

Publicato il 08/08/2016

**N. 01310/2016 REG.PROV.COLL.**  
**N. 01881/2014 REG.RIC.**  
**N. 01951/2014 REG.RIC.**  
**N. 01785/2014 REG.RIC.**



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

**IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

**Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana**

**(Sezione Prima)**

ha pronunciato la presente

**SENTENZA**

sul ricorso numero di registro generale 1881 del 2014, proposto da:

Associazione V.A.S. - Vita Ambiente Salute O.N.L.U.S., Comitato No Aeroporto, Comitato Mente Locale della Piana, Medicina Democratica Movimento di Lotta della Salute Onlus, Associazione Forumambientalista, Comitato Chiusura Inceneritore di Montale, Comitato Oltre, Associazione Rumors, Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Prato, Circolo del Popolo Toscano della Libertà - La Fenice Pratese, Franco Aspite, Alessandro Benelli, Lorenzo Bigagli, Filippo Bonanni, Maurizio Calussi, Gabriele Capasso, Roberto Cegni, Gianfranco Ciulli, Marilena Garnier, Silvia Lavita, Roberta Lombardi, Antonio Longo, Luca Maretti, Fabrizio Mattei, Roberto Megnini, Aldo Milone, Evita Milone, Renato Nunziati, Valentina Nunziati, Carla Pieraccini, Rita Pieri, Alfio Pratesi, Luca Roti, Paolo Andrea Sanesi, Cristina Sanzò, Rosanna Sciumbata, Giorgio Silli e Mariangela Verdolini, rappresentati e difesi dagli avvocati Guido Giovannelli (C.F. GVNGDU69M31G999J) e Mauro Giovannelli (C.F.

GVNMRA38C11G999Y), con domicilio eletto presso il loro studio in Firenze, corso Italia n. 2;

*contro*

Regione Toscana, rappresentata e difesa dagli avvocati Barbara Mancino (C.F. MNCBBR72S68D612E) e Lucia Bora (C.F. BROLCU57M59B157V), con domicilio eletto presso l'Ufficio Legale della Regione Toscana in Firenze, piazza dell'Unità Italiana, n. 1;

Aeroporto di Firenze (Adf) s.p.a., ora Toscana Aeroporti s.p.a., rappresentata e difesa dall'avvocato Duccio Maria Traina (C.F. TRNDCM57A10D612O), con domicilio eletto presso il suo studio in Firenze, Via Lamarmora 14;

*nei confronti di*

Enac - Ente Nazionale Aviazione Civile;

sul ricorso numero di registro generale 1951 del 2014, proposto da:

Nuove Iniziative Toscane s.r.l. e Consorzio per l'Attuazione del Piano Urbanistico Esecutivo di Castello in Comune di Firenze, rappresentati e difesi dall'avvocato Stefano Grassi (C.F. GRSSFN45T05D612X), con domicilio eletto presso il suo studio in Firenze, Via G. La Pira n. 21.

*contro*

Regione Toscana, rappresentata e difesa dagli avvocati Lucia Bora (C.F. BROLCU57M59B157V) e Barbara Mancino (C.F. MNCBBR72S68D612E), con domicilio eletto presso l'Ufficio Legale della Regione Toscana in Firenze, piazza dell'Unità Italiana, n. 1;

Comune di Firenze, non costituito in giudizio;

Città Metropolitana di Firenze, rappresentata e difesa dall'avvocato Anna Lucia De Luca (C.F. DLCNLC66B45I054Z), con domicilio eletto presso l'Ufficio Legale della Città Metropolitana in Firenze, via De Ginori n. 10;

Enac - Ente Nazionale Aviazione Civile, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri, Ministero della Difesa, Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Toscana-

Umbria, rappresentati e difesi dall'Avvocatura dello Stato, e domiciliati per legge presso la stessa in Firenze, via degli Arazzieri n. 4;

Toscana Aeroporti s.p.a., rappresentata e difesa dall'avvocato Duccio Maria Traina (C.F. TRNDCM57A10D612O), con domicilio eletto presso il suo studio in Firenze, Via Lamarmora 14;

***nei confronti di***

Sun Chemical Group s.p.a., non costituita in giudizio;

Aeroporto di Firenze s.p.a., ora Toscana Aeroporti s.p.a., rappresentata e difesa dall'avvocato Duccio Maria Traina (C.F. TRNDCM57A10D612O), con domicilio eletto presso il suo studio in Firenze, via Lamarmora n. 14;

sul ricorso numero di registro generale 1785 del 2014, proposto da:

Enac - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, rappresentato e difeso dall'Avvocatura dello Stato, e domiciliato per legge presso la stessa in Firenze, via degli Arazzieri n. 4;

***contro***

Comune di Firenze, non costituito in giudizio;

Regione Toscana, rappresentata e difesa dagli avvocati Lucia Bora (C.F. BROLCU57M59B157V) e Barbara Mancino (C.F. MNCBBR72S68D612E), con domicilio eletto presso l'Ufficio Legale della Regione Toscana in Firenze, piazza dell'Unità Italiana, n. 1;

***nei confronti di***

Nuove Iniziative Toscane s.r.l. e Consorzio Castello, rappresentati e difesi dall'avvocato Stefano Grassi (C.F. GRSSFN45T05D612X), con domicilio eletto presso il suo studio in Firenze, via G. La Pira n. 21;

Adf - Aeroporto di Firenze s.p.a., non costituita in giudizio;

***e con l'intervento di***

ad opponendum:

Associazione V.A.S. - Vita Ambiente Salute O.N.L.U.S., Comitato No

Aeroporto, Medicina Democratica Movimento di Lotta per la Salute, Comitato Chiusura Inceneritore di Montale, Comitato Oltre, Comitato Mente Locale della Piana, Comitato Campigiano No al Nuovo Aeroporto di Firenze, Gianfranco Ciulli, Associazione Forumambientalista e Associazione Rumors, rappresentati e difesi dagli avvocati Mauro Giovannelli (C.F. GVMRA38C11G999Y) e Guido Giovannelli (C.F. GVNGDU69M31G999J), con domicilio eletto presso il loro studio in Firenze, corso Italia n. 2;

*per l'annullamento*

quanto al ricorso n. 1881 del 2014:

- della delibera del Consiglio della Regione Toscana n. 61 del 16.7.2014 (pubblicata sul BURT Il. 33 del 20.8.2014) di "Approvazione dell'integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze secondo le procedure previste dall'articolo 17 della legge regionale 3 gennaio 2005, n.1" nella parte in cui prevede la soluzione progettuale della pista parallela convergente "12/30" dell'aeroporto di Firenze;
- di tutti gli altri atti a tale delibera presupposti, connessi e/o conseguenti, ove lesivi degli interessi dei ricorrenti, ancorchè incogniti ed in particolare, per quanto occorre possa:
- della delibera del Consiglio della Regione Toscana Il. 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. 112005";
- 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;

quanto al ricorso n. 1951 del 2014:

- della deliberazione del Consiglio Regionale 16 luglio 2014, n. 61, pubblicata sul B.U.R.T. n. 33 del 20 agosto 2014, avente ad oggetto "Approvazione dell'integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze secondo le procedure previste dall'art.17 della legge regionale 3 gennaio 2005, n.1 (Norme per il governo del territorio)" della Regione Toscana;

- degli allegati tutti alla delibera della Regione Toscana n. 61/2014 ivi compresi, in particolare: l'allegato A2 "testo che integra la Disciplina del PIT", l'allegato A3 "integrazione del quadro conoscitivo allegato alla deliberazione della Giunta regionale n. 705 del 36 luglio 2010, comprensivo del documento ENAC "Aeroporto di Firenze Amerigo Vespucci - Valutazione delle due ipotesi con Orientamento 09/27 e 12/30" e relativi allegati, e della nota di IRPET "Le ricadute economiche del consolidamento dell'offerta aeroportuale della Toscana", l'allegato A4 "Testo che integra il documento di piano del masterplan "Il sistema aeroportuale toscano", l'allegato A5 "Testo che integra la disciplina di piano di masterplan "Il sistema aeroportuale toscano", l'allegato C (relativo al rapporto ambientale redatto ai sensi dell'articolo 24 della l.r. n. 10/2010), l'allegato D (relativo alla sintesi non tecnica redatta ai sensi dell'art. 24, comma 4, della l.r. n. 10/2010), l'allegato E (contenente gli allegati cartografici riferiti alle diverse ipotesi di qualificazione aeroportuale) e l'allegato I (Dichiarazione di sintesi ai fini della v.a.s.);

- di tutti gli altri atti presupposti, connessi e/o consequenziali, ancorchè non richiamati o non conosciuti dai ricorrenti, nonché, per quanto occorrer possa:

- della deliberazione del Consiglio Regionale della Toscana 24 luglio 2013, n. 74 avente ad oggetto l'adozione dell'integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze secondo le procedure previste dall'art. 17 della legge regionale 3 gennaio 2005, n.1 (Norme per il governo del territorio), con cui è stata adottata l'integrazione al PIT per la definizione del

Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze secondo le procedure previste dall'art. 17 della l.r. 1/2005;

- della deliberazione della Giunta Regionale della Toscana 10 giugno 2014, n. 484 (Osservazioni all'Integrazione al PIT per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze di cui alla delibera del CR n. 74 del 24.7.13) con la quale è stata approvata l'istruttoria tecnica delle osservazioni presentate ai sensi dell'art. 17 della l.r. 1/2005 e le conseguenti proposte di modifica agli elaborati dell'integrazione al PIT;

- degli allegati tutti alla deliberazione della Giunta Regionale della Toscana 10 giugno 2014, n. 484 ivi compresi, in particolare: l'allegato 1 (contenente la sintesi delle osservazioni ai sensi dell'art.17 della l.r.1/2005 e controdeduzioni), l'allegato 1 bis (proposte di modifiche a seguito delle Osservazioni ai sensi dell'art. 17 della l.r. 1/2005 e dell'art. 25 della l.r.10/2010) e l'allegato 2 (dichiarazione di sintesi);

- e per il risarcimento dei danni subiti e subendi, dai ricorrenti, in conseguenza dei provvedimenti impugnati.

e per l'annullamento, chiesto con motivi aggiunti depositati in data 21 gennaio 2016,

- della deliberazione della Giunta Regionale Toscana 30 novembre 2015, n. 1168, avente ad oggetto "Art. 25 D.lgs 152/2006, art. 63 L.R. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale relativo al progetto "Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014-2029", nei comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Signa. Proponente: ENAC", pubblicata sul B.U.R.T. n. 50 del 16dicembre 2015, supplemento n. 168;

- di tutti gli altri atti presupposti, connessi e/o consequenziali, ancorché non richiamati o non conosciuti dai ricorrenti;

quanto al ricorso n. 1785 del 2014 (proposto da ENAC), per l'annullamento:

-della deliberazione della Regione Toscana n. 61 del 18/7/2014 pubblicata sul BUR Toscana n. 33 del 20/8/2014 (doc.1) nella parte in cui, nell'approvare

l'integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale (da ora PIT), nell'Allegato A5 (doc.2), la Regione Toscana prevede per lo sviluppo aeroportuale una lunghezza massima della pista di volo di 2.000 metri lineari (art. 5 ter 1.b) anziché 2.400 come indicato dall'ENAC, e nella parte in cui condiziona e subordina lo sviluppo aeroportuale alla costruzione del nuovo quartiere Castello (art.5 ter 1.f.3) a ridosso dell'Aeroporto di Firenze;

-e di ogni atto e provvedimento presupposto, connesso e conseguente.

Visti i ricorsi e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio della Regione Toscana, di Aeroporto di Firenze (Adf) s.p.a. (ora Toscana Aeroporti s.p.a.), della Provincia di Firenze (ora Città Metropolitana di Firenze), di Enac - Ente Nazionale Aviazione Civile, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri, del Ministero della Difesa, del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Toscana-Umbria, di Nuove Iniziative Toscane s.r.l. e del Consorzio Castello;

Viste le memorie difensive;

Visto l'atto di intervento ad opponendum presentato in relazione al ricorso n. 1785/2014.

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 22 giugno 2016 il dott. Gianluca Bellucci e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

## FATTO

I. Nel 2009 la società Aeroporto di Firenze (AdF s.p.a.), gestore dell'aeroporto di Peretola, ha presentato alla Regione Toscana il progetto di realizzazione di una nuova pista di atterraggio, proponendo 5 diverse soluzioni (tra le quali quella con orientamento 12/30, parallela convergente rispetto all'autostrada A11 e lunga 2.000 metri).

Il 15.6.2009 la Regione e la Provincia di Firenze hanno incaricato il

Dipartimento “Tecnologie dell’Architettura e Design Pierluigi Spadolini” dell’Università di Firenze di stilare un rapporto di ricerca sul progetto presentato da AdF s.p.a..

Le ricerche hanno avuto come esito la presentazione, in data 12.4.2010, di un documento di “Analisi strategica preliminare della valutazione dell’ampliamento dell’aeroporto A. Vespucci di Firenze” (documento n. 2 allegato al ricorso), secondo cui l’ipotesi di pista parallela convergente alla A/11, 12/30, presentava varie ragioni di incompatibilità ambientale (incompatibilità radicale per interferenza con la viabilità, la sovrapposizione col progetto di potenziamento del Polo universitario scientifico tecnologico, e incompatibilità forte rispetto ai numerosi edifici di altezza rilevante esistenti).

Enac, nel febbraio 2012, ha elaborato uno studio sull’orientamento della nuova pista di volo dell’aeroporto di Firenze, nelle cui conclusioni indicava, come migliore soluzione, la pista con orientamento 12/30 (cioè parallela all’autostrada), caratterizzata da una lunghezza di 2.000 metri (si veda la pagina 11 della memoria difensiva della Regione Toscana nel ricorso n. 1785/2014, depositata in giudizio in data 8.1.2016).

Il Consiglio regionale, con deliberazione n. 74 del 24.7.2013, ha adottato, ai sensi dell’art. 17, comma 1, della L.R. n. 1/2005, le integrazioni al piano di indirizzo territoriale per la definizione del Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell’aeroporto di Firenze, acquisendo ai sensi dell’art. 8 della L.R. n. 10/2010 il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica ex art. 24 della stessa L.R. n. 10/2010.

Ad esito della pubblicazione di tale deliberazione sono state presentate varie osservazioni.

In particolare Enac, con nota del 14.10.2013, ha evidenziato la necessità di una lunghezza della pista di volo pari a 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.

Nel gennaio 2014 il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti ha reso noto che gli aeroporti di Firenze/Pisa avrebbero costituito un aeroporto strategico, sempre che si fosse realizzata la gestione unica (documento n. 16 depositato in giudizio dalla Regione nel ricorso n. 1881/2014).

A.d.F., con nota del 28.2.2014, ha presentato ad Enac il master plan dell'opera, prospettando la lunghezza di 2.400 metri. L'appendice A del master plan indica che il regolamento UE n. 1315 del 2013 ha inserito lo scalo di Firenze nella rete di trasporto comunitario TEN-T come polo globale, nell'ambito degli aeroporti di interesse nazionale.

In sede di dichiarazione di sintesi, effettuata ai sensi dell'art. 27 della L.R. n. 10/2010, l'amministrazione ha preso in considerazione i rilievi del NURV (nucleo unificato regionale di valutazione e verifica degli investimenti pubblici, autorità competente per la VAS) ed ha svolto la valutazione comparativa degli effetti attesi dalle diverse ipotesi alternative (documento n. 2 C depositato in giudizio dalla Regione Toscana).

Il Consiglio regionale, con deliberazione n. 61 del 16.7.2014, ha infine approvato l'integrazione al PIT (prevedendo la soluzione della pista lunga 2.000 metri), comprensiva della disciplina del master plan (documento n. 8 della Regione), del rapporto ambientale ex art. 24 della L.R. n. 10/2010, della sintesi non tecnica ex art. 24, comma 4, della L.R. n. 10/2010, della dichiarazione di sintesi ex art. 27 della stessa L.R. e del rapporto di valutazione ex artt. 11 e 48 della L.R. n. 1/2005.

In particolare, la disciplina del master plan (art. 5 ter) prevede la verifica da parte della Regione, in riferimento alle possibili soluzioni di pista all'interno dell'ambito di salvaguardia S2 corrispondenti al prolungamento della pista attuale e alla pista parallela convergente con orientamento 12/30, la verifica della sussistenza di una serie di condizioni, tra le quali la sostenibilità territoriale e ambientale e la compatibilità col progetto di territorio del parco agricolo, l'esclusione della pista di rullaggio per la pista parallela convergente in funzione della monodirezionalità della pista e del controllo delle emissioni

inquinanti, la dismissione della pista esistente ove il progetto di qualificazione riguarda la pista parallela convergente, l'integrazione della nuova infrastruttura nel parco agricolo della piana, la garanzia di realizzazione, a cura e spese del proponente, di interventi di rinaturalizzazione delle aree aeroportuali non più necessarie da destinare a parco agricolo della piana, dell'adeguamento del reticolo idraulico (compresa la modifica del tracciato del Fosso Reale per la pista parallela convergente), del recupero e rilocalizzazione di parti di boschi della piana interessate dal progetto di pista parallela convergente.

Dalla dichiarazione di sintesi redatta ai fini della valutazione ambientale strategica risulta che l'ipotesi di pista parallela convergente costituisce la soluzione presentante impatti ambientali meno significativi sia rispetto alla situazione attuale, sia rispetto alle ipotesi di fattibilità A e C considerate in sede di VAS (pagina 12 del documento n. 8 depositato in giudizio dalla Regione).

II. Avverso la deliberazione di approvazione dell'integrazione al piano di indirizzo territoriale e gli atti connessi, varie associazioni e persone residenti nei comuni di Prato e Campi Bisenzio sono insorte con l'impugnativa n. 1881/2014, deducendo:

1) Violazione dell'art. 17 della L.R. n. 1/2005 e dell'art. 11, commi 2 e 7, dello Statuto regionale; eccesso di potere per violazione del principio del giusto procedimento.

Il Consiglio regionale, nella delibera di adozione, ha dato mandato agli uffici della giunta regionale, in collaborazione con gli uffici del consiglio regionale, di esaminare e istruire le osservazioni che sarebbero state presentate ai sensi dell'art. 17, commi 1 e 2, della L.R. n. 1/2005, ma tale delega collide con le sopra indicate disposizioni normative.

2) Violazione dell'art. 4 del d.lgs. n. 152/2006 e della L.R. n. 10/2010, nonché della risoluzione del consiglio regionale n. 205 del 24.7.2013; eccesso di potere per violazione del principio del giusto procedimento e per contraddittorietà tra atti amministrativi.

Il Consiglio regionale, con risoluzione n. 205 del 24.7.2013 (documento n. 5 allegato all'impugnativa), ha impegnato la giunta a chiedere ad AdF s.p.a., nella fase successiva all'adozione dell'integrazione al PIT, un piano di sviluppo aeroportuale preliminare (teso a fornire approfondimenti in ordine all'impatto acustico e ambientale derivante dal traffico previsto, dalle rotte di decollo e atterraggio prevalenti e dal tipo di aeromobili utilizzati), ma tale impegno non è stato onorato, cosicché la variante al PIT è stata approvata sulla base di un masterplan di sole 4 pagine (documento n. 20 depositato in giudizio dai ricorrenti).

3) Violazione della L.R. n. 46/2013 per mancata attivazione del dibattito pubblico in sede di VAS; violazione del principio di autolimitazione dell'azione amministrativa; eccesso di potere per irragionevolezza manifesta.

4) Violazione degli artt. 5 e 15 del d.lgs. n. 152/2006, degli artt. 13, 15, 26, 27 della L.R. n. 10/2010 e dell'art. 14 della L.R. n. 44/2013; violazione del principio del giusto procedimento.

Le lacune caratterizzanti il procedimento di VAS relativo all'impugnata integrazione sono dimostrate dall'omessa presentazione del piano di sviluppo aeroportuale (che pure era stato richiesto dal Consiglio regionale con deliberazione n. 205/2013) e dai rilievi espressi dal Nucleo Unificato di Valutazione regionale (allegato I al PIT; documento n. 14 depositato in giudizio dalla Regione); la VAS non può essere generica, in quanto deve garantire la sostenibilità delle scelte da intraprendere; il paragrafo 4.2 della dichiarazione di sintesi (allegato I alla deliberazione di approvazione del PIT) non dà risposta agli interrogativi sollevati dal NURV.

Con memoria difensiva, i ricorrenti sottolineano che l'art. 5 ter, comma 1 lett. g, della disciplina di masterplan allegata alla variante dimostrerebbe l'inadeguatezza della VAS (documento n. 8, pagine 4 e 5, depositato in giudizio dalla Regione).

5) Eccesso di potere per irrazionalità, irragionevolezza e contraddittorietà (incompatibilità tra la prevista realizzazione della nuova pista aeroportuale e il

Parco Agricolo della Piana), per difetto dei presupposti, carenza di istruttoria; violazione dell'art. 17 della L.R. n. 1/2005 (per superficiale e contraddittorio esame delle osservazioni); violazione del principio del contenimento del consumo del suolo; mancata valutazione degli effetti dell'aeroporto sul parco (pagine 8, 10, 11 e 13 del parere del NURV –documento n. 14 depositato in giudizio dalla Regione-).

La Regione non ha considerato gli effetti che la nuova pista avrà sul parco, come dimostrerebbe il parere del NURV (pagine 8 e 13), laddove è precisato che l'ipotesi 2 (pista parallela) è stata valutata prendendo a riferimento gli assetti ed effetti dell'ipotesi 1 (solo parco), a cui è stato aggiunto l'ampliamento dell'infrastruttura senza valutare gli effetti di questa sul parco: “la valutazione degli effetti nell'ipotesi 2 è stata condotta assumendo per il parco le medesime prestazioni date nell'ipotesi 1 mentre queste potrebbero risultare inferiori in funzione degli areali interessati dal progetto di riqualificazione dell'aeroporto a causa della maggiore frammentazione delle aree verdi e perdita delle finestre di connessione”.

Dalla dichiarazione di sintesi, che dovrebbe dare una soluzione alle perplessità sollevate in sede di VAS, emerge che la valutazione dell'impatto sulla componente aria relativa all'ipotesi B (pista parallela) è la stessa prevista per l'ipotesi 1 (realizzazione del solo parco). Gli adottati interventi di piantumazione sono irrealizzabili in quanto attirano volatili e fauna e sono vietate dalla normativa ICAO e dal regolamento Enac per la costruzione ed esercizio degli aeroporti. Le aree umide di importanza comunitaria esistenti (finanziate con denaro pubblico) saranno compromesse o distrutte (pagine 10 e 11 del parere del NURV).

Con memoria difensiva i ricorrenti precisano, a supporto della censura, che il nucleo VIA, nel sopravvenuto parere n. 110/2015 (documento n. 51, pagina 11, depositato in giudizio dai deducenti), ha osservato che il parco perturbano non può fungere da mitigatore dell'impatto del nuovo aeroporto in quanto esso è stato già considerato ai fini della mitigazione del termovalorizzatore di

Case Passerini.

6) Eccesso di potere per difetto e/o insufficienza di istruttoria, travisamento dei fatti circa la valutazione dell'impatto sull'inquinamento atmosferico; eccesso di potere per contraddittorietà della motivazione, illogicità e irragionevolezza manifesta.

I deducenti (rilevato che a fronte del parere del NURV la Regione, nella dichiarazione di sintesi di cui al documento n. 2.c prodotto in giudizio dalla stessa, ha esplicitato la metodologia seguita nella ricostruzione del quadro complessivo delle emissioni) lamentano la mancata valutazione degli effetti della nuova infrastruttura sulla qualità dell'aria (come risulta alla pagina 14 del parere del NURV –documento n. 14 prodotto in giudizio dalla Regione-), richiamano la relazione tecnica del dottor Grechi (documento n. 24 depositato in giudizio dagli esponenti) quanto alle stime sull'interazione delle emissioni aeroporto/termovalorizzatore indicate alle pagine 17 e 18 della dichiarazione di sintesi e alle pagine 127, 128, 129 e 139 del rapporto ambientale, lamentano l'omessa valutazione dell'incidenza, sull'aria, del traffico veicolare prodotto dagli utenti del futuro nuovo aeroporto.

I ricorrenti, al riguardo, deducono che:

a) la prevista riduzione di CO<sub>2</sub> (derivante dal nuovo impianto di termotattamento in località Case Passerini) è inappropriata, in quanto (pag. 123 del rapporto ambientale –documento n. 11 della Regione-) non riferita all'area considerata per le stime emissive (la difesa della Regione replica che la natura di tale gas consente di ritenere rilevante anche la compensazione con decrementi di CO<sub>2</sub> a distanza dalla sorgente emissiva);

b) la riduzione di NO<sub>x</sub> (ossidi di azoto) è stata prevista (pagine 17 e 18 della relazione di sintesi) ipotizzando l'introduzione generalizzata di catalizzatori negli impianti industriali, nonostante si tratti di dispositivi costosi e non obbligatori per legge (secondo la difesa della Regione, tuttavia, rientra nelle competenze regionali vincolare le aziende ad installare tali sistemi di abbattimento, stante l'art. 271, comma 4, del d.lgs. n. 152/2006);

c) la riduzione delle emissioni per effetto della riduzione dei limiti di velocità sull'autostrada è di difficile realizzazione, non appartenendo alla competenza regionale (la difesa della Regione replica che tale misura può dalla stessa essere imposta in sede di VIA relativa all'allargamento dell'autostrada, come già avvenuto in relazione alla terza corsia della Barberino/Firenze Nord);

d) la nuova linea tramviaria è solo ipotizzata (la difesa della Regione si richiama al prolungamento di linea di cui all'allegato programmatico 7 dell'atto impugnato).

Secondo gli esponenti, la sopraggiunta richiesta di integrazione documentale del Ministero dell'Ambiente nel procedimento di VIA (documento n. 50 prodotto dagli istanti), evidenziante l'omessa valutazione delle interazioni con il termovalorizzatore, con l'autostrada e vari componenti inquinanti, dimostra l'inadeguatezza anche della VAS (pagina 27 della memoria difensiva depositata in giudizio il 20.1.2016).

La difesa della Regione replica tra l'altro che il tema dell'impatto sull'atmosfera è adeguatamente trattato nel rapporto ambientale, al paragrafo 4.6.1 (pagina 123 del documento n. 11 da essa depositato in giudizio).

7) Violazione del d.lgs. n. 152/2006 e della L.R. n. 25/1998; eccesso di potere per difetto o insufficiente istruttoria in ordine alla valutazione di impatto in termini di inquinamento idrico; travisamento dei fatti.

I ricorrenti richiamano la pagina 84 del rapporto ambientale allegato al PTT, evidenziante la criticità dell'inquinamento delle falde acquifere della piana, contestando il fatto che nonostante ciò il Consiglio regionale ha previsto la realizzazione di un'opera capace di sconvolgere il sistema idrico della piana stessa.

8) Violazione dell'art. 65 del d.lgs. n. 152/2006 (principio di prevalenza del piano di bacino distrettuale sugli strumenti di pianificazione territoriale regionale), dell'art. 2 della L.R. n. 21/2012 (in materia di rischio idraulico e tutela dei corsi d'acqua), dell'art. 14 della L.R. n. 44/2013 e dell'art. 13 della L.R. n. 10/2010 per mancato recepimento del parere dell'autorità competente

alla VAS (pagine 8 e 9 del parere –documento n. 14 depositato in giudizio dalla Regione-); interferenza della pista con il sistema delle acque (come da relazione tecnica dell'Ing. Sacconi, costituente il documento n. 28, pagine 9, 10, 11, prodotto dagli interessati).

I ricorrenti, a supporto della censura, nella memoria difensiva depositata in giudizio il 20.1.2016, osservano che il rischio di esondazioni provocato dall'opera de qua è dimostrato dalla previsione di due casse di espansione di 150.000 e 60.000 metri cubi e che l'Università di Siena, a pagina 28 delle osservazioni sulla VIA (documento n. 56), ha ritenuto che i livelli di piena considerati per progettare il nuovo letto del fosso Reale sono inferiori a quelli minimi già utilizzati in studi precedenti (in tal senso si pone anche la relazione dell'Ing. Sacconi –documento n. 28 allegato all'impugnativa-).

9) Eccesso di potere per carenza di istruttoria e travisamento dei fatti circa la valutazione dell'impatto sull'inquinamento acustico; eccesso di potere per contraddittoria motivazione, illogicità e irragionevolezza manifesta; insufficiente considerazione del traffico veicolare indotto dal nuovo aeroporto.

Secondo gli esponenti l'Arpat, ai fini della valutazione di impatto acustico, ipotizza un irrealistico utilizzo monodirezionale della pista.

La difesa della Regione obietta tra l'altro che l'art. 5 ter del masterplan prevede l'uso monodirezionale salvo emergenze e che la disposizione della pista e la localizzazione del terminal fanno sì che non sia più necessaria la pista di rullaggio (la pista sarebbe impegnata solo per il rullaggio di decollo), la quale esclude la bidirezionalità (pagine 59 e 68 della memoria depositata in giudizio in data 8.1.2016).

10) Violazione della legge n. 503/1981, della L.R. n. 56/2000 e del principio di economicità dell'azione amministrativa; eccesso di potere per difetto di istruttoria e sviamento (impatto sulla sopravvivenza di habitat interessanti per la conservazione della biodiversità -pagina 10 del parere del NURV-).

11) Eccesso di potere per difetto di istruttoria (valutazione di rischio di

impatto con attività soggette al d.lgs. n. 334/1999) e travisamento.

E' stata omessa la considerazione di importanti siti a rischio situati entro la lunghezza di 15 km. della superficie di separazione degli ostacoli della pista (camino del costruendo termovalorizzatore, alto 62 metri, progetto del nuovo stadio, discarica, ecc.).

12) Eccesso di potere per difetto e/o insufficienza di istruttoria circa il rischio di bird strike o wildlife strike; violazione dell'ANNEX XIV ICAO e del capitolo 5 del regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio di aeroporti; violazione dell'art. 71 del codice della navigazione; eccesso di potere per travisamento e sviamento (i ricorrenti richiamano le missive del generale Battisti –documento n. 35-, la relazione dell'Ing Sacconi –pag. 8 del documento n. 28-, l'analisi preliminare sul progetto dei ricercatori dell'Università di Firenze –pagine 22, 23, 67, 90, 91, 92, 141, 143, 144 e 149 – documento n. 2- e il rapporto 2013 dell'autorità Garante –pag. 47 del documento n. 39-).

A supporto della censura, i ricorrenti, con memoria difensiva depositata in giudizio il 20.1.2016 (pagina 22), deducono che il regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (documenti n. 37 e 38) vieta la piantumazione di alberi nelle vicinanze degli scali onde evitare il rischio di impatto coi volatili. Aggiungono che, poiché come ammesso dalla difesa di Toscana Aeroporti le aree umide attirano gli uccelli, sono fonti di pericolo di bird strike le due grandi casse di espansione previste (una in corrispondenza della testata 12 della pista, l'altra a nord ovest rispetto alla testata 30) progettate allo scopo di risolvere i problemi di regimazione idraulica derivanti dallo spostamento del fosso Reale, e la nuova ubicazione di detto fosso, che passerà vicino alla nuova pista (pagina 23 della memoria difensiva); i ricorrenti richiamano la pagina 8 del parere del NURV (incentrata sull'omessa valutazione degli effetti dell'aeroporto sul parco: documento n. 14) e fanno altresì presente che Enac, nel ricorso n. 1785/2014, in riferimento ai previsti interventi compensativi costituiti dalla realizzazione di un bosco e di diversi

specchi acquei, lamenta il pericolo del bird strike.

13) Eccesso di potere per difetto e/o insufficienza di istruttoria, in merito alle attività rischiose per la sicurezza dei voli; violazione dell'Annex ICAO e del cap. 5 del regolamento Enac; eccesso di potere per travisamento e sviamento.

I ricorrenti fanno riferimento alla vicinanza tra autostrada e nuova pista (documento n. 35) ed al problema di luci fuorvianti.

14) Eccesso di potere per difetto dei presupposti, travisamento, errata valutazione, carenza di istruttoria circa il carattere bidirezionale della pista; eccesso di potere per contraddittorietà ed errore; violazione del principio di economicità; eccesso di potere per sviamento.

In realtà la pista non potrà mai essere utilizzata in modo monodirezionale (contrariamente a quanto presume il rapporto ambientale alle pagine 150, 172, 178 e 192 –documento n. 26-); secondo lo studio sui venti nella piana di Peretola, redatto dall'Ing. Molta (documento n. 49), la direttrice monodirezionale è resa insicura dai venti nel 21,2% dei giorni; lo studio di Enac non ha valutato gli impatti dei sorvoli su Firenze (valutazione della Provincia di Firenze, costituente l'allegato C al PIT). La Regione ha sì redatto una mappa del rumore relativa all'utilizzo non esclusivamente monodirezionale per particolari condizioni meteorologiche, ma non ha considerato che tali particolari condizioni rappresentano ben il 20% circa dei casi.

I ricorrenti, con memoria difensiva, rinviando alle osservazioni dell'Università di Firenze sul procedimento di VIA (documento n. 56, pag. 18) e alla nota di Enac secondo cui la pista in progetto deve essere utilizzata in modo bidirezionale (pagina 38 della memoria prodotta in giudizio in data 20.1.2016). La difesa della Regione Toscana replica, tra l'altro, sul punto che tra le condizioni che possono orientare ad un uso unidirezionale della pista il PIT individua proprio l'assenza della pista di rullaggio (i piazzali sono localizzati sulla testata di partenza cosicchè la pista sarebbe impegnata solo per il rullaggio di decollo: pagine 58 e 59 della memoria depositata in giudizio in

data 8.1.2016), mentre la difesa di Toscana Aeroporti s.p.a. osserva tra l'altro che lo studio dei venti prodotto dai ricorrenti è fondato su dati incompleti e non è riferito specificatamente all'aeroporto fiorentino e che i dati anemometrici utilizzati nell'ambito dello studio di impatto ambientale sono stati forniti da Enav s.p.a. (pagina 57 della memoria difensiva depositata in giudizio il 9.1.2016); aggiunge che la costruzione della nuova pista di volo risolve il problema dei venti in coda e che la censura sul punto è smentita dall'esito della VIA (pagine 59 e 61 della memoria depositata in giudizio il 9.1.2016).

15) Violazione del principio di economicità, del principio di buon andamento, dell'art. 11, comma 2 lett. c, del d.lgs. n. 152/2006; eccesso di potere per irrazionalità, difetto di istruttoria, errore, carenza di motivazione.

I ricorrenti lamentano la carenza di istruttoria in ordine alle possibili soluzioni alternative; osservano che l'art. 11, comma 2, lett. c, del d.lgs. n. 152/06 impone, in sede di VAS, il rilascio di un parere anche con riferimento alla sussistenza delle risorse finanziarie, comprese quelle relative agli interventi di compensazione ambientale ed alle operazioni idrauliche rese necessarie dall'opera principale. Nel master plan adottato AdF ha chiesto una compartecipazione finanziaria pubblica di euro 120 milioni per la realizzazione della nuova pista (pagina 5, paragrafo 6).

16) Violazione della comunicazione della Commissione europea 2014/C/099/03 e del principio di libera concorrenza (art. 107, paragrafo 3, del trattato di Lisbona).

17) Eccesso di potere per violazione del procedimento e per difetto di istruttoria in materia di impatto sanitario; violazione del principio di prevenzione e precauzione.

18) Violazione degli artt. 131 ss. del d.lgs. n. 42/2004 (omessa tutela delle ville Medicee) e della convenzione di Parigi, ratificata dalla legge n. 77/2006; eccesso di potere per difetto di istruttoria e contraddittorietà tra atti.

III. Si sono costituite in giudizio la Regione Toscana e la società A.d.F..

La prima ha eccepito l'inammissibilità del ricorso, sull'assunto che l'atto impugnato (indicante non la localizzazione della nuova pista ma un areale in cui potrà essere sviluppato il progetto di riqualificazione dell'aeroporto dalla società di gestione) sarebbe privo di efficacia lesiva diretta e attuale, in quanto solo l'approvazione del progetto di sviluppo aeroportuale porterà alla localizzazione dell'opera; sul punto la difesa della Regione rileva lo stadio iniziale del procedimento, non ancora sfociato nell'adozione degli atti di cui all'art. 81 del d.p.r. n. 616/1977 ed all'art. 3 del d.p.r. n. 383/1994.

La controinteressata A.d.F. ha invece eccepito l'improcedibilità del ricorso per omessa notifica ad Enac.

IV. Il ricorso n. 1951/14 è stato invece proposto dal Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico esecutivo di Castello e dalla società Nuove Iniziative Toscane s.r.l..

Quest'ultima è proprietaria della quasi totalità delle aree incluse nel piano urbanistico esecutivo di Castello, approvato in data 28.5.1999 con accordo di programma (e annesso accordo di pianificazione) sottoscritto dal Comune di Firenze, dalla Provincia di Firenze, dalla Regione, dal Ministero dei Lavori Pubblici e dal Comando generale dell'Arma dei Carabinieri (oggetto di variante approvata dal Consiglio comunale di Firenze il 17.1.2005).

Il Consorzio per l'attuazione del PUE (costituito tra i proprietari delle aree del PUE di Castello e sottoscrittore, assieme al Comune ed alla società NIT, delle convenzioni di lottizzazione del 31.1.2000 e del 18.4.2005) ha avviato le operazioni per l'esecuzione dei lavori relativi alle opere di urbanizzazione ed ha ceduto aree destinate ad essere sede di dette opere.

Tra il 2007 e il 2008 il Comune di Firenze ha rilasciato vari permessi di costruire in relazione ad interventi previsti dalla convenzione del 2005.

Il 26.11.2008 l'intero comparto è stato sequestrato dal giudice penale e in data 6.3.2013 è avvenuto il dissequestro.

Nel 2014 il Comune ha assentito la proroga di vari permessi di costruire.

Il Comune di Firenze, nell'approvare in data 22.6.2011 il piano strutturale e

nell'adottare in data 25.3.2014 il regolamento urbanistico, ha confermato le previsioni del piano urbanistico esecutivo.

Il Consiglio regionale, in data 24.7.2013, ha adottato integrazioni al piano di indirizzo territoriale della Toscana, con particolare riferimento alla riqualificazione del Parco della Piana ed alle strutture aeroportuali.

Le integrazioni al PIT sono state definitivamente approvate con delibera del Consiglio regionale n. 61 del 16.7.2014.

Ritenuto che tali integrazioni introducono una grave incertezza nella definizione della progettazione esecutiva del piano urbanistico esecutivo, i ricorrenti sono insorti (con l'impugnativa n. 1951/14) avverso tale deliberazione deducendo:

1) Violazione dell'art. 97 della Costituzione, degli artt. 3, 11 e 15 della legge n. 241/1990 e dell'art. 48 della L.R. n. 1/2005; eccesso di potere per carenza di istruttoria e di motivazione; travisamento dei fatti; illogicità manifesta; contraddittorietà; violazione del legittimo affidamento.

Le nuove previsioni del PIT incidono sui diritti edificatori acquisiti dalla NIT s.r.l. e sul suo affidamento nell'attuazione del PUE, senza che via sia una congrua e specifica motivazione.

2) Violazione dell'art. 97 della Costituzione, degli artt. 3, 11 e 15 della legge n. 241/1990, degli artt. 4, 5 bis, 21, 23, 24, 25, 26 e 27 della L.R. n. 10/2010 e dell'art. 48 della L.R. n. 1/2005; violazione dell'art. 707 del codice della navigazione; eccesso di potere per carenza di istruttoria e di motivazione; travisamento dei fatti; illogicità manifesta; contraddittorietà; violazione del legittimo affidamento.

Con la nuova pista l'intera area del PUE viene interessata da tutte le zone di rischio (A, B, C e D) indicate dal regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti redatto dall'ENAC: le unità di intervento I e L (per le quali il PUE prevede 12.000 mq. di SUL commerciale e 34.000 di SUL direzionale) con la pista parallela 12/30 ricadrebbero nella zona di rischio B (mentre attualmente sono all'interno delle zone di tutela C e D); le zone di rischio B e

C coprirebbero per l'80% il comparto S del PUE (dove sono previsti mq. 60.000 di residenziale e mq. 5.000 di commerciale); le unità di intervento B, C e D passerebbero dall'attuale zona di tutela D alla B, con una frangia minima nella C.

3) Violazione dell'art. 97 della Costituzione, degli artt. 3, 11 e 15 della legge n. 241/1990 e degli artt. 11 e 48 della L.R. n. 1/2005; violazione degli artt. 4, 5 bis, 21, 23, 24, 25, 26 e 27 della L.R. n. 10/2010; violazione dell'art. 707 del codice della navigazione; eccesso di potere per carenza di istruttoria e di motivazione; travisamento dei fatti; illogicità manifesta; contraddittorietà; violazione del legittimo affidamento e della buona amministrazione.

Non è stata considerato l'impatto della nuova pista sull'area della piana e sulla realizzabilità del PUE; gli atti impugnati non considerano la presenza della Scuola dei Marescialli dei Carabinieri, realizzata da tempo (che passerebbe dalla zona D, relativa alla pista esistente, alla zona B, che ammette una modesta funzione residenziale). La Regione, nel prescrivere che i livelli di sicurezza per la gestione dell'aeroporto siano compatibili con le previsioni urbanistiche vigenti, dà un'indicazione di compatibilità necessaria irrealizzabile, stando ai criteri di ENAC. Sono insoddisfacenti le risposte alle criticità rilevate dal NURV nel parere del 27.1.2014: la preferenza per la pista con orientamento 12/30 si fonda su un documento ENAC travisante lo stato di fatto, in quanto la relazione ENAC evidenzia che la pista 12/30 non creerebbe interferenze significative con le emergenze del territorio, mentre invece tale soluzione ha come effetto l'ubicazione della scuola dei Marescialli nella fascia B, anziché nella fascia di minor rischio C/D relativa alla pista 9/27. Nemmeno è stata presa in considerazione la presenza delle ville Medicee appartenenti all'UNESCO (che pure costituiscono invariante strutturale in base all'integrazione del PIT). La Regione, nell'art. 5 ter, comma 2, della disciplina del master plan, ha prescritto la (successiva) verifica della compatibilità del progetto di qualificazione dell'infrastruttura aeroportuale con le ville medicee, ma tale statuizione denota la carenza di istruttoria e di

valutazione dello stato di fatto.

La tipologia di traffico aereo dello scalo di Firenze è caratterizzata da aeromobili di classe C, che per operare su piste di volo come quella fiorentina richiedono una lunghezza di almeno 2.400 metri (mentre il PIT integrato indica una lunghezza di 2.000 metri).

4) Violazione dell'art. 97 della Costituzione, degli artt. 3, 11 e 15 della legge n. 241/1990 e degli artt. 11 e 48 della L.R. n. 1/2005; violazione degli artt. 4, 5 bis, 21, 23, 24, 25, 26 e 27 della L.R. n. 10/2010; violazione dell'art. 707 del codice della navigazione; eccesso di potere per carenza di istruttoria e di motivazione; travisamento dei fatti; illogicità manifesta; contraddittorietà; violazione del legittimo affidamento.

In sede di v.a.s. non sono stati valutati realisticamente gli effetti su paesaggio, territorio, economia, salute umana, in violazione dell'art. 11 della L.R. n. 1/2005 (come dimostrano i 7 punti di criticità rilevati dal NURV, tra i quali quello secondo cui il minor impatto ambientale della soluzione scelta non risulta supportato da adeguata attribuzione di pesi agli impatti ed alla valenza delle componenti ambientali); a tal riguardo rileva il fatto che il documento ENAC e la dichiarazione di sintesi non fanno riferimento all'ubicazione della scuola dei Marescialli nella zona di tutela B (anzi, la dichiarazione di sintesi si limita a stabilire, a pagina 17, che gli aspetti sulla sicurezza della popolazione saranno valutati nell'ambito dei piani di rischio, previsti dal regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti). L'art. 5 ter, comma 2, della disciplina del master plan (documento n. 8 depositato in giudizio dalla Regione) rinvia ad un secondo momento la verifica di compatibilità dell'ipotesi di pista rispetto al parco agricolo della piana e al sistema insediativo della piana di Castello, mentre invece le norme disciplinanti la VAS sono tese a garantire che gli impatti sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani siano presi in considerazione prima della loro approvazione (in particolare, secondo l'art. 4, comma 1 lett. b, della L.R. n. 10/2010, l'alterazione dell'ambiente va riferita all'attuazione di piani o

programmi): il citato art. 5 ter lascia intendere che l'ipotesi approvata è sottoposta a successiva verifica di compatibilità con il territorio, in violazione dell'art. 21 della L.R. n. 10/2010, secondo cui la VAS deve garantire che l'impatto ambientale derivante dall'attuazione dei piani sia preso in considerazione prima dell'approvazione dei piani stessi.

5) Violazione dell'art. 97 della Costituzione, degli artt. 3, 11 e 15 della legge n. 241/1990 e degli artt. 11 e 48 della L.R. n. 1/2005; violazione degli artt. 4, 5 bis, 21, 23, 24, 25, 26 e 27 della L.R. n. 10/2010; violazione dell'art. 707 del codice della navigazione; eccesso di potere per carenza di istruttoria e di motivazione; travisamento dei fatti; illogicità manifesta; contraddittorietà; violazione del legittimo affidamento.

Gli atti impugnati non considerano l'affidamento legittimo che i ricorrenti hanno avuto nell'attuazione del PUE.

6) Violazione dell'art. 97 della Costituzione, degli artt. 3, 11 e 15 della legge n. 241/1990 e degli artt. 11 e 48 della L.R. n. 1/2005; violazione degli artt. 4, 5 bis, 21, 23, 24, 25, 26 e 27 della L.R. n. 10/2010; violazione dell'art. 707 del codice della navigazione; eccesso di potere per carenza di istruttoria e di motivazione; travisamento dei fatti; illogicità manifesta; contraddittorietà; violazione del legittimo affidamento e della buona amministrazione.

La Regione con gli atti impugnati ha invaso la competenza del Comune in materia di governo del territorio, incidendo su un piano convenzionato che prevede obblighi sinallagmatici tra il Comune di Firenze e la parte privata.

7) Mancata considerazione delle conseguenze economiche e dei danni che derivano agli operatori privati in relazione agli impegni sinallagmatici contenuti nelle convenzioni sottoscritte per l'attuazione del PUE.

V. In pendenza di giudizio, in data 24.3.2015, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha presentato al Ministero dell'Ambiente, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e alle altre amministrazioni interessate il progetto costituito dal master plan aeroportuale 2014/20129 dell'aeroporto di Firenze, il quale prevede la pista con orientamento 12/30, posizionata come indicato

nell'integrazione al PTT ma con lunghezza maggiore (2.400 metri anziché i 2.000 di cui all'integrazione del PIT).

Successivamente la giunta regionale, con deliberazione n. 1168 del 30.11.2015, ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente il parere del NURV quale contributo nel procedimento di VIA sul master plan comunale ed ha espresso il proprio parere favorevole ai fini della VIA, ai sensi dell'art. 25, comma 2, del d.lgs. n. 152/2006.

VI. Avverso tale atto i ricorrenti sono insorti con motivi aggiunti, incentrati sulle seguenti censure:

1) Violazione dell'art. 3 della legge n. 241/1990, degli artt. 25 e 26 del d.lgs. n. 152/2006, dell'art. 63 della L.R. n. 10/2010; eccesso di potere per carenza dei presupposti, di motivazione e di istruttoria; contraddittorietà tra provvedimenti della stessa amministrazione; illogicità manifesta.

2) Violazione dell'art. 3 della legge n. 241/1990, degli artt. 25 e 26 del d.lgs. n. 152/2006, dell'art. 63 della L.R. n. 10/2010 e della deliberazione della giunta regionale n. 283 del 16.3.2015; eccesso di potere per carenza dei presupposti, di motivazione e di istruttoria; contraddittorietà tra provvedimenti della stessa amministrazione; illogicità manifesta.

3) Violazione dell'art. 3 della legge n. 241/1990, degli artt. 25 e 26 del d.lgs. n. 152/2006, dell'art. 63 della L.R. n. 10/2010 e della deliberazione della giunta regionale n. 283/2015; violazione della delibera del consiglio regionale n. 37 del 27.3.2015; eccesso di potere per carenza dei presupposti, di motivazione e di istruttoria; contraddittorietà tra provvedimenti della stessa amministrazione; illogicità manifesta.

4) Illegittimità derivata dal PIT integrato.

VII. Si sono costituiti in giudizio la Regione Toscana, Toscana Aeroporti s.p.a., Città Metropolitana di Firenze (la quale ha eccepito il proprio difetto di legittimazione passiva), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri e il Ministero della Difesa.

La Regione ha eccepito l'inammissibilità del ricorso introduttivo, in quanto la

contestata integrazione del PIT in realtà non localizzerebbe la nuova pista, e quindi sarebbe priva di effetti lesivi diretti ed attuali; la Regione ha altresì eccepito l'inammissibilità dei motivi aggiunti per carenza di interesse, sull'assunto che essi avrebbero ad oggetto un atto che non conclude il procedimento di VIA.

VIII. La sopra citata deliberazione consiliare n. 61 del 18.7.2014, con cui la Regione ha approvato l'integrazione al piano di indirizzo territoriale (prevedendo per lo sviluppo aeroportuale una lunghezza massima della pista di volo pari a 2.000 metri, anziché 2.400 come da ultimo indicato da Enac, e subordinando l'opera alla costruzione del nuovo quartiere Castello, a ridosso dell'aeroporto di Firenze) è stata altresì impugnata da Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile), con ricorso n. 1785/2014.

In particolare, avverso tale atto il ricorrente è insorto deducendo:

1) Violazione degli artt. 687, 690, 692, 707, 709, 711, 714 e 715 del codice della navigazione; violazione dell'art. 1, comma 6, del d.l. n. 251/1995 convertito nella legge n. 351/1995; violazione del d.p.r. n. 616/1977 e del d.p.r. n. 383/1994; violazione del potere conferito all'Enac con il d.lgs. n. 250/1997 e con la riforma del codice della navigazione ex d.lgs. n. 96/2005 e 151/2006; incompetenza della Regione a disciplinare i beni demaniali.

La Regione non può dettare una disciplina che incide su un bene demaniale (quale l'aeroporto) disattendendo il parere dell'Enac sulla lunghezza della pista da realizzare, parere fondato sul regolamento UE n. 1315/2013 e sull'atto di indirizzo emanato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

2) In relazione alla parte dell'atto impugnato relativa al vincolo assunto circa l'individuazione di soluzioni compatibili con le previsioni urbanistiche vigenti contenute nel piano urbanistico di Castello: violazione dell'art. 707, comma 5, del codice della navigazione; violazione del regolamento Enac per la costruzione ed esercizio degli aeroporti; eccesso di potere per omessa istruttoria, errata valutazione dei presupposti, illogicità e contraddittorietà; difetto di motivazione.

L'obiettivo dichiarato della compatibilità con la costruzione del quartiere Castello e la prevista lunghezza massima di 2.000 metri rendono impossibile lo sviluppo aeroportuale; il Comune potrà autorizzare le nuove costruzioni solo se sono coerenti col piano di rischio (che il Comune di Firenze deve ancora adottare), in mancanza del quale l'autorizzazione di nuove costruzioni è subordinata al parere vincolante di Enac; gli enti locali, ai sensi dell'art. 707 del codice della navigazione, adeguano gli strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'Enac.

3) Quanto alla parte dell'atto impugnato che prevede la realizzazione di un bosco e di specchi acquei: violazione degli artt. 707 e 711 del codice della navigazione; violazione del d.lgs. n. 151/2006 e n. 213/2006; violazione del regolamento Enac per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, nonché delle leggi n. 157/1992 e 221/2002; eccesso di potere per omessa istruttoria, errata valutazione dei presupposti, illogicità e contraddittorietà; difetto di motivazione.

Il bosco e gli specchi acquei (intestata della nuova pista) attraggono i volatili, che notoriamente sono pericolosi per il traffico aereo; il bosco e gli specchi acquei, inoltre, ricadendo sullo spazio idoneo al prolungamento della nuova pista, collidono con le esigenze di sviluppo aeroportuale anche sotto tale profilo. La Regione dovrebbe scegliere tra lo sviluppo dell'aeroporto e gli interventi di forestazione e ampliamento degli specchi acquei localizzati in testata della pista.

IX. L'Associazione VAS, il Comitato No Aeroporto, Medicina Democratica Movimento di Lotta per la salute, l'Associazione forum ambientalista, il Comitato Chiusura inceneritore di Montale, il Comitato Oltre, il Comitato Mente Locale della Piana, il Comitato Campigliano ed il signor Gianfranco Ciulli hanno presentato (in relazione al ricorso n. 1785/14) atto di intervento ad opponendum, nel quale si rileva tra l'altro che il piano urbanistico esecutivo di Castello è stato approvato il 28.5.1999, e cioè molto tempo prima dell'ideazione del progetto di riqualificazione aeroportuale, e che,

analogamente, è antecedente a quest'ultimo anche il progetto del Parco della Piana (anno 2005, in cui fu firmato il primo protocollo d'intesa).

X. In relazione al ricorso n. 1785/14 si sono costituiti in giudizio la Regione Toscana, Nuove Iniziative Toscane s.r.l. e il Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico esecutivo di Castello.

Con ordinanza n. 277 del 12.2.2016 questo TAR ha ordinato ai ricorrenti l'integrazione del contraddittorio, in relazione all'impugnativa n. 1881/2014, a favore di ENAC, ed ha disposto la riunione dei ricorsi n. 1881/2014 e 1785/2014.

I ricorrenti, in data 29.2.2016, hanno depositato in giudizio l'avviso di ricevimento attestante la notifica del ricorso ad ENAC, perfezionatasi in data 23.2.2016.

All'udienza del 22 giugno 2016 le cause sono state poste in decisione.

## DIRITTO

1. Il Collegio, premesso che i ricorsi n. 1881/2014 e 1785/2014 sono stati riuniti con ordinanza n. 277 del 12.2.2016, ritiene di riunirli a loro volta con il ricorso n. 1951/2014, per ragioni di connessione oggettiva.

Preliminarmente occorre occuparsi delle questioni in rito.

La Regione ha eccepito l'inammissibilità dei ricorsi n. 1881/2014 e 1951/2014 per carenza di interesse, sull'assunto che la contestata integrazione al PIT non localizza l'opera né approva un progetto ma individua tre areali di fattibilità, e quindi sarebbe priva di effetto lesivo.

L'eccezione è infondata.

La contestata integrazione al PIT prevede due soluzioni alternative, costituite dal prolungamento della pista attuale e dalla pista parallela convergente con orientamento 12/30 (si veda l'art. 5 ter del testo che integra la disciplina del master plan, facente parte del PIT –documento n. 8 depositato in giudizio dalla Regione-); al tempo stesso il rapporto ambientale e la dichiarazione di sintesi, allegati al PIT e costitutivi della valutazione ambientale strategica, indicano nella pista parallela convergente (con orientamento 12/30)

monodirezionale la soluzione presentante impatti ambientali meno significativi rispetto alle altre ipotesi di fattibilità assunte a termine di comparazione.

Pertanto, dal combinato disposto dell'esito della VAS e delle indicazioni del master plan integrante il PIT risulta che il piano regionale prevede, come scelta di localizzazione, quella della pista parallela convergente. L'indicazione dell'orientamento della stessa (12/30) costituisce di per sé elemento specifico di localizzazione, come risulta dai contenuti degli atti relativi alla VAS, dal tenore delle varie relazioni tecniche depositate in giudizio e dalle specifiche censure sollevate da un lato da NIT s.r.l. e dall'Associazione V.A.S., e dall'altro da Enac. Depongono in tal senso anche la memoria difensiva di Toscana Aeroporti s.p.a., laddove si evidenzia che "la posizione della nuova pista è identica nel PIT e nel piano di sviluppo aeroportuale" (pagina 2 della memoria depositata in giudizio il 9.1.2016, in replica al ricorso n. 1881/2014) e la relazione di ENAC depositata in giudizio il 5.5.2016 (pagina 4), secondo cui un apposito studio aveva individuato nell'orientamento RWY 12/30 la soluzione migliore tra quelle considerate, e tale risultato è stato recepito dalla Regione nella procedura di definizione del PIT, prevedendo però una lunghezza di pista pari a 2.000 metri anziché quella da ultimo voluta da ENAC pari a 2.400 metri.

Per effetto degli atti impugnati vi è quindi già adesso una precisa scelta localizzativa, di per sé lesiva nei confronti dei ricorrenti.

E' stata eccepita l'improcedibilità del ricorso n. 1881/2014, stante la sua mancata notificazione ad ENAC.

L'eccezione è infondata.

L'art. 41, comma 2, c.p.a. impone la notificazione ad almeno uno dei controinteressati, ed a tale adempimento i ricorrenti hanno spontaneamente provveduto evocando in giudizio Toscana Aeroporti s.p.a., identificabile come parte controinteressata in quanto concessionaria dell'aeroporto fiorentino e soggetto interessato alla trasformazione aeroportuale individuato

negli elaborati dell'integrazione al PIT (si veda, ad esempio, la pagina 10 della dichiarazione di sintesi), nella connessa risoluzione del consiglio regionale n. 205 del 24.7.2013 e nella deliberazione della giunta regionale n. 484 del 10.6.2014 (costituente istruttoria sulle osservazioni presentate, recepita dall'impugnata deliberazione consiliare n. 61 del 16.7.2014).

Pertanto la notificazione ad ENAC (non costituente l'unico controinteressato), eseguita in ottemperanza all'ordinanza n. 277 del 12.2.2016 con cui questo TAR ha disposto l'integrazione del contraddittorio, è valsa ad evitare l'eccezione di improcedibilità.

E' stata eccepita l'inammissibilità, per carenza di interesse, dei motivi aggiunti relativi al ricorso n. 1951/2014, in quanto aventi ad oggetto un atto privo di carattere lesivo.

L'eccezione è fondata.

Con i motivi aggiunti Nuove Iniziative Toscane s.r.l. e il Consorzio per l'attuazione del piano urbanistico esecutivo di Castello hanno impugnato la deliberazione n. 1168 del 30.11.2015, con cui la giunta regionale ha espresso il proprio orientamento favorevole in ordine all'intervento di cui al master plan 2014-2029, ai fini del procedimento di VIA.

Trattasi di un atto endoprocedimentale, costituente un parere facoltativo, privo di qualsiasi effetto lesivo e radicato all'interno di un procedimento amministrativo di VIA non ancora concluso. Dal suo annullamento pertanto i ricorrenti non potrebbero trarre alcun vantaggio.

La Città Metropolitana di Firenze ha eccepito il proprio difetto di legittimazione passiva, non avendo essa concorso all'adozione degli atti impugnati.

Il rilievo è condivisibile.

Gli atti impugnati non sono in alcun modo riconducibili al suddetto ente, la cui posizione quindi non è quella di autorità amministrativa la cui azione amministrativa ha leso l'interesse dei ricorrenti. Né la Città Metropolitana di Firenze appare titolare di un interesse qualificato alla conservazione della

contestata integrazione del PIT, ovvero assumere la posizione di controinteressata.

2. Entrando nel merito della trattazione dei ricorsi, si osserva quanto segue.

Per motivi di priorità logica, il Collegio ritiene di trattare innanzitutto il ricorso n. 1881/2014.

Con la prima censura i ricorrenti (persone fisiche residenti nella piana fiorentina, comitati e associazioni, identificati con i documenti 8 e seguenti allegati al gravame) deducono che il Consiglio regionale ha delegato alla giunta la funzione di valutazione delle osservazioni al PIT adottato, e che tuttavia l'esame e l'istruttoria in ordine alle osservazioni stesse sono riservati, ai sensi dell'art. 17 della L.R. n. 1/2005 e dell'art. 11 dello Statuto della Regione Toscana, al Consiglio regionale.

Il rilievo è infondato.

Il Consiglio Regionale, con l'impugnata deliberazione n. 61 del 2014, ha espressamente recepito gli esiti dell'istruttoria tecnica sulle osservazioni redatta dagli uffici della giunta regionale.

In tal modo l'intervento della giunta regionale ha avuto natura endoprocedimentale, rilevando come atto provvedimentale la deliberazione consiliare conclusiva del procedimento, la quale ha recepito le controdeduzioni risultanti dall'istruttoria condotta dalla giunta ed ha disposto l'approvazione finale nel rispetto nelle competenze delineate dall'art. 17 della L.R. n. 1/2005 e dall'art. 11 dello Statuto della Regione Toscana.

3. Con il secondo motivo i ricorrenti, rilevato che il Consiglio regionale, con risoluzione del 24.7.2013, aveva impegnato la giunta a chiedere ad ADF s.p.a. un idoneo piano di sviluppo aeroportuale, deducono che l'impegno è stato disatteso, giacché la concessionaria dello scalo fiorentino si è limitata a produrre un master plan di sole 4 pagine che, contraddittoriamente, l'amministrazione regionale ha accettato senza obiezioni e che non approfondisce nessuna delle questioni sulle quali il Consiglio aveva chiesto delucidazioni.

La censura non è condivisibile.

La giunta regionale, con deliberazione n. 484 del 10.6.2014, ha preso atto dell'appendice al master plan prodotto da ADF (documento n. 6 allegato al ricorso); tale appendice fornisce alcuni dettagli tecnici ed economici in relazione alla pista di volo con orientamento 12/30 lunga 2.000 metri (e larga 45 metri), indica l'ambito dei possibili collegamenti aerei previsti, le previsioni di traffico dei successivi 15 anni (fino al 2029), il costo di attuazione preventivato, l'entità del finanziamento pubblico e privato (documento n. 20 depositato in giudizio dai deducenti). Ciò a fronte della risoluzione consiliare focalizzata sulla necessità di accertare i costi di massima, di acquisire un piano economico finanziario dimostrante la sostenibilità dell'opera, di esaminare approfondimenti circa l'impatto acustico e ambientale.

Orbene, la sostenibilità dell'investimento trova una rappresentazione nel piano economico finanziario descritto sinteticamente alla pagina 5 dell'appendice, nel riepilogo degli investimenti (pagina 4) e nelle previsioni di traffico, mentre non v'è risposta in ordine all'impatto acustico e ambientale.

Sotto quest'ultimo profilo, tuttavia, svolge un ruolo suppletivo il procedimento di VAS che accompagna l'integrazione al PIT, in quanto la VAS costituisce un indispensabile passaggio endoprocedimentale che si concreta in un parere di verifica della sostenibilità ambientale della pianificazione, in parte qua (TAR Abruzzo, Pescara, 9.2.2012, n. 51).

L'attivazione del procedimento di VAS, in quanto di per sé teso a garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente ed a contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali al momento dell'elaborazione del piano allo scopo di promuovere lo sviluppo sostenibile (art. 1 della direttiva n. 2001/42/CE del 27.6.2001), vale a spiegare la scelta di accettare l'esiguo rappresentazione offerta dall'appendice di master plan proposta da ADF. Non rileva pertanto come elemento autonomo di illegittimità l'estrema sinteticità dell'appendice prodotta dalla concessionaria, ma si tratta semmai di stabilire se i dati poi acquisiti e utilizzati ai fini della VAS e la dichiarazione di sintesi finale siano

esaustivi, ovvero tali da supplire alle incompletezze dell'appendice denunciate dai deducenti.

4. Il terzo motivo si incentra sulla mancata attivazione del dibattito pubblico in sede di VAS; a tal riguardo i ricorrenti valorizzano gli istituti di partecipazione di cui alla L.R. n. 46/2013, l'art. 3 dello Statuto della Regione Toscana e la risoluzione del Consiglio regionale n. 260 del 16.7.2014 (documento n. 21).

Il mezzo è infondato.

La legge regionale n. 46 del 2.8.2013 è entrata in vigore dopo l'adozione della contestata integrazione al PIT, con la conseguenza che non avrebbe potuto trovare applicazione come fase propedeutica all'avvio del procedimento di elaborazione del piano; inoltre, in forza dell'art. 7 della citata legge regionale, il dibattito pubblico può svolgersi prima della progettazione definitiva, talché non si incardina necessariamente nel procedimento di previsione urbanistica o di pianificazione generale dell'opera.

Privo di pregio è il riferimento all'art. 3 dello Statuto, laddove viene riconosciuto il diritto di partecipazione alle politiche pubbliche regionali, trattandosi di disposizione generale programmatica, la cui attuazione può esaurirsi nella presentazione di osservazioni al piano adottato, avvenuta nel caso in esame, o nella partecipazione alla fase di VIA.

Inappropriato appare infine il richiamo alla risoluzione consiliare n. 260 del 16.7.2014, la quale auspica la sottoposizione dei progetti di qualificazione dell'aeroporto alla consultazione pubblica per quanto riguarda il procedimento di valutazione di impatto ambientale, e non anche nell'ambito della procedura di VAS.

Peraltro, come risulta dal rapporto del Garante della Comunicazione, in data 6 e 7 dicembre 2012 vi è stato un incontro pubblico sul "Parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze", coinvolgente anche questioni ambientali, al quale sono stati invitati vari enti esponenziali (compreso il Comitato No Aeroporto e il Comitato No Inceneritore) e

presenziato tra l'altro dal Garante regionale per la comunicazione nel governo del territorio, dal Responsabile del settore pianificazione del territorio della Regione, dall'Assessore regionale all'urbanistica e da rappresentanti del Comitato No Aeroporto, della Rete dei Comitati per la difesa del territorio e dell'Associazione dei Comitati dei cittadini di area fiorentina. Inoltre il Garante ha preso parte all'assemblea della Rete dei Comitati (in data 3.2.2013), all'incontro con esponenti di Comitati pratesi (il giorno 3.5.2013) nonché all'incontro con il Comitato No Aeroporto (tenutosi il 5.11.2013) e con la Rete dei Comitati (in data 8.3.2014), mentre numerose risultano le osservazioni presentate (tra cui quella oppositiva del Comitato No Aeroporto e quelle dei cittadini di Campi Bisenzio) nell'ambito della scansione procedimentale di formazione della variante al PIT.

5. Con il quarto motivo i ricorrenti evidenziano le lacune del procedimento di VAS in questione, dimostrate ad esempio dalla circostanza che il nucleo unificato di valutazione regionale, nel parere espresso, ha ravvisato la carenza del quadro conoscitivo; secondo gli esponenti la VAS sarebbe generica e la deliberazione consiliare impugnata contrasta con il parere motivato espresso dal NURV sul rapporto ambientale. I ricorrenti ritengono che non è sostenibile che la realizzazione del nuovo aeroporto possa basarsi sulla generica VAS relativa alla sola integrazione del PIT rinviando la valutazione approfondita delle criticità ambientali alle successive procedure di VIA sul piano di sviluppo aeroportuale e lamentano la violazione dei principi in tema di tutela ambientale che distinguono la VAS dalla VIA. In particolare, gli esponenti deducono che l'amministrazione, nella dichiarazione di sintesi (pagina 4), faceva riferimento all'eventuale revisione dell'integrazione del PIT a seguito del parere espresso dal NURV quale autorità competente alla VAS, e che però il completamento degli studi di valutazione e la revisione dell'integrazione del PIT non sono stati effettuati. I ricorrenti ritengono che la dichiarazione di sintesi (paragrafo 4.2) non dia risposta agli interrogativi critici sollevati dal NURV, il quale ha evidenziato che: a) l'analisi di coerenza non

indica i potenziali elementi di incoerenza/contrasto con la strategia definitiva per il parco agricolo della piana, b) la valutazione di sostenibilità della pista parallela convergente è stata eseguita senza esaminare i principali effetti della stessa sul parco della piana, c) non è stata sviluppata una valutazione delle ipotesi di superamento delle interferenze della nuova pista con la rete idrica della piana e con il rischio del pericolo idrogeologico, d) vi è carenza di quadro conoscitivo circa la componente salute. I ricorrenti deducono che nessuno degli interrogativi critici del NURV è stato affrontato e soddisfatto e che, in conclusione, l'integrazione del PIT è incoerente con le indicazioni del NURV, immotivata quanto al discostamento da tale parere, incoerente con gli esiti delle valutazioni espletate dalla Regione stessa.

La censura è fondata, nei sensi di seguito precisati.

Il NURV, nel proprio parere, ha indicato varie lacune del rapporto ambientale: I) mancata considerazione degli effetti della prevista qualificazione aeroportuale sul parco (le cui prestazioni potrebbero risultare inferiori in relazione agli areali interessati dal progetto di qualificazione dell'aeroporto, a causa della maggiore frammentazione delle aree verdi, della impermeabilizzazione dei suoli, della diminuzione di habitat come le zone umide), II) omissione della quantificazione della CO<sub>2</sub> assorbita, carenza di stime e valutazioni di emissioni di CO<sub>2</sub> equivalente, III) insufficiente istruttoria relativamente all'indicatore di superficie arborea con funzione di mitigazione dell'inquinamento atmosferico, IV) mancata valutazione degli impatti sul mantenimento dei livelli quantitativi di acqua, V) mancata valutazione delle ipotesi di superamento delle interferenze in relazione alle criticità rappresentate dalla prevista deviazione del fosso Reale ed al fatto che l'area sede dell'aeroporto attuale e quelle oggetto dei possibili interventi di riqualificazione ricadono in pericolosità idraulica PI2, PI3 e PI4, VI) carenza di quadro conoscitivo circa l'impatto sulla componente salute, VII) manchevolezza, quanto alla conclusione del rapporto ambientale circa la rispondenza della pista parallela convergente come la soluzione ad impatto

ambientale meno significativo, di un'adeguata attribuzione di pesi agli impatti e alla valenza delle componenti ambientali, con necessità di includere tra le componenti ambientali interessate anche la componente popolazione e di valutare il bilancio CO2 equivalente, VIII) mancata valutazione della risolvibilità delle riscontrate criticità e delle interferenze territoriali ambientali, IX) necessità di considerare gli effetti indotti e cumulativi derivanti da interventi di modifica dei tracciati e dell'assetto del reticolo idraulico, X) necessità di dimostrare che la soluzione progettuale scelta sia la meno dannosa per gli habitat, le specie e l'integrità del sito Natura 2000.

D'altro canto la dichiarazione di sintesi (la quale, ai sensi dell'art. 4, lett. s, dell'art. 26, comma 3, e dell'art. 27, comma 2, della L.R. n. 10/2010 deve indicare le ragioni della scelta pianificatoria, ovvero evidenziare i presupposti e le argomentazioni alla cui stregua, a fronte delle alternative possibili, è stato scelto il piano adottato) non reca in sé tutti gli approfondimenti ritenuti necessari dal NURV, pur palesando, nella comparazione degli effetti su varie componenti ambientali, la preferibilità della soluzione costituita dalla pista parallela convergente (ipotesi 2 B), e pur paventando l'eventualità di revisionare l'integrazione del PIT.

In particolare, essa dà indicazione del bilancio di CO2 equivalente e contiene indicazione su elementi di miglioramento della qualità dell'aria conseguenti ad azioni di risanamento indicate nell'allegato programmatico n. 5, ma demanda interamente al successivo piano di rischio la valutazione della componente sicurezza della popolazione e, comunque, non colma le lacune riscontrate dal NURV.

Ad esito delle controdeduzioni alle osservazioni presentate dopo l'adozione della variante al PIT e della dichiarazione di sintesi è stato modificato l'art. 5 ter della disciplina del master plan nel senso di prevedere, nel procedimento di approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, la verifica, da parte della Regione, che la progettazione assuma, come elementi prioritari di riferimento, l'integrazione nel parco agricolo della piana e la compatibilità dei livelli di

sicurezza dell'aeroporto con le previsioni urbanistiche vigenti all'esterno dell'ambito di salvaguardia B e C (artt. 9, commi 12 bis e 12 sexies, della disciplina generale del PIT), e la verifica che sia garantita l'esecuzione, a cura e spese del proponente, di interventi di naturalizzazione delle aree aeroportuali, di interventi di compensazione e di adeguamento del reticolo idraulico, di interventi di recupero della parte dei boschi della piana interessate dal progetto della pista parallela convergente, di interventi di recupero dei volumi di esondazione; in ordine al coinvolgimento del fosso Reale, l'integrazione della disciplina del master plan stabilisce che dovrà essere valutata ogni possibile soluzione che non ne contempra lo spostamento.

Trattasi però di condizioni e prospettazioni generiche, che avrebbero dovuto esse stesse soggiacere al vaglio di sostenibilità ambientale complessiva demandato alla procedura di VAS, la cui funzione è soppesare le ripercussioni della scelta pianificatoria sull'ambiente e le interazioni derivanti dalle eventuali soluzioni compensative e mitigative ritenute necessarie, in modo da guidare l'amministrazione nelle scelte, ampiamente discrezionali, proprie dei piani e dei programmi, in un momento in cui, ad esito della comparazione delle conseguenze sull'ambiente delle varie opzioni, è agevolmente possibile rinunciare all'una a favore dell'altra, più rispondente alle esigenze di tutela dell'ambiente ovvero più funzionale alla sostenibilità ambientale.

Invero, ogni prospettato intervento sul reticolo idrico, sul parco o sui boschi produce conseguenze rilevanti in termini di sostenibilità ambientale, la cui valutazione non può essere spostata alla successiva fase di VIA, e d'altronde le misure compensative prospettate hanno a loro volta conseguenze sull'ambiente, che parimenti devono essere vagliate.

Occorre infatti considerare che l'obiettivo della procedura di VAS è garantire un elevato livello di tutela dell'ambiente e di dare ingresso a valutazioni ambientali già al momento dell'elaborazione del piano o programma onde promuovere lo sviluppo sostenibile, il quale presuppone la conoscenza degli effetti complessivi della localizzazione dell'opera, compresi quelli derivanti

dagli interventi previsti a mitigazione dell'impatto ambientale dell'opera in sé, in modo da compiere una effettiva valutazione comparativa in una fase in cui vi è la possibilità di disporre di soluzioni alternative per la localizzazione dell'opera. Così, ad esempio, la prospettazione di un rimboschimento o la previsione di una vasca o di un nuovo canale non può prescindere dalla valutazione dell'impatto sulla popolazione dei volatili e sulle possibili conseguenze sul traffico aereo in termini di "bird strike".

Orbene, da un esame complessivo dei predetti atti e determinazioni risulta una valutazione ambientale incompleta, che non affronta sotto tutti i profili la sostenibilità del piano di indirizzo territoriale in parte qua.

Invero, le lacune evidenziate nel parere del NURV sono riferite a componenti ambientali e ad aspetti rilevanti ai fini del giudizio di sostenibilità ambientale proprio della VAS, e quest'ultima non può sostanzarsi in una verifica tecnica circa l'astratta compatibilità ambientale, ma implica un'approfondita analisi tesa a valutare il sacrificio ambientale imposto rispetto all'utilità socio economica, tenuto conto delle alternative possibili, allo scopo di evidenziare gli effetti complessivi sul territorio attribuibili all'insieme delle previsioni di piano, nel caso di specie relative a tutte le opere connesse, direttamente o indirettamente, alla prevista qualificazione aeroportuale (TAR Lombardia, Milano, I, 27.2.2015, n. 576). Attraverso la VAS, l'amministrazione sottopone ad esauriente valutazione quegli effetti rilevanti che, seppur potenziali, sono significativi per l'ambiente (TAR Piemonte, I, 17.6.2011, n. 657), ed esamina le problematiche ambientali su un ambito geografico più esteso di quello proprio 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 proprio della VIA, che, facendo riferimento agli impatti derivanti da opere puntuali (dettagliatamente individuate in un progetto), è inidonea a far emergere le implicazioni secondarie, cumulative ed indirette sull'assetto ambientale complessivo.

L'art. 5 ter della disciplina del master plan introduce alcune condizioni

preordinate ad assicurare la compatibilità ambientale e domanda alla Regione una serie di attività di verifica, relativamente alle possibili soluzioni di pista all'interno dell'ambito di salvaguardia S2, che in realtà avrebbero dovuto essere già svolte in sede di VAS: è il caso della verifica del "rispetto della sostenibilità territoriale e ambientale e della compatibilità con il progetto di territorio del parco agricolo della piana" o dei "livelli di sicurezza... compatibili anche con le previsioni urbanistiche vigenti all'esterno dell'ambito di salvaguardia", o dei generici interventi di salvaguardia della biodiversità, di adeguamento del reticolo idraulico, o della rilocalizzazione in area idonea delle parti dei boschi della piana interessate dal progetto della pista parallela convergente.

Del resto, l'autorità procedente deve tenere conto, prima dell'approvazione del piano, delle risultanze del parere espresso dall'autorità competente (ovvero, nel caso in esame, dal NURV), o comunque basare la propria scelta pianificatoria su una coerente valutazione ambientale strategica, stante il disposto di cui all'art. 15, comma 2, del d.lgs. n. 152/2006 e degli artt. 26, comma 3, e 27, comma 2 lett. d, della L.R. n. 10/2010.

6. Con il quinto motivo gli istanti deducono che il parco agricolo della piana e il nuovo scalo aeroportuale sono incompatibili tra loro ed evidenziano che la Regione non ha tenuto conto degli effetti che l'aeroporto avrà sul parco, come risulta dal parere del NURV; i deducenti lamentano la violazione del principio, ispiratore dell'integrazione al PIT, del contenimento del consumo di suolo (l'area di sedime del nuovo aeroporto avrà una superficie di circa 198 ettari dei quali 121 sono a destinazione agricola) ed osservano che il NURV ha rilevato che la scelta della pista parallela convergente non è supportata da un'adeguata attribuzione dei pesi agli impatti ed alla valenza delle componenti ambientali ed ha auspicato l'esplicitazione della valutazione comparativa delle conseguenze sulle diverse componenti ambientali interessate, ma tali profili di contraddittorietà non sono stati affrontati nella dichiarazione di sintesi o comunque in sede di approvazione della variante al PIT; secondo i deducenti,

la promozione degli investimenti per le aree umide e per la rete ecologica del parco non è idonea a mitigare gli effetti del nuovo aeroporto, in quanto è incompatibile il mantenimento di aree naturali fonte di richiamo per numerose specie di volatili e saranno compromesse le aree umide di importanza comunitaria esistenti; in relazione alla componente aria i ricorrenti osservano che la valutazione dell'ipotesi di pista parallela convergente è la stessa prevista per l'ipotesi 1, e dunque non considera la presenza del nuovo aeroporto, mentre in relazione alla componente rumore gli stessi lamentano che la previsione della piantumazione non tiene conto del rischio del bird strike.

La censura è fondata, nei sensi appresso indicati.

Valgono, sul punto, le considerazioni espresse dal Collegio nella trattazione del precedente motivo di ricorso, con le seguenti precisazioni.

Invero, il parere del NURV, conclusivo del procedimento di VAS (art. 4, lett. r, della L.R. n. 10/2010), evidenzia alcune gravi criticità: in particolare, secondo tale parere (pagine 8 e 9) il rapporto ambientale non considera gli effetti dell'ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale sul parco, ovvero pretermette di valutare che le prestazioni del parco potrebbero risultare inferiori in funzione degli areali interessati dalla riqualificazione dell'aeroporto, a causa della maggiore frammentazione delle aree verdi e della perdita di finestre di connessione. In particolare, come risulta dal rapporto ambientale (pagina 162), la scelta della pista parallela convergente comporta "una importante diminuzione sia del numero che della superficie totale delle zone umide".

La dichiarazione di sintesi, chiamata ad indicare definitivamente le ragioni della scelta pianificatoria, non dà contezza del superamento delle evidenziate criticità. Invero, l'art. 5 ter del testo che integra la disciplina del master plan (allegato A5 facente parte dell'integrazione al PIT), richiamato nella citata dichiarazione di sintesi, prevede che la Regione verifichi che lo sviluppo della pista di atterraggio sia realizzato nel rispetto della sostenibilità territoriale e

ambientale e della compatibilità con il progetto di territorio del parco agricolo della piana, e tuttavia a tale verifica la Regione avrebbe dovuto pervenire prima della scelta della contestata localizzazione, essendo quello l'obiettivo della VAS.

Per quanto riguarda il profilo del possibile recupero di aree a verde, è vero che potrebbe incidere la prevista dismissione della pista esistente (cui fa riferimento l'art. 5 ter, comma 1 lett. d, del master plan: "la Regione verifica che...sia garantita, nel caso in cui il progetto di qualificazione riguardi la pista parallela convergente, la dismissione di quella esistente secondo quanto previsto dall'art. 9, comma 12 bis, della disciplina generale del PIT" – il quale a sua volta statuisce che "La Regione promuove ogni necessaria intesa con gli enti e le amministrazioni interessate affinché la progettazione e la realizzazione delle infrastrutture abbia luogo mediante la loro più congrua contestualizzazione paesaggistica sia nella fase di definizione dei tracciati sia nella progettazione delle relative opere, comunque in coerenza con gli obiettivi di qualità contemplati nelle schede dei paesaggi e individuazione degli obiettivi di qualità" che sono parte integrante del presente piano"-), ma è altrettanto vero che non è precisata la scansione temporale tra attivazione della nuova pista e demolizione della vecchia e che il master plan 2014 – 2029 (richiamato alla pagina 19 della memoria di replica dei ricorrenti depositata in giudizio il 20.1.2016), oggetto della successiva V.I.A., prevede per il 2018 l'anno di entrata in esercizio della nuova pista e per il periodo dal 2023 al 2029 la dismissione della vecchia pista e delle strutture accessorie.

Sotto altro profilo, gli interventi di rinaturalizzazione delle aree, la salvaguardia delle biodiversità e la rilocalizzazione di boschi, enunciati dall'art. 5 ter, lett. g.1, g.2, g.3, g.7, dell'allegato A5 del PIT non tengono conto della diminuita capacità, da parte del parco, di assorbire l'inquinamento, segnalata nel parere del NURV, e costituiscono previsioni generiche, la cui efficacia non è preventivamente verificabile; rispetto ad esse non vengono approfondite nemmeno le interazioni negative in termini di attrattiva di volatili e di

conseguente incremento del rischio di bird strike, la cui valutazione è particolarmente rilevante ai fini della corretta localizzazione di nuove piste aeroportuali, anche in termini di VAS, espressione del principio di precauzione inteso a scoraggiare comportamenti idonei ad arrecare vulnera all'ambiente, al paesaggio, alla salute e all'incolumità pubblica (TAR Piemonte, I, 17.6.2011, n. 657; TAR Marche, I, 6.3.2014, n. 291).

Il NURV nel proprio parere ha evidenziato che l'individuazione della scelta ad impatto ambientale meno significativo non è supportata da un'adeguata attribuzione dei pesi agli impatti ed alla valenza delle componenti ambientali, ma a tal proposito la dichiarazione di sintesi non ha introdotto idonee integrazioni a quanto già espresso nel rapporto ambientale, persistendo nella carenza di istruttoria.

Quanto alla parte della censura riguardante la componente aria, il Collegio rileva che la dichiarazione di sintesi indica per l'ipotesi 2 B (pagina 14) gli elementi di riduzione dell'inquinamento dell'aria propri del nuovo aeroporto; l'elemento di manifesta illogicità sta però nell'ignorare gli effetti della nuova infrastruttura sulle prestazioni del parco agricolo della piana.

Quanto alla componente rumore, il Collegio osserva che la pagina 22 della dichiarazione di sintesi fa riferimento alla realizzazione di barriere con vegetazione, senza però esaminare il problema del bird strike connesso a nuove piantumazioni, problema comunque particolarmente rilevante nel caso di specie, visto che, come segnalato nel parere del NURV (pagine 10-11), la contestata soluzione di qualificazione aeroportuale intercetta un'area di passaggio migratorio con possibili ripercussioni sulla sicurezza del volo.

Ciò anche a prescindere dalla relazione di parte (documento n. 35 allegato all'impugnativa), non confutata sul punto dalle resistenti, secondo cui l'area della piana è riccamente popolata da avifauna stanziale di discrete dimensioni (aironi, anatre, cavalieri d'Italia) in continuo spostamento tra canali, fossi e stagni, per non parlare dei gabbiani che stazionano tra case Passerini e San Donnino.

In definitiva la dichiarazione di sintesi (pagina 15), nel comparare tra loro le ipotesi di pista alternative, considera la scelta della pista parallela convergente di impatto significativo sugli ecosistemi rispetto allo stato attuale, “compensato in parte dalle misure di mitigazione previste”, e tuttavia la concreta fattibilità ed efficacia di tali misure non è stata documentata e dimostrata, come avrebbe dovuto essere, in fase di VAS.

7. Il sesto motivo si incentra sulla mancanza di una sistematica valutazione degli effetti della nuova infrastruttura sulla qualità dell'aria; secondo i ricorrenti l'attendibilità della ricostruzione del quadro emissivo è discutibile, in quanto fondata su supposizioni la cui realizzabilità dipende da fattori che sono fuori dal controllo e dal potere decisionale dell'autorità amministrativa; essi deducono tra l'altro che la nuova linea tramviaria (che dovrebbe scongiurare le condizioni critiche di traffico nella zona dell'aeroporto) è soltanto ipotizzata e che la prevista piantumazione di alberi, dotati di capacità di assorbimento dell'anidride carbonica, incrementa i rischi di bird strike; i ricorrenti contestano la tesi della Regione secondo cui le emissioni atmosferiche generate dal nuovo aeroporto sarebbero tollerabili in ragione di futuri interventi che controbilancerebbero l'impatto dell'aeroporto stesso, e si richiamano ai rapporti tecnici di parte costituenti i documenti n. 24 e 25 allegati all'impugnativa.

La censura è in parte fondata.

Particolarmente delicata si presenta la questione dell'impatto sulla predetta componente, considerato che, come rilevato dal NURV, già l'attuale condizione della piana fiorentina presenta condizioni di criticità in ordine alla qualità dell'aria (pagina 14 del parere).

Il rapporto ambientale (pagine 123 ss.) quantifica le emissioni previste in relazione al traffico aereo e a quello veicolare, nonché le emissioni risparmiate attraverso gli interventi migliorativi previsti dagli allegati programmatici, i quali controbilancerebbero l'inquinamento dell'aria prodotto dal nuovo aeroporto (nuova tramvia, riduzione della velocità autostradale da 130 a 110

Km/h, installazione di pompe di calore in sostituzione di caldaie a gasolio o a metano, recupero energia derivante dal termovalorizzatore di Case Passerini, introduzione dell'obbligo di abbattitori di NOx –pagina 139-); tali interventi sono previsti anche alle pagine 20, 21 e 22 della dichiarazione di sintesi.

Tuttavia l'evidenziata efficacia, in termini di riduzione dell'inquinamento, del termovalorizzatore pertiene ad un compendio diverso da quello in cui rientra l'infrastruttura aeroportuale, e quindi non può essere qualificata come misura di compensazione o mitigazione rilevante ai fini della VAS in argomento. Invero, la produzione in situ di energia elettrica, destinata a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> originate dalle tecniche tradizionali di produzione elettrica, determina l'abbattimento di tale agente inquinante in un luogo imprecisato in cui attualmente è generata l'energia elettrica da combustibili fossili.

Comunque, in relazione al teleriscaldamento originato dall'energia termica prodotta dal termovalorizzatore (termo trattamento dei rifiuti), occorre considerare che la rete o il sistema di sfruttamento e distribuzione di tale calore non è incluso nel progetto dell'impianto (si veda la pagina 39 della memoria difensiva depositata in giudizio dalla Regione in data 8.1.2016, oltre che il rapporto tecnico costituente il documento n. 24 allegato al ricorso), cosicché rileva una mera previsione programmatica, di cui non è documentabile l'attuazione prima o contestualmente all'attivazione del nuovo aeroporto. Invero, siffatta misura di contenimento delle emissioni in tanto può essere funzionale alla sostenibilità ambientale della nuova pista in quanto i suoi effetti non siano successivi all'entrata in funzione di quest'ultima: il risultato positivo valutato nella VAS, essendo posto a compensazione delle emissioni dell'opera programmata, deve essere in atto al momento in cui l'effetto nocivo da controbilanciare si realizza. Ciò risponde non solo a criteri di logicità, ma anche alla ratio della valutazione ambientale strategica.

Relativamente alla prevista introduzione di catalizzatori deNOx nelle industrie, la doglianza è infondata, in quanto il d.lgs. n. 152 del 2006 riconosce alle regioni un ampio margine di intervento, al fine di conferire esecuzione e

talora di rendere eventualmente più severa la disciplina statale concernente l'inquinamento atmosferico: la competenza regionale ad imporre il suddetto sistema di abbattimento di componente inquinante trova specifico supporto normativo nell'art. 271, comma 4, del d.lgs. n. 152/2006. Pertanto la previsione di tale misura compensativa risulta legittima.

Diversa considerazione vale per la misura compensativa costituita dalla riduzione della velocità su tratti autostradali (da 130 a 100 Km/h). Non sussiste al riguardo una competenza regionale, in quanto il limite di velocità su strade e autostrade è stabilito dall'art. 142 del codice della strada, ed un diverso limite può essere introdotto da enti proprietari o concessionari, secondo i criteri indicati da detta norma. Peraltro, l'imposizione del limite di 100 Km/h in autostrada contraddirebbe le finalità di celere scorrimento del traffico alle quali essa deve, per sua natura, rispondere.

In relazione alla dedotta mancanza di un'analisi dell'influenza del nuovo aeroporto nel sistema di mobilità della zona di viale Guidoni, viale XI Agosto e dell'ingresso dell'A1/A11, i ricorrenti deducono che il rapporto ambientale (pagina 129) valorizza i benefici effetti della realizzazione della terza corsia dell'A1, della nuova linea tramviaria e dell'autostrada Lastra a Signa – Prato.

Il Collegio osserva che la pagina 129 del rapporto ambientale fa particolare riferimento al sistema tramviario, mentre la pagina 21 della dichiarazione di sintesi valorizza più specificamente (quanto all'impatto acustico e atmosferico) il completamento delle linee 2 e 3 della tramvia e l'integrazione tramviaria nella piana fiorentina.

Orbene, sono legittimamente considerate al riguardo la linea che collega la stazione di Santa Maria Novella all'aeroporto e la linea 3 (Careggi/Santa Maria Novella), i cui lavori sono stati avviati nel 2014; non possono rilevare invece, allo stato, le ipotesi di prolungamento delle linee verso Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino (pagina 45 della memoria difensiva depositata in giudizio dalla Regione l'8.1.2016), in quanto le misure di compensazione o mitigazione devono rispondere a requisiti di certezza e contestualità con l'attivazione

dell'opera avente effetti significativi sull'ambiente, in quanto il risultato del controbilanciamento deve essere in atto al momento in cui gli effetti nocivi sono prodotti dall'opera programmata, in coerenza con l'esigenza di effettività della sostenibilità ambientale, propria della ratio della valutazione ambientale strategica; si veda, inoltre, la guida della Commissione europea all'interpretazione dell'art. 6 della direttiva habitat –pagina 46-, le cui conclusioni, in termini di ordinaria contestualità della misura di mitigazione rispetto all'evento dannoso sul sito di importanza comunitaria (“il risultato di norma deve essere in atto al momento in cui il danno dovuto al progetto è effettivo sul sito di cui si tratta, tranne che si possa dimostrare che questa simultaneità non è necessaria per garantire il contributo del sito alla rete Natura 2000”), sono da ritenere estensibili, su un piano di coerenza logica, al caso delle misure compensative in genere nella VAS.

Occorre comunque altresì considerare che uno specifico esame della situazione di traffico indotta nel viale Guidoni, nell'autostrada Firenze Mare, nel Viadotto dell'Indiano e sul viale XI Agosto trova spazio, sotto il profilo della componente rumore, alla pagina 150 del rapporto ambientale, mentre la componente emissioni è analizzata sotto l'aspetto dell'evoluzione tecnologica degli autoveicoli e del nuovo sistema tramviario (che però, come visto, in parte non potrà essere attivato prima o contestualmente al nuovo aeroporto). Insuperate situazioni di criticità nella qualità dell'aria nell'ipotesi 2 B sono del resto evidenziate nel parere del NURV (pagina 9), in relazione alle emissioni di NOx e PM10. Inoltre, il rapporto ambientale (pagina 133) dà atto che le emissioni di NOx e PM10 presentano nell'area in esame concentrazioni prossime o superiori ai limiti fissati dal d.lgs. n. 155/2010.

In relazione alla prevista piantumazione (pagina 22 della dichiarazione di sintesi e pagina 139, nota n. 75), come visto, si pone il problema dei rischi di bird strike, segnalati anche con la censura in esame, problema che l'amministrazione avrebbe dovuto valutare nell'ambito della VAS in quanto condizionante l'approntamento di rimedi funzionali alla sostenibilità

ambientale.

8. Con il settimo motivo i ricorrenti lamentano il mancato approfondimento della questione dell'inquinamento delle falde acquifere della piana, già critico; aggiungono che, stante la presenza di forme d'inquinamento diffuse, dovrebbe trovare applicazione la procedura di bonifica prevista dall'art. 20 della L.R. n. 25/1998 e dall'art. 239 del d.lgs. n. 152/2006; secondo i ricorrenti, inoltre, è illogica la previsione dell'attività di monitoraggio sullo stato della risorsa idrica, in quanto l'ARPAT segnala da anni che il livello di inquinamento sta aumentando.

La censura è infondata.

L'obbligo di bonifica previsto dall'art. 13 della L.R. n. 25/1998 concerne i siti contaminati (art. 240, comma 1, lett. e, del d.lgs. n. 152/2006) e non i siti a inquinamento diffuso che i ricorrenti riferiscono al caso in esame (art. 240, comma 1, lett. r, del d.lgs. n. 152/2006).

Inoltre, la zona coinvolta dalla riqualificazione aeroportuale incentrata sulla realizzazione della pista parallela convergente 12/30 non rientra tra le aree con inquinamento diffuso accertato, come dimostra la deliberazione del Consiglio regionale n. 94 del 18.11.2014, di approvazione del piano di gestione dei rifiuti e bonifica dei siti inquinati (documento n. 17 depositato in giudizio dalla Regione), la quale qualifica "con inquinamento diffuso accertato" tre aree, avulse dal contesto dell'aeroporto fiorentino, mentre altre aree interessate da tale contesto fanno parte dei compendi indicati nel predetto piano di bonifica come segnalate per inquinamento diffuso da sottoporre a verifica (pagina 152 dell'allegato alla citata deliberazione regionale).

In relazione al denunciato stato di inquinamento idrico, quindi, non presentano di per sé alcun profilo di illogicità l'attività di monitoraggio prevista dal rapporto ambientale, la quale trova fondamento normativo nell'art. 18 del d.lgs. n. 152/2006, e gli interventi sui corpi idrici prefigurati dal rapporto ambientale stesso. In particolare, quest'ultimo si sofferma sulla

qualità dei corpi idrici superficiali e sotterranei (pagine 77 e seguenti) e indica gli scenari di rischio derivanti dal potenziamento della struttura aeroportistica (pagina 152).

9. Con l'ottavo motivo gli istanti deducono che la Regione non ha tenuto conto degli effetti negativi del nuovo aeroporto sul livello di pericolosità idraulica della piana, lamentano la violazione del principio di prevalenza del piano di bacino sugli strumenti di pianificazione territoriale e sostengono che la fattibilità della nuova pista avrebbe dovuto essere verificata in relazione alle previsioni degli strumenti di piano finalizzati al contenimento del rischio idraulico; aggiungono che il NURV ha colto al riguardo elementi di conflitto (rilevando ad esempio la mancata valutazione delle ipotesi di superamento delle interferenze, propedeutica alla scelta della soluzione progettuale) e che la Regione ha prospettato, per controbilanciare gli effetti peggiorativi sull'assetto idrico, interventi migliorativi astratti dei quali è ignota la consistenza e la reale fattibilità (nella dichiarazione di sintesi la progettazione delle opere di mitigazione è rinviata alla fase della VIA); gli esponenti deducono infine che la L.R. n. 21/2012 ha sottoposto a stringenti limiti le edificazioni nelle zone a pericolosità idraulica elevata, e che risulta violato l'art. 2 della legge regionale stessa, oltre che l'art. 4, comma 3, del d.lgs. n. 152/2006.

La censura è fondata nei sensi appresso precisati.

Il rapporto ambientale (pagina 153) dà atto che l'areale di fattibilità B occupa la porzione di terreno attraversata dal Fosse Reale, con conseguente necessità di deviarne il corso (a tal riguardo è precisato che le opere necessarie alla deviazione attraverserebbero l'area umida dell'oasi di Focognano e probabilmente degli stagni del Podere la Querciola, con conseguenti modifiche morfologiche dell'assetto idraulico e dell'equilibrio ecologico), ed evidenzia il previsto riassetto di tutta la rete di acque basse, dei collettori fognari e dell'acquedotto, interessati dalle opere connesse alla qualificazione aeroportuale sia in termini di nuova impermeabilizzazione dei suoli, sia in termini di deviazioni necessarie. Il rapporto ambientale indica l'esigenza di

un'attenta valutazione per le opere di drenaggio e di contenimento esistenti/previste in relazione al Polo Universitario. Inoltre, esso sottolinea la necessità di tenere conto della presenza di laghi e stagni ricadenti nell'ambito dei SIC – SIR. La dichiarazione di sintesi (pagina 27) a sua volta richiama gli interventi di mitigazione e compensazione prescritti dalla disciplina del master plan.

Ne deriva una rappresentazione di forte impatto della riqualificazione aeroportuale sull'assetto idrico esistente, a fronte della quale compito precipuo della VAS era accertare la sostenibilità ambientale dell'opera sotto il profilo dell'interferenza con i corpi idrici e, in caso di accertamento negativo, indicare le soluzioni di compensazione o mitigazione idonee ad assicurare l'equilibrio idrogeologico pur in presenza della localizzazione della nuova pista.

Al contrario, il rapporto ambientale, pur palesando la necessità di interventi di forte impatto sull'assetto idrico, conseguenti alla localizzazione della pista parallela convergente 12/30, non dà in alcun modo contezza della sostenibilità ambientale degli interventi stessi, né sono specificati (nel rapporto ambientale, nella dichiarazione di sintesi e nella disciplina del master plan) gli interventi di mitigazione o compensazione funzionali al ripristino dell'equilibrio idrico, rispetto ai quali la Regione si limita ad enunciazioni generiche.

Trova quindi riscontro l'affermazione espressa nel parere del NURV secondo cui “il rapporto ambientale individua le criticità e le interferenze territoriali/ambientali connesse allo sviluppo dell'aeroporto ma non affronta il problema della risolvibilità di queste e degli impatti connessi” ed è necessario “considerare, nella valutazione delle alternative progettuali, anche gli effetti indotti e cumulativi derivanti dagli eventuali interventi di modifica dei tracciati e dell'assetto del reticolo idraulico” (pagina 14, punto 6).

Eppure un'attenta e specifica attività istruttoria tesa ad accertare la sostenibilità ambientale per la componente acqua sarebbe stata indispensabile,

considerato che le aree interessate dagli interventi di riqualificazione “ricadono in pericolosità idraulica PI 2, PI 3 e PI 4” e che le previste incisive modificazioni al sistema di regimazione delle acque “potrebbero alterare l’equilibrio del sistema con conseguente incremento del rischio idraulico” (pagina 10, punto D.3, del parere del NURV).

Né a tale carenza di istruttoria può supplire la fase di monitoraggio, che è sì prevista dall’art. 18 del d.lgs. n. 152/2006 per controllare gli eventuali impatti ambientali negativi non considerati nella precedente attività valutativa (evenienza possibile, in relazione all’incertezza o non completezza dei dati talvolta disponibili in sede di VAS), ma che non può risolversi in un sostanziale giudizio di sostenibilità ambientale differito in ordine ad un aspetto portante (l’assetto idrico) pienamente coinvolto dalla localizzazione e realizzazione dell’opera.

La complessità e l’incisività degli interventi previsti, in termini di interferenze con la rete delle acque, avrebbe richiesto, in forza del principio di precauzione ispirante la VAS, un’esauriente valutazione di sostenibilità ambientale, che invece è stata differita alle fasi successive: si vedano ad esempio le controdeduzioni riportate nell’allegato tecnico della dichiarazione di sintesi (pagina 31), secondo cui “le necessarie verifiche relative alle condizioni di sicurezza idraulica e alle interferenze con il reticolo di bonifica dovranno essere condotte in fase di VIA sul piano di sviluppo aeroportuale”, o il comma 1, lett. g.4, e il comma 3 dell’art. 5 ter del master plan inserito nell’integrazione al PIT, facenti riferimento, rispettivamente, ad un generico adeguamento del reticolo idraulico e alla successiva verifica di fattibilità dello spostamento del Fosso Reale, o la pagina 153 del rapporto ambientale, evidenziante una serie di problematiche irrisolte in sede di VAS suscitate dalla prospettata deviazione del Fosso Reale (la quale consegue al fatto che “la qualificazione aeroportuale riferita all’areale di fattibilità B occupa la porzione di suolo attraversata dal Fosso Reale”).

Peraltro, viste l’interferenza della nuova pista sul Fosso Reale, la conseguente

necessità di spostarlo, l'interferenza della deviazione con la viabilità e la delicatezza del necessario attraversamento autostradale (autostrada A 11) evidenziata nella perizia tecnica dei ricorrenti (documento n. 28) e nella relazione del Consorzio di Bonifica prodotta in fase di VIA (documento n. 52 depositato in giudizio dai deducenti), il giudizio di fattibilità della deviazione, in quanto funzionale alla sostenibilità ambientale dell'ubicazione del programmato assetto aeroportuale, non poteva prescindere dall'esame, già in sede di VAS, delle conseguenze derivanti, in termini di localizzabilità, dalla normativa sugli attraversamenti idraulici.

In conclusione, la dichiarazione di sintesi, nel comparare tra loro le ipotesi di pista alternative, considera la scelta della pista parallela convergente foriera di potenziali effetti migliorativi sul sistema idrico dovuti alle opere di regolazione del sistema delle acque, e tuttavia la fattibilità e i benefici di quest'ultime, pur condizionanti la sostenibilità ambientale della qualificazione aeroportuale di cui all'ipotesi 2 B, non trovano documentazione e dimostrazione in fase di VAS.

10. Con il nono motivo i ricorrenti deducono la mancanza di un'adeguata istruttoria, il travisamento, la contraddittorietà e la manifesta illogicità in ordine alla valutazione dell'impatto acustico. In particolare, essi deducono che appaiono insolute le problematiche, già segnalate in fase di osservazioni, relative alla: I) mancata valutazione degli effetti delle procedure di atterraggio sul territorio pratese, II) rappresentazione delle curve isofoniche priva di specificazione della tipologia di velivoli presi a riferimento, dei livelli di emissione e delle condizioni di esercizio, III) mancanza di dati numerici sulla popolazione esposta al rumore, IV) omessa considerazione del ricettore sensibile costituito dal Polo scientifico dell'Università di Firenze. Secondo i ricorrenti, inoltre, è insufficiente la considerazione del rumore del traffico stradale indotto, anche nella sua interazione con quello provocato dai velivoli del nuovo aeroporto. I ricorrenti osservano poi che nell'appendice 2 dell'allegato al rapporto ambientale (pagina 199, figura 2) è stato eclissato un

grafico che rappresenta l'impatto acustico derivante dall'uso non esclusivamente unidirezionale della nuova pista (grafico presentante curve più estese di quelle riportate nel corpo del testo del rapporto ambientale a pagina 146 a rappresentazione degli effetti dell'utilizzo monodirezionale –relazione dell'Ordine degli Ingegneri della provincia di Prato, pagina 23 del documento n. 30-).

La censura non è condivisibile.

Il rapporto ambientale prende in considerazione l'uso non strettamente unidirezionale della pista, con l'8% delle partenze e il 7% degli avvicinamenti in direzione Firenze, indicando la popolazione esposta su Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato (appendice n. 1, pagina 197, riguardante i possibili movimenti aerei sopra Firenze per effetto di particolari condizioni meteorologiche) e rappresentando le curve isofone.

In particolare, le curve isofone sono indicate anche in relazione all'aereo più rumoroso ipotizzato (airbus A320), come risulta dall'appendice 2, pagine 200 e seguenti del rapporto ambientale, nonché in relazione all'utilizzo non esclusivamente unidirezionale (pagina 199 del rapporto ambientale depositato in giudizio dalla Regione) e all'utilizzo esclusivamente monodirezionale (pagina 146 del rapporto ambientale).

Le valutazioni effettuate considerano distintamente, contrariamente a quanto obiettano i ricorrenti, il tipo di aereo preso a riferimento e l'orario notturno e diurno (si vedano l'appendice 4 del rapporto ambientale e in particolare la pagina 237).

L'impatto sul territorio pratese trova rappresentazione nella figura 4 di pagina 146 e nella figura 2 di pagina 199 del rapporto ambientale, mentre l'indicazione della popolazione e degli addetti esposti è, rispettivamente, nelle pagine 149 e 173 del suddetto rapporto.

Il rapporto ambientale opera altresì un confronto tra le mappe di descrizione dell'impatto acustico di ENAC e di ARPAT, e risolve i dubbi relativi a discrepanze rilevate tra i due documenti (appendice 4, pagina 235). La pagina

150 dà invece contezza della valutazione del rumore da traffico stradale indotto.

La conclusione circa il minor impatto acustico derivante dalla pista parallela convergente monodirezionale, rispetto alle altre soluzioni, e la palesata necessità di imporre vincoli non ordinari alle modalità operative dell'aeroporto e di verificare strumenti credibili per l'uso strettamente monodirezionale trovano un adeguato supporto istruttorio. D'altro canto, lo strumento funzionale all'utilizzo monodirezionale è costituito dall'assenza della pista di rullaggio.

Su tali presupposti, il rapporto ambientale (pagine 151, 172 e 177) precisa che all'uso strettamente monodirezionale corrisponde una riduzione della popolazione esposta ai livelli più elevati di rumore e della popolazione disturbata, rispetto allo stato attuale, e che all'utilizzo prevalentemente monodirezionale corrisponde una diminuzione della popolazione esposta ai livelli più alti di rumore rispetto allo stato attuale, ed una invarianza della popolazione disturbata.

Appare quindi trovare riscontro l'affermazione, espressa nel parere del NURV (pagina 9), secondo cui l'ipotesi 2 B con utilizzo monodirezionale ha effetti migliorativi rispetto allo stato attuale, per numero di popolazione esposta e per numero di popolazione disturbata dal rumore aeroportuale.

11. Con il decimo motivo gli istanti deducono che la realizzazione della pista in argomento si tradurrà in altissimi costi ambientali e paesaggistici e comporterà la distruzione di aree di grandissimo valore (tre aree SIR, il lago di Peretola, la zona della Querciola, gli stagni di Focognano, l'oasi WWF Val di Rose) ed un disastroso impatto sulle specie avifaunistiche della piana, il che rivela la totale incompatibilità con la zona in cui l'opera andrà ad inserirsi, con conseguente violazione della Convenzione di Berna del 19.9.1979 (ratificata con legge n. 503/1981), della direttiva Habitat n. 92/43/CE e della L.R. n. 56/2000. Secondo i deducenti, i siti naturali tutelati da dette normative non possono essere distrutti sulla base di una scelta pianificatoria che neppure

illustra le ragioni che rendono prevalente l'interesse pubblico alla realizzazione del nuovo aeroporto.

La doglianza è fondata, nei sensi appresso indicati.

Nel parere del NURV (paragrafo finale di pagina 10) viene evidenziato che "l'areale di fattibilità 2 B presenta una situazione gravemente problematica" con la conseguenza che da un lato risulta impossibile garantire "la connettività tra aree verdi e la sopravvivenza di porzioni di habitat interessanti per la conservazione della biodiversità e per la tutela del patrimonio storico agricolo" e dall'altro che "tale ipotesi elimina una delle rimanenti zone umide poste in continuità con quelle residue della piana".

Orbene, ai fini dell'esame dell'impatto del piano sulle finalità di conservazione dei luoghi designati come zone di protezione speciale e come siti di importanza comunitaria l'ordinamento prescrive la valutazione d'incidenza, costituente applicazione diretta del principio di precauzione in materia ambientale ed espressione di un giudizio di compatibilità (art. 6, n. 3, della direttiva n. 92/43/CEE e art. 5 del d.p.r. n. 357/1997). Essa è il procedimento di carattere preventivo al quale è necessario sottoporre qualsiasi piano o progetto che possa avere incidenze significative su un sito o proposto sito della rete Natura 2000, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti e tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso.

L'art. 10, comma 3, del d.lgs. n. 152/2006 prevede che la VAS comprende la procedura di valutazione di incidenza, qualora, come nel caso di specie, si tratti di valutare le interferenze dell'opera su siti di importanza comunitaria o su aree denominate "rete Natura 2000"; peraltro, è la stessa necessità di valutazione di incidenza a determinare di per sé l'assoggettamento a VAS (art. 6 del d.lgs. n. 4/2008). Nel senso di collocare la valutazione di incidenza nell'ambito della VAS riferita a piani o programmi si pongono l'art. 15 della L.R. n. 56/2000 e l'art. 73 ter della L.R. n. 10/2010 ("1. Qualora sia necessario procedere alla valutazione di incidenza ai sensi dell'articolo 15, della L.R. 56/2000, tale valutazione deve essere effettuata nell'ambito del

procedimento di VAS del piano o programma, secondo le modalità previste dal medesimo articolo 15 della L.R. 56/2000. 2. Nei casi di cui al comma 1, il rapporto ambientale deve essere accompagnato da un apposito studio di incidenza, contenente gli ulteriori e specifici elementi di conoscenza e di analisi previsti dall'allegato G del D.P.R. 357/1997 e la VAS dà atto degli esiti della valutazione di incidenza effettuata. 3. L'autorità competente in materia di VAS esprime il parere motivato di cui all'articolo 26, previa acquisizione della valutazione di incidenza effettuata dalla struttura competente in base all'ordinamento dell'ente. Qualora non sia individuata una diversa competenza, il parere motivato di cui all'articolo 26 è espresso anche con riferimento alle finalità di conservazione proprie della valutazione d'incidenza. L'informazione e la pubblicità effettuata ai sensi dell'articolo 28, danno specifica evidenza anche agli esiti dell'avvenuta integrazione procedurale fra VAS e valutazione di incidenza”).

Si spiega pertanto il riferimento, espresso nel parere del NURV, agli esiti della valutazione di incidenza, che confermano “impatti significativi sui siti Natura 2000” (pagina 14 del parere) e, in particolare, su flora, fauna e sull'integrità del SIR 45 (“Stagni della piana fiorentina e pratese”) e di potenziali impatti indiretti sul SIR 42 (Monte Morello), SIR 40 (La Calvana) e SIR 41 (Monte Ferrato e Monte Lavello). D'altro canto il rapporto ambientale contiene uno studio di incidenza effettuato a livello di screening (pagine 188 e seguenti).

Il principio di precauzione in materia ambientale (di cui sono espressione l'art. 6 n. 3 della direttiva 92/43/CEE e l'art. 5 del d.p.r. n. 357/1997) fa sì che ad esito della valutazione di incidenza sia preclusa la realizzazione dell'opera che risulti pregiudicare l'integrità del sito o anche che dia adito a dubbi in ordine alla sua compatibilità con la integrità del sito stesso.

In via eccezionale il legislatore ha però statuito che “Qualora, nonostante le conclusioni negative della valutazione di incidenza sul sito ed in mancanza di soluzioni alternative possibili, il piano o l'intervento debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura

sociale ed economica, le amministrazioni competenti adottano ogni misura compensativa necessaria per garantire la coerenza globale della rete «Natura 2000» e ne danno comunicazione al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio» (art. 5, comma 9, del d.p.r. n. 357/1997, nel testo novellato dall'art. 6 del d.p.r. n. 120/2003, e art. 6, n. 4 della direttiva 92/43/CEE).

Ebbene, nel caso di specie lo studio di incidenza (pagine 188 ss. del rapporto ambientale) dà atto che l'areale di fattibilità B può avere impatti significativi sugli habitat, sulle specie di flora e fauna e sull'integrità del SIR 45 Stagni della piana fiorentina e pratese e comunque, al momento del parere del NURV, «gli esiti della valutazione di incidenza...indicano che la qualificazione dell'aeroporto all'interno dell'areale posto in salvaguardia dal PIT determina impatti significativi sui siti Natura 2000», tanto da indurre il NURV a precisare che «gli effetti certi sul SIR 45 e sull'intero sistema delle aree protette della piana fiorentina e pratese dovranno essere valutati nell'ambito il procedimento di studio di incidenza appropriato» (pagina 14, punto 7, del parere), cosicché non risulta sussistere, in sede di VAS, una esauriente disamina degli effetti della nuova pista sui siti di Natura 2000 ed uno specifico programma di approntamento di misure compensative, né è stata espressa dall'amministrazione (al di là del generico e ipotetico riferimento all'art. 6, commi 9 e 10, del d.p.r. n. 120/2003 contenuto nella pagina 193 del rapporto ambientale) la scelta di far leva su motivi imperativi di interesse pubblico ai fini della contestata scelta pianificatoria, nei sensi e con le cautele previste dall'art. 5, comma 9, del d.p.r. n. 357/1997.

Invero, la puntualizzazione degli interventi di compensazione per interferenze con siti di importanza naturalistica regionale è rinviata alla valutazione di incidenza da allegare alla VIA (art. 5 ter, lett. g.3, del master plan allegato alla variante al PIT), mentre la compatibilità con il sistema delle aree naturali protette è un obiettivo del progetto di qualificazione che la Regione dovrà verificare (art. 5 ter, comma 2, del master plan), cosicché, al momento della VAS, non risulta definito il giudizio di sostenibilità ambientale in relazione ai

siti naturali tutelati.

In difetto di una motivata applicazione del citato art. 5, comma 9, del d.p.r. n. 357/1997, la possibile incompatibilità dell'opera programmata con i siti Natura 2000 appare ostativa ad un giudizio di sostenibilità ambientale e di assentibilità dell'opera, stante l'art. 6, paragrafo 3, ultimo periodo, della direttiva 92/43/CEE, secondo cui, sulla base del principio di precauzione, le autorità nazionali danno il loro accordo sul piano solo dopo avere avuto la certezza che esso non pregiudicherà l'integrità del sito in causa (“Qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso e necessario alla gestione del sito ma che possa avere incidenze significative su tale sito, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti, forma oggetto di una opportuna valutazione dell'incidenza che ha sul sito, tenendo conto degli obiettivi di conservazione del medesimo. Alla luce delle conclusioni della valutazione dell'incidenza sul sito e fatto salvo il paragrafo 4, le autorità nazionali competenti danno il loro accordo su tale piano o progetto soltanto dopo aver avuto la certezza che esso non pregiudicherà l'integrità del sito in causa e, se del caso, previo parere dell'opinione pubblica”).

12. Con l'undicesimo mezzo gli esponenti lamentano il difetto di istruttoria circa l'individuazione delle attività a pericolo di disastro ambientale e sostengono che compete alla Regione, in sede di formazione degli strumenti di pianificazione territoriale, valutare la presenza di siti o attività che possano pregiudicare la sicurezza dei voli e l'integrità della salute dei cittadini e del territorio in caso di incidente aereo; secondo i ricorrenti, la tavola 12 indica alcuni ostacoli ma omette di considerare i più importanti siti a rischio; aggiungono che il documento di valutazione dell'ENAC risale al febbraio 2012 e perciò non contempla alcune opere medio tempo progettate (i due camini del termovalorizzatore di Case Passerini, il nuovo stadio di Firenze).

La censura è infondata.

La pagina 24 dell'allegato 3.a dell'integrazione al PIT (documento ENAC) indica le aree di rischio, mentre la pagina 26 indica la delimitazione degli

ostacoli con raffigurazioni di sintesi, in cui si dà atto della possibilità di affrancamento (documento n. 6.a depositato in giudizio dalla Regione). Per quanto riguarda il termovalorizzatore, lo studio di valutazione elaborato da ENAV in relazione al procedimento autorizzatorio ad esso relativo esclude che la ciminiera possa avere implicazioni sulla realizzazione della riqualificazione aeroportuale (documento n. 8.3, pagina 114, depositato in giudizio da Toscana Aeroporti s.p.a.).

Peraltro, trattandosi di previsione di pista il cui orientamento è alternativo a quello attuale, rilevano non solo i siti e le attività a rischio in sé, ma anche la comparazione sotto tale aspetto tra la situazione attuale e quella relativa alla pista convergente parallela 12/30 (si vedano le preesistenze ricadenti nelle zone A, B, C, D e gli ostacoli propri dell'attuale assetto indicati nelle pagine 6 e 7 della valutazione ENAC costituente allegato della variante al PIT).

Privo di pregio è poi il riferimento, espresso dai deducenti nella memoria difensiva depositata in giudizio il 20.1.2016, circa l'annullamento giudiziale del regolamento ENAC nella parte dedicata alla delimitazione delle aree di rischio C e D laterali alle piste di volo (TAR Lazio, Roma, 15.4.2015, n. 5500), trattandosi di sopravvenienza che potrà essere valutata in sede di procedimento di VIA pendente, e non nella già conclusa procedura di VAS.

13. Con il dodicesimo mezzo i ricorrenti deducono la mancanza della valutazione sul rischio di bird strike; essi osservano che il rischio rappresentato dall'impatto degli aeromobili con i volatili e più in generale con la fauna selvatica assume grande rilevanza.

Il rilievo è fondato, nei sensi appresso indicati.

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.

Orbene, nella dichiarazione di sintesi e nel rapporto ambientale non è data contezza circa il suddetto rischio e circa le eventuali soluzioni concrete idonee a scongiurarlo, nonostante si tratti di aspetto che può contribuire ad orientare nella scelta dell'ubicazione della pista.

Infatti, il NURV nel proprio parere (inizio di pagina 11) ha avuto modo di obiettare che la prevista qualificazione dell'aeroporto determina, per la sua posizione, “un disturbo continuo dell'avifauna in quanto intercetta un'area di passaggio migratorio con anche possibili ripercussioni sulla sicurezza del volo”.

In conclusione, non è condivisibile la tesi della difesa di Toscana Aeroporti s.p.a. secondo cui “la valutazione ambientale strategica non ha affrontato il problema perché non era la sede per farlo, mentre le soluzioni progettuali definite in ambito di p.s.a. e quindi di VIA sono più che adeguate ai fini del contenimento preventivo del rischio di wildlife strike” (memoria depositata in giudizio il 9.1.2016, pagina 52).

14. Con il tredicesimo motivo gli istanti deducono il difetto di istruttoria circa il disturbo luminoso provocato dai veicoli in uscita dall'autostrada.

L'assunto è fondato.

La dislocazione della pista in senso parallelo ad un tratto autostradale può costituire fonte di pericolo per la sicurezza dei voli. Trattasi di aspetto reso rilevante già dall'ubicazione della pista, e quindi da valutare in fase di elaborazione del piano; trattasi infatti di elemento di rischio il cui esame contribuisce ad influire sulla scelta della collocazione e del posizionamento dell'opera programmata. Peraltro, il problema delle luci fuorvianti non è meramente teorico e astratto, stante la particolare posizione della nuova pista 12/30 e considerata la possibilità che i piloti, in caso di scarsa visibilità, scambino la strada per pista (si veda la relazione depositata in giudizio del

Generale Battisti, già Sovrintendente all'Ispettorato per la Sicurezza del Volo presso l'Aeronautica Militare).

15. Con il quattordicesimo motivo gli istanti deducono che, contrariamente a quanto indicato nel rapporto ambientale, la pista non potrà essere utilizzata in modo esclusivamente monodirezionale, sia per la mancanza di pista di rullaggio, sia per la mancata considerazione dell'azione dei venti; ciò precisato, i ricorrenti lamentano l'omessa valutazione degli impatti dei decolli e degli atterraggi in caso di sorvolo verso Firenze.

Il rilievo è infondato.

Il vincolo di monodirezionalità consente di prescindere dalla realizzazione della pista di rullaggio, indispensabile in un aeroporto con pista bidirezionale.

Lo studio dei venti condotto da ENAC parte dal presupposto che, secondo la normativa ICAO, non sono possibili decolli o atterraggi in presenza di una componente trasversale alla pista superiore a 19 Km/h, ovvero a 10 nodi (si veda l'analisi del Dipartimento Tecnologie dell'Architettura e del Design dell'Università di Firenze, costituente il documento n. 2 depositato in giudizio dai deducenti), ed assume a riferimento i dati anemometrici dal 2007 al 2014 con rilevazione di direzione e intensità ogni 5 minuti (pagine 56 e seguenti della memoria difensiva di Toscana Aeroporti s.p.a., non confutata sul punto dalle controparti).

Trattasi di accertamento calibrato su un congruo lasso di tempo, in difetto di norma tecnica che impone un periodo di raffronto più ampio e considerato che il regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (capitolo 3, punto 15.2) prevede la rilevazione dei dati lungo un arco temporale non inferiore a 5 anni; risulta altresì esaustiva la periodicità delle rilevazioni presa in esame (una ogni 5 minuti, a fronte del citato regolamento ENAC, che prevede almeno 8 osservazioni ad intervalli regolari al giorno). Alla luce di ciò, l'amministrazione è correttamente addivenuta alla determinazione delle basse percentuali dei casi in cui i venti comportano una deroga alla monodirezionalità.

La valutazione espressa da ENAC nel documento allegato alla variante al PIT (documento n. 6.a) assume altresì a riferimento il coefficiente di utilizzazione attuale dell'attuale pista di volo (90,20%, con 450 dirottamenti l'anno) computato in base ai venti (pagina 5), e il coefficiente di utilizzazione previsto per la nuova pista (97,50%: pagine 21 e 29).

Inoltre, il rapporto ambientale considera, ai fini dell'impatto acustico, l'utilizzo non esclusivamente monodirezionale della pista.

Il master plan 2014 2029 precisa poi che non sono contemplate manovre di atterraggio per pista 30, in direzione Firenze Prato, e di decollo per pista 12, in direzione Prato Firenze, che avrebbero comportato il sorvolo di Firenze, e che le situazioni di emergenza giustificanti la deroga all'uso monodirezionale vanno ricondotte soltanto a problematiche manifestantisi per inaspettate raffiche di vento, ostacoli in pista, cattive condizioni psicofisiche del pilota o il malfunzionamento dell'aereo che dovessero compromettere il completamento dell'atterraggio, corrispondenti allo 0,1% dei movimenti di atterraggio, con data set di rotta ottimale costituito da massima pendenza di salita e a quote elevate, con virata verso sud all'altezza di Coverciano (pagina 12 del documento n. 3.01 depositato in giudizio da Toscana Aeroporti s.p.a.).

16. Con il quindicesimo mezzo i ricorrenti lamentano l'irrazionalità della scelta della pista parallela convergente anziché dell'opzione per i più semplici interventi di messa in sicurezza della pista esistente dell'aeroporto fiorentino e per il potenziamento dello scalo di Pisa; secondo i ricorrenti la contestata localizzazione collide coi principi di economicità (art. 1 della legge n. 241/1990) e buon andamento (art. 97 della Costituzione) dell'azione amministrativa e comporta esorbitanti costi pubblici diretti e indiretti. Gli interessati osservano inoltre che l'art. 11, comma 2 lett. c, del d.lgs. n. 152/2006 impone all'autorità competente un motivato parere anche con riferimento alla sussistenza delle risorse finanziarie.

La censura non può essere accolta.

Trattasi di doglianza che attiene a profili di opportunità dell'azione

amministrativa, e che esprime un giudizio di merito contrapposto a quello addotto nella parte dello studio di impatto ambientale relativo al master plan 2014 – 2029 dedicata ai benefici economici e sociali diretti e indiretti (pagine 7 e 8 del documento n. 3.68 depositato in giudizio da Toscana Aeroporti s.p.a.). Quanto alla necessità di sussistenza delle risorse finanziarie, gli allegati 2 e 3 all'integrazione del PIT indicano i finanziamenti per gli interventi correlati al parco agricolo della Piana e per le aree umide e la rete ecologica (documenti n. 4 b e 4 c depositati in giudizio dalla Regione), mentre la disciplina del master plan allegata alla variante al PIT pone a carico del proponente le spese relative agli interventi di salvaguardia, compensazione, mitigazione e recupero elencati dall'art. 5 ter, comma 1, lett. g. D'altro canto, come rilevano i ricorrenti, il master plan 2014 – 2029 prodotto da AdF s.p.a. (documento n. 20) indica il piano economico e finanziario del nuovo aeroporto, al netto di una quota di contributi pubblici non inferiore a complessivi 120 milioni di euro, mentre la compartecipazione pubblica al finanziamento dell'opera è contemplata dall'art. 3, comma 2, lett. c, del d.l. n. 133 del 12.9.2014, convertito nella legge n. 164/2014.

Invero, non vi è obbligo di predisporre, in sede di VAS, un piano industriale o finanziario che dia contezza della complessiva redditività degli investimenti previsti per la realizzazione dell'opera e per i connessi interventi funzionali alla sostenibilità ambientale.

Con il sedicesimo motivo gli istanti osservano che la Commissione europea, con nota n. 2014/C 099/03, impone agli Stati membri di comunicare l'erogazione di ogni aiuto agli investimenti per la creazione e lo sviluppo di un aeroporto situato entro 100 Km. o 60 minuti di percorrenza in auto, bus o treno da un aeroporto esistente, e che tale nota risulta violata in quanto la Regione Toscana non ha considerato che la nuova pista si colloca a meno di 100 Km. dagli aeroporti di Pisa e Bologna, tanto più che in relazione a quest'ultima sono previsti contributi pubblici per 120 milioni di euro.

La doglianza è infondata.

La predetta nota prevede un onere di comunicazione e quindi un obbligo istruttorio aggiuntivo, ma non inficia di per sé la scelta di realizzare un aeroporto con le predette caratteristiche, né, a maggior ragione, può incidere sulla localizzazione indicata dal PIT. Tale onere di comunicazione, peraltro, non riguarda la pianificazione urbanistica, ma le fasi successive, culminanti nell'autorizzazione alla realizzazione dell'opera e in cui è disposto l'aiuto ed approntato un definito piano finanziario e industriale dell'opera.

17. Con il diciassettesimo motivo gli istanti, premesso che per salute deve intendersi un concetto più ampio dell'assenza di patologie (cioè il benessere quale alto livello di qualità della vita, come precisato dall'O.M.S.), lamentano la mancata effettuazione della valutazione di impatto sanitario (VIS) contestualmente alla valutazione ambientale strategica, fanno presente che già in sede di osservazioni era stata contestata l'omissione di una considerazione cumulativa degli effetti incidenti sulla qualità della vita e che la controdeduzione alle osservazioni stesse, espressa dalla giunta regionale in fase istruttoria, era nel senso di rinviare la VIS al successivo momento della valutazione d'impatto ambientale.

Il mezzo è infondato.

La valutazione di impatto sanitario non è prevista nell'ambito del procedimento di approvazione di varianti a piani di indirizzo urbanistico quale quello di cui trattasi e resta quindi uno strumento volontario.

Non esiste un procedimento che regoli normativamente i contenuti di tale valutazione che necessariamente deve utilizzare strumenti scientifici di indagine diversi (TAR Toscana, II, 20.1.2014, n. 107).

La diagnosi del contesto ambientale di riferimento quanto alla salute è contenuta nelle pagine da 110 a 119 del rapporto ambientale (dalle quali risulta il confronto tra residenti nell'area della Piana –inclusiva dell'intero Comune di Campi Bisenzio, di gran parte del Comune di Prato e di porzioni territoriali dei Comuni di Firenze, Scandicci, Signa, Sesto Fiorentino, Poggio a Caiano, Carmignano e Calenzano- e residenti nei 12 Comuni situati sulla

Piana ma che non ne fanno parte), mentre gli effetti sanitari attesi sulla popolazione trovano una esposizione, pur sintetica, nelle pagine 171, 172 e 173 del rapporto ambientale. Trattasi però non della specifica valutazione di impatto sanitario auspicata dai deducenti, ma della valutazione della componente salute propria della VAS (allegato VI alla parte II del d.lgs. n. 152/2006 e art. 24, comma 1, lett. a, della L.R. n. 10/2010; TAR Marche, I, 6.3.2014, n. 291).

Peraltro, la VIS è stata introdotta a livello legislativo nazionale solo recentemente e per casi circoscritti, in forza dell'art. 9 della legge n. 221 del 28.12.2015, il quale l'ha inserita nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale, a dimostrazione del fatto che non vi è un vincolo di dipendenza necessaria della valutazione ambientale strategica dalla valutazione di impatto sanitario.

Pertanto la considerazione cumulativa di tutti gli effetti incidenti sulla qualità della vita, auspicata dai deducenti, non trova un obbligatorio recepimento nella fase di VAS.

18. Con la diciottesima censura i ricorrenti deducono la mancanza di valutazione di compatibilità della nuova pista con le Ville Medicee della Toscana.

La censura è fondata.

L'allegato VI alla parte II del d.lgs. n. 152/2006 sottopone all'informativa di cui al rapporto ambientale i possibili impatti significativi sul patrimonio architettonico e sul paesaggio, mentre l'art. 3, comma 1, della L.R. n. 10/2010 statuisce che la valutazione ambientale strategica accede a "piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente e sul patrimonio culturale".

L'ubicazione della nuova pista, le sue dimensioni e le previste modalità d'uso, risultanti dagli allegati alla variante al PIT, costituiscono elementi dai quali è possibile desumere le interferenze sul paesaggio circostante, comprensivo delle Ville Medicee

Pertanto si atteggiava alla fase della VAS la valutazione dell'impatto del nuovo aeroporto sulle ville, fatte salve le successive possibili indicazioni di dettaglio da richiedere in sede di VIA, come avvenuto nel caso di specie, che nel procedimento di VIA ha visto il nucleo regionale di valutazione di impatto ambientale (pagina 30 del documento del documento n. 51 depositato in giudizio dai ricorrenti) rimarcare la necessità di acquisire elaborati grafici progettuali e specifici fotoinserti.

Pertanto, in sede di pianificazione, ovvero nella fase antecedente al progetto, l'auspicato giudizio sulla interferenza con le ville non appariva prematuro, con la conseguenza che la verifica della "compatibilità con le Ville Medicee appartenenti al patrimonio UNESCO presenti nella fascia pedecollinare prospiciente l'area della piana fiorentina", posta dalla Regione come adempimento successivo alla variante del PIT (art. 5 ter, comma 2, ultimo paragrafo, della disciplina del master plan), avrebbe dovuto invece essere svolta prima dell'approvazione della variante stessa.

In definitiva il ricorso n. 1881/14, in conseguenza della fondatezza di parte delle censure dedotte, va accolto.

19. In relazione al ricorso n. 1951/2014, valgono le seguenti considerazioni.

Con il primo motivo i ricorrenti, premesso che le nuove previsioni del PIT incidono sui diritti edificatori acquisiti ai fini dell'attuazione del piano urbanistico esecutivo, deducono che la Regione avrebbe dovuto motivarle in modo congruo e specifico, in presenza di impegni già assunti dall'amministrazione; lamentano altresì il travisamento dei fatti, la contraddittorietà dell'azione amministrativa e l'illegittimità della scelta della localizzazione di una pista in palese contrasto con scelte urbanistiche consolidate e confermate nel tempo dal Comune di Firenze e dalla Regione Toscana; con la seconda censura, connessa alla prima, gli esponenti osservano che l'amministrazione non ha considerato l'impatto che la nuova pista avrà sulla realizzazione del PUE di Castello e precisano che i vincoli del piano di rischio ad essa relativi sono incompatibili con una parte rilevante delle

previsioni urbanistiche vigenti per l'area inclusa nel PUE stesso.

Le censure sono fondate, nei sensi appresso indicati.

In data 31.1.2000 e 18.4.2005 la società NIT ha sottoscritto con il Comune di Firenze convenzioni di lottizzazione disciplinanti i reciproci impegni in ordine all'attuazione del piano urbanistico di Castello; in forza di esse il Consorzio per l'attuazione del PUE ha avviato i lavori relativi alle opere di urbanizzazione ed ha provveduto alla cessione di aree destinate alle urbanizzazioni.

In relazione agli interventi previsti nella convenzione del 2005 il Comune di Firenze ha rilasciato permessi di costruire riguardanti sottoservizi, reti di drenaggio e raccolta reflui, rotonda su Mezzana Perfetti Ricasoli, vasche di compensazione, opere di messa in sicurezza. Le previsioni del PUE hanno trovato conferma nel piano strutturale del Comune di Firenze, approvato con deliberazione consiliare n. 36 del 22.6.2011 (UTOE n. 10), e nel conseguente regolamento urbanistico, adottato dallo stesso Comune con deliberazione consiliare n. 13 del 25.3.2014.

E' quindi evidente l'aspettativa qualificata maturata dai ricorrenti, stante il già avvenuto rilascio di titoli edilizi e l'assunzione, da parte loro, di oneri connessi all'attuazione del PUE di Castello.

A fronte di ciò la posizione della Regione risulta, alla luce degli atti impugnati, contraddittoria: da un lato essa introduce, nella disciplina del master plan facente parte dell'integrazione al PIT, la previsione prioritaria, ai fini della successiva progettazione di qualificazione dell'aeroporto, della necessaria compatibilità anche con le previsioni urbanistiche vigenti all'esterno dell'ambito di salvaguardia B e C, e quindi valorizza implicitamente l'obiettivo di salvaguardia della disciplina del PUE di Castello, dall'altro però sceglie una localizzazione (quella, supportata dalla VAS, della pista parallela convergente 12/30) che comporta l'inserimento dei lotti del PUE nelle zone di rischio individuate in applicazione del regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti.

Infatti, ad esempio, la scuola Marescialli Carabinieri, realizzata ad esito della convenzione di lottizzazione del 31.1.2000, nell'ipotesi della pista parallela convergente 12/30 è destinata a ricadere in zona B: si veda la valutazione di ENAC del febbraio 2012 (pagina 24), costituente il documento n. 31 allegato al ricorso n. 1881/2014. Peraltro, ai fini della valutazione di impatto acustico, il rapporto ambientale (pagina 197) dà espressamente atto che nell'indicazione quantitativa della popolazione esposta non si tiene conto "delle future residenze dell'area della scuola Marescialli", che pure ricadono in zona esposta a significativi livelli di rumore derivante dalla nuova pista ("l'isofona dei 55 dBa...in direzione di Firenze copre una buona parte dell'area destinata alla scuola Marescialli, fino ad arrivare all'altezza di via S. Allende": pagina 198 del rapporto ambientale).

Non risulta tuttavia possibile approvare la riqualificazione dell'aeroporto di Firenze nel senso di prevedere la predetta pista e al tempo stesso far salva la compatibilità con le previsioni urbanistiche relative al PUE di Castello. Depone in tal senso la relazione di ENAC depositata in giudizio il 5.5.2016 (riferita al ricorso n. 1785/2014), secondo cui la compatibilità con la costruzione del quartiere Castello pregiudica il previsto sviluppo aeroportuale, in quanto "dall'esame delle planimetrie (documento n. 12 del ricorso) risulta evidente come, anche nell'ipotesi di una nuova pista lunga solo 2.000 metri, le zone di tutela, di cui al Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, vadano ad impattare negativamente con la costruzione del nuovo quartiere". Nello stesso senso si pongono il ricorso n. 1785/14, proposto da Enac, secondo cui (pagina 12) "si dovrebbe operare una scelta tra lo sviluppo aeroportuale e la costruzione del nuovo quartiere Castello a ridosso dell'aeroporto di Firenze" (si veda anche la planimetria, costituente il documento n. 13, allegata al predetto ricorso) e la relazione tecnica (documenti n. 39 e 49) allegata al ricorso in esame (n. 1951/2014).

Non è pertanto condivisibile la tesi della difesa di Toscana Aeroporti (memoria depositata in giudizio il 9.1.2016) secondo cui le contestate

previsioni del PIT in realtà non inciderebbero sui diritti edificatori di Nuove Iniziative Toscane s.r.l. e non recherebbero ai ricorrenti un pregiudizio attuale.

20. Con il terzo motivo gli istanti sostengono che la contestata integrazione al PIT non considera la presenza della scuola dei Marescialli dei Carabinieri, che può ospitare oltre 1.000 persone; aggiungono che gli atti impugnati non hanno considerato la presenza delle Ville Medicee; sotto altro profilo gli interessati deducono che la tipologia di traffico aereo dello scalo fiorentino, connotata da aerei di classe C, airbus 320/321, richiede una lunghezza di pista pari ad almeno 2.400 metri, cosicché la scelta della pista di 2.000 metri appare illogica in quanto rischia di rivelarsi inutile e di non raggiungere lo scopo per il quale è stata creata; d'altro canto i deducenti rimarcano il fatto che una pista di 2.400 metri creerebbe più gravi conseguenze sulle aree al contorno del perimetro aeroportuale.

La censura è fondata nella sola parte concernente la localizzazione della nuova pista rispetto alla scuola dei Marescialli (rilevando sul punto le considerazioni espresse nella trattazione delle precedenti doglianze) e le interferenze con le Ville Medicee (per le ragioni palesate nella trattazione dell'analogo diciottesimo motivo del ricorso n. 1881/2014).

In relazione alla dedotta inutilità della nuova pista, il Collegio rileva che la relazione valutativa presentata da ENAC alla Regione nel febbraio 2012 (allegato n. 5.a depositato in giudizio dalla Regione Toscana in relazione all'impugnativa n. 1785/14) evidenzia che la programmata pista 12/30 lunga 2.000 metri assicura un coefficiente di utilizzo del 97,50%, a fronte dell'attuale 90,20% (pagine 5 e 29), e che la nuova soluzione supera le limitazioni operative dell'attuale infrastruttura sotto il profilo del conseguimento di miglioramenti nella capacità e nella sicurezza operativa (pagine 8 e 9) e della riduzione dei tempi di movimentazione a terra degli aeromobili (pagina 30).

Quanto alle maggiori distanze copribili con l'utilizzo della pista 12/30 lunga 2.000 metri, rispetto alla situazione di pista attuale, vale quanto espresso nel

master plan di AdF s.p.a. (pagina 3 del documento n. 20 allegato al ricorso n. 1881/2014), che indica come nuove possibili mete Istanbul e Mosca.

21. Con il quarto motivo i ricorrenti deducono che la v.a.s. non è stata effettuata in modo analitico, come invece richiesto dall'art. 11 della L.R. n. 1/2005; secondo i ricorrenti rilevano, a dimostrazione della carenza di istruttoria al riguardo, i sette punti di criticità indicati nel parere del NURV ed il fatto che l'art. 5 ter, comma 2, della disciplina del master plan demanda a successiva verifica della Regione la valutazione di compatibilità con il progetto di territorio "Parco Agricolo della Piana" e con il sistema ambientale e insediativo della piana.

Il mezzo è fondato.

Valgono sul punto le considerazioni espresse dal Collegio in relazione alla trattazione del quarto e quinto motivo del ricorso n. 1881/14.

Per quanto riguarda, in particolare, il riferimento al Parco Agricolo e al sistema ambientale e insediativo della piana, la precisazione della disciplina del master plan (costituente parte integrante della variante al PIT) secondo cui la Regione verifica, nel procedimento di approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, la "compatibilità con il progetto di territorio Parco Agricolo della Piana e più in generale con il sistema ambientale e insediativo della piana", appare contraddire la finalità della VAS, in quanto il giudizio di compatibilità sul punto avrebbe dovuto essere espresso, sulla base di un esame comparato delle soluzioni alternative possibili, già prima dell'approvazione dell'integrazione al PIT, talchè la disciplina ivi contenuta avrebbe dovuto assumere tra i suoi presupposti, sulla base del giudizio di sostenibilità ambientale proprio della VAS, una già perfezionata verifica sulla compatibilità o meno della pista 12/30 rispetto al predetto sistema ambientale e insediativo.

22. Con la quinta censura gli esponenti lamentano la mancanza di una motivazione puntuale e concreta in ordine all'incidenza della scelta della nuova pista sul legittimo affidamento maturato sull'attuazione del PUE; gli

interessati deducono altresì la carenza di istruttoria, il travisamento dei fatti, la contraddittorietà e l'illogicità manifesta.

La censura appare fondata, nei seguenti limiti e con le seguenti precisazioni.

L'integrazione alla disciplina del master plan, rientrante nella nuova disciplina del PIT, indica tra gli elementi prioritari della progettazione della qualificazione aeroportuale l'integrazione dell'infrastruttura nel parco agricolo della piana e nel sistema insediativo metropolitano e la compatibilità dei livelli di sicurezza propri della nuova pista con le previsioni urbanistiche vigenti all'esterno dell'ambito di salvaguardia B e C. In tal modo la Regione dà sostanzialmente atto che non vi è una lesione sull'affidamento dei ricorrenti, con la conseguenza che non è astrattamente configurabile un obbligo di ponderazione degli interessi di quest'ultimi, giacché la valutazione sul punto si è conclusa con una determinazione di necessario rispetto di tale affidamento.

L'aspetto problematico è dato semmai dalla circostanza che in realtà, alla stregua delle planimetrie e della dislocazione della pista 12/30, è come visto impossibile la condizione di compatibilità valorizzata nel testo che integra la disciplina del master plan.

Pertanto, prima ancora che la mancanza di una motivazione puntuale e concreta rileva la contraddittorietà e il travisamento su cui i ricorrenti si sono già soffermati con le prime due censure, il cui giudizio di fondatezza si estende alla doglianza in esame.

23. Con il sesto motivo gli istanti sostengono che la Regione, con gli atti impugnati, ha invaso la competenza del Comune in materia di governo del territorio.

Il rilievo non ha pregio.

L'art. 48, comma 6, della L.R. n. 1/2005 statuisce che gli strumenti di pianificazione territoriale dei Comuni si conformano al piano di indirizzo territoriale, introducendo un chiaro principio di prevalenza del secondo rispetto ai primi. Inoltre, l'art. 48, comma 4, lett. c bis, della citata legge regionale demanda al PIT la fissazione di indirizzi e prescrizioni per la

pianificazione territoriale (costituita dal piano strutturale del Comune, oltre che dal piano territoriale di coordinamento della Provincia – art. 9 della L.R. n. 1/2005-) in ordine a infrastrutture e trasporti.

Con il settimo motivo i ricorrenti deducono il difetto di istruttoria e di motivazione anche in ordine alla mancanza di un'adeguata considerazione delle conseguenze economiche e dei danni derivanti in relazione agli impegni sinallagmatici delle convenzioni sottoscritte per l'attuazione del PUE.

Valgono al riguardo le considerazioni espresse nella trattazione del quinto motivo di gravame.

In conclusione, il ricorso principale n. 1951/2014 va accolto quanto alla domanda di annullamento, mentre devono essere dichiarati inammissibili i motivi aggiunti.

Con il citato ricorso i deducenti hanno altresì chiesto la condanna al risarcimento del danno sotto il duplice profilo del minor valore dei terreni e della procurata impossibilità di portare a compimento gli interventi progettati (si vedano le memorie difensive depositate in giudizio dai ricorrenti), adducendo a supporto della pretesa risarcitoria le relazioni tecniche costituenti i documenti n. 39 e 49 depositati in giudizio.

La richiesta va respinta.

L'accoglimento della domanda di annullamento ripristina la condizione antecedente all'adozione degli atti impugnati, ed è quindi idonea a costituire risarcimento in forma specifica, il quale esclude il risarcimento per equivalente.

24. In relazione al ricorso n. 1785/2014, proposto da ENAC, valgono le seguenti considerazioni.

Con la prima censura il ricorrente deduce che la Regione non può disciplinare, attraverso lo strumento urbanistico, un bene demaniale dello Stato quale l'aeroporto di Firenze; in particolare, la Regione avrebbe errato nel prevedere col PIT una pista lunga 2.000 metri anziché 2.400 come proposto da ENAC.

Il motivo è infondato, talchè si ritiene di prescindere dall'eccezione di inammissibilità della censura, per genericità, sollevata dagli interventori ad opponendum.

La realizzazione delle opere su aree del demanio statale non si sottrae alla regola generale di conformità ai piani urbanistici (compreso il piano di indirizzo territoriale della Regione), fatto salvo il procedimento di localizzazione previsto dall'art. 3 del d.p.r. n. 383/1994.

Peraltro, l'originaria proposta di ENAC era per la pista avente lunghezza pari a 2.000 (documento n. 5.a depositato in giudizio dalla Regione); solo in sede di osservazioni al PIT il suddetto ente nazionale ha rivisto il proprio orientamento auspicando l'opzione della pista lunga 2.400 metri.

Del resto, l'art. 48, comma 4, lett. c bis, della legge regionale n. 1/2005 demanda al PIT la fissazione di indirizzi e prescrizioni per la pianificazione territoriale (costituita dal piano strutturale del Comune, oltre che dal piano territoriale di coordinamento della Provincia – art. 9 della L.R. n. 1/2005-) in ordine a infrastrutture e trasporti, inclusi quelli ricadenti in zone demaniali e fatto salvo il distinto, successivo, eventuale procedimento previsto dall'art. 3 del d.p.r. n. 383/1994.

Inoltre, la determinazione in 2.000 metri della lunghezza massima della pista e l'orientamento della stessa (parallela convergente 12/30) rilevano ai fini della valutazione di sostenibilità ambientale, rientrando nella competenza regionale.

25. Con il secondo mezzo il ricorrente, nel rilevare carenza di istruttoria, illogicità e contraddittorietà, deduce che l'obiettivo dichiarato della compatibilità tra la costruzione del quartiere Castello e la nuova pista (di lunghezza pari a 2.000 metri) rende impossibile lo sviluppo aeroportuale, sia che si prospetti la lunghezza di 2.000 metri, sia che si prospetti la lunghezza di 2.400 metri; secondo l'esponente, la Regione non può adottare un atto che prevede lo sviluppo aeroportuale ma che di fatto lo vanifica, dando prevalenza al piano urbanistico di Castello.

Il rilievo non può essere accolto.

Con il ricorso in questione ENAC impugna l'integrazione al piano di indirizzo territoriale nella parte in cui prevede una lunghezza della pista di 2.000 metri anziché 2.400.

Orbene, la richiesta annullamento degli atti impugnati laddove danno prevalenza al piano urbanistico di Castello, connessa alla censura in esame, è priva di fondatezza, considerate le ragioni di accoglimento dei plurimi motivi dei ricorsi n. 1881/2014 e 1951/2014, in forza delle quali è accertata l'illegittimità degli atti impugnati per un profilo contrapposto a quello propugnato da ENAC.

Le carenze di istruttoria e le contraddittorietà rilevate nella trattazione dei citati ricorsi n. 1881 e 1951 determinano non la caducazione della disciplina del master plan nella parte in cui salvaguarda il piano urbanistico di Castello, ma della previsione in sé della nuova pista convergente parallela 12/30, trattandosi di vizi che incidono sulla procedura di VAS.

In ogni caso, il contestato giudizio di prevalenza a favore del piano urbanistico esecutivo di Castello (desumibile dall'art. 5 ter, punto f.3, del master plan) trova una sua giustificazione nella circostanza che esso è disciplinato da accordi e convenzioni che risalgono a molto tempo prima del programma di riqualificazione dell'aeroporto, con la conseguenza che l'effetto condizionante del piano urbanistico stesso sulla dislocazione della nuova pista non presenta di per sé elementi di illogicità.

26. Con il terzo motivo il ricorrente contesta l'atto impugnato laddove prevede, in relazione alla pista lunga 2.000 metri, la realizzazione di un bosco e diversi specchi acquei in testata della pista medesima; secondo ENAC l'ubicazione del nuovo bosco e degli specchi acquei è destinata a ricadere sul prolungamento della nuova pista (condizionando fortemente il futuro sviluppo aeroportuale); il ricorrente deduce inoltre la necessità di dare prevalenza alla sicurezza della navigazione, considerati i rischi derivanti dall'impatto con la fauna selvatica attratta da ambienti verdi e umidi.

La censura è infondata.

Le nuove piantumazioni e la creazione di specchi acquei sono state previste in funzione della sostenibilità ambientale della nuova pista, quali forme di compensazione o perequazione rispetto alla prevista soppressione di porzioni di habitat naturale derivante dalla realizzazione della nuova pista (pagina 10 del parere del NURV). La rinuncia alle contestate forme di compensazione comporterebbe il venire meno della (dichiarata) sostenibilità ambientale dell'opera in questione, cosicché appare improponibile una ponderazione tra progetto di rinaturalizzazione e sviluppo aeroportuale in funzione della prevalenza della sicurezza della navigazione aerea.

Del resto, come visto nella trattazione dei ricorsi n. 1881/2014 e 1951/2014, l'inadeguatezza e le lacune della VAS inficiano la validità degli atti impugnati.

Alla luce delle ragioni della ritenuta fondatezza del quarto, quinto e decimo motivo del ricorso n. 1881/2014 e del quarto motivo del ricorso n. 1951/2014, non può trovare accoglimento la censura di ENAC riferita alla parte dell'allegato cartografico E, opzione 2 B e degli allegati programmatici dedicata alla previsione del bosco e degli specchi acquei.

Alle deduzioni di ENAC si contrappongono, in definitiva, le fondate censure di cui ai ricorsi n. 1881 e 1951, incentrate sulle manchevolezze e contraddizioni della VAS, posta a presupposto dell'integrazione al PIT.

In conclusione, il ricorso n. 1881/2014 deve essere accolto, il ricorso n. 1951/2014 deve essere accolto quanto alla domanda di annullamento e respinto quanto alla richiesta risarcitoria, mentre vanno dichiarati inammissibili i relativi motivi aggiunti; deve essere respinto il ricorso n. 1785/2014.

Le spese di giudizio seguono la soccombenza e sono liquidate come indicato nel dispositivo. Sussistono tuttavia giusti motivi per compensare le spese di giudizio nei confronti della Città Metropolitana di Firenze, del Ministero della Difesa e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana (Sezione Prima),

definitivamente pronunciando sui ricorsi riuniti in epigrafe, dispone quanto segue:

- accoglie il ricorso n. 1881/2014;
- accoglie il ricorso n. 1951/2014 quanto alla domanda di annullamento e lo respinge in relazione alla domanda di risarcimento del danno;
- dichiara inammissibili i motivi aggiunti relativi al ricorso n. 1951/2014;
- respinge il ricorso n. 1785/2014.

Condanna la Regione Toscana a corrispondere ai ricorrenti dei ricorsi n. 1881/14 e 1951/14 la somma complessiva di euro 8.000 (ottomila) oltre accessori di legge, per metà ai ricorrenti del ricorso n. 1881 e per la restante metà ai ricorrenti del ricorso n. 1951, a titolo di spese di giudizio; condanna ENAC e Toscana Aeroporti s.p.a. a corrispondere ai ricorrenti dei ricorsi n. 1881/14 e 1951/14 la somma complessiva di euro 4.000 (quattromila) oltre accessori di legge, per metà ai ricorrenti del ricorso n. 1881 e per la restante metà ai ricorrenti del ricorso n. 1951. Condanna ENAC a corrispondere alla Regione Toscana la somma di euro 4.000 (quattromila) oltre accessori di legge. Spese compensate nei confronti della Città Metropolitana di Firenze, del Ministero della Difesa e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Firenze nella camera di consiglio del giorno 22 giugno 2016 con l'intervento dei magistrati:

Armando Pozzi, Presidente

Gianluca Bellucci, Consigliere, Estensore

Pierpaolo Grauso, Consigliere

**L'ESTENSORE**  
**Gianluca Bellucci**

**IL PRESIDENTE**  
**Armando Pozzi**

# IL SEGRETARIO

