



CAMMINO DIRITTO

Rivista di informazione giuridica
<https://rivista.camminodiritto.it>



GLI IMPATTI AMBIENTALI NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE. CASISTICA GIURISPRUDENZIALE NAZIONALE E EUROPEA.

Alla luce di una lettura moderna e teleologicamente orientata del bene ambiente, il lavoro si sofferma sull'analisi della normativa in tema di impatti ambientali causati dal settore dell'aviazione e sulla casistica giurisprudenziale comunitaria e nazionale.

di **Deborah Garofalo**

IUS/09 - ISTITUZIONI DI DIRITTO PUBBLICO

Articolo divulgativo - ISSN 2421-7123

Direttore responsabile

Raffaele Giaquinto

Pubblicato, Lunedì 4 Novembre 2019

Sommario: 1. La definizione giuridica di “ambiente” e la normativa in tema di inquinamento causato dal settore dell’aviazione; 2. Casistica giurisprudenziale; 2.1. Il caso paradigmatico del disastro “ecologico di Malpensa”; 2.3. Gli interventi del G.A. sulle limitazioni al traffico aereo; 3. Profili applicativi della V.I.A.: la posizione della C.G.U.E.

Abstract: Alla luce di una lettura moderna, e teleologicamente orientata, del bene ambiente, il lavoro si sofferma sull’analisi della normativa in tema di impatti ambientali causati dal settore dell’aviazione. In particolare, sono state analizzate pronunce della giurisprudenza ordinaria ed amministrativa, relative al traffico aereo e, segnatamente, all’inquinamento acustico. A fini di completezza, si dà conto della normativa riguardante la V.I.A. e delle più recenti applicazioni giurisprudenziali comunitarie e nazionali.

English abstract: In the light of a modern and teleologically oriented reading of the environment good, the work focuses on the analysis of the legislation on environmental impacts caused by the aviation sector. In particular, judgments of ordinary and administrative jurisprudence concerning air traffic and in particular noise pollution were analyzed. For the sake of completeness, the regulations regarding V.I.A. and the most recent community and national jurisprudential applications.

1. La definizione giuridica di “ambiente” e la normativa in tema di inquinamento causato dal settore dell’aviazione

La Costituzione italiana non offre tutela espressa al bene giuridico ambiente, tuttavia, lo sforzo esegetico offerto dalla dottrina e dalla giurisprudenza ha individuato l’addentellato normativo a cui agganciare la tutela del bene ambiente: l’art. 9, co.2 della Costituzione, deve essere letto in combinato disposto con l’art.2 e l’art. 32, co.1, della Costituzione stessa^[1].

L’art. 2 Cost. è stato interpretato dalla Consulta in maniera estensiva, al fine di garantire una copertura costituzionale anche a diritti non espressamente tutelati dalla Parte prima della Costituzione^[2].

Secondo l’elaborazione giurisprudenziale della stessa, la tutela dell’ambiente deve essere riconosciuta non solo come un dovere del singolo ma anche dei soggetti pubblici, i quali, in base a quanto stabilito dall’art. 3, co.2 Cost., avranno il compito di rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale (ed ovviamente anche di natura ambientale) che limitano di fatto la libertà e l’uguaglianza dei cittadini^[3].

È stato proprio in ragione di una lettura congiunta degli artt. 9 e 32 Cost., che la Corte Costituzionale ha potuto affermare la “concezione unitaria” dell’ambiente, che comprende “la conservazione”, la razionale gestione ed il miglioramento delle condizioni naturali (aria, acque, suolo e territorio in tutte le sue componenti), la esistenza e la perseverazione dei patrimoni genetici terrestri e marini, di tutte le specie animali e vegetali che in esso vivono allo stato naturale ed in definitiva la persona umana in tutte le sue estrinsecazioni^[4]

In ragione di quanto appena esposto, a partire dagli anni Novanta, con specifico riguardo al settore dell’aviazione, è stata prestata particolare attenzione alla tutela dei cittadini dall’inquinamento: la legislazione europea, poi recepita a livello nazionale, si è concentrata sull’esposizione al rumore aeroportuale, considerato fra tutti il più disturbante^[5], oltre che sul contenimento delle emissioni di CO₂^[6].

Sulla scorta di tali acquisizioni, nel 1995, la Commissione Europea annunciò l’adozione di una politica integrata di riduzione del rumore, sfociata nel Libro Verde sulle “Politiche future in materia di inquinamento acustico”^[7], in cui veniva acquisita la consapevolezza che tale forma di inquinamento stava diventando uno dei principali problemi ambientali in Europa e a fronte del quale si registravano crescenti reazioni da parte della popolazione^[8].

Di seguito vennero emanate la Direttiva 2002/30/CE^[9] che istituiva norme e procedure per l’introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore degli aeroporti della Comunità e la Direttiva 2002/49/CE^[10] relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale.

Il legislatore nazionale è poi intervenuto con la L. n. 447, 26/10/1995^[11] (Legge quadro sull’inquinamento acustico) che sancisce le competenze di ciascun soggetto coinvolto, definisce le sorgenti di rumore, i valori limite e i controlli e fissa le sanzioni amministrative applicabili in caso di superamento dei sopraindicati limiti.^[12]

In particolare, l’art. 3 delinea le competenze dello Stato, affidandogli il compito di: determinare i valori limite di emissione e i valori limite di immissione ; di coordinare l’attività di ricerca, di sperimentazione tecnico-scientifica, l’attività di raccolta, di elaborazione e di diffusione dei dati; di determinare i requisiti acustici delle sorgenti sonore e i requisiti acustici passivi degli edifici e dei loro componenti, allo scopo di ridurre l’esposizione umana al rumore; di indicare i criteri per la progettazione, l’esecuzione e la ristrutturazione delle costruzioni edilizie e delle infrastrutture dei trasporti, ai fini della tutela dall’inquinamento acustico; di determinare i criteri di misurazione del rumore emesso dagli aeromobili e della relativa disciplina per il contenimento dell’inquinamento acustico^[13].

All'art. 4 vengono definite le competenze delle Regioni: tali enti devono emanare atti normativi idonei a definire in particolare le modalità di controllo del rispetto della normativa per la tutela dall'inquinamento acustico all'atto del rilascio delle concessioni edilizie relative a nuovi impianti e ad infrastrutture funzionali ad attività produttive, sportive e ricreative e a postazioni di servizi commerciali polifunzionali, dei provvedimenti comunali che abilitano alla utilizzazione dei medesimi immobili ed infrastrutture, nonché dei provvedimenti di licenza o di autorizzazione all'esercizio di attività produttive^[14].

Infine, gli art. 5 e 6 definiscono le competenze delle Province e dei Comuni, che devono rispettivamente assolvere alle funzioni ad esse assegnate dalle Leggi regionali; adottare i piani di risanamento acustici^[15].

2. Casistica giurisprudenziale

2.1. Il caso paradigmatico del disastro “ecologico di Malpensa”

Di particolare rilievo rispetto all'inquinamento causato dall'aviazione è il caso definito dal Ministero dell'Ambiente^[16] come il disastro ecologico di Malpensa^[17].

Il processo nacque nel 1999, quando il proprietario di una proprietà fondiaria di oltre 200 ettari, comprendente boschi con alberi secolari e aree coltivate, sita nell'area protetta del Parco Naturale del Ticino, convenne in giudizio la SEA (Società Esercizi Aeroportuali Spa) e il Ministero dei trasporti^[18].

Il ricorrente, a seguito di diversi accertamenti, aveva notato che la moria delle piante fosse ricollegata, ai residui incombusti del carburante degli aerei in decollo da Malpensa, dell'aeroporto lombardo, realizzato nel 1998 all'interno del Parco del Ticino, riserva naturale protetta da norme nazionali e comunitarie^[19].

Chiese, pertanto, la condanna al risarcimento del danno subito, causato da immissioni acustiche e da gas di scarico, in conseguenza dell'ampliamento dell'aeroporto di Malpensa a partire dal 1998, derivanti dal sorvolo di aerei con rotta fissa sulla proprietà^[20].

In particolare, invocò l'art. 2043 o l'art. 844 cod. civ.; rispetto a quest'ultima disposizione precisò che, in considerazione della inutilità di provvedimenti inibitori, dato l'azzeramento economico del valore della proprietà causato dalle immissioni intollerabili e in considerazione del carattere irreversibile della destinazione del fondo alle attività

aeroportuali, la proprietà avrebbe avuto diritto ad un equo indennizzo per la perdita di godimento del fondo^[21]. Infatti, essendo prevedibile sine die la durata delle immissioni, la proprietà dell'attore risultava di fatto espropriata, essendo diminuito il valore originario in modo irreversibile.^[22]

Sul punto il Tribunale di Milano ritenne che i danni apportati alla proprietà terriera non andassero risarciti ex art. 2043 c.c.^[23]

Dall'iter argomentativo della sentenza è possibile evincere che i giudici meneghini avessero preso atto del fatto che, nonostante in tema di immissioni vi fosse un orientamento giurisprudenziale e dottrinale tendente a far coincidere l'ingiustizia del danno con la intollerabilità delle immissioni, la classica equazione tra intollerabilità delle immissioni e ingiustizia del danno non fosse generalizzabile^[24].

Ciò in quanto il comma 2 dell'art. 844 c.c., impone il contemperamento delle ragioni proprietarie con le esigenze della produzione (il riferimento va a fortiori ratione esteso alle esigenze connesse ad attività di pubblico servizio, svolta nell'interesse generale), e pertanto allorché da quelle propagazioni non derivi un danno alla persona, il proprietario non può richiedere alcuna inibitoria per tutelare il diritto di proprietà, ma può ottenere solo un indennizzo^[25].

Quando, invece, dalle immissioni derivi danno ad un diritto inviolabile della persona, il superamento dei limiti di tollerabilità può essere apprezzato quale danno ingiusto, oltre che a fini inibitori, a fini risarcitori, unitamente alla presenza degli altri elementi del giudizio aquiliano. In ragione della prevalenza e inviolabilità del diritto alla salute che resta incompressibile anche di fronte alle esigenze considerate dall'art. 844, comma 2, c.c.^[26].

La sentenza prende atto del fatto che è stata già operata dal legislatore quella selezione degli interessi meritevoli di tutela cui occorre procedere ai fini della valutazione della ingiustizia del danno^[27].

Sicché, la possibilità di ritenere, in relazione ad esigenze produttive o di servizi rispondenti ad interesse generale, prevalente l'interesse dell'immittente rispetto a quello del proprietario leso, rende discutibile la qualificazione del pregiudizio subito dal proprietario come danno ingiusto agli effetti dell'art. 2043 c.c.^[28].

Esclusa, quindi, la configurabilità di un illecito aquiliano il Tribunale ritenne che dovesse apprezzarsi favorevolmente il contenuto indennitario della domanda, atteso che,

indipendentemente dalla illiceità delle immissioni (e quindi al di fuori della cornice dell'art. 2043 c.c.), essendo queste superiori alla normale tollerabilità, deve darsi luogo ad un giusto indennizzo, sussistendo i presupposti per l'applicabilità dell'art. 844, cpv., c.c. in quanto, dal transito degli aerei connesso al vicino aeroporto di Malpensa derivano al complesso immobiliare immissioni intollerabili causanti a quel complesso rilevante pregiudizio. A favore dell'applicabilità della norma, deve essere sottolineato che il sorvolo degli aerei è evidentemente determinato dall'uso che si fa della vicina area aeroportuale, destinata per l'appunto al decollo e all'atterraggio, operazioni che in quell'area prendono inizio e fine^[29].

Avverso la suddetta sentenza, il Ministero e la SEA proposero ricorso^[30].

La Corte Regolatrice ha stabilito che all'indennizzo per l'irreversibile diminuzione del godimento di un immobile, per effetto di immissioni intollerabili che siano dovute ad un'opera pubblica ed alla attività pubblicistica ad essa connessa e che risultino di durata prevedibilmente "sine die", va applicata la disciplina dell'art. 46 l. 25 giugno 1865 n. 2359 (ora sostituito dall'art. 44 d.P.R. 8 giugno 2001 n. 327)^[31], e non l'art. 844 c.c., cui può farsi rinvio solo al fine dell'apprezzamento della intollerabilità delle immissioni, che ha carattere speciale rispetto a quella codicistica, in ragione della qualità pubblica dei soggetti che interferiscono con la proprietà e alla natura e finalità pubblicistica dell'attività posta in essere e, dunque, della riconducibilità della fattispecie alla dinamica delle relazioni autorità-libertà e non a quella dei rapporti tra privati^[32].

Nel giudizio per immissioni acustiche intollerabili da sorvolo di aerei, ove il giudice di primo grado, abbia escluso la riconducibilità della domanda di indennizzo alla fattispecie di cui all'art. 46 della Legge n. 2359 del 25 giugno 1865, applicando invece l'art. 844 cod. civ., e ove sul punto della sentenza non sia stato proposto gravame, il potere-dovere del giudice di qualificare la domanda nei gradi successivi al primo va coordinato con i principi propri del sistema delle impugnazioni, sicché è precluso al giudice dell'appello di mutare d'ufficio la qualificazione ritenuta dal primo giudice, sulla quale, in difetto di gravame, si è formato giudicato interno^[33].

Non viola comunque il principio di corrispondenza tra chiesto e pronunciato, il fatto che giudice di merito, nell'individuare la norma applicabile, qualifichi la domanda di indennizzo, ai sensi non del solo art. 844 c.c., ma anche dell'art. 46, L. n. 2359 del 25 giugno 1865^[34].

Una volta chiarito tale aspetto processualistico, la sentenza stabilisce che i fini dell'applicazione dell'art. 46 L. n. 2359 del 1865 (attuale art. 44 d.P.R. n. 327 del 2001), le condizioni che devono sussistere sono tre: a) l'attività lecita della p.a. consistente nella

realizzazione e gestione dell'opera pubblica; b) la produzione di un danno permanente che si concreti nella perdita o nella diminuzione di un diritto; c) il nesso di causalità tra l'esecuzione e gestione dell'opera pubblica e il danno, che deve essere sempre causalmente ricollegabile a tale causa lesiva^[35]. L'obbligo di indennizzo si fonda sul principio pubblicistico di giustizia distributiva, secondo cui le conseguenze economiche pregiudizievoli causate da opere dirette al conseguimento di vantaggi pubblici non possono ricadere su un solo privato o su una ristretta cerchia di privati, ma devono essere sopportate dalla collettività.^[36]

Lo speciale indennizzo di cui all'art. 46 l. n. 2359 del 1865 (attuale art. 44 d.P.R. n. 327 del 2001) prescinde dall'esistenza di un provvedimento ablativo, ed anzi postula che non sia intervenuto esproprio e che il privato abbia conservato la titolarità dell'immobile, subendo, peraltro, per effetto dell'esecuzione di un'opera pubblica, la menomazione, la diminuzione o la perdita di una o più facoltà inerenti al proprio diritto dominicale, con pregiudizio permanente; detto indennizzo, pertanto, è commisurato non a criteri predeterminati, come nel caso dell'indennità di esproprio, ma al (variabile) pregiudizio, effettivo ed attuale, subito dal proprietario del fondo, e, ciò attesta la funzione lato sensu risarcitoria dello stesso^[37].

Ricorre, pertanto, un'ipotesi di "espropriazione larvata" in caso di immissioni (nella specie, acustiche), derivanti dall'esecuzione di un'opera pubblica (consistita nell'ampliamento di un aeroporto), sicché il danno da irreversibile diminuzione nel godimento dell'immobile deve essere indennizzato in applicazione dell'art. 46 della legge 25 giugno 1865, n. 2359 e non dell'art. 844 cod. civ., che rileva solo ai fini dell'apprezzamento dell'intollerabilità dell'immissione^[38].

2.2. Gli interventi del G.A. sulle limitazioni al traffico aereo

Sul tema dell'inquinamento acustico è intervenuto anche il T.A.R. Lazio^[39]: pronunciandosi, in particolare, su un ricorso proposto da Ryanair, accogliendolo, contro i provvedimenti Enac che limitavano l'atterraggio dei voli in ritardo e di emergenza nell'orario notturno, dirottandoli dall'aeroporto di Roma Ciampino a quello di Fiumicino^[40].

Il Giudice Amministrativo stabiliva che la limitazione adottata da Enac nei provvedimenti impugnati, non tenendo in considerazione i voli in ritardo e gli atterraggi di emergenza, non risultava conforme alle prescrizioni di legge^[41] in materia, e rilevava che tale esclusione non fosse supportata da idonea istruttoria e motivazione, ciò in ragione del fatto che le disposizioni di legge sopra richiamate presuppongono che tutti i provvedimenti che introducono restrizioni sui voli devono essere adottate in seguito ad

approfondite e compiute istruttorie con specifici studi sull'impatto ambientale e sull'acustica^[42].

Anche il Consiglio di Stato si è occupato della questione relativa alle limitazioni del traffico aereo notturno^[43].

I Giudici di Palazzo Spada dopo aver operato un raffronto^[44] tra quanto disposto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 476 del 9 novembre 1999, nella parte in cui, interveniva sul disposto di cui all'art. 5 del precedente d.P.R. n. 496/97^[45] e l'art. 1 del D.P.R. n. 476/1999, rubricato "Limitazioni al traffico aereo notturno", che ha sostituito integralmente la precedente disposizione, si è mostrato dell'avviso che la riformulazione dell'art. 5 del precedente regolamento non consente di ritenere superate le già riscontrate criticità e rileva, ancora una volta, la violazione del divieto di introduzione di restrizioni operative generiche e indifferenziate^[46].

Infatti, al fine di escludere la persistenza del divieto generalizzato ed indistinto di voli civili notturni negli aeroporti civili, non è sufficiente la mutazione (soggettiva) dell'Autorità deputata ad introdurre il divieto (o la relativa eccezione allo stesso), né la modificazione (oggettiva) dello strumento attraverso il quale ciò si dispone^[47].

3. Profili applicativi della V.I.A.: la posizione della C.G.U.E.

La Corte di giustizia europea mediante l'interpretazione delle disposizioni della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, si è pronunciata su una questione relativa all'obbligo di sottoporre taluni progetti relativi all'ampliamento dell'infrastruttura dell'aeroporto di Salisburgo (Austria) alla valutazione del loro impatto ambientale^[48].

La Corte, evidenziando che la citata Direttiva obbliga le Autorità nazionali a sottoporre i progetti a valutazione di impatto ambientale in ragione della finalità di tutela dell'ambiente ad essa sottesa, ha fornito un'interpretazione estensiva di "progetto"^[49], tale da ricomprendere anche le modifiche di aeroporti atte ad incrementare il numero di movimenti aerei.^[50]

Per l'effetto, il rilascio di un'autorizzazione per la gestione dell'impianto aeroportuale, anche se non comporta ampliamenti strutturali, deve essere pur sempre sottoposto a V.I.A.^[51].

La sentenza, inoltre, stabilisce che l'opera non può essere sottoposta a VIA una volta che

la stessa sia stata già realizzata^[52].

Nel 2017 l'Italia ha dovuto recepire^[53] nel proprio ordinamento le modifiche apportate dalla nuova direttiva VIA, 2014/52/UE, alla direttiva 2011/92/UE (che ha codificato le precedenti direttive (85/337/CEE, 97/11/CE, 2003/35/CE, 2009/31/CE)^[54].

Obiettivi dichiarati della Direttiva 2014/52/UE sono principalmente quelli di rafforzare la qualità della procedura di valutazione dell'impatto ambientale (V.I.A.) allineandola ai principi della regolamentazione intelligente (smart regulation)^[55]; quello di rinforzare la qualità dei rapporti di V.I.A., richiedendo qualificazione e competenza agli esperti coinvolti^[56]; considerare le nuove questioni ambientali (efficienza e sostenibilità delle risorse, tutela della biodiversità, cambiamenti climatici, rischi di incidenti e calamità)^[57]; utilizzare fasi progettuali per screening e V.I.A.^[58].

Con tale Direttiva è stata rimeditata la definizione di "valutazione di impatto ambientale", intesa come processo che comprende: la preparazione del rapporto di valutazione ambientale, da parte del committente, lo svolgimento delle consultazioni con il pubblico, le autorità locali e/o quelle degli Stati membri transfrontalieri, l'esame del rapporto di valutazione ambientale e delle informazioni fornite dal committente o dalle Autorità consultate e la conclusione dell'Autorità competente, accompagnata dalla relativa decisione debitamente motivata^[59].

La più recente giurisprudenza amministrativa, in applicazione di tale normativa, ha affermato che la P.A., ove ritenga che un intervento possa comunque determinare, in concreto, "impatti ambientali significativi e negativi", può sempre disporre, previa idonea motivazione, l'attivazione della verifica di assoggettabilità a V.I.A. anche al di fuori degli specifici casi prescritti dalla legge; ove, invece, ritenga che esulino tali "impatti" non è tenuta a predisporre alcuna specifica motivazione, posto che, a monte, il legislatore ha escluso che quella tipologia di intervento sia, di regola, in grado di arrecare potenziali danni all'ambiente^[60].

La rinnovazione del giudizio di compatibilità ambientale è, viceversa, superflua ogni qualvolta al progetto originario siano apportate modifiche che risultino più conformi agli interessi pubblici, determinando, in particolare, una più efficace mitigazione del rischio ambientale presentato dall'originario progetto. Non devono essere necessariamente sottoposte a valutazione di impatto ambientale (od a verifica di assoggettabilità) le "estensioni" o le "modifiche" di progetti che, in base alla normativa sopravvenuta, non siano più soggetti ex lege a V.I.A. e che, dunque, se presentati ex novo, non dovrebbero esservi necessariamente sottoposti^[61].

L'attività mediante la quale la P.A. provvede alla verifica di assoggettabilità della V.I.A. pure essendo connotata da discrezionalità tecnica, può essere sindacata in sede giurisdizionale sotto il profilo del difetto di istruttoria^[62], della carenza di o assoluta illogicità della motivazione e della erroneità dei presupposti di fatto. In ogni caso l'attivazione della procedura di assoggettabilità a V.I.A. non può riguardare una parte limitata dell'opera, dovendosi riferire a tutti gli interventi in contestazione ^[63].

A fini di completezza è opportuno richiamare la sentenza della Corte di giustizia UE n. C-117/17 che detta ulteriori condizioni in tema di c.d. V.I.A. postuma. Con la pronuncia in epigrafe, la Corte di giustizia ha risolto i dubbi sollevati dal T.a.r. Marche^[64], pronunciando sulla possibilità di sottoporre a verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale un impianto già realizzato nel caso di annullamento dell'autorizzazione proprio a cagione della mancata sottoposizione a verifica di assoggettabilità a VIA^[65].

“Qualora un progetto non sia stato sottoposto a una verifica preliminare di assoggettabilità a una valutazione di impatto ambientale ai sensi di disposizioni nazionali successivamente dichiarate incompatibili quanto a tale aspetto con la direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, il diritto dell'Unione prescrive che gli Stati membri eliminino le conseguenze illecite di detta violazione e non osta a che tale impianto formi oggetto, dopo la realizzazione di tale progetto, di una nuova procedura di valutazione da parte delle nuove autorità competenti al fine di verificare la conformità ai requisiti di tale direttiva e, eventualmente, di sottoporlo a una valutazione di impatto ambientale, purché le norme nazionali che consentono tale regolarizzazione non forniscano agli interessati l'occasione di eludere le norme di diritto dell'Unione o di esimersi dall'applicarle. Occorre altresì tenere conto dell'impatto ambientale intervenuto a partire dalla realizzazione del progetto. Tali autorità nazionali possono considerare, ai sensi delle disposizioni nazionali in vigore alla data in cui esse sono chiamate a pronunciarsi, che una tale valutazione di impatto ambientale non risulti necessaria, nei limiti in cui dette disposizioni siano compatibili con la direttiva di cui trattasi”^[66].

Con tale sentenza viene superata l'impostazione precedente per la quale “il giudizio di compatibilità ambientale può essere rifiutato dall'Amministrazione preposta nel caso in cui le opere oggetto di verifica siano già state iniziate dal soggetto proponente, atteso che il procedimento di Via è un mezzo preventivo di tutela dell'ambiente, che si svolge prima dell'approvazione del progetto e quindi prima della realizzazione dell'opera; ne consegue che una Via postuma all'autorizzazione dell'opera e allo svolgimento dei lavori è illegittima”^[67].

Note e riferimenti bibliografici

[1] F. Gargallo di Castel Lentini, L'ambiente come diritto fondamentale dell'uomo, in www.dirittoambiente.com.

[2] Sentenza, Corte Cost., n. 430, 3 ottobre 1990,. La Corte Costituzionale ha riconosciuto un rilievo primario al bene giuridico ambiente mediante un'interpretazione evolutiva dell'art.9, co.2, Cost., stabilendo che la tutela del paesaggio deve essere intesa nel senso lato di tutela ecologica.

[3] Sentenza, Corte Cost., n.194 del 1993 per cui: "È costituzionalmente illegittimo l'art. 3 comma 3 l.reg. Veneto 23 aprile 1990, n. 28 (Nuove norme per la tutela dell'ambiente. Modifiche alla l.reg. 16 aprile 1985, n. 33 "Norme per la tutela dell'ambiente") (la Corte, richiamando la propria giurisprudenza, ha ritenuto illegittimo, in materia di rifiuti tossici e nocivi, l'istituto del silenzio-assenso, e, quindi, la possibilità di un'autorizzazione tacita per l'esercizio dell'attività di stoccaggio provvisorio, rilevando, tra l'altro, come, nella materia in questione, non vi sia spazio per autorizzazioni tacite, per gli interessi protetti e le finalità da raggiungere, cioè la tutela della salute e dell'ambiente, che presuppongono per il rilascio dell'autorizzazione accurate indagini ed accertamenti tecnici, nonché controlli specifici volti ad assicurare che ogni fase si svolga in assoluta sicurezza per la salute e l'ambiente). ; e Corte Costituzionale sent. n. 167 del 1987 nella quale è stabilito che: "È illegittima, per violazione dell'art. 8 statuto Trentino Alto-Adige, la l. prov. Bolzano 28 ottobre 1981, nella parte in cui stabilisce il divieto di esercitazioni militari a fuoco o comunque atte ad arrecare danni all'ambiente, nonché dei relativi accampamenti, all'interno dei territori vincolati a parco naturale".

[4]Sentenza, Corte Cost., n. 210, 22 maggio 1987.

[5] INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO - IL RUMORE GENERATO DA STRADE, FERROVIE ED AEREOPORTI in www.arpalombardia.it

[6]C. Da Rold, Quanto inquinano gli aerei? Il settore produce il 2% circa delle emissioni di CO2, Le notizie raccontate con i numeri, in www.infodata.ilsole24ore.com, 23 settembre 2019; INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO - IL RUMORE GENERATO DA STRADE, FERROVIE ED AEREOPORTI, in www.arpalombardia.it. Infatti, nonostante secondo dati diffusi dall'Air Transport Action Group il settore produrrebbe oggi il 2% circa delle emissioni di CO2 prodotte dall'attività umana globalmente , l'inquinamento acustico rappresenta uno dei problemi ambientali più urgenti soprattutto nelle aree urbane.

[7] Dalla fine degli anni '90 con Il Libro Verde “Gli appalti pubblici nell’Unione Europea” del 1996, la Commissione europea ha mostrato progressivamente maggiore attenzione verso lo strumento del Green Public Procurement - GPP.

Il GPP è nato come uno strumento di politica ambientale volontario volto a favorire lo sviluppo di un mercato di prodotti e servizi a ridotto impatto ambientale attraverso la leva della domanda pubblica. I prodotti “ambientalmente preferibili” sono, per esempio, quelli meno energivori, costituiti da materiale riciclato e/o privi di sostanze nocive, di facile riciclabilità e di maggior durata ovvero sono il risultato di processi produttivi meno impattanti. GPP - Acquisti Verdi » Contesto normativo e legislazione, in www.minambiente.it

[8] G. Romano, Inquinamento acustico, Ambiente, a cura di S. Gabriele, N. Magrone Studio Legale associato, Wolters Kluwer Italia, p.434, 2016.

[9] Direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità.

[10] Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale. Nell'ambito della lotta all'inquinamento acustico, l'Unione europea definisce un approccio comune per evitare, prevenire o ridurre, secondo le rispettive priorità, gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale. L'approccio si fonda sulla determinazione dell'esposizione al rumore ambientale mediante la mappatura acustica realizzata sulla base di metodi comuni, sull'informazione del pubblico e sull'attuazione di piani di azione a livello locale. Questa direttiva fornirà anche una base per lo sviluppo di misure comunitarie relative alle principali sorgenti di rumore.

[11] Pubblicata in Supplemento Ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 254 del 30/10/1995

[12] Legge n. 447, 26 ottobre 1995, Legge quadro sull'inquinamento acustico. La legge stabilisce i principi fondamentali in materia di tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 117 della Costituzione.

[13] Legge n. 447, 26 ottobre 1995, Legge quadro sull'inquinamento acustico, in www.bosettiegatti.eu

[14] Legge n. 447, 26 ottobre 1995, Legge quadro sull'inquinamento acustico, in www.bosettiegatti.eu

[15] Legge n. 447, 26 ottobre 1995, Legge quadro sull'inquinamento acustico, in www.bosettiegatti.eu

[16] Nota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. DPR-2010- 0021428 del 07/10/2010.

[17] R. Quotidiano, Il “disastro ecologico” di Malpensa, in “Il fatto quotidiano”- sezione “Documentati!”, 16 giugno 2011. Rassegna documenti relativi all'inquinamento causato dal decollo e dall'atterraggio degli aerei a Malpensa.

Il Dicastero sopracitato in tale occasione invitava, infatti, la Regione Lombardia (che ha competenza specifica in materia) e l'Ente di Gestione del Parco Naturale della Valle del Ticino ad attuare progetti di recupero e di rinaturalizzazione dell'area del “Parco Naturale della Valle del Ticino” volti a scongiurare la perdita degli habitat e di specie, verificatasi conseguentemente alle interferenze ambientali dovute dal sorvolo , in ossequio a quanto stabilito dalla Direttiva 92/43/CEE “Habitat” . La Direttiva 92/43/CEE ha come scopo principale “quello di contribuire a salvaguardare la biodiversità, mediante la conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio europeo degli stati membri”.

[18] Sentenza, Tribunale Milano sez. X, n.11169, 23/09/2008; Sentenza, Corte di Cassazione civile sez. III, n.15223, 03/07/2014.

[19] I-Alex, Quintavalle: Sea e Ministero condannati, risarcimento 8mln, 17 giugno 2012, in www.mxpairport.it

[20] Thomas Mackinson, Malpensa, sul disastro ecologico. Scatta l'esposto in procura, in “Il fatto quotidiano”, 23 ottobre 2011.

[21] Sentenza, Tribunale Milano sez. X, n.11169 23/09/2008.

[22] Sentenza, Cassazione civile sez. III, n.15223, 03/07/2014.

[23] Sentenza, Tribunale Milano sez. X, n.11169 23/09/2008.

[24] Sentenza, Tribunale Milano sez. X, n.11169 23/09/2008.

[25] Sentenza, Corte di Cassazione civile, sez. II, n. 10715, 10/05/2006. In tema di limitazioni legali della proprietà, l'art. 844 c.c. impone, nei limiti della normale tollerabilità e dell'eventuale contemperamento delle esigenze della produzione con le ragioni della proprietà, l'obbligo di sopportazione delle propagazioni inevitabili derivanti dall'uso delle proprietà attuato nell'ambito delle norme generali e speciali che ne disciplinano l'esercizio. Al di fuori di tale ambito, si è in presenza di un'attività illegittima, rispetto alla quale, ove non applicabile l'art. 844 c.c., soccorre, ai fini del ristoro del danno, pure la disciplina generale dell'illecito. Giust. civ. 2007, 2, I, 459 nota di: COSTANZA.

[26] Sentenza, corte di Cassazione civile, sez. un., n. 10186, 15/10/1998. L'azione esperita dal proprietario del fondo danneggiato per conseguire l'eliminazione delle cause di immissioni rientra tra le azioni negatorie, di natura reale, a tutela della proprietà. Essa è volta a fare accertare in via definitiva l'illegittimità delle immissioni e a ottenere il compimento delle modifiche strutturali del bene, indispensabili per farle cessare. Peraltro, l'azione inibitoria ex art. 844 c.c. può essere esperita dal soggetto leso per conseguire la cessazione delle esalazioni nocive alla salute, salvo il cumulo con l'azione per la responsabilità aquiliana prevista dall'art. 2043 c.c. nonché la domanda di risarcimento del danno in forma specifica ex art. 2058 c.c. In Giust. civ. 1999, I, 2411.

[27] Sentenza, Corte di Cassazione civile, SS.UU., n° 500, 22/07/1999.

[28] Sentenza, Tribunale Milano sez. X, n.11169 23/09/2008.

[29] Sentenza, Corte di Cassazione civile, sez. II, n. 8271, 14/08/1990. L'utilizzazione di un fondo per il decollo e l'atterraggio di elicotteri, in relazione ad esigenze individuali del proprietario (comodità e rapidità di spostamenti), integra attività privatistica, ancorché soggetta ad autorizzazione amministrativa. Pertanto, nel rapporto di vicinato, i rumori e le altre immissioni provocate da detta utilizzazione non si sottraggono alle disposizioni di cui all'art. 844 comma 1 c.c., di modo che possono essere impediti dal proprietario del fondo limitrofo, ove superino la normale tollerabilità, anche con riguardo alla condizione dei luoghi (nella specie, amena zona collinare, con caratteri residenziali di elevata qualità). In Giust. civ. Mass. 1990, fasc. 8

[30] Sentenza, Corte di Cassazione civile, sez. III, n. 15223, 03/07/2014.

[31] È da precisarsi che: Il danno permanente, indennizzabile ai sensi dell'art. 46 l. 25

giugno 1865 n. 2359 ("ratione temporis" applicabile, ora sostituito dall'art. 44 d.P.R. 8 giugno 2001 n. 327), può essere invocato dal proprietario che abbia iniziato l'opera prima dell'approvazione del progetto di opera pubblica, a condizione, tuttavia, che la costruzione sia considerata, ancorché "a posteriori", legittima dalla p.a. con il rilascio di permesso a costruire in sanatoria, sicché l'indennizzo non compete per le costruzioni abusive o non ancora sanate - salvo si lamenti un danno generico alla proprietà del fondo ineditato - o per quelle realizzate dopo l'approvazione del progetto di opera pubblica dalla cui realizzazione il proprietario abbia ragione di temere la compressione delle proprie facoltà dominicali. Cassazione civile, sez. I, 12/09/2014, n. 19305. Diritto & Giustizia 2014, 15 settembre, nota di: BASSO.

[32] Sentenza, Corte di Cassazione civile, sez. III, n. 15223, 03/07/2014, Giustizia Civile Massimario 2014.

[33] Cassazione civile, sez. III, 03/07/2014, n. 15223, Giustizia Civile Massimario 2014.

[34] Sentenza, Corte di Cassazione civile, Sez. II, n. 23490, del 5 novembre 2009.

[35] Cassazione civile, sez. III, 03/07/2014, n. 15223, Ragiusan 2015, 379-380, 97. In tema di inquinamento acustico e di accertamento dei limiti di tollerabilità delle immissioni in aree "particolarmente protette" esterne al cd. "intorno aeroportuale", va applicata in riferimento a lavori di ampliamento di aeroporto realizzati a partire dal 1998, la disciplina di cui all'art. 3, d.P.C.M. 14 novembre 1997, anche in mancanza di atto formale di zonizzazione acustica emanato dal Comune. Cassazione civile, sez. III, 03/07/2014, n. 15223 Rivista Giuridica dell'Edilizia 2014, 5, I, 965. In tema di applicazione, ai fini dell'accertamento della intollerabilità delle immissioni ex art. 46 l. n. 2359 del 1865 (attuale art. 44 d.P.R. n. 327 del 2001), della disciplina generale pubblicistica (d.P.C.M. 14 novembre 1997), che individua i valori limite delle sorgenti sonore anche rispetto alle zone esterne delle aree aeroportuali e distingue tra i valori a regime e i valori per un periodo transitorio, subordinando l'operatività della disciplina a regime alla avvenuta zonizzazione delle zone acustiche ad opera dei Comuni, qualora, come nella specie, i Comuni non abbiano provveduto alla zonizzazione, ma risulta non contestata in causa la ricomprensione dei fondi oggetto di immissioni acustiche nelle zone esterne e la ricomprensione degli stessi in aree protette, quali parchi pubblici, il giudice applica la normativa a regime pur in assenza dell'avvenuta zonizzazione acustica da parte dei Comuni, trattandosi di accertamento in fatto del presupposto per l'applicazione della norma a regime, peraltro non contrastante con la normativa pubblicistica che vincola i Comuni a tener conto della destinazione dei territori.

[36] Cassazione civile, sez. III, 03/07/2014, n. 15223, Rivista Giuridica dell'Edilizia 2014,

5, I, 965

[37] Cassazione civile, sez. III, 03/07/2014, n. 15223 *Rivista Giuridica dell'Edilizia* 2014, 5, I, 965

[38] Opera di pubblica utilità, aeroporto, immissioni acustiche, intollerabilità, danni, Cassazione civile, sez. III, sentenza 03/07/2014 n° 15223, *Atalex*, Massimario, Sezione Premium, aggiornato il 20/04/2015.

[39] Sentenza, T.A.R. Roma, (Lazio) sez. III, n.2639, 20/02/2017, (ud. 27/01/2017, dep. 20/02/2017).

[40] Sentenza, T.A.R. Roma, (Lazio) sez. III, n.2639, 20/02/2017, (ud. 27/01/2017, dep. 20/02/2017). Nel corpo della sentenza è dato leggere che: "Lamenta la ricorrente che i provvedimenti Enac hanno innescato un meccanismo in virtù del quale i velivoli Ryanair, nonostante detta compagnia abbia una struttura organizzativa nell'aeroporto di Roma Ciampino tale da poter essere considerata una compagnia avente ivi la propria sede, nell'ipotesi in cui arrivino allo scalo di Roma Ciampino oltre il limite della fascia oraria diurna, indipendentemente dal verificarsi o meno di eventi di forza maggiore, vengono dirottati dalle autorità allo scalo di Fiumicino. Ryanair impugnava, chiedendone l'annullamento, il provvedimento prot. 3676/06 del 19 gennaio 2006 con cui Enac intimava il rispetto dell'orario notturno 24,00-6,00 per l'atterraggio dei voli sull'aeroporto di Roma-Ciampino ai fini del contenimento dell'inquinamento acustico e la nota n. 2355 del 27 dicembre 2005 -allegata alla precedente- con cui Enac stabiliva che non sono ammessi aerei civili nella fascia oraria suddetta ad eccezione dei voli di soccorso, umanitari, di Stato, atterraggi di aeromobili di base e di voli postali di corriere espresso, purché effettuati con aerei certificati ai fini del rumore. Il rumore ha stabilito che i voli che, già programmati nell'orario di normale apertura dello scalo (06/24), subiscono ritardi tali da far ricadere il loro arrivo o partenza dopo le 24.00, contrariamente a quanto precedentemente assentito, non possono essere accettati e dovranno essere dirottati presso altro scalo (Fiumicino); la nota n. 2562 del 29 dicembre 2005 -anch'essa allegata alla precedente - con cui Enac ha disposto che "in aggiunta agli specifici provvedimenti assunti da Enac per limitare il rumore prodotto dagli aeromobili, già disposti e resi operativi relativamente alla stagione invernale e alla prossima stagione estiva e che riguardano il contenimento degli slots aeroportuali, in attesa delle risultanze definitive di uno studio sull'impatto acustico, questo ente chiede che vengano poste in atto tutte le procedure esistenti per ridurre il rumore causato dal traffico aereo. Il ricorrente deduce: violazione e falsa applicazione Dlgs 13/2005, L. 447/1995, 306/2003, d.p.r. 496/97, d.p.r. 476/99, decreto del Ministro dell'Ambiente 31 ottobre 1997; violazione dell'art. 97 Cost.; eccesso di potere per illogicità, contraddittorietà, difetto di motivazione e difetto di

istruttoria”.

[41] L'art. 1 D.lgs 13/2005 "Attuazione della direttiva 2002/30/CE relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari", sotto la rubrica "Obiettivi" stabilisce che "1. Il presente decreto stabilisce le condizioni e le modalità per l'adozione, negli aeroporti di cui all'articolo 2, delle restrizioni operative individuate all'articolo 3, comma 1, lettera e), volte a ridurre o vietare l'accesso di velivoli in un determinato aeroporto, nonché delle altre misure ritenute utili a favorire il raggiungimento di obiettivi definiti di riduzione dell'inquinamento acustico a livello dei singoli aeroporti, tenuto conto, in particolare, della popolazione esposta. 2. Nell'affrontare i problemi dell'inquinamento acustico negli aeroporti si adotta un approccio equilibrato, al fine di individuare le misure più idonee ad ottenere il massimo beneficio ambientale al minor costo, salvaguardando le esigenze del mercato interno, e possono essere presi in considerazione, se del caso, incentivi di ordine economico".

L'art. 4 co 5 stabilisce che " Le restrizioni operative sono adottate, tenuto conto dell'approccio equilibrato, come definito all'articolo 3, comma 1, lettera h), esclusivamente nel caso in cui la valutazione effettuata ai sensi del comma 1, abbia dimostrato che l'attuazione di ogni altra misura di contenimento dell'inquinamento acustico prevista dalla normativa vigente in attuazione della citata legge n. 447 del 1995 non consente di raggiungere gli obiettivi stabiliti dal presente decreto".

La valutazione di cui al comma 1 dell'art. 4 deve essere effettuata "... in conformità alle prescrizioni dell'allegato 2, tenuto conto del rapporto tra costi e benefici probabili connessi alle misure da attuare, nonché delle caratteristiche dell'aeroporto interessato".

Il D.P.R. 11/12/1997, n. 496 "Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili" all'art. 5 così come modificato dal D.P.R. 9 novembre 1999, n. 476 stabilisce che "1. A decorrere dal sesto mese dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, ovvero, nei casi di urgenza e necessità, nel termine più breve individuato per singoli aeroporti, con provvedimento motivato del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, sono vietati i movimenti aerei civili negli aeroporti civili e militari, aperti al traffico civile, dalle ore 23 alle ore 6 locali. 2. Nel periodo notturno indicato al comma 1, deve essere assicurata l'agibilità dell'aeroporto per consentire i voli di Stato, sanitari e di emergenza.

Con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, possono essere autorizzati voli notturni diversi da quelli di cui al comma 2,

con particolare riferimento ai voli postali e ai voli in ritardo".

[42] Sentenza, T.A.R. Roma, (Lazio) sez. III, n.2639, 20/02/2017, (ud. 27/01/2017, dep. 20/02/2017).

[43] Consiglio di Stato sez. IV, 05/03/2019, (ud. 06/12/2018, dep. 05/03/2019), n.1534

[44] Consiglio di Stato sez. IV, 05/03/2019, (ud. 06/12/2018, dep. 05/03/2019), n.1534. Nel testo della sentenza si legge quanto segue: "Dal mero raffronto testuale tra le due disposizioni è dato evincere che:

a) ante riforma, il divieto in questione era:

- generalizzato e imposto dal regolamento per i movimenti aerei su tutti gli aeroporti civili dalle ore 23 alle ore 6 locali;

- derogato dal regolamento in relazione ai movimenti effettuati nelle circoscrizioni degli aeroporti intercontinentali di Roma Fiumicino e Milano-Malpensa; ai voli effettuati per il servizio postale con aeromobili che soddisfano determinati requisiti acustici; ai voli di Stato, sanitari e di emergenza;

- derogabile, per tutti gli altri voli, con provvedimento amministrativo dell'Enac (d'intesa con le regioni interessate, sentito il Ministero dell'ambiente) al ricorrere di determinate condizioni tecniche (requisiti acustici e valore Lvan);

b) post riforma, il divieto è:

- generalizzato e imposto con provvedimento motivato del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione per i movimenti aerei civili negli aeroporti civili e militari, aperti al traffico civile, dalle ore 23 alle ore 6 locali;

- derogato dal regolamento per i voli di Stato, sanitari e di emergenza;

- derogabile, con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, per i voli postali e i voli in ritardo;

- derogabile, con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei

trasporti e della navigazione, sentite le regioni e gli enti locali territorialmente competenti, per i singoli aeroporti, al ricorrere di determinate condizioni tecniche (requisiti acustici e valore Lvan).

[45] Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili, annullato dal medesimo Tar con la sentenza n. sentenza n. 10119 del 2014 e per la quale ancora era pendente l'appello davanti al Consiglio di Stato

[46] R. Murra, CONSIGLIO DI STATO, Il divieto generalizzato dei voli aerei notturni, in Il Quotidiano della Pubblica Amministrazione (6 marzo 2019). Commento alla sentenza Consiglio di Stato sez. IV, 05/03/2019, (ud. 06/12/2018, dep. 05/03/2019), n.1534: E' illegittimo il DPR n. 476 del 1999 che ripropone un divieto generalizzato dei voli notturni negli aeroporti civili.

[47] Consiglio di Stato sez. IV, 05/03/2019, (ud. 06/12/2018, dep. 05/03/2019), n.1534.

[48] Al paragrafo 16 della sentenza della Corte di Giustizia U.E., 21 marzo 2013, n.244 si legge che: “La localizzazione dell'aeroporto in una zona urbana, altresì caratterizzata da un elevato inquinamento atmosferico, e gli effetti attesi sull'ambiente, hanno indotto la Landesumweltschutz Salzburg (autorità locale competente in materia ambientale) a chiedere all'Amt der Salzburger Landesregierung (ufficio del governo del Land di Salisburgo), il 13 marzo 2006, l'accertamento dell'obbligo di effettuare uno studio ambientale concernente sia il terminal aggiuntivo sia i lavori di ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale. Poiché l'autorità adita ha respinto la domanda, la Landesumweltschutz Salzburg ha impugnato tale decisione dinanzi all'Umweltsenat”.

[49] La Direttiva in questione qualifica come “progetto”:

- la realizzazione di lavori di costruzione o di altri impianti od opere,
- altri interventi sull'ambiente naturale o sul paesaggio, compresi quelli destinati allo sfruttamento delle risorse del suolo;

[50] nota di: A. GRATANI Rivista Giuridica dell'Ambiente 2013, 5, 523. Ai sensi dell'articolo 3 della richiamata direttiva: «La valutazione dell'impatto ambientale individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e a norma degli articoli da 4 a 11, gli effetti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori:

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

[51] A. Gratani, *Rivista Giuridica dell'Ambiente*, fasc.5, 2013, pag. 0524B. Nota a: Corte giustizia UE , 21 marzo 2013, n.244, sez. V , La codificazione UE, un'occasione per fare il punto sulla VIA.

[52] A. Gratani *Rivista Giuridica dell'Ambiente*, fasc.5, 2013, pag. 0524B. Nota a: Corte giustizia UE , 21 marzo 2013, n.244, sez. V , La codificazione UE, un'occasione per fare il punto sulla VIA.; anche la giurisprudenzainterna seguiva tale orientamento, intatti la Sentenza del Cons. Stato sez. IV, 9 febbraio 2016, n. 521, stabiliva che “il giudizio di compatibilità ambientale può essere rifiutato dall'Amministrazione preposta nel caso in cui le opere oggetto di

verifica siano già state iniziate dal soggetto proponente, atteso che il procedimento di Via è un mezzo

preventivo di tutela dell'ambiente, che si svolge prima dell'approvazione del progetto e quindi prima

della realizzazione dell'opera; ne consegue che una Via postuma all'autorizzazione dell'opera e allo

svolgimento dei lavori è illegittima”.

[53] Decreto Legislativo, n.104, 16 giugno 2017. Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114. (17G00117) (GU Serie Generale n.156 del 06-07-2017)

[54] La nuova direttiva 2014/52/UE (Pubblicata nella G.U.U.E. 25 aprile 2014, n. L 124) reca modifiche alla direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto

ambientale di determinati progetti pubblici e privati.

[55] Art. 1 al § 2 è aggiunta la lettera g) che riporta la definizione di “valutazione dell’impatto ambientale”, della quale vengono indicati tutti i passaggi dell’iter procedurale, dalla preparazione del rapporto ambientale da parte del committente alla conclusione motivata dell’autorità competente.

[56] Art. 5 § 2: su richiesta del committente, e tenendo conto delle informazioni fornite da quest'ultimo, l'autorità

competente esprime un parere sulla portata e il livello di dettaglio delle informazioni da riportare da parte del committente nel rapporto di VIA

§ 3: al fine di garantire che i rapporti di valutazione dell’impatto ambientale siano completi e di qualità:

- a) il committente garantisce che il rapporto di valutazione dell’impatto ambientale venga elaborato da esperti competenti;
- b) l'autorità competente assicura di disporre di competenze sufficienti, o di potervi accedere, se necessario, per esaminare il rapporto di valutazione dell’impatto ambientale; e
- c) se necessario, l'autorità competente chiede al committente informazioni supplementari, in conformità dell'allegato IV, direttamente rilevanti per addivenire a una conclusione motivata circa gli effetti significativi del progetto sull'ambiente.

[57] Art. 3 nel § 1, si specifica che gli effetti da valutare, oltre che diretti e indiretti, dovranno essere “significativi”; l’elenco dei fattori oggetto di impatto viene integrato dai seguenti punti:

- a) popolazione e salute umana
- b) biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE
- c) “territorio”, inserito insieme a suolo, acqua, aria e clima.

[58] Art 4 § 3 e 4 L'articolo 4 della precedente direttiva, nei paragrafi 2, 3 e 4, si riferiva alla procedura di verifica dell'assoggettabilità (screening); in particolare il par 2 lasciava agli SM un'ampia libertà di azione per determinare, esaminando i casi singolarmente e/o fissando soglie o criteri a livello nazionale, se è necessaria una VIA per i progetti elencati nell'allegato II (non modificato). Questo paragrafo è confermato anche nel nuovo testo, mentre sono stati sostituiti i paragrafi 3 e 4 in cui vengono riportate diverse precisazioni in merito alla procedura di assoggettabilità. In particolare: nel testo ci sono riferimenti al nuovo allegato II.A e all'allegato III, che sostituisce il precedente con alcune integrazioni riferite a caratteristiche e localizzazione dei progetti e alle tipologie e caratteristiche dell'impatto ambientale. Inoltre, viene data facoltà agli SM di fissare soglie o criteri per stabilire i casi di non necessità di una "determinazione" (per l'assoggettabilità) né di una VIA, oppure di fissare soglie o criteri per stabilire i casi in cui i progetti debbano comunque essere sottoposti ad una VIA "pur senza essere oggetto di una procedura di determinazione"

[59] Attuazione della direttiva 2014/52/UE che modifica la direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati Atto del Governo 401, Senato: Dossier n. 472, Camera: Atti del Governo n. 399, 5 aprile 2017

[60]. Consiglio di Stato, sez. IV, n. 5972, 29/08/2019. Non devono essere necessariamente sottoposte a valutazione di impatto ambientale (od a verifica di assoggettabilità) le "estensioni" o le "modifiche" di progetti che, in base alla normativa sopravvenuta, non siano più soggetti ex lege a V.I.A. e che, dunque, se presentati ex novo, non dovrebbero esservi necessariamente sottoposti. Redazione Giuffrè amm. 2019

[61] Cons. St., sez. IV, n. 5972, 29 agosto 2019.

[62] E' illegittima per difetto di istruttoria la valutazione di impatto ambientale posta in essere prescindendo dal considerare l'impatto che il complesso delle nuove opere ha sull'ambiente. Sentenza, Tar Toscana, sez. I, 27 maggio 2019, n. 789 - Pres. Atzeni, Est. Ricchiuto, Valutazione di impatto ambientale. in www.giustizia-amministrativa.it - Focus di giurisprudenza e pareri, 2019.

Il Tar Toscana stabilisce che la valutazione di impatto ambientale implica un esame dell'impatto complessivo che le singole opere hanno sull'ambiente, in quanto la definizione del grado di modifica dell'ambiente (se in misura più o meno penetrante) non può che essere essenziale, consentendo di valutare se le alterazioni conseguenti alla realizzazione delle opere possano ritenersi "accettabili" alla stregua di un giudizio comparativo che tenga conto della necessità di salvaguardare preminenti valori ambientali

e dell'impatto della realizzazione di una determinata opera, in applicazione ai fondamentali principi di precauzione e prevenzione del diritto dell'ambiente.

Ne consegue l'emergere di un difetto di istruttoria tutte quelle volte che la valutazione di compatibilità ambientale sia stata posta in essere prescindendo dal considerare l'impatto che il complesso delle nuove opere ha sull'ambiente e, ciò, operando un rinvio di detta valutazione all'esecuzione di un considerevole numero di prescrizioni, in un contesto nel quale le azioni da compiere non erano sufficientemente definite e che, pertanto, avrebbero richiesto inevitabilmente nuove valutazioni conseguenti all'esame istruttorio ancora da svolgere.

Lo scopo delle prescrizioni è, infatti, quello di individuare le condizioni più idonee per meglio garantire la compatibilità ambientale, funzione quest'ultima che presuppone un'avvenuta valutazione positiva dell'opera circa l'incidenza di quest'ultima sugli elementi naturalistici del territorio.

[63] Tar Molise 6 giugno 2019, n. 209 – Pres. Silvestri, Est. Luce, Rilevanza strategica del complessivo progetto di opera pubblica e conseguente necessità di sottoporlo ai procedimenti amministrativi in materia ambientale. in www.giustizia-amministrativa.it - Focus di giurisprudenza e pareri, 2019.

[64] Ordinanza, T.A.R. Marche, n.114, 10 febbraio 2017.

[65] Sentenza, Corte giust. comm. ue., sez. VI, n. C 117/17, 28 febbraio 2018.

[66] Ufficio studi, Corte giust. comm. ue., sez. VI, sentenza 28 febbraio 2018, n. C 117/17, Pronunce e pareri, Pronunce dei giudici stranieri e sovranazionali, Corte di Giustizia UE, 2018, in www.giustizia-amministrativa.it

[67] Sentenza, Cons. Stato sez. IV, n. 521, 9 febbraio 2016.

A. Gratani *Rivista Giuridica dell'Ambiente*, fasc.5, 2013, pag. 0524B. Nota a: Corte giustizia UE , 21 marzo 2013, n.244, sez. V , La codificazione UE, un'occasione per fare il punto sulla VIA.

A. Gratani, *Rivista Giuridica dell'Ambiente*, fasc.5, 2013, pag. 0524B. Nota a: Corte giustizia UE , 21 marzo 2013, n.244, sez. V , La codificazione UE, un'occasione per fare il punto sulla VIA.

C. Da Rold, Quanto inquinano gli aerei? Il settore produce il 2% circa delle emissioni di CO2, Le notizie raccontate con i numeri, in www.infodata.ilsole24ore.com, 23 settembre 2019;

Cassazione civile , sez. III , 03/07/2014 , n. 15223 Rivista Giuridica dell'Edilizia 2014, 5, I, 965

Cassazione civile , sez. III , 03/07/2014 , n. 15223, Ragiusan 2015, 379-380 , 97.
Cassazione civile , sez. III , 03/07/2014 , n. 15223, Rivista Giuridica dell'Edilizia 2014, 5, I, 965

Cassazione civile, sez. I, 12/09/2014, n. 19305. Diritto & Giustizia 2014, 15 settembre, nota di: BASSO.

Cons. St., sez. IV, n. 5972, 29 agosto 2019.

Consiglio di Stato sez. IV, 05/03/2019, (ud. 06/12/2018, dep. 05/03/2019), n.1534

Consiglio di Stato sez. IV, 05/03/2019, (ud. 06/12/2018, dep. 05/03/2019), n.1534.

Consiglio di Stato, sez. IV, n. 5972, 29/08/2019. Non devono essere necessariamente sottoposte a valutazione di impatto ambientale (od a verifica di assoggettabilità) le "estensioni" o le "modifiche" di progetti che, in base alla normativa sopravvenuta, non siano più soggetti ex lege a V.I.A. e che, dunque, se presentati ex novo, non dovrebbero esservi necessariamente sottoposti. Redazione Giuffrè amm. 2019

F. Gargallo di Castel Lentini, L'ambiente come diritto fondamentale dell'uomo, in www.dirittoambiente.com.

G. Romano, Inquinamento acustico, Ambiente, a cura di S. Gabriele, N. Magrone Studio Legale associato, Wolters Kluwer Italia, p.434, 2016.

I-Alex, Quintavalle: Sea e Ministero condannati, risarcimento 8mln, 17 giugno 2012, in www.mxpairport.it

INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO - IL RUMORE GENERATO DA STRADE, FERROVIE ED AEREOPORTI in www.arpalombardia.it

INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO - IL RUMORE GENERATO DA STRADE, FERROVIE ED AEREOPORTI, in www.arpalombardia.it

Opera di pubblica utilità, aeroporto, immissioni acustiche, intollerabilità, danni, Cassazione civile, sez. III, sentenza 03/07/2014 n° 15223 , Atalex, Massimario, Sezione Premium, aggiornato il 20/04/2015.

Ordinanza, T.A.R. Marche, n.114, 10 febbraio 2017.

R. Murra, CONSIGLIO DI STATO, Il divieto generalizzato dei voli aerei notturni, in Il Quotidiano della Pubblica Amministrazione (6 marzo 2019). Commento alla sentenza Consiglio di Stato sez. IV, 05/03/2019, (ud. 06/12/2018, dep. 05/03/2019), n.1534: E' illegittimo il DPR n. 476 del 1999 che ripropone un divieto generalizzato dei voli notturni negli aeroporti civili.

R. Quotidiano, Il “disastro ecologico” di Malpensa, in “Il fatto quotidiano”- sezione “Documentati!”, 16 giugno 2011. Rassegna documenti relativi all’inquinamento causato dal decollo e dall’atterraggio degli aerei a Malpensa.

Sentenza, Cassazione civile sez. III, n.15223, 03/07/2014.

Sentenza, Cons. Stato sez. IV, n. 521, 9 febbraio 2016.

Sentenza, Corte Cost., n. 210, 22 maggio 1987.

Sentenza, Corte Cost., n. 430, 3 ottobre 1990.

Sentenza, Corte Cost., n.194 del 1993

Sentenza, Corte di Cassazione civile , sez. II , n. 8271, 14/08/1990, in Giust. civ. Mass. 1990 , fasc. 8

Sentenza, Corte di Cassazione civile , sez. III , n. 15223, 03/07/2014.

Sentenza, Corte di Cassazione civile , sez. III , n. 15223, 03/07/2014, Giustizia Civile Massimario 2014.

Sentenza, Corte di Cassazione civile, sez. II, n. 10715, 10/05/2006, in Giust. civ. 2007, 2, I, 459 nota di: COSTANZA.

Sentenza, Corte di Cassazione civile, Sez. II, n. 23490, del 5 novembre 2009.

Sentenza, corte di Cassazione civile, sez. un., n. 10186, 15/10/1998, in Giust. civ. 1999, I, 2411.

Sentenza, Corte di Cassazione civile, SS.UU., n° 500, 22/07/1999.

Sentenza, Corte giust. comm. ue., sez. VI, n. C 117/17, 28 febbraio 2018.

Sentenza, T.A.R. Roma, (Lazio) sez. III, n.2639, 20/02/2017, (ud. 27/01/2017, dep. 20/02/2017).

Sentenza, Tar Toscana, sez. I, 27 maggio 2019, n. 789 - Pres. Atzeni, Est. Ricchiuto, Valutazione di impatto ambientale. in www.giustizia-amministrativa.it - Focus di giurisprudenza e pareri, 2019.

Sentenza, Tribunale Milano sez. X, n.11169 23/09/2008.

Sentenza, Tribunale Milano sez. X, n.11169, 23/09/2008; Sentenza, Corte di Cassazione civile sez. III, n.15223, 03/07/2014.

Tar Molise 6 giugno 2019, n. 209 – Pres. Silvestri, Est. Luce, Rilevanza strategica del complessivo progetto di opera pubblica e conseguente necessità di sottoporlo ai procedimenti amministrativi in materia ambientale. in www.giustizia-amministrativa.it - Focus di giurisprudenza e pareri, 2019.

Thomas Mackinson, Malpensa, sul disastro ecologico. Scatta l'esposto in procura, in "Il fatto quotidiano", 23 ottobre 2011.

Ufficio studi, Corte giust. comm. ue., sez. VI, sentenza 28 febbraio 2018, n. C 117/17, Pronunce e pareri, Pronunce dei giudici stranieri e sovranazionali, Corte di Giustizia UE, 2018, in www.giustizia-amministrativa.it

GLI IMPATTI AMBIENTALI NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE. CASISTICA GIURISPRUDENZIALE NAZIONALE E EUROPEA.