

La sentenza

1. La decisione del giudice Amedeo Postiglione

In fatto

Il Forum delle associazioni e del comitato dei ricorrenti ha presentato, tramite i propri legali procuratori, con istanza depositata presso la Cancelleria di questa Corte in data 20 giugno 2001, ricorso contro la Società Alfa S.p.A., concessionaria della costruzione, realizzazione e gestione del servizio autostradale in area alpina, e contro lo Stato Nazionale concedente.

In particolare i ricorrenti ritengono di poter adire la Corte, sulla base dell'art. 10, § Funzioni, lettere c), d), f) e g), nonché art. 10, § Locus Standi, lettere a) e b) e chiedono alla Corte medesima di:

- "accertare e dichiarare la responsabilità della società Alfa e dello Stato nazionale relativamente al grave danno all'ambiente (danno alla biodiversità) inclusivo anche del tradizionale danno alle persone (danno alla salute) provocato in conseguenza dell'attività inquinante posta in essere dalla società Alfa in occasione della gestione del servizio autostradale;
- per l'effetto condannare i resistenti in solido tra loro al ripristino della situazione dei luoghi (bonifica dell'area);
- in ogni caso, condannare i resistenti in solido tra loro all'adozione di tutte le misure idonee atte ad evitare l'ulteriore verificarsi degli eventi dannosi per cui è causa;
- in via istruttoria disporre consulenza tecnica volta ad accertare, partendo dal livello d'inquinamento atmosferico provocato dai mezzi pesanti e non lungo il tratto autostradale di cui è causa, la sussistenza di un danno ambientale inclusivo sia del danno all'ambiente – ed in particolare del danno alla biodiversità –, sia del tradizionale danno alle persone – ed in particolare del danno alla salute."

I ricorrenti nominano contestualmente all'atto di citazione, quali consulenti tecnici di parte, il dottor Walter Huber ed il dottor Norbert Lantschner. Il tratto autostradale interessato occupa un'area geografica oggetto della Convenzione internazionale per la Protezione delle Alpi del 1994, ratificata dallo Stato Nazionale con l. che definisce l'area medesima nei seguenti termini: «un ecosistema delicato che deve essere protetto in maniera particolare». Inoltre nell'ottobre del 2000 è stato sottoscritto il relativo Protocollo Trasporti.

I ricorrenti allegano all'atto di citazione una serie di documenti in ordine agli aspetti tecnico-scientifici della dannosità dell'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico veicolare, con particolare riferimento al traffico autostradale in ambiente alpino.

La Società resistente si oppone integralmente alle pretese di parte ricorrente, adducendo che:

- La società Alfa è una società per azioni avente "come scopo la progettazione, la costruzione e l'esercizio dell'autostrada (...), ad essa già assentiti in concessione, nonché di autostrade contigue, complementari o comunque tra loro connesse e tutti i servizi accessori interessanti l'esercizio autostradale, anche in conto terzi" (art. 3, Statuto della società Alfa – documento n. 1 della lista degli allegati);
- la società Alfa svolge il predetto scopo statutario in forza di un'apposita concessione amministrativa, già offerta in comunicazione da controparte, il cui art. 2 (Oggetto) così stabilisce: "1. La presente convenzione disciplina tra il Concedente e il Concessionario la costruzione e l'esercizio della seguente autostrada (...). Sono affidate al

Concessionario le attività ed i compiti necessari per l'esercizio dell'autostrada sopra indicata, (...) la progettazione ed esecuzione degli interventi di adeguamento, richiesti da esigenze relative alla sicurezza del traffico o al mantenimento del livello di servizio, (...) nonché di quelli inerenti l'adeguamento della viabilità di adduzione ai trafori o valichi di confine o della viabilità a servizio delle grandi aree metropolitane, di seguito elencati”;

- una società che, sempre ai sensi della concessione – art. 3 (*Obblighi del Concessionario*) –, provvede a) “alla gestione tecnica delle infrastrutture oggetto della concessione, in condizioni di equilibrio economico-finanziario; b) al mantenimento della funzionalità delle infrastrutture concesse attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva delle stesse; c) all'organizzazione, al mantenimento ed alla promozione di un servizio di soccorso stradale; d) al miglioramento del servizio, attraverso la promozione di attività strumentali e ausiliari del servizio stradale”, non fa che predisporre le condizioni oggettive necessarie per una percorrenza efficiente e sicura; e, se inquina, non inquina certo immettendo gas di scarico nell'atmosfera, ma, semmai, con asfalto e cemento”.

- I gas di scarico – della cui nocività la presente difesa è ben consapevole e ciò a prescindere, stante la natura assolutamente notoria del dato, dalle affermazioni scientifiche di controparte – sono riferibili unicamente all'attività di circolazione a mezzo auto;

- il danno ambientale in sé a non essere stato provato e neppure allegato dai ricorrenti”;

- esiste “il problema di quanto sia plausibile e legittimo – sotto il profilo, in primo luogo, scientifico – trasporre eventuali dati causali, ottenuti all'interno di prospettive eziologiche generali, sul piano, invece, della cosiddetta 'causalità individuale'. La conversione è resa difficile, fra l'altro, dalla difficoltà di isolare l'apporto causale dell'agente tossico dai contributi eziologici concorrenti di fattori comunque presenti nell'ambiente o nell'organismo stesso dell'individuo vittima della malattia;

- non pare proprio che l'attività della resistente possa essere qualificata come “attività pericolosa” ai sensi della predetta norma. Deve poi sussistere una relazione diretta tra il danno ed il rischio specifico di una determinata attività pericolosa.

- Un'attività può quindi essere qualificata pericolosa “ogni qual volta possa concludersi per la sussistenza di una potenzialità lesiva, purché ciò costituisca un attributo proprio della attività e non derivi da fatti ad essa estranei. La pericolosità, cioè, deve essere configurabile *in re ipsa*”

- destinatari delle norme consuetudinarie o pattizie sono sempre e soltanto gli Stati, anche se tali norme possono finire per interessare, più o meno direttamente, la sfera di interessi soggettivi del singolo individuo.

Anche lo Stato Nazionale si oppone alle pretese di parte attrice e chiede di rigettare in quanto infondata ogni domanda della medesima, evidenziando che:

- “a fronte di una concessione dell'amministrazione verso un concessionario, quest'ultimo ha l'obbligo di svolgere l'attività dedotta in concessione in completa autonomia salvo il potere di indirizzo e controllo che fa comunque capo all'amministrazione concedente, la quale si riserva il potere di procedere in caso di gravi inadempienze del concessionario. Di conseguenza la responsabilità per le conseguenze derivanti dall'espletamento dell'attività è propria, in linea generale, del concessionario e non coinvolge l'amministrazione concedente.”

- “I contratti concessori come anche la normazione legislativa e la giurisprudenza, riconoscono una larga sfera alla responsabilità del concessionario per danni derivati a terzi dall'esercizio dell'attività dedotta in concessione. Infatti si è riconosciuto che il concessionario avrebbe addirittura l'obbligo di rendere indenne l'amministrazione concedente da qualsiasi azione o molestia proveniente da chiunque e per qualunque ragione.”

- “Il carattere manifestamente programmatico della convenzione (per la protezione delle Alpi) risulta chiaro (...) dal tenore letterale delle disposizioni stesse: “*gli interventi del territorio e strutturali devono favorire il trasferimento dei servizi di trasporto di persone e merci su quel vettore che di volta in volta risulti il più rispettoso dell'ambiente*”; “*le infrastrutture ferroviarie devono essere migliorate tramite la costruzione e lo sviluppo di grandi assi transalpini*”. In particolare nel protocollo trasporti (nell'art.1, sez.1, punto a) è prevista la creazione di infrastrutture adeguate al rispetto dell'uomo e dell'ambiente, si legge: “*Le parti si impegnano ad attuare una politica sostenibile dei trasporti tesa a: ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico intraalpino e transalpino ad un livello tollerabile per l'uomo, la fauna e la flora e il loro habitat, tra l'altro attuando un più consistente trasferimento su rotaia dei trasporti, in particolare del trasporto merci, soprattutto mediante la creazione di infrastrutture adeguate e di incentivi conformi al mercato*”;

- con specifico riferimento alla Convenzione delle Alpi come non sia legittimamente imputabile allo Stato alcuna accusa di violazione della convenzione. Essa infatti si limita a porre degli obiettivi, che gli Stati si impegnano a perseguire, senza che possano essere sindacati i tempi e i modi del loro raggiungimento. Tali tempi e modi non possono infatti non rientrare in una insindacabile discrezionalità dello Stato nazionale. Se la fissazione di obiettivi non è mai indipendente dalle spese necessarie, dai mezzi disponibili, dai tempi di realizzazione, imprescindibile diviene il rapporto di interdipendenza fra obiettivi e mezzi scelti fra quelli disponibili per la loro realizzazione.

Motivi della decisione

1) Legittimazione processuale

In base allo statuto della Corte Internazionale dell'Ambiente è riconosciuto l'accesso alla giustizia non solo agli Stati, ma anche alle Organizzazioni Non Governative ed alle singole persone. Nel caso in esame le Associazione di protezione dell'Ambiente di origine italiana, austriaca, francese, svizzera, ed il Comitato dei malati hanno legittimamente promosso il giudizio per due ordine di motivi:

a) perché ogni persona umana ha, in via di principio nello spazio e nel tempo un eguale diritto umano all'ambiente, che comprende non solo l'informazione e la partecipazione, ma anche l'accesso alla giustizia e tale diritto costituisce, altresì, un dovere giuridico di solidarietà attiva per la difesa della casa comune e della sostenibilità della vita sulla terra in collaborazione con le Istituzioni.

b) Perché il diritto individuale all'ambiente ha anche una dimensione sociale, rafforzandosi ulteriormente nelle formazioni sociali - ove si svolge la personalità umana - che abbiano per scopo la protezione del bene giuridico comune dell'ambiente ed abbiano dato prova - come nel caso in esame - di continuità e serietà di azione, aderenza al territorio e rilevanza della propria attività.

2) Contenuto dei ricorsi

Con ricorsi notificati in data 20 giugno 2001, la società alfa che gestisce nel tratto italiano l'autostrada di cui è causa, è stata convenuta, unitamente allo Stato italiano, da questa Ecc.ma Corte per sentire:

- "accertare e dichiarare la responsabilità della società Alfa e dello Stato nazionale relativamente al grave danno all'ambiente (danno alla biodiversità) inclusivo anche del tradizionale danno alle persone (danno alla salute) provocato in conseguenza dell'attività inquinante posta in essere dalla società Alfa in occasione della gestione del servizio autostradale;

- per l'effetto condannare i resistenti in solido tra loro al ripristino della situazione dei luoghi (bonifica dell'area);

- in ogni caso, condannare i resistenti in solido tra loro all'adozione di tutte le misure idonee atte ad evitare l'ulteriore verificarsi degli eventi dannosi per cui è causa".

I ricorrenti sostengono che la società Alfa, ponendo in essere un'attività asseritamente inquinante, avrebbe determinato un grave danno all'ambiente, comprensivo sia del danno alla biodiversità, sia del danno alla salute delle persone e di ciò sarebbe responsabile anche lo Stato Italiano.

3) Prova del danno

Benché sia noto che nella materia ambientale la prova del danno presenti obiettiva difficoltà per la molteplicità dei fattori coinvolti e per il carattere dinamico e complesso del loro operare nel tempo e nello spazio, i ricorrenti hanno con diligenza e scrupolo raccolto una vasta documentazione tecnica e scientifica, italiana e di altri paesi, a supporto della esistenza di un danno alla salute e d all'ambiente nel tratto autostradale del Brennero, conseguente alle emissioni in atmosfera. La prova è apparsa specifica con riferimento alle relazioni tecniche del dott. Norbert Lantschner, Direttore dell'Ufficio direttore dell'Ufficio Aria e Rumore della Provincia Autonoma di Bolzano, e del dott. Walter Huber, direttore dell'Agenzia Provinciale per l'Ambiente e la Sicurezza sul Lavoro della Provincia Autonoma di Bolzano, sentiti come testi nel dibattimento, nonché del direttore generale dell'ANPA dott. Giovanni Damiani nominato dalla corte consulente tecnico d'Ufficio. La qualità professionale, il disinteresse e la particolare competenza delle loro dichiarazioni supportano il convincimento che il fenomeno denunciato non solo è reale ma è anche grave, anzi è destinato ad ulteriore oggettivo aggravamento con l'allargamento ad Est dello spazio dell'Unione Europea.

Dalle Relazioni dei periti sono emersi alcuni elementi:

- l'inquinamento atmosferico riguarda un grande numero di emissioni (biossido di zolfo SO₂; biossido di azoto NO₂; ossidi di azoto NO_x; particelle sospese fini PM₁₀; particelle sospese totali PST; benzene; benzopirene, IPA; ozono O₃; monossido di carbonio CO; biossido di carbonio CO₂; piombo PB; cadmio CD; zinco ZN; tallio TI;

- la diffusione delle emissioni inquinanti è influenzata fortemente dalla geomorfologia e orografia del territorio, dagli agenti atmosferici e dalla direzione dei venti: si verificano fenomeni di inversione termica azioni di blocco e di accumulo, scarsa ventilazione e diluizione, con effetti di concentrazione dei valori anche quattro volte supe-

riore a quella della pianura (a parità di contributo inquinante);

- considerato il numero dei veicoli in circolazione ed il loro massiccio aumento lungo la direttrice dell'autostrada del Brennero (116 km nel territorio dell'Alto Adige) per esigenze locali, turistiche e di trasporto di merci (TIR), l'autostrada costituisce una fonte continua, lineare di emissione di inquinanti, che ricadono sui boschi, sul verde agricolo, sugli insediamenti tipici, mettendo in pericolo l'ecosistema delle Alpi attraversato in tutte le sue componenti e nei suoi valori: quella "unità" di spazio continuo naturale europeo costituita dalle Alpi, secondo la Convenzione 7 novembre 1991 sottoscritta a Salisburgo da Italia, Austria, Germania, Francia, Slovenia, Lichtenstein, principato di Monaco e Unione Europea, viene interrotta dal grande asse di collegamento Nord-sud dell'Autostrada del Brennero per legittime esigenze di sviluppo, ma deve essere assicurata la "sostenibilità" con specifico riferimento alla natura del sistema;

- è evidente, infatti, che un grande spazio economico, culturale e ricreativo e soprattutto ecologico, come le Alpi, un patrimonio comune non solo europeo ma mondiale, richiede una utilizzazione economica e sociale particolarmente esigente, onde evitare che il valore di "stabilità" da esso evocato venga compromesso.

4) anti giuridicità del danno

- I valori di accettabilità sia dello Stato Italiano, sia dell'Unione Europea risultano essere stati superati da varie analisi, sia con riferimento all'uomo, sia alla vegetazione (esempio nella stazione di Renon ed anche in Bolzano);

- Le analisi espletate su 600 casi hanno evidenziato un aumento di malattie tumorali nell'aria interessate dall'autostrada del Brennero come affermato dal dott. Huber.

5) Nesso di causalità

Gli stessi periti hanno precisato che i fenomeni di inquinamento atmosferico erano riferibili in modo univoco alla linea di traffico autostradale, come evidenziato anche dalle comparazioni tra giornate di traffico ordinarie e giornate di traffico senza la presenza di TIR, la principale fonte inquinante.

6) Entità del danno

I ricorsi sono stati finalizzati alla adozione di misure idonee ad evitare il verificarsi di ulteriori eventi dannosi. Aldilà dell'improprietà della dizione ("ripristino della situazione e dei luoghi"), che appare giuridicamente inconcepibile trattandosi di una linea essenziale di traffico intereuropea, i ricorrenti hanno correttamente precisato nelle conclusioni dibattimentali di non chiedere il risarcimento del danno alle persone (danno che per altro secondo lo Statuto della Corte potrebbe essere fatto valere in sede nazionale), ma solo la condanna all'esecuzione di opere di mitigazione in ordine alle emissioni lamentate, con provvedimento avente valenza generale.

Il problema della determinazione del danno in termini economici con riferimento alle risorse naturali in sé ed alla salute delle persone coinvolte non è stato sollevato in questo processo, pur costituendo - secondo la Corte - uno dei problemi scientifici e giuridici più complessi nei vari ordinamenti, compreso quello internazionale.

Mancando la domanda sul punto la Corte non può neppure avvalersi dei suoi poteri di pronuncia secondo equità. Tuttavia va affermato con forza che il danno ambientale secondo le leggi nazionali (in Italia la legge 349/1986, art. 18) costituisce una lesione grave ad un bene giuridico ed economico non solo in senso oggettivo (la natura vivente), ma anche soggettivo, con riferimento alla personalità umana (nelle sue componenti fisiche ma anche psichiche e morali, ad esempio la distruzione della bellezza che ci circonda) e che questo orientamento appare pienamente condiviso dalla giurisprudenza costituzionale di molti paesi.

Il calcolo "economico" del danno ambientale (che è reale e dinamico) solo con una operazione di autoinganno, viene differito, ma in modo inesorabile si ripropone a distanza. Poiché il danno da rumore è stato solo dedotto ma non dimostrato neppure in maniera parziale, la Corte non può prenderlo in considerazione.

7) Rigetto della domanda contro la società Alfa

La società di gestione dell'Autobrennero difesa con particolare competenza da un gruppo di giovani avvocati, ha giustamente contestato di essere la causa dell'inquinamento atmosferico imputabile ai veicoli in circolazione.

La concezione del servizio dell'ANAS alla società Autostrada del Brennero (convenzione 21 novembre 1973 n°13343) attiene alla costruzione ed all'esercizio dell'autostrada, ossia di un insieme di potere e servizi senza una previsione specifica di assicurare una "qualità ambientale" diversa da quella attinente alle strutture di sicurezza

(art. 10): la società non ha il potere di interdire la circolazione ad alcuni tipi di autoveicoli per loro natura più inquinanti, ma deve assicurare il servizio dietro pagamento di un pedaggio.

Per il rumore esiste la previsione di opere specifiche (alcune barriere a Vipiteno, Bressanone, Bolzano, Egna ed alcuni altri tratti) nella concessione, ma la società ha dedotto di avere provveduto, non è stata smentita da prove contrarie, sicché anche su tale punto la domanda non può essere accolta.

Poiché la società autostradale si è distinta per il suo impegno nell'investire risorse per disincentivare il trasporto su gomma dirottandolo su rotaia ed è interessato alla drastica riduzione del passaggio dei TIR (che comportano oneri di mantenimento molto alti), la Corte ritiene che l'attenzione debba essere rivolta ai soggetti istituzionali ed economici responsabili delle grandi opere e non alla società Alfa (la quale potrà far di più nell'assicurare - nell'ambito di un nuovo strumento di concessione - con riferimento all'utilizzo di materiali, dagli asfalti fonoassorbenti, ad ulteriori barriere anche naturali anti-rumore, ad opportuni varchi sotterranei per gli animali, a sistemi di raccolta del percolato dal lavaggio del manto stradale o delle piazzole di sosta, ecc.).

8) Accoglimento della domanda contro lo Stato Italiano

Con riferimento al caso in esame la Corte ritiene che lo Stato Italiano non abbia ottemperato ad alcune obbligazioni assunte a livello internazionale e comunitario:

a) Convenzione per la Protezione delle Alpi

Non vi è dubbio sulla natura "giuridica" della Convenzione per la protezione delle Alpi firmata anche dall'Italia a Salisburgo il 7 novembre 1991 e dei relativi Protocolli (fra cui quello trasporti). La legge di ratifica in Italia, intervenuta il 14 ottobre 1999 n° 403, ha prodotto qualche risultato positivo (la consulta Stato - Regioni dell'arco alpino) ma nessuna integrazione strutturale ed operativa delle norme italiane sulla difesa del suolo (legge 183/89), sul paesaggio (legge 431/85) e sui parchi naturali (394/91). Lo Stato Italiano continua, dunque, ad operare per settori, senza una pianificazione territoriale integrata dello spazio alpino, nel quale giocano un ruolo decisivo i trasporti. Non è esatto sostenere che la Convenzione contiene solo norme programmatiche, poiché proprio in natura di trasporti i principi presentano caratteri di particolare specificità ed analoga specificità si rinviene sulle misure previste.

Tra gli impegni - finora non mantenuti - dal governo Italiano vi è quello di "raggiungere una graduale riduzione delle immissioni delle sostanze nocive e delle immissioni sonore per tutti i vettori anche sulla base delle migliori tecnologie disponibili" ed "incrementare la sicurezza dei trasporti".

Nel processo in oggetto uno dei periti ha sostenuto che l'industria automobilistica e l'industria produttrice di carburanti (benzina e diesel) sono tecnicamente in grado di produrre e producono automobili con standard di emissioni assai avanzati (fornite alla città di Los Angeles in California) e che lo Stato non esercita i poteri per imporre queste migliori tecnologie nel loro utilizzo di massa.

b) Il principio "chi inquina paga"

Per il principio "chi inquina paga" che fa parte degli Atti costitutivi dell'Unione Europea ed anche dei principi internazionali (es. Dichiarazione di Rio de Janeiro del 1992) sono i produttori di automobili e TIR i principali autori dell'inquinamento nell'asse del Brennero e lo Stato Italiano è tenuto giuridicamente ad imporre il rispetto ai relativi poteri economici e ciò non è stato mai fatto. L'ambiente alpino è ecologicamente sensibile e lo Stato Italiano si è obbligato a "misure rafforzate di protezione a livello nazionale (art. 6 della Convenzione delle Alpi), misure non attuate né per ragioni di salute pubblica, né per esigenze ambientali, né per motivi di sicurezza.

c) Il tema della sicurezza.

Il tema della sicurezza, così intimamente legato alla salute ed all'ambiente, rimane tuttora poco considerato a livello di previsione e pianificazione del rischio sull'arteria vitale del Brennero e di questo è responsabile lo Stato Italiano, non solo verso i propri cittadini, ma anche per milioni di persone che attraversano l'autostrada.

La rete di trasporto integrata, coordinata e transfrontaliera, per un'arteria di così grande rilevanza rientra nella competenza dello Stato, ma domanda altresì la partecipazione degli enti territoriali molto sensibili al problema purché vicini alle esigenze di vita delle popolazioni locali.

d) Principio di precauzione.

La mancata fissazione di indicatori ambientali, di obiettivi di qualità ambientale di standard di pulizia ambientale e la persistente prassi di metodiche di controllo parcellizzate ed occasionali, senza approntare un sistema di monitoraggio unitario, continuo e trasparente, costituiscono motivi di illegittima preoccupazione ed impegnano la responsabilità giuridica dello Stato Italiano, per le speciali condizioni del territorio alpino, ricco di biodiversità. La mancanza di certezze scientifiche sicure su alcuni aspetti epidemiologici non giustifica l'inazione in questi delicati settori.

e) Principio della biodiversità

Per le Alpi è legittimo il richiamo alle Convenzioni di Rio del 1992 sulla diversità biologica; alla Convenzione di Berna relativa alla conservazione della vita selvatica e l'ambiente naturale in Europa del 19 settembre 1979; alla direttiva 92/43/CEE fauna, flora e habitat; alla direttiva 79/409/CEE uccelli; alla giurisprudenza tedesca in materia di rispetto dovuto in tema di autostrade (vedi rivista giuridica dell'ambiente, Giuffrè, Milano, 5/99).

Nel caso in esame la responsabilità dello Stato Italiano consiste in una colposa omissione nell'individuazione di ogni sito sensibile dal punto di vista della tutela della biodiversità diffusa, presupposto per l'adozione di misure di mitigazione opportune, pure esse carenti, nell'area in oggetto.

e) La natura "essenziale" della rete del Brennero

Non è qui in discussione la legittimità anche di grandi opere in un contesto europeo integrato, ma l'adozione di misure reali di mitigazione del loro impatto ambientale. Su questo aspetto occorre chiarire che la legge - quadro italiana sul rumore del 1995 - esclude i poteri contingibili ed urgenti degli Enti Locali, anche quando non intaccano la continuità del servizio ma impongono l'adozione di misure di mitigazione. Questa impostazione verticistica sembra non conforme ai principi integrati comunitari ed internazionali.

E' fuori dubbio ad avviso della Corte che persone ed associazione possono far valere in giudizio eventuali violazioni di obbligazione comunitarie ed internazionali assunte dallo Stato.

La giurisprudenza non uniforme sul punto (es. Conseil d'Etat du 17 novembre 1995, n°159855, Union Juridique Rhon méditerranée sul caso dei lavori di costruzione della linea TGV Valentia - Marsiglia - Montpellier "project méditerranée"), merita un riesame per evitare che l'essenzialità del servizio venga confusa con l'assolutezza di deroga a regole giuridiche di mitigazione. Questo criterio vale per qualunque forma di inquinamento.

f) Il principio di integrazione dei sistemi giuridici nazionali, comunitario ed internazionale ed il valore relativo dei limiti.

La posizione dello Stato italiano va valutata alla luce della gravità sopraindicata e riconosciuta della situazione dell'inquinamento delle Alpi a causa delle politiche del trasporto non "sostenibili" adottate finora. E' mancata una visione integrata sugli impatti ambientali ed una lettura d'insieme delle norme nazionali, comunitarie ed internazionali: i principi giuridici comuni vincolanti esistono per prevenire e mitigare il danno grave ambientale, che sussiste in molti casi anche prima del superamento delle soglie limite.

Ad esempio la biodiversità va di regola salvaguardata come tale a prescindere dalla effettiva lesione anche se esista un pericolo o un rischio attuale e concreto. Analogamente per le emissioni sonore la soglia di tollerabilità è indicativa, ma non esclude il dovere della riduzione al minimo del rischio se concretamente e tecnologicamente possibile. Appare fondamentale la piena attuazione delle Convenzioni che riguardano la persona umana in tema di informazioni ambientali (Convenzione di Aarhus) ed in tema di valutazione preventiva dell'impatto ambientale (Convenzione di Espoo) con specifico riferimento alle Alpi,

In conclusione il danno ambientale lamentato dai ricorrenti appare imputabile allo Stato italiano per la mancata attuazione delle norme comunitarie ed internazionali con prassi e scelte socioeconomiche congruenti. La Corte si è limitata ad accertare talune inadempienze oggettive dello Stato italiano senza mettere in discussione il rispetto e la considerazione dovuti al medesimo. La decisione ha carattere propositivo e sollecita - in nome delle istanze di cittadini titolari del diritto umano all'ambiente - l'adozione di ogni appropriata misura atta a ridurre la situazione di rischio e pericolo per la salute e l'ambiente denunciata.

La Corte apprezza l'interesse del Governo italiano e della Provincia Autonoma di Bolzano per la effettiva istituzione di una Corte internazionale dell'Ambiente e nel giorno della presente decisione valuta con favore la costituzione in Bolzano di un Istituto di epidemiologia ambientale con il supporto del MURST, della Provincia e di altri istituti scientifici.

P.Q.M.

La Corte rigetta il ricorso contro la Società Alfa, accoglie il ricorso contro lo Stato italiano e raccomanda l'adozione di opportune misure di mitigazione per la riduzione dell'inquinamento atmosferico e da rumore relativi all'arteria del Brennero nel sistema alpino.

Così deciso in Bolzano il 6 luglio 2001