

TAR di Milano, sentenza n. 2995/2010: legittimazione ad agire in materia di danno ambientale

Ai fini della legittimazione a ricorrere di un'associazione non riconosciuta o figura soggettiva equivalente, non rientrante nell'elencazione di cui all'art.13 della legge 8 luglio 1986, n.349, non è sufficiente allegare che la figura soggettiva abbia fra i suoi scopi statutari la tutela ambientale ed operi nella Provincia in cui è posta l'area su cui incide il provvedimento amministrativo contestato o sia stata costituita "appositamente per la tutela dell'area" medesima [ma richiede l'esistenza di] elementi qualificanti in concreto la differenziazione della posizione del soggetto ricorrente, quali, necessariamente, il collegamento stabile con il territorio interessato, cioè consolidatosi obiettivamente in un periodo di tempo significativo, nonché un'azione associativa dotata di adeguata consistenza nonché rappresentatività degli interessi che si intendono tutelare, anche con riferimento al numero ed alla qualità degli associati, sì da illustrare l'effettività e riferibilità, ad un interesse specificamente delineato, del pregiudizio allegato"

(Nella specie, il Collegio ha evidenziato che l'associazione in questione, pur non essendo iscritta nell'elenco di cui all'art. 13 della legge sopra richiamata, persegue statutariamente le finalità di tutela ambientale, con particolare riferimento all'ambito urbano milanese. L'attività svolta e la sua rappresentatività sono dimostrati, oltre che dalla proposizione di svariati contenziosi in materia ambientale a partire dal 2006, anche dalle numerose iniziative riprese dalla stampa, non solo locale, finalizzate alla sensibilizzazione in campo ambientale e alla tutela della vivibilità in ambito urbano).

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

N. 02995/2010 REG.SEN.

N. 00726/2010 REG.RIC.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia

(Sezione Quarta)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

Sul ricorso numero di registro generale 726 del 2010, proposto da:

- Genitori Antismog, WWF Italia Onlus e Associazione Nazionale Italia Nostra Onlus, in persona dei rispettivi rappresentanti legali pro-tempore, rappresentati e difesi dagli Avv.ti Anna Gerometta ed Enrico Murtula, ed elettivamente domiciliati presso lo studio della prima in Milano, Via Ludovico da Viadana n. 9;

contro

- il Comune di Milano, in persona del Sindaco pro-tempore, rappresentato e difeso dagli Avv.ti Maria Rita Surano, Massimo Calì e Paola Maria Ceccoli, ed elettivamente domiciliato in Milano, Via della Guastalla n. 8, presso la sede dell'Avvocatura comunale;

nei confronti di

- Agenzia Milanese Mobilità Ambiente, in persona del legale rappresentante pro-tempore, non costituita in giudizio;
- Regione Lombardia, in persona del Presidente pro-tempore, non costituita in giudizio;
- Karina Dabizzi, non costituita in giudizio;
- Elisabetta Gavazzi, non costituita in giudizio;
- Claudio Madia, non costituito in giudizio;

per l'annullamento

previa sospensione dell'efficacia,

- della delibera di Giunta Comunale n. 3595 del 24 dicembre 2009, con la quale è stato disposto "di prorogare sino al 31 dicembre 2010 il periodo di esenzione dal pagamento della tariffa di accesso alla ZTL Cerchia dei Bastioni, dei veicoli di trasporto persone fino a nove posti e trasporto merci euro 4 ed euro 5 diesel senza filtro antiparticolato";

- della delibera di Giunta Comunale n. 3594 del 24 dicembre 2009, limitatamente alla parte in cui tale delibera prevede che tutti i veicoli diesel destinati al trasporto di persone fino a 9 posti e al trasporto merci "con filtro antiparticolato omologato" siano inseriti nella classe di inquinamento "II";

- per quanto occorrer possa, delle ordinanze sindacali n. 63775 del 24 dicembre 2009 PG 979374/2009 e n. 1 del 29 gennaio 2010 PG 72354/2010, delle deliberazioni della Giunta Comunale n. 2812 del 23 novembre 2007 e n. 3388 del 30 dicembre 2008.

Visto il ricorso con i relativi allegati;

Visto l'atto di costituzione in giudizio del Comune di Milano;

Viste le memorie difensive;

Vista l'ordinanza n. 323/2010, con cui è stata respinta la domanda di sospensione dell'esecuzione dei provvedimenti impugnati e fissata l'udienza pubblica di trattazione del merito della controversia;

Visto il ricorso avverso il diniego di accesso agli atti, riservato a separato procedimento;

Vista la memoria depositata dai ricorrenti in data 28 maggio 2010 con cui è stata in parte dichiarata la sopravvenuta carenza di interesse e in parte rinunciata l'impugnazione della delibera n. 3595 del 24 dicembre 2009, con l'affermazione della permanenza dell'interesse all'annullamento della delibera n. 3594 del 24 dicembre 2009;

Visti tutti gli atti della causa;

Designato relatore il referendario Antonio De Vita;

Uditi, all'udienza pubblica dell'8 giugno 2010, l'Avv. Anna Gerometta e l'Avv. Enrico Murtula, per i ricorrenti, e l'Avv. Massimo Calì, per il Comune di Milano;

Ritenuto in fatto e considerato in diritto quanto segue:

FATTO

1. Con ricorso notificato in data 26 marzo 2010 e depositato il 2 aprile successivo, i ricorrenti hanno impugnato: a) la delibera di Giunta Comunale n. 3595 del 24 dicembre 2009, con la quale è stato disposto "di prorogare sino al 31 dicembre 2010 il periodo di esenzione dal pagamento della tariffa di accesso alla ZTL Cerchia dei Bastioni, dei veicoli di trasporto persone fino a nove posti e trasporto merci euro 4 ed euro 5 diesel senza filtro antiparticolato"; b) la delibera di Giunta Comunale n. 3594 del 24 dicembre 2009, limitatamente alla parte in cui tale delibera prevede che tutti i veicoli diesel destinati al trasporto di persone fino a 9 posti e al trasporto merci "con filtro antiparticolato omologato" siano inseriti nella classe di inquinamento "II"; c) per quanto occorrer possa, le ordinanze sindacali n. 63775 del 24 dicembre 2009 PG 979374/2009 e n. 1 del 29 gennaio 2010 PG 72354/2010, le deliberazioni della Giunta Comunale n. 2812 del 23 novembre 2007 e n. 3388 del 30 dicembre 2008.

2. In via preliminare, i ricorrenti affermano la loro legittimazione ad agire in quanto associazioni costituite per il perseguimento della tutela ambientale.

2.1. Avverso la delibera n. 3595 del 24 dicembre 2009 – che stabilisce l'esenzione dal pagamento di Ecopass per tutto il 2010 per i veicoli diesel Euro 4 ed Euro 5 senza filtro antiparticolato – vengono dedotte le censure di violazione degli artt. 32 e 97 della Costituzione, dell'art. 191 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, delle Direttive 1996/62/CE, 1999/30/CE, 2004/35/CE e 2008/50/CE, dell'art. 3-ter del D. Lgs. n. 152 del 2006, degli artt. 1 e 3 della legge n. 241 del 1990, dell'art. 7 del D. Lgs. n. 285 del 1992, eccesso di potere sotto i profili della carenza di istruttoria, del travisamento dei fatti, dell'irragionevolezza, dell'illogicità, della contraddittorietà e dello sviamento.

La scelta di confermare l'esenzione del pagamento di Ecopass anche per tutto il 2010 per i veicoli diesel Euro 4 ed Euro 5 senza filtro antiparticolato sembrerebbe illogica ed in contrasto con il principio "chi inquina paga".

Difatti i veicoli delle predette classi inquinerebbero in misura superiore alla soglia prevista, ossia l'emissione di PM10 sarebbe superiore a 10 mg/km. Inoltre a fronte di una categoria che costituisce il 12% dei veicoli circolanti in Area Ecopass, si avrebbe un inquinamento pari al 24%. Non priva di rilievo sarebbe la circostanza che il sistema di esenzione, pur definito come provvisorio, fino ad oggi sarebbe stato sempre oggetto di proroga.

Viene altresì dedotta la violazione degli artt. 42 e 48 del D. Lgs. n. 267 del 2000, degli artt. 34 e 43 dello Statuto del Comune di Milano, dell'art. 3 della legge n. 241 del 1990.

La deliberazione del Consiglio comunale n. 71 del 28 luglio 2006, che avrebbe fornito il presupposto per l'istituzione del sistema Ecopass, avrebbe recepito il principio comunitario "chi inquina paga" e il mancato adeguamento da parte della Giunta comunale rappresenterebbe una chiara violazione degli indirizzi consiliari, cui deriverebbero anche conseguenze negative da un punto di vista economico, in relazione ai mancati introiti dovuti alle deroghe.

Ulteriori doglianze attengono alla violazione dell'art. 32 della Costituzione, delle Direttive 1996/62/CE, 1999/30/CE, 2004/35/CE e 2008/50/CE, dell'art. 3-quater del D. Lgs. n. 152 del 2006, degli artt. 1 e 3 della legge n. 241 del 1990 e all'eccesso di potere sotto il profilo della carenza di istruttoria.

Vi sarebbero delle carenze motivazionali ed istruttorie, in quanto non sarebbe stata presa in considerazione la migliore tecnologia disponibile al momento dell'adozione della delibera impugnata, ma si sarebbero ripetuti dei riferimenti a standard contenuti in precedenti delibere e certamente superati dall'evoluzione tecnologica.

Ciò avrebbe avuto un effetto contraddittorio anche in relazione alla finalità di incentivare il rinnovo del parco veicolare, visto che le continue proroghe avrebbero indotto all'acquisto di veicoli non sempre dotati della migliore tecnologia anti-inquinamento. In ogni caso sarebbero disponibili sul mercato dei dispositivi di abbattimento dell'inquinamento, come dimostrato sia dai decreti ministeriali emanati che dall'esaurimento degli incentivi erogati dalla Regione Lombardia. Nella delibera impugnata non sarebbe stato considerato nemmeno il livello di inquinamento raggiunto nel periodo precedente, al fine di individuare ed introdurre i dovuti correttivi, con la conseguenza che vi sarebbe un assoluto difetto di istruttoria e una mancanza di motivazione, pur in presenza di una consapevolezza del Comune in relazione alla circostanza che gli effetti dell'inquinamento siano negativi per la salute dei cittadini.

Infine, vengono dedotti la violazione dell'art. 97 della Costituzione, degli artt. 1 e 3 della legge n. 241 del 1990, dell'art. 54 del D. Lgs. n. 267 del 2000, dell'art. 7 del D. Lgs. n. 285 del 1992 e l'eccesso di potere sotto i profili dell'illogicità e della contraddittorietà.

La contraddittorietà della scelta dell'Amministrazione emergerebbe anche in seguito all'adozione dell'ordinanza sindacale n. 1 del 29 gennaio 2010 con la quale è stato previsto di sospendere la delibera impugnata allorché si fosse verificato il superamento della soglia giornaliera di 50 microgrammi per metro cubo di PM10 per venti giorni consecutivi. Ciò dimostrerebbe l'effetto negativo delle contestate esenzioni. Tuttavia, anche la citata ordinanza n. 1 del 2010 sarebbe illegittima, atteso che prevedrebbe la sospensione delle esenzioni del sistema Ecopass in caso di superamento del livello di inquinamento protrattosi per oltre venti giorni consecutivi, mentre per il suo ripristino basterebbero tre giorni consecutivi al di sotto dei limiti di legge.

2.2. Avverso la delibera n. 3594 del 24 dicembre 2009 – che stabilisce l'esenzione dal pagamento di Ecopass per i veicoli con filtro antiparticolato omologato, indipendentemente dalla classe di efficacia per la quale è stata ottenuta l'omologazione del filtro – vengono dedotte le censure di violazione dell'art. 191 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, dell'art. 2 della legge n. 241 del 1990 e l'eccesso di potere per disparità di trattamento, illogicità, contraddittorietà e travisamento dei fatti.

La delibera impugnata disporrebbe illegittimamente un'equiparazione assoluta tra tutti i veicoli con filtro antiparticolato omologato, indipendentemente dall'effettivo valore inquinante del veicolo in seguito all'installazione del filtro. Difatti le differenze di emissioni inquinanti tra le diverse categorie di veicoli e la diversa efficacia dei filtri – come evidenziato anche dal 1° Rapporto del JRC (Joint Research Centre – European Commission) – combinandosi tra di loro, determinerebbero disuguali livelli di inquinamento che giammai avrebbero potuto dar luogo ad un identico trattamento da un punto di vista dell'esenzione dal pagamento della tariffa Ecopass. Inoltre più la classe del veicolo sarebbe risalente e maggiore sarebbe l'inquinamento anche in relazione ad altri elementi nocivi.

3. Si è costituito in giudizio il Comune di Milano, che, dopo aver sollevato alcune eccezioni preliminari di inammissibilità del gravame, ha chiesto, nel merito, il rigetto del ricorso.

4. Con ordinanza n. 323/2010 è stata respinta la domanda di sospensione dell'esecuzione dei provvedimenti impugnati e fissata l'udienza pubblica di trattazione del merito della controversia.

5. In data 11 maggio 2010, una delle ricorrenti – l'Associazione Genitori Antismog – ha depositato ricorso ex art. 25 della legge n. 241 del 1990 avverso il silenzio rigetto in

ordine all'accesso ad alcuni atti in materia ambientale richiesti in data 4 febbraio 2010.

6. In prossimità dell'udienza di trattazione del merito della controversia, i ricorrenti hanno depositato una memoria con cui hanno dichiarato, in parte, l'avvenuta cessazione della materia del contendere e, in parte, la rinuncia al ricorso laddove si censura la delibera n. 3595 del 24 dicembre 2009, in considerazione dell'adozione della delibera della Giunta comunale n. 1457 del 14 maggio 2010, che ha revocato parzialmente l'impugnata delibera n. 3595 del 24 dicembre 2009. In ordine all'impugnazione della delibera n. 3594 del 29 dicembre 2009, hanno confermato il persistere dell'interesse ad una decisione di merito. Con riferimento al ricorso per l'accesso agli atti, anche in considerazione del deposito documentale effettuato in giudizio dal Comune, vi è stata la rinuncia, come risulta da separata ordinanza collegiale.

7. Alla pubblica udienza dell'8 giugno 2010, su conforme richiesta dei difensori delle parti, il ricorso è stato trattenuto in decisione.

DIRITTO

1. In via preliminare va scrutinata l'eccezione di difetto di legittimazione attiva da parte di una delle ricorrenti – Associazione Genitori Antismog – in quanto non appartenente alle associazioni legittimate ad agire ex art. 18 della legge n. 349 del 1986.

1.1. L'eccezione non è fondata.

La predetta Associazione, pur non essendo iscritta nell'elenco di cui all'art. 13 della legge sopra richiamata, persegue statutariamente le finalità di tutela ambientale, con particolare riferimento all'ambito urbano milanese (artt. 2 e 3 dello Statuto allegato). L'attività svolta e la sua rappresentatività sono dimostrati, oltre che dalla proposizione di svariati contenziosi in materia ambientale a partire dal 2006, anche dalle numerose iniziative riprese dalla stampa, non solo locale, finalizzate alla sensibilizzazione in campo ambientale e alla tutela della vivibilità in ambito urbano. Il tutto è riportato nel sito internet dell'Associazione – www.genitoriantismog.it – laddove sono evidenziati tutti gli aspetti di rilievo in relazione all'attività svolta e al collegamento con le tematiche ambientali riguardanti la città di Milano.

Di conseguenza, come evidenziato dalla giurisprudenza, "ai fini della legittimazione a

ricorrere di una associazione non riconosciuta o figura soggettiva equivalente, non rientrante nell'elencazione di cui all'art.13 della legge 8 luglio 1986, n.349 (sistema di accreditamento confermato dall'art.17, comma 46, della legge 15 maggio 1997, n.127), non è sufficiente allegare che la figura soggettiva abbia fra i suoi scopi statutari la tutela ambientale ed operi nella Provincia in cui è posta l'area su cui incide il provvedimento amministrativo contestato o sia stata costituita "appositamente per la tutela dell'area" medesima [ma richiede l'esistenza di] elementi qualificanti in concreto la differenziazione della posizione del soggetto ricorrente, quali, necessariamente, il collegamento stabile con il territorio interessato, cioè consolidatosi obiettivamente in un periodo di tempo significativo, nonché un'azione associativa dotata di adeguata consistenza nonché rappresentatività degli interessi che si intendono tutelare, anche con riferimento al numero ed alla qualità degli associati, sì da illustrare l'effettività e riferibilità, ad un interesse specificamente delineato, del pregiudizio allegato" (Consiglio di Stato, VI, 25 giugno 2008, n. 3234; altresì, T.A.R. Toscana, Firenze, II, 3 marzo 2010, n. 591).

1.2. In ogni caso va evidenziato che, essendo stato il ricorso proposto anche da altri soggetti, sicuramente legittimati in relazione alla presente controversia, l'eventuale estromissione dell'Associazione sopra indicata non avrebbe potuto determinare la declaratoria di inammissibilità del predetto ricorso.

2. Sempre in via preliminare va scrutinata l'ulteriore eccezione formulata dal Comune e riguardante l'asserito difetto di interesse al ricorso sulla scorta dell'esiguità del numero dei veicoli interessati all'esenzione, con la conseguenza che nessun concreto vantaggio per la qualità dell'aria potrebbe determinarsi nel caso di annullamento degli atti impugnati.

2.1. L'eccezione non è meritevole di accoglimento.

Infatti, anche a voler prescindere dalle tesi esposte dai ricorrenti, che invece ritengono rilevante l'impatto inquinante dei veicoli esentati dal pagamento della tariffa Ecopass (generatori di circa il 24% dell'inquinamento nella zona di riferimento), è la stessa Amministrazione comunale attraverso l'ordinanza n. 1 del 2010 ad ammettere la presenza di un impatto non trascurabile dei veicoli predetti, visto che si sospende l'esenzione dal pagamento della tariffa Ecopass qualora vengano superati per un certo periodo di giorni consecutivi i livelli di PM10.

3. Passando al merito della controversia, va, in primo luogo, dichiarata – con riferimento

all'impugnazione della delibera n. 3595 del 24 dicembre 2009 – in parte la cessata materia del contendere – in seguito all'adozione della delibera della Giunta comunale n. 1457 del 14 maggio 2010, che ha revocato parzialmente la predetta delibera n. 3595, e in parte va preso atto della rinuncia alle restanti censure, sempre rivolte avverso quest'ultima delibera.

4. Di conseguenza, possono essere scrutinate le censure avverso la delibera n. 3594 del 24 dicembre 2009, in ordine alla quale si è ribadita la persistenza dell'interesse ad una decisione di merito.

4.1. Nella sostanza le ricorrenti censurano il predetto provvedimento – che stabilisce l'esenzione dal pagamento di Ecopass per i veicoli diesel con filtro antiparticolato omologato, indipendentemente dalla classe di efficacia per la quale è stata ottenuta l'omologazione del filtro – in quanto con lo stesso si sarebbe disposta, illegittimamente, un'equiparazione tra tutti i veicoli dotati di un qualsivoglia filtro antiparticolato omologato, indipendentemente dall'effettivo inquinamento prodotto dal veicolo, anche in seguito all'installazione del filtro. Il tutto prescindendo dall'effettuazione di una verifica finalizzata ad appurare l'omogeneità degli effetti dei vari filtri in commercio, in relazione alle differenti categorie di veicoli sui quali avrebbero potuto essere installati.

4.2. Prima di scrutinare la proposta doglianza, appare opportuno esaminare la circostanza, evidenziata dal Comune, in ordine al ridotto numero dei veicoli che utilizzerebbero il filtro antiparticolato, da cui deriverebbe un impatto degli stessi scarsamente significativo sul sistema complessivo della predetta esenzione.

Tale rilievo non sembra fondato per una serie di concorrenti ragioni. In primo luogo, le parti in causa non concordano sul limitato effetto di una tale misura, in quanto dai dati forniti dal Comune non si riesce a ricavare con certezza l'impatto che l'esenzione tariffaria per tutti i veicoli diesel dotati di un filtro antiparticolato produrrebbe sull'aria cittadina. Infatti, nella premessa del documento comunale relativo alla stima delle installazioni after market (post vendita) di filtri antiparticolato (doc. 18 del Comune) si chiarisce che, per diverse ragioni, l'analisi si basa su un campione di dati che non è certo essere corrispondente all'effettivo numero di veicoli circolanti che hanno installato i filtri.

L'altro aspetto da considerare riguarda la circostanza che, anche ove si trattasse di un numero limitato di veicoli interessati all'installazione after market, l'eventuale

abbattimento dell'inquinamento prodotto dagli stessi, pure se in misura ridotta, contribuirebbe al miglioramento delle condizioni di salubrità dell'ambiente. Essendo l'inquinamento, anche quello atmosferico, provocato da una serie convergente di fattori, l'eliminazione di uno di questi, oltre a ridurre in valore assoluto lo stesso, potrebbe anche incidere in misura più ampia, agendo sulla parte di inquinamento determinato da una combinazione di più elementi (come lo smog), con la conseguenza di garantire un beneficio maggiore rispetto a quello riferibile alla sua incidenza diretta e al suo valore assoluto.

Infine, come evidenziato anche dai ricorrenti, il perseguimento di obiettivi in materia di politica ambientale è legato anche all'adozione di comportamenti virtuosi da parte dei cittadini, che debbono essere indirizzati dalle politiche pubbliche verso condotte ecocompatibili: l'esenzione dalla tariffa Ecopass legata alla sola installazione del filtro antiparticolato, indipendentemente dal suo impatto sull'ambiente, potrebbe indurre anche gli automobilisti non ancora in possesso del filtro, ad installarlo – tenuto conto anche delle conseguenze legate al recente provvedimento che ha esteso il pagamento della tariffa di ingresso anche agli Euro 4 diesel – con un aumento progressivo e consistente, in un futuro più o meno prossimo, del numero di veicoli appartenenti a questa categoria e conseguentemente del loro eventuale impatto inquinante sul sistema complessivo.

4.3. Passando al merito della doglianza, la stessa è fondata.

La delibera n. 3594 del 2009 non risulta congruamente motivata nella parte in cui – prorogando il sistema di tariffazione previsto con la delibera n. 3387 del 30 dicembre 2008 – stabilisce, recependo l'equiparazione delle diverse tipologie di veicoli diesel, l'esenzione totale dal pagamento della tariffa Ecopass a favore dei veicoli diesel che hanno installato un filtro antiparticolato omologato.

Come emerge dalla normativa in materia di filtri antiparticolato – da ultimo il D.M. 10 agosto 2009 – e dalla documentazione prodotta dalle ricorrenti (docc. 41-44) non tutti i filtri garantiscono lo stesso livello di abbattimento dell'inquinamento da particolato ed anche la stessa tipologia di filtro garantisce riduzioni differenti a seconda della classe Euro del veicolo sulla quale è installata.

I filtri possono essere chiusi o aperti: per i primi, molto più efficaci, che possono essere installati soltanto su determinate tipologie di autovetture, l'abbattimento del gas di scarico

raggiunge oltre il 90%, mentre per i filtri aperti, utilizzabili in modo molto più esteso, l'abbattimento medio raggiunge circa il 30% (doc. 18 delle ricorrenti).

Oltretutto i filtri – come già evidenziato, molto diversi anche tra di loro – garantiscono l'abbattimento solo dell'inquinamento da particolato, non essendo in grado di agire sugli altri inquinanti, come invece avviene con il sistema di classificazione dei veicoli (Euro 1, 2, ecc.).

L'esenzione generalizzata dal pagamento della tariffa Ecopass per tutti i veicoli che hanno installato un qualsivoglia filtro antiparticolato determina, di conseguenza, una irragionevole equiparazione sia tra coloro che hanno montato una diversa tipologia di filtro antiparticolato – chiuso o aperto, con diversi livelli di abbattimento, ecc. – su differenti classi di veicoli – Euro 1, 2, ecc. – sia tra questi ultimi e i soggetti in possesso di una vettura Euro 5, parimenti esentati dal pagamento della tariffa.

Difatti, applicando la delibera impugnata accade che un veicolo classificato Euro 1, su cui si provvede a montare un filtro aperto che garantisce un abbattimento del particolato di circa il 30%, viene esentato alla stregua di un veicolo Euro 4 diesel che, oltre ad emettere un quantitativo inferiore di particolato, garantisce una minore emissione anche di ulteriori inquinanti. Il tutto in aperta contraddizione con i principi di proporzionalità e del "chi inquina paga", che impongono di addossare gli eventuali costi del sistema in modo proporzionale all'incidenza negativa che ogni soggetto esercita sull'ambiente complessivo.

5. In conclusione, il ricorso, in relazione alla delibera n. 3595 del 24 dicembre 2009, va in parte dichiarato estinto, per rinuncia, e in parte va dichiarata la cessazione della materia del contendere; in relazione alla delibera n. 3594 del 24 dicembre 2009, il gravame va accolto e, per l'effetto, va disposto l'annullamento, nella parte corrispondente, della predetta delibera.

6. In ragione della complessità della controversia, le spese possono essere compensate tra le parti in causa, anche con riferimento al ricorso in materia di accesso, definito con separata ordinanza. Va, tuttavia disposta la rifusione del contributo unificato a favore delle parti ricorrenti.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia, Sede di Milano, Sezione Quarta, definitivamente pronunciando:

- in relazione alla delibera n. 3595 del 24 dicembre 2009, dichiara, in parte, la cessazione della materia del contendere e, in parte, prende atto della rinuncia all'impugnazione;
- in relazione alla delibera n. 3594 del 24 dicembre 2009, accoglie il ricorso e, per l'effetto, dispone l'annullamento, nella parte corrispondente, della predetta delibera.

Spese compensate. Si dispone, in ogni caso, la rifusione del contributo unificato a carico del Comune di Milano e a favore delle parti ricorrenti.

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

Così deciso in Milano nella camera di consiglio dell'8 giugno 2010 con l'intervento dei Signori:

Adriano Leo, Presidente

Concetta Plantamura, Referendario

Antonio De Vita, Referendario, Estensore

L'ESTENSORE

IL PRESIDENTE

DEPOSITATA IN SEGRETERIA

Il 15/07/2010