



REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio

(Sezione Prima)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 10759 del 2013, proposto da:

Comune di Besenello, in persona del legale rappresentante p.t., rappresentato e difeso dagli avvocati Giandomenico Falcon e Federica Scafarelli, con domicilio eletto presso lo studio della seconda in Roma, via G. Borsi, 4;

contro

Cipe - Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Provincia Autonoma di Trento, in persona del legale rappresentante p.t., rappresentati e difesi dall'Avvocatura generale dello Stato, domiciliata in Roma, via dei Portoghesi, 12;

Regione Veneto, in persona del legale rappresentante p.t., non costituita in giudizio;

nei confronti di

Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova s.p.a., in persona del legale rappresentante p.t., rappresentata e difesa dagli avvocati Claudio Guccione e Marco Annoni, con domicilio eletto presso lo studio del primo in Roma, corso Italia, 45;

per l'annullamento

della Deliberazione CIPE 18 marzo 2013, n. 21 (recante approvazione in linea tecnica, con prescrizioni, del progetto preliminare dell'Autostrada A31 Valdastico nord - 1° lotto funzionale Piovene - Rocchette - Valle dell'Astico, avente un costo di circa 891,6 milioni di euro), pubblicata nella G.U. Gazzetta Serie Generale n. 168 del 19 luglio 2013;

- della procedura di valutazione di impatto ambientale, incluso il parere, favorevole con prescrizioni, della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, 7 dicembre 2012, n. 1112;

- per quanto occorrer possa, di tutti gli ulteriori atti presupposti e connessi, ivi compresi atti istruttori e pareri resi dalle Autorità intervenute nel corso delle procedure preliminari.

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio del Cipe - Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, del Ministero dell'Economia e delle Finanze, della Provincia Autonoma di Trento e di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova s.p.a.;

Viste le memorie difensive;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 8 novembre 2017 la dott.ssa Lucia Maria Brancatelli e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

1. Con il gravame in epigrafe, il Comune di Besenello impugna taluni atti afferenti alla realizzazione del collegamento autostradale denominato "A31 - Valdastico Nord", destinato a collegare le province di Vicenza e Trento.

2. Il Comune ricorrente, sito nel territorio della Provincia autonoma di Trento, dopo avere esposto le vicende procedurali che sono sfociate nell'approvazione del progetto preliminare del I lotto funzionale del collegamento autostradale "Piovene Racchette - Valle dell'Astico", interamente ricadente nel territorio della Regione Veneto, deduce la propria legittimazione a ricorrere avverso l'approvazione in via preliminare del progetto, sostenendo che la realizzazione del I lotto funzionale avrà effetti anche sul territorio della Provincia autonoma di Trento (e del Comune di Besenello), in quanto determinerà la realizzazione di una pesante infrastruttura che si arresta sul limitare del suo territorio.

3. Propone, quindi, una serie di censure avverso la Deliberazione CIPE 18 marzo 2013, n. 21, recante l'approvazione in linea tecnica, con prescrizioni, del progetto preliminare, suddivise in due gruppi: le prime quattro afferenti alla procedura di approvazione del progetto preliminare in relazione agli artt. 165 e ss. del d.lgs. n. 163/2006 (cd. Codice dei contratti pubblici); le successive otto relative al procedimento di Valutazione di impatto ambientale sotteso a tale approvazione.

4. Le censure formulate, per ciascuno dei due gruppi sopra menzionati, possono così sintetizzarsi:

A) Quanto alla procedura di approvazione del progetto preliminare ai sensi degli artt. 165 e ss del Codice dei contratti pubblici:

I - violazione dell'art. 165, commi 1, 3, 5 e 6, lett. a), d.lgs. 163/2006, nonché dell'allegato XXI. Irragionevolezza e contraddittorietà con il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Sostiene il Comune ricorrente che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, chiamato a intervenire a seguito del diniego della Provincia di Trento sulla localizzazione dell'infrastruttura e dell'attivazione della procedura di cui all'art. 165, co. 6°, lett a), d.lgs. 163/2006, avrebbe escluso la possibilità di procedere, allo stato degli atti, con l'approvazione della progettazione preliminare del 1° lotto funzionale della Valdastico Nord, in assenza di una istruttoria e di valutazioni specifiche ad esso dedicate. La delibera impugnata sarebbe, quindi, illegittima per violazione del parere del Consiglio superiore reso nella adunanza del 7 marzo 2013.

II - Violazione dell'art. 165, commi 5 e 7, nonché dell'allegato XXI del d. lgs. n. 163/2006. Inammissibilità di approvazioni "in linea tecnica".

La delibera del CIPE dichiara espressamente che l'approvazione del progetto preliminare del 1° lotto funzionale della Valdastico Nord avviene "in linea tecnica" e ai sensi dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006. Si tratterebbe di un'approvazione parziale, in quanto tale illegittima perché non contemplata nella norma citata, e che non si preoccupa né degli aspetti finanziari dell'opera né delle forme di copertura, per le quali rimanda alla progettazione della Valdastico Nord nella sua interezza.

III - Ulteriore illegittimità per difetto di autonomia funzionale ed economica del progetto approvato. Ulteriore illegittimità per difetto dell'assenso della Provincia autonoma di Trento.

Mancherebbero le condizioni per potere approvare il primo lotto funzionale del progetto, in quanto esso sarebbe privo di autonomia funzionale ed economica rispetto all'opera considerata nel suo complesso. La creazione del primo lotto costituisce, secondo la tesi prospettata, un espediente per aggirare il dissenso della Provincia autonoma di Trento

sull'opera, nel tentativo di salvare un termine - quello dell'approvazione del progetto definitivo – fissato nel 30 giugno 2013.

IV - Ulteriore illegittimità per violazione dell'art. 167 del d. lgs. n. 163/2006.

Parte ricorrente osserva come dei 39,3 km del progetto preliminare il CIPE abbia effettivamente approvato 7,711 km; il dato numerico dimostrerebbe che ci si trova al di fuori di quelle varianti che ai sensi dell'art. 167 possono essere disposte dal CIPE con rinvio alla fase esecutiva.

B) Quanto alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), ed agli atti della stessa procedura di VIA:

V - Violazione dell'art. 182, co. 2 e dell'art. 183, co. 6°, d.lgs. n. 163/2006, per omessa adozione del provvedimento di compatibilità ambientale. Ulteriore violazione dell'art. 165, co. 7°, d.lgs. 163/2006.

La delibera CIPE dà atto dello svolgimento della procedura di VIA ma non dispone la definitiva adozione del provvedimento di compatibilità ambientale, ponendosi, secondo parte ricorrente, in violazione del disposto dell'art. 183, comma 6, d.lgs. 163/2006.

VI – illegittimità della definizione della procedura di VIA.

Parte ricorrente afferma che la delibera impugnata, nonostante la differenza sostanziale tra il tracciato originario e quello oggetto di variante, ha autorizzato la variazione in assenza dell'aggiornamento dello studio di impatto ambientale.

VII - Illegittimità derivata della deliberazione CIPE, in conseguenza della radicale illegittimità della procedura di VIA.

La valutazione di impatto ambientale risulterebbe affetta da gravi violazioni procedurali, perché non sarebbero state rispettate le forme di pubblicità del progetto e di partecipazione previste dall'art. 24, co. 9-bis, d.lgs. n.152/2006.

VIII - Ulteriore illegittimità della VIA e della delibera CIPE per omissione dello studio di impatto ambientale (SIA).

Il Comune di Besenello lamenta la totale assenza dello Studio di impatto ambientale in relazione al progetto concretamente sottoposto a VIA, con conseguente violazione dell'art. 22 d.lgs. n. 152/2006 e dell'art. 183, co. 2, d.lgs. 163/2006. Ciò in quanto il progetto di opera sul quale si è espressa la “Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS” sarebbe sostanzialmente diverso, per localizzazione e tracciato, dall'originario progetto presentato in data 19 marzo 2012 dalla Società autostrada Brescia Verona Vicenza Padova.

IX – Difetto assoluto di motivazione della VIA.

Nella Relazione istruttoria e nel coincidente Parere di cui si compone la VIA mancherebbe qualsiasi motivazione. In particolare, non sarebbe presente alcun bilanciamento tra i diversi interessi contrapposti nonché la valutazione complessiva del sacrificio arrecato all'ambiente e alla comunità dalla realizzazione dell'opera, da porre in relazione ai supposti benefici.

X - In subordine. Illegittimità della via per vizio della motivazione.

Qualora si considerasse comunque presente la motivazione della VIA, essa risulterebbe perplessa, in quanto affetta da contraddittorietà nella sua conclusione “positiva”, attese le numerose segnalazioni di criticità ivi presenti, che avrebbero dovuto invece portare a una valutazione negativa.

XI - Gravi illegittimità della VIA - e per effetto della delibera CIPE - per l'emissione di un giudizio di compatibilità ambientale in palese contrasto con i presupposti in fatto.

Premessa la circostanza che il Parere dichiara di essere condizionato, all'atto della presentazione del progetto definitivo, all'ottemperanza a 33 prescrizioni, parte ricorrente contesta l'incongruità della approvazione positiva di una VIA “condizionata” ad una serie di attività future, la cui realizzazione non potrebbe essere oggetto di verifica.

XII - Ulteriori specifiche illegittimità della procedura di VIA in relazione alle gravissime criticità evidenziate dagli approfondimenti scientifici svolti su impulso del comune di Besenello. Eccesso di potere per difetto istruttorio e motivazionale. Inattendibilità tecnica delle valutazioni.

Il Comune, premesso che la delibera CIPE non si è occupata espressamente della porzione di infrastruttura prevista nel territorio della Provincia di Trento (e dunque, nemmeno di quella destinata ad essere realizzata nel Comune di Besenello), fa presente che la procedura di VIA si è occupata anche di tali tratti di infrastrutture e, per ragioni cautelative, deduce le incongruità della scelta di localizzazione dell'infrastruttura, a causa dei gravi impatti dell'opera sul territorio comunale e limitrofo.

5. Si sono costituite in giudizio le Amministrazioni intime nonché, quale parte controinteressata in qualità di concessionaria del tratto autostradale oggetto di controversia, Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova s.p.a. (in avanti, "ABP", "la concessionaria" o "la società"). Quest'ultima, oltre a chiedere la reiezione del gravame siccome infondato, ha eccepito la sua inammissibilità, per difetto di legittimazione del Comune di Besenello e carenza di interesse all'azione: poiché il Comune è sito sul territorio trentino, non sarebbe portatore di un interesse qualificato ad impugnare il progetto per la realizzazione del primo lotto funzionale dell'autostrada Valdistico nord, interamente ricadente nel territorio della Regione Veneto.

La società ha altresì sollevato, con la memoria depositata il 23 ottobre 2017, una ulteriore eccezione di improcedibilità del gravame, per la mancata impugnazione di alcuni atti adottati successivamente alla delibera CIPE impugnata.

Il Comune ricorrente ha controdedotto in relazione ad entrambe le eccezioni, insistendo sulla propria legittimazione e sull'interesse ad agire, correlandoli alla presenza di esternalità negative che colpirebbero il territorio comunale, confinante con il tratto autostradale da realizzare nell'ambito del primo lotto funzionale. Quanto alla eccezione di improcedibilità, sostiene che gli atti successivamente adottati avrebbero carattere meramente endoprocedimentale.

6. Alla pubblica udienza dell'8 novembre 2017, uditi per le parti i difensori presenti, come da verbale, la causa è stata trattenuta in decisione.

DIRITTO

1. Oggetto del presente giudizio è la realizzazione del cd. "primo lotto funzionale" dell'Autostrada Valdistico-Nord destinato a congiungere il tratto che da Piovene Rocchette porta alla valle dell'Astico ed il cui progetto preliminare è stato approvato con la delibera CIPE 18 marzo 2013, n. 21.

2. La delibera è impugnata dal Comune di Besenello, ente situato nella Provincia autonoma di Trento e limitrofo alle zone, interamente ricadenti nella Regione Veneto, interessate dalla realizzazione del primo lotto.

3. Il Collegio preliminarmente ritiene di potere soprassedere dallo scrutinio delle eccezioni sollevate in rito dalle parti resistenti, attesa l'infondatezza del gravame.

4. E' utile ripercorrere brevemente gli avvenimenti che hanno portato all'adozione della delibera del CIPE oggetto di impugnazione.

4.1 ABP, in forza di una Convenzione Unica stipulata nel 2007, ha predisposto il progetto preliminare dell'Autostrada Valdistico A31 Nord, il cui procedimento di approvazione ha seguito la disciplina di cui al d.lgs. n. 163/2006, vigente *ratione temporis*.

In particolare, da un lato è stata avviata la procedura rivolta alla approvazione del progetto preliminare e dall'altro la connessa procedura di valutazione di impatto ambientale. Entrambe le procedure, in un primo momento, hanno avuto ad oggetto la realizzazione di un tratto autostradale che, partendo da Piovene Rocchette, in provincia di Vicenza, giungerebbe a sud di Trento, in modo da collegarsi alla Autostrada A22 "Autobrennero".

4.2 Nell'ambito della prima procedura, la Provincia autonoma di Trento, chiamata ad esprimere il proprio consenso sulla localizzazione dell'opera, ai sensi dell'art. 165, comma 5, del d.lgs. n. 163/2006, ha manifestato la propria contrarietà. E' stata, quindi, attivata la procedura di cui al successivo comma 6, lett. a), che prevede la sottoposizione del progetto al

giudizio del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che valuta i motivi del dissenso nonché *“l’eventuale proposta alternativa che, nel rispetto delle funzionalità dell’opera, la regione o provincia autonoma dissenziente avesse formulato all’atto del dissenso”*. In caso di persistenza del dissenso, la norma prevede che si provveda con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, sentita la commissione parlamentare per le questioni regionali.

4.3 Il Parere reso dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici il 7 marzo 2013 chiarisce che la Provincia autonomia di Trento ha esplicitato il proprio dissenso secondo due differenti livelli; uno, di carattere generale, in cui contesta la natura strategica dell’intervento e uno, più specifico, relativamente alle questioni di impatto ambientali.

Sul primo profilo, il Consiglio superiore ricorda che si tratta di questione che non attiene al parere che è tenuto ad esprimere, in quanto, ai sensi del richiamato comma 6, lettera a), l’organo è chiamato ad esprimere un parere tecnico sui motivi di dissenso delle regioni o Province sul progetto preliminare dell’opera. Passa, quindi, a descrivere i principali aspetti tecnici del progetto preliminare e le relative criticità, sotto i diversi aspetti ambientali, geologici, trasportistici ed economici.

Nel parere si fa presente che l’attività istruttoria espletata non ha portato al superamento del dissenso e sono richiamate le osservazioni presentate dalla Provincia Autonoma di Trento e discusse nella seduta del Consiglio del 28 febbraio 2013, relative alla possibilità, manifestata sia dalla provincia che dalla Regione veneto, di realizzare un <<corridoio autostradale articolato in due distinti segmenti uno, quello nel territorio veneto, già progettualmente identificato, l’altro, quello nel territorio trentino, solo identificato come “corridoio”>> , in modo che sia sottoposta al CIPE l’approvazione del lotto funzionale ubicato nel territorio veneto (cfr. pag. 5 del verbale della seduta del Consiglio, versato in atti).

In merito a tale ipotesi, il Consiglio sostiene che essa, “pur dovendosi ritenere propedeutica alla valutazione di ulteriori soluzioni di tracciato, allo stato non può essere considerata quale proposta alternativa, in quanto non ha le caratteristiche prescritte dal citato art. 165, comma 6, lett. a), né è stata proposta al momento della manifestazione del dissenso”.

Il parere si conclude affermando che “tuttavia, ai fine del prosieguo dell’iter amministrativo, l’ipotesi emersa nel corso dell’adunanza del 28 febbraio u.s. potrà essere istruita dalle competenti strutture di questo Dicastero, ove venga presentato il relativo progetto preliminare”.

5. Parte ricorrente sostiene, con il primo motivo di impugnazione, che il progetto preliminare sarebbe stato approvato dal CIPE nonostante il parere del Consiglio superiore avesse escluso tale possibilità, per l’assenza di un progetto preliminare riguardante la realizzazione di una sola parte del tracciato complessivamente proposto.

La deduzione non può essere condivisa.

Occorre rammentare che l’intervento del Consiglio Superiore dei lavori pubblici nell’ambito del procedimento di approvazione del progetto preliminare dell’autostrada Valdastico Nord si giustifica in ragione del dissenso espresso dalla Provincia autonoma di Trento alla realizzazione del tracciato nella sua interezza e alla conseguente attivazione del sub-procedimento di cui all’art. 165, comma 6, lett. a), del Codice dei contratti, la cui finalità è quella di esperire un tentativo di superamento del dissenso.

Dunque, l’ambito di operatività del parere espresso dal Consiglio è circoscritto alla impossibilità di superare tale dissenso, in relazione al progetto sottoposto alle valutazioni dell’organo. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha successivamente trasmesso al CIPE le note 11 marzo 2013, n. 7578, 12 marzo 2013, n. 7737, 14 marzo 2013, n. 8024, integrate da documenti istruttori e chiedendo al Comitato l’iscrizione <<all’ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell’argomento “Asse Autostradale Valdastico” 1° lotto funzionale Piovene Rocchette - Valle dell’Astico>>.

Con le note in questione è stato, quindi, sottoposto all’approvazione del CIPE un nuovo progetto preliminare, relativo a un tracciato che incontrava il consenso delle amministrazioni locali interessate alla localizzazione dell’opera. Sicché

nessuna illegittimità procedimentale può discendere dal parere espresso dal Consiglio Superiore, riferibile ad un diverso ambito progettuale non collimante con quello successivamente approvato e rispetto al quale non sussisteva l'esigenza di pervenire al superamento di ulteriori dissensi, ai sensi dell'art. 165, comma 5.

6. Il secondo mezzo di gravame riguarda l'inammissibilità dell'approvazione "in linea tecnica" di un progetto preliminare, per contrarietà all'art. 165 del Codice.

Anche tale censura è infondata.

La dicitura in questione non è preclusiva rispetto alla presenza, nell'ambito del progetto approvato, di tutti gli elementi richiesti dalla norma, ivi compresa la sostenibilità finanziaria del progetto. Sul punto, la delibera impugnata, dopo aver proceduto alla quantificazione del costo complessivo dell'opera "Autostrada A31 Valdastico nord" e di quello per la realizzazione del primo lotto funzionale, oggetto di approvazione, definisce tale ultimo importo il limite di spesa per la realizzazione del progetto preliminare e stabilisce che "la copertura finanziaria del progetto in approvazione è a carico del piano economico finanziario di cui alla convenzione unica di concessione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Società Brescia — Verona — Vicenza — Padova S.p.A.". Si tratta di un meccanismo di individuazione delle forme di copertura del progetto preliminare da approvare che risulta coerente con la particolare modalità di realizzazione del progetto, che avverrà tramite il ricorso allo strumento concessorio, e che non si pone in contrasto con le prescrizioni di cui al citato art. 165.

Donde l'infondatezza del secondo motivo di impugnazione, laddove lamenta la mancata considerazione nella delibera degli aspetti finanziari dell'opera e delle forme di copertura.

7. Con la censura di cui al terzo motivo, parte ricorrente intende dimostrare come la progettazione del primo lotto funzionale costituisca un escamotage per superare il dissenso espresso dalla Provincia autonoma di Trento sulla realizzazione dell'intera opera e che la realizzazione parziale del tracciato sia privo di reale autonomia funzionale.

La ricorrente sovrappone, sull'argomento, proprie valutazioni discrezionali sulla effettiva utilità della realizzazione del primo lotto funzionale, come tali insuscettibili di positivo apprezzamento nell'ambito del sindacato consentito a questo giudice su scelte amministrative relative alla realizzazione di una infrastruttura inclusa tra quelle di interesse nazionale ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001 (cd. "legge obiettivo") e connotate, per loro stessa natura, da ampi margini di discrezionalità amministrativa e tecnica.

Le ulteriori doglianze formulate in relazione alla mancata acquisizione di un esplicito consenso della Provincia autonoma di Trento sul progetto si appalesano, poi, contraddittorie, in quanto la realizzazione del lotto in questione nasce proprio dall'esigenza di superare il dissenso manifestato dalla Provincia sul progetto originario.

8. Parte ricorrente sostiene, infine, nell'ultima censura afferente alla procedura di approvazione del progetto preliminare, che sarebbe stato violato l'art. 167 del Codice, nella parte in cui individua i limiti entro i quali il CIPE può disporre varianti rispetto al progetto sottoposto alla sua approvazione.

Si tratta di una deduzione infondata: le modifiche al tracciato originariamente sottoposto al Comitato si sono rese necessarie per adeguarlo alle prescrizioni indicate dal Ministero dell'Ambiente e formulate a seguito dei risultati emersi nel corso del procedimento di valutazione degli impatti ambientali. A fronte della doverosità delle modifiche apportate, le censure circa un ipotetico aumento dei costi del progetto, genericamente prospettate nel gravame, non possono essere condivise.

9. Il secondo gruppo di doglianze presenti nel ricorso afferiscono al procedimento di valutazione di impatto ambientale dell'opera.

10. Con la prima, rubricata al quinto motivo di gravame, parte ricorrente lamenta la mancata adozione del provvedimento di compatibilità ambientale, in violazione con quanto previsto dagli articoli 182 e 183 del Codice. Quest'ultimo articolo, al

comma 6, in particolare prevede che “il provvedimento di compatibilità ambientale è adottato dal CIPE, contestualmente all’approvazione del progetto preliminare”.

Osserva il Collegio che, a prescindere dal dato, meramente formale, della mancanza di un provvedimento separato disposto dal CIPE, la delibera impugnata contiene al suo interno tutti gli elementi che caratterizzano l’atto in questione, sicché non può dubitarsi che il procedimento di valutazione ambientale si sia correttamente concluso con l’adozione della compatibilità ambientale, materialmente contenuta nel medesimo provvedimento con cui si è disposta l’approvazione del progetto preliminare. La circostanza, del resto, è in linea con quanto previsto all’art. 165, comma 7, del Codice, secondo il quale “l’approvazione determina, ove necessario ai sensi delle vigenti norme, l’accertamento della compatibilità ambientale dell’opera”.

11. Non merita accoglimento neppure la lamentata assenza dell’aggiornamento dello studio di impatto ambientale a seguito delle varianti introdotte dal CIPE, formulata nel sesto motivo di impugnazione.

Occorre precisare che le modifiche al tracciato originariamente sottoposto ad approvazione non costituiscono delle varianti al progetto presentate dal soggetto proponente, bensì variazioni disposte dal CIPE in ossequio a puntuali prescrizioni formulate dalla commissione speciale VIA e cui era condizionato il parere positivo di compatibilità ambientale. La prospettazione di parte ricorrente dell’esigenza di aggiornare lo studio di impatto ambientale a seguito delle variazioni così disposte, oltre ad essere in contraddizione con il rispetto dei principi di efficienza dell’azione amministrativa e di non aggravamento del procedimento, condurrebbe all’esito paradossale dell’obbligo di reiterazione della procedura di VIA anche nei casi in cui, proprio in esito all’accoglimento delle prescrizioni date in sede di valutazione, il procedimento si sia concluso favorevolmente, dando così potenzialmente vita ad un processo all’infinito (in termini, Cons. Stato, sez. IV, 26 agosto 2014, n. 4294).

12. Analoghe motivazioni impongono il rigetto delle doglianze presenti nel settimo ed ottavo motivo, con le quali si lamenta la mancata rinnovazione degli obblighi di pubblicità e consultazione del progetto previsti per la VIA e l’omessa adozione di uno studio di impatto ambientale con riferimento alle varianti progettuali sopravvenute. Anche in questo caso, vengono formulate censure che mirano a una rinnovazione procedimentale superflua e non coerente con la *ratio* sottesa alle norme che disciplinano la procedura di valutazione di impatto ambientale.

13. Nel nono e decimo motivo sono presenti deduzioni avverso il contenuto della VIA, della quale si contesta l’assenza di motivazione ovvero, in subordine, la presenza di una motivazione perplessa, intimamente contraddittoria.

13.1 Il collegio in proposito richiama preliminarmente l’orientamento giurisprudenziale secondo il quale “*il giudizio di compatibilità ambientale, pur reso sulla base di oggettivi criteri di misurazione pienamente esposti al sindacato del giudice, è attraversato da profili particolarmente intensi di discrezionalità amministrativa sul piano dell’apprezzamento degli interessi pubblici in rilievo e della loro ponderazione rispetto all’interesse dell’esecuzione dell’opera; apprezzamento che è sindacabile dal giudice amministrativo, nella pienezza della cognizione del fatto, soltanto in ipotesi di manifesta illogicità o travisamento dei fatti, nel caso in cui l’istruttoria sia mancata o sia stata svolta in modo inadeguato e risulti perciò evidente lo sconfinamento del potere discrezionale riconosciuto all’Amministrazione. In altri termini, non può disconoscersi che le valutazioni tecniche complesse rese in sede di V.i.a. sono censurabili per macroscopici vizi di irrazionalità proprio in considerazione del fatto che le scelte dell’amministrazione, che devono essere fondate su criteri di misurazione oggettivi e su argomentazioni logiche, non si traducono in un mero a meccanico giudizio tecnico, in quanto la valutazione d’impatto ambientale, in quanto finalizzata alla tutela preventiva dell’interesse pubblico, presenta profili particolarmente elevati di discrezionalità amministrativa, che sottraggono al sindacato giurisdizionale le scelte effettuate dall’amministrazione che non siano manifestamente illogiche e incongrue*” (Cons. Stato, sez. IV, 27 marzo 2017, n. 1392).

13.2 Ciò premesso, le censure dedotte dalla parte ricorrente non consentono di addivenire a un giudizio di manifesta arbitrarietà o illogicità delle scelte discrezionali formulate in sede di VIA.

In primo luogo, è circostanza irrilevante che, in punto di fatto, il parere di cui si compone la VIA sia articolato sulla falsariga della allegata relazione istruttoria redatta nell'ambito del procedimento. Quanto, poi, all'asserita totale assenza di una motivazione, si tratta di un'affermazione che non trova riscontro dalla lettura del parere in oggetto. Esso si compone di un'articolata istruttoria, nella quale sono compiutamente esposti i pareri e le osservazioni acquisiti nel corso della procedura e descritti i quadri di riferimento programmatico, progettuale ed ambientale relativi all'intero progetto della Autostrada Valdastico Nord. In relazione all'ambito ambientale, sono stati individuati gli impatti previsti in relazione a numerose componenti (quali atmosfera, ambiente idrico, salute pubblica) e, nell'ipotesi di emersione di criticità di particolare rilievo, sono state individuate apposite misure di mitigazione da attuare in fase di cantiere e in fase di esercizio.

13.3 Dunque, non è possibile addivenire, nell'ambito del sindacato consentito a questo giudice, ad un giudizio di illegittimità delle valutazioni espresse dalla Commissione VIA, in quanto supportate da una approfondita attività istruttoria ed effettuate seguendo un percorso motivazionale esaustivo e coerente sotto il profilo logico.

14. Quanto alla circostanza, censurata nell'undicesimo motivo di ricorso, che la VIA risulta "condizionata" al rispetto di 33 prescrizioni, parte ricorrente contesta l'incongruità della approvazione positiva di una VIA "condizionata" ad una serie di attività future, la cui realizzazione non potrebbe essere oggetto di verifica, si rammenta che per costante giurisprudenza (cfr. Cons. Stato sez. VI, 23 febbraio 2009, n. 1049) non può essere ritenuto illegittimo il giudizio positivo di compatibilità ambientale subordinato all'ottemperanza di prescrizioni o condizioni, poiché una valutazione condizionata di impatto costituisce un giudizio allo stato degli atti integrato dall'indicazione preventiva degli elementi capaci di superare le ragioni del possibile dissenso, in ossequio al principio di economicità dell'azione amministrativa e di collaborazione tra i soggetti del procedimento. Nel caso in esame, poi, la presenza di numerose prescrizione costituisce un ulteriore elemento atto a dimostrare, diversamente da quanto sostenuto nei motivi appena scrutinati, la presenza di una istruttoria particolarmente approfondita ed accurata.

15. Infine, si palesano inammissibili le censure di cui all'ultimo motivo, che afferiscono a valutazioni sull'impatto ambientale dell'opera in relazione alla porzione di infrastruttura prevista nel territorio della Provincia di Trento.

Benché la procedura di impatto ambientale abbia avuto ad oggetto anche tale tracciato, la delibera del CIPE riguarda esclusivamente il primo lotto funzionale dell'opera, sicché parte ricorrente non ha interesse a formulare deduzioni avverso giudizi sull'impatto ambientale di quella parte di tracciato poi non confluita nel progetto preliminare approvato dal CIPE.

16. Dunque, alla luce delle considerazioni sopra riportate, il ricorso non merita accoglimento.

17. La particolare complessità della controversia giustifica l'integrale compensazione delle spese di lite.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione Prima), definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, lo respinge.

Compensa le spese.

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

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 8 novembre 2017 con l'intervento dei magistrati:

Carmine Volpe, Presidente

Roberta Cicchese, Consigliere

Lucia Maria Brancatelli, Referendario, Estensore

Lucia Maria Brancatelli

Carmine Volpe

IL SEGRETARIO