



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

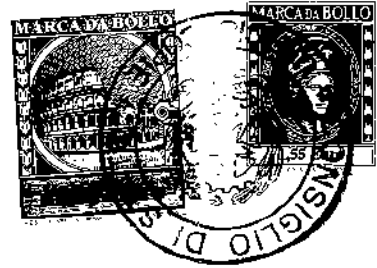
Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Sesta) ha pronunciato
la seguente

DECISIONE

sul ricorso in appello n. 8630/2004, proposto dalla PROVINCIA DI
VENEZIA rappresentata e difesa dagli Avv.ti Adelchi Chinaglia e Eugenio
Picozza con domicilio eletto in Roma Via San Basilio, 61, presso lo studio
del secondo;

contro

- CONSORZIO VENEZIA NUOVA S.P.A. rappresentato e difeso dagli
Avv.ti Alfredo Biagini, Alfredo Bianchini, Angelo Clarizia e Giovanni
Benedetto Carbone con domicilio eletto in Roma Via Principessa Clotilde,
2, presso l'Avv. Angelo Clarizia;
- REGIONE VENETO rappresentata e difesa dagli Avv.ti Francesco
Segantini E Fulvio Lorigiola con domicilio eletto in Roma Via Federico
Confalonieri, 5 presso l'Avv. Luigi Manzi;
- MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL
TERRITORIO, COMITATO TECNICO DI MAGISTRATURA,
MAGISTRATO ALLE ACQUE, PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI
MINISTRI, MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI, MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI,



N. 1102/2005

Reg.Dec.

N. 8630-8631-9291-
9292-9384-9446-9447

Reg.Ric.

ANNO 2004

Disp.vo 559/2004

RESP. om

re.

4

rappresentati e difesi dall'Avvocatura Generale dello Stato con domicilio in Roma Via dei Portoghesi, 12;

- COMMISSIONE PER LA SALVAGUARDIA DI VENEZIA, COMUNE DI VENEZIA, COMUNE DI CHIOGGIA, COMUNE DI CAVALLINO-TREPORTI, COMITATO ISTITUITO AI SENSI DELLA L.N.798/1984 non costituitisi;

sul ricorso in appello n. 8631/2004 proposto dalla PROVINCIA DI VENEZIA rappresentata e difesa dagli Avv.ti Adelchi Chinaglia e Eugenio Picozza con domicilio eletto in Roma Via San Basilio, 61, presso lo studio del secondo;

contro

MAGISTRATO ALLE ACQUE DI VENEZIA, MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO rappresentati e difesi dall'Avvocatura Generale dello Stato con domicilio in Roma Via dei Portoghesi, 12;

- REGIONE VENETO rappresentata e difesa dagli Avv.ti Francesco Segantini e Fulvio Lorigiola con domicilio eletto in Roma Via Federico Confalonieri, 5, presso l'avv. Luigi Manzi;

- CONSORZIO VENEZIA NUOVA rappresentato e difeso dagli Avv.ti Alfredo Biagini, Alfredo Bianchini, Angelo Clarizia e Giovanni Benedetto Carbone con domicilio eletto in Roma Via Principessa Clotilde, 2, presso l'avv. Angelo Clarizia;

- COMITATO ISTITUITO AI SENSI DELL'ART.4 L. N. 798/1984

- ASSOCIAZIONE V.A.S.-VERDI AMBIENTE SOCIETA' ONLUS

- COMUNE DI VENEZIA non costituitisi;

sul ricorso in appello n. 9291/2004, proposto da

- ITALIA NOSTRA ONLUS

- WWF ONLUS rappresentati e difesi dagli Avv.ti Alessio Petretti e Gianluigi Ceruti con domicilio eletto in Roma Via degli Scipioni 268/A, presso lo studio del primo;

contro

- COMITATO TECNICO DI MAGISTRATURA, CIPE, PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI, MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO, MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI, MINISTERO DELL'ISTRUZIONE, DELL'UNIVERSITA' E DELLA RICERCA tutti rappresentati e difesi dall'Avvocatura Generale dello Stato con domicilio in Roma Via dei Portoghesi, 12;

- REGIONE VENETO rappresentata e difesa dagli Avv.ti Francesco Scgantini e Fulvio Lorigiola con domicilio eletto in Roma Via Federico Confalonieri, 5, presso lo studio dell'avv. Luigi Manzi;

- CONSORZIO VENEZIA NUOVA SPA rappresentato e difeso dagli Avv.ti Alfredo Biagini, Alfredo Bianchini, Angelo Clarizia e Giovanni Benedetto Carbone con domicilio eletto in Roma Via Principessa Clotilde, 2 presso lo studio dell'avv. Angelo Clarizia;

- COMITATO ISTITUITO EX ART. 4 L.798/84, MAGISTRATO DELLE ACQUE, CONSIGLIO DEI MINISTRI, CONSORZIO VENEZIA NUOVA SPA, COMMISSIONE PER LA SALVAGUARDIA DI VENEZIA, COMUNE DI VENEZIA, COMUNE DI CHIOGGIA, PROVINCIA DI

VENEZIA, COMUNE DI CAVALLINO-TRE PORTI, LIPU, ASS. ECO-ISTITUTO DEL VENETO ALEX LANGER, MOVIMENTO CONSUMATORI, ASSOC. SINISTRA ECOLOGISTA, AMBIENTE AZZURRO, CONFESERCENTI PROVINCIALE DI VENEZIA, UN. PROV. ARTIGIANI DI VENEZIA-CONFARTIGIANATO VENEZIA, ASS. MOVIMENTO AZZURRO, CODACONS non costituitisi;

- ASCOM VENEZIA rappresentato e difeso dagli Avv.ti Andrea Manzi e Claudio Michelin con domicilio eletto in Roma Via Confalonieri, 5, presso lo studio del primo;

- CAMERA COMMERCIO INDUSTRIA ARTIG. AGRIC. VENEZIA, UNIONE INDUSTRIALI PROV. VENEZIA, ASSOCIAZIONE FORUM PER LA LAGUNA rappresentati e difesi dagli Avv.ti Andrea Manzi e Pier Vettor Grimani con domicilio eletto in Roma via f. Confalonieri, 5 presso lo studio del primo;

sul ricorso in appello n. 9292/2004, proposto da ITALIA NOSTRA ONLUS rappresentata e difesa dagli Avv.ti Alessio Petretti e Gianluigi Ceruti con domicilio eletto in Roma Via degli Scipioni 268/A, presso lo studio del primo;

contro

- CIPE, PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI rappresentati e difesi dall'Avvocatura Generale dello Stato con domicilio in Roma Via dei Portoghesi, 12

e nei confronti di

CONSORZIO VENEZIA NUOVA SPA rappresentato e difeso dagli Avv.ti Alfredo Biagini, Alfredo Bianchini, Angelo Clarizia e Giovanni

Benedetto Carbone con domicilio eletto in Roma Via Principessa Clotilde, 2
presso lo studio dell'avv. Angelo Clarizia;

Interveniente ad Adiuvandum

- CODACONS non costituitasi;

sul ricorso in appello n. 9384/2004, proposto da

COMUNE DI VENEZIA rappresentato e difeso dagli Avv.ti Giulio Gidoni
e Vincenzo Cerulli Irelli con domicilio eletto in Roma Via Dora,1, presso lo
studio del secondo;

contro

- MAGISTRATO DELLE ACQUE DI VENEZIA, MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, MINISTERO DELLE
COMUNICAZIONI, MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO, tutti rappresentati e difesi dall'Avvocatura
Generale dello Stato con domicilio in Roma Via dei Portoghesi, 12;

- REGIONE VENETO rappresentata e difesa dagli Avv.ti Francesco
Segantini e Fulvio Lorigiola con domicilio eletto in Roma Via Federico
Confalonieri, 5, presso lo studio dell'avv. Luigi Manzi;

- PROVINCIA DI VENEZIA, COMITATONE-COMITATO ISTITUITO
AI SENSI DELL'ART.4 L.29/11/84, VAS-VERDI AMBIENTE E
SOCIETA' O.N.L.U.S., COMUNE DI CAVALLINO TREPONTI,
CODACONS, COMUNE DI CHIOGGIA non costituitisi;

- CONSORZIO VENEZIA NUOVA - CVN rappresentato e difeso dagli
Avv.ti Alfredo Biagini, Alfredo Bianchini, Angelo Clarizia e Giovanni
Benedetto Carbone con domicilio eletto in Roma Via Principessa Clotilde, 2
presso lo studio dell'avv. Angelo Clarizia;

sul ricorso in appello n. 9446/2004, proposto dalla CODACONS rappresentata e difesa dagli Avv.ti Carlo Rienzi e Maria Cristina Tabano con domicilio eletto in Roma Viale Giuseppe Mazzini, 73, presso Ufficio Legale Codacons;

contro

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI, COMITATO INTERMINISTERIALE PROGRAMMAZIONE ECONOMICA-CIPE tutti rappresentati e difesi dall'Avvocatura Generale dello Stato con domicilio in Roma Via dei Portoghesi, 12;

e nei confronti di

CONSORZIO VENEZIA NUOVA S.P.A. rappresentato e difeso dagli Avv.ti Alfredo Biagini, Alfredo Bianchini, Angelo Clarizia e Giovanni Benedetto Carbone con domicilio eletto in Roma Via Principessa Clotilde, 2 presso lo studio dell'avv. Angelo Clarizia;

- CODACONS non costituitasi;

sul ricorso in appello n. 9447/2004, proposto dalla CODACONS rappresentata e difesa dagli Avv.ti Carlo Rienzi e Maria Cristina Tabano con domicilio eletto in Roma Viale Giuseppe Mazzini, 73, presso ufficio Legale Codacons;

contro

- C.I.P.E., MAGISTRATO ALLE ACQUE, PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI, MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO, MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI, MINISTERO DELLA PUBBLICA

ISTRUZIONE tutti rappresentati e difesi dall'Avvocatura generale dello Stato con domicilio in Roma Via dei Portoghesi, 12;

- COMITATO TECNICO DI MAGISTRATURA, COMITATO ISTITUITO EX ART. 4 L. 798/1984, CONSIGLIO DEI MINISTRI, COMMISSIONE PER LA SALVAGUARDIA DI VENEZIA, COMUNE DI VENEZIA, COMUNE DI CHIOGGIA non costituitisi;

- REGIONE VENETO rappresentata e difesa dagli Avv.ti Francesco Segantini e Fulvio Lorigiola con domicilio eletto in Roma Via Federico Confalonieri, 5, presso lo studio dell'avv. Luigi Manzi;

e nei confronti di

- CONSORZIO VENEZIA NUOVA S.P.A. rappresentato e difeso dagli Avv.ti Alfredo Biagini, Alfredo Bianchini, Angelo Clarizia e Giovanni Benedetto Carbone con domicilio eletto in Roma Via Principessa Clotilde, 2, presso lo studio dell'avv. Angelo Clarizia;

- PROVINCIA DI VENEZIA, COMUNE DI CAVALLINO - TRE PORTI non costituitisi;

Interveniente ad Adiuvandum

- LIPU, ASSOCIAZIONE SINISTRA ECOLOGISTA, ASSOCIAZIONE "ECO-ISTITUTO" DEL VENETO ALEX LANGER, MOVIMENTO CONSUMATORI non costituitisi;

- ASCOM VENEZIA rappresentato e difeso dagli Avv.ti Andrea Manzi e Claudio Michelin con domicilio eletto in Roma Via Confalonieri, 5 presso lo studio del primo;

- AMBIENTE AZZURRO, CONFESERCENTI PROVINCIALE DI VENEZIA, UNIONE PROV. ARTIGIANI DI VENEZIA non costituitisi;

- FORUM PER LA LAGUNA rappresentato e difeso dagli Avv.ti Andrea Manzi e Pier Vettor Grimani con domicilio eletto in Roma Via F. Confalonieri, presso lo studio dell'avv. Federica Manzi;

- CAMERA DI COMMERCIO, II. AA. DI VENEZIA

- UNIONE DEGLI INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI VENEZIA rappresentati e difesi dagli Avv.ti Andrea Manzi e Pier Vettor Grimani con domicilio eletto in Roma Via F. Confalonieri, 5, presso lo studio del primo;

- ASSOCIAZIONE MOVIMENTO AZZURRO, ITALIA NOSTRA ONLUS, ASSOCIAZIONE ITALIANA PER IL WWF FOR NATURE ONLUS non costituitisi;

per la riforma

per il ricorso n. 8630/2004

della sentenza del TAR VENETO – VENEZIA, Sezione I n.2482/2004, resa tra le parti;

per il ricorso n. 8631/2004

della sentenza del TAR VENETO – VENEZIA, Sezione I n.2481/2004, resa tra le parti;

per il ricorso n. 9291/2004

della sentenza del TAR VENETO – VENEZIA, Sezione I n.2480/2004, resa tra le parti;

per il ricorso n. 9292/04

della sentenza del TAR VENETO – VENEZIA, Sezione I n.2483/2004, resa tra le parti;

per il ricorso n. 9384/04

della sentenza del TAR VENETO – VENEZIA, Sezione I n.2481/2004, resa

tra le parti;

per il ricorso n. 9446/04

della sentenza del TAR VENETO – VENEZIA, Sezione I n.2483/2004, resa

tra le parti;

per il ricorso n. 9447/04

della sentenza del TAR VENETO – VENEZIA, Sezione I n.2480/2004,

resa tra le parti;

Visto l'atto di appello con i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio nel ric. n. 8630/04 di:

CONSORZIO VENEZIA NUOVA S.P.A., REGIONE VENETO, MINISTERO
DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO, COMITATO TECNICO DI
MAGISTRATURA, MAGISTRATO ALLE ACQUE, PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI
MINISTRI, MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, MINISTERO
PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI;

Visti gli atti di costituzione in giudizio nel ric. n. 8631/04 di:

MAGISTRATO ALLE ACQUE DI VENEZIA, MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO, REGIONE VENETO, CONSORZIO VENEZIA NUOVA;

Visti gli atti di costituzione in giudizio nel ric. n. 9291/04 di:

COMITATO TECNICO DI MAGISTRATURA, CIPE, PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI
MINISTRI, MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, MINISTERO
DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO, MINISTERO PER I BENI E LE
ATTIVITA' CULTURALI, MINISTERO DELL'ISTRUZIONE, DELL'UNIVERSITA' E
DELLA RICERCA, REGIONE VENETO, CONSORZIO VENEZIA NUOVA SPA, ASCOM
VENEZIA, CAMERA COMMERCIO INDUSTRIA ARTIG. AGRIC. VENEZIA, UNIONE
INDUSTRIALI PROV. VENEZIA, ASSOCIAZIONE FORUM PER LA LAGUNA;

Visti gli atti di costituzione in giudizio nel ric. n. 9292/04 di:

CIPE, PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI, CONSORZIO VENEZIA NUOVA
SPA;

Visti gli atti di costituzione in giudizio nel ric. n. 9384/04 di:

MAGISTRATO DELLE ACQUE DI VENEZIA, REGIONE VENETO, MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI,
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO, CONSORZIO
VENEZIA NUOVA - CVN;

Visti gli atti di costituzione in giudizio nel ric. n. 9446/04 di:

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI, COMITATO INTERMINISTERIALE
PROGRAMMAZIONE ECONOMICA-CIPE, CONSORZIO VENEZIA NUOVA S.P.A.;

Visti gli atti di costituzione in giudizio nel ric. n. 9447/04 di:

C.I.P.E., MAGISTRATO ALLE ACQUE, PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI,
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, MINISTERO
DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO, MINISTERO PER I BENI E LE
ATTIVITA' CULTURALI, MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE, REGIONE
VENETO, CONSORZIO VENEZIA NUOVA S.P.A., ASCOM VENEZIA, FORUM PER LA
LAGUNA, CAMERA DI COMMERCIO, II. AA. DI VENEZIA, UNIONE DEGLI
INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI VENEZIA;

Viste le memorie difensive;

Visti gli atti tutti della causa;

Alla pubblica udienza del 17 Dicembre 2004, relatore il Consigliere
Cons. Francesco Caringella ed uditi, altresì, gli avvocati BIANCHINI, BIAGINI,
CLARIZIA, LORIGIOLA, MANZI PER DELEGA DELL'AVV. SEGANTINI, PETRETTI,
PICOZZA, RIENZI, LORIZIO E L'AVV. DELLO STATO LINDA;

Ritenuto e considerato in fatto e in diritto quanto segue:

FATTO e DIRITTO

1. Con le sentenze relative ai giudizi in epigrafe indicati il Tribunale ha respinto i ricorsi proposti dal Comune di Venezia, dalla Provincia di Venezia, da Italia Nostra Onlus, dal Codacons e dagli altri ricorrenti in epigrafe specificati avverso una serie di determinazioni a vario titolo riguardanti la progettazione delle opere finalizzate alla salvaguardia di Venezia rientrati nel cd. MOSE.

Si devono preliminarmente sintetizzare i termini salienti della vicenda che occupa.


a) Con la legge n. 171/1973 la salvaguardia di Venezia e della sua laguna è stata dichiarata problema di preminente interesse nazionale; in particolare l'articolo 7 della legge ha fissato le competenze delle singole amministrazioni chiamate a concorrere alla salvaguardia di Venezia, assegnandosi allo Stato il compito di realizzare le opere di "regolazione dei livelli marini in laguna finalizzate a porre gli insediamenti urbani al riparo dalle acque alte".

b) La legge 798/1984, in materia di "Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia", confermava la priorità degli obiettivi in esame e, tra l'altro, istituiva, all'articolo 4, con il compito di presiedere all'attuazione delle attività indicate dalla legislazione speciale su Venezia, il Comitato misto (detto di qui in avanti "Comitatone") costituito dal Presidente del Consiglio dei Ministri, che lo presiede, dal Ministro dei Lavori Pubblici, che può essere delegato a presiederlo, dal Ministro per i Beni Culturali ed Ambientali, dal Ministro della Marina Mercantile, dal Ministro per

l'Ecologia, dal Ministro per il Coordinamento delle Iniziative per la Ricerca Scientifica e Tecnologica, dal Presidente della Giunta Regionale del Veneto, dai Sindaci dei Comuni di Venezia e Chioggia, o loro delegati; nonché da due rappresentanti dei restanti Comuni di cui all'art. 2, ultimo comma, della legge 16 aprile 1973, n. 171, designati dai sindaci con voto limitato.

c) In virtù di detta legge il Magistrato delle Acque affidava al Consorzio Venezia Nuova, in regime di concessione di sola costruzione, il compito di realizzare una serie di interventi finalizzati al perseguimento degli obiettivi stabiliti dal legislatore.

d) Nell'anno 1987 la stessa amministrazione periferica dei lavori pubblici elaborava un piano generale degli interventi costituente il primo atto programmatico delle attività (studi, sperimentazioni, progettazioni ed opere) che lo Stato, per il tramite del suddetto concessionario, avrebbe dovuto realizzare per assicurare un adeguato livello di tutela del patrimonio rappresentato dalla città di Venezia e dalla sua laguna. Al centro di detto piano figura la realizzazione di opere di regolazione da installare alle tre bocche di porto di Lido, Chioggia e Malamocco. Segnatamente, dette opere constano di una schiera di paratoie da installare sul fondale delle tre bocche di porto in grado di isolare temporaneamente la laguna dal mare. Dette opere (18 per la bocca di Chioggia; 20 per quella di Malamocco; un doppio sistema di 10 e 21 per la bocca di Lido) si definiscono mobili perché in condizioni normali di marea esse sono colme d'acqua e scompaiono, restando adagate nelle strutture di alloggiamento realizzate sul fondo e ad esse vincolate attraverso cerniere; quando, invece, si prevede che la marea superi i 100/110 cm (fino ad un massimo teorico di 220 cm), le paratoie



vengono svuotate d'acqua mediante immissione di area compressa; in questo modo esse si sollevano, ruotando attorno all'asse delle cerniere, fino ad emergere, bloccando il flusso della marea. Il sistema si propone in definitiva di isolare temporaneamente, ossia solo per la durata dell'acqua alta, la laguna dal mare e di bloccare il flusso della marea.

Il piano veniva aggiornato nel 1991 in base alle conoscenze *medio tempore* acquisite.

e) Nel corso di detto aggiornamento il Magistrato delle Acque chiedeva al Consorzio sopra citato di procedere alla redazione del progetto preliminare di massima delle opere di regolazione delle maree, ultimata nel 1989 ed approvata giusta DP n. 6008 del 19.7.1990

f) Il piano del 1991 veniva recepito dall'articolo 3, comma 1, della legge 139/1992 nei termini seguenti :” Gli interventi di competenza del Ministero dei Lavori Pubblici di cui all'articolo 2, comma 1, sono eseguiti secondo il piano generale degli interventi approvato dal Comitato di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798, nell'adunanza del 19 giugno 1991”. Sulla scorta di detta disposizione il progetto di massima veniva completato dal Consorzio per essere approvato con DP n. 14324 del 24.5.1993 con parere favorevole del Comitato Tecnico di Magistratura e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

g) Su richiesta del Comitato del 4.7.1995 il progetto di massima veniva sottoposto alla valutazione di compatibilità ambientale di un collegio di esperti internazionali sulla base d una procedura meglio definita con D.P.C.M. dell'1.2.1996. Detta procedura veniva puntualizzata con DPCM 27.9.1997;

h) Detto ultimo DPCM, nel modificare la composizione del collegio di esperti internazionali, fissava il termine di conclusione dei lavori del collegio stesso, per la successiva trasmissione alla commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, prevedendo altresì che "il Ministro dell'Ambiente comunicherà al Comitato di cui all'art. 4 della legge n. 798/84, il provvedimento adottato ai sensi dell'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349. Il Comitato di cui all'art. 4 della legge n. 798/84 esprimerà, sulla base delle conclusioni del Collegio degli esperti e del provvedimento adottato ai sensi dell'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, il proprio parere non vincolante sulla compatibilità ambientale delle opere di regolazione delle maree da realizzare alle tre bocche di porto della laguna di Venezia";

i) Il Collegio di esperti, presieduto dal prof. Bordeaux, si esprimeva in senso positivo in ordine alla compatibilità ambientale del progetto ed alla necessità delle opere di regolazione. Osservava in particolare che in presenza delle acque alte eccezionali ed in assenza delle opere di regolazione alle bocche di porto, la città di Venezia, stante la fragilità del tessuto urbano, non avrebbe potuto resistere adeguatamente alle maree anche in caso di paventata realizzazione dei cosiddetti interventi diffusi indicati dall'amministrazione comunale come alternativi alle opere di regolazione e consistenti nell'apertura delle valli da pesca e nella sopraelevazione delle fondamenta cittadine fino ad una quota idonea ad evitare l'allagamento.

h) Con decreto 24.12.1998 DCE7VIA/3505 il Ministero dell'Ambiente, di concerto con il Ministero dei Beni Culturali, si esprimeva

invece in senso negativo sulla compatibilità ambientale del progetto. Detto decreto era poi annullato con sentenza passata in cosa giudicata resa dal TAR Veneto (sentenza n. 1350 del 2000).

l) Con decisione del Consiglio dei Ministri del 15 marzo 2001, si deliberava di procedere in modo contestuale, prima di passare alla definitiva progettazione esecutiva delle opere mobili alle bocche di porto per la regolazione dei flussi di marea in laguna, ad ulteriori approfondimenti progettuali degli interventi necessari per aumentare le capacità dissipative dei canali alle bocche di porto ed all'aggiornamento del piano degli interventi per il recupero morfologico della laguna al fine di conseguire taluni obiettivi prioritari.

m) Con delibera assunta all'esito dell'adunanza del 6.12.2001 il Comitato reputava effettuati gli approfondimenti richiesti dalla suddetta delibera del Consiglio dei Ministri e reputava doversi dare corso al completamento della progettazione delle opere di regolazione ed alla progettazione delle opere finalizzate ad aumentare la capacità dissipativa dei canali alle bocche di porto.

n) Il Consorzio procedeva quindi alla progettazione delle cosiddette opere complementari. Dette opere consistono nella realizzazione di dighe foranee (da posizionare ognuna di fronte a ciascuna delle bocche di porto lagunari) e da una conca di navigazione (da realizzare in corrispondenza della bocca di Malamocco), al fine di contribuire all'attenuazione delle maree. Più in dettaglio, le categorie di opere in esame, tutte localizzate nella parte di mare antistante i canali di accesso alla laguna di Venezia attraverso i quali l'acqua marina penetra in laguna, comprendono i seguenti interventi:

- bocca di lido: la realizzazione, all'esterno della bocca, di una diga foranea a gettata, con uno sviluppo pari a 1400 m., disposta in modo da creare un'interferenza ai flussi d'entrata e in uscita dalla laguna; nonché nella costruzione di una diga soffolta, con la finalità di mitigare i negativi effetti ambientali indotti dalla diga foranea;
- bocca di Chioggia: sempre al fine di aumentare le capacità dissipative si prevede la realizzazione di una diga foranea della stessa tipologia di quella prevista per la bocca di Lido, con una lunghezza pari a m. 700;
- bocca di Malamocco: la costruzione di una diga foranea, anch'essa a gettata, come le precedenti, con uno sviluppo pari a m. 1200; e la realizzazione di una conca di navigazione- collegata alla diga foranea attraverso una scogliera- da effettuarsi con il sollevamento del fondale a quota -14; tale conca di navigazione è costituita da un fondo (a -14 metri), rivestito in pietrame; e da pareti emergenti (a +3,5 metri). La conca ha lunghezza di m 45 e profondità di m. 13,5, quota che consente il transito sia alle piccole imbarcazioni che alle navi.

o) Detta progettazione era sottoposta alla procedura regionale di valutazione di impatto ambientale ai sensi della legge regionale del Veneto n. 10/1999. La procedura culminava con esito parzialmente positivo giusta delibera della giunta regionale dell' 8.11.2002.

p) Successivamente, in data 4.2.2003, il Comitato reputava esaurita ed assorbita ogni questione relativa alla compatibilità ambientale. Con successiva delibera 3.4.2003 lo stesso organo reputava adeguato, ai sensi dell'articolo 3, comma 4, della legge 239/2002, lo stato di avanzamento degli interventi di competenza statale e stabiliva per

C
7

conseguenza potersi procedere alla redazione del progetto esecutivo delle opere di regolazione sulla base del progetto definitivo approvato dal Magistrato delle Acque con DP 930-934 del 16.01.2003 e valutato dal CIPE ed all'impiego delle risorse necessarie per lo sviluppo delle attività esecutive delle opere di regolazione;

q) Il Comitato Tecnico di Magistratura (poi CTM), si esprimeva favorevolmente sul progetto definitivo degli interventi con i voti n. 116 dell'8.11.2002 e n. 79 del 6.6.2003:

r) La Commissione per la salvaguardia di Venezia, chiamata, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 171/1973, ad esprimere parere vincolante su tutti gli interventi di trasformazione e di modifica del territorio per la realizzazione di opere sia private sia pubbliche nella vigente conterminazione lagunare, nel territorio dei centri storici di Chioggia e di Sottomarina e nelle isole di Pellestrina, Lido e Sant'Erasmus, esprimeva parere favorevole con provvedimento del 26 gennaio 2004, tenendo conto delle valutazioni espresse dal Comitato di Settore per i Beni Ambientali ed Architettonici nel parere 3.12.2003, n. 125.

r) Nelle more, con deliberazione del CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 21 marzo 2002, avente ad oggetto la "Legge obiettivo: 1° programma delle infrastrutture strategiche (delibera n. 121/2001)", si era disposto l'inserimento del MOSE tra le infrastrutture di carattere strategico e di preminente interesse nazionale di cui all'art. 1 della l. 21 dicembre 2001, n. 443.

2. Tanto detto sul piano dell'evoluzione normativa e amministrativa, è possibile ricapitolare l'oggetto degli appelli in epigrafe indicati.

Con i ricorsi definiti con la sentenza 2480/2004 (ora ricorsi in appello nn. 9291/2994 e 9292/2994) l'associazione Italia Nostra ONLUS e il Codacons hanno in particolare impugnato:

a) le deliberazioni del Comitato 4 luglio 1995, 8 marzo 1999, 12 luglio 2000 e 6 dicembre 2001;

b) la deliberazione della Commissione VIA 10 dicembre 1998 e il decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, in data 24 dicembre 1998, con il quale è stato espresso giudizio negativo di compatibilità ambientale sul progetto di regolazione dei flussi di marea alle bocche di porto della laguna di Venezia presentato dal Magistrato alle acque -MAV, decreto che è stato annullato con sentenza del TAR del Veneto n. 1350 del 2000, passata in giudicato;

c) la decisione del Consiglio dei ministri del 15 marzo 2001 con la quale si è deliberato "che si debba procedere in modo contestuale, prima di passare alla definitiva progettazione esecutiva delle opere mobili alle bocche di porto per la regolazione dei flussi di marea in laguna:

1) a un ulteriore stadio progettuale degli interventi necessari per aumentare le capacità dissipative dei canali alle bocche di porto, tendendo al ripristino delle condizioni esistenti prima della costruzione dei moli e dei grandi canali di navigazione, e al connesso adeguamento del progetto degli interventi che difendono con le opere mobili di regolazione delle maree alle bocche di porto i centri abitati anche dagli eventi eccezionali, tenendo conto delle previsioni sui mutamenti climatici e recependo le indicazioni del Ministero dei Trasporti e della Navigazione e dell'Autorità portuale, nonché approfondendo gli effetti del funzionamento delle dighe mobili sulla

morfodinamica dei fondali mediante le messa a punto di appropriati modelli revisionali;

2) all'aggiornamento del piano degli interventi per il recupero morfologico della laguna al fine di conseguire i seguenti obiettivi prioritari:

2.1.) individuazione e definizione degli interventi in laguna necessari per conseguire l'ottimizzazione del ricambio mare –laguna in relazione al nuovo assetto dei canali di bocca;

2.2.) potenziamento degli interventi diretti alla riattivazione dei dinamismi naturali della laguna;

2.3.) contrasto delle azioni attualmente riscontrate come direttamente distruttive dell'ambiente lagunare e del patrimonio storico, artistico e archeologico;

2.4.) realizzazione delle opere necessarie al riequilibrio idrogeologico e morfologico della laguna e per la difesa locale del centro storico di Venezia e delle isole minori, in particolare mediante il rialzo delle pavimentazioni fino alle quote massime compatibili con il contesto storico, architettonico, monumentale e paesaggistico comunque tendendo alla quota 120.

Con i ricorsi proposti dalla Provincia e dal Comune di Venezia definiti con sentenza 2481/2004 (ora ricorsi in appello nn. 8631/2004 e 9384/2004), sono stati impugnati gli atti relativi alla procedura culminata con la deliberazione della Giunta regionale n. 3109 dell'8 novembre 2002 con la quale è stato espresso giudizio favorevole di compatibilità ambientale sulle opere complementari alla Bocca di Malamocco (conca di navigazione, diga foranea e rialzo del fondale), giudizio favorevole condizionato sulle

opere complementari alla Bocca di Chioggia (diga foranea) e giudizio non favorevole sulle opere complementari alla Bocca di Lido (diga foranea).

Con il ricorso respinto dalla sentenza n. 2428/2004 (ora ricorso in appello n. 8630/2004) la Provincia di Venezia aveva a sua volta impugnato:

a) la deliberazione del Comitato di indirizzo coordinamento e controllo istituito ai sensi dell'art. 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798 (Comitatone) assunta il 4 febbraio 2003, con la quale si è ritenuto che la procedura di valutazione di impatto ambientale (di seguito VIA) di cui al decreto del presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) 27 settembre 1997, riguardante le opere di regolazione delle maree da realizzare alle tre bocche di porto di Venezia, si sia conclusa con la decisione del Consiglio dei Ministri assunta con deliberazione del 15 marzo 2001 e con il parere reso dallo stesso Comitatone con deliberazione del 6 dicembre 2001; e che si sia "esaurita ogni questione relativa agli aspetti ambientali delle opere complementari ed assorbita ogni ulteriore valutazione afferente alla compatibilità ambientale delle opere di regolazione delle maree" nella deliberazione della Giunta regionale in data 8 novembre 2002 con la quale si è conclusa la procedura di VIA relativa alle opere complementari";

b) la deliberazione del Comitatone in data 3 aprile 2003 con la quale si è deciso di passare alla progettazione esecutiva ed alla realizzazione delle opere di regolazione delle maree alle bocche di porto e contemporaneamente alla realizzazione della struttura di accesso permanente alla bocca di Malamocco;

c) il decreto del Presidente del Magistrato alle Acque (MAV) del 16 gennaio 2003, n. 8721, di approvazione del "progetto definitivo degli interventi alle

bocche lagunari per la regolazione dei flussi di marea"; e

d) l'atto in data 20 gennaio 2004 con il quale la Commissione per la Salvaguardia per la città di Venezia ha espresso parere favorevole al progetto definitivo delle opere alle bocche di porto della Laguna di Venezia per la regolazione delle maree.

Infine, con la sentenza 2483/2004, il Tribunale ha respinto i ricorsi proposti da Codacons e dall'associazione Italia Nostra Onlus avverso la deliberazione del CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 21 marzo 2002, avente ad oggetto: "Legge obiettivo: 1° programma delle infrastrutture strategiche (delibera n. 121/2001)", limitatamente alla parte in cui ha previsto ed inserito il progetto del MOSE tra le infrastrutture di carattere strategico e di preminente interesse nazionale di cui all'art. 1 della l. 21 dicembre 2001, n. 443.

Con i ricorsi in epigrafe specificati le parti ricorrenti ripropongono e sviluppano le censure poste a sostegno dei ricorsi di prime cure.

Resistono le amministrazione in epigrafe specificate ed il Consorzio Venezia Nuova.

Sono intervenuti, a seconda dei casi ad opponendum o ad adiuvandum, gli enti e le associazioni in epigrafe indicati.

Le parti hanno affidato al deposito di memorie l'illustrazione ulteriore delle tesi difensive.

All'udienza del 17 dicembre 2004 le cause sono state trattenute per la decisione. E' stato pubblicato il dispositivo ai sensi dell'articolo 23 bis della legge n. 1034/1071.

3. Ragioni di connessione oggettiva e soggettiva consigliano la

riunione di tutti gli appelli.

L'infondatezza dei ricorsi esime il Collegio dall'approfondimento delle eccezioni preliminari svolte dalle parti resistenti.

4. Il Collegio, rinviando al prosieguo per l'identificazione delle singole censure interessate dal profilo, valuta inammissibili le censure svolte in primo grado e in questa sede richiamate *per relationem* senza confutazione alcuna degli argomenti svolti dal Primo Giudice al fine di disattenderne la fondatezza o la rilevanza.

Nel sistema processuale amministrativo l'appello ha infatti carattere impugnatorio, onde è inammissibile la mera riproposizione, da parte dell'appellante, delle censure svolte in primo grado, prive d'ogni specifica e concreta impugnativa dei diversi capi della sentenza appellata; è infatti onere dell'appellante investire puntualmente il *decisum* di prime cure e, in particolare, precisare i motivi per cui quest'ultimo sarebbe erroneo e da riformare.

Il giudizio di appello davanti al Consiglio di Stato non ha per oggetto, in realtà, il provvedimento impugnato in primo grado, ma la sentenza con la quale è stato deciso il ricorso; pertanto, stante l'obbligo di specificazione dei motivi sancito dall'art. 6, n. 3, del r.d. 17 agosto 1907, n. 642, l'appellante ha l'onere di confutare, anche se in modo sommario, le argomentazioni svolte nella sentenza impugnata, dalle quali non sono scindibili le conclusioni raggiunte dal giudice di primo grado (Consiglio Stato, sez. IV, 29 aprile 2004, n. 2620).

5. Si devono in via preliminare esaminare i motivi di appello inerenti alle procedure di valutazione di impatto ambientale.

Le doglianze investono:

- a) l'inesistenza di una effettiva e legittima valutazione statale di impatto ambientale statale per le opere di regolazione delle maree (vedi successivo punto 5.1.);
- b) l'illegittimità della spoliazione dell'autorità centrale dalla valutazione di impatto in ordine alle opere complementari, sotto il duplice profilo della indebita frantumazione di una opera sostanzialmente unitaria e della spettanza anche della valutazione delle opere complementari, ex se considerate, in capo all'amministrazione centrale (par 5.2.);
- c) L'illegittimità della VIA regionale per profili anche diversi da quello relativo alla competenza (par. 6);
- d) l'illegittimità della VIA statale e regionale per violazione della normativa comunitaria in tema di valutazione di incidenza ambientale (par. 7).

5.1. In ordine al profilo *sub a)*, la Provincia di Venezia (ricorso n. 8630/2002 relativo alla sentenza 2482/2004) nonché Codacons ed Italia Nostra (ricorsi nn. 9291 e 9447/2004 in relazione alla sentenza 2480/2004) rilevano in primo luogo che il Comitato (vedi la citata deliberazione 6 dicembre 2001 e, soprattutto, la deliberazione 4 febbraio 2003) avrebbe deciso di dare corso al completamento della progettazione delle opere di regolazione "in assenza di una valutazione di impatto ambientale positiva". La VIA negativa è stata infatti annullata dal TAR con la sentenza n. 1350 del 2000 senza che sia successivamente intervenuta in via sostitutiva una VIA positiva.

Si evidenzia al riguardo che la delibera assunta dal Consiglio dei Ministri del 15 marzo 2001 non può essere considerata atto di definizione

della questione di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 6, comma 5, della l. n. 349 del 1986 stante l'assenza del presupposto dato dal conflitto tra i Ministeri interessati.

In primo luogo, si sottolinea che un contrasto tra Ministeri si sarebbe dovuto esprimere in un atto formale e giuridicamente rilevante con il quale il Ministro proponente, vale a dire il Ministro dei Lavori Pubblici (ora delle Infrastrutture), avrebbe dovuto manifestare la volontà di non uniformarsi alla valutazione del Ministro dell'Ambiente e di vedere rimessa la questione di compatibilità ambientale al Consiglio dei Ministri ai sensi del sopra citato art. 6, comma 5.

Le ricorrenti adducono inoltre che l'atto formale con cui il Ministro proponente ritiene di non adeguarsi alla VIA ai sensi dell'art. 6 della l. n. 349 del 1986 è sempre un atto amministrativo che, come tale, deve avere alle spalle una procedura amministrativa e terminare con un provvedimento espresso e motivato.

Nel caso di specie un provvedimento formale non esiste e neppure esiste una motivazione giuridicamente rilevante.

Si soggiunge che il Consiglio dei Ministri sarebbe stato chiamato in causa non per risolvere la questione di compatibilità ambientale ma per sopperire all'incapacità del Comitato ex art. 4 di esprimere un parere unanime; per assumersi insomma politicamente "la responsabilità della decisione".

Inoltre, mancherebbe la sussistenza attuale di un conflitto tra Ministeri, considerato che quando il Consiglio dei ministri si è pronunciato, il 15 marzo del 2001, il decreto del Ministro dell'ambiente era stato

annullato da quasi un anno. Il d. m. di VIA negativa, a detta epoca, non esisteva più e, come tutti gli atti annullati, non poteva più essere posto a base di un eventuale ipotetico conflitto.

In terzo luogo, la decisione del Consiglio dei Ministri del 15 marzo 2001 non conterrebbe alcuna pronuncia di compatibilità ambientale ex art. 6, comma 5, della l. n. 349 del 1986; non costituirebbe quindi atto di completamento della procedura di VIA.

La decisione del Consiglio dei Ministri del 15 marzo 2001 recherebbe poi indicazioni meramente procedurali piuttosto che la necessaria verifica positiva sul piano della compatibilità ambientale.

Infine, l'espressione del parere del Comitato "sulla compatibilità ambientale delle opere di regolazione delle maree", previsto dall'art. 2, ultimo comma, del d.P.C.M. 27 settembre 1997, sarebbe subordinata "all'aggiornamento del piano degli interventi per il recupero morfologico della laguna", aggiornamento del piano degli interventi che non risulta essere stato mai approvato.

In definitiva, con la delibera 4 febbraio 2003, il Comitato avrebbe errato nel qualificare il provvedimento dello stesso Comitato ex art. 4 del 6 dicembre 2001 come "parere non vincolante sulla compatibilità ambientale delle opere di regolazione" reso ex art. 2, ultimo comma, del d.P.C.M. 27 settembre 1997. La delibera del Comitato 6 dicembre 2001 non assolverebbe, infatti, alla funzione di completamento della procedura di cui al d.P.C.M. 27 settembre 1997 poiché la delibera del 15 marzo 2001 aveva previsto che il Comitato ex art. 4 potesse esprimere il proprio parere non vincolante solo dopo che si fosse proceduto ad un ulteriore stadio

progettuale e ad un aggiornamento, mai posto in essere, del piano degli interventi per il recupero morfologico della laguna.

5.1.1. Osserva preliminarmente il Collegio che la decisione, assunta dal Consiglio dei Ministri, di sottoporre le opere in menzione a procedura di valutazione di impatto ambientale, dà corpo ad un autovincolo capace di consumare il potere amministrativo di disporre diversamente. Ne deriva la superfluità della verifica, in questa sede, della ricorrenza di un obbligo legale di sottoposizione a VIA delle opere *de quibus* sulla base delle fonti normative comunitarie e nazionali. Giova in particolare rammentare che con la mai revocata deliberazione del 4 luglio 1995 il Comitato ha deciso di sottoporre a VIA statale "integrata" o "straordinaria" il progetto di massima delle opere mobili. Segnatamente, in conformità alla richiesta formulata dal Comune di Venezia con o. d. g. approvato dal Consiglio comunale nella seduta del 15 marzo 1995, si è reputato che la procedura di VIA dovesse essere eseguita da esperti anche internazionali di grande fama e con apporti estremamente qualificati a livello nazionale e locale, che dessero le massime garanzie di capacità professionale, di conoscenza della specifica situazione lagunare e di indipendenza e imparzialità di giudizio.

Tale decisione ha trovato svolgimento nei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 1° febbraio 1996 e 27 settembre 1997.

In particolare, con quest'ultimo decreto è stato stabilito che il Collegio di esperti avrebbe rassegnato le conclusioni dei propri lavori, tra gli altri, al Ministro dell'ambiente per la formulazione del giudizio di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della l. n. 349 del 1986.

Al Comitato sarebbe spettato di esprimere, sulla base della

conclusione del Collegio di esperti e del giudizio adottato ex art. 6 della l. n. 349 del 1986, "il proprio parere non vincolante sulla compatibilità ambientale delle opere di regolazione delle maree da realizzare alle tre bocche di porto della lagunari Venezia".

5.1.2. Tanto premesso sulla necessità della VIA alla luce dell'autovincolo amministrativo, il Collegio reputa infondato l'assunto dei ricorrenti circa la non ricorrenza di una decisione qualificabile come VIA positiva. L'esame dei documenti in atti consente infatti di appurare che la procedura suddetta, in conformità a quanto rilevato dal Comitato con la delibera 4 febbraio 2003, è stata definita dal Consiglio dei Ministri, ai sensi dell'art. 6, comma 5, della l. n. 349 del 1986, nella seduta del 15 marzo 2001 e con la deliberazione del Comitato del 6 dicembre 2001, adottata ai sensi dell'art. 2, ultimo comma, del d.P.C.M. 27 settembre 1997.

La decisione del Consiglio si appalesa, infatti, quale atto di risoluzione della questione di compatibilità ambientale ex art. 6, comma 5, della l. n. 349 del 1986; norma la quale stabilisce per l'appunto che "ove il Ministro competente alla realizzazione dell'opera non ritenga di uniformarsi alla valutazione del Ministero dell'Ambiente, la questione è rimessa al Consiglio dei Ministri".

Sulla pretesa insussistenza del presupposto dato da un conflitto tra Ministri esternato in forma rituale si deve obiettare, in prima battuta, che nel corso della seduta del Comitato del 12 luglio 2000 era emerso un conflitto tra il Ministro dell'Ambiente e il Ministro dei Lavori Pubblici - Ministro proponente. Dalla lettura del verbale della riunione si ricava infatti chiaramente l'esistenza di un contrasto tra l'interesse ambientale, nella

valutazione data dal Ministro dell'ambiente, e l'interesse alla realizzazione dell'intervento progettato secondo la valutazione del Ministro proponente.

Il Ministro dei Lavori Pubblici dichiarava inoltre di rendersi conto che è difficile prendere una decisione "in questa sede" e che "a suo avviso è necessario prenderla in una istanza più alta" (v. pagine 22 -23 verbale).

In conclusione, il Presidente del Consiglio dei Ministri -Presidente del Comitato, deputato in questa duplice veste a cogliere una divergenza di vedute in capo ai Ministri facenti parte della compagine governativa ed a segnalare la necessità di una sintesi collegiale, rilevava quanto segue : *"si è manifestato un conflitto tra il Ministro dell'ambiente e il Ministro dei lavori pubblici...(e ha dichiarato che) ...proprio utilizzando e ...ribadendo la procedura che sia il Sindaco di Venezia sia il Presidente della Regione hanno voluto ricordare, si è qui compiuto il penultimo passo, cioè si è portata la cosa in Comitato, si è constatato che il Comitato non era in grado di esprimere un parere unanime per quella ragione e quindi il Consiglio dei ministri dovrà assumersi al più presto la responsabilità della decisione...sarà il Consiglio dei ministri che ... si dovrà assumere la responsabilità della decisione"* (v. pag. 24 verbale).

Il contrasto tra Ministri emerge dunque nettamente dagli interventi sintetizzati a verbale.

Tanto detto sull'oggettiva ricorrenza di una divergenza di vedute in ordine all'esito della procedura VIA e sulla volontà del Presidente del Consiglio dei Ministri di investire della questione l'organo collegiale, non assume rilievo la pur non contestabile circostanza che in altre occasioni la rimessione al Consiglio dei Ministri della pronuncia finale di compatibilità

ambientale ex art. 6, comma 5, della l. n. 349 del 1986, sia stata effettuata con provvedimenti formali nella specie mancanti.

Ed infatti, per un verso, l'esternazione e l'elevazione del conflitto tra Ministri non esigono una forma vincolata, trattandosi di atto avente una connotazione squisitamente politica e, come tale, non assoggettato a parametri tipizzanti sul piano schiettamente formale; per altro profilo, la specialità della procedura in esame, caratterizzata dall'investitura del Comitato quale organo deputato a sovrintendere all'attuazione degli interventi per la salvaguarda di Venezia, rende naturale l'attrazione a detta sede del conflitto tra i Ministri facenti organicamente parte dello stesso plesso straordinario, senza necessità di un separato atto formale. D'altra parte, se si considera che lo stesso citato DPCM 27.9.1997, volto a disciplinare la speciale procedura VIA in parola, richiama l'articolo 6 della legge istitutiva del Ministero dell'Ambiente, è concettualmente chiaro che l'investitura del Consiglio dei Ministri non poteva che essere volta, sulla base della non sindacabile valutazione del Presidente del Consiglio, a dirimere una divergenza ai sensi del citato comma 5 della norma in parola; così come è quasi superfluo osservare che l'indagine con esito positivo sulla sostanza del potere rende ininfluenza il profilo formale dell'omessa esplicitazione del riferimento all'articolo 6, comma 5, cit.

L'inequivocità del dato positivo di cui alla legge n. 349/1986, unitamente alla specialità della normativa che prevede la presenza dei Ministri in seno al Comitato, rende poi intrinsecamente fragile la censura secondo cui il conflitto avrebbe dovuto essere sollevato dagli organi amministrativi e non dai vertici politici dei Ministeri. Sul punto la

rammentata sentenza 1350/2000 resa dal TAR Veneto, passata in giudicato, ha condivisibilmente osservato che l'esercizio di poteri che danno luogo alla definizione di rapporti tra Ministri appartiene all'indirizzo politico-amministrativo: si tratta infatti di pronunce che, mediando interessi pubblici diversi ed incidendo reciprocamente sui poteri dell'altro Ministro, eccedono la semplice attività gestionale e sono invece espressione di valutazioni anche politiche, proprie dei poteri governativi. Si è altresì aggiunto che, nella fattispecie, l'esercizio di poteri eccedenti la semplice gestione emerge *a fortiori*, in quanto il giudizio di compatibilità ambientale è stato eccezionalmente inserito in una sequenza procedimentale che è coordinata dal Comitato misto di indirizzo, coordinamento e controllo di cui all'art 4 della l. 798/84. Viene cioè in rilievo un organo collegiale, presieduto dal Presidente del Consiglio dei Ministri che, secondo l'art. 95 Cost. "mantiene l'unità di indirizzo politico ed amministrativo promovendo e coordinando l'attività dei ministri", con una composizione di altissimo rilievo politico, cui sono demandate scelte strategiche di straordinaria importanza, a garanzia dell'effettività della dichiarazione (recata dall'art. 1 l. 171/73) che la salvaguardia di Venezia e della sua laguna è "problema di preminente interesse nazionale".

Quanto, poi, all'asserita insufficienza delle ragioni tecniche del conflitto, è sufficiente rimarcare che entrambe le posizioni appaiono suffragate dalle istruttorie tecniche svolte dagli organi richiamati conclusivamente nella delibera del 15 marzo 2001. Ne discende che il dissenso, pur se naturalmente e conclusivamente politico, si fonda su di una divergenza di valutazioni tecniche presupposte e recepite dai vertici di

riferimento; e che, come si vedrà successivamente anche con riferimento alla VIA regionale, la valutazione finale appare basata su di un'analisi comparativa dei costi benefici, anche tenendo conto di rischi sottesi all'opzione 0.

Quanto, infine, all'asserita insussistenza attuale, vale a dire alla data del 15 marzo 2001, di un conflitto tra Ministri, è ininfluenta la circostanza che al momento della decisione del Consiglio dei Ministri "il decreto del Ministro dell'ambiente (di VIA negativa) era stato annullato (dal TAR con la sentenza n. 1350 del 2000) da quasi un anno...e come tutti gli atti annullati non poteva più essere posto a base di un ipotetico conflitto". Se si considera che l'annullamento giurisdizionale di un atto negativo non ne comporta la sostituzione con un giudizio positivo sulla scorta di una verifica sostitutiva di stampo giurisdizionale e si soggiunge che, anche successivamente all'annullamento giurisdizionale del decreto negativo, non era intervenuta una modifica della posizione costantemente contraria assunta nelle competenti sedi da parte del Ministro dell'Ambiente, non è dato dubitare della permanenza, alla data del 15 marzo 2001, di una posizione di contrasto rispetto alla quale non si era palesata una volontà, o anche solo una concreta possibilità, di resipiscenza.

5.1.3. Chiarito, dunque, che la decisione di rimettere al Consiglio dei Ministri la questione di compatibilità ambientale è stata assunta nella seduta del Comitato del 12 luglio 2000 e che alla data del 15 marzo 2001 il contrasto tra Ministri persisteva, il Collegio condivide l'assunto del Primo giudice secondo cui con la decisione del 15 marzo 2001 il Consiglio dei Ministri ha inteso deliberare in via definitiva sulla questione di compatibilità

ambientale ai sensi dell'art. 6, comma 5, della l. n. 349 del 1986; ha inteso cioè – coerentemente, del resto, con il riconoscimento, al Consiglio dei Ministri, della posizione di organo naturalmente deputato alla soluzione di conflitti interministeriali al fine di cogliere le ragioni della sintesi finale sul piano politico-amministrativo- dirimere il contrasto insorto tra Ministri nel corso della procedura di VIA.

5.1.4. Non colgono nel segno neanche le ulteriori prospettazioni offerte dalle parti appellanti a tenore delle quali nel senso del mancato perfezionamento di una determinazione ai sensi dell'articolo 6, comma 5, della legge n. 349/1986, deporrebbero:

- a) l'omesso richiamo della norma in parola in seno all'impugnata determinazione;
- b) l'inosservanza dell'articolo 6, comma 9, in materia di pubblicità;
- c) l'imposizione, per effetto della delibera citata, di approfondimenti progettuali capaci di connotare la stessa in termini di interlocutorietà evidentemente incompatibili con la qualificazione come atto di soluzione sostanziale del conflitto insorto tra i competenti Ministri in punto di compatibilità ambientale.

Quanto al punto sub a), si devono richiamare le considerazioni prima svolte in merito all'irrelevanza del dato formale del mancato richiamo della norma, una volta assodato, nei sensi prima ricordati, che il Consiglio dei Ministri ha assunto la decisione in esame, considerando i pareri tecnico – ambientali intervenuti durante la procedura, proprio per comporre la divergenza sorta tra i Ministri dell'Ambiente e dei Lavori Pubblici, *id est* facendo uso del potere di cui all'articolo 6 comma 5, della legge n.

349/1986. La deliberazione 15 marzo 2001, infatti, cita, nelle premesse, la diversità di valutazioni espresse dai Ministri predetti nella seduta del Comitato del 12 luglio 2000; richiama, tra gli altri atti rilevanti della procedura, il parere 8 luglio 1998 del Collegio di esperti di livello internazionale (si noti che il Collegio di esperti, con una relazione a commento del rapporto della Commissione di VIA, ribadirà le conclusioni rese con il parere del 1998) ; cita il parere Cons. sup. ll. pp. reso in Assemblea generale il 26 febbraio 1999 e il giudizio 10 dicembre 1998 della Commissione di VIA relativo al progetto delle opere mobili; e richiama inoltre il DPCM 27 settembre 1997 secondo cui il Comitato avrebbe dovuto esprimere il proprio parere finale non vincolante sulla compatibilità ambientale delle opere di regolazione sulla base, tra l'altro, "del provvedimento adottato ai sensi dell'art. 6 della l. 8 luglio 1986, n. 349".

Del pari non conferente si appalesa il richiamo all'articolo 6, comma 9, della legge n. 249/1986, se si considera che detta norma non prevede la pubblicazione della delibera finale ma si riferisce alla pubblicità dell'avvio della procedura volta a consentire l'apporto partecipativo dei cittadini interessati. Dalla documentazione in atti si ricava che detto obbligo è stato rispettato all'atto dell'avvio dell'*iter* procedurale; nel mentre costituisce elemento nuovo introdotto solo nel corso del giudizio di appello, e quindi non ammissibile al pari della relativa richiesta istruttoria rivolta dalla Provincia di Venezia, la questione dell'omessa pubblicazione della deliberazione conclusiva.

Quanto alla circostanza che la delibera avrebbe un contenuto solo procedurale senza esprimere una volizione (*rectius*, giudizio) sostanziale,

occorre osservare che la sottolineatura della necessità di eseguire un serie di attività non *stricto sensu* inerenti all'impatto ambientale delle opere di regolazione (interventi diretti ad aumentare le capacità dissipative e l'aggiornamento del piano degli interventi per il recupero morfologico della laguna) prima di passare alla progettazione esecutiva delle opere di regolazione, implica il presupposto della preventiva soluzione in termini positivi del tema della compatibilità ambientale. E' concettualmente chiaro, poi, che la decisione di procedere ad un ulteriore stadio progettuale delle opere di regolazione, non avrebbe avuto ragion d'essere, alla stregua del principio di economicità dell'azione amministrativa, se non si fosse inteso preliminarmente squarciare il velo steso sulla realizzabilità in radice delle opere di regolazione per effetto dell'originaria valutazione negativa di compatibilità e del successivo conflitto interministeriale. In altri termini, la regolazione delle cadenze temporali e modali implica la soluzione in senso positivo del problema dell'*an*. E tanto specie se si considera che il Consiglio dei Ministri era stato convocato proprio al fine di risolvere detto conflitto all'esito di una corposa istruttoria condensata dai ricordati pareri tecnici degli organi intervenuti sulla compatibilità ambientale del progetto relativo alle opere di regolazione.

La circostanza che la delibera, *ex se* traguadata, non rechi un' esplicita indicazione delle ragioni poste a suffragio della positiva soluzione del nodo ambientale non assume allora valore decisivo a fronte dei richiamati pareri tecnici positivi interessati da un di rinvio capace di sostanziare i crismi della motivazione *per relationem* giusta il dettato dell'articolo 3 della legge 7 agosto 1990, n. 241. Si segnala, all'uopo, in

particolare, la relazione degli esperti internazionali in ordine all'insussistenza di qualsiasi impatto ambientale anche in considerazione dei rischi ambientali sottesi alla cosiddetta opzione o; ed alla favorevole valutazione comparativa dei costi-benefici collegati alle opere, anche tenendo conto del rischio di compromissione dell'ambiente collegata alla pretermissione di interventi protettivi.

Merita quindi condivisione l'affermazione centrale svolta dal Primo Giudice alla stregua della quale *"il Consiglio dei ministri, con la decisione del 15 marzo 2001 -atto di alta amministrazione che presuppone il compimento di valutazioni di opportunità al massimo livello di responsabilità politico -amministrativa ma esprime nel contempo apprezzamenti di ordine tecnico-, ha valutato l'opportunità di discostarsi dal giudizio ministeriale negativo di compatibilità ambientale prendendo in considerazione i pareri tecnici resi nel corso della procedura, atti puntualmente richiamati nelle premesse della decisione...; e nel contempo ha evidenziato l'esigenza di procedere nella progettazione delle opere mobili data la sempre maggiore convergenza degli studi internazionali sulle previsioni relative ai mutamenti climatici, che comportano un aumento costante e graduale della frequenza e dell'intensità delle acque alte e un aumento delle tendenze alla compromissione dell'equilibrio lagunare"* ritenendo, con apprezzamento di carattere tecnico, che la prosecuzione nella progettazione delle opere mobili dovesse essere correlata *"a un ulteriore stadio progettuale degli interventi necessari per aumentare le capacità dissipative dei canali alle bocche di porto, tendendo al ripristino delle condizioni esistenti prima della costruzione dei moli e dei grandi*

canali di navigazione”, e “all’aggiornamento del Piano degli interventi per il recupero morfologico della laguna al fine di conseguire” gli obiettivi indicati nella decisione stessa tra i quali “il rialzo delle pavimentazioni fino alle quote massime compatibili con il contesto storico, architettonico, monumentale e paesaggistico, comunque tendendo alla quota 120”.In altre parole, con il provvedimento del 15 marzo 2001, adottato sulla base dei pareri tecnici resi sulle opere di regolazione, il Consiglio dei ministri ha deciso di disattendere la VIA ministeriale negativa ritenendo, nella ponderazione comparativa tra interesse all’esecuzione dell’opera pubblica ritenuto prevalente, e interesse ambientale, ritenuto recessivo, che si dovesse procedere oltre nella progettazione delle opere mobili, ma esigendo un contestuale approfondimento riguardante gli interventi diretti ad aumentare le capacità dissipative e l’aggiornamento del piano degli interventi per il recupero morfologico della laguna, senza necessità alcuna –contrariamente a quanto rilevano le ricorrenti- di rinnovare e/o integrare le valutazioni tecnico –ambientali eseguite precedentemente”.

5.1.5. Quanto alla ritenuta elusione del giudicato del TAR per essere stata omessa la “rinnovata valutazione del bilancio costi –benefici ambientali”, il Collegio deve convenire con i Primi Giudici che il Consiglio dei Ministri, nella seduta del 15 marzo 2001, ha eseguito una ponderazione comparativa dei diversi interessi implicati, all’interno della quale risulta essere stato compiuto anche il confronto costi –benefici ambientali, come si desume dal richiamo, nelle premesse della decisione, al parere del Collegio di esperti internazionali reso l’8 luglio 1998 con il quale il rapporto costi –benefici dell’opera era stato valutato in termini favorevoli alla luce

dell'essenzialità dell'intervento (cfr., inoltre, il "commento del Collegio degli esperti internazionali al rapporto della Commissione VIA -pag. 6: "...un'analisi costi -benefici molto cauta, che esclude tutti i benefici non misurabili (ad es. la protezione dei monumenti, del patrimonio storico etc...) ha portato ad una valutazione positiva del progetto delle barriere mobili (ovvero il progetto ha benefici superiori ai costi)".

In ogni caso il Consiglio dei Ministri ha definito la questione di compatibilità ambientale ai sensi del citato art. 6, comma 5 stabilendo che si dovesse procedere nella progettazione eseguendo gli approfondimenti e gli aggiornamenti indicati ai punti 1. e 2. della decisione stessa.

Non è poi decisivo l'assunto dei ricorrenti secondo cui la rinnovata valutazione costi -benefici avrebbe dovuto essere condotta considerando che, da un lato, i costi economici per realizzare l'opera sono aumentati mentre, dall'altro, sono diminuiti i benefici giacché la chiusura delle paratoie si avrebbe non più con una marea a quota 100 cm. ma con una marea di 110 -120 cm., con la conseguenza che le chiusure delle paratoie passerebbero da oltre dieci a mediamente due all'anno.

A questo proposito, poiché l'art. 1 del DPCM 27 dicembre 1988 stabilisce che "il giudizio di compatibilità ambientale è reso...previa valutazione degli effetti dell'opera sul sistema ambientale con riferimento a componenti, fattori, relazioni tra essi esistenti, stato di qualità dell'area interessata", il rapporto costi -benefici non riguarda il raffronto tra il costo economico dell'opera e l'utilizzo della stessa, ma attiene al confronto tra le finalità alle quali l'intervento è preordinato e l'impatto dello stesso sull'ambiente.

5.1.6. Si tratta a questo punto di verificare, passando allo scrutinio delle determinazioni a valle, se in modo consequenzialmente corretto il Comitato, nella deliberazione 4 febbraio 2003, abbia statuito che la "particolare" procedura di VIA statale, di cui al DPCM 27 settembre 1997, alla quale il progetto delle opere di regolazione era stato sottoposto, si era conclusa con la decisione (governativa suddetta) e con il parere espresso dal Comitato con delibera del 6 dicembre 2001".

Anche in sede di appello si sostiene infatti che la delibera del Comitato 6 dicembre 2001 non potrebbe rappresentare l'atto conclusivo della procedura di VIA statale "integrata" ai sensi dell'art. 2, ultimo comma, del DPCM 27 settembre 1997, poiché mancherebbe il presupposto indispensabile costituito dall'aggiornamento del piano generale degli interventi richiesto al p. 2. della decisione 15 marzo 2001, nella parte in cui il Consiglio dei Ministri ritiene che, "prima di passare alla definitiva progettazione esecutiva delle opere mobili" si debba procedere "all'aggiornamento del Piano degli interventi per il recupero morfologico della laguna al fine di conseguire" gli obiettivi descritti a pag. 3 della decisione, tra cui "il rialzo delle pavimentazioni fino alle quote massime compatibili con il contesto ... (cittadino), comunque tendendo a quota 120"; e si stabilisce che il Comitato esprimerà il parere (finale e non vincolante) previsto dall'art. 2, ultimo comma, del DPCM 27 settembre 1997 una volta esaurito -tra gli altri- l'approfondimento predetto e sulla base delle relative risultanze).

Anche questa censura non è fondata.

Osserva infatti la Sezione che il piano degli "interventi per il

recupero morfologico della laguna” al quale si era riferito il Consiglio dei Ministri al p. 2. della delibera del 15 marzo 2001 non coincide con il piano generale degli interventi considerato al p. 6. della delibera 6 dicembre 2001 del Comitato, riguardante invece l'intera attività di salvaguardia. Dall'esame dell'articolo 3, comma 2, della legge n. 139/1992 si ricava che il ripristino della morfologia lagunare, a cui si era riferita la delibera 15.3.2001, è solo una delle otto categorie delle attività interessate dal piano generale degli interventi (vedi successivo punto 8). Ne deriva che, una volta assodato, sulla base di una valutazione tecnica di carattere discrezionale non afflitta da profili di illogicità e di travisamento fattuale, che gli interventi diretti al “recupero morfologico della laguna”, oggetto dell'approfondimento richiesto dal Consiglio dei Ministri, erano stati adeguatamente aggiornati, il Comitato ex art. 4 (v. p. 6. della delibera 6 dicembre 2001), da un lato, ha coerentemente ritenuto risolta la questione della verifica sollecitata dalla delibera 15.3.2001, recante la VIA positiva nei sensi sopra specificati; dall'altro, ha reputato che si dovesse provvedere ad una revisione generale del piano degli interventi, ferme le conoscenze acquisite e gli approfondimenti effettuati, e che, per procedere più proficuamente alla revisione suddetta, il Comitato avrebbe dovuto avvalersi dell'ausilio dell'ufficio di Piano.

Ne deriva l'insussistenza del denunciato iato tra la delibera 15.3.2001 e la decisione 6 dicembre 2001; e, per l'effetto, la correttezza della valutazione condensata nella delibera 4 febbraio 2003, nella parte in cui ha qualificato il parere del Comitato 6 dicembre 2001 come atto finale della procedura ex art. 2, ultimo comma, del DPCM 27 settembre 1997, in

ragione dell'intervenuto aggiornamento del piano degli interventi per il recupero morfologico della laguna.

Quanto, poi, alla mappa ed all'itinerario degli aggiornamenti, detti elementi sono puntualmente descritti nel *decisum* appellato:

“- nella riunione dell'8 marzo 1999 il Comitato aveva reso parere nel senso che il MAV avrebbe dovuto provvedere entro il 31 dicembre 1999 a eseguire una serie di attività e di approfondimenti diretti a consentire al Comitato stesso di assumere la delibera di propria competenza ai sensi dell'art. 2, ultimo comma, del DPCM 27 settembre 1997;

- gli approfondimenti riguardavano la possibilità di riconsiderare gli interventi di riequilibrio della morfologia lagunare, allo scopo di verificare se una diversa pianificazione degli interventi diretti al riequilibrio morfologico della laguna potesse determinare eventuali adeguamenti del “progetto di chiusura mobile delle bocche di porto”;

- per adempiere a quanto richiesto dal Comitato ex art. 4 è stato istituito un apposito Gruppo di lavoro (Panel) al quale hanno partecipato i rappresentanti delle amministrazioni coinvolte (e del CVN quale “braccio operativo” del MAV), oltre al Ministero dell'Università, che si è avvalso della collaborazione del CORILA (Consorzio tra le Università di Venezia e di Padova e il CNR), e altri soggetti pubblici;

- il gruppo di lavoro ha svolto l'attività richiesta e il MAV ha sottoposto al Comitato, nel rispetto dei tempi previsti, una puntuale relazione al riguardo;

- nel corso della seduta del Comitato ex art. 4 del 12 luglio 2000, di fronte al conflitto insorto tra il Ministro dell'ambiente e il Ministro dei lavori

pubblici, non è stato possibile fare altro se non rimettere al Consiglio dei ministri la questione relativa alla compatibilità ambientale del progetto delle opere di regolazione;

- nella seduta del 15 marzo 2001 il Consiglio dei ministri, come si è già detto, ha ritenuto che si dovesse procedere "all'aggiornamento del piano degli interventi per il recupero morfologico della laguna al fine di:

- individuare e definire gli interventi in laguna necessari per conseguire l'ottimizzazione del ricambio mare –laguna in relazione al nuovo assetto dei canali di bocca;

- potenziare gli interventi diretti alla riattivazione dei dinamismi naturali della laguna;

- contrastare le azioni attualmente riscontrate come direttamente distruttive dell'ambiente lagunare e del patrimonio storico, artistico e archeologico; e

- realizzare le opere necessarie al riequilibrio idrogeologico e morfologico della laguna e per la difesa locale del centro storico di Venezia e delle isole minori, in particolare mediante il rialzo delle pavimentazioni fino alle quote massime compatibili con il contesto storico, architettonico, monumentale e paesaggistico comunque tendendo alla quota 120 (a quest'ultimo riguardo va osservato che l'obiettivo di rialzare le pavimentazioni fino a quota 120 è stato indicato come tendenziale poiché il Panel, nel recepire il lavoro fatto dallo IUAV, aveva motivatamente ritenuto che un innalzamento dei pavimenti di tutta Venezia a un livello di 120 cm. non fosse fattibile);

- nel rispetto di quanto richiesto dal Consiglio dei ministri l'aggiornamento del piano morfologico della laguna è stato ulteriormente adeguato dal MAV nel corso del 2001 (cfr. relazione MAV –CVN novembre 2001 pag. 77 e

seguenti), e la relazione finale è stata quindi rimessa al Comitato.

- il Comitato ex art. 4, nelle premesse della delibera 6 dicembre 2001, ha preso atto che "il MAV ha effettuato, attraverso il proprio concessionario CVN, gli approfondimenti e le verifiche richiesti e indicati nella delibera del 15 marzo 2001"; e che in ordine alle riferite attività di verifica si è positivamente espresso il CTM nell'adunanza del 18 ottobre 2001 (al termine della quale si è in effetti ritenuto che gli studi eseguiti abbiano dato risposta alle richieste di cui alla deliberazione del Consiglio dei ministri - cfr. verbale adunanza CTM 18 ottobre 2001 e voto CTM n. 126/01; v. anche verbale riunione Comitato 6 dicembre 2001, pag. 17)"-

5.2. Vanno a questo punto esaminate le censure con cui si denuncia l'illegittima sottrazione all'autorità centrale della valutazione di impatto in ordine alle opere complementari; denuncia portata sotto la duplice angolazione dell'indebita frantumazione di un'opera sostanzialmente unitaria e della spettanza anche della valutazione delle opere complementari *ex se* considerate in capo all'amministrazione centrale.

Al fine di esaminare le doglianze, si devono ricordare i connotati salienti, sul piano strutturale e funzionale, delle opere di regolazione e delle cd. opere complementari di cui si è già detto.

Le opere di regolazione, da installare alle tre bocche di porto di Lido, Chioggia e Malamocco, constano di una schiera di paratoie da installare sul fondale delle tre bocche di porto in grado di isolare temporaneamente la laguna dal mare. Dette opere (18 per la bocca di Chioggia; 20 per quella di Malamocco un doppio sistema di 10 e 21 per la bocca di Lido) si definiscono mobili perché in condizioni normali di marea esse sono colme

d'acqua e scompaiono, restando adagiate nelle strutture di alloggiamento realizzate sul fondo e ad esse vincolate attraverso cerniere; quando, invece, si prevede che la marea superi i 100/110 cm (fino ad un massimo teorico di 220 cm), le paratoie vengono svuotate d'acqua mediante immissione di area compressa; in questo modo esse si sollevano, ruotando attorno all'asse delle cerniere, fino ad emergere, bloccando il flusso della marea. Il sistema si propone in definitiva di isolare temporaneamente, ossia solo per la durata dell'acqua alta, la laguna dal mare e di bloccare il flusso della marea.

Le cd. opere complementari consistono invece nella realizzazione di dighe foranee (da posizionare ognuna di fronte a ciascuna delle bocche di porto lagunari) e da una conca di navigazione (da realizzare in corrispondenza della bocca di Malamocco), al fine di contribuire all'attenuazione delle maree. Più in dettaglio, le categorie di opere in esame, tutte localizzate nella parte di mare antistante i canali di accesso alla laguna di Venezia attraverso i quali l'acqua marina penetra in laguna, comprendono i seguenti interventi:

- bocca di lido: la realizzazione, all'esterno della bocca, di una diga foranea a gettata, con uno sviluppo pari a 1400 m., disposta in modo da creare un'interferenza ai flussi d'entrata e in uscita dalla laguna; nonché nella costruzione di una diga soffolta, con la finalità di mitigare i negativi effetti ambientali indotti dalla diga foranea;
- bocca di Choggia: sempre al fine di aumentare le capacità dissipative si prevede la realizzazione di una diga foranea della stessa tipologia di quella prevista per la bocca di Lido, con una lunghezza pari a m. 700;
- bocca di Malamocco: la costruzione di una diga foranea, anch'essa a

gettata, come le precedenti, con uno sviluppo pari a m. 1200; e la realizzazione di una conca di navigazione- collegata alla diga foranea attraverso una scogliera- da effettuarsi con il sollevamento del fondale a quota -14; tale conca di navigazione è costituita da un fondo (a -14 metri), rivestito in pietrame; e da pareti emergenti (a +3,5 metri). La conca ha lunghezza di m 45 e profondità di m. 13,5, quota che consente il transito sia alle piccole imbarcazioni che alle navi.

In punto di fatto si deve rammentare che mentre le opere di regolazione sono state interessate dalla procedura VIA statale culminata nella citata delibera resa il 15.3.2001 dal Consiglio dei Ministri (vedi punto 5.1. e relativi sottopunti); la verifica delle opere complementari è culminata nella delibera regionale parzialmente positiva (delibera 8 novembre 2002) di cui si dirà successivamente (punto 6).

5.2.1. Ebbene, con censure svolte da tutte le parti ricorrenti in ordine al profilo dell'indebita frantumazione della procedura, si deduce anche in sede di appello l'illegittimità:

- a) della deliberazione del Comitato del 4 febbraio 2003 nella parte in cui viene ammessa una frammentazione delle procedure di VIA relative alle opere di regolazione e alle opere complementari;
- b) della delibera 3 aprile 2003 nella parte in cui il Comitato ha deciso di "passare alla redazione del progetto esecutivo e alla realizzazione delle opere di regolazione delle maree" in assenza di una valutazione ambientale complessiva, cumulativa, unitaria e congiunta delle opere mobili insieme con le opere complementari e di una valutazione di queste insieme alle opere diffuse;

c) della delibera regionale recante VIA positiva in ragione del *vulnus* inferto alla complessiva competenza statale in ordine al coacervo delle opere relative al sistema integrato di protezione della città di Venezia.

Il profilo di censura riguarda, in sostanza, l'illegittima "frantumazione" della procedura di VIA degli "interventi alle bocche lagunari per la regolazione dei flussi di marea":

- in una VIA statale "straordinaria", o "integrata", relativa alle opere mobili,
- c
- in una procedura di VIA regionale per le opere complementari, delineate e progettate, queste ultime, nel 2001 e nel 2002.

Le parti appellanti, nel contestare recisamente la contraddittorietà delle argomentazioni svolte dai primi Giudici, ribadiscono con forza l'assunto della necessità di una VIA complessiva, unitaria e globale, tesa a verificare il complesso funzionalmente inscindibile di opere facenti parte di un sistema di protezione anch'esso inscindibilmente unitario nei suoi profili di impatto ambientale. Al primo giudice si rimprovera in particolare di non avere tratto dalla pure enunciata premessa dell'unità funzionale delle opere l'inevitabile corollario dell'unità della valutazione di impatto ambientale.

La Sezione reputa che i profili di autonomia delle opere complementari giustifichino l'applicazione della speciale legislazione regionale in materia, senza che a supporto dell'attrazione in capo all'organo statale possa valere il generico profilo della dedizione funzionale all'obiettivo strategico della difesa di Venezia dall'acqua alta.

Si deve in particolare rimarcare che:

- a) sul versante schiettamente strutturale, tecnico- progettuale e finanziario,

le opere dissipative e la conca di navigazione per grandi navi alla bocca di Malamocco sono autonome e indipendenti rispetto alle opere mobili. In particolare, le dighe foranee e scogliere (o lunate) sono eseguibili indipendentemente dalle paratoie (tanto è vero che, al tempo del giudizio di primo grado, le prime avevano formato oggetto di progettazione esecutiva e la loro costruzione era già iniziata, perlomeno alla bocca di Malamocco e alla bocca di Chioggia, mentre tutto questo, per le opere mobili, non era ancora avvenuto);

b) identico profilo di autonomia riguarda la localizzazione, i tempi di realizzazione nonché i relativi finanziamenti (la realizzazione delle opere complementari è assicurata con le risorse rese disponibili dalla l. n. 388 del 2000 mentre i finanziamenti per le opere di regolazione discendono dall'applicazione della l. n. 443 del 2001 e dell'art. 13 della l. n. 166 del 2002);

c) la progettazione delle opere complementari non ha comportato in modo significativo l'incisione del progetto delle opere di regolazione interessate dall'esito rammentato della procedura nazionale di VIA

In ordine al profilo funzionale, si deve osservare che, pur se nel quadro nell'orientamento teleologico alla salvaguarda di Venezia, le opere complementari non sono avvinte da un legame indissolubile con le opere di regolazione tale da sancirne una *reductio ad unitatem* ai fini qui rilevanti. In tal senso depone la circostanza che le opere dissipative siano volte all'attenuazione dei livelli delle maree in laguna al fine di assicurare una prima difesa dei centri abitati dall'impatto delle maree dall'acqua alta non eccezionale; si persegue in tal guisa una funzione diversa da quella

perseguita dalle opere regolative, ossia un' utilità che prescinde, anche sul piano dell'*an*, dalla realizzazione delle opere di regolazione volte alla difesa dalle acque eccezionalmente alte.

Le opere dissipative – eseguibili, appunto, autonomamente e separatamente dalle opere mobili- si appalesano in definitiva efficaci di per sé, essendo in grado di ridurre anche da sole, vale a dire in assenza delle opere mobili, i livelli marini in laguna (di 2 -4 cm.) e gli effetti delle maree sui centri abitati.

Così, per converso, la realizzazione delle opere di regolazione si appalesa necessaria anche a prescindere dalle opere complementari, pur se la realizzazione di queste ultime è destinata a ridurre, senza certo scongiurarlo, l'utilizzo delle paratoie.

Quanto, poi, alla conca di navigazione, essa era già prevista nel sistema di regolazione delle maree ed è stata valutata dal collegio degli esperti internazionali e dalla Commissione VIA per essere poi adeguata in adesione alle richieste formulate con la ricordata deliberazione 15.3.2001 del Consiglio dei Ministri. Il progetto, teso al recepimento delle richieste dell'Autorità portuale, soddisfa esigenze attinenti alla navigazione secondo esigenze a regime anche autonome rispetto al funzionamento delle paratoie mobili. Si consideri infatti, che, con delibera del Comitato 3 aprile 2003, si è chiarito che la conca di navigazione diverrà "struttura di accesso permanente alla bocca di Malamocco", atta a liberare da reciproci vincoli la salvaguardia della portualità da una parte e la conservazione e il ripristino morfologico della laguna dall'altra; volta, cioè, a separare le esigenze della navigazione da quelle della salvaguardia.

Ne deriva che anche la conca, al pari delle altre opere dissipative, presenta profili di sostanziale autonomia funzionale oltre che di autonomia strutturale, progettuale, localizzativa e finanziaria, rispetto alle opere di regolazione. Detti profili di autonomia fanno sì che le opere siano state legittimamente considerate autonome ai fini della valutazione di impatto ambientale sulla base di una valutazione discrezionale che non appare illogica se si pone mente alla circostanza che la diversità ontologica, temporale, ubicazionale e strutturale rende anche diversi e, quindi separabili, gli aspetti di incidenza sull'ambiente da sottoporre a scrutinio in sede di procedura VIA. Non risulta per contro suffragata da adeguati elementi di fatto la tesi dell'asservimento degli elaborati progettuali relativi alle opere mobili a una procedura di VIA statale complessiva e unitaria insieme con le opere complementari; così come non appare pertinente il richiamo all'articolo 1, comma 11, del d.p.r. 12.4.1996, se si considera la non significativa incidenza progettuale delle opere complementari rispetto alle opere regolative.

Non costituisce, in definitiva, un collante idoneo a comportare l'unificazione della procedura la generale tensione all'obiettivo strategico della difesa della laguna di Venezia; collante (l'attenuazione del fenomeno dell'allagamento della città) a questo punto non diverso da quello che avvince alle opere di regolazione l'intero sistema degli interessi diffusi ai fini della realizzazione di difese localizzate *per insulae* (in particolare, gli interventi di "rialzo delle pavimentazioni fino alle quote massime compatibili con il contesto storico, architettonico, monumentale e paesaggistico, comunque tendendo alla quota 120 cm.).

Si deve pertanto convenire con i Primi Giudici, che con la delibera 4 febbraio 2003 il Comitato ex art. 4 cit. ha legittimamente e coerentemente preso atto di quanto stabilito: a) dal Consiglio dei Ministri con la decisione del 15 marzo 2001 e dal Comitato stesso con il parere 6 dicembre 2001 a conclusione della procedura di VIA statale "speciale" o "integrata" relativa alle opere mobili; e b) dalla Giunta regionale con la delibera n. 3109 del 2002 che definisce la procedura di VIA riguardante le opere complementari.

5.2.2. Si deve ora sottoporre ad esame la censura comune con la quale la Provincia ed il Comune di Venezia (ricorsi nn. 8631 e 9384/2004) sostengono che le opere complementari, anche se considerate in via autonoma, rientrerebbero nel novero degli interventi sottoposti alla competenza statale in materia di procedura VIA. Di qui la contestazione della competenza esercitata dalla regione Venezia con la citata deliberazione recante una definizione parzialmente favorevole della procedura.

Le parti ricorrenti evidenziano anche in sede di appello che:

- le competenze statali in tema di interventi a salvaguardia di Venezia e della sua laguna sono rimaste ferme anche dopo l'entrata in vigore del d. lgs. n. 112 del 1998 che, all'art. 54, comma 1, lettera d), dichiara "mantenute allo Stato... le funzioni relative alla salvaguardia di Venezia, della zona lagunare e al mantenimento del regime idraulico lagunare, nei limiti e con le modalità di cui alle leggi speciali vigenti nonché alla legge 5 marzo 1963, n. 366";
- il carattere speciale della legislazione su Venezia e la sua laguna è stato confermato anche dagli atti attuativi della legge n. 443 del 2001, la cosiddetta legge-obiettivo. Infatti, nella deliberazione CIPE 21 dicembre

2001, con la quale è stato approvato il programma delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi di carattere strategico e di preminente interesse nazionale, all'allegato 1, che comprende il progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia –sistema MOSE, alla nota b), si fa riferimento alle “opere già avviate con leggi proprie delle quali si conferma il principio di rilevanza nazionale”; e all'art. 16, comma 4, del d. lgs. n. 190 del 2002 viene stabilito che “le norme del presente decreto non derogano le previsioni delle leggi 16 aprile 1973, n. 171, 29 novembre 1984, n. 798 e 5 febbraio 1992, n. 139, e successive modificazioni e integrazioni: mentre per Messina –si soggiunge nel ricorso- prevalgono le norme del decreto legislativo sulla precedente legislazione speciale, per Venezia prevalgono le norme della legislazione speciale”;

- per quanto riguarda il riparto di competenze tra Stato e Regione in materia di VIA, l'art. 71 del d.P.R. n. 112 del 1998 ha dichiarato di competenza dello Stato:

- a) le opere ed impianti il cui impatto ambientale investe più regioni;
- b) le opere e infrastrutture di rilievo internazionale e nazionale;
- c) gli impianti industriali di particolare e rilevante impatto;
- d) le opere la cui autorizzazione è di competenza dello Stato.

Da tali referenti normativi le parti ricorrenti inferiscono che la competenza sulla VIA delle opere a difesa della laguna di Venezia dal mare è statale almeno a due titoli: il carattere nazionale o internazionale dell'intervento e la competenza statale ad assumere le decisioni relative agli interventi.

Le censure non colgono nel segno nella misura in cui nessuno dei referenti normativi richiamati è in grado di giustificare la tesi della necessaria avocazione alla competenza statale delle opere complementari di cui trattasi.

Quanto al citato articolo 54, lettera d), del d.lgs n. 112 del 1998, è sufficiente rimarcare che la norma non ha come oggetto specifico l'individuazione dell'ente chiamato ad effettuare la valutazione di impatto ambientale e, pertanto, non è idonea a modificare lo specifico quadro normativo di riferimento nazionale e regionale volto a regolare in modo specifico il profilo della competenza. Lo stesso articolo 71 del decreto, nel riferirsi, in modo generico, alla competenza statale per categorie generali di opere (tra cui quelle di rilevanza nazionale ed internazionale), postula un rinvio alle norme specifiche, nazionali e regionali, in tema di VIA, tese all'identificazione di quali siano dette opere.

Non è poi decisivo il dettato dell'art. 5, commi 8 e 9, della l. n. 84 del 1994. Detta disciplina investe il profilo della ripartizione, tra Stato e regioni, degli oneri finanziari riguardanti la costruzione delle opere di grande infrastrutturazione, senza individuare l'autorità competente ad esprimere il relativo giudizio di compatibilità ambientale. L'individuazione deve quindi essere effettuata, una volta ancora, in relazione alla richiamata disciplina regolamentare statale ed alla specifica legislazione regionale.

Stesso discorso deve svolgersi per il dettato dell'articolo 16, comma 4, del d. lgs. n. 190 del 2002: se è vero che la norma fa salve le previsioni relative alle leggi speciali per la salvaguardia di Venezia, è altrettanto indubitabile che nessuna di dette disposizioni si interessa della procedura

VIA, e tanto meno dell'individuazione dell'ente chiamato alla valutazione. L'articolo 16, comma 2, del decreto 190 postula anzi la salvaguardia delle procedure espletate secondo la normativa anche regionale in tema di impatto ambientale.

In tema di assoggettamento di progetti a VIA devono quindi ritenersi operanti le specifiche disposizioni dettate dalla normativa nazionale (v. DPCM n. 377 del 1988) e regionale (v. l. reg. Veneto n. 10 del 1999).

Quanto al d.P.C.M. n. 377 del 1988, il Collegio rileva che le opere complementari non rientrano in nessuna delle categorie riservate alla competenza statale da detto decreto. A tal fine vale infatti rilevare che le dighe foranee non rientrano nella tipologia di opere di cui alla lettera l) dell'art. 1 del DPCM n. 377 del 1988, in quanto non determinano alcun volume di invaso in senso proprio. Quanto alla lettera h), le opere complementari, non costituiscono -né ineriscono a- porto commerciale marittimo, o a via navigabile accessibile a battelli con stazza superiore a 1350 t. .

In particolare, le scogliere servono esclusivamente per aumentare le capacità dissipative.

In merito alla conca di navigazione, va sottolineato che essa non è di per sé una via navigabile, bensì un'opera idraulica da utilizzare lungo una via navigabile per consentire ai natanti di superare dislivelli.

Assume in ogni caso carattere assorbente la circostanza che la sopravvenuta normativa regionale abbia specificamente assoggettato a procedura regionale di VIA la costruzione di dighe e altri lavori di difesa dal mare di cui all'allegato I punto M octies, della l. reg. n. 10 del 1999. La

sussistenza di una previsione legislativa regionale *ad hoc*, letta nel quadro del principio di sussidiarietà cristallizzato dal nuovo testo dell'articolo 118 Cost., giustifica l'avocazione della valutazione alla competenza regionale.

Sul versante comunitario è appena il caso di rammentare che il principio dell'irrelevanza della divisione interna del potere da parte degli Stati nazionali (sentenza Corte Giustizia 1° luglio 1999, 312/97), al pari della regola in punto di ascrizione in capo allo Stato nazionale anche delle violazioni internamente addebitabili ad altre espressioni amministrative interne, rende comunitariamente indifferente, una volta risolto nei sensi descritti il problema dell'autonomia delle opere complementari, l'ascrizione della competenza in parola in capo all'entità amministrativa centrale o periferica.

6. Si possono a questo punto esaminare le ulteriori censure riguardanti la valutazione di impatto ambientale regionale.

Si deve ricordare in punto di fatto che la Commissione VIA della Regione Veneto ha proseguito e concluso la procedura in data 4 novembre 2002 esprimendo parere positivo soltanto per le opere relative alla bocca di Malamocco; parere con prescrizioni per la bocca di Chioggia; e parere non favorevole alle opere relative alla bocca di Lido.

Per le opere alla bocca di Malamocco si è ritenuto che le stesse "presentino impatti globalmente positivi sia per gli aspetti ambientali che per quelli riguardanti la portualità".

Per le opere alla bocca di Chioggia si è ritenuto che "generino modesti effetti dissipativi con impatti ambientali non trascurabili sul litorale di Sottomarina. Ciò nonostante la diga foranea potrebbe dimostrarsi utile

alla riduzione del moto ondoso provocato dalle mareggiate di scirocco sulle paratoie delle opere mobili”.

Per le opere alla bocca di Lido la Commissione VIA ha ritenuto che generino scarsi effetti dissipativi che non compensano gli impatti ambientali negativi che attualmente l’opera induce sul sistema lagunare e sui litorali”.

La Giunta regionale, con la deliberazione n. 3109 del 2002, ha preso atto del parere n. 42 espresso dalla Commissione regionale VIA nella seduta del 4 novembre 2002 e ha formulato, ai sensi della l. reg. n. 10 del 1999, “giudizio favorevole di compatibilità ambientale per l’intervento in questione, con le prescrizioni specificate in premessa”

6.1. Le censure sono tutte infondate.

Quanto al motivo di appello del Comune con il quale si ripropone l’assunto dell’illegittimità del giudizio di compatibilità ambientale reso in senso parzialmente positivo nonostante le gravi carenze tecniche di progettazione delle opere complementari, la Sezione osserva che nessuna censura specifica è rivolta all’indirizzo delle argomentazioni svolte dal Tribunale al fine di suffragare l’assunto dell’adeguatezza dell’istruttoria e dell’adeguata considerazione delle osservazioni esposte dal Consiglio comunale con l’ordine del giorno votato nella seduta del 23 settembre 2002, in ossequio agli articoli da 17 a 19 della l. reg. n. 10 del 1999 (cfr. pagine 8 e seguenti del parere n. 42/02 della Commissione regionale di VIA; v. anche da pag. 11 –valutazioni conclusive). Ne deriva l’inammissibilità del motivo alla stregua dei rilievi svolti al punto 4.

Lo stesso dicasi per la censura di primo grado, riproposta dal Comune senza muovere rimprovero alle argomentazioni opposte dal TAR,

con la quale si contesta che la Regione avrebbe in modo indebito invaso la competenza statale in merito al rispetto, in sede di progettazione, delle richieste formulate nei documenti approvati dal Consiglio dei Ministri in data 15.3.2001 e dal Comitato in data 6.12.2001. Di detta censura sfugge poi la consistenza anche sul piano dell'interesse, se si considera che trattasi di affermazione incidentale irrilevante nell'*iter* valutativo seguito per pervenire alla formulazione del giudizio finale di compatibilità ambientale.

6.2. E' poi infondato il motivo svolto da Comune e Provincia teso a denunciare il vizio di contraddittorietà tra la deliberazione della Giunta regionale n. 3109 del 2002, favorevole alle opere complementari "con prescrizioni", e il parere della Commissione regionale VIA, soltanto parzialmente favorevole alle opere suddette e contenente, per il progetto relativo alla diga foranea alla bocca di Chioggia, un parere perplesso, e, per l'opera da costruire alla bocca di Lido, un parere negativo. Il Tribunale ha rimarcato, sulla scorta di un ordito argomentativo suffragato da una lettura sistematica degli atti rilevanti, che con la delibera n. 3109 la Giunta regionale ha recepito integralmente il parere n. 42/02 della Commissione regionale di VIA, "facendolo proprio" (il parere suddetto "forma parte integrante" della DGRV). Ne deriva, sulla scorta di una ricostruzione che dissipa ogni contrasto tra l'organo istruttorio e la giunta regionale, che l'esito della VIA regionale è stato del tutto conforme alla proposta della competente commissione regionale.

6.3. Il principio di economicità dell'azione amministrativa e di collaborazione tra amministrazione precedente e soggetti a vario titolo interessati al procedimento impedisce poi di dare ingresso alla tesi delle

parti appellanti (Provincia e Comune di Venezia) secondo cui la normativa impedirebbe *in subiecta materia* l'apposizione di prescrizioni condizionanti relative alla progettazione in sede di giudizio VIA (nella specie la valutazione favorevole delle opere complementari alla bocca di Chioggia è condizionata a "che in sede di progettazione esecutiva si approfondiscano gli effetti delle opere sulla circolazione e sulla qualità delle acque lungo i litorali e che si verifichi la necessità di salvaguardare le opere mobili dagli effetti delle mareggiate").

Una valutazione condizionata di impatto, al pari dell'atto di controllo condizionato di cui si è occupata in molteplici occasioni la giurisprudenza amministrativa (vedi, per tutte, Consiglio Stato, sez. IV, 19 ottobre 2004, n. 6705), costituisce un giudizio allo stato degli atti integrato dall'indicazione preventiva degli elementi capaci di superare le ragioni del possibile dissenso (nel senso dell'ammissibilità del controllo condizionato, purché con esso l'organo tutorio non invada le competenze della p.a. controllata e sempreché la condizione apposta non sia tale da snaturare l'essenza, lo scopo e la sostanza dell'atto controllato, lasciando all'amministrazione controllata di scegliere se adeguarsi o meno alla condizione stessa, Consiglio Stato, sez. IV, 30 settembre 2002, n. 498; nel senso che il controllo di legittimità può essere validamente esercitato anche in forma condizionata e che il visto condizionato assolve a finalità di abbreviazione del procedimento connesso al controllo e si attegga a sindacato sostanzialmente negativo caratterizzato dalla indicazione contestuale di correttivi necessari a garantire la compatibilità col dato normativo, vedi Consiglio Stato, sez. IV, 8 maggio 2000, n. 2637, ove si precisa che la p.a. conserva integri i suoi poteri o di

conformarsi alla indicazione fornita, rinunciando all'attività non approvata, o di impugnare il provvedimento tutorio).

Viene quindi in rilievo la stimolazione di un processo di correzione capace di accelerare la conformazione alle indicazioni dell'organo di controllo o valutazione e, quindi, di intercettare le esigenze poste a base del principio di economicità e di non aggravamento dell'azione amministrativa di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241.

Occorre soggiungere che l'ammissibilità di un giudizio regionale di compatibilità ambientale condizionato, contenente prescrizioni, vincoli o limiti, è prevista dall'art. 19 della l. reg. n. 10 del 1999, senza che sia dato distinguere tra prescrizioni concernenti l'esecuzione o la progettazione esecutiva (comma 3: "In caso di giudizio condizionato, lo stesso deve contenere le prescrizioni, i vincoli e i limiti per l'autorizzazione dell'impianto, opera o intervento e comunque per la sua realizzazione"). Per entrambe le tipologie di prescrizioni, poi, rientra nei poteri-doveri della Regione, in quanto autorità deputata alla VIA per le opere di che trattasi, eseguire verifiche sul rispetto, da parte di MAV e CVN, delle prescrizioni imposte con il parere della Commissione regionale di VIA. Giova soggiungere che il potere regionale non è intaccato dalla circostanza che il rapporto relativo all'esecuzione e alla progettazione delle opere intercorre tra Magistrato delle acque e Consorzio, essendo all'uopo sufficiente la fonte di legittimazione derivante dalla ricordata competenza sulla valutazione ambientale, naturalmente implicante la vigilanza anche nella fase della progettazione esecutiva e dell'esecuzione sui profili interessati dalla VIA.

6.3. E' assorbita invece dalle considerazioni sopra svolte in merito alla legittimità della competenza regionale, in relazione al duplice profilo dell'autonomia delle opere complementari e dell'attrazione delle stesse nella sfera di cui alla legge regionale n. 10/1999, l'ulteriore censura comunale secondo cui le opere complementari, se non hanno rilevanza nazionale, hanno sicuramente rilevanza almeno sovra regionale, con conseguente applicazione dell'art. 22 della l. reg. n. 10 del 1999; norma secondo la quale, per le opere aventi rilievo sovra regionale, seppure localizzate sul territorio della Regione, in sede di VIA la Giunta regionale è chiamata a esprimere semplicemente un parere. Si deve aggiungere che la norma citata, al pari dell'articolo 6, comma 4, ivi richiamato, della legge n. 349 del 1986, nella parte in cui stabilisce che il Ministro dell'Ambiente deve pronunciarsi relativamente al giudizio di compatibilità ambientale "sentita la Regione interessata", muove dal presupposto, che si è visto essere nella specie non ricorrente, dell'assoggettamento delle opere alla procedura di VIA statale e, comunque, dell'esclusione della competenza regionale nella specie invece radicata dalla stessa legge regionale.

6.4. Con gli ulteriori motivi la Provincia, sempre muovendo dalla "subordinata e contestata ipotesi" che la competenza in tema di VIA relativamente alle opere complementari e alla conca di navigazione spetti alla Regione, evidenzia una serie di circostanze che costituirebbero sintomi di un esercizio inadeguato del potere di valutazione ambientale. Lamenta in particolare la circostanza che la Regione, pur menzionando, nelle premesse della delibera n. 3109, il parere -negativo- dell'Amministrazione provinciale di Venezia, non ne ha tenuto conto, come risulta dal fatto che

alcune delle questioni sollevate nel parere provinciale non sono state prese in considerazione né dalla Commissione regionale di VIA né dalla Giunta regionale.

La Sezione deve rilevare che la Commissione VIA ha richiesto agli enti locali, ai sensi dell'articolo 17 della legge regionale n. 10/1999, di esprimersi sul progetto delle opere di che trattasi; e quindi, acquisiti i relativi pareri e le deduzioni del progettista e dell'amministrazione proponente, ha assunto le relative determinazioni. Tanto posto in punto di fatto, la tesi di parte ricorrente secondo cui l'amministrazione non avrebbe adeguatamente valutato le tesi tecnico-scientifiche poste a fondamento del parere negativo della Provincia, postula un non ammissibile sindacato di merito sul giudizio tecnico opinabile svolto dalla Regione all'esito di un'istruttoria svoltasi nel rispetto della normativa regionale e non afflitta da profili di incompletezza e di irragionevolezza.

L'analisi complessiva del parere della commissione consente poi di ricostruire l'*iter* valutativo seguito a fine di pervenire ad un avviso diverso da quello espresso dalla Provincia, senza che all'uopo si renda necessaria un'analitica confutazione di tutti gli elementi di perplessità; e tanto specie se si considera che per buona parte delle opere anche il parere regionale è stato negativo ovvero condizionato al rispetto di prescrizioni in fase di ulteriore progettazione.

Più nel dettaglio, si deve precisare, a dimostrazione della completezza dell'istruttoria e della non emersione di spie di travisamento suscettibili di stigmatizzazione in sede di giurisdizione generale di legittimità del giudice amministrativo, che sono state prese in esame anche

soluzioni alternative a quella della realizzazione delle dighe foranee (non è stata ad esempio ritenuta percorribile l'alternativa del rilevante rialzo dei fondali presso tutte e tre le bocche di porto). In ordine, poi, alla dedotta omessa considerazione di diversi scenari previsionali di innalzamento del livello medio del mare (l.m.m.) e alla scorretta assunzione, quale parametro per valutare l'efficacia degli interventi, della sola ipotesi di innalzamento del l.m.m., per i prossimi 100 anni, di 22 cm., la Sezione condivide la valutazione svolta dai primi Giudici a tenore della quale il profilo di censura tende a sindacare *ab intra* valutazioni essenzialmente tecniche che sono il risultato di studi e di approfondimenti opinabili ma non inattendibili. Il riferimento è in particolare allo studio eseguito dal CORILA, in ottemperanza alle indicazioni date dal Comitato nella seduta dell'8 marzo 1999; studio che, pur considerando una pluralità di scenari di crescita del l.m.m., ha finito con il ritenere prevedibile, nei prossimi 100 anni, un incremento dei livelli di marea di 22 cm.

In merito alla conca di navigazione, la dedotta circostanza che l'esecuzione della stessa fosse stata inizialmente prevista in un momento successivo allo sviluppo delle opere complementari non è elemento idoneo a comprovare l'assunto dell'omessa valutazione dell'impatto ambientale dell'opera stessa. Vale poi rimarcare che il SIA conteneva le indicazioni sulla conca necessarie al fine di consentire la valutazione di impatto, nel mentre non risulta influente all'uopo il cronoprogramma stabilito per lo sviluppo delle opere.

Si è già osservato in precedenza che l'Autorità portuale, con indicazione recepita dalla delibera 15.3.2001 del Consiglio dei Ministri, ha

richiesto agli organi competenti di (re)inserire la conca di navigazione alla bocca di Malamocco nell'ambito delle opere complementari.

Quanto, infine, all'omessa illustrazione dei risultati dell'analisi economica costi -benefici riguardante la realizzazione della conca di navigazione, come previsto dall'art. 4, comma 3, del DPCM 27 dicembre 1988, è dirimente la considerazione che la Regione ha proceduto ad un'analisi dei progetti alternativi in astratto praticabili concludendo, con un giudizio ragionevole ancorché opinabile, che le sole opere complementari di che trattasi erano idonee al perseguimento dello scopo divisato. Se si aggiunge che il Gruppo di lavoro istituito a seguito della delibera del Comitato misto per Venezia dell'8.3.1999, ha esaminato con esito negativo le altre ipotesi di interventi alternativi finalizzati ad aumentare le capacità dissipative delle bocche di porto, è allora chiaro che nella sostanza risulta effettuato il necessario giudizio comparativo su costi-benefici al fine di individuare la soluzione più efficiente per il perseguimento di un obiettivo reputato ineludibile in sede di legislazione speciale.

Non va poi dimenticato che nella specie la valutazione costi-benefici non può prescindere dalla considerazione, comune anche alla VIA statale e sottesa all'intervento della legislazione speciale in materia, dei rischi sottesi all'opzione 0, ossia degli effetti negativi derivanti, sul piano ambientale, dalla mancata predisposizione di strumenti idonei a contrastare gli effetti dell'acqua alta ed eccezionale; rischi che connotano la valutazione di impatto di un significato non riducibile alla mera ricognizione degli effetti negativi derivanti dalle opere in esame, stante la necessità di procedere alla comparazione di detti risvolti con il più devastante *vulnus* potenzialmente

sotteso alla mancata predisposizione di attori di contrasto dei fenomeni mareali idonei a mettere in discussione la stessa sopravvivenza della città e l'integrità dell'ecosistema.

7. Con censure svolte sia per le opere assoggettate a VIA statale che per quelle interessate dalla Via regionale, le parti ricorrenti osservano che:

- le opere ricadono "anche in aree, o comunque nelle vicinanze di aree, che con d. m. 3 aprile 2000 e con DGRV 21 febbraio 2003 sono state dichiarate quali siti di importanza comunitaria (SIC) e zone di protezione speciali (ZPS), individuati ai sensi delle direttive CEE nn. 92/43 e 79/409";

- i "provvedimenti impugnati" sono stati adottati senza che sia stata eseguita la necessaria valutazione di incidenza degli effetti dell'opera su habitat, flora e fauna, prevista dall'art. 6, comma 3, della direttiva n. 92/43;

- il Tribunale avrebbe semplicisticamente concluso nel senso dell'assorbimento della procedura di mitigazione nell'ambito della procedura VIA senza tuttavia verificare in termini sostanziali se le valutazioni di impatto siano state rese all'esito di una procedura che si sia debitamente fatta carico delle specifiche esigenze di protezione delle aree di che trattasi nei termini puntualmente previsti dalla normativa comunitaria in materia.

Le censure non meritano accoglimento.

La Sezione osserva infatti che, in disparte il problema fattuale dell'insistenza delle opere progettate nell'ambito di alcuni dei SIC e delle ZPS individuati nell'ambito della laguna di Venezia, le procedure sono state svolte nel rispetto della richiamata normativa comunitaria e nazionale.

7.1. Si deve premettere che nella formazione della rete ecologica europea "Natura 2000-programma Bioitaly", volta a individuare a livello europeo i "Siti di interesse comunitario" (Sic) nonché le "Zone di protezione speciale" (Zps), la direttiva n. 92/43/Cee "Habitat" del 21 maggio 1992 ha stabilito l'obbligo della conservazione degli habitat naturali e seminaturali della flora e della fauna selvatiche mediante l'individuazione appunto dei Sic (siti di importanza comunitari) e delle Zps (zone di protezione speciale), queste ultime designate anche ai sensi della direttiva n. 79/409/Cee "Uccelli".

Tali direttive hanno avuto attuazione mediante il d.P.R. 8 settembre 1997 n. 357, come da ultimo modificato con d.P.R. 12 marzo 2003, n. 120. Ai fini che in questa sede rilevano il decreto nazionale prevede, all'articolo 5, che nella pianificazione e programmazione territoriale si deve tenere conto della valenza naturalistico-ambientale dei proposti siti di importanza comunitaria, dei siti di importanza comunitaria e delle zone speciali di conservazione (comma 1).

I proponenti di piani territoriali, urbanistici e di settore, ivi compresi i piani agricoli e faunistico-venatori e le loro varianti, predispongono, secondo i contenuti di cui all' allegato G , uno studio per individuare e valutare gli effetti che il piano può avere sul sito, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del medesimo. Gli atti di pianificazione territoriale da sottoporre alla valutazione di incidenza sono presentati, nel caso di piani di rilevanza nazionale, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e, nel caso di piani di rilevanza regionale, interregionale, provinciale e comunale, alle regioni e alle province autonome competenti (comma 2).

Il comma 3 specifica che "i proponenti di interventi non direttamente connessi e necessari al mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti nel sito, ma che possono avere incidenze significative sul sito stesso, singolarmente o congiuntamente ad altri interventi, presentano, ai fini della valutazione di incidenza, uno studio volto ad individuare e valutare, secondo gli indirizzi espressi nell' allegato G , i principali effetti che detti interventi possono avere sul proposto sito di importanza comunitaria, sul sito di importanza comunitaria o sulla zona speciale di conservazione, tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi".

Quanto, infine, all'ipotesi, ricorrente nella presente controversia, dei progetti assoggettati a procedura di valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell' articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 210 del 7 settembre 1996, e successive modificazioni ed integrazioni, che interessano proposti siti di importanza comunitaria, siti di importanza comunitaria e zone speciali di conservazione, il comma 4, nella versione riformulata dalla novella del 2003, stabilisce che la valutazione di incidenza è ricompresa nell'ambito della predetta procedura che, in tal caso, considera anche gli effetti diretti ed indiretti dei progetti sugli habitat e sulle specie per i quali detti siti e zone sono stati individuati. A tale fine lo studio di impatto ambientale predisposto dal proponente deve contenere gli elementi relativi alla compatibilità del progetto con le finalità conservative previste dal presente regolamento, facendo riferimento agli indirizzi di cui all' allegato G.

In definitiva, a fronte di una versione originaria del testo normativo nazionale che postulava un assorbimento naturale della valutazione di mitigazione in quella di impatto, la disciplina attuale, in conformità alle coordinate comunitarie, più correttamente stabilisce che nell'ambito della procedura VIA si svolge un subprocedimento della " valutazione di incidenza " che confluisce nella unitaria determinazione finale.

Ebbene, la Sezione osserva che nella specie le procedure, pur se in parte attivate prima della sopravvenienza normativa da ultimo citata, si siano attuate nel rispetto sostanziale dei principi comunitari che postulano una particolare attenzione alle esigenze di protezione enunciate dalla normativa comunitaria e nazionale di che trattasi.

7.2. Nella specie, quanto alla VIA statale, le delibere citate del 15 marzo 2001 e del 6 dicembre 2001 risultano essere state precedute, tra l'altro, da uno studio di impatto ambientale, riferito alle opere di regolazione e strutturato in conformità al DPCM 27 dicembre 1988, che, pur se avviato in epoca anteriore all'entrata in vigore anche della versione iniziale del d.P.R. n. 357/1997, ha compreso, alla luce della straordinarietà degli interventi e della procedura, un' analisi globale di tutti i profili ambientali, incluse flora, fauna e, più in generale, *habitat* naturale (cfr. SIA -quadro di riferimento ambientale). Lo studio presentato dal proponente risulta esaurientemente descrittivo, ai fini che qui rilevano, delle caratteristiche progettuali delle opere oltre che delle interferenze del progetto con sistema ambientale. Una specifica attenzione è stata prestata alle componenti biotiche, abiotiche ed alle connessioni ecologiche, tenendo altresì conto della qualità, della capacità di rigenerazione delle risorse naturali dell'area

interessata e della capacità di carico dell'ambiente considerato.

Risultano quindi nella sostanza rispettate le esigenze perseguite dalla normativa in tema di valutazione di incidenza in rapporto agli elementi di cui al citato allegato G al d.P.R. 357/1997. Le esigenze di conservazione perseguite dalla normativa comunitaria devono inoltre essere tragguardate anche in relazione alla sopra ricordata circostanza che l'omessa realizzazione di opere di protezione, rapportata ai rischi di aumento nel tempo dell'attuale livello del mare, potrebbe mettere a repentaglio la stessa sopravvivenza della città e, più in generale, l'intero ecosistema lagunare. Di talché anche i profili di incidenza ambientale, nelle valutazioni del collegio degli esperti e nella sintesi finale operata dal Consiglio dei Ministri, sono stati tragguardati sulla base del presupposto, fatto proprio dallo stesso legislatore, che le opere sono volte ad assicurare la sopravvivenza della città e dell'intero ecosistema lagunare, in guisa da assolvere ad una funzione di tutela sostanziale dei valori protetti dalle normative comunitarie istitutive dei SIC e delle ZPS.

Ragionevole risulta in questo quadro l'analisi svolta in sede di SIA e condivisa dal Collegio degli esperti internazionali, secondo cui le interferenze predette sono limitate, concentrate localmente e di entità modesta rispetto ai benefici derivanti dalla realizzazione delle opere medesime.

7.3. Venendo al SIA relativo alle opere complementari e alla conca di navigazione risulta *per tabulas* dalla relazione del CVN dell'ottobre 2002 la valutazione di incidenza per i PSIC e le ZPS. (vedi quadro di riferimento programmatico). Lo stesso parere della Commissione regionale

VIA, al punto 2.1., dà atto di come le aree protette SIC e ZPS siano state adeguatamente considerate nel SIA in ottemperanza al disposto della delibera regionale 22.6.2001, n. 1662.

Nell'approfondimento del quadro di riferimento ambientale (par. 2.3.), la medesima Commissione rileva poi che nell'analisi di incidenza delle opere sulle zone pSIC e ZPS sono state valutate le aree di incidenza diretta nella fase di cantiere, le aree di incidenza indiretta a medio e lungo termine e le aree che non risultano interessate dalla realizzazione delle opere.

I fattori perturbativi sono stati quindi analizzati sulla scorta di giudizi che hanno escluso incidenze apprezzabili, anche con riferimento al fenomeno di erosione dei fondali, mentre sono stati esclusi danni ai biotopi.

Ne deriva che, sulla scorta di argomentazioni immuni da profili di illogicità, "le incidenze delle opere complementari nel complesso sono state valutate non rilevanti".

Si deve soggiungere che la Commissione si è fatta carico anche di valutare le osservazioni volte in merito ai siti SIC e ZPS da WWF, Provincia e Comune di Venezia, Ass. Murazzi. e Ass. Rocchetta, pervenendo alla conclusione dell'adeguatezza della valutazione di incidenza nelle analisi del SIA e nelle integrazioni presentate.

E' quindi condivisibile l'affermazione finale svolta dal primo Giudice circa il rispetto sostanziale, nell'ambito delle due procedure di impatto, della normativa comunitaria e statale relativa ai SIC e alle ZPS.

8. Si può ora passare all'esame delle censure che non riguardano in modo diretto le procedure di VIA.

Va in primo luogo sottoposta ad esame la censura svolta dalle parti appellanti nei confronti della delibera 3 aprile 2003 del Comitato, nella parte in cui si formula, in base all'art. 3, comma 4, della l. n. 139 del 1992, un giudizio favorevole di adeguatezza degli interventi di cui all'art. 3, comma 3, lettere da b) ad h), della medesima l. n. 139 del 1992, con conseguente determinazione nel senso di "passare alla redazione del progetto esecutivo e alla realizzazione delle opere di regolazione delle maree, a valere sui finanziamenti da reperire ai sensi della delibera CIPE del 29 novembre 2002...".

Le parti appellanti premettono che, ai sensi dell'art. 3, comma 4, della l. n. 139 del 1992 (comma 1), l'utilizzo dei fondi di cui alla lettera a) del comma 2 (relativo alle opere di regolazione) è subordinato alla verifica, da parte del Comitato né di un adeguato avanzamento degli interventi di cui alle lettere b), c), d), e), f), g) e h) del medesimo comma 2, nonché all'acquisizione del parere della regione Veneto e dei Comuni di Venezia e Chioggia sul relativo progetto.

Le ricorrenti, così tratteggiato il quadro normativo, sostengono che il Comitato avrebbe formulato una valutazione di adeguatezza dello stato di avanzamento degli interventi basata esclusivamente sul rapporto tra lavori finanziati e lavori realizzati, estraneo alla previsione di legge, anziché fondare la valutazione di adeguatezza suddetta "sull'effettivo stato di avanzamento degli interventi". La valutazione del rapporto tra lavori finanziati e lavori realizzati, se ha un significato sotto il profilo della capacità di spesa dell'ente, nulla esprime infatti circa la verifica di legge sull'adeguato avanzamento degli interventi; e tanto specie in una situazione

connotata da una grave carenza dei finanziamenti rispetto al fabbisogno.

Il Giudice di prime cure, nell'avallare acriticamente la valutazione amministrativa, non avrebbe poi dato il giusto peso al profilo dell'omessa considerazione dello stato di avanzamento dei lavori con riferimento alla sostituzione del traffico petrolifero ed agli interventi per l'apertura delle valli da pesca.

Le parti appellanti riportano poi i motivi di prime cure tesi a stigmatizzare :

- a) la mancata considerazione dei pareri negativi resi dal Comune di Venezia e di Cavallino sull'adeguatezza dello stato di avanzamento delle opere;
- b) il mancato aggiornamento del piano in relazione agli elementi di cui al DPCM 15.3.2001;
- c) l'assenza di una valutazione di effettiva ed attuale utilità delle bocche di porto.

8.1. Merita ricapitolare in via preliminare il quadro legislativo di riferimento.

La legge n. 171 del 1973 stabilisce che la Repubblica garantisce la salvaguardia dell'ambiente paesistico, storico, archeologico ed artistico della città di Venezia e della sua laguna, ne tutela l'equilibrio idraulico, ne preserva l'ambiente dall'inquinamento atmosferico e delle acque e ne assicura la vitalità socioeconomica nel quadro dello sviluppo generale e dell'assetto territoriale della Regione. Al perseguimento delle predette finalità concorrono, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, lo Stato, la Regione e gli Enti locali.

L'art. 7 della l. n. 171 del 1973 ha individuato come di competenza

dello Stato, tra le altre, le opere di regolazione dei livelli marini in laguna, finalizzate a porre gli insediamenti urbani al riparo dalle acque alte.

L'art. 2 della l. n. 171 del 1973 attribuiva al Governo l'obbligo di fissare indirizzi attinenti a:

- a) indicazioni concernenti lo sviluppo e l'assetto territoriale di Venezia e del suo entroterra;
- b) individuazione ed impostazione generale delle misure per la protezione e la valorizzazione dell'ambito naturale e storico-artistico di Venezia e di Chioggia, con particolare riguardo all'equilibrio idrogeologico ed all'unità fisica ed ecologica della laguna.

In base all'art. 12 il Governo, attraverso gli indirizzi suddetti, avrebbe potuto individuare gli interventi da attuare, riguardanti tra l'altro la riduzione dei livelli marini in laguna, mediante opere che rispettino i valori idrogeologici, ecologici ed ambientali ed in nessun caso possano rendere impossibile o compromettere il mantenimento dell'unità e continuità fisica della laguna, anche prima dell'approvazione del piano comprensoriale di cui all'art. 2 della citata l. n. 171 del 1973.

Con la l. n. 798 del 1984 sono state ulteriormente specificate le competenze dello Stato e si è stabilito, in particolare -v. art. 3- che si dovesse procedere alla esecuzione di "studi, progettazioni, sperimentazioni ed opere volte al riequilibrio idrogeologico della laguna, all'arresto e all'inversione del processo di degrado del bacino lagunare e all'eliminazione delle cause che lo hanno provocato, all'attenuazione dei livelli delle maree in laguna, alla difesa, con interventi localizzati, delle «insulae» dei centri storici e a porre al riparo gli insediamenti urbani lagunari dalle «acque alte»

eccezionali, anche mediante interventi alle bocche di porto con sbarramenti manovrabili per la regolazione delle maree, nel rispetto delle caratteristiche di sperimentabilità, reversibilità e gradualità contenute nel voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici n. 201 del 1982".

Inoltre era previsto che si procedesse a "studi e progettazioni relativi alle opere di competenza dello Stato per l'aggiornamento degli studi sulla laguna, con particolare riferimento ad uno studio di fattibilità delle opere necessarie ad evitare il trasporto nella laguna di petroli e derivati, a ripristinare i livelli di profondità dei canali di transito nei termini previsti dalla legge 16 aprile 1973, n. 171 e compatibili col traffico mercantile, nonché all'apertura delle valli da pesca" (v. art. 3/L) della l. n. 798 del 1984).

Successivamente, con l'art. 3 della l. n. 139 del 1992, è stato stabilito che gli interventi di competenza del Ministero dei lavori pubblici - individuati all'art. 2 della medesima legge mediante un rinvio all'articolo 3, primo comma, lettere a), c), d) e l), della l. 29 novembre 1984, n. 798 e all'articolo 2, comma 1, lettera a), della l. 8 novembre 1991, n. 360, dovessero essere eseguiti "secondo il piano generale degli interventi approvato dal (Comitatone) ... nell'adunanza del 19 giugno 1991".

Con il medesimo articolo è stato precisato che:

(comma2) "nell'ambito del piano di cui al comma 1, i fondi disponibili sono impiegati per interventi relativi a:

- a) opere di regolazione delle maree;
- b) adeguamento e rinforzo dei moli foranei alle tre bocche lagunari;
- c) difesa dalle acque alte degli abitati insulari;

- d) ripristino della morfologia lagunare;
- e) arresto del processo di degrado della laguna;
- f) difesa dei litorali;
- g) sostituzione del traffico petrolifero in laguna;
- h) apertura delle valli da pesca all'espansione delle maree"; e che (comma 4) "l'utilizzo dei fondi di cui alla lettera a) del comma 2 è subordinato alla verifica, da parte del (Comitato ex art. 4) ... di un adeguato avanzamento degli interventi di cui alle lettere b), c), d), e), f), g) e h) del medesimo comma 2, nonché all'acquisizione del parere della regione Veneto e dei comuni di Venezia e Chioggia sul relativo progetto".

8.3 Il Collegio deve preliminarmente dare atto dell'inammissibilità dei profili di censura svolti in primo grado e in questa sede richiamati *per relationem* senza confutazione alcuna degli argomenti svolti di Primo Giudice al fine di disattenderne la fondatezza o la rilevanza (vedi punto 4) Limitando allora l'esame ai profili di censura ritualmente riproposti in appello, il Collegio reputa che il provvedimento gravato in prime cure abbia fatto corretto uso del potere discrezionale conferito al Comitato dall'articolo 3, comma 4 cit.

Si deve in primo luogo osservare che la norma, laddove subordina l'utilizzo dei fondi di cui alla lettera a) del comma 2 alla verifica, da parte del Comitato ex art. 4 ... di un adeguato avanzamento degli interventi di cui alle lettere b), c), d), e), f), g) e h) del medesimo comma 2, rimanda, con un concetto giuridico indeterminato, alla valutazione discrezionale dell'amministrazione un giudizio di adeguatezza non specificamente perimetrato.

Detto giudizio, connotato da profili ampi di discrezionalità, non incontra infatti limiti ulteriori rispetto a quelli legati ai principi generali in materia di ragionevolezza e logicità della scelta amministrativa in rapporto alla *ratio* che anima la prescrizione. *Ratio* correttamente colta dal Primo Giudice nella necessità di evitare che, concentrando le risorse stanziare per l'esecuzione degli interventi di competenza statale nella realizzazione delle opere di regolazione, si proceda ad uno sviluppo squilibrato degli interventi a salvaguardia di Venezia. Si tratta in definitiva di norma diretta a sottoporre a verifica l'azione dell'amministrazione dei lavori pubblici per garantire un esercizio equilibrato delle attribuzioni nella fase della destinazione degli stanziamenti.

Tanto premesso, il Collegio reputa che a sostegno della ragionevolezza della valutazione operata dall'amministrazione militino i seguenti ed assorbenti rilievi:

- a) la *ratio* perseguita dalla norma, che si occupa dello sblocco dei finanziamenti delle opere di regolazione, consente di ritenere non irrilevante e non illogico l'utilizzo del parametro finanziario dell'impegno dell'83% delle risorse per le altre opere di cui alla citata norma, parametro indicativo del mancato dirottamento delle risorse disponibili in favore delle sole opere regolative a discapito delle altre; nel mentre non si appalesa congruo, o quanto meno necessario, il richiamo dell'appellante al dato dinamico ed incerto del fabbisogno potenziale;
- b) in ogni caso, anche a considerare il dato operativo, la documentazione in atti attesta che, sulla base di un fabbisogno di 3.242 milioni di euro per interventi di competenza del Ministero dei Lavori Pubblici, sono stati già
- 4

realizzati, o sono in corso di realizzazione, interventi per 1.649 milioni di euro, pari a poco più del 50 per cento del fabbisogno stimato, ossia una percentuale anch'essa significativa ai fini della formulazione del giudizio di adeguatezza di che trattasi (percentuale accresciuta ulteriormente dopo l'aprile del 2003);

c) la ricordata finalità perseguita dalla norma fa sì che la valutazione vada effettuata tenendo conto del complesso delle opere, senza che sia all'uopo necessario che tutte le categorie abbiano, *ex se* considerate, raggiunto un identico grado di evoluzione;

d) quanto all'omessa considerazione delle opere volte alla sostituzione del traffico petrolifero in laguna e degli interventi diretti all'apertura delle valli da pesca all'espansione delle maree, il Comitato, alla luce di quanto detto alle lettere a., b., e c., ha ragionevolmente considerato lo stato di avanzamento non dei lavori ma della relativa progettazione, posto che la sola progettazione era espressamente considerata nel piano generale degli interventi;

e) sempre in riferimento al punto d), la stessa legge n. 798 del 1984, all'art. 3, lettera l), si limita a prevedere, per quanto riguarda l'obiettivo di "evitare il trasporto nella laguna di petroli e derivati", la redazione di studi e di aggiornamenti, e non anche l'esecuzione di interventi;

f) anche per quanto riguarda l'apertura delle valli da pesca, l'articolo 3/L) della l. n. 798 del 1984 stabilisce l'esecuzione di studi e di aggiornamenti progettuali (giunti a 90%) diretti a verificare la fattibilità dell'apertura delle valli da pesca senza contemplare, però, la realizzazione degli interventi correlati.

In definitiva il giudizio di adeguatezza svolto dal Comitato ha tenuto debitamente conto dello stato complessivo di attuazione del piano degli interventi, alla luce del ragionevole parametro relativo ai finanziamenti, nella specie sintomatico anche dello stato dei lavori e delle progettazioni di cui al piano medesimo. E tanto sulla scorta di motivazione adeguata che si fa carico, per confutarle, anche delle diverse posizioni manifestate dalle amministrazioni comunali prima citate.

9. Si possono ora esaminare i motivi di censura svolti in primo grado e riproposti in appello di Italia Nostra con i quali si deduce che:

a) l' eccessiva rapidità dei tempi di espressione del voto favorevole da parte del CTM (intervento il giorno stesso della ricezione degli atti) non sarebbe semplicisticamente spiegabile con la conoscenza preventiva degli atti, stante la sopravvenienza dell'elemento nuovo dato dalla parziale bocciatura da parte della regione, in sede di procedura VIA regionale, con l'imposizione di prescrizioni;

b) quanto alla delibera 20 gennaio 2004 della Commissione di salvaguardia, la Commissione, pur avendo a disposizione, per esprimere il proprio parere, 90 giorni dal ricevimento della documentazione (cfr. art. 6, comma 3, della l. n. 171 del 1973), avrebbe reso il parere prescritto il 20 gennaio 2004, senza un adeguato esame della documentazione e il necessario approfondimento dei problemi sottesi.

c) il parere 3 dicembre 2003 del Comitato di settore, richiamato nelle premesse della delibera 20 gennaio 2004, conterrebbe un errore giacché l'area di intervento viene definita come non vincolata mentre in realtà è vincolata con specifico decreto fin dal 1967 con riferimento alla diga

interessata da vincolo dei Murazzi.

I motivi non sono fondati.

9.1. Quanto al profilo sub a), la rapidità del dispiegarsi dell'azione amministrativa, lungi dall'essere spia sintomatica di un non funzionale e congruo esercizio del potere, è ragionevolmente spiegabile con la previa conoscenza degli atti rilevanti. Il progetto definitivo, sul quale il CTM si è espresso favorevolmente nell'adunanza dell'8 novembre 2002, risulta pervenuto al MAV il 3 ottobre 2002. Risulta poi che il progetto stesso era stato in precedenza attentamente valutato, in ripetuti incontri, sia dai tecnici del MAV componenti della Commissione relatrice sia dagli esperti, anch'essi inseriti nella Commissione medesima.

E' quindi *per tabulas* suffragata l'affermazione dei primi Giudici a tenore della quale le operazioni valutative eseguite dal CTM, che è organo del MAV ed è presieduto dal Presidente del MAV (cfr. art. 4 della l. n. 257 del 1907), presupponendo una conoscenza assai approfondita degli elaborati progettuali, non sono incompatibili con l'esiguità dei tempi nei quali il Comitato ha reso il parere in questione.

Quanto, infine, al profilo, sui cui si insiste specificamente in appello, della non conoscibilità *ex ante* degli elementi di novità derivanti dalla definizione contestuale della procedura di VIA regionale, è decisivo in senso opposto l'elemento di fatto della presenza, nell'adunanza del CTM dell'8 novembre 2002, dell'ing. Roberto Casarin, componente di diritto del CTM, il quale presiede la Commissione regionale di VIA. Si deve poi soggiungere che il parere della Commissione, recepito quattro giorni dopo dalla Giunta regionale, era già intervenuto il 4 novembre.

9.2. Venendo al profilo sub b), la circostanza che la commissione abbia utilizzato trenta dei novanta giorni disponibili non appare elemento idoneo ad avvalorare l'assunto della carenza di istruttoria. E tanto specie se si considera che gli elaborati progettuali erano frutto di studi tecnico scientifici perfezionatisi nel corso degli anni e che il parere della Commissione verteva esclusivamente su profili urbanistico-edilizi in guisa da non giustificare l'esame della documentazione squisitamente tecnica non rilevante ai fini dello specifico oggetto del controllo. Si aggiunga che la puntuale motivazione che correde il parere è sintomatica dello svolgimento della necessaria attività istruttoria a monte.

Quanto, poi, alla composizione della Commissione non hanno ricevuto specifica confutazione le convincenti argomentazioni svolte dal Primo Giudice in ordine all'insussistenza di un obbligo di astensione in capo ai quattro componenti della Commissione designati in rappresentanza "del Ministero e del Magistrato alle acque, proponenti il progetto"; ed alla persistente legittimazione del rappresentante del Ministero dei Lavori Pubblici anche a seguito del riassorbimento del Ministero nell'ambito del Ministro delle Infrastrutture.

Sotto quest'ultimo profilo, vale rammentare che la disposizione di cui all'art. 5, comma 1, della l. n. 171 del 1973, là dove è previsto che il citato organismo è composto, tra gli altri, da un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici e da un rappresentante del Ministero della marina mercantile, mira ad assicurare che all'interno della Commissione per la salvaguardia siano rappresentate tutte le amministrazioni, e relative articolazioni, preposte alla tutela degli interessi coinvolti dalla realizzazione

di opere pubbliche e private da eseguire entro la conterminazione lagunare; la necessità di tenere conto delle differenti competenze funzionali e conoscenze professionali richieste rende irrilevante la sopravvenienza normativa in punto di unificazione in un solo Ministero, denominato Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle attribuzioni dapprima esercitate dai Ministeri dei Lavori Pubblici e dei Trasporti e della navigazione e, ancora prima, della Marina Mercantile. Il numero dei componenti rimane in definitiva ancora disciplinato nei sensi sopra specificati dall'ultravigente legge n. 171 del 1973.

9.3. Non è infine fondata neanche la censura sub c) con la quale si rimprovera al parere del Comitato di settore l'omessa considerazione dell'incidenza della realizzazione della conca di navigazione su di un tratto di 350 metri della diga sud di Malamocco, interessato dal decreto di vincolo dei Murazzi dello Zendrini. La Sezione deve osservare, a confutazione di detto motivo, per un verso, che il decreto di vincolo 6 agosto 1967, fa esplicito riferimento al "poderoso muraglione (dei) Murazzi" senza comprendere la diga a sud di Malamocco realizzata in epoca successiva ed estranea al muraglione dei Murazzi, in guisa da autorizzare l'interpretazione favorevole alla prevalenza della parte narrativa rispetto al grafico allegato; per altro assorbente profilo che, tra le prescrizioni unite al parere 20 gennaio 2004, vi è quella secondo cui "la progettazione esecutiva delle opere in vista ed in particolare degli edifici da realizzare in corrispondenza di ciascuna bocca dovrà essere eseguita d'intesa con la Soprintendenza di Venezia affiancata dal Comitato di settore del Ministero per i beni e le attività culturali". Ne deriva il differimento a detta fase della

definizione di ogni ulteriore questione relativa all'interferenza delle opere rispetto ad aree vincolate.

10. Sono poi inammissibili, alla stregua delle considerazioni svolte al precedente punto 4, le censure o i profili di censura dedotti in primo grado e reiterati pedissequamente in seconde cure con riferimento alla sentenza TAR 2480/2004 (si vedano, in particolare, i motivi da 3 in poi dell'appello Codacons alla sentenza 2480/2004). Lo stesso dicasi per i motivi di appello svolti dalla Provincia e dal Comune di Venezia nella parte costituita dalla mera riproposizione dei motivi del ricorso di prime cure.

11. Restano da esaminare i motivi di appello proposti da Codacons e Italia Nostra avverso la sentenza 2483/2004, con la quale sono stati respinti i ricorsi proposti in prime cure da dette associazioni avverso la deliberazione del CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 21 marzo 2002, avente ad oggetto: "Legge obiettivo: 1° programma delle infrastrutture strategiche (delibera n. 121/2001)", limitatamente alla parte in cui ha previsto ed inserito il progetto del MOSE tra le infrastrutture di carattere strategico e di preminente interesse nazionale di cui all'art. 1 della l. 21 dicembre 2001, n. 443.

11.1. Con il primo motivo le associazioni tornano a ribadire che la deliberazione impugnata (deliberazione 21 dicembre 2001, n. 121) è stata illegittimamente adottata prima dell'entrata in vigore, con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale ed il decorso del periodo di *vacatio legis*, della legge n. 443/2001, attributiva del relativo potere. La pubblicazione è infatti avvenuta il 27 dicembre 2001 mentre la legge è entrata in vigore solo 15 giorni dopo, vale a dire l'11 gennaio 2002, ai sensi dell'art. 10 delle

disposizioni sulla legge in generale.

Alla sentenza appellata si obietta che nell'area degli effetti asseritamente ascrivibili all'emanazione della legge non può essere inclusa l'attribuzione di un pubblico potere.

Alla tesi delle appellanti vale obiettare il costante insegnamento della giurisprudenza costituzionale in ordine alla possibile anticipazione degli effetti di una legge al momento della sua promulgazione.

Si ricordano in particolare le chiare indicazioni su punto fornite dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 321/1983:

"La pubblicazione della legge costituisce un atto diretto a dare "comunicazione" della stessa ai cittadini per renderne possibile la conoscenza ed impone conseguentemente la generale osservanza. Ma, ancor prima della pubblicazione, interviene nel procedimento legislativo, inteso in senso lato, la promulgazione da parte del Presidente della Repubblica, la quale consiste in un atto che si compone di tre elementi: l'accertamento della sussistenza e dell'identità della volontà delle due Camere, espressa mediante l'approvazione del disegno o della proposta di legge; la manifestazione della volontà del Presidente della Repubblica di procedere alla promulgazione suddetta, ed infine l'ordine di esecuzione diretto ad assicurare la piena operatività della legge.

Tale atto non costituisce soltanto il presupposto della successiva pubblicazione, la quale viene attuata attraverso una serie di operazioni (il c.d. "visto", l'inserzione nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti, e la pubblicazione, propriamente detta, nella Gazzetta Ufficiale).

Esso attribuisce altresì immediata efficacia, o se si vuole "esecutorietà" (che si distingue dalla obbligatorietà "erga omnes" conseguente alla pubblicazione), all'atto normativo. Quest'ultimo, pertanto, deve considerarsi non solo esistente nell'ordinamento giuridico ma, a taluni fini, anche efficace nei confronti di alcuni organi pubblici, tra cui sicuramente il Presidente della Repubblica nonché il Governo; ciò che è avvenuto nel caso di specie, in cui il Consiglio dei ministri è intervenuto con la sua deliberazione nel procedimento conclusosi con l'emanazione dell'atto di clemenza.

Da ciò le varie applicazioni che dal principio conseguono, e che sono generalmente ricordate in dottrina. Così per stabilire l'anteriorità o la posteriorità di una legge rispetto ad un'altra deve farsi riferimento alla data della promulgazione e non a quella della pubblicazione, sicché la legge promulgata successivamente abroga quella promulgata prima anche se pubblicata dopo; così, ai fini dell'osservanza del termine fissato dalle leggi di delegazione, è sufficiente che l'atto (delegato) sia perfezionato con la emanazione prima della scadenza di detto termine anche se la pubblicazione avviene successivamente (cfr. in tali sensi anche le sentenze di questa Corte 6 luglio 1959 n. 39; 24 maggio 1960 n. 34; 12 novembre 1962 n. 91; 21 marzo 1974 n. 83)."

Quanto all'impossibilità che la promulgazione possa avere rilievo per norme attributive di potere pubblico, occorre rimarcare che nella specie non viene in rilievo una disposizione attributiva di poteri negativamente incidenti sulla sfera di terzi ma di un precetto autorizzativo all'inserimento di opere pubbliche nel programma CIPE ai fini del relativo finanziamento

onde delineare il quadro complessivo degli interventi di preminente interesse nazionale da finanziare per garantirne l'esecuzione entro tempi ragionevolmente rapidi. In disparte la rilevanza della sopravvenienza della successiva entrata in vigore, la Sezione reputa che detto effetto rientri nel novero di quella anticipata produzione di effetti giuridici nei confronti degli organi pubblici messa in luce dalla Corte Costituzionale.

In punto di fatto, a dimostrazione della posteriorità della delibera rispetto all'efficacia nei sensi ora descritti della legge, vale rammentare che la legge 443/2001 è stata approvata in data 6 dicembre 2001 ed è stata promulgata il 21 dicembre 2001, vale a dire lo stesso giorno in cui è stata emanata la deliberazione del CIPE n. 121 del 2001, ma prima dell'adozione della delibera medesima (nelle premesse del provvedimento impugnato il CIPE parla di "legge (già) promulgata in data odierna con il n. 443").

11.2. Meritano poi reiezione anche la seconda e la terza censura con cui in sostanza si contesta che la delibera impugnata avrebbe inserito nel programma di attuazione della legge obiettivo i progetti di salvaguardia della città di Venezia, senza tenere nel debito conto la circostanza che per il sistema MOSE vige una legislazione speciale che scandisce regole procedurali del tutto distinte rispetto a quelle delineate dalla legge n. 443/2001 e poi attuate dal decreto delegato n. 190/2002.

La prospettazione svolta dalle associazioni appellanti muove da due assunti non condivisibili: a) la legge n. 443/2001 non sarebbe applicabile agli interventi già avviati in base a leggi speciali; b) l'applicazione della legge obiettivo implicherebbe l'applicazione di regole procedurali non coniugabili con le disposizioni dettate dalla legislazione speciale,

segnatamente con riferimento alle procedure di evidenza pubblica che reggono l'individuazione degli esecutori delle opere.

In ordine al primo assunto, si deve replicare, per un verso, che la lettera della legge n. 443 del 2001 non contiene alcuna preclusione circa la finanziabilità di opere strategiche già avviate secondo leggi anche speciali; per altro assorbente profilo che la limitazione della legge ad opere integralmente nuove e non interessate da norme speciali ne depotenzierebbe in modo non ragionevole la finalità di propulsione della realizzazione di infrastrutture strategiche di rilevanza nazionale.

In ordine al secondo aspetto, si deve conseguentemente ritenere, in base al principio della prevalenza delle leggi speciali rispetto alle leggi generali successive, che la finanziabilità, alla stregua della legge 443/2001, di opere già avviate con leggi speciali non incida, in mancanza di specifica volontà legislativa di diverso segno, sull'ultravigenza delle disposizioni dettate dalla legislazione speciale sulla salvaguardia della città di Venezia .

Da tali rilievi derivano i seguenti precipitati in senso contrario alle parabole argomentative tracciate dalle parti appellanti:

- a) correttamente il CIPE ha considerato l'opera in questione finanziabile alla stregua della legge n. 443/2001 e "già avviata" nell'ambito della legislazione speciale su Venezia giacché alla fine del 2001, vale a dire al momento dell'adozione della delibera n. 121, il progetto preliminare dell'opera era già stato approvato;
- b) l'inserimento del progetto del MOSE nel programma di cui all'art. 1 della legge -obiettivo non ha comportato l'innesto automatico delle procedure dettate dalla legge obiettivo con conseguente travolgimento delle

disposizioni speciali dettate dalle leggi previgenti in materia;

c) l'art. 16 del decreto n. 190 del 2002, in conformità alla *ratio* sottesa alla legge delega e senza l'introduzione di una non consentita innovazione, ha ricognitivamente previsto la persistente vigenza delle leggi speciali sulla salvaguardia di Venezia (vedi art. 16, comma 4, ove si specifica che le norme del decreto medesimo "non derogano le previsioni delle leggi 16 aprile 1973, n. 171, 29 novembre 1984, n. 798 e 5 febbraio 1992, n. 139, e successive modificazioni ed integrazioni, relative alle procedure speciali per la salvaguardia di Venezia").

11.3. Non migliore sorte merita il richiamo insistito delle parti appellanti al vizio di eccesso di potere per "insufficiente istruttoria e insufficiente ponderazione" nelle quali sarebbe incorso il CIPE nel qualificare le opere di cui agli allegati alla delibera 121 (in numero pari a 200) e in particolare il MOSE come infrastrutture e insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale.

Alla censura si deve replicare che la mera circostanza dell'inserimento di numerose opere non costituisce di per sé indizio di un'istruttoria carente; e che, comunque, l'illogicità di un simile scelta non è predicabile con riferimento al MOSE, avuto riguardo all'importanza centrale attribuita all'esigenza di tutela di Venezia dalla legislazione speciale e dalle deliberazioni del Comitato misto.

Quanto al dubbio paventato circa la qualificabilità del MOSE in termini di infrastruttura, esso va fugato sulla scorta dei seguenti rilievi:

a) l'inserimento del sistema MOSE tra le infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale è stata direttamente effettuata dal Parlamento

con l'approvazione del Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF) che ha incluso appunto il sistema di barriere mobili e altre opere in grado di proteggere Venezia e gli altri centri abitati della laguna dalle maree eccezionalmente alte tra le infrastrutture suddette:

b) l'inclusione del sistema MOSE tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale di cui all'art. 1 della l. n. 443 del 2001 trova poi conferma nella disposizione di cui all'art. 80, comma 28, della l. n. 289 del 2002, che consente di destinare al finanziamento degli interventi previsti dall'art. 6 della l. n. 798 del 1984, dunque nel campo degli interventi diretti alla salvaguardia di Venezia, una quota degli importi autorizzati ai sensi dell'art. 13 della l. n. 166 del 2002, relativamente alla attivazione degli interventi previsti nel programma di infrastrutture su citato;

c) in ogni caso, come rilevato dal primo giudice al punto 3.8. della sentenza 2480/2003, il fatto che l'art. 1 della l. n. 443 del 2001 stabilisca che il programma di individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti in questione "tiene conto del Piano generale dei trasporti" non significa che nel programma possano -anzi debbano- essere inseriti esclusivamente impianti "di connessione fisica tra strutture e/o insediamenti per il trasporto e la mobilità di persone e di beni".

11.4. Con l'ultima censura, le parti ricorrenti tornano a dedurre la violazione dell'art. 1 della l. n. 443 del 2001, nella parte in cui, nel testo *ratione temporis* vigente, prima delle modifiche apportate dall'art. 13 della l. 1° agosto 2002, n. 166, prevede che l'individuazione delle opere strategiche sia operata "a mezzo di un programma, formulato su proposta dei Ministri competenti, sentite le regioni interessate, ovvero su proposta

delle regioni, sentiti i ministri competenti, e inserito nel documento di programmazione economico-finanziaria". In violazione di detta norma il CIPE non avrebbe effettuato alcuna consultazione con le regioni e con le autonomie locali. A sostegno della condotta non si può poi richiamare, continuano le parti appellanti, il fatto che per la prima applicazione sia stabilito che il programma sia "approvato dal CIPE entro il 31 dicembre 2002", essendo chiaro che la norma transitoria ha modificato non il procedimento di formazione e formulazione del programma ma soltanto la procedura di approvazione del medesimo.

La censura è infondata.

Se si pone mente alle ragioni di urgenza che giustificano la norma transitoria, in relazione all'imminente scadenza del 31.12.2001, non è dubitabile che l'espressione "programma approvato dal CIPE", di cui al citato art. 1, comma 1, della l. n. 443 del 2001, implichi non solo la fase dell'approvazione in senso stretto ma la complessiva definizione del programma, con correlativa deroga alle regole procedurali sancite in via ordinaria. Una lettura diversa svuoterebbe infatti di significato la norma, condannandola alla inapplicabilità.

Devono poi trovare condivisione le considerazioni finali svolte dal primo Giudice secondo cui il prospettato dubbio di costituzionalità relativo alla illegittima compressione del ruolo delle autonomie territoriali quale ricavabile dagli articoli 117 e 118 Cost, può essere eliso mercé la considerazione che, secondo quanto stabilito dalla Corte Costituzionale con la sentenza n. 303 del 2003, non è necessario che un'intesa con le regioni, al pari della consultazione con le autonomie locali, intervenga prima

dell'individuazione delle infrastrutture. La stessa sentenza della Corte delle Leggi ha rammentato che, fermo restando che l'art. 114 Cost. non comporta una totale equiparazione tra gli enti in esso indicati (Corte cost., sent. n. 274 del 2003), la dedotta esigenza di "consultazione con ... le autonomie locali" perde di rilievo una volta che l'allocazione a livello più adeguato di funzioni, legislative e amministrative, venga attuata, in virtù dei principi di sussidiarietà e di adeguatezza, con il necessario procedimento fondato sulle intese tra Stato e Regioni, alle quali può spettare una competenza legislativa concorrente in materia (Corte cost., sent. n. 303 del 2003).

Si deve poi soggiungere che nella specie la procedura è giustificata dalle prime rammentate ragioni di urgenza e che, comunque, più in generale, l'intera procedura relativa al progetto del MOSE, anche in relazione alla presenza di un Comitato misto, è stata connotata da un incisivo apporto partecipativo della Regione e degli enti locali. Si deve infine osservare che, in sede di attivazione del programma, sono state definite le intese con le regioni relative alle singole opere, e tra queste è stato indicato il sistema MOSE quale opera di preminente interesse nazionale.

12. Le considerazioni che precedono impongono la reiezione degli appelli in epigrafe indicati. Sussistono giusti motivi per disporre la compensazione delle spese dei due gradi di giudizio, in ragione della novità e della complessità delle questioni oggetto di esame.

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale, Sezione Sesta, riunisce i ricorsi n. 8630-8631-9291-9292-9384-9446-9447/2004 in epigrafe e li


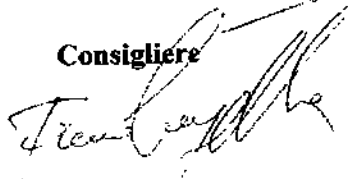
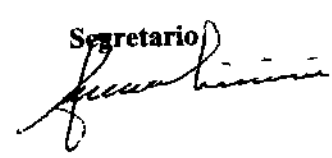
respinge;

Compensa le spese di giudizio.

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

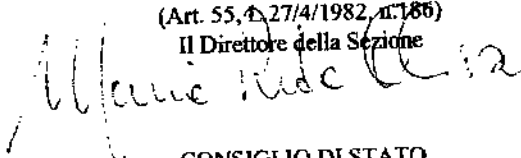
Così deciso in Roma nella Camera di Consiglio del 17 Dicembre 2004 con l'intervento dei Sigg.ri:

Giorgio GIOVANNINI	Presidente
Lanfranco BALUCANI	Consigliere
Rosanna DE NICTOLIS	Consigliere
Domenico CAFINI	Consigliere
Francesco CARINGELLA	Consigliere Est.

Presidente

Consigliere

Segretario


DEPOSITATA IN SEGRETERIA

il 16.03.2005
(Art. 55, d. 27/4/1982, n. 186)
Il Direttore della Sezione



CONSIGLIO DI STATO
In Sede Giurisdizionale (Sezione Sesta)

Addi 16.03.2005 copia conforme alla presente è stata trasmessa
al Ministero ^{ISTAT; REGIONE; COMUNICAZIONE ECONOMIA;}
^{CONSIGLIO; REGIONE VENETO; PROV. VENEZIA; CON. VENETO; CUMBO; CAVALLINO}
a norma dell'art. 87 del Regolamento di Procedura 17 agosto 1907 n.642 ^{TREP. 101;}

Il Direttore della Segreteria
