

Pubblicato il 27/05/2019

N. 00791/2019 REG.PROV.COLL.
N. 00424/2018 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 424 del 2018, proposto da Comune di Prato, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dagli avvocati Paola Tognini, Stefania Logli e Elena Bartalesi, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avv. Paola Tognini in Prato, p.zza del Comune n. 3;

contro

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, in persona dei rispettivi legali rappresentante *pro tempore*, rappresentati e difesi dall'Avvocatura distrettuale dello Stato di Firenze, domiciliata *ex lege* in Firenze, via degli Arazzieri, 4;

nei confronti

Enac - Ente Nazionale Aviazione Civile, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'Avvocatura distrettuale dello Stato di Firenze, domiciliata *ex lege* in Firenze, via degli Arazzieri, 4;

Toscana Aeroporti S.p.A., in persona del legale rappresentante *pro tempore*,

rappresentato e difeso dagli avvocati Duccio Maria Traina e Alberto Bianchi, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avv. Duccio Maria Traina in Firenze, via A. La Marmora n. 14;

e con l'intervento di

ad opponendum:

Regione Toscana, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Barbara Mancino e Lucia Bora, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avv. Barbara Mancino in Firenze, c/o Avvocatura p.zza Unità 1;

Comitato Si Aeroporto, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dagli avvocati Andrea Zoppini, Marco Annoni, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avv. Andrea Grazzini in Firenze, piazza Vittorio Veneto 1;

per l'annullamento

a) del decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 377 del 28.12.2017, di concerto con il Ministero dei beni e delle attività Culturali e del Turismo, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Seconda, Foglio delle Inserzioni del 20.1.2018 con cui è stata decretata “*la compatibilità ambientale del “Master Plan 2014-2029” dell'aeroporto di Firenze, presentato da ENAC, nello scenario 2029 corrispondente al cosiddetto “scenario B (crescita MWEDLA)” e con utilizzo esclusivamente mono-direzionale della pista a orientamento “12-30”, subordinatamente al rispetto delle Condizioni ambientali di cui al seguente art. 1 sezz. A, B e C” e degli ulteriori atti presupposti, consequenziali o comunque connessi ancorché incogniti;*

b) del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – Via e Vas n. 2235 del 2.12.2016);

- c) del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – Via e Vas n. 2336 del 17.3.2017;
- d) del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – Via e Vas n. 2570 del 5.12.2017;
- e) della nota DVA/21722/2017 del 22.9.2017 (non resa pubblica) della Direzione Generale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con cui è stata disposta l'applicazione, al procedimento di VIA, della nuova disciplina del d. Lgs n. 104/2017 (cfr. pag. 3, inizio, del parere del 5.12.2017);
- f) del decreto direttoriale di incognito numero e data con cui è stato nominato l'anzidetto Osservatorio Ambientale.

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, dell'Enac - Ente Nazionale Aviazione Civile e di Toscana Aeroporti S.p.A.;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 3 aprile 2019 il Consigliere Giovanni Ricchiuto e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

Con il presente ricorso il Comune di Prato ha impugnato il decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 377 del 28 dicembre 2017 con il quale è stata decretata “*la compatibilità ambientale del “Master Plan 2014 - 2029” dell'Aeroporto “Vespucchi” di Firenze, progetto quest'ultimo presentato dall'ENAC e diretto alla realizzazione di una nuova pista a orientamento monodirezionale, il tutto subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali di cui all'art. 1, sezioni A, B e C dello stesso decreto.*”

Il Comune di Prato evidenzia che la vicenda relativa all'ampliamento dell'aeroporto di Firenze è stata già esaminata da questo Tribunale, laddove con la sentenza n. 1310 dell'8 Agosto 2016 è stata annullata, seppur in *parte qua*, la delibera n. 61/2014 di integrazione al P.I.T., evidenziando peraltro l'esistenza di alcune lacune del procedimento VAS e nel relativo provvedimento.

Detta pronuncia è stata impugnata in appello e il relativo ricorso (R.G. 9414/2016) è attualmente pendente presso il Consiglio di Stato.

Nelle more della definizione di detto giudizio il 24 marzo 2015, l'ENAC, ha presentato al Ministero dell'Ambiente e del Territorio una domanda di accertamento di compatibilità ambientale per il progetto denominato “*Aeroporto di Firenze –Master Plan aeroportuale 2014 – 2029*”, finalizzato alla riqualificazione dello scalo.

Nel dicembre del 2016 la Commissione di Valutazione di Impatto Ambientale ha espresso il parere definitivo del 2 dicembre 2016 (prot. 2235) circa la compatibilità dell'opera.

A seguito dell'entrata in vigore del D.lgs. 104/2017 l'ENAC ha presentato, ai sensi dell'articolo 23, comma 2 dello stesso provvedimento un'istanza di applicazione, al procedimento in corso, della sopra citata disciplina sopravvenuta, nella parte in cui quest'ultima elimina la necessità di presentare, ai fini della valutazione di compatibilità ambientale, un progetto analogo a quello definitivo, risultando ammissibile e sufficiente un livello di dettaglio analogo al progetto di fattibilità.

La Commissione Tecnica di VIA ha successivamente emanato il parere n. 2570 del 5 dicembre 2017 con il quale ha ritenuto adeguata la documentazione integrativa proposta dall'Enac e ha confermato l'assenza di profili di incompatibilità ambientale e, ciò, in analogia a quanto contenuto nei precedenti pareri n. 2235, 2336 e 2422.

A conclusione del procedimento il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, e con provvedimento del 28 dicembre 2017 (prot. 377),

ha sancito la compatibilità ambientale del “*Master Plan 2014-2029*” dell'aeroporto di Firenze, nello scenario 2029 corrispondente al cosiddetto “*scenario B (crescita MEDIA)*” e con utilizzo esclusivamente monodirezionale della pista a orientamento “12-30”, subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni contenute nelle sezioni A, B e C dell’art. 1 dello stesso decreto.

In considerazione di detti presupposti il Comune di Prato chiede l’annullamento del decreto di valutazione di Impatto Ambientale n. 377 del 28 dicembre 2017, nonché gli atti presupposti in epigrafe indicati, sostenendo l’esistenza dei seguenti vizi:

1. l’illegittimità dei provvedimenti impugnati, derivata dall’incostituzionalità dell’art. 23 secondo comma del d.lgs. 104/2017, per superamento del termine massimo della delega legislativa, nella parte in cui elimina la necessità di presentare ai fini della V.I.A. un progetto con dettaglio pari al progetto definitivo;
2. l’illegittimità derivata dei provvedimenti impugnati in quanto l’art 23 comma 2, secondo periodo del d.lgs. 104/2017 sarebbe in contrasto con l’art. 3 paragrafo 2 della direttiva 2014/52/UE, circostanza quest’ultima che imporrebbe procedere alla disapplicazione della normativa nazionale, disponendo comunque il rinvio pregiudiziale alla corte di giustizia;
3. la violazione della direttiva n. 2011/92/UE del 13.12.2011 come modificata dalla Direttiva 2014/52/UE del 16.4.2016 e, ancora, del d.lgs. 3.4.2006 n. 152; il provvedimento in questione infatti, anziché compiere come previsto dalla legge un approfondito ed analitico esame delle conseguenze ambientali del Master Plan dell’aeroporto di Firenze e di concludere tale esame con una valutazione dei complessivi impatti sull’ambiente dell’opera, si limiterebbe a dettare un abnorme numero di prescrizioni.
4. la violazione degli art. 5, 22 e 25 del D.lgs. 152/2006, anche come modificati dal D.lgs. 104/2017 in relazione all’art. 23 del D.lgs. 104/2017 con specifico riguardo alle prescrizione n.3 e 4 del decreto (rischio incidente aereo);

5. la violazione dell'art. 28 del d.lgs. n. 152/06 e il venire in essere di un vizio di eccesso di potere per difetto di motivazione, irragionevolezza, contraddittorietà in relazione alla composizione e alle funzioni dell'Osservatorio Ambientale.

Nel ricorso si è costituito il Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare unitamente al Ministero dei beni delle attività culturali e del Turismo e all'Enac, contestando le censure dedotte e chiedendo il rigetto del gravame di cui si tratta.

Anche la società Toscana Aeroporti e la Regione Toscana, nel costituirsi (quest'ultima con la proposizione di un atto *ad opponendum*), hanno entrambe sostenuto l'infondatezza del ricorso.

A sostegno delle sopra citate Amministrazioni è intervenuto anche il Comitato SI Aeroporto, rilevando l'infondatezza delle censure mosse nei confronti dei provvedimenti impugnati.

Le Amministrazioni sopra citate hanno evidenziato che il giudizio di compatibilità ambientale è caratterizzato da profili di discrezionalità amministrativa, circostanza quest'ultima che renderebbe immune dai vizi dedotti i provvedimenti ora impugnati.

A parere delle stesse Amministrazioni non può ritenersi che l'annullamento della delibera di variante al PIT n. 61 (avvenuto con la sentenza di questo Tribunale n. 1310/2016 oggetto di appello al Consiglio di Stato) costituisca un elemento ostativo al perfezionamento del successivo procedimento di valutazione di impatto ambientale e di localizzazione ed approvazione dell'opera di cui si tratta.

Essendosi, infatti, in presenza di un'infrastruttura che rientra tra le opere di interesse statale, sussisterebbe il potere dello stesso Stato di valutare la compatibilità dell'ampliamento dell'aeroporto, anche in difformità degli strumenti di pianificazione e/o in assenza dell'intesa con la Regione.

A parere delle Amministrazioni resistenti il fatto che siano contenute nel decreto VIA n. 377/2018 alcune prescrizioni ambientali non comporterebbe

necessariamente un rinvio delle valutazioni proprie del giudizio di compatibilità; le condizioni apposte sarebbero dirette esclusivamente a effettuare approfondimenti al fine di individuare le migliori modalità esecutive o di trovare soluzioni migliorative, oppure di integrare o monitorare gli effetti delle opere.

In questo senso, alla udienza del 3 aprile 2019, il ricorso è stato trattenuto in decisione.

DIRITTO

1. Il ricorso è da accogliere risultando fondati il terzo e il quarto motivo, censure queste ultime la cui sostanziale analogia delle argomentazioni consente una trattazione unitaria.

1.1 Con dette argomentazioni il Comune di Prato sostiene che il decreto VIA n. 377/2017, avente ad oggetto il Master Plan 2014-2029 dell'aeroporto di Firenze, sarebbe illegittimo in quanto subordinato a prescrizioni in gran parte prive di contenuto precettivo che, di fatto, avrebbero l'effetto di posticipare valutazioni che, invece, avrebbero dovuto essere eseguite prima della conclusione del procedimento di VIA.

1.2 Al contrario le Amministrazioni resistenti ritengono che l'aver imposto delle prescrizioni non comporterebbe un rinvio delle valutazioni di compatibilità ambientale che, in realtà, sarebbero state effettuate nell'ambito del procedimento in questione.

1.3 Le condizioni apposte sarebbero dirette esclusivamente a effettuare alcuni approfondimenti al fine di individuare le migliori modalità esecutive e sarebbero state comunque verificate dall'apposito Osservatorio costituito dal Ministero dell'Ambiente che, a sua volta, ha confermato le valutazioni alle quali era giunto il decreto 377/2018.

1.4 Ciò premesso è possibile anticipare come siano fondate le argomentazioni proposte dal Comune di Prato.

Come si avrà modo di dimostrare il progetto sottoposto a VIA non conteneva quel grado di dettaglio minimo e sufficiente affinché il Ministero

dell'Ambiente addivenisse ad una corretta valutazione di compatibilità ambientale, non essendosi individuati compiutamente le opere da realizzare.

1.5 A tal fine è necessario premettere che, come è possibile evincere dalla documentazione in atti, si è in presenza di opere di considerevole impatto ambientale che implicano, tra l'altro, lo spostamento di un tratto del Fosso Reale, il sotto-attraversamento dell'Autostrada A11; la riorganizzazione dello svincolo della A11 per Sesto Fiorentino e Osmannoro e la ricollocazione del bacino denominato "*Lago di Peretola*" e di alcuni bacini del sito "*La Querciola*", oltre alla delocalizzazione di parte dei "*boschi della piana*".

1.6 L'incidenza della realizzazione di dette opere sul sistema ambientale risulta evidente laddove si consideri che l'area di compensazione di "*Mollaia*" consiste nella "creazione di un sistema di nuovi ambienti ad acquitrino e bosco idrofilo, mentre l'area di compensazione di "*Santa Croce*" concerne la sostituzione del Lago di Peretola (bene peraltro sottoposto a vincolo ambientale), prevedendo l'interramento di quest'ultimo e la creazione ex novo di un'area umida di circa 9,7 ettari con trasferimento della fauna e della vegetazione.

1.7 Tali considerazioni risultano paradossalmente rafforzate dall'esame della documentazione depositata nel corso del giudizio e riferita al procedimento di localizzazione delle opere di pubbliche di interesse statale, in relazione al quale è stata convocata la conferenza di servizi ai sensi dell'art. 3 comma 1 del Dpr 383/1994.

1.8 Nel prosieguo del procedimento sono intervenute una serie di variazioni e integrazioni rispetto agli atti in possesso del Ministero dell'Ambiente e rispetto al momento in cui è stato adottato il giudizio di compatibilità ambientale.

1.9 L'assenza dell'esperimento di una corretta fase istruttoria risulta dimostrata dal fatto che il decreto sopra citato contiene un numero di prescrizioni (pari a circa 70) che, per le loro caratteristiche, hanno l'effetto di

condizionare la valutazione di compatibilità ambientale contenuta nel provvedimento impugnato.

2. In particolare dalle prescrizioni contenute nel decreto 377/2018 è possibile desumere che è stato rinviato alla fase esecutiva lo studio riferito agli scenari probabilistici del rischio di incidente aereo (prescrizione n. 3) e la stima del rischio di incidente rilevante con strutture soggette alla Direttiva Seveso, presenti sulle direttrici di atterraggio e decollo (prescrizione n. 4); la verifica della conformità delle nuove aree di laminazione previste dal SIA (prescrizione n. 28); l'individuazione di una soluzione progettuale che consenta di realizzare il sotto attraversamento dell'autostrada A11 da parte del nuovo corso del Fosso Reale (prescrizione n. 29); è stata posticipata l'individuazione delle soluzioni a tutte le interferenze della nuova pista con l'assetto idraulico e con le infrastrutture stradali della zona interessata dal progetto (prescrizione n. 33); è stata rinviata l'individuazione delle soluzioni per risolvere l'interferenza tra la pista e la già programmata cassa di laminazione del PUE di Castello, nonché di quella già prevista dal Comune di Sesto Fiorentino sul Canale di Cinta Orientale per la messa in sicurezza del Polo Universitario di Sesto Fiorentino (prescrizione n. 34); non è stata posta in essere la progettazione esecutiva e l'analisi del rischio di *bird strike* (prescrizione n. 46), così come la redazione di un progetto di massima degli ambienti umidi previsti a compensazione della distruzione delle aree naturali, di cui al punto precedente (prescrizione n. 49).

2.1 Particolarmente incidenti sono le opere previste nelle prescrizioni n. 28, 29, 30 e 33, laddove si rinvia alla fase di progettazione esecutiva la verifica dell'adeguatezza delle nuove aree di laminazione e, ancora, l'individuazione della soluzione all'interferenza fra l'autostrada A11 e il nuovo tratto del Fosso Reale.

2.2 E' evidente che il "*progetto esecutivo*" sia, di per sé, deputato ad introdurre solo le specifiche, i dettagli e le modalità delle lavorazioni da svolgere, non potendo costituire il momento in cui effettuare "*scelte progettuali*" o nuove

“*valutazioni?*” circa gli impatti dell’opera sulle componenti ambientali o in merito i rischi derivanti dall’esecuzione del progetto.

2.3 Come si è anticipato con la prescrizione n. 46 viene integralmente rimandata alla fase di progettazione esecutiva l’analisi del rischio di “*bird strike?*”, fattispecie quest’ultima in relazione alla quale, peraltro, si era già pronunciato questo Tribunale.

2.4 La sentenza 1310/2016 aveva avuto modo di chiarire la necessità di una preventiva realizzazione di detto studio, disponendo che “*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?*”.

2.5 In questo senso è anche la prescrizione A3 “*rischio di incidente aereo?*”, laddove si richiede la predisposizione di uno studio “*referito agli scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei?*”, finalizzato a “*descrivere e quantificare i rischi per la salute umana e l’ambiente derivanti dalla vulnerabilità aeroportuale a gravi incidenti?*”.

2.6 Si consideri, peraltro, che l’art. 25 comma 4 del D.lgs. 152/2006 prevede l’ammissibilità di prescrizioni che sono espressamente qualificate come “*condizioni per la realizzazione, l’esercizio e la dismissione del progetto?*”, nonché sono finalizzate a “*evitare, prevenire, ridurre e, se possibile, compensare gli impatti ambientali significativi e negativi?*”.

2.7 Si tratta di prescrizioni, quindi, eventuali e accessorie che devono attenersi alla fase di esecuzione del progetto e non riguardare aspetti che avrebbero dovuto essere valutati e risolti in sede di VIA.

2.8 E’ noto che la valutazione di impatto ambientale ha il fine di sensibilizzare l’autorità decidente, attraverso l’apporto di elementi tecnico-scientifici idonei

ad evidenziare le ricadute sull'ambiente derivanti dalla realizzazione di una determinata opera a salvaguardia dell'habitat.

Tale valutazione non può che implicare una complessiva ed approfondita analisi di tutti gli elementi incidenti sull'ambiente del progetto unitariamente considerato, affinché mediante quest'ultimo si possa valutare in concreto il sacrificio imposto all'ambiente rispetto all'utilità socio-economica perseguita (Cons. di Stato Sez. V, Sentenza n. 3000 del 06/07/2016; Cons. di Stato Sez. IV, Sentenza n. 1225 del 24/03/2016).

2.9 Ulteriori pronunce hanno poi, confermato la necessità di una nuova valutazione tutte le volte che la progettazione esecutiva comporti importanti variazioni all'opera già esaminata, tali da alterarne le caratteristiche.

3. Si è affermato, infatti, che in tali casi, è necessario che in sede di approvazione del progetto definitivo l'autorità amministrativa manifesti la consapevolezza del susseguirsi dei provvedimenti e li ritenga compatibili con le risultanze della valutazione di impatto ambientale e, ciò, al fine di consentire in sede giurisdizionale il sindacato di legittimità sulla ragionevolezza di tali determinazioni e di quella che esclude la rinnovazione della medesima valutazione (Cons. di Stato Sez. VI, Sentenza n. 2694 del 12/05/2006 e Cons. Stato Sez. IV, 11/04/2007, n. 1649).

3.1 E' evidente che tutte le opere sopra citate risultano astrattamente idonee ad alterare l'ambiente, non risultando irrilevanti (sempre ai fini della valutazione di compatibilità) l'assunzione di quelle scelte progettuali rinviata alla fase esecutiva.

3.2 Le prescrizioni di cui si tratta si riferiscono allo spostamento di un fiume, alla necessità di reperire volumi di compensazione idrauliche delle aree agricole, opere queste ultime la cui necessità era stata rilevata dal Piano di Bonifica, evidenziando che gli interventi di cui si tratta ricadono in aree classificate a pericolosità idraulica media ed elevata.

3.3 Detta modalità di procedere contrasta con la finalità primaria del procedimento di VIA, diretta com'è a dare concreta applicazione ai

fondamentali principi di precauzione e prevenzione del diritto dell'ambiente.

3.4 E', infatti, il complessivo tenore delle prescrizioni che dimostra come la valutazione di compatibilità ambientale sia stata posta in essere prescindendo dall'esame dell'impatto che le nuove opere potrebbero avere sull'ambiente, in un contesto nel quale le azioni da compiere non sono sufficientemente definite e che, pertanto, richiedono inevitabilmente nuove valutazioni conseguenti all'esame istruttorio ancora da svolgere.

3.5 Dette argomentazioni sono confermate da alcune pronunce nella parte in cui hanno avuto modo di precisare che nel caso di autorizzazione per la costruzione di un'opera, la violazione delle prescrizioni vincolanti dettate in sede di VIA, tali da dare vita ad un'opera da ritenersi sostanzialmente differente da quella autorizzata, si deve ritenere di per sé idonea ad inficiare irrimediabilmente la procedura (Cons. Stato Sez. VI Sent., 03/10/2007, n. 5105).

3.6 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.

3.7 Il concetto di valutazione di impatto ambientale implica, allora, che le opere da valutare siano state preventivamente definite (quanto meno nelle linee essenziali), risultando comunque possibile valutare l'incidenza di queste ultime sugli elementi naturalistici del territorio.

3.8 La definizione del grado di modifica dell'ambiente (se in misura più o meno penetrante) non può che essere essenziale, in quanto consente di valutare se le alterazioni conseguenti alla realizzazione delle opere possano ritenersi "*accettabili*" alla stregua di un giudizio comparativo che tenga conto, da un lato, della necessità di salvaguardare preminenti valori ambientali, dall'altro, dell'interesse pubblico sotteso all'esecuzione dell'opera, potendo gli organi amministrativi preposti al procedimento di v.i.a. dettare prescrizioni e

condizioni per meglio garantire la compatibilità ambientale dell'opera progettata (T.A.R. Lombardia Milano Sez. III Sent., 08/03/2013, n. 627).

3.9 Al contrario se le opere da realizzare non sono state compiutamente definite è la stessa valutazione di compatibilità ambientale a risultare parziale, non essendo stato possibile verificare in che misura l'ambiente ne risulterebbe modificato.

4. Anche questo Tribunale (TAR Toscana, Sez. II, 23.12.2010, n. 6867) ha avuto modo di affermare che la valutazione di compatibilità ambientale non può avere natura condizionata se le prescrizioni a cui è subordinata non possiedono un reale contenuto precettivo, recando per contro indicazioni meramente orientative ipotetiche e, in ogni caso, non può trattarsi di indicazioni la cui concreta realizzabilità non sia stata preventivamente verificata.

4.1 Si consideri, peraltro, che la verifica dell'ottemperanza a dette condizioni non è stata demandata ai due Ministeri che hanno emesso il provvedimento di VIA, bensì ad un organismo (l'Osservatorio Ambientale) a composizione mista dove è presente (con diritto di voto) lo stesso proponente ENAC e senza diritto di voto Toscana Aeroporti (e quindi il soggetto che gestisce l'aeroporto), mentre è stata esclusa dall'Osservatorio la presenza di ogni rappresentante dei Comuni sopra citati, circostanza quest'ultima che di fatto ha impedito a dette amministrazioni di manifestare i rilievi sopra citati a seguito della presentazione dei progetti esecutivi.

4.2 Ne consegue che la previsione di un numero così elevato di prescrizioni, ma soprattutto il carattere e il tenore di queste ultime, dimostra inevitabilmente il difetto di istruttoria in cui sono incorsi i Ministeri sopra citati, che si sono limitati a posticipare la valutazione dei relativi impatti ambientali.

4.3 I motivi sopra citati sono pertanto fondati.

4.4 La circostanza che il procedimento di valutazione della compatibilità urbanistica è tutt'ora in corso e che verrà posto in essere nell'applicazione del

diverso procedimento di cui all'art. 81 del DPR n. 616/1977 - analogamente al fatto che la pronuncia di questo Tribunale relativa al PIT e al procedimento di VAS è al vaglio del Consiglio di Stato in sede di appello -, suggerisce di assorbire le ulteriori deduzioni proposte.

4.5 Il ricorso è, pertanto, fondato e va accolto, con conseguente annullamento nei limiti della parte motiva dei provvedimenti in epigrafe indicati.

4.6 La complessità della fattispecie esaminata consente di compensare le spese del presente giudizio tra tutte le parti costituite.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana (Sezione Prima), definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, lo accoglie nei limiti di cui alla parte motiva.

Compensa le spese tra tutte le parti costituite.

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

Così deciso in Firenze nella camera di consiglio del giorno 3 aprile 2019 con l'intervento dei magistrati:

Manfredo Atzeni, Presidente

Luigi Viola, Consigliere

Giovanni Ricchiuto, Primo Referendario, Estensore

L'ESTENSORE
Giovanni Ricchiuto

IL PRESIDENTE
Manfredo Atzeni

IL SEGRETARIO