraio 2007, provvedeva ad eseguire la pubblicazione richiesta che veniva nuovamente rinnovata in data 10 aprile 2007 per superare problematiche di natura formale.

Nell'avviso al pubblico si esplicitava che, tra le integrazioni depositate, vi era anche *«l'illustrazione della possibile soluzione circa il prolungamento dell'ampliamento alla terza corsia aggiuntiva sino allo svincolo di Incisa Valdarno»*.

9. Alla pubblicazione eseguita lo scorso aprile, seguiva (a distanza di ben 168

giorni, a fronte dei 90 previsti per il completamento della procedura di V.I.A.) la nota - oggetto del presente gravame - DSA 2007- 0025045 del 21 settembre 2007 (ricevuta il 25 settembre u.s.) con la quale il MATT, dopo avere riassunto il procedimento espletato ed avere evidenziato talune criticità attinenti l'intervento di cui si discorre, formulava una ulteriore richiesta di integrazioni e chiarimenti in ordine al progetto in valutazione.

10. Più in particolare, per quanto attiene ai profili programmatici, la suddetta nota chiedeva di fornire integrazioni riguardanti: il Piano decennale ANAS 2003-2012 (con particolare riferimento ai contenuti, scenari temporali e livelli di priorità degli interventi previsti in relazione all'ampliamento del tratto a Sud di Incisa Valdarno); l'aggiornamento dello stato di attuazione del Piano per la valutazione dei flussi di traffico in termini di scenari programmatici di medio-lungo termine ed eventuale aggiornamento delle valutazioni già operate nello studio di impatto ambientale; nonché, infine, la Pianificazione regionale in materia di qualità dell'aria ai sensi della normativa vigente.

11. Ancor più consistenti e penetranti risultavano le richieste di integrazioni formulate, con la suddetta nota, in merito al quadro di riferimento progettuale relativo al programma di potenziamento autostradale in argomento.

A tale riguardo, l'Amministrazione dimostrava, innanzitutto, di ritenere sostanzialmente non soddisfacenti gli studi predisposti da ASPI al fine di fornire una soluzione funzionale per il tratto Palazzolo - Incisa.

Più in particolare, il MATT, partendo dal presupposto *«che il progetto in valutazione si configura come "tratto funzionale" ai sensi della Circolare del Ministero Ambientale del 7.10.1996, n. GAB/96/15208 e riscontrando che nel progetto depositato il tratto compreso tra Palazzo e Incisa Valdarno (dalla progr.*

Km. 300+737 alla progr. Km. 318+398) non risulta completato a livello di progettazione definitiva né caratterizzato a livello ambientale» chiedeva ad ASPI di provvedere al prolungamento del progetto e del relativo studio di impatto ambientale.

Sotto diverso profilo, in relazione alle richieste formulate dal Ministero per i beni e le attività culturali, il provvedimento impugnato invitava l'odierna ricorrente a *«fornire le nuove soluzioni progettuali in corrispondenza della villa "Il Pitto", per l'area della stazione di servizio Chianti e per la zona del Viadotto Massone, previa verifica di reale fattibilità tecnico-funzionale»* precisando inoltre che *«in base alla modifiche progettuali dovranno essere rivalutate le interferenze con tutte le componenti ambientali, con particolare riguardo al clima acustico, all'assetto morfologico e all'inserimento paesaggistico».*

12. Venivano, infine, richiesti chiarimenti per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale (ed in particolare sulla qualità dell'aria e sul clima acustico) nonché di fornire *«puntuali controdeduzioni alle osservazioni del pubblico pervenute a seguito della nuova pubblicazione sui quotidiani del 10.04.2004 e di dare riscontro alle richieste formulate dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno comunicate con nota del 3.1.2007».*

13. La nota DSA – 2007- 0025045 del 21 settembre 2007, ricevuta il 25 settembre u.s.; nonché gli ulteriori atti presupposti, preparatori, connessi e/o consequenziali, devono ritenersi illegittimi per i seguenti motivi di

DIRITTO

I

IN VIA PRELIMINARE. SULL'ATTUALITÀ DELL'INTERESSE.

Con riferimento al presente gravame, giova premettere che la normativa in tema di

valutazione di impatto ambientale prevede, per quanto riguarda lo svolgimento dell'attività istruttoria, che il MATT possa formulare, ove rilevi carenze documentali, richieste di integrazioni (art. 6, c. 4, d.p.c.m. 27.12.1988).

Alle integrazioni di carattere sostanziale, la norma ricollega valenza provvedimento *«di pronuncia interlocutoria negativa»* cui consegue il sostanziale arresto del procedimento.

Con riferimento al caso di specie, l'immediata lesione dell'interesse di ASPI emerge chiaramente dal tenore dell'atto impugnato ove è stata chiaramente affermata l'impossibilità di esprimere il giudizio di compatibilità ambientale in assenza delle integrazioni sollecitate.

Tenuto conto, pertanto, che le predette determinazioni - nella misura in cui sono equiparate ad una valutazione negativa del progetto - appaiono idonee a ledere, con il carattere dell'attualità e dell'immediatezza, la posizione giuridica dell'attuale ricorrente interessata alla positiva conclusione del procedimento V.I.A., deve affermarsi l'interesse all'impugnazione.

II

INCOMPETENZA DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE E DELLA COMMISSIONE V.I.A. IN ORDINE ALLA RICHIESTA DI COMPLETAMENTO DEL PROGETTO DEFINITIVO SINO ALLO SVINCOLO DI INCISA VALDARNO.

Il provvedimento gravato con il presente ricorso presenta, innanzitutto, un palese vizio di incompetenza, in quanto le determinazioni assunte dal MATT, per la parte relativa alla richiesta di prolungare l'intervento di ampliamento in parola per ulteriori due chilometri rispetto al progetto presentato, ledono le specifiche attribuzioni dei Soggetti istituzionalmente coinvolti nell'ambito del processo di

realizzazione di infrastrutture autostradali.

In proposito, giova rilevare che il vigente assetto normativo dettato in tema di valutazione ambientale distingue nettamente le funzioni demandate, da un lato, al Proponente (sia esso un soggetto pubblico o privato) tenuto a predisporre la progettazione e lo studio di impatto ambientale ai fini della verifica di compatibilità dell'opera; dall'altro lato, alle Autorità preposte alla V.I.A. chiamate ad espletare un giudizio sugli effetti conseguenti alla realizzazione dell'intervento, al fine di vagliarne la sostenibilità ambientale (cfr. art. 6 l. 8.07.1986, n. 349 nonché le disposizioni attuative di cui al d.p.c.m. 10.08.1988, n. 377 ed al d.p.c.m. 2712.1988 ancora applicabili al procedimento in esame in virtù della disciplina transitoria di cui all'art. 52 del d.lgs. 3.04.2006).

Nell'ambito dello schema delineato dal Legislatore, al Proponente è, dunque, affidata la concreta individuazione dell'opera da sottoporre a valutazione.

A tale riguardo, con riferimento al settore autostradale, deve precisarsi che, sulla base della normativa vigente, le funzioni di programmazione e di progettazione degli interventi sono sostanzialmente rimesse all'Ente istituzionalmente competente alla gestione delle strade (i.e., l'ANAS, oggi società interamente in mano pubblica cui sono stati trasferiti in concessione dal Ministero delle Infrastrutture i poteri spettanti all'Ente proprietario della rete stradale e autostradale) ed ai diversi Concessionari Autostradali titolari di convenzioni di costruzione e gestione (cfr. art. 2, c.1, d.lgs. 26.02.1994, n. 143,, art. 7 d.l. 08.07.2002, n. 138, conv. con l. 08.08.2002 n. 178 e la vigente Concessione ANAS - MIT; nonché l. 28.03.1968 n. 385 e s.m. e i.; art. 8 l. 28 aprile 1971, n. 287).

Pur essendo affidato ai Concessionari Autostradali il compito di curare la progettazione e la realizzazione delle infrastrutture autostradali, permangono in

capo all'Ente Concedente penetranti poteri di vigilanza e controllo che si realizzano anche mediante l'approvazione dei progetti.

In ossequio alla ripartizione di funzioni appena accennata, la predisposizione del progetto definitivo della tratta in oggetto è stata curata, nel caso di specie, da ASPI che ha proposto il differimento della realizzazione degli ultimi due chilometri in modo da evitare l'esecuzione di scelte progettuali pregiudizievoli per il futuro intervento di ampliamento a sud di Incisa.

La soluzione progettuale prescelta, prima dell'attivazione della procedura di V.I.A., è stata poi sottoposta per la validazione tecnica all'ANAS che, con nota DAT/ste/os prot. 850 del 21 aprile 2005, non ha ritenuto di sollevare alcun rilievo circa l'estensione dell'intervento.

In tale contesto, deve ritenersi che la decisione di posticipare la realizzazione del tratto Palazzolo - Incisa - ampiamente motivata dall'esigenza di garantire scelte coerenti con il futuro potenziamento delle tratte successive ed assicurare conseguentemente la massima efficienza della rete - costituisce, all'evidenza, una scelta che rientra tra le prerogative del soggetto attuatore dell'opera, costituito, nel caso di specie, dal binomio Concedente- Concessionario.

Tanto precisato, non può non rilevarsi che l'integrazione sollecitata dal MATT, lungi dall'essere un semplice miglioramento progettuale teso a mitigare gli effetti dell'opera sull'ambiente, va considerata di rilevanza tale da comportare la predisposizione di un progetto sostanzialmente diverso rispetto a quello sottoposto a valutazione.

Il provvedimento impugnato - non trovando alcun fondamento nella normativa in tema di V.I.A. e risultando anzi in contrasto con la rigida distinzione prevista fra le attribuzioni del MATT e quelle del Proponente - costituisce, dunque, una indebita

ingerenza nelle decisioni legittimamente assunte dai Soggetti istituzionalmente chiamati a provvedere alla programmazione, alla progettazione ed alla realizzazione dell'infrastruttura autostradale di cui si discute.

III

VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 6 DELLA L. 8 LUGLIO 1986, N. 349, ART. 6, COMMI 1 E 2, DEL D.P.C.M. 27 DICEMBRE 1988 E DEGLI ARTT. 2, COMMA 3, E 6 DEL D.P.C.M. 18 AGOSTO 1988, N. 377.

A) Le determinazioni assunte dal MATT con riferimento al prolungamento della progettazione fino al casello di Incisa Valdarno, oltre che viziate da incompetenza, risultano in contrasto con le previsioni normative regolanti la procedura di valutazione di impatto ambientale.

È noto al riguardo che gli aspetti principali del giudizio di compatibilità ambientale sono delineati dall'art. 6 della l. 8 luglio 1986, n. 349, nonché dai relativi decreti attuativi che hanno dettato le disposizioni regolanti lo svolgimento del relativo *iter* procedimentale.

La normativa richiamata prevede, in relazione a determinate categorie di progetti, che il Proponente attivi (attraverso apposita comunicazione cui deve essere allegato, fra l'altro, il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale) uno specifico procedimento volto all'adozione di un giudizio di compatibilità ambientale (art. 6, c. 3, l. 8.07.1986, n. 349).

La normativa di riferimento disciplina poi, con estrema precisione, sia il contenuto della documentazione che deve essere predisposta dal Proponente ai fini della V.I.A. (artt. da 2 a 5 del d.p.c.m. 27.12.1988; art. 2 d.p.c.m. 10.08.1988, n. 377) sia le modalità di espletamento dell'istruttoria (art. 6 l. 8.07.86, n. 349, 6 d.p.c.m. 10.08.1988, n. 377 e 6 d.p.c.m. 27.12.1988).

A tale ultimo riguardo, giova ricordare che l'art. 6 del d.p.c.m. 27 dicembre 1988 demanda alla Commissione V.I.A. la verifica del progetto presentato, da effettuarsi *«in relazione alle specificazioni, descrizioni e piani richiesti dall'art. 2, comma 3, del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377, ed a quanto previsto dall'art. 6 del medesimo decreto del presidente del Consiglio dei Ministri»*.

Più in particolare, la Commissione V.I.A., nell'ambito dell'istruttoria, deve *«a) accertare la completezza della documentazione presentata; b) verificare la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal proponente; c) verificare che i dati del progetto, per quanto concerne i rifiuti liquidi e solidi e le emissioni inquinanti nell'atmosfera, corrispondano alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore; d) accertare la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali; e) accertare il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal proponente in relazione agli effetti ambientali; f) individuare e descrivere l'impatto complessivo del progetto sull'ambiente anche in ordine ai livelli di qualità finale, raffrontando la situazione esistente al momento della comunicazione con la previsione di quella successiva»* (art. 6 d.p.c.m. 10.08.1988, n. 377).

Per completezza occorre rilevare, inoltre, che, giusto il rinvio operato dalle disposizioni del decreto prima citato, la Commissione V.I.A. deve procedere alla verifica del progetto anche in relazione agli elementi di cui all'art. 2, comma 3, del d.p.c.m. 10 agosto 1988, n. 377 (prescritti ai fini della presentazione dell'istanza di V.I.A.) riguardanti, in particolare, *«a) l'indicazione della localizzazione riferita*

alla incidenza spaziale e territoriale dell'intervento, alla luce delle principali alternative prese in esame, alla incidenza sulle risorse naturali, alla corrispondenza ai piani urbanistici, paesistici, territoriali e di settore, agli eventuali vincoli paesaggistici, archeologici, demaniali ed idrogeologici, supportata da adeguata cartografia; b) la specificazione degli scarichi idrici e delle misure previste per l'osservanza della normativa vigente, nonché le eventuali conseguenti alterazioni della qualità del corpo ricevente finale; c) la specificazione dei rifiuti solidi e delle relative modalità di smaltimento rapportata alle prescrizioni della normativa vigente in materia; d) la specificazione delle emissioni nell'atmosfera da sostanze inquinanti, rapportata alla normativa vigente, nonché le conseguenti alterazioni della qualità dell'aria anche alla luce delle migliori tecnologie disponibili; e) la specificazione delle emissioni sonore prodotte e degli accorgimenti e delle tecniche riduttive del rumore previsti; f) la descrizione dei dispositivi di eliminazione e risarcimento dei danni all'ambiente con riferimento alle scelte progettuali, alle migliori tecniche disponibili ed agli aspetti tecnico-economici; g) i piani di prevenzione dei danni all'ambiente con riferimento alle fasi di costruzione e gestione; h) i piani di monitoraggio ambientale secondo le specificazioni derivanti dalla normativa vigente o da particolari esigenze in relazione alle singole opere» (art. 2, comma 3, d.p.c.m. 10.08.1988, n. 377).

L'articolo 6, comma 4, del d.p.c.m. 27 dicembre 1988 dispone, infine, che l'istruttoria venga conclusa con un parere motivato, *«tenuto conto degli studi effettuati dal proponente e previa valutazione degli effetti, anche indotti, dell'opera sul sistema ambientale, raffrontando la situazione esistente al momento della comunicazione con la previsione di quella successiva».*

B) Alla luce del descritto quadro normativo, deve ritenersi che le determinazioni

del MATT, ove non siano considerate viziate da incompetenza, risultino comunque illegittime per violazione di legge.

A tal riguardo, va, innanzitutto, rilevato che le criticità evidenziate dal MATT con riferimento al quadro progettuale non risultano fondate su nessuno degli elementi sulla base dei quali deve svolgersi l'istruttoria ed in relazione ai quali deve essere valutata la legittimità delle integrazioni sollecitate.

In proposito, va anzi sottolineato che l'oggetto stesso della richiesta (riguardante, sostanzialmente, il prolungamento di oltre due chilometri del tracciato sottoposto a valutazione) esclude che l'istanza formulata dal MATT possa inserirsi nell'ambito delle ordinarie dinamiche che si verificano nel corso dell'istruttoria V.I.A.

Occorre ribadire, infatti, che l'integrazione prospettata nella nota impugnata non può in alcun modo essere considerata come una mera ottimizzazione progettuale in quanto implica la predisposizione di un progetto sostanzialmente nuovo e diverso rispetto a quello presentato.

Infatti, in spregio alla normativa esaminata e sovvertendo i ruoli definiti dal Legislatore, il MATT ha rivendicato il potere di determinare e individuare l'oggetto della valutazione, definendo indebitamente il dimensionamento dell'opera da realizzare.

In relazione a quanto esposto, deve dunque affermarsi l'illegittimità del provvedimento impugnato in quanto in contrasto con la normativa dettata in tema di elaborazione e comunicazione dei progetti da sottoporre a V.I.A. e di svolgimento dell'istruttoria.

C) Sotto diverso aspetto, deve ritenersi che le determinazioni del MATT, nella misura in cui contestano il "non intervento" rispetto ad un tratto autostradale non sottoposto a valutazione da parte del Proponente, appaiano oggettivamente in

contrasto con le finalità perseguite attraverso l'espletamento del giudizio di compatibilità ambientale.

Nel caso di specie, infatti, l'Amministrazione, invece di verificare quali ripercussioni siano riconducibili all'intervento sottoposto a valutazione, ha contestato la circostanza che il progetto presentato non sia stato esteso per ulteriori due chilometri.

Anche in relazione a tale profilo, deve pertanto ritenersi che le determinazioni del MATT siano illegittime in quanto non appaiono riferite, come richiesto dalla norma, ad un giudizio comparativo circa la situazione esistente e quella ipotizzabile a seguito dell'intervento.

Da qui l'illegittimità del provvedimento impugnato per contrasto con le disposizioni che regolano lo svolgimento dell'istruttoria e le finalità del giudizio di compatibilità prima richiamate.

IV

VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 2, C. 1, L. E), DEL D.P.C.M. 18.08.1988, N. 377 E DEL D.M. 7.10.1996, N. GAB/96/15208 NONCHÉ DEGLI ART. 6 DELLA L. 8.07.1986, N. 389 DELL'ART. 6 DEL D.P.C.M. 27.12.1988 E DELL'ART. 6 DEL D.P.C.M. 18.08.1988, N. 377.

A) Sotto diverso profilo, appaiono altrettanto illegittime le determinazioni dell'Amministrazione attraverso le quali, richiamando le previsioni di cui al d.m. 7 ottobre 1996, n. GAB/96/15208, è stata affermata, da un lato, l'impossibilità di esprimere un parere in relazione all'intervento di cui si discorre in assenza di una integrazione della progettazione sino allo svincolo di Incisa Valdarno; dall'altro lato, la necessità di disporre, ai fini di una compiuta valutazione, degli scenari di sviluppo dell'intero tracciato, comprensivi del previsto intervento di potenziamento

per le tratte successive.

Con riferimento alle valutazioni espresse dalla Commissione V.I.A. e recepite dal MATT, tramite la nota impugnata – va subito rilevato che le stesse appaiono fondate su una erronea lettura del quadro normativo regolante la procedura di valutazione di impatto ambientale in relazione ai c.d. tronchi funzionali di autostrade.

Per ben comprendere i vizi da cui è colpito il provvedimento adottato dal Ministero, appare utile soffermarsi brevemente sulle previsioni dettate dall'articolo 2, comma 1, lett. e), del d.p.c.m. 18 agosto 1988, n. 377 e dal d.m. 7 ottobre 1996, n. GAB/96/15208.

Per quanto necessario in questa sede, giova ricordare che le richiamate disposizioni prevedono, in termini generali, che, ai fini della presentazione dell'istanza di V.I.A., i progetti degli interventi autostradali debbano essere riferiti all'intero tracciato ovvero, qualora ciò non sia oggettivamente possibile, a singoli "tronchi funzionali", purché vengano comunque indicate le ipotesi di massima di sviluppo del tracciato.

Il contesto normativo di riferimento è poi completato dalle previsioni del d.m. 7 ottobre 1996, n. GAB/96/15208 secondo le quali, per gli interventi suscettibili di esecuzione frazionata (fra i quali vengono individuati le terze corsie autostradali), vige l'obbligo di assicurare una valutazione complessiva dell'opera, riferita, quindi, *«anche agli interventi che, ancorché al momento non ne sia prospettata la realizzazione, siano poi posti in essere (o sia inevitabile che vengano posti in essere) per garantire la piena funzionalità dell'opera stessa».*

B) Tanto precisato, va però rilevato che la constatazione che un intervento progettuale costituisca un segmento di una più ampia infrastruttura non consente, in

modo automatico, di affermare la sua natura di "tronco funzionale", con tutte le conseguenze che detta qualificazione comporta in tema di valutazione ambientale.

Può essere utile richiamare, in proposito, una recente pronuncia di codesto Eccellentissimo Tribunale Amministrativo che, con riferimento ad una fattispecie che presenta indubbe analogie quanto alla tipologia di intervento con quella in esame, ha affermato che, ove un'opera possa essere considerata autonoma, sotto i profili tecnico-progettuali, localizzativi e finanziari, deve conseguentemente reputarsi indipendente ai fini della valutazione di impatto ambientale (TAR Lazio, 18 aprile 2007, n. 5403).

Del resto, la possibilità di distinguere due diverse categorie di interventi infrastrutturali "frazionati" è stata in passato affermata anche dal Consiglio di Stato secondo il quale la predetta Circolare del MATT sarebbe riferibile *«alle ipotesi in cui la valutazione di impatto ambientale riguardi opere prive di una propria autonomia, rispetto alle quali gli ulteriori elementi rappresentano un completamento necessario sul versante strutturale o quanto meno funzionale»*. Secondo il massimo Organo di giustizia amministrativa è, dunque, *«in relazione a queste situazioni che si impone una valutazione attenta anche all'impatto ambientale derivante dalle imprescindibili, ancorché future, realizzazioni connesse all'opera»* (Consiglio di Stato, Sez. VI, 26 giugno 2001, n. 4876).

In relazione a quanto esposto ed alla luce dei principi affermati dalla giurisprudenza con riferimento alle infrastrutture di trasporto, pare, pertanto, corretto affermare l'esistenza di due diverse tipologie di opere.

La prima è costituita da interventi che, pur rappresentando una frazione di un'unica arteria viaria di maggiore estensione, hanno comunque caratteristiche tali da permettere una valutazione autonoma rispetto all'intera infrastruttura (già esistente

o ancora da realizzare).

La seconda tipologia, invece, comprende i progetti che rappresentano una parziale realizzazione di un'opera che comunque non può che essere concepita come unitaria ed è proprio con riferimento a tali interventi che trova applicazione la disciplina dettata in tema di tronchi funzionali.

Ove non dovesse accogliersi una tale distinzione, tenuto conto del tenore della norma, dovrebbe irragionevolmente ritenersi che, nel caso di specie, le ipotesi di sviluppo avrebbero dovuto riguardare "l'intero tracciato" e cioè, a sud, gli eventuali interventi fino a Napoli e a nord, quelli fino a Milano.

C) Tanto rilevato con riferimento alla corretta interpretazione della disciplina applicabile, occorrono alcune ulteriori precisazioni con riferimento alla fattispecie in esame.

Come si è accennato, le determinazioni dell'Amministrazione si fondano sul presupposto che il progetto di cui si discorre costituisca, ai sensi della richiamata disciplina, un tronco funzionale dell'intervento di potenziamento dell'Autostrada Milano - Napoli.

In relazione a tale aspetto, alla luce dei chiarimenti forniti dalla giurisprudenza, va però rilevato che, sebbene il progetto di ampliamento a sud di Firenze si inserisca nel più ampio programma di potenziamento dell'attraversamento appennino nel tratto Bologna - Firenze (fra i quali rientrano i progetti di potenziamento di Barberino - Firenze nord e Firenze nord - Firenze sud), i singoli progetti sottoposti a valutazione ambientale presentano marcati profili di autonomia.

Va, al riguardo, sottolineato che la diversa priorità, anche di ordine temporale, riferibile ai singoli progetti costituisce un chiaro indice di indipendenza ove si consideri che detti interventi risultano rivolti a rispondere a criticità specifiche dei

contesti geografici cui si riferiscono.

Inoltre, non è superfluo ricordare che tali opere si inseriscono in contesti ambientali e geografici notevolmente differenti, coinvolgono Amministrazioni locali distinte, e risultano, comunque, per certi versi autonome per quanto attiene gli aspetti relativi all'inquinamento ed alla localizzazione.

Quanto esposto, pare dunque sufficiente per affermare la natura autonoma dell'opera attualmente in valutazione e, conseguentemente, l'inconferenza, alla stregua dei principi giurisprudenziali prima citati, delle disposizioni richiamate dal MATT per fondare la legittimità delle richieste di integrazioni progettuali e programmatiche formulate con il provvedimento impugnato.

In ogni caso - anche nella denegata ipotesi in cui volesse negarsi l'autonomia, ai fini della V.I.A., del progetto in valutazione - deve comunque ritenersi che l'eventuale nesso di strumentalità funzionale vada individuato esclusivamente in relazione agli altri interventi di ampliamento dell'attraversamento appenninico.

Alla luce dei principi giurisprudenziali prima accennati, deve, infatti, ritenersi che il programma di potenziamento del tratto Bologna - Firenze - Incisa posseda le caratteristiche necessarie per essere considerato alla stregua di un'opera autonoma ed indipendente ai fini della valutazione di impatto ambientale.

Ne deriva che il rapporto di strumentalità e di connessione che, nell'ambito della V.I.A. attualmente in corso, può venire in rilievo va correttamente individuato, e limitato, agli altri interventi dell'attraversamento appenninico, ma non può certamente estendersi alle ulteriori ipotesi di sviluppo del tracciato.

D) In conclusione, sulla scorta delle considerazioni che precedono, deve escludersi, innanzitutto, l'esistenza di asseriti nessi funzionali (ai fini dell'espletamento della V.I.A.) fra l'intervento oggetto della presente V.I.A. e gli eventuali futuri progetti

di ampliamento a sud di Incisa. Di conseguenza, con riferimento al quadro programmatico, deve concludersi per l'illegittimità della richiesta di acquisizione del piano decennale ANAS per eventuali verifiche circa i rapporti di coerenza con altri progetti di ampliamento.

In relazione ai profili evidenziati, altrettanto illegittima risulta poi la richiesta di prolungamento della progettazione, in quanto la stessa non appare in nessun modo desumibile dalle disposizioni specifiche dettate in tema di valutazione ambientale di tronchi funzionali.

Va, in proposito, evidenziato che la richiamata disciplina speciale (limitandosi a consentire l'esperimento della V.I.A. sulla base di progetti frazionati) non contiene alcuna valida indicazione in ordine alla definizione del concetto di "tronco funzionale" che certamente non può essere individuato facendo esclusivo riferimento all'eventuale esistenza di un casello autostradale.

Al contrario, deve ritenersi che, ai fini della suddivisione di un'opera in tronchi funzionali, occorra procedere ad approfondite verifiche, nell'ambito delle quali assumono certamente rilievo gli aspetti progettuali, tecnici, finanziari e localizzativi dell'intervento nonché le analisi riguardanti la domanda di trasporto, i livelli di servizio esistenti sull'infrastruttura e l'idoneità della stessa a garantire determinati standard di efficienza.

L'espletamento di tali riscontri (e le conseguenti determinazioni in ordine all'individuazione di tronchi funzionali, quanto più possibile, omogenei), in assenza di contrarie disposizioni normative, non può che essere rimesso al soggetto attuatore (ed eventualmente all'Autorità titolare di poteri di programmazione, controllo e/o coordinamento e cioè l'ANAS) al quale deve peraltro essere riconosciuta ampia discrezionalità.

A tale riguardo, deve, pertanto, ritenersi che spetti al Proponente, non soltanto individuare, da un punto di vista progettuale, l'opera che intende sottoporre a valutazione ambientale ma anche, ove la stessa sia suscettibile di realizzazione frazionata, procedere alla suddivisione "funzionale" della progettazione.

Nell'ottica della progettazione per tronchi funzionali, non sembra, quindi, possa essere oggetto di contestazione la decisione del Proponente di accorpare, alle tratte a sud di Incisa, anche la progettazione del tratto autostradale successivo a Palazzolo in considerazione dei legami e dei condizionamenti esistenti.

Contrariamente a quanto sembra affermare l'Amministrazione, è proprio in ossequio ai principi della c.d. progettazione integrata che la scelta di posticipare la realizzazione del tratto Palazzolo - Incisa (per consentire l'esecuzione insieme alle tratte a sud di tale intervento) deve considerarsi lecita in quanto rivolta ad unificare la progettazione e la costruzione di tratti autostradali oggettivamente omogenei e collegati, fra i quali sussiste, dunque, un nesso funzionale.

In altre parole e per bene evidenziare con chiarezza e trasparenza la posizione di ASPI, va sottolineato che la sua decisione di non aderire all'ipotesi di includere nel tratto in valutazione anche il prolungamento sino ad Incisa non nasce certo da mancanza di sensibilità alle esigenze di sviluppo dell'infrastruttura, ma dall'assoluta necessità tecnico - economica di tener conto, per la progettazione di tale tratto, delle diverse scelte progettuali relative alla realizzazione dei successivi interventi di potenziamento a sud di Incisa.

Di conseguenza, deve concludersi per l'illegittimità dell'integrazione sollecitata atteso che nessuna incompletezza documentale è invocabile in relazione al progetto attualmente in valutazione.

Anche in relazione ai profili evidenziati, il provvedimento impugnato deve,

dunque, ritenersi illegittimo in quanto in contrasto con la riferita disciplina in tema di c.d. "tronchi funzionali" nonché, più in generale, con le previsioni, analiticamente indicate in precedenza, relative alla presentazione dei progetti da sottoporre a valutazione di impatto ambientale.

V

ILLEGITTIMITÀ DERIVATA IN RELAZIONE ALLE RICHIESTE ISTRUTTORIE AVANZATE DALLA SOVRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI ED IL PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI FIRENZE, PISTOIA E PRATO NONCHÉ ECCESSO DI POTERE PER TRAVISAMENTO DEI FATTI E DIFETTO DI ISTRUTTORIA.

Per quanto attiene alle ulteriori richieste di integrazione progettuale, ed in particolare per quelle collegate alle istruttorie formulate dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio per le province di Firenze, Pistoia e Prato, il provvedimento impugnato appare viziato anche per illegittimità derivata nonché per eccesso di potere per travisamento dei fatti e difetto di istruttoria.

In relazione al primo aspetto, va in particolare evidenziato che le richieste avanzate con la nota prot. 01193 del 14.02.07 della Soprintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio per le province di Firenze, Pistoia e Prato, con riferimento al Viadotto Massone, si pongono in evidente contrasto sia con le disposizioni tecniche di cui al d.m. 5 novembre 2001, recante le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, sia con quanto stabilito dal successivo d.m. 22 aprile 2004.

A tale riguardo, va, in particolare, rilevato che il provvedimento da ultimo citato, nell'innovare la disciplina del precedente decreto ministeriale, impone sostanzialmente, per gli interventi di adeguamento di strade esistenti, il conseguimento di un miglioramento funzionale della circolazione ed un innalzamento del livello di sicurezza (art. 4).

Tenuto conto dell'alto tasso di incidentalità rilevato nel tratto in questione e delle previsioni contenute nel progetto sottoposto a valutazione (che prevedono la demolizione dell'attuale viadotto e la realizzazione di due nuovi viadotti), il tracciato proposto risulta essere l'unico in grado di raggiungere l'obiettivo di insistere sull'area di sedime già occupata dall'attuale tracciato, al fine di contenere al massimo le interferenze con il territorio circostante, garantendo, contemporaneamente, l'innalzamento dei livelli di sicurezza ed il rispetto delle norme funzionali in tema di costruzione delle strade (inserimento di una curva di raggio pari a 600 metri, inserimento di elementi di raccordo a raggio variabile con i rettifili posti immediatamente prima e dopo la curva in questione).

Sotto diverso profilo, va comunque eccepito che la nota del MATT, nella misura in cui lamenta il mancato recepimento di dette osservazioni, trascura che nella relazione generale al Progetto Definitivo, ritualmente acquisita agli atti del procedimento, sono state ampiamente esternate le ragioni che hanno sostanzialmente imposto l'attuale scelta di tracciato.

L'impossibilità di recepire le richieste della Sovrintendenza senza violare le norme tecniche di settore ovvero compromettere la sicurezza stradale nel tratto in questione risulta, quindi, già affermata (e documentata) negli atti depositati dal Proponente e pertanto nessun ulteriore chiarimento sarebbe stato possibile.

In ogni caso, tenuto conto delle problematiche - in questa sede appena accennate - in tema di sicurezza stradale (che hanno condotto all'adozione delle scelte di progetto), la generica richiesta di ottemperanza alle prescrizioni riportate nel testo della nota impugnata evidenzia una oggettiva carenza istruttoria posto che, nonostante le risultanze documentali agli atti, non viene effettuato alcun cenno alle criticità in tema di sicurezza ed alle ragioni che, nonostante dette criticità,

imporrebbero il recepimento delle richieste formulate dalla Sovrintendenza.

VI

VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 6, COMMI 2 E 4, DEL D.P.C.M. 27 DICEMBRE 1988 E DELL'ART. 1, COMMA 2, DELLA L. 7 AGOSTO 1990, N. 241 PER AGGRAVAMENTO DELL'ISTRUTTORIA.

Fermo restando quanto già esposto in merito alle richieste di integrazione progettuale riguardanti il prolungamento del progetto sino allo svincolo di Incisa ed a quelle di recepimento delle prescrizioni della Sovrintendenza, occorre poi rilevare che il provvedimento impugnato risulta in contrasto sia con le previsioni, dettate con specifico riferimento alla procedura di V.I.A., di cui all'art. 6, commi 2 e 4, del d.p.c.m. 27 dicembre 1988 sia, più in generale, con la disciplina di cui all'art. 1, comma 2, della l. 7 agosto 1990, n. 241.

In relazione al primo aspetto, giova ricordare che le norme in tema di valutazione di impatto ambientale prevedono che, ove il Ministero accerti l'incompletezza della domanda, deve richiedere le dovute integrazioni, possibilmente in una unica soluzione (art. 6, c. 4, d.p.c.m. 27.12.1988) e stabiliscono inoltre che la Commissione V.I.A., al termine dell'istruttoria, possa identificare le eventuali prescrizioni finalizzate alla compatibilità ambientale del progetto (art. 6, c. 2, d.p.c.m. 27.12.1988).

Sulla base del citato contesto normativo, deve ritenersi che l'Amministrazione, proprio per evitare un inutile e non giustificato aggravio dell'istruttoria, avrebbe potuto (e dovuto) adottare un provvedimento conclusivo dell'istruttoria, seppur condizionato al recepimento di prescrizioni.

La nota impugnata appare poi altrettanto illegittima ove si consideri che, nel corso del procedimento espletato, l'Amministrazione, invece di attendere l'acquisizione

di tutti gli elementi che potevano comportare integrazioni o modifiche progettuali, ha disposto il rinnovo degli oneri di pubblicità per poi chiedere nuovamente ulteriori integrazioni documentali tali da poter comportare una modifica sostanziale del progetto.

E ciò in evidente spregio alla normativa prima citata che imporrebbe all'Amministrazione di effettuare tutte le richieste di integrazione documentale in un'unica soluzione.

In relazione all'ulteriore profilo evidenziato, occorre poi rilevare che la legge generale sul procedimento impone alla Pubblica Amministrazione di *«non può aggravare il procedimento se non per straordinarie e motivate esigenze imposte dallo svolgimento dell'istruttoria»*.

Alla luce di detta norma e tenuto conto del notevole (e, come visto, ingiustificato) appesantimento dell'iter istruttorio in corso, deve, dunque, ritenersi che l'Amministrazione avrebbe almeno dovuto esternare e motivare - pena la violazione del ricordato art. 2 della legge generale sul procedimento - le esigenze "di natura straordinaria" che hanno impedito la chiusura dell'istruttoria ancora in corso.

Peraltro, detto obbligo motivazionale, nel caso di specie, avrebbe dovuto essere particolarmente intenso atteso che il procedimento di valutazione ambientale si protrae ormai da oltre due anni (a fronte dei novanta giorni previsti per legge) e che le richieste formulate in precedenza hanno già comportato la necessità di procedere ad una nuova pubblicazione del progetto (con la conseguente sostanziale rinnovazione del procedimento).

Con riferimento a quanto prospettato, basti aggiungere, conclusivamente, che la possibilità di terminare l'istruttoria con un parere condizionato all'ottemperanza di

prescrizioni e, conseguentemente, l'illegittimità delle nuove integrazioni formulate dal MATT. - appare confermata dalle dichiarazioni del rappresentante regionale della Commissione V.I.A., il quale, come risulta da un passaggio riportato nella nota impugnata, ha affermato di non condividere la proposta del Gruppo Istruttore ed anzi ha riferito che *«l'istruttoria attualmente in corso per l'espressione del parere della Regione Toscana è indirizzata verso l'ipotesi di individuare un quadro prescrittivo idoneo a garantire la compatibilità ambientale del progetto, in maniera analoga a quanto già fatto dalla Commissione VIA del Ministero (con l'apporto del parere Regionale) per il Progetto della tratta Barberino-Calenzano».*

VII

ECESSO DI POTER PER ERRONEA VALUTAZIONE DEI FATTI, DIFETTO DI ISTRUTTORIA, DIFETTO DI MOTIVAZIONE, CONTRADDITTORIETÀ CON PRECEDENTI DETERMINAZIONI.

Il provvedimento impugnato è, infine, viziato anche per eccesso di potere, nelle sue figure sintomatiche dell'erronea valutazione dei fatti, difetto di istruttoria, difetto di motivazione e contraddittorietà con precedenti determinazioni.

Più nel dettaglio, per quanto attiene alle richieste di completamento della progettazione fino allo svincolo di Incisa, va rilevato che appaiono infondate le preoccupazioni suggestivamente sollevate in ordine all'incertezza temporale dei futuri interventi di potenziamento a Sud di Incisa posto che dette opere rientrano fra i programmi di potenziamento inseriti nell'aggiornamento, in corso di perfezionamento, della Convenzione vigente fra ASPI ed ANAS.

Altrettanto viziate per eccesso di potere, in quanto prive di qualsiasi documentato riscontro, appaiono poi le paventate criticità in ordine all'incremento delle

emissioni da traffico nel tratto in questione nel caso in cui ne venisse differita la realizzazione.

In relazione a tale aspetto, la nota impugnata non fornisce, infatti, alcun elemento per smentire le risultanze degli studi prodotti per dimostrare la assoluta sostenibilità ambientale, per quanto attiene i livelli di emissione e la qualità del servizio, anche nel caso in cui l'intervento di potenziamento venga eseguito nel 2017.

La richiesta di integrazione progettuale appare poi in palese contrasto con quanto affermato dalla precedente nota DSA-2007-0003834 del 7 febbraio 2007, con la quale il Ministero ha disdetto l'incontro sollecitato dall'ANAS, in ragione delle criticità riscontrate, in considerazione della necessità di procedere ad una nuova pubblicazione.

In proposito, sembra ragionevole ritenere che, nel richiedere la nuova pubblicazione, il Ministero abbia a suo tempo considerato soddisfacenti le integrazioni fornite da ASPI ed abbia conseguentemente reputato non ostativo alla conclusione del procedimento il mancato prolungamento del progetto definitivo sino ad Incisa.

Diversamente opinando dovrebbe giungersi alla conclusione che il MATT abbia deliberatamente imposto al Proponente la pubblicazione della documentazione integrativa trasmessa fra l'agosto ed il novembre 2006, pur ritenendo inadeguati i chiarimenti forniti e sapendo comunque di necessitare di ulteriori integrazioni di rilevanza tale da poter comportare nuovamente l'adempimento di oneri di pubblicità (e quindi il sostanziale riavvio dell'*iter* procedimentale).

Deve, dunque, ritenersi che la nota impugnata, proponendo nuovamente problematiche che, alla luce delle precedenti determinazioni, apparivano superate, risulta viziata da eccesso di potere.

VIII

ISTANZA DI SOSPENSIONE CAUTELARE.

Quanto esposto in precedenza pare sufficiente per dimostrare la sussistenza del *fumus boni iuris* del presente ricorso. Occorre soffermarsi, adesso, sul concorrente presupposto del *periculum in mora* per dimostrare come, nel caso di specie, sia legittima l'adozione di una misura cautelare che sospenda, nelle more del giudizio, l'impugnato provvedimento.

Come si è avuto modo di evidenziare nelle pagine che precedono, la contestazione di carenze documentali viene equiparata, nel corso di procedure di valutazione di impatto ambientale, ad un giudizio interlocutorio negativo del progetto presentato e determina, con valenza provvedimentoale, l'arresto del procedimento.

L'impossibilità di procedere alla realizzazione dell'infrastruttura costituisce, all'evidenza, un pregiudizio grave ed irreparabile ove si consideri, da un lato, il relevantissimo danno economico (aumento dei costi, stravolgimento del piano economico finanziario, ecc.) derivante alla ricorrente dall'impossibilità di eseguire l'opera, dall'altro lato, degli obblighi, anche di rilievo pubblico, assunti in sede di Convezione.

Sotto diverso profilo, va rilevato che l'illegittimo arresto della procedura di valutazione determina fatalmente un considerevole ritardo nell'*iter* di approvazione dell'intervento di ampliamento a sud di Firenze, con ciò determinando la saturazione, per quanto riguarda i livelli di traffico, dell'infrastruttura ed un notevole abbassamento dei livelli di servizio esistenti sull'arteria.

Ciò determina un costante pregiudizio da considerarsi oggettivamente grave ed irreparabile in quanto riferito alla sicurezza stradale ed all'incolumità degli utenti.

Il rilevante interesse, anche di natura pubblica, connesso alla rapida realizzazione

dell'infrastruttura – che già adesso risulta sottodimensionate rispetto alle effettive esigenze di smaltimento del traffico - rendono quanto mai attuale ed irreparabile il danno collegato alla ritarda realizzazione della terza corsia.

In conclusione, alla luce dei compiti (la cui natura latamente pubblica è stata peraltro spesso affermata dalla giurisprudenza) affidati ad ASPI con riferimento alla realizzazione del tratto autostradale in argomento, deve ritenersi che il pregiudizio riconducibile all'impedimento ed alla dilazione dell'intervento, in considerazione degli interessi pubblici coinvolti, non potrebbe essere oggetto di un risarcimento per equivalente. Devono, dunque, ritenersi sussistenti i presupposti per l'adozione di un provvedimento di sospensione cautelare del provvedimento.

P.Q.M

Voglia l'Ecc.mo Tribunale Amministrativo adito, previa sospensione della loro efficacia, annullare, con ogni conseguenza di legge, il provvedimento di cui alla nota prot. DSA-2007-0025045 del 21/09/2007 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nonché tutti gli atti presupposti, preparatori, connessi e/o consequenziali impugnati con il presente ricorso.

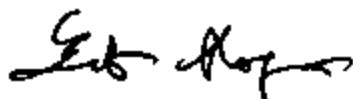
Con vittoria di spese, competenze ed onorari di giudizio.

DICHIARAZIONE AI SENSI DEL T.U. N. 115/02

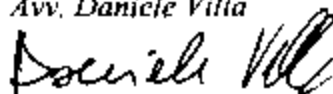
Ai sensi e per gli effetti del disposto di cui al T.U. n. 115/02, ai fini della procedibilità della domanda azionata, si dichiara che il valore della presente controversia è indeterminabile, con l'applicazione del contributo unificato, stabilito ai sensi dell'art. 13, comma 6 *bis*, pari ad Euro 500. Si chiede, infine, l'applicazione del T.U. n. 115/02 ai fini del pagamento successivo alla notifica.

Roma, 19 novembre 2007

Prof. Avv. Ernesto Stajano



Avv. Daniele Villa



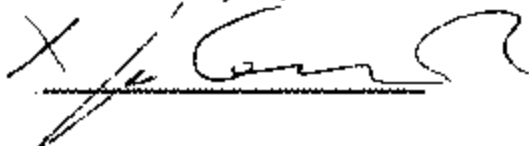
PROCURA

IO SOTTOSCRITTO ING. GIOVANNI CASTELLUCCI, IN QUALITÀ DI LEGALE RAPPRESENTANTE DELLA SOCIETÀ AUTOSTRADALE PER ITALIA S.P.A., CON SEDE IN ROMA, VIA BERGAMINI N. 50 (C.F. E N. DI ISCRIZIONE AL REGISTRO DELLE IMPRESE DI ROMA 07516911000 C.C.I.A.A. ROMA N. 1037417) DELEGO I SIGG.RI AVV.TI PROF. ERNESTO STAJANO E DANIELE VILLA A RAPPRESENTARE E DIFENDERE, ANCHE DISGIUNTAMENTE, LA PREDETTA SOCIETÀ IN QUALSIASI STATO, FASE O GRADO DEL GIUDIZIO INNANZI AL TAR LAZIO PER L'ANNULLAMENTO DEL PROVVEDIMENTO PROT. DBA-2007-0025045 DEL 21/09/2007 EMANATO DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE NONCHÉ DI OGNI ALTRO ATTO PRESUPPOSTO, PREPARATORIO, CONNESSO E/O CONSEGUENZIALE E PER IL RISARCIMENTO DANNI. CONFERISCO LORO OGNI PIÙ AMPIA FACOLTÀ DI LEGGE E DI PRASSI, IVI COMPRESA A TITOLO ESEMPLIFICATIVO QUELLA DI SOTTOSCRIVERE, NOTIFICARE E DEPOSITARE IL PRESENTE ATTO, MEMORIE, MOTIVI AGGIUNTI, RICORSI INTEGRATIVI, ISTANZE DI ESECUZIONE; RINUNCIARE AGLI ATTI ED ACCETTARE ANALOGHE RINUNZIE; DI TRANSIGERE E CONCILIARE; DI CHIAMARE TERZI IN CAUSA E DI FARSI SOSTITUIRE DA ALTRI AVVOCATI. PER L'EFFETTO ELEGGO DOMICILIO PRESSO LO STUDIO DEL PROF. AVV. ERNESTO STAJANO IN ROMA - 00195, VIALE MAZZINI 113.


CON PROMESSA DI RATO E VALIDO.

LA PROCURA È CONFERITA ANCHÉ AI SENSI DELL'ART. 10 DELLA L. 675/96 NONCHÉ DEL D.LGS 196/2003 (TUTELA DELLA RISERVATEZZA).

ROMA LI 19/11/2007



E' AUTENTICA



RELAZIONE DI NOTIFICA

Ad istanza degli Avvocati Prof. Ernesto Stajano e Daniele Villa, con Studio in Roma - 00195, Viale Mazzini n. 113, nella qualità di procuratori e domiciliatari di Autostrade per l'Italia S.p.A., io sottoscritto Assistente UNEP, addetto all'Ufficio Notifiche presso la Corte d'Appello di Roma, ho notificato il sueseso ricorso:

- al **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**, in persona del Ministro *pro tempore*, nel domicilio di legge presso l'Avvocatura dello Stato in Roma - 00186, Via dei Portoghesi n. 12, ivi consegnandone copia conforme personalmente a mani di

- al **Ministero per i Beni e le Attività Culturali**, in persona del Ministro *pro tempore* nel domicilio di legge presso l'Avvocatura dello Stato in Roma - 00186, Via dei Portoghesi n. 12, ivi consegnandone copia conforme personalmente a mani di

- alla **Commissione V.I.A.**, in persona del Legale Rappresentante *pro tempore* nel domicilio di legge presso l'Avvocatura dello Stato in **Roma - 00186, Via dei Portoghesi n. 12**, ivi consegnandone copia conforme personalmente a mani di

- alla **Commissione V.I.A.**, in persona del Legale Rappresentante *pro tempore*, con sede in **Roma - 00147, Via Cristoforo Colombo n. 44**, ivi consegnandone copia conforme personalmente a mani di

- alla **Sovrintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio per le Province di Firenze, Pistoia e Prato**, in persona del legale Rappresentante *pro tempore*, nel domicilio di legge presso l'Avvocatura dello Stato in **Roma - 00186, Via dei Portoghesi n. 12**, ivi consegnandone copia conforme personalmente a mani di

-alla **Sovrintendenza per i Beni Archeologici della Toscana – Firenze**, in persona del Legale Rappresentante *pro tempore*, nel domicilio di legge presso l'Avvocatura dello Stato in Roma – 00186, Via del Portoghesi n. 12, ivi consegnandone copia conforme personalmente a mani di

-al **Ministero delle Infrastrutture**, in persona del Ministro *pro tempore*, nel domicilio di legge presso l'Avvocatura dello Stato in Roma – 00186, Via dei Portoghesi n. 12, ivi consegnandone copia conforme personalmente a mani di

-alla **Regione Toscana**, in persona del Presidente *pro tempore* della Giunta regionale, presso la sede in 50129 – Firenze, in Via Cavour n. 18, recapitandogli copia conforme in piego raccomandato con avviso di ricevimento spedito dall'Ufficio Postale di Roma come per legge

-alla **Regione Toscana**, in persona del Presidente *pro tempore* della Giunta regionale, nel domicilio di legge presso l'Avvocatura dello Stato in Roma - 00186, Via del Portoghesi n. 12, ivi consegnandone copia conforme personalmente a mani di

-all' **A.N.A.S S.p.A.**, in persona del Legale Rappresentante *pro tempore*, nel domicilio di legge presso l'Avvocatura dello Stato in Roma - 00186, Via del Portoghesi n. 12, ivi consegnandone copia conforme personalmente a mani di

-all' **A.N.A.S S.p.A.**, in persona del Legale Rappresentante *pro tempore*, con sede in Roma - 00185, Via Monzambano n. 10, ivi consegnandone copia conforme personalmente mani di

-al **Comune di Bagno a Ripoli**, in persona del Sindaco *pro tempore*, presso la sede in 50012 – Bagno di Ripoli (FI), Piazza della Vittoria n. 1, recapitandogli copia conforme in piego raccomandato con avviso di ricevimento spedito dall'Ufficio Postale di Roma come per legge

-al **Comune di Incisa Val d'Arno**, in persona del Sindaco *pro tempore*, presso la sede in 50064 – Incisa Valdarno (FI), Piazza del Municipio n. 5, recapitandogli copia conforme in piego raccomandato con avviso di ricevimento spedito dall'Ufficio Postale di Roma come per legge

-al **Comune di Rignano sull'Arno**, in persona del Sindaco *pro tempore*, con sede in 50067 – Rignano sull'Arno (FI), Piazza della Repubblica n. 1, recapitandogli copia conforme in piego raccomandato con avviso di ricevimento spedito dall'Ufficio Postale di Roma come per legge