



REPUBBLICA ITALIANA

N.811/2007

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

REG.RIC.

IL TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE

N.1939 REG.

PER L'EMILIA-ROMAGNA

SENT

SEZIONE SECONDA

ANNO 2008

composto dai Signori:

Dott. Giancarlo Mozzarelli	Presidente
Dott. Bruno Lelli	Consigliere
Dott. Ugo Di Benedetto	Consigliere Rel.Est.

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

sul ricorso N. 811/2007 proposto da Maronelli Bruno, Ieracitano Domenico Carmelo, Barilà Graziella, Leonarno Oreste, Gualtieri Rosaria Francesca, Landi Elena, Cicoria Angelo Ugo, Cuzzocrea Arcangelo, Battistini Denis, rappresentati e difesi dall'Avv. Antonino Morello ed elettivamente domiciliato presso il suo studio, in Bologna, via Saragozza n. 28;

contro

il Comune di Bologna, costituito in giudizio, rappresentato e difeso dagli Avv. ti Anna Maria Capello Castagna e Giulia Carestia ed elettivamente domiciliato in Bologna, presso l'ufficio legale del Comune, piazza Galileo n. 4;

e nei confronti

della Provincia di Bologna, costituita in giudizio, rappresentata e difesa dagli Avv. ti Anna Maria Cristina Barone e Patrizia Onorato ed elettivamente domiciliata in Bologna, presso l'ufficio

dell'Avvocatura provinciale, via Benedetto XIV, n. 3;

per l'annullamento

-della deliberazione consiliare n. 91 del 7 maggio 2006 con cui è stata controdedotta ed approvata la variante al PRG finalizzata alla realizzazione di un sistema di trasporto di collegamento Aeroporto-Stazione FS denominato "People Mover" e di ogni altro atto relativo al procedimento ivi compresa la deliberazione consiliare di adozione n. 214 del 30 ottobre 2006;

- della deliberazione della Giunta Provinciale n. 22 del 23 gennaio 2007 con cui la Provincia di Bologna ha valutato positivamente, senza osservazioni, la suddetta variante.

Visto il ricorso con i relativi allegati;

Visto l'atto di costituzione in giudizio delle Amministrazioni comunale e provinciale intimata;

Visti gli atti tutti della causa;

Ritenuto e considerato in fatto e in diritto quanto segue:

FATTO e DIRITTO

1. Riferiscono i ricorrenti di abitare in via Carracci in Bologna in edifici a pochi metri dal tracciato previsto per la realizzazione del previsto sistema di trasporto di collegamento Aeroporto-Stazione FS denominato "People Mover".

Le amministrazioni intimata hanno approvato le deliberazioni in epigrafe indicate adottate con la procedura in variante cosiddetta semplificata, di cui all'articolo 15, quarto comma, della legge regionale 47/1978 che prevede la localizzazione dell'opera in

prossimità della loro abitazione.

2. Avverso detto provvedimenti, in epigrafe indicati, gli interessati notificavano il presente ricorso al TAR deducendone l'illegittimità.

Si costituiva in giudizio il Comune intimato che controdeduceva alle avverse doglianze e concludeva per la reiezione del ricorso.

Si costituiva in giudizio altresì la Provincia intimata che controdeduceva alle avverse doglianze e concludeva per la reiezione del ricorso.

Le parti costituite hanno ulteriormente sviluppato le proprie difese con successive memorie e nel corso della discussione orale e la causa è stata trattenuta in decisione all'udienza del 3 aprile 2008.

3. L'opera in contestazione, costituisce un sistema di trasporto di collegamento Aeroporto-Stazione FS denominato "People Mover", della lunghezza di circa 5 Km interamente localizzato nel territorio del Comune di Bologna ed interessante due quartieri della città. Il tracciato si manterrà in un primo tratto lungo il margine ferroviario incanalandosi sull'area di sedime di un binario ferroviario dimesso e nell'ultima parte, ad est di via Zanardi, si allinierà a via Carracci, dove abitano i ricorrenti, procedendo su un viadotto e posizionandosi sul bordo nord del fascio binari.

4. Va preliminarmente respinta l'eccezione di difetto di legittimazione dei ricorrenti sollevata dalla sola difesa della Provincia.

Infatti, i ricorrenti, come risulta dagli atti prodotti in giudizio, sono cittadini residenti in via Carracci, in Bologna, a pochi metri dal

tracciato in cui è localizzata la parte finale dell'opera in contestazione e che lamentano un pregiudizio conseguente proprio dalla realizzazione della stessa. E' palese, pertanto, il collegamento territoriale e la qualità di frontista con la parte dell'opera in prossimità della stazione ferroviaria e, quindi, la vicinitas ovvero lo stabile collegamento quanto meno con una parte della zona oggetto dell'opera pubblica. Da ciò consegue la loro legittimazione ad impugnare gli atti in epigrafe per quanto concerne la procedura utilizzata per la localizzazione dell'intera opera la cui parte finale è prevista in prossimità delle loro abitazioni.

5. Ciò premesso il ricorso è infondato con riferimento alla prima e seconda censura dedotta.

5.1. L'articolo 41, secondo comma, della legge regionale n. 20 del 2000, prevede che fino all'approvazione dei nuovi strumenti urbanistici, costituiti dal P.S.C., dal R.U.E. e dal P.O.C., possono essere adottate ed approvate le varianti al P.R.G. di cui all'articolo 15, quarto comma, della previgente legge regionale 7 dicembre 1978, n. 47. Quest'ultima disposizione testualmente prevede tra i contenuti della variante "semplificata" la realizzazione di "qualsiasi opera pubblica comunale". Del resto l'articolo 39 della citata legge regionale n. 20 del 2000, dopo aver precisato che rientra nel contenuto del POC la localizzazione delle opere pubbliche di interesse comunale, dispone che "è comunque fatto salvo il regime transitorio previsto dalla lettera b) del comma 2 dell'art. 41."

Tali disposizioni sono, pertanto, chiare nel consentire l'utilizzo della

procedura della variante semplificata, seguita dall'Amministrazione nel caso in esame, per la realizzazione di qualsiasi opera pubblica. Anzi l'articolo 39 sopra citato, consentirebbe l'utilizzo di detta procedura anche per la realizzazione di opere di interesse comunale e, quindi, non limitatamente pubbliche in senso soggettivo, in quanto appartenenti al Comune, ma anche di mero interesse pubblico comunale ancorchè realizzabili dal privato.

5.2. Infatti, il dato normativo nel fare riferimento alle opere pubbliche, in quanto soggettivamente realizzate dall'Ente pubblico, o alle opere private di interesse pubblico, utilizza un mero criterio di localizzazione territoriale.

5.3. Nessuna disposizione normativa della legge regionale n. 20 del 2000 ne' quelle richiamate dal ricorrente a sostegno dei motivi di ricorso, prevedono una graduazione delle opere pubbliche localizzate nel Comune di Bologna, con riferimento ad una loro rilevanza sovracomunale dal punto di vista della soddisfazione dei bisogni di una collettività più ampia di quella cittadina. Infatti, tutte le opere localizzate nel Comune ben possono essere utilizzate da tutti gli utenti che transitano nel Comune stesso e non sarebbe possibile ravvisare alcuna ratio in una eventuale previsione, comunque non prevista dalla citata normativa transitoria, ne' da altre disposizioni, diretta a consentire una procedura semplificata per opere pubbliche di minor rilievo rispetto a quelle di maggior rilievo.

5.4. Invece, la ratio della normativa transitoria di cui agli articoli 39 e 41, secondo comma, della legge regionale n. 20 del 2000 è proprio

quella di non fermare la realizzazione delle opere pubbliche comunali o di interesse comunale in attesa dei lunghi tempi necessari per dare piena attuazione alle nuove procedure pianificatorie previste già dalla legislazione regionale fin dal 2000 indispensabili per l'effettuazione di tutte le complesse scelte che costituiscono gli ampi contenuti degli strumenti urbanistici.

6. Conseguentemente non sono decisive le argomentazioni del ricorrente in ordine ai contenuti della disciplina della legge regionale n. 20 del 2000 “a regime” in quanto nella presente fattispecie assumono rilevanza le disposizioni transitorie che consentono la localizzazione, con la procedura semplificata di variante, delle opere pubbliche comunali come quella in contestazione.

7. Analogamente non hanno rilevanza decisiva le argomentazioni concernenti lo strumento obbligatorio dell'Accordo territoriale di cui all'articolo A-15 della citata legge regionale n. 20 del 2000 per quanto concerne i cosiddetti “poli funzionali”. Indubbiamente gli aeroporti e le stazioni ferroviarie costituiscono “poli funzionali” e, pertanto, richiedono la predisposizione dell'Accordo territoriale, di cui all'articolo 15, tuttavia nel caso in esame l'opera in questione costituisce allo stato un nuovo collegamento tra la stazione e l'aeroporto esistente, ancorchè possa essere utilizzato anche qualora si realizzino i nuovi poli funzionali, previsti dall'Accordo territoriale.

Quindi il “people mover” ha una propria autonomia rispetto alla realizzazione della nuova stazione ferroviaria e, pertanto, costituisce

una infrastruttura per la quale l'Accordo territoriale di cui al citato articolo 15 avrebbe soltanto carattere facoltativo, mentre assume carattere obbligatorio soltanto per l'aeroporto e la stazione ai sensi del citato articolo A-15.

La circostanza che, nel caso in esame, l'accordo territoriale diretto a realizzare il nuovo complesso della stazione centrale di Bologna sia stato sottoscritto tra la Provincia ed il Comune non costituisce, in definitiva, un argomento utilizzabile per ritenere illegittima la scelta del Comune di realizzare il "people mover" quale opera di collegamento anche tra le opere attualmente esistenti, con la procedura della variante semplificata, avendola ritenuta immediatamente necessaria nell'ambito delle proprie scelte discrezionali, non sindacabili in questa sede di legittimità, attinenti al contenuto delle scelte amministrative.

8. Non determina, infine, l'illegittimità della procedura seguita la circostanza, riferita dalla difesa del ricorrente e confermata dalla difesa delle Amministrazioni, che il Comune abbia stipulato degli accordi con i privati, che non costituiscono un limite all'utilizzo della procedura semplificata di variante, ma un'applicazione delle previsioni di cui all'articolo 11 della legge 241 del 1990, come modificata dalla legge n. 15 del 2005, che ha consentito la possibilità di stipulare accordi con i privati in ogni procedimento amministrativo, anche in sostituzione dello stesso o di sue parti, come avvenuto nella specie, per acquisire la disponibilità di alcune aree necessarie sia pubbliche che private.

9. Per tali ragioni, va respinta la prima censura dedotte, articolata con riferimento ad una pluralità di profili, con le quali la difesa della ricorrente rileva la violazione dell'articolo 15 della legge regionale n. 47/1978, dell'articolo 41 della legge regionale n. 20/2000 e dell'articolo 10 della legge n. 1150/1942 per avere l'amministrazione utilizzato la procedura della cosiddetta variante semplificata in luogo di quella ordinaria.

10. Va altresì respinta la seconda censura dedotta con la quale la difesa dei ricorrenti riprende e sviluppa la dedotta violazione dell'articolo A-15 della legge regionale n. 20 del 2000 nonché degli art. 16.2. e 9.4 delle norme di attuazione del PTCP della provincia di Bologna, sempre con riferimento al mancato rispetto delle procedure concernente i cosiddetti "poli funzionali". Infatti, le ulteriori specificazioni contenute nelle norme di attuazione del PTCP per quanto concerne il contenuto dell'Accordo quadro, riguardano le condizioni di infrastrutturazione per la qualità ambientale e per la mobilità con riferimento alle ulteriori espansioni abitative e, quindi, con riferimento alla realizzazione di nuovi poli o all'espansione di quelli esistenti, ma non preclude la realizzazione dell'opera in parola di collegamento tra l'esistente aeroporto e l'esistente stazione.

10.1. Va, infine, osservato per quanto concerne la censura in esame che, comunque, la sussistenza di un accordo territoriale che contempla il "people mover" anche in vista di un futuro sviluppo dei due poli funzionali non ne preclude la realizzazione attuale con la procedura semplificata di variante, ai sensi dell'articolo 15, quarto

comma, della legge regionale 4771978, il cui ambito di applicazione, per effetto della normativa transitoria, per quanto concerne la realizzazione delle opere pubbliche ed opere di interesse comunale va definito con riferimento alla localizzazione dell'intera opera all'interno dell'area comunale, come sopra già specificato, a prescindere dalla idoneità funzionale della stessa a soddisfare i bisogni di una collettività più ampia di quella cittadina.

11. Vanno, invece, dichiarate inammissibili la terza, la quarta e la quinta censura dedotta con la quale i ricorrente deducono la violazione dell'articolo 4.2., 4.3 e 3.5 delle norme di attuazione del PTCP per quanto concerne la realizzazione del ponte sul fiume Reno.

Infatti, come affermato dagli stessi ricorrenti e come risulta dai rogiti prodotti gli stessi risiedono in via Carracci e, quindi, ad una notevole distanza dal fiume Reno e, pertanto, manca in capo agli stessi l'interesse processuale a contestare la modalità di realizzazione del "people mover" in una piccola tratta che non interferisce comunque sulla loro proprietà.

12. per tali ragioni il ricorso va respinto.

13. Sussistono giustificate ragioni per la compensazione tra le parti delle spese di causa attesa la novità della questione controversa.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per l'Emilia-Romagna, Sezione Seconda, respinge il ricorso in epigrafe indicato.

Spese compensate.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'Autorità
Amministrativa.

Così deciso in Bologna, il giorno 3 aprile 2008

Presidente

Consigliere Rel.Est.

Depositata in Segreteria ai sensi dell'art.55 L. 18/4/82, n.186.

Bologna, li 16.05.08

Il Segretario