

**Beniamino Sandrini**

**Via del Fante, n° 21**

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it

**Aeroporto? Autostrade? Ferrovie?**

**Abbiamo già dato!**



**Ora... bastaa!!!**

**www.vivicaselle.eu**

**NO alla DISCARICA**

Caselle d'Erbe, **22.02.2011**

**C.E. Dossier: EU-Pilot 240/08/ENVI**

**Procura della Repubblica: 805/08 ANCNR**

**Al Dott. Gianluigi Soardi**

**Sindaco Comune di Sommacampagna**

**Piazza Carlo Alberto, 1**

**37066 - SOMMACAMPAGNA - VR**

**D.Lgs. 4-2008 - Art. 3 ter - Principio dell'azione ambientale.**

*La tutela dell'ambiente e degli ecosistemi naturali e del patrimonio culturale deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una adeguata azione che sia informata ai principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché al principio «chi inquina paga» che, ai sensi dell'articolo 174, comma 2, del Trattato delle unioni europee, regolano la politica della comunità in materia ambientale.*

**Oggetto: SENTENZA 11169/2008 DEL TRIBUNALE CIVILE DI MILANO**

Le trasmetto, per Sua opportuna conoscenza, la **Sentenza 11169/2008** (Quintavalle), emessa dalla Decima Sezione Civile del Tribunale di Milano,

Considerate le emissioni inquinanti degli aerei in decollo come queste sono state accertate per la rotta 280 dell'Aeroporto di Malpensa che interessa la tenuta Quintavalle,

Considerati i danni agli alberi provocati da queste emissioni, danni accertati ed indennizzati,

Considerato che emissioni di uguale natura sono evidentemente presenti in corrispondenza di altri aeroporti e delle altre rotte di decollo e di atterraggio e che si diffondono sul territorio,

Considerato che, in corrispondenza dell'Aeroporto Valerio Catullo, la presenza umana è preponderante rispetto a quella arborea,

Considerato infine che è scientificamente accertata la cancerogenità dei predetti inquinanti,

Tutto ciò considerato ritenendo che possa sussistere grave pericolo per la salute umana.

Si pone quindi necessità ed urgenza di azioni appropriate.

Le chiedo pertanto, ai sensi della **legge 07/08/90 N. 241 e s.m.i.**, di volermi cortesemente informare in ordine alle azioni che la Sua Amministrazione ha intrapreso o intende intraprendere ai fini di tutelare la salute dei cittadini.

In attesa di cortese riscontro porgo distinti saluti

Un cittadino "nativo" di Caselle:

*Beniamino Sandrini*

R.G.6309/99  
REPUBBLICA ITALIANA  
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO  
TRIBUNALE DI MILANO  
SEZIONE 10^ CIVILE  
IL GIUDICE UNICO

Dott. Bianca LA MONICA ha pronunciato la seguente:

#### SENTENZA

nella causa civile iscritta al numero di ruolo generale sopra riportato promossa da  
UMBERTO QUINTAVALLE in proprio e quale rappresentante della società semplice CASCINA 3 PINI  
ATTORE

rappresentato e difeso dai procc.avv.Gianluca Gariboldi e Bruno Gattai, domiciliati presso lo studio dell'avv.Gariboldi in Milano, Viale Elvezia, 12, per procura a margine dell'atto di citazione

#### CONTRO

SEA Società per gli Esercizi Aereoportuali S.P.A.  
CONVENUTA

rappresentata e difesa dai procc.avv.Francesco Orombelli, Francesca Perrone e Sabino Laudadio, presso il loro studio domiciliata in Milano, Via Bigli, 21, per procura a margine della comparsa di costituzione di nuovo difensore del 14/12/06

MINISTERO DEI TRASPORTI, in persona del Ministro legalmente rappresentante pro-tempore  
CONVENUTO

rappresentato e difeso per legge dall'Avvocatura Distrettuale di Milano, presso cui è domiciliato in Milano, via Freguglia, 1

CONCLUSIONI: come da fogli di seguito allegati

#### SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Con citazione ritualmente notificata Umberto Quintavalle, in proprio e quale legale rappresentante della società semplice Cascina 3 Pini ha chiamato in giudizio dinanzi a questo Tribunale la SEA, Società per gli Esercizi Aereoportuali S.P.A. (d'ora in avanti SEA) e il Ministero dei Trasporti, esponendo che

\* il Quintavalle era proprietario di un vasto compendio immobiliare ubicato nei Comuni di Somma Lombardo e di Vizzola Ticino, composto da 200 ettari circa di terreno e da alcuni fabbricati destinati ad uso residenziale costruiti negli anni '30, situato nelle immediate vicinanze del nuovo aeroporto di Malpensa

\* il vastissimo terreno era ricoperto da un fitto bosco con piante di notevole valenza naturalistica e per la rimanente parte era destinato ad uso agricolo

\* a seguito della realizzazione dell'aeroporto di Malpensa 2000 si era determinata una situazione insostenibile per la proprietà, a causa delle immissioni di rumore e agenti inquinanti dovute al passaggio degli aerei che, nella rotta seguita in fase di decollo, sorvolavano la proprietà attorea e scaricavano sul terreno ingenti quantità di carburante e di gas di scarico

\* conseguentemente negli edifici non era possibile più risiedere e l'attività agricola non poteva più essere esercitata a causa dell'inquinamento che stava determinando anche il deperimento degli alberi

\* nel 1992 la CB Richard Ellis S.p.a. aveva indicato il valore di mercato del compendio, ricadente interamente nel Parco della Valle del Ticino e distante solo 40 Km da Milano, in 14,4 miliardi di lire

\* il Quintavalle aveva intenzione di valorizzare ulteriormente l'area di proprietà creando un'oasi naturalistica attrezzata per l'osservazione dell'ambiente, anche a scopo didattico, dotando l'area di attività sportive e ricreative, realizzando servizi ricettivi e di ristorazione per i visitatori, nel rispetto delle normative urbanistiche vigenti e degli orientamenti individuati dal Parco del Ticino

\* la realizzazione dell'aeroporto di Malpensa aveva reso impossibili tali progetti e aveva azzerato il valore commerciale dell'intera area.

Tanto premesso chiedeva al Tribunale, accertata l'illiceità o comunque l'intollerabilità delle immissioni prodotte dall'aeroporto di Malpensa 2000, di condannare SEA e/o il Ministero dei Trasporti al risarcimento del danno patrimoniale sofferto, quantificato in lire 17,9 miliardi, o nella diversa maggiore o minor somma risultante in causa.

Costitutosi il contraddittorio, sia il Ministero che SEA, eccetto preliminarmente il proprio difetto di legittimazione, hanno contestato anche nel merito la fondatezza della domanda della quale hanno chiesto il rigetto.

Nel corso dell'istruttoria del giudizio sono state effettuate complesse consulenze tecniche finalizzate a fornire elementi in ordine alla esistenza, quantità e qualità dei denunciati inquinamenti ed in ordine alle variazioni del valore di mercato del compendio immobiliare di proprietà attorea ed è stata anche effettuata un'ispezione dei luoghi unitamente al ctu.

All'esito, sulle conclusioni delle parti come sopra allegate, la causa è stata trattenuta in decisione.

#### MOTIVI DELLA DECISIONE

Premette il Tribunale che il presente giudizio è pervenuto in decisione senza che venisse depositato il fascicolo dell'Avvocatura Distrettuale e che risultano comunque disponibili in atti le copie per l'ufficio della comparsa di risposta e della memoria 22.12.00 ex articolo 184 c.p.c., nonché gli originali della memoria autorizzata di osservazioni alla ctu, della comparsa conclusionale e della memoria di replica ex articolo 190 c.p.c..

##### 1. le eccezioni preliminari

###### 1.1 la giurisdizione

Occorre preliminarmente pronunciarsi in ordine alla giurisdizione di questo Tribunale, perché, pur essendo tardiva la relativa eccezione svolta dal Ministero convenuto nella memoria di replica ex articolo 190 c.p.c., trattasi di questione rilevabile di ufficio.

Premesso che la giurisdizione va riguardata con riferimento al petitum e alla causa petendi della domanda attorea -profili sui quali, in considerazione anche della complessità della stessa, si faranno in seguito rilievi, osservando comunque sin d'ora che le doglianze di parte attrice non investono valutazioni di opportunità e convenienza economica o politica, aspetti che non possono essere oggetto di sindacato da parte di questo Tribunale- la asserita giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo, affermata dal Ministero con riferimento agli articoli 33 e 35 del d.lgs 80/1998, va esclusa in base al rilievo che segue.

Correttamente, in base al principio della perpetuatio iurisdictionis posto all'articolo 5 c.p.c., la difesa del Ministero ha richiamato a sostegno del difetto di giurisdizione di questo Tribunale gli articoli 33 e 35 del d.lgs 80/98 nella loro formulazione precedente alla modifica apportata dall'articolo 7, comma 1, della legge 205/2007.

Occorre tuttavia tener presente che, con sentenza del 17 luglio 2000, 292, la Corte Costituzionale dichiarò, tra l'altro, l'incostituzionalità dell'articolo 33, comma 1, del d.lgs 80/1998, nella parte in cui istituiva una giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo in materia di pubblici servizi, anziché limitarsi ad estendere in tale materia la giurisdizione del GA alle controversie aventi ad oggetto i diritti patrimoniali consequenziali (categoria tenuta presente dal legislatore nella legge delega 59/1997 e ignorata nel decreto) e dichiarò, conseguentemente, anche l'incostituzionalità dei commi 2 e 3 dello stesso articolo. In motivazione la Corte specificò che la dichiarazione di legittimità costituzionale dell'articolo 33 valeva "...a ricondurre la norma delegata nei limiti posti dalla legge di delega.." che si limitava a prevedere l'estensione della giurisdizione del giudice amministrativo "... alle controversie aventi ad oggetto diritti patrimoniali consequenziali..", in materia di edilizia, urbanistica e di servizi.

Pertanto, ai sensi dell'articolo 5 c.p.c. e della citata sentenza della Corte Costituzionale, la presente controversia, nella quale si fa richiesta di un danno patrimoniale non consequenziale ad annullamento di provvedimenti amministrativi, rientra nella giurisdizione del giudice ordinario.

###### 1.2 la legittimazione

Entrambi i convenuti hanno poi svolto eccezioni di difetto di legittimazione passiva.

A sostegno dell'eccezione, Il Ministero dei Trasporti nella comparsa di risposta 14.07.99 sottolineava che l'ampliamento di Malpensa era derivato da iniziative e procedure che avevano coinvolto "...lo Stato, la Regione, il gestore aeroportuale oltre che gli organismi internazionali che disciplinano il

traffico aereo..." ed invocava la disposizione del codice della navigazione che individua i responsabili dei danni da sorvolo negli esercenti degli aeromobili. Solo in comparsa conclusionale l'amministrazione convenuta rilevava che, a seguito dell'istituzione dell'ENAV con legge 695/1996 e poi dell'ENAC con il d.lgs.250/1997, il Ministero era privo di competenze di tipo operativo in materia di aviazione civile e trasporto aereo, e rilevava di non essere proprietario dell'area su cui era stato realizzato l'aeroporto, la cui titolarità era in capo al Ministero dell'Economia e Finanze (demanio poi affidato in gestione all'Agenzia del Demanio ex d.lgs. 300/1999).

La SEA evidenziava invece che i danni lamentati dagli attori erano del tutto indipendenti dalla attività di gestione del sistema aeroportuale, da essa svolta in forza della Convenzione 7/5/1962, n.191 stipulata con la P.A, sottolineando in particolare la propria estraneità alle decisioni relative a quanti e quali aerei possano operare da e per l'aeroporto, e alle decisioni concernenti le rotte di atterraggio e decollo.

Come si desume dal contenuto, per quanto sinteticamente illustrato, si tratta di eccezioni che attengono al merito e non alla legittimatio ad causam che va riconosciuta al soggetto nei cui confronti si attribuisca la soggettività passiva del rapporto giuridico controverso, indipendentemente dalla questione dell'effettiva titolarità. L'eccezione concernente il difetto di legittimazione passiva deve, cioè, essere valutata con riferimento alla domanda svolta in giudizio che, nel caso di specie, concerne i pregiudizi subiti dalla proprietà attorea a causa dell'inquinamento determinato dal passaggio degli aerei "a seguito della realizzazione del nuovo aeroporto Malpensa 2000" (citazione, pag.2). Sono stati quindi chiamati in giudizio due soggetti ritenuti, sotto profili diversi, tenuti a rispondere di quell'inquinamento, in una prospettiva (sinteticamente, individuata nella memoria attorea ex articolo 183 c.p.c. con la frase "E' l'aeroporto la causa dell'inquinamento..") che richiama, per la SEA, la gestione dell'attività aeroportuale e, per il Ministero dei Trasporti, le specifiche competenze in materia e le funzioni di indirizzo, vigilanza e controllo, e che resta così del tutto estranea alla previsione dell'articolo 965 del codice della navigazione. La domanda svolta in giudizio non ha ad oggetto i danni cagionati da uno specifico veicolo a persone e a cose sulla superficie, ma i danni derivanti, se così si può dire, dal sistema "Malpensa 2000" all'ambito territoriale di riferimento dello stesso aeroporto, e, in tal senso intesa, non involge la responsabilità dei singoli (e quali?) esercenti. I profili concernenti le illustrate eccezioni saranno quindi valutati allorché si tratterà il merito della domanda.

## 2. le immissioni e il giudizio di intollerabilità

Prima di passare alla trattazione del merito della domanda, ne appare opportuna l'esatta individuazione. Si osserva allora che in atto di citazione vi è innanzitutto riferimento a una responsabilità dei convenuti per violazione dell'articolo 2043 del codice civile, con conseguente richiesta del risarcimento del danno secondo i principi della responsabilità aquiliana; risulta poi prospettata una domanda finalizzata ad ottenere un giusto indennizzo" in applicazione della normativa posta dall'articolo 844 c.c.. Tale impostazione non risulta modificata in memoria ex articolo 183, 5° comma, c.p.c.. Nella trattazione finale (cfr. comparsa conclusionale) la difesa di parte attrice prospetta quelle domande in unione tra loro, affermando che il proprietario del fondo che subisce le immissioni ha diritto "...ad un giusto indennizzo ai sensi della disciplina contenuta dall'articolo 844 del c.c. con il conseguente risarcimento del danno ex articolo 2043 c.c.." (pag.14) e propone poi (pagg.16 e segg.) una responsabilità dei convenuti "anche per inadempimento" per essere stato l'aeroporto di Malpensa 2000 realizzato senza la prescritta preventiva valutazione di impatto ambientale, traendone però anche l'affermazione che dalla mancata valutazione consegue l'ulteriore "responsabilità aquiliana" dei convenuti. Nonostante la perplessa prospettazione della comparsa conclusionale, deve ritenersi che la domanda attorea corra su un duplice binario: quello del risarcimento da illecito aquiliano, e quello del "giusto indennizzo", "...indipendentemente dall'illiceità delle immissioni.." (pagg. 9 e 11 della citazione).

Poiché l'intollerabilità delle immissioni costituisce elemento comune alle domande, è utile soffermarsi preliminarmente su tale profilo che prospetta l'inquinamento acustico e da carburante e gas di scarico gravante sul complesso immobiliare e, prima di verificare nel concreto quantità e qualità delle diverse immissioni, appare opportuno qualche breve rilievo, utile per delinearne limiti e funzione dell'indagine sul punto affidata ai consulenti.

Va anzitutto rimarcato, tenuto conto delle problematiche sfiorate nel presente contenzioso, come l'ambito della controversia sia circoscritto alla dimensione, quantitativamente e qualitativamente limitata, data dalla lesione di valori patrimoniali connessi alla situazione di proprietà spettante a parte attrice, restando evidentemente al di fuori del giudizio profili attinenti alla lesione di ogni diverso interesse individuale o di interessi collettivi per danno all'ambiente.

Si richiama poi il costante -e qui condiviso- orientamento di dottrina e giurisprudenza in ordine al rapporto tra la disciplina privatistica a tutela della proprietà (e della salute) dalle immissioni, rinvenibile nell'art.844 c.c. (e naturalmente nell'articolo 2043 c.c.), e la disciplina pubblicistica apprestata per la tutela dell'ambiente in generale dalle fonti inquinanti (ad es., per il rumore, dalla legge 447 del 1995 e dai D.P.C.M. 1.3.1991 e 14.11.1997). Tale rapporto è di reciproca autonomia e complementarità, nel senso che la normativa pubblicistica tutela l'intera collettività dalle fonti di inquinamento tali da interferire con la legittima fruizione dell'ambiente, contemperando le varie esigenze pubbliche e ponendo limiti di accettabilità, mentre la normativa privatistica tutela il soggetto vittima di immissioni intollerabili, a prescindere dalla osservanza o meno della disciplina pubblicistica. Leggi e regolamenti che disciplinano le attività produttive e che fissano le modalità di rilevamento dei rumori e i limiti massimi di tollerabilità in materia di immissioni perseguono interessi pubblici, disciplinando in via generale ed assoluta, e nei rapporti cosiddetti verticali tra privati e PA, i livelli di accettabilità delle immissioni al fine di assicurare alla collettività il rispetto di livelli minimi (così, tra le ultime, Cass. 1418/2006). Sicché, anche nella prospettiva dell'art. 844 c.c., sono irrilevanti le normative di tipo pubblicistico o amministrativo che regolano i rapporti tra soggetto proprietario del fondo da cui originano le immissioni e l'ente pubblico, pur se tali normative mirano alla fissazione di standards limite di inquinamento ambientale, con la conseguenza che, anche se quegli standards pubblicistici di accettabilità fossero rispettati, cionondimeno le immissioni potrebbero risultare concretamente intollerabili.

Va infine sottolineato che, ai fini del giudizio di intollerabilità delle immissioni non assume alcun rilievo la natura dell'attività cui si connettono le immissioni medesime e l'interesse generale al quale essa risponde. Come risulta dalla lettera dell'articolo 844 c.c. (norma di riferimento per l'intollerabilità delle immissioni) e dalla ricostruzione logica della fattispecie normativa, alla valutazione della tollerabilità o meno resta del tutto estraneo l'eventuale giudizio di contemperamento previsto al secondo comma della norma, giudizio che si effettua una volta accertata l'intollerabilità delle immissioni, senza costituire componente di quell'accertamento.

## 3. l'inquinamento acustico

Si premette che le misurazioni acustiche effettuate dal ctu De Polzer, nominato a seguito della rinuncia all'incarico del precedente ctu ing. Siniscalco, sono state eseguite, oltre che nel rispetto del contraddittorio, nell'ottica "...di ampliare e non limitare i dati a disposizione dei periti.." (verbale operazioni 11/4/03), offrendo così alle parti il maggior numero di dati possibile per poter sviluppare tecnicamente le argomentazioni difensive.

Sicché il ctu, sulla base del quesito che richiedeva di fornire "...i dati di misurazione dei livelli di immissioni rumorose cagionate dagli aeromobili civili nella loro fase di movimentazione da e verso Malpensa, rilevate nella parte del compendio immobiliare di proprietà attrice dove sono situati insediamenti abitativi.." e anche di indicare "...le fluttuazioni e variazioni sia tenendo conto del livello sonoro di fondo che di quello equivalente.." (cfr. verb. ud. 26.10.01) e che demandava al ctu di procedere alle misurazioni del dedotto inquinamento acustico "...con le modalità -in relazione a criteri e sistemi di misurazione- che il consulente d'ufficio riterrà corretti ed utili per dare compiuta ed articolata risposta al quesito.." (ordinanza 05.11.02), ha proceduto a misurazioni funzionali a individuare l'esistenza o meno di immissioni acustiche alla stregua di diversi profili normativi e/o giurisprudenziali.

Con riferimento alle numerose critiche svolte dalle parti convenute all'operato del consulente, il Tribunale, pur condividendo che vi è qualche aspetto di imprecisione e inadeguatezza nell'elaborato peritale, intende in linea generale e preliminare osservare che nella depositata relazione, e anche nelle autorizzate osservazioni delle parti, si rinviengono dati ed elementi sufficienti a valutare il profilo della domanda finalizzata ad ottenere in relazioni alle immissioni acustiche un risarcimento o, comunque, un indennizzo.

3.1 Il ctu ha, innanzitutto, tenuto da conto, secondo la consolidata prassi giuridica, il criterio della normale tollerabilità. Il criterio ripete la sua fondatezza scientifica in studi in campo internazionale che diedero luogo all'elaborazione, già nel 1971, di un documento (Raccomandazione ISO R1996 da parte della International Standard Organization) che evidenziò come, essendo l'intensità del suono misurabile su scala logaritmica, un aumento del rumore di fondo di 3 dB(A) equivale ad un raddoppio di intensità del suono, provocando così la reattività dell'uomo medio. Tale criterio consente di tener conto della particolare situazione concreta, valorizzando i suoni di origine varia, continui e caratteristici del luogo, in modo da ancorare la valutazione della tollerabilità al luogo dove si avvertono le immissioni senza predeterminare limiti assoluti, così rispondendo alle indicazioni date dall'articolo 844 cc. Il delineato parametro della normale tollerabilità per quanto più sopra rilevato non riceve deroga dalle disposizioni normative che regolano il rapporto verticale privato/PA.

Dalla relazione peritale -si richiamano anche le tabelle allegate sub 5- risulta che, sia in periodo diurno che in periodo notturno, a Villa del Dosso sono ampiamente superati i limiti sopra indicati, e le descritte modalità di misurazione confermano che quel superamento è stato determinato dal contributo del rumore aeroportuale, inteso come rumore dovuto al passaggio degli aerei. Al riguardo non appare rilevante la distinzione prospettata dalla difesa SEA tra rumore prodotto dalle infrastrutture aeroportuali e rumore prodotto dagli aeromobili, in quanto ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera m, punto 3 della legge 1995/447, «per attività aeroportuali si intendono sia le fasi di decollo o di atterraggio, sia quelle di manutenzione, revisione e prove motori degli aeromobili» (cfr. anche Consiglio di Stato che in sentenza 281/05 sottolinea la stretta connessione anche sul piano funzionale dei decolli e degli atterraggi con l'attività dell'aeroporto).

3.2 Il Tribunale ritiene comunque opportuno soffermarsi anche su altri dati forniti dalla consulenza per apprezzare, in stretta aderenza al dettato dell'articolo 844 c.c., la condizione dei luoghi e per sottolineare come la peculiare condizione topografica e naturalistica dei luoghi in esame trovi riscontro in indicazioni pubblicistiche che riguardano quel territorio.

A tale fine appare utile verificare quali siano i parametri che concorrono - o comunque che concorrevano alla data di effettuazione della consulenza - individuare dal punto di vista pubblicistico i limiti di immissione cui potesse essere sottoposta l'area Quintavalle (così per brevità), e in particolare il fabbricato denominato Villa del Dosso: trattasi di indagine non semplice, attesa la complessità, e in qualche caso anche la discrasia che caratterizza il susseguirsi di provvedimenti, emanati in esecuzione della legge 447/1995, che offrono in materia un quadro composito e non sempre chiaro.

3.3 Va preliminarmente considerato che, alla data delle operazioni peritali, la Commissione Aeroportuale di Malpensa, composta come stabilito dall'articolo 5 del DM 31.10.97, non aveva ancora proceduto alla "caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale" -ossia del territorio circostante l'aeroporto, il cui stato dell'ambiente è influenzato dalle attività aeroportuali- prevista dall'articolo 6 del DM 31 ottobre 1997, a norma del quale

1. Le commissioni di cui all'articolo 5, comma 1, del presente decreto, tenuto conto del piano regolatore aeroportuale, degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti e delle procedure antirumore adottate, definiscono, nell'intorno aeroportuale, i confini delle seguenti aree di rispetto: zona A, zona B, zona C

2. All'interno di tali zone valgono i seguenti limiti per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali come definite all'articolo 3, comma 1, lettera m), punto 2), della legge 26 ottobre 1995, n. 447:

zona A: l'indice LVA non può superare il valore di 65 dB(A);

zona B: l'indice LVA non può superare il valore di 75 dB(A);

zona C: l'indice LVA può superare il valore di 75 dB(A)

3. Al di fuori delle zone A, B e C l'indice LVA non può superare il valore di 60 dB(A).

In assenza della determinazione sul territorio delle zone di caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, il ctu ha ritenuto che i fabbricati Quintavalle sarebbero assoggettati al limite previsto per il territorio che, secondo il riportato 3° comma dell'articolo 6, resta al di fuori delle zone A, B e C, e ha quindi affermato che "...il limite da non superare all'esterno del sedime aeroportuale è certamente LVA = 60 d(B)A. Questa conclusione, se valida all'esterno del sedime aeroportuale, lo è a maggior ragione per l'area in esame...". (pag.8 relazione).

Ritiene invece il Tribunale che per l'area in esame, in base alla normativa di riferimento, possano assumersi conclusioni diverse da quelle ipotizzate dal ctu.

Va certamente condiviso il presupposto di fatto da cui parte il ragionamento del consulente, ossia che Villa del Dosso deve ritenersi, pur in assenza di definizione dell'intorno aeroportuale, situata in zona esterna ad esso.

L'estensione territoriale del cosiddetto "intorno aeroportuale" termina infatti all'isofonica Lva 60 e la localizzazione di Villa del Dosso è al di fuori di essa. Si richiama la tavola delle Curve Isofoniche prodotta come documento 18 da SEA dalla quale risulta che l'area Quintavalle attraversa, per così dire, in parte la fascia interna alla curva 65/75 (zona B), in parte la fascia interna alla curva 60/65 (zona A) e in parte l'area esterna alla curva 60. In particolare, risulta posizionato all'esterno della isofonica Lva 60 proprio il fabbricato Villa del Dosso, come può desumersi dal confronto tra il richiamato documento e la tavola 5, inserita graficamente nella relazione del ctp Gianola di parte attrice dell'ottobre 2003, facente parte delle 20 tavole approvate dall'articolo 1 della legge Regione Lombardia 12.04.99, n.10, concernente il Piano Territoriale dell'area Malpensa. E anche dal confronto con le numerose piantine in atti dell'area Quintavalle e con la "Carta degli Azzonamenti", allegato 1, alla Variante Generale al Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale della Valle del Ticino.

Ciò premesso, tornando al 4° comma dell'articolo 6 DM 30.10.97, va chiarito che l'indicazione per cui, al di fuori delle zone A, B e C, l'indice LVA non può superare il valore di 60 dB(A), non costituisce valore limite assoluto d'immissione, perché quel limite di "rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali" deve comunque correlarsi ai valori limite assoluti previsti dal successivo DPCM 14.11.97.

Tale decreto, in attuazione dell'articolo 3, comma 1, lettera a), della legge 26 ottobre 1995, n. 447, ha, infatti, determinato all'articolo 3 i valori limite assoluti di immissione, ossia "il valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno misurato in prossimità dei ricettori." (art.2, comma 1, lettera f- della legge 1995/447). Dispone poi l'articolo 3 del decreto che i valori limite assoluti di immissione, determinati con riferimento al livello equivalente di rumore ambientale (secondo la richiamata definizione data dall'articolo 2, comma 3, lettera a-, della legge 26 ottobre 1995, n. 447), riferiti quindi al rumore immesso nell'ambiente esterno dall'insieme di tutte le sorgenti, sono quelli indicati nella tabella C allegata allo stesso decreto.

Con riferimento all'inquinamento da rumore aeroportuale oggetto del presente giudizio, assumono rilevanza anche altre indicazioni contenute nel decreto 14.11.1997. Sempre l'articolo 3, 2° comma, stabilisce che i valori limite assoluti di immissione previsti dal decreto non trovano applicazione all'interno delle fasce di pertinenza delle infrastrutture aeroportuali - l'individuazione delle fasce di rispetto equivale alla definizione di aree soggette ad una sorta di legislazione speciale (per tali aree, secondo l'articolo 5 dello stesso decreto, "i valori limite assoluti di immissione e di emissione... saranno fissati con i rispettivi decreti attuativi, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome.)" - ma che all'esterno di tali fasce la rumorosità aeroportuale concorre al raggiungimento dei limiti assoluti di immissione: le infrastrutture aeroportuali devono quindi rispettare i limiti assoluti di immissione che le Amministrazioni Comunali attribuiscono al loro territori come conseguenza della classificazione acustica.

Dalla richiamata normativa si deduce quindi che il limite di 60 dB(A) per le aeree situate al di fuori dell'intorno aeroportuale non possa costituire regola per quelle aree che, secondo le indicazioni dello stesso decreto 14.11.97, sono sottoposte a valori limite assoluti di immissione inferiori a 60 dB(A): all'esterno delle fasce di pertinenza si applicano cioè i limiti d'immissione della normativa ordinaria.

3.4 Occorre allora verificare se il valore limite assoluto per Villa del Dosso fosse o meno inferiore a 60 dB(A).

A tal fine, richiamate

\* la tabella C del DPCM 14.11.97 che indica i valori limite assoluti di immissione con riferimento alle classi di destinazione d'uso del territorio riportate nella tabella A allegata allo stesso decreto (adottate dai Comuni ai sensi e per gli effetti dell'articolo 4, comma 1, lettera a- e dell'articolo 6, comma 1, lettera a-, della legge 26 ottobre 1995, n. 447)

\* la disposizione data dall'articolo 8 dello stesso DPCM 14.11.97, secondo il quale, in attesa che i comuni provvedano alla zonizzazione acustica del territorio (già richiesta peraltro dall'articolo 6 del DPCM 01.03.91 che prevedeva classi di territorio e valori di immissione), continuano ad essere applicati per le sorgenti sonore fisse (tra le quali rientrano, secondo la definizione dell'articolo 2, lettera c- della legge 1995/447, le infrastrutture aeroportuali) i limiti di accettabilità stabiliti dall'articolo 6 del DPCM 01.03.91, che prevede quanto segue

Art. 6.  
1. In attesa della suddivisione del territorio comunale nelle zone di cui alla tabella 1, si applicano per le sorgenti sonore fisse i seguenti limiti di accettabilità:

zonizzazione Limite diurno Leq (A) Limite notturno Leq (A)

Tutto il territorio nazionale 70 60

Zona A (decreto ministeriale n.144/68) \* 65 55

Zona B (decreto ministeriale n.144/68) \* 60 50

Zona esclusivamente industriale 70 70

(\*) Zone di cui all'art.2 del decreto ministeriale 2 aprile 1968, n.1444

deve rilevarsi che, alla data delle operazioni peritali, il Comune di Somma Lombardo non si era ancora dotato del Piano Acustico.

Risulta in atti però che lo stesso Comune, richiesto dal CTU (autorizzato dal giudice all'acquisizione di ogni utile informazione, anche presso pubblici uffici) di fornire precisazioni in ordine alla situazione delle zone interessate, ha comunicato a mezzo del proprio ufficio tecnico con nota 12912/FB/ del 03.07.03 riferita alla dichiarazione di destinazione acustica delle aree territoriali oggetto di indagine, che "...allo stato, per le aree oggetto della richiesta di definizione di zona acustica come sopra indicato, la classe di cui alla tabella 1 del DPCM 01.03.91 attribuibile alle aree stesse è la classe I - Aree particolarmente protette..." in quanto le dette aree "...ricadono in zona E3 -Riserva Orientata del P,R,G, Vigente (rif.art 14 NTA del P.R.G. Vigente) ed in zona B2 - Zone naturalistiche di interesse botanico-forestale) e in zona B3 - Zone di rispetto delle zone naturalistiche e periferiali del P.R.G. adottato in atto di C.C. n.104 del 19.10.02 e tuttora in salvaguardia..delle N.T.A. del Piano Territoriale di Coordinamento del Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino).

E' corretta l'osservazione del ctu De Polzer che, con riferimento alla nota del Comune di Somma Lombardo, ha rilevato come le sigle B2 e B3 abbiano un riferimento urbanistico e non possano confondersi con la denominata zona B prevista dal Decreto Interministeriale 02.04.68, richiamato dal DPCM 01.03.91, così come reso palese proprio dal contenuto dell'articolo 2 del richiamato decreto interministeriale 2 aprile 1968, 1444, secondo il quale

Sono considerate zone territoriali omogenee, ai sensi e per gli effetti dell'art. 17 della legge 6 agosto 1967, n. 765:

A) le parti del territorio interessate da agglomerati urbani che rivestano carattere storico, artistico e di particolare pregio ambientale o da porzioni di essi, comprese le aree circostanti, che possono considerarsi parte integrante, per tali caratteristiche, degli agglomerati stessi;

B) le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate, diverse dalle zone A): si considerano parzialmente edificate le zone in cui la superficie coperta degli edifici esistenti non sia inferiore al 12,5% (un ottavo) della superficie fondiaria della zona e nelle quali la densità territoriale sia superiore ad 1,5 mc/mq;

C) le parti del territorio destinate a nuovi complessi insediativi, che risultino inedificate o nelle quali l'edificazione preesistente non raggiunga i limiti di superficie e densità di cui alla precedente lettera B);

D) le parti del territorio destinate a nuovi insediamenti per impianti industriali o ad essi assimilati;

E) le parti del territorio destinate ad usi agricoli, escluse quelle in cui - fermo restando il carattere agricolo delle stesse - il frazionamento delle proprietà richieda insediamenti da considerare come zone C);

F) le parti del territorio destinate ad attrezzature ed impianti di interesse generale.

Sicché è pacifico che l'area Quintavalle non può farsi rientrare per le sue caratteristiche né nella zona B, e nemmeno nella zona A come definite dal decreto 1444 del 1968 (cfr. paragrafo 4.2 relazione ctu).

Tuttavia, sulla base della richiamata nota del Comune di Somma Lombardo, pare arduo sostenere che l'area Villa del Dosso, non potendo rientrare in quelle due zone, debba ritenersi soggetta, quanto ai limiti di zona, a quelli previsti per "tutto il territorio nazionale", pari a 70 dB(A) per il periodo diurno e 60 dB(A) per il periodo notturno, ossia a limiti acustici più elevati di quelli cui sono soggette aree presentanti le caratteristiche indicate per le zone A e B dall'articolo 2 del DM 02.04.68, 1444.

Tale conclusione contrasta con la formale indicazione proveniente dal Comune di Somma Lombardo che ha attribuito nella citata nota al complesso immobiliare la classe I della tabella I allegata al DPCM 01.03.91, secondo la quale rientrano in tale classe "... le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc...". E contrasta con la materiale localizzazione del complesso immobiliare, situato nel parco naturale del Ticino, ossia in uno dei maggiori parchi fluviali europei che per il pregio e le varietà paesaggistiche e per la ricchezza degli ecosistemi presenti, è stato riconosciuto dall'Unesco come "Riserva della biosfera": si trova cioè in zona ambientale particolarmente protetta.

3.5 Le indicazioni provenienti dal Comune di Somma Lombardo individuano quindi per l'area in oggetto, limiti assoluti di immissione pari a 50 d(B)A diurno e 40 dB(A) notturno (tabella 2 allegata al DPCM 01.03.91), pur in mancanza di suddivisione acustica del territorio, suddivisione cui però il Comune è tenuto per legge a procedere "...tenendo conto della preesistente destinazione d'uso..." (art.4, comma 1, lettera a- della legge 1995/447), sicché non si intravede ragione per la quale all'area, così già valutata dal Comune, possa in futuro attribuirsi classificazione diversa.

Peraltro, si sottolinea che, se i piani regolatori comunali per quanto attiene alle fasce di rispetto non possono porsi in contrasto con i piani regolatori e di sviluppo aeroportuali, e con le deliberazioni delle commissioni aeroportuali, in ragione dell'interesse strategico nazionale di tali infrastrutture (tanto che i Comuni devono adeguare la propria classificazione acustica al definito parametro di Lva), la questione si pone in termini diversi per l'area all'esterno delle fasce di rispetto.

Ritiene anche il Tribunale che il riferimento ai valori limite assoluti previsti dal DPCM 14.11.97, valori cui va correlata la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali, non possa ritenersi precluso dalla mancata perimetrazione delle fasce. In particolare non sembra imporre tale conclusione la nota sentenza 5822/2004 con la quale il Consiglio di Stato ha, tra l'altro, sostenuto che il DPCM 14.11.1997 si applica all'esterno delle fasce delle infrastrutture aeroportuali solo dopo la perimetrazione delle fasce ("...una volta definite le fasce, le infrastrutture aeroportuali concorrono al raggiungimento dei valori limite di immissione acustica al di fuori delle fasce stesse...") affermando che "...solo dopo la perimetrazione delle tre fasce di rispetto i limiti fissati dal DM 31/10/1997 (all'interno delle fasce) e dal DPCM 19/11/1997 (all'esterno) diventano concretamente applicabili e può essere verificato l'eventuale superamento...". A parere del Tribunale, l'indicazione data dal Consiglio di Stato deve essere intesa limitatamente al profilo esaminato in sede di impugnativa del DM 29.11.00, ossia in relazione alla decorrenza dell'obbligo (regolamentato dall'articolo 2 dell'impugnato DM 29.11.00) a carico delle società di gestione aeroportuale, di predisporre i piani di contenimento del rumore (in deroga alle sanzioni amministrative: articolo 10 legge 1995/447), profilo rilevante nel rapporto tra società di gestione aeroportuale e Pubblica Amministrazione ("...gli obblighi gravanti sulle società di gestione aeroportuale in relazione ai piani di contenimento del rumore scattano con precise scadenze temporali a partire dall'individuazione dei confini delle aree di rispetto, di cui al DM 31/10/1997 (art.2, comma 2, lett. c, dell'impugnato DM...)").

Comunque, quand'anche le indicazioni del comune di Somma Lombardo non dovessero essere poste a base della individuazione del limite assoluto di immissione pubblicisticamente rilevante, certamente esse assumono rilievo di limite assoluto "virtuale" e vengono apprezzate da questo Tribunale al fine della valutazione della intollerabilità delle immissioni.

Alla stregua di tali considerazioni, ogni censura all'operato del ctu in merito alle modalità con cui sono state effettuate le misure, finalizzata a ridurre di qualche margine i valori di Lva -individuati dal consulente in periodo notturno in valori compresi tra Lva 58 e Lva 66- resta praticamente irrilevante.

In relazione alla condizione dei luoghi, i parametri utilizzabili per valutare l'intollerabilità delle immissioni acustiche confermano, in ogni caso, la situazione di inquinamento acustico in cui versa Villa Del Dosso, situazione descritta dal consulente e confortata dai dati rilevati nel corso dell'ispezione giudiziale in data 1 marzo 2004 e oggettivati a verbale nel quale si riporta che dalle ore 10,30 alle ore 10,40 "...sono passati 7 aerei con rumore percepito sia all'interno chiuso della sala da pranzo al piano terreno, che naturalmente dal terrazzo al primo piano..." Con distanza temporale tanto breve in alcuni casi che il rumore del passaggio successivo si sovrapponeva a quello del passaggio precedente. Rispetto a tali oggettivi elementi, appare poco significativo il rilievo a verbale del ctp del Ministero, secondo il quale il passaggio degli aerei non aveva determinato la modifica del tono di voce, restando in atti confermato il continuo interessamento della proprietà attorea dal passaggio di aerei (si richiama al riguardo la considerazione svolta dallo stesso consulente che nel corso delle operazioni peritali -cfr verbale delle operazioni 3/12/01, allegato alla prima relazione Genevini- affermò che molte delle rotte interessavano il suolo di parte attrice e che ciò accadeva proprio per evitare sorvoli di centri di maggiore densità abitativa).

#### 4. inquinamento da gas di scarico

L'indagine sull'inquinamento da gas di scarico degli aerei coinvolge i terreni di proprietà attorea compresi tra il fiume Ticino e lo scalo aeroportuale di Malpensa, terreni che si estendono per oltre 200 ettari circa, dei quali più di 170 destinati a bosco ceduo, mentre il rimanente è destinato a prati stabili e ad altre destinazioni minori.

La relazione del professor Genevini, divisa in tre parti, è articolata, ricca di passaggi esplicativi, non assertiva ma argomentata e logica. E' frutto di un lavoro di indagine minuziosamente descritto e portato avanti secondo un progetto che si è venuto sviluppando nel corso della consulenza, seguendo le necessità imposte dai tempi e dai luoghi. E' corredata da dati di laboratorio incontestati, e propone con onestà intellettuale possibili risposte a quegli esiti del lavoro che appaiono discordanti rispetto ai risultati complessivi. Il Tribunale, valutato il percorso e le conclusioni dell'indagine peritale, la ritiene ampiamente soddisfacente e la pone a base della propria decisione, richiamando in questa sede alcuni passaggi decisivi.

4.1 Nella prima parte della relazione viene illustrato il metodo seguito nella ricerca e valutazione degli idrocarburi totali e degli IPA (idrocarburi costituiti da due o più anelli aromatici uniti fra loro, generati da qualsiasi reazione tesa ad ottenere energia dall'ossidazione di un idrocarburo), partendo dalla premessa della spiegata necessità di abbandonare un possibile rigore statistico -incompatibile, attesa la materia di indagine, con tempi accettabili- ma procedendo ad un campionamento idoneo comunque a fornire, anche sulla base del buonsenso, adeguate informazioni.

Innanzitutto, il ctu, precisato che idrocarburi sono presenti nei suoli "naturalmente" -e cioè per immissione tramite i residui vegetali- con una concentrazione che è correlata con il contenuto in carbonio e con i livelli di saturazione d'acqua del suolo stesso, ha proceduto a verificare la quantità di idrocarburi totali presenti nei terreni agricoli, nel sottobosco e nelle essenze arboree. La verifica iniziale registrava la presenza di una altissima percentuale di idrocarburi totali sui campioni di suolo (1ª parte relazione, pag.4), a fronte di un contenuto "naturale" intorno ai 10/30 ppm; mentre registrava praticamente assenza di idrocarburi nei campioni di lettiera e di foglie. Sicché il ctu formulava l'ipotesi che gli idrocarburi ricaduti, combinandosi con la struttura della cuticola delle foglie, non evaporassero nello spazio di testa del campione conservato, e predisponesse altro sistema di controllo e verifica, mediante due distinte metodologie di accertamento.

Per un verso, il ctu ha proceduto alla campionatura dei suoli agrari a fianco del casello di Milano-Sud della A1 (sito scelto in quanto costituente uno dei più importanti nodi di traffico auto veicolare) e, per altro verso, ha utilizzato dieci trappole passive, sorta di gabbie, fatte all'uopo predisporre dal CTU, che consentono di misurare gli idrocarburi caduti nelle stesse e trattenuti da pastiglie di carbone attivo. Tali trappole furono posizionate, al fine di catturare gli inquinanti e di confrontare i dati, nella proprietà Quintavalle (6), nel sedime aeroportuale di Malpensa (2), nel campo sportivo di Ispra (1) e all'interno della facoltà di Agraria, lato via Colombo a Milano (1).

Il duplice esperimento ha fornito dati eloquenti.

Innanzitutto, è emerso che la concentrazione in idrocarburi totali sui campioni di suolo prelevati al casello Milano-Sud era nettamente inferiore a quella registrata nei suoli Quintavalle: la più elevata concentrazione a Milano-Sud era intorno a 194 ppm, contro più elevata concentrazione nel sito Quintavalle (anche 586 ppm).

Decisivi per confermare l'ipotesi del professor Genevini, secondo cui l'analisi negativa circa la presenza di idrocarburi nei campioni di lettiera e di fogliame dipendeva dalla combinazione chimica delle molecole con la cutina fogliaria e non dall'assenza di ricaduta, sono anche i dati forniti dalle trappole passive localizzate sia nella zona interessata dalle rotte, che nelle zone presumibilmente non interessate (sulla struttura e sul

posizionamento delle gabbie si vedano anche gli allegati 10, 10 bis e 10 ter alla prima relazione 13.06.03 e i verbali delle operazioni peritali a decorrere da quello del 09.07.02).

La verifica ha consentito di accertare che la proprietà Quintavalle ha registrato nel secondo periodo di campionamento dal 31.10.02 al 18.02.02 – periodo nel quale vi è assenza di fogliame e quindi assenza di “filtro” nei confronti degli IPA- l’esistenza di immissioni di particolare rilevanza: la media dei campioni è pari ad un valore di 1.355 ppb, contro un valore del sedime aeroportuale di Malpensa pari a 1.117 ppb, analogo a Milano. In particolare è stata registrata la notevole differenza tra i valori ottenuti dalle trappole passive posizionate nelle aree di terreno seminativo e quelli ottenuti dalle trappole situate nella parte boscata: le prime hanno dato un valore di 466 ppb e le altre un valore di 1.800 ppb. Tale dato esprime in modo palese la correlazione tra l’inquinamento ed il passaggio degli aerei. Infatti, ha evidenziato il ctu che i terreni seminativi sono posizionati, da un punto di vista altimetrico, più in basso di circa 15 metri rispetto al bosco privo di fogliame nel secondo periodo di campionamento, e che la rotta degli aerei si muove rispetto all’area interessata in direzione sud-est>nord-ovest, passando prima sul bosco e poi sui seminativi: poiché l’aereo decollando si alza man mano di quota, genera così una maggiore dispersione di incombusti e quindi una minore ricaduta per unità di superficie.

Sulla base dei dati forniti dal ctu, è quindi accertato che il sito Quintavalle, che per posizione ambientale ed assenza di traffico veicolare dovrebbe essere caratterizzato da concentrazioni di IPA ed idrocarburi pressoché nulle, presenta valori elevati, addirittura pari a 4/5 volte quelli rilevati a lato del casello autostradale Milano-Sud.

4.2 Una volta pervenuto ad affermare l’evidenza oggettiva dell’inquinamento, il ctu nella seconda e nella terza parte della relazione (cfr anche paragrafo 8 della prima relazione) si è soffermato con il supporto di tecniche ausiliarie a riferirne gli effetti, sia sulle aree seminative -che nella tenuta Cascina Tre Pini occupano una percentuale minoritaria (possibili “riduzioni” del danno e costi sono indicati al paragrafo 5 della 3°relazione) - sia sul patrimonio boschivo.

Anche per individuare tali effetti il consulente si è servito di un metodo non contestato nel corso delle operazioni peritali. Non potendo procedere a rilevare i danni al patrimonio boschivo attraverso le misurazioni della massa legnosa –sistema che in caso di essenze a lento accrescimento richiede misurazioni quinquennali o più- il ctu ha utilizzato il sistema di misurazione del NDVI (Normalized difference vegetation index), che varia tra -1 e +1 e che si basa sulla riflettanza dell’infrarosso, radiazione che risulta direttamente proporzionale alla quantità di clorofilla per unità di superficie, quantità che assume rilevanza perché la clorofilla è direttamente dipendente dallo stato di salute della pianta ed è quindi legata alla sua produttività

L’indagine, effettuata mediante l’acquisizione da Telespazio di due passaggi satellitari relativi agli anni 2000 e 2003 e sulla base delle immagini più nitide disponibili e relative ad un periodo analogo in cui non vi fosse incidenza di fitofagi, ha consentito di accertare che la variazione dell’indice è risultata significativamente più accentuata nell’area boschiva Quintavalle che in altre aree indagate e che “..la variazione negativa del valore medio dell’indice è da correlarsi ad un diminuito sviluppo vegetativo del soprassuolo nell’anno 2003 rispetto al 2000..”. Il dato ricavabile dall’osservazione indica quindi uno stato di sofferenza dei boschi Quintavalle, sia rispetto a boschi analoghi, siti in luoghi diversi della zona, sia rispetto alla copertura vegetale posta a sud delle piste dove il sorvolo aereo è interessato normalmente da aerei in fase di atterraggio e non in decollo, quindi con una ridotta emissione di gas di scarico.

Il consulente, avvalendosi di ausiliario, ha descritto nella 3° relazione il danno delle aree boschive rilevando “..un impoverimento del corteggio flogistico ed una inesorabile avanzata di specie alloctone invasive e ruderali..”. Ha inoltre verificato come delle quattro aree test della tenuta Cascina Tre Pini “..almeno in tre la classe di danno maggiormente rappresentata sia la classe 3 (ovvero individui che mostrano danno compresi tra il 50 e il 75%) e la classe 4 (danno fra il 75 ed il 99%), e gli individui praticamente sani, riferiti alla classe 1 siano scarsamente rappresentati..”. Dati tutti di gran lunga peggiori di quelli riscontrati nello stato dei boschi della riserva “La Fagiana” (sito nel quale è stata riscontrata l’assenza degli idrocarburi AVIO) che, posta più distante dall’aeroporto, “..è caratterizzata da boschi in buon se non eccellente stato vegetativo..” (così nella 3° parte della relazione).

Secondo il CTU si tratta di danni che potrebbero essere arginati con rilevantissimi costi da sostenere per l’abbattimento delle piante danneggiate, pari al 30% del patrimonio boschivo (dato risalente all’epoca della perizia) e per la loro sostituzione, fermo restando che “..se l’apporto di inquinanti non dovesse cessare, nemmeno un periodo di 15 anni è sufficiente a garantire il ripristino della copertura boschiva..”:

Ritiene il Tribunale che i numerosi profili di critica, spesso connotati da astrazioni, svolti dalle parti convenute alla indagine effettuata dal professor Genevini non valgano a metterne in discussione le argomentate conclusioni, pragmaticamente fondate sull’indagine svolta sul territorio e sui suoi risultati.

In sintesi, comunque, vale qui la pena di osservare

\* solo nella memoria 15.11.04 di osservazioni alla relazione Genevini, per la prima volta, SEA assume l’esistenza di altre fonti di inquinamento situate nel raggio di 20 Km -tra queste l’aeroporto civile di Vergiate e l’aeroporto militare di Cameri (Novara)- che avrebbero potuto cagionare dispersione di inquinanti del tipo di quelli oggetto di indagine. La tardiva indicazione non ha trovato ovviamente riscontri ulteriori alla tesi apoditticamente affermata, né in ordine all’attuale funzionamento degli aeroporti indicati, né in ordine alle modalità di funzionamento di questi o dei siti produttivi indicati, e agli specifici combustibili utilizzati

\* appare del tutto sproporzionato, rispetto alla situazione, riferire l’inquinamento del sito Quintavalle all’uso di macchine agricole dell’azienda: su ciò si è chiaramente pronunciato il ctu (1°relazione pagina 9)

\* le conclusioni cui è pervenuto il ctu non vengono smentite dal fatto che nella proprietà attorea sono stati riscontrati valori di inquinamento superiori a quelli verificati nel sedime aeroportuale. Si consideri, infatti, che le trappole passive poste a Malpensa sono state localizzate non nella immediata vicinanza di tracciati di sorvolo: come si legge nel verbale della ispezione giudiziale dell’ 1° marzo 2004, i siti delle trappole a Malpensa furono determinati di comune accordo tra le parti ma “..tenendo conto delle indicazioni date da SEA in relazione a ragioni di sicurezza e di traffico aereo..”

\* la mancata validazione del procedimento artigianale seguito dal consulente con la predisposizione delle trappole passive non impedisce di tener conto degli esiti del procedimento che non fu oggetto di alcuna contestazione nel corso delle operazioni peritali da parte dei convenuti e dei loro consulenti

\* l’affermazione secondo cui l’inquinamento sarebbe maggiore durante la fase di atterraggio degli aeromobili rispetto a quella di decollo (così il Ministero a pagina 14 della comparsa conclusoria) trova argomentate smentite nelle indicazioni contenute nella prima relazione Genevini, pag.2 , allorché, individuata l’origine della produzione di IPA nella fase della combustione e attribuita rilevanza alla quantità di carburante inviata a combustione, precisa il CTU che il momento in cui vi è la massima richiesta di potenza e quindi la più elevata quantità di carburante che viene inviata all’ossidazione “..corrisponde alla fase del decollo ed ai momenti immediatamente successivi..”, criterio che ha guidato le indagini (il CTU ha tenuto conto delle rotte di decollo indicate da SEA) e che non trova alcuna contestazione nel corso delle operazioni peritali.

In definitiva, le ampie indicazioni fornite dal ctu Prof. Genevini, delle quali si sono qui sinteticamente riportati solo pochissimi dati, danno conto della gravissima compromissione di un’area di rilevante interesse naturalistico, caratterizzata da notevole estensione di boschi in età secolare, con presenza anche di specie tipiche locali e di specie arboree di particolare importanza (indicate, e non contestate quanto alla presenza, nelle relazioni del consulente di parte attrice). E danno conto della riferibilità di quella compromissione all’inquinamento atmosferico da idrocarburi derivato dai continui sorvoli connessi alla vicina infrastruttura aeroportuale, confermando quindi l’intollerabilità delle immissioni. Per quanto riguarda la quantità dei sorvoli cui soggiace l’area interessata, si sottolinea che, prima dell’inizio delle operazioni peritali, era stato determinato con la collaborazione di SEA un gate elettronico (cfr verbale 29.05.02 delle operazioni peritali) attraverso il quale computare gli aerei che attraversavano i terreni in questione e che, effettuato un conteggio su sessantasette giorni scelti casualmente sull’arco di due anni (il criterio è indicato al paragrafo 2 della relazione 13.06.03), è stata individuata una media di 148 velivoli al giorno.

Può concludersi che anche le immissioni da gas di scarico esistono e non sono tollerabili (indipendentemente dal rispetto della normativa vigente in materia).

5. la domanda ex articolo 2043 c.c.

5.1 il danno ingiusto

La domanda risarcitoria ex articolo 2043 c.c. impone innanzitutto di verificare l’ingiustizia del danno, momento centrale del giudizio aquiliano di responsabilità.

E’ noto che, in tema di immissioni, vi è un orientamento giurisprudenziale e dottrinale tendente a far coincidere in ogni caso l’ingiustizia del danno con la intollerabilità delle immissioni, in pratica desumendo dall’articolo 844 c.c. i criteri per la valutazione dell’ingiustizia così definendo sempre “illecite” le immissioni intollerabili.

L’equazione tra intollerabilità delle immissioni e ingiustizia del danno -equazione che pare peraltro estranea al contenuto dell’atto di citazione nel quale si fa richiesta di un indennizzo, ferma restando la valutazione di intollerabilità- non è però generalizzabile. Infatti, il secondo comma dell’articolo 844 c.c., imponendo (“..l’autorità giudiziaria deve..”) il contemperamento delle ragioni proprietarie con le esigenze della produzione (il riferimento va tanto più esteso alle esigenze connesse ad attività di pubblico servizio, svolta nell’interesse generale), implicitamente ammette che in alcuni casi, in presenza di propagazioni derivanti da attività attuata 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 di fronte alla quale non ha ragion d’essere l’imposizione di un sacrificio ancorché

minimo all'altrui diritto di proprietà o di godimento e non sono quindi applicabili criteri dettati dall'articolo 844 cc.": Cass. 2006/10715), allorché da quelle propagazioni non derivi un danno alla persona, il proprietario non possa richiedere alcuna inibitoria per tutelare il diritto di proprietà e possa però ottenere un indennizzo, ristoro che per sua natura è un minus rispetto al risarcimento del danno. Ciò significa quindi 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 (cfr sentenza 500/99). 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'articolo 2043 c.c..

Discorso diverso va fatto quando dalle immissioni derivi danno ad un diritto inviolabile della persona. In tal caso 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 incomprimibile anche di fronte alle esigenze considerate dall'articolo 844, 2° comma, cc. (così argomentando da Cass. SU 1998/10186).

In tale prospettiva, considerato che la domanda attorea, come delineata nell'atto introduttivo e non ulteriormente precisata con la memoria ex articolo 183 c.p.c., fa valere unicamente un danno alla proprietà fondiaria, deve escludersi che la sola intollerabilità delle immissioni connesse al funzionamento di Malpensa 2000 possa configurarsi come danno ingiusto. Ed in effetti parte attrice a sostegno della domanda di risarcimento allega, oltre l'intollerabilità, anche altri elementi, idonei ad individuare profili di illiceità nello svolgimento dell'attività aeroportuale (e ostativi quindi al giudizio di contemperamento previsto dal 1° capoverso dell'articolo 844 c.c.), assumendo che l'inquinamento subito dal fondo trova causa nell'esercizio di un'attività per la quale erano state omesse la prescritta valutazione di impatto acustico e di impatto ambientale: le valutazioni di impatto acustico e ambientale avrebbero, se effettuate, garantito il contemperamento delle esigenze dell'aeroporto con quelle delle aree circostanti, verificando l'entità delle immissioni e imponendone la diminuzione unitamente alla predisposizione di idonee misure di contenimento.

#### 5.2 la valutazione d'impatto ambientale

In questa prospettiva -che non è quella di accertare l'invalidità e/o l'illegittimità di un provvedimento autorizzativo della pubblica amministrazione (con gli effetti sulla giurisdizione denunciati dai convenuti)- la questione concernente la valutazione di impatto ambientale assume rilievo perché una sua indebita mancanza potrebbe individuare un'omissione rilevante ai fini dell'articolo 2043 c.c. e un diverso assetto degli interessi meritevoli di tutela ai fini della valutazione dell'ingiustizia del danno: è sotto tali profili, quindi, che il Tribunale vi fa riferimento.

Il quadro giuridico rilevante all'epoca era costituito, prima ancora che dalle norme sopra richiamate, dalla direttiva CEE 85/337, il cui articolo 2 prevedeva che gli stati membri, precedentemente al rilascio dell'autorizzazione per i progetti per i quali fosse previsto un notevole impatto ambientale, dessero corso alla valutazione di impatto ambientale (VIA) finalizzata, come indicato dall'articolo 3 della direttiva, a individuare, descrivere e valutare in modo appropriato gli effetti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori: "... -l'uomo, la fauna, la flora; -il suolo, l'acqua, l'aria, il clima e il paesaggio; -i beni immateriali ed il patrimonio culturale; e sulla loro interazione.

Era stata quindi emanata la legge 8.07.86, 349, istitutiva del Ministero dell'Ambiente e contenente norme in materia di danno ambientale e, successivamente, il DPCM 10.08.88, 377, avente ad oggetto la regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'articolo 6 della legge 349/1986. All'articolo 1, 1° comma, lett. g, di detto DPCM si stabilì che erano sottoposti alla procedura di VIA gli aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 mt di lunghezza e all'articolo 7, norma transitoria, si stabilì che la disciplina di cui allo stesso decreto non si applicava ai progetti delle opere per i quali era già intervenuta l'approvazione a norma delle disposizioni vigenti.

Come risulta dalla nota del Ministero Ambiente in data 25.09.95 (doc.13 SEA), per tale combinato di norme, il progetto Malpensa 2000 non venne sottoposto a VIA, in quanto la realizzazione dell'aeroporto era già prevista nella legge 449/85 e il PRG dell'aeroporto era stato approvato dalla Regione Lombardia nel giugno 1986 e dal Ministero dei Trasporti con decreto 903/1987. Peraltro, su richiesta della Regione Lombardia, la SEA aveva in precedenza predisposto uno "studio di impatto ambientale" sul quale la stessa Regione Lombardia aveva espresso parere positivo nel luglio 1988 (cfr. nota richiamata): progetto e studio di impatto erano quindi antecedenti all'entrata in vigore della Direttiva CEE 85/337 e anche all'istituzione dello stesso Ministero dell'Ambiente.

Posto che la norma transitoria ha potuto determinare nei confronti del Piano Regolatore Aeroportuale di "Malpensa 2000" del 1985 la mancata attivazione della procedura di VIA -risulta, peraltro, che all'epoca l'Unione Europea non aveva avanzato rilievi nei confronti dell'Italia- resterebbe da chiedersi se al momento in cui entrò in funzione Malpensa 2000 non si fossero determinate comunque le condizioni per dover procedere ad una valutazione di impatto ambientale.

Certamente la documentazione in atti offre spunti per dubitare che al momento di apertura dello scalo la configurazione operativa di Malpensa fosse quella già approvata e valutata anni addietro.

Elementi di dubbio si rinvenivano nel provvedimento adottato dal Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali in data 25.11.99 (documento 21 SEA), emesso a seguito della domanda di pronuncia di compatibilità ambientale relativa al progetto di potenziamento dell'aeroporto di Malpensa per livelli di traffico aereo superiori alla soglia dei 12 milioni di passeggeri all'anno, domanda presentata da SEA in data 02.07.99 e con riferimento alla quale il provvedimento ministeriale esprime un "... giudizio di compatibilità ambientale negativo sull'ulteriore incremento dei voli all'aeroporto di Malpensa...". Risulta, infatti, dai richiami contenuti nell'articolato provvedimento ministeriale che il progetto Malpensa era stato incluso nelle priorità della TEN- Trans European Network con provvedimento 1692/96/CE del Consiglio e del Parlamento Europeo (doc.5 SEA), documento che richiamava le esigenze in materia di protezione ambientale prevedendo che "all'atto dello sviluppo e della realizzazione dei progetti gli Stati membri devono tenere conto della tutela dell'ambiente effettuando studi di impatto ambientale dei progetti di interesse comune, da attuare a norma della direttiva 85/37/CEE... e applicando la direttiva 92/43/CEE del Consiglio..." relativa alla conservazione degli habitat naturali.

Lo stesso Ministro dell'Ambiente intendeva le indicazioni europee nel senso che i progetti inseriti nelle reti TEN effettuassero la procedura di VIA e, in considerazione della mutata situazione dell'aeroporto di Malpensa, con nota 19.06.98 chiedeva al Ministro dei Trasporti di procedere alla valutazione di impatto ambientale del progetto Malpensa 2000 al fine di valutare la "modificazione sostanziale del sistema e delle sue pertinenze in relazione ai profili ambientali", ottenendo riscontro con nota del 15.07.98 con la quale il Ministro dei Trasporti affermava che "l'asserito incremento del traffico aereo, di per sé solo, non può costituire presupposto per l'attivazione della VIA" (pag. 2 decreto).

Le indicazioni offerte dal richiamato provvedimento 25.11.99, per quanto di autorevole provenienza, restano nel presente procedimento solo assertive e non risultano arricchite da elementi di fatto in questa sede (e ai fini sopra precisati), valutabili ai fini dell'articolo 2043 c.c.

La questione del superamento di fatto, al momento dell'apertura dello scalo, dei parametri previsti dall'approvato Piano Regolatore Generale dell'Aeroporto -se cioè vi fosse stato il superamento, a quali indicazioni riferibile e se, in definitiva, le effettive modalità di esercizio dell'attività aeroportuale non fossero più quelle precedentemente autorizzate in assenza di VIA, con ogni conseguenza in tema di controllo di impatto ambientale- è rimasta al di fuori dell'indagine istruttoria, in tal senso non coltivata da parte attrice che ha fondato la sua difesa sulla prospettiva della necessità della VIA rispetto al progetto approvato, prospettiva che così come formulata appare regolata dalla richiamata regola transitoria. Né il Tribunale potrebbe utilizzare le generiche informazioni, per quanto di pubblico dominio stante la diffusione sui media, relative allo sviluppo del traffico aereo di Malpensa 2000 e alla procedura di infrazione aperta dalla Commissione Europea per infrazione del diritto comunitario in materia di VIA in relazione a successivi progetti di ulteriore estensione dell'aeroporto di Malpensa.

In definitiva, per rilievi più sopra svolti, gli elementi a disposizione del Tribunale non consentono di attribuire alla mancata preventiva valutazione di impatto ambientale per il Progetto Malpensa 2000 il rilievo, valutabile ai fini dell'articolo 2043 c.c., asserito da parte attrice, e comunque non consentono di delineare in termini di illiceità l'attività aeroportuale. Non appare perciò nemmeno necessario soffermarsi sul nesso causale, ossia sulla questione se l'omissione, nel caso di specie, potesse o meno funzionare quale condizione determinativa del processo causale dell'evento dannoso, e sulla disponibilità o meno in questa sede processuale di elementi idonei a ritenere presumibilmente che una VIA preventiva avrebbe condotto a scelte e decisioni che avrebbero impedito l'inquinamento del complesso immobiliare Quintavalle.

#### 6. la domanda d'indennizzo ex articolo 844 c.c.

Esclusa, quindi, la configurabilità di un illecito aquiliano per entrambi i convenuti, ritiene il Tribunale che debba apprezzarsi favorevolmente il contenuto indennitario della domanda svolta in citazione.

La stessa parte attrice, infatti, in coerenza ai criteri dettati dall'articolo 844 c.c. al fine di comporre interessi in conflitto nel quadro di una proficua coesistenza sociale, sottolinea che, indipendentemente dalla illiceità delle immissioni (e quindi al di fuori della cornice dell'articolo 2043 cc), essendo queste superiori alla normale tollerabilità, debba darsi luogo ad un giusto indennizzo.

La richiesta è fondata, sussistendo, per le ragioni finora esposte, i presupposti per l'applicabilità dell'articolo 844, 1° capoverso, c.c. in quanto, come risulta dalla trattazione sub 3) e sub 4), dal transito degli aerei connesso al vicino aeroporto di Malpensa sono derivate e derivano al complesso immobiliare di proprietà attorea immissioni intollerabili causanti a quel complesso rilevante pregiudizio.

Qualche rilievo va fatto in relazione ad altri profili che, secondo i convenuti, impedirebbero il ricorso all'articolo 844 cc. Con riferimento alla posizione dei fondi ed alla argomentazione per cui essi dovrebbero essere immediatamente confinanti per dar luogo all'applicazione della norma, ritiene questo Tribunale, in conformità ad autorevole dottrina, che il concetto di vicinanza tra i fondi debba essere inteso in senso funzionale, essendo sufficiente cioè che i due fondi si trovino in un rapporto spaziale tale che possa di fatto accadere che un fondo resti pregiudicato dalle propagazioni cagionate da attività svolte nel fondo immittente.

Nemmeno si condivide il rilievo per cui le immissioni determinate dal passaggio degli aerei costituirebbero solo "immissioni dirette" che, in quanto causate immediatamente nel fondo altrui, esulerebbero dalla disciplina dell'articolo 844 regolatrice delle immissioni derivanti da attività svolte in un determinato fondo i cui effetti si propagano in quelli circostanti. Di contro, 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 (cfr. Cass. 1990/8271 che aveva fatto applicazione dell'articolo 844 c.c. in relazione all'utilizzazione di un fondo per il decollo e l'atterraggio di elicotteri).

La proposta interpretazione dell'articolo 844 c.c., non preclusa dalla natura e dalla formulazione della norma e non modificativa dei suoi tratti strutturali, consente peraltro di individuare uno spazio di doverosa tutela per situazioni che, altrimenti, in assenza dei requisiti richiesti per l'azione risarcitoria ex articolo 2043 c.c. e in presenza del contemperamento ex articolo 844, 1°cpv, c.c.. ne rimarrebbero prive.

In base all'articolo 844, 1°cpv, cc, compete quindi a parte attrice la corresponsione di un indennizzo -previsto, pur in assenza di dettato legislativo, da costante e consolidata giurisprudenza- da porsi a carico di entrambi i convenuti, legittimati passivi rispetto alla domanda.

Tenuto conto della natura delle azioni consentite dall'articolo 844 c.c., occorre infatti precisare che il criterio di imputazione dell'immissione non è sempre il medesimo e che si profila diverso per la tutela risarcitoria e per quella inibitoria. Per quanto riguarda la tutela risarcitoria, alla quale è di necessità assimilabile l'ipotesi prevista dal secondo comma della norma, ritiene il Tribunale che il soggetto obbligato al pagamento dell'indennità debba essere identificato attraverso l'imputazione dell'attività causativa delle immissioni, e non attraverso la titolarità della proprietà sul fondo dal quale le immissioni si dipartono.

Il Ministero dei Trasporti è tenuto alla corresponsione di indennizzo in quanto soggetto cui è istituzionalmente riferibile l'attività causativa del pregiudizio. Al Ministero dei Trasporti venne peraltro demandata dalla legge 449/1985, avente ad oggetto l'ampliamento e l'ammodernamento dello scalo aeroportuale Malpensa, l'approvazione delle proposte per i nuovi Piani Regolatori o per le varianti dei piani esistenti, e con DM 13.02.87, 903, lo stesso Ministero approvò il Piano Regolatore Aeroportuale. Si aggiunge che, mantenendo il Ministero in tema di aviazione civile e trasporto aereo, attività di vigilanza, indirizzo e controllo, ora anche nei confronti dell'Enac (art.11Dlgs 1997/250), gli sono comunque riferibili scelte inerenti alla regolamentazione del traffico aereo (oltre che competenze specifiche nella determinazione della procedure antirumore). Per tali ragioni, l'attività dimostrata lesiva del diritto di terzi risulta imputabile all'amministrazione convenuta.

Tenuta all'indennizzo è anche la concessionaria SEA cui è imputabile quella attività di impresa alla quale si collegano le immissioni intollerabili il cui verificarsi costituisce realizzazione di un rischio connesso all'attività. Al riguardo si sottolinea la particolare natura della disposizione data dal secondo comma dell'articolo 844 c.c. che, prevedendo che possano essere consentite immissioni che superino la normale tollerabilità se necessariamente collegate con l'esercizio di attività produttiva di pubblico interesse, contro il pagamento di un'indennità, individua un'ipotesi di attività dannosa, ma lecita e consentita in considerazione della sua utilità sociale, che tuttavia dà luogo a un ristoro. Riportando, come proposto da autorevole dottrina, la fattispecie prevista dal secondo comma dell'articolo 844 c.c. ad una ipotesi generatrice di "responsabilità" oggettiva, deve ritenersi che l'indennizzo dovuto al proprietario del fondo pregiudicato dalle immissioni sia a carico dell'imprenditore, gravato da obblighi di contenimento del rumore, andando a far parte del rischio di impresa e rientrando nel passivo sociale di questa.

#### 7. l'indennizzo ex articolo 46 della legge 1865/2359

Ritiene peraltro il Tribunale, tenuto conto della prospettazione della domanda e degli elementi di fatto che la sostengono, che la richiesta d'indennizzo formulata da parte attrice possa essere riferita non solo all'articolo 844 c.c., ma anche all'articolo 46 della legge 1865/2359 (abrogato dal DPR 8.06.01, 327 e sostituito dall'articolo 44 di quel DPR), a norma del quale "...è dovuta una indennità ai proprietari dei fondi, i quali dall'esecuzione dell'opera di pubblica utilità vengano gravati di servitù, o a soffrire un danno permanente derivante dalla perdita o dalla diminuzione di un diritto..".

E', infatti, condivisibile solo in parte l'assunto del Ministero che in comparsa conclusionale, sottolineando l'infondatezza delle domande svolte da parte attrice, ha rilevato che al più la domanda si sarebbe dovuta fondare sugli articoli 45 e 46 della legge 2359/1865, aggiungendo però che tale domanda non risultava esercitata in questa sede.

Ferma restando la diversità dei presupposti dell'azione aquiliana ex articolo 2043 c.c. e dell'azione di responsabilità fondata sul richiamato articolo 46, sia con riferimento al *petitum* che alla causa *petendi*, osserva il Tribunale che l'atto introduttivo del presente giudizio, facendo riferimento alla "...oramai irreversibile destinazione del fondo alle attività aeroportuali.." e deducendone il riconoscimento di un indennizzo, ha così allegato elementi idonei a poter riferire la domanda allo schema dell'articolo 46 della legge 1865/2359 e a tale inquadramento della domanda può procedere il Tribunale, essendo demandata al giudice "... l'interpretazione e la qualificazione delle richieste formulate, al fine di determinare l'effettivo contenuto e l'appropriata collocazione sostanziale..." (cfr. Cass. 1998/10012 in termini).

Ciò premesso, richiamate le indicazioni delle Sezioni Unite (cfr. Cass. 10163/2003; 9341/2003 e 9478/97) che hanno ritenuto applicabile l'indennità prevista dall'articolo 46 nei confronti di chi, pur non avendo subito un'espropriazione, riceva un pregiudizio "...dall'esecuzione o dall'esercizio illegittimo.." ((Cass.SU 9478/97) di un'opera pubblica, riportando il fondamento del diritto a tale indennizzo ad un principio pubblicistico di giustizia distributiva, per cui non è consentito soddisfare l'interesse generale attraverso il sacrificio del singolo senza che quest'ultimo sia indennizzato, può constatarsi la sussistenza dei tre presupposti richiesti per l'applicazione della norma: l'opera pubblica, la produzione di un danno avente carattere permanente e il nesso di causalità tra l'esecuzione o l'esercizio dell'opera pubblica.

Premessa la riferibilità all'articolo 46 di un'opera pubblica infrastrutturale come Malpensa 2000, va rilevato che la legge 1985/449, prevedendo la realizzazione delle opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione necessarie ad assicurare a breve e medio termine il funzionamento delle infrastrutture aeroportuali di Milano-Malpensa, stabiliva all'articolo 4 che l'approvazione da parte del Ministero dei Trasporti del nuovo Piano Regolatore Generale ovvero delle varianti di quello esistente nonché delle singole opere equivaleva a dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità delle opere stesse.

Si è poi ampiamente detto che non sono stati offerti elementi idonei a connotare di illiceità l'attività in questione, e che dalla utilizzazione dell'opera pubblica, in conformità alla funzione per la quale è stata progettata e realizzata, deriva pregiudizio alla proprietà attorea, ravvisandosi quindi il nesso causale nella specie richiedibile (cfr. Cass. 18172/04).

Va infine considerato che non deve ritenersi indennizzabile il solo danno perpetuo o irreparabile e che ai fini dell'articolo 46 si ritiene permanente anche il danno che dura fin quando permane la causa lesiva. Nel caso di specie, gli elementi forniti dai consulenti confermano la continuità e gravità di un pregiudizio idoneo ad incidere in maniera sensibile sul diritto dominicale, e, peraltro, le indicazioni fornite dal CTU prof. Genevini chiariscono la tendenziale permanenza del danno se l'apporto d'inquinanti non dovesse cessare.

Si tratta quindi di un pregiudizio indennizzabile in base ai criteri direttivi indicati dalla Cassazione che ha precisato come non lo sia ogni pregiudizio anche lieve arrecato al diritto dei privati dalla realizzazione di un'opera pubblica, occorrendo un'apprezzabile compressione o riduzione del contenuto del diritto inciso.

icche, se non sono ritenute indennizzabili la limitazione dell'insolazione, l'areazione, l'ampiezza della veduta panoramica.. è invece indennizzabile "...il pregiudizio subito...per effetto di immissioni di rumori, vibrazioni, gas di scarico e simili, quando (e solo se) le stesse per la loro continuità ed intensità superino i limiti della normale tollerabilità, perciò da apprezzarsi con i criteri posti dall'articolo 844 cc; posto che.. dette propagazione per il loro carattere obiettivo e l'elevato grado di incidenza, diminuiscono e svalutano sensibilmente la possibilità di godimento dell'immobile secondo la sua destinazione propria specifica, arrecandogli un pregiudizio permanente, particolare e differenziato: concettualmente equiparabile ad una parziale espropriazione per pubblica utilità del suo valore intrinseco, da compensare perciò con un indennizzo.." (così la recente Cass. 26261 del 14.12.07).

Sussistono in definitiva gli elementi per raccordare la domanda attorea anche al richiamato articolo 46 e per affermare, sotto tale profilo, la sussistenza dell'obbligo al pagamento di indennizzo a carico del solo Ministero convenuto, secondo le competenze sue proprie.

Per quanto riguarda la concessionaria SEA, infatti, non è dato individuare in capo ad essa -cui pure sono attribuiti ampi poteri dalla convenzione 07.05.62, 191 approvata con DM 05.03.64 e da successivi provvedimenti legislativi- un'investitura di poteri di carattere pubblicistico (che non hanno peraltro formato oggetto di contraddittorio nel corso del giudizio) di tale ampiezza da renderla responsabile di obbligazioni indennitarie ai sensi dell'articolo 46 della legge 2359 del 1865.

#### 8. la misura dell'indennizzo

Sia l'articolo 844 cc che l'articolo 46 della legge 2359 del 1865 non forniscono alcun criterio di determinazione dell'indennizzo, la cui misura trova non sempre conformi indicazioni giurisprudenziali.

Questo Tribunale, tenuto conto della natura e della gravità del pregiudizio subito dal complesso immobiliare, a causa delle descritte immissioni che costituiscono particolare fattore di danno, ritiene comunque opportuno assumere quale parametro, anche in riferimento all'articolo 844 c.c., il criterio che potrebbe essere adottato per determinare l'indennizzo spettante ai sensi dell'articolo 46 della legge 2359 del 1865.

Con riferimento a questo, si rileva che

\* le Sezioni Unite della Cassazione nella sentenza 9341/2003 hanno affermato che in entrambe le ipotesi previste dall'articolo 46 ("indennità di asservimento" e "indennizzo per il danno permanente"), l'indennizzo "...dovrà essere commisurato all'indennità di esproprio..". Alla stregua di tale

criterio, le Sezioni Unite consideravano errata una decisione che, nel calcolare l'indennizzo dovuto a causa di un danno permanente derivante dalla perdita o diminuzione di un diritto (2° ipotesi dell'articolo 46), aveva fatto riferimento al valore di mercato dell'unità immobiliare sulla base della percentuale di deprezzamento

\* la richiamata indicazione giurisprudenziale ha trovato seguito in successive sentenze, sia in relazione ad asservimenti impositivi di servitù permanenti (Cass 19643/04; 21401/05; 464/06; 25011/07), sia con riferimento alla seconda ipotesi dell'articolo 46 (cfr. Cass.26261/07 che ribadisce la necessità di un raccordo tra indennità ex articolo 46 e indennità di esproprio)

\* per quanto attiene alla seconda ipotesi dell' articolo 46, la Corte si è anche pronunciata in senso diverso affermando, in una ipotesi di pregiudizio derivante dall'esecuzione di opera pubblica e consistente in inquinamento atmosferico ed acustico, che lo speciale indennizzo di cui all'articolo 46 va commisurato non a criteri predeterminati dal legislatore come avviene per la stima della indennità di esproprio, ma al variabile pregiudizio effettivo ed attuale subito dal proprietario del fondo, "...di guisa che i pregiudizi ben potranno essere ristorati in forma specifica o, in difetto, indennizzati secondo il criterio della diminuzione di valore del fondo..." (Cass 4720/04, che così richiama Cass 15130/00)

\* nessun ausilio interpretativo si rinviene nel vigente articolo 44 del TU in materia di espropriazione, emanato con DPR 327/01, norma che riproducendo sostanzialmente gli articoli 46 e 45 della legge 2359/1865 non offre alcun criterio concernente la determinazione dell'indennità di cui alla stessa norma.

Premessi tali riferimenti legislativi e giurisprudenziali, questo Tribunale condivide l'orientamento che individua, nelle ipotesi di cosiddetta espropriazione di valore larvata, la necessità di raccordo tra indennità ex articolo 46 e indennità di esproprio. Questa costituisce il parametro di confine, per così dire, nel senso che sarebbe irragionevole, e lesivo del principio di uguaglianza, attribuire al proprietario danneggiato dall'opera pubblica un indennizzo maggiore di quello attribuibile a colui che avesse sofferto la totale perdita del diritto dominicale: rispettato tale inderogabile limite, la misura dell'indennità ex articolo 46 potrà essere commisurata percentualmente a quella di esproprio, tenendo conto del contesto complessivo e ricercando un punto di equilibrio tra contrastanti interessi costituzionalmente protetti, costituiti dall'interesse generale sotteso all'esecuzione e all'esercizio dell'opera pubblica e dall'interesse del privato proprietario. E anche tenendo conto delle indicazioni della Corte Costituzionale (sentenza 348 del 24.10.07), i cui rilievi in ordine alla "...soglia minima di riparazione dovuta ai proprietari espropriati " (funzionali al vaglio di costituzionalità dell'articolo 5 bis della legge 359/92 e, conseguentemente, dell'articolo 37 TU 327/01), offrono utili spunti di riflessione anche sulla serietà dell'indennizzo da corrispondersi a norma dell'articolo 46.

Il riferimento come parametro di fondo ad una virtuale indennità di espropriazione rende opportuno richiamare i criteri di massima, di legge e giurisprudenziali, vigenti all'epoca cui è riferibile il fatto lesivo (criteri che successivamente hanno in parte trovato sistematizzazione nel TU 327/01):

\* per le aree edificabili (da intendersi secondo il concetto ampio di edificabilità prospettata dalla giurisprudenza, comprendente ogni tipo di trasformazione del suolo, non precluso all'iniziativa privata, che fosse riconducibile alla edificazione) vigeva l'articolo 5 bis legge 359/1992 (art.37 TU), dichiarato però incostituzionale -così come il corrispondente articolo 37 del TU 327/01- con sentenza 348/07 della Corte Costituzionale, secondo la quale l'attribuzione di un'indennità che nel concreto oscillava tra il 50 ed il 30% del valore di mercato del bene non superava il controllo di costituzionalità

\* per le aree non edificabili vigeva il criterio basato sul valore agricolo medio (attualmente, artt.40 e segg.TU 327/01)

\* per le costruzioni trovava applicazione il criterio del valore venale, poi esplicitato con riferimento alle aree legittimamente edificate, dall'articolo 38 del TU 327/01 ).

Il complesso immobiliare per cui è causa partecipa di tutte le indicate caratteristiche.

Esso è infatti costituito da alcune costruzioni, ossia da villa del Dosso -con i corpi accessori, la cappelletta, la casetta di caccia, la portineria e la scuderia, il fienile e la legnaia, il box doppio, con la piscina e le attrezzature esterne- che è circondata da un parco di circa 5 ettari; nonché da aree boschive ed agricole di circa 200 ettari di varia destinazione.

Come si legge nella relazione della CTU architetto Almici, tenuto conto della Variante Generale in salvaguardia, adottata nel 1996 ed approvata nel 2001 (che contiene norme più restrittive di quelle previste dal piano territoriale di coordinamento del Ticino del 1980), la villa e il parco di pertinenza ricadono in zona B3, aree di rispetto delle zone naturalistiche e perfluviali, nelle quali è consentito solo l'ampliamento degli edifici adibiti ad attività produttive agricole e adibiti ad abitazioni rurali, nonché la realizzazione di nuove costruzioni rurali. Una porzione a sud del parco della villa e l'area compresa nell'ansa del canale ricadono in zona B2, zone naturalistiche di interesse botanico-forestale, nelle quali è vietato costruire nuovi edifici. Le rimanenti aree, ad est, nord e sud del canale ricadono in zone C1, zone agricole e forestali di prevalente interesse faunistico, nelle quali è consentita la realizzazione di nuovi edifici destinati ad abitazioni rurali, è ammesso l'ampliamento sino ad un massimo di 500 mc per il nucleo familiare dell'imprenditore o del titolare dell'azienda agricola nonché per ogni nucleo familiare di dipendente dell'azienda ed è ammessa la realizzazione di infrastrutture produttive (stalle, silos...).

La CTU, tenuto conto delle caratteristiche e potenzialità dell'intero complesso immobiliare, dei vincoli e dei vigenti strumenti urbanistici connessi alla localizzazione di quel complesso nel parco del Ticino, sulla base di criteri corretti e adeguati, analiticamente illustrati, ha stimato al 1998 -data che il Tribunale ritiene di assumere come riferimento perché proprio dall'entrata in funzione di "Malpensa 2000" i danni ravvisati iniziarono ad esplicare i loro permanenti effetti-

\* la limitata potenzialità edificatoria dell'area di pertinenza della villa più sopra sinteticamente indicata nel valore di euro 40.227

\* il valore della villa e dei suoi accessori, comprendendo in esso il valore dell'area esterna, in euro 2.360.842,00

\* il valore di mercato delle aree agricole e boschive (ricompreso in esso il valore della assai limitata potenzialità edificatoria) in euro 3.607.797,00

Tale ultimo valore, a giudizio del tribunale, mantenendo (per quanto sopra osservato) come parametro di fondo un'ipotetica indennità di esproprio, andrebbe più opportunamente calcolato con riferimento ai Valori Agricoli Medi. Tenuto conto di quelli previsti dalla Commissione Provinciale Espropri della Provincia di Varese (allegato J alla relazione Almici), l'importo indicato in perizia in euro 3.607.797,00 al 1998 verrebbe ridotto di circa il 42%, assestandosi in misura di euro 2.092.525.

Considerato poi che l'indicata potenzialità edificatoria dell'area di pertinenza della villa non è incisa dalle immissioni e rilevata la non influenza ai fini in esame dell'esercizio o meno di attività agricola (cfr. anche comparsa conclusionale attorea sul punto), utilizzando in parte i calcoli effettuati dalla CTU, come sopra integrati, può assumersi come importo-base quello di euro 4.453.362,00.

Andando ora a determinare in concreto l'indennizzo da attribuirsi a parte attrice, il Tribunale non può esimersi dal considerare gli aspetti particolari del complesso immobiliare ampiamente descritto nella CTU Almici e in atti, aspetti che ne delineano l'infungibilità: nessun importo di danaro consentirebbe a parte attrice di accedere a beni analoghi, nella pregressa situazione ambientale, in ragione della particolare qualità della costruzione Villa del Dosso, evidentemente irripetibile, e della specifica collocazione dell'intera proprietà situata nella pregiata area del parco naturale del Ticino, riconosciuto dall'Unesco come "Riserva della biosfera. E proprio tali caratteristiche individuano la particolarità gravità della lesione all'interesse ad una fruizione del fondo con le preesistenti caratteristiche ambientali, interesse riconducibile al godimento fondiario leso.

In definitiva, tenuto conto di tutti gli elementi finora indicati nella descrizione e valutazione dei pregiudizi apportati alla proprietà attorea, dei costi che la proprietà dovrebbe sostenere per rimediare ai danni causati dall'inquinamento chimico (nel caso in cui le relative immissioni avessero fine), del fatto che l'indennizzo è comunque destinato a ristorare il pregiudizio subito dalla proprietà che rimane tuttavia tale, il Tribunale ritiene di far riferimento all'importo sopra individuato, apportandovi una decurtazione del 30% e determinando quindi l'indennizzo in euro 3.117.355,00.

Tale indennizzo, avuto riguardo alla sua funzione lato sensu risarcitoria, funzione affermata dalla giurisprudenza sia in relazione all'articolo 844 c.c., che in relazione all'articolo 46 l. 1865/2359 (si consideri che tale articolo faceva letterale riferimento a un "danno"), ha natura di debito di valore, suscettibile come tale di automatica rivalutazione monetaria (Cass. 15130/00; 4720/04) in euro 3.908.239,50 e su tale importo rivalutato vengono determinati interessi che, calcolati secondo rigoroso procedimento aritmetico alla stregua delle indicazioni di consolidata giurisprudenza della Corte, ammontano ad euro 944.718,50.

Non si condivide sul punto il rilievo svolto da SEA (cfr. replica ex articolo 190 c.p.c.) che ritiene inaccoglibile la domanda di rivalutazione e interessi perché svolta da parte attrice solo in sede di precisazione delle conclusioni. Innanzitutto deve constatarsi che la domanda di rivalutazione monetaria e interessi risultava implicitamente svolta già in atto di citazione nel quale parte attrice individuava il danno o l'indennizzo nel valore del fondo che esso ha "oggi " a seguito dell'attività inquinante e, comunque, inquadrava la domanda nell'ambito di un illecito. E si rammenta che nei debiti di valore la cosiddetta rivalutazione delle somme attiene, in realtà, alla stessa liquidazione del danno il cui importo in moneta deve essere determinato al momento della liquidazione, in corrispondenza ad un valore economico reale (Cass.SU 1712/1995), sicché, la rivalutazione deve essere accordata anche d'ufficio. Il medesimo ragionamento deve sostenersi per gli interessi compensativi la cui richiesta di riconoscimento è implicita nella domanda ( Cass. 19636/05).

#### 9. la titolarità del diritto all'indennizzo

Occorre ora precisare quale sia il soggetto a cui favore va corrisposto l'indennizzo, tenendo conto che, come risulta dalla narrazione, attore in giudizio è Umberto Quintavalle, in proprio e quale legale rappresentante della società semplice "Cascina 3 Pini".

Poiché, come ampiamente esposto, nonostante qualche sfumato e non coltivato riferimento al personale pregiudizio subito nel godimento dell'immobile da parte del Quintavalle, l'impostazione della domanda e la richiesta di solo danno patrimoniale hanno tracciato il binario della

decisione con riferimento alla lesione proprietaria, l'indennizzo riconosciuto dal Tribunale compete per l'appunto solamente al titolare del diritto dominicale.

Si premette che nell'atto di citazione il Quintavalle assume di essere proprietario del compendio immobiliare, acquistato a titolo di successione universale e che, pur non risultando prodotto alcun documento al riguardo, nessun rilievo in ordine alla titolarità della proprietà dei beni risulta svolto dai convenuti.

Dagli atti di causa risulta però che la proprietà di tutto il compendio immobiliare è in capo alla società semplice "Cascina 3 Pini", alla quale terreni e fabbricati risultano intestati catastalmente, come da indicazioni riportate nella CTU architetto Almici, senza che le indicazioni catastali siano state oggetto di contestazione alcuna. Inoltre conferma della titolarità del diritto reale a favore della predetta società si rinviene nelle indicazioni fornite dalla relazione 31.10.05 del consulente di parte attrice architetto Ranzani, indicazioni che richiamano una perizia giurata ai sensi del 9° comma dell'art.14 D.Lgs 461/97 (allegata alla relazione) nella quale si riportano le vicende societarie e dalla quale risulta l'intestazione degli immobili in questione alla società semplice "Cascina 3 Pini".

10. Le spese di lite seguono la soccombenza e vengono liquidate come da dispositivo a favore di parte attrice e a carico solidale dei convenuti che supporteranno anche le spese di consulenza come già liquidate. Dalla richiesta delle spese formulata da parte attrice deve essere espunta quella relativa agli esborsi asseritamente sostenuti per le consulenze di parte - spese che ai sensi dell'articolo 91 cpc sarebbero a carico dei soccombenti-mancando la prova degli esborsi sostenuti (cfr.tra le ultime, Cass.2605/06).

P.Q.M.

Il Tribunale di Milano, in funzione di Giudice Unico, definitivamente pronunciando, condanna

il Ministero dei Trasporti (già Ministero dei Trasporti e della Navigazione) e la SEA -Società per Azioni Esercizi Aeroportuali, in via tra loro solidale, al pagamento a titolo di indennizzo in favore della società semplice "Cascina 3 Pini", in persona del suo legale rappresentante, dell'importo di euro 3.908.239,50, comprensivo di rivalutazione monetaria, oltre agli interessi liquidati in euro 944.718,50; nonché al pagamento degli interessi sul solo capitale dalla presente sentenza al saldo; li condanna al pagamento delle spese di lite liquidate a favore di parte attrice in euro 1.585,00 per spese; 3.500,00 per diritti; 40.000,00 per onorari, oltre rimborso forfettario ex TF.

respinge

ogni altra domanda

Milano, 22 settembre 2008

Il Giudice Unico

Bianca La Monica