

## **PRINCIPALI TEMATICHE DEL RICORSO**

(N.B.: Questo documento rappresenta solamente una sintesi del ricorso amministrativo depositato nella competente sede giurisdizionale. Pertanto, si rinvia espressamente solamente a tale documento per tutte le tematiche sollevate)

### **CONTRO**

**Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica – C.I.P.E.**

### **NONCHÉ CONTRO**

**Autostrada Pedemontana Lombarda**

**Concessioni Autostradali Lombarde (CAL) s.p.a.**

**Ministero delle Infrastrutture, in persona del Ministro pro tempore**

**Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in persona del Ministro pro tempore**

**Regione Lombardia, in persona del Presidente pro tempore**

### **PER L'ANNULLAMENTO**

della delibera del C.I.P.E. n° 34 del 6.11.2009, pubblicata il 18. 2.2010, avente a oggetto *“Programma delle infrastrutture strategiche (legge n° 443/2001) Pedemontana Lombarda: collegamento autostradale Dalmine – Como – Varese – Valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse (CUP F11B06000270007). Approvazione del progetto definitivo”*, oltre che di tutti gli atti presupposti, conseguenti e connessi.

### **IL FATTO**

Con delibera del 6.11.2009, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale il 18.2.2010, il CIPE ha approvato il *“programma delle Infrastrutture strategiche (legge 443/2001) Pedemontana Lombarda:*

*Collegamento autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere connesse. Approvazione del progetto definitivo”.*

Si tratta di un’opera assai imponente, destinata ad avere forte impatto sul territorio: come si legge nella documentazione progettuale, infatti, essa comprende un **collegamento autostradale lungo circa 87 Km**, articolato nella Tangenziale di Varese, in quella di Como e nell’asse trasversale principale da Cassano Magnago sino a Osio Sotto/Brembate. Ben **94** sono i **Comuni** interessati, compresi nella Provincia di Varese, Como, Milano, Bergamo e Monza – Brianza.

Il contesto in cui la nuova arteria autostradale è destinata a inserirsi è in gran parte fortemente urbanizzato e già sensibilmente compromesso (si pensi, ad esempio, all’area del Comune di Seveso, teatro dell’incidente della ditta Icmesa del 1976): in molti casi, come quello che si sottopone a Codesto Tribunale, **il tracciato stradale dovrebbe essere collocato a pochissima distanza da abitazioni private preesistenti, creando** un grave peggioramento delle condizioni ambientali del territorio.

Ciò nonostante, né i proponenti né le Amministrazione competenti hanno previsto o richiesto adeguate misure di mitigazione o compensazione ambientale.

## **I PUNTI SALIENTI CHE SI CONTESTANO**

### **MANCATA REDAZIONE DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)**

Dal punto di vista dei cittadini che risiedono nei territori interessati dalla realizzazione dell’infrastruttura della Pedemontana uno dei profili di illegittimità più significativi attiene alla violazione della normativa, nazionale e comunitaria, in materia di tutela ambientale e, in particolare, di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Infatti, **i piani e programmi che possono avere effetti significativi sull’ambiente sono soggetti ad una valutazione ambientale**, laddove per “piani e programmi” devono intendersi **“gli atti e provvedimenti di pianificazione e di programmazione comunque denominati che sono elaborati e/o adottati da un’autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un’autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, amministrativa o**

***negoziale e che sono previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative***“.

In particolare, la VAS va effettuata anche per i piani e programmi elaborati per i settori dei trasporti, come lo è per l'appunto il programma per la realizzazione della Pedemontana, inoltre **la VAS deve essere contestuale al processo di formazione del piano o programma, fin dalla sua fase preparatoria**. La normativa precisa, infatti, che la fase di valutazione è effettuata «*durante la fase preparatoria del piano o del programma e anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura legislativa*», al fine di garantire che «*gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione di detti P/P siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione*», (artt. 11 D.lgs. 152/06 e 4 direttiva 2001/42/CE).

L'obiettivo generale della VAS è infatti quello di “... **garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile**, assicurando che ... venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente”.

La mancata redazione della VAS conseguentemente non ha garantito che in sede di progettazione del Programma Infrastrutturale della Pedemontana si siano prese le idonee misure di protezione rispetto agli elevati e forti impatti su tutte le componenti ambientali che la nuova arteria autostradale comporta, atteso che tale autostrada passerebbe in mezzo a tessuti altamente urbanizzati come lo sono per l'appunto quelli della Brianza del nord Milano.

Vi è di più, la deliberazione impugnata che approva in via definitiva il Programma delle Infrastrutture Strategiche Pedemontana Lombarda, ha apportato diverse modifiche sia sulla localizzazione dell'opera che sulle caratteristiche essenziali della stessa, introducendovi effetti rilevanti e pesanti impatti significativi globali sull'ambiente sulla denominata “tratta B2” (tracciato completamente in rilevato rispetto alla soluzione in interrato del progetto preliminare precedentemente approvato) che interessa direttamente i ricorrenti e sui quali ricadono direttamente gli effetti negativi e peggiorativi prodotti ed introdotti sia in termini di salute che in termini di peggioramento delle condizioni ambientali e di vivibilità.

Ciò posto, nel caso di specie, il programma delle opere strategiche della Pedemontana ben avrebbe potuto e dovuto essere sottoposto a Vas: è indubbio, infatti, che la realizzazione della nuova arteria stradale determinerà **nuovi e significativi impatti ambientali sulle aree contermini**. Ciò, soprattutto, **a seguito della modifica del progetto preliminare, che prevedeva, per il tratto di interesse, l'interramento della sede stradale**, oggi abbandonato.

### **VIOLAZIONE DEL PROCEDIMENTO IN MATERIA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO**

#### **AMBIENTALE (VIA) E TUTTI I DANNI DERIVANTI (LA DEROGA SULL'AREA DELL'ICMESA)**

Analoghe preoccupazioni emergono anche in relazione al procedimento di VIA, secondo cui *“la valutazione di impatto ambientale **individua gli effetti diretti e indiretti di un progetto e delle sue principali alternative, compresa l'alternativa zero, sull'uomo, sulla fauna, sulla flora, sul suolo, sulle acque di superficie e sotterranee, sull'aria, sul clima, sul paesaggio e sull'interazione fra detti fattori, nonché sui beni materiali e sul patrimonio culturale, sociale e ambientale e valuta inoltre le condizioni per la realizzazione e l'esercizio delle opere e degli impianti**”*.

L'analisi di tali profili di illegittimità non può che partire dalla lettura del parere reso dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale che esprimeva:

- il parere di verifica di ottemperanza sul progetto definitivo;
- il parere di compatibilità ambientale.

A tale proposito, si è già accennato al fatto che **il progetto definitivo per la tratta B2 – oggetto di tale parere - è profondamente diverso da quello preliminare** e che tali modifiche non discendono dalla necessità di ottemperare ad alcuna prescrizione.

La circostanza è confermata dalla stessa Commissione tecnica che, nel proprio parere, rileva che *“nel contesto della presente relazione **vengono anche trattate alcune modifiche progettuali introdotte da CAL SpA. Si tratta difatti di rilevanti interventi, già elaborati al livello della progettazione definitiva, non decontestualizzabili dal progetto generale**”*. Nelle stesse parti

preliminari del parere inoltre si legge che la variante B2 è “...**la variante più importante, con conseguenze determinanti sulla logica dell'intero intervento...**”.

Ancora, nel medesimo parere, si dà atto dell'esistenza di **tre varianti sul Tracciato principale e quattro sulle Opere Connesse**.

Dunque, qualora tra il progetto preliminare e il definitivo vengano apportate delle modifiche, è espressamente disciplinata dalla normativa di settore.

Innanzitutto, è necessario che vi sia la **redazione di una relazione del progettista attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni**, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera.

La stessa norma prevede poi che, nei sessanta giorni successivi alla conclusione della Conferenza di servizi, il Ministero valuti la compatibilità delle proposte pervenute da parte delle p.a. competenti e dei gestori di opere interferenti con **le indicazioni vincolanti contenute nel progetto preliminare approvato**.

Infine, la Commissione speciale VIA deve:

- comunicare al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, entro 30 giorni dalla data di presentazione del progetto definitivo da parte del soggetto proponente, **eventuali difformità tra questo e il progetto preliminare**;
- esprimere al predetto Ministero, entro 60 giorni da tale presentazione, il proprio **parere sull'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di cui al decreto di compatibilità ambientale**;
- qualora il progetto definitivo sia *sensibilmente* diverso da quello preliminare, essa deve, inoltre, riferirne al Ministro dell'ambiente, “*il quale, ove ritenga, previa valutazione della Commissione stessa, che la sensibile differenza tra il progetto preliminare e quello definitivo comporti una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente, dispone ... l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso, anche ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei*

*soggetti pubblici e privati interessati”.*

In violazione di tali disposizioni, la Commissione tecnica – pur rilevando, direttamente e indirettamente, le difformità e le varianti indicate – ha dichiarato nel proprio parere che:

- **“sussiste una sostanziale coerenza del progetto definitivo con il progetto preliminare oggetto della delibera CIPE n. 77 del 29.03.2006”;**
- **“le prescrizioni, di cui alla delibera CIPE n. 77/2006 del 29.03.2006, sono state sostanzialmente ottemperate dal Proponente nel progetto definitivo”;**
- per quanto concerne la tratta B2 (punto 4.5), **“si tratta della variante principale per estensione e tipologia progettuale (caratteristiche autostradali ad opera esistente) che, pur rientrando sostanzialmente nelle fasce di rispetto già approvate dal CIPE, presenta particolari problematiche”.**

E' possibile che l'errore in parola sia stato quanto meno agevolato dal fatto che il parere della Commissione è stato emesso il 29.07.2009, solo 48 ore dopo la chiusura della conferenza di servizio del 27.07.2009 ?.

Un tempo molto ristretto per compiere un'istruttoria approfondita.

Sempre la fretta, ha probabilmente generato un'altra svista: la Commissione dichiara infatti di aver ricevuto le osservazioni del pubblico il 05.06.2009, quando il termine per la loro presentazione scadeva il giorno 19/06/2009 (come da avviso pubblicato in data 21.04..2009).

Resta, indubbia, l'illegittimità di un provvedimento che si fonda su un presupposto di fatto errato e su un'istruttoria gravemente superficiale: neppure il carattere strategico (o presunto tale) di un'opera pubblica può consentire l'evidente elusione di una normativa di rango comunitario, che ha come obiettivo la tutela di diritti fondamentali dei cittadini.

Inoltre, l'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale avrebbe dovuto, peraltro, essere disposto anche a prescindere dalle modifiche introdotte dopo l'approvazione del progetto preliminare.

In particolare, la normativa sulla VIA stabilisce che la stessa **deve assicurare che “per ciascun progetto siano valutati gli effetti diretti e indiretti sull'uomo, sulla fauna, sulla flora, sul suolo,**

*sulle acque di superficie e sotterranee, sull'aria, sul clima, sul paesaggio e sull'interazione tra detti fattori, sui beni materiali e sul patrimonio culturale e ambientale”.*

Ebbene, nel caso specifico, si riscontrano gravi carenze sia nello Studio di Impatto Ambientale prodotto dal proponente, che nel prosieguo del procedimento.

A solo titolo esemplificativo, si pensi che **il quadro programmatico del progetto non fa nemmeno riferimento ai programmi relativi alla politica dei trasporti**, nazionale e regionale, di particolare rilevanza nel progetto *de quo* in cui sono coinvolti collegamenti stradali e aeroportuali.

Analogamente, si ritiene che **le problematiche connesse all'inquinamento atmosferico abbiano ricevuto un'attenzione insufficiente** nell'ambito dell'elaborazione progettuale, nonostante rappresentino, con tutta evidenza, l'impatto più significativo sulle popolazioni locali e **nonostante la realizzazione del tracciato fuori terra sia intuitivamente peggiorativa rispetto all'ipotesi di interramento.**

In particolare, il progetto definitivo, rispetto al preliminare comporta l'aggravamento:

- delle attuali e già critiche condizioni acustiche, dell'abitato in prossimità del tracciato stradale. Un dato indicativo è connesso al fatto che, tra le misure mitigative previste dal progetto definitivo, si ipotizza di sostituire i serramenti di diverse costruzioni: tale soluzione è indice del livello progettuale molto basso;
- delle attuali condizioni atmosferiche, anch'esse già critiche, di questa parte di territorio in termini di innalzamento delle produzioni di CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub>, NH<sub>3</sub>, PM<sub>10</sub>, ecc, prodotti dal traffico automobilistico. Si fa presente, a tale proposito, che l'Autostrada Pedemontana è un sistema autostradale di alta capacità e di livello interprovinciale: il suo impatto sulla viabilità è dunque rilevante; tale considerazione è rafforzata dal fatto che la tratta B2 si inserisce in un contesto fortemente antropizzato, incluso nella zona critica di Milano, Como e Sempione.

Più in generale, non sono stati considerati:

- né **l'impatto complessivo** del progetto sull'ambiente, anche in ordine ai livelli di qualità finale;

- né gli **effetti indiretti** del nuovo tratto stradale, con particolare riferimento alla sua capacità di “attirare” futuri insediamenti residenziali, commerciali ed industriali, e quindi di generare traffico aggiuntivo rispetto a quello attuale ed a quello che graverebbe sulla viabilità della zona se il progetto non venisse realizzato;
- né gli **effetti cumulativi** che la realizzazione di opere e interventi comporta sull’ambiente, inteso come insieme complesso di sistemi naturali e antropici.

Le irregolarità rilevate vengono meno neppure alla luce del fatto che l’opera che si intende realizzare è stata inclusa tra quelle di carattere strategico, ai sensi della cd. Legge Obiettivo. Anche tali opere, infatti, possono naturalmente rappresentare un *vulnus* per la salute dei cittadini: la loro attuazione rappresenta dunque un procedimento amministrativo a sé stante, autonomo anche sotto il profilo della disciplina legislativa.

Una, specifica e particolarmente preoccupante dal punto di vista ambientale, è quella che attiene il fatto che **il tracciato della nuova infrastruttura attraversa alcune aree del Comune di Seveso, classificate A e/o B a seguito del noto incidente occorso all’Icmesa nel 1976 e alla conseguente fuoriuscita di diossina.**

Rispetto a tale circostanza, innanzitutto, lo SIA non appare adeguato a valutare e dunque a fronteggiare le problematiche di carattere ambientale proprie di tale area e lo stesso decreto di compatibilità ambientale rinvia semplicemente a una successiva e non ben dettagliata procedura di bonifica.

Peraltro, si deve accennare al fatto che, per consentire alla nuova autostrada di attraversare i terreni contaminati dalla diossina, è stato necessario approvare la L.R. 15/2008 denominata «*Infrastrutture di interesse concorrente statale e regionale*», il cui art. 4 comma 9 recita quanto segue: «***in deroga al divieto di cui all’art. 1 comma 1 della L.R. 60/1985 (Istituzione di vincoli e destinazioni d’uso nell’area bonificata ai sensi della L.R. 2/1977), nel Parco Naturale del Bosco delle Querce sono ammesse le attività per la realizzazione del “Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varrese-Valico del Gaggiolo” e delle opere ad esso connesse***



*inerenti con la localizzazione dell'infrastruttura derivante dal progetto preliminare, approvato ai sensi e per gli effetti della L. 443/2001 e del D.lgs. 190/2002 con deliberazione del C.I.P.E. n° 77 del 29.3.2006, come modificato e ottimizzato dalla progettazione definitiva per minimizzare la portata delle interferenze nel Parco naturale del Bosco delle Querce. Le attività per la realizzazione dell'infrastruttura sono ammesse fermo restando il rispetto di quanto previsto dal D.lgs. 152/2006, ai fini della salvaguardia delle condizioni ambientali di efficacia e sicurezza oggi persistenti nell'area».*

La nuova norma regionale, dunque, cancella il disposto della L.R. 60/1985, il cui art. 1 disponeva che «a far data dall'entrata in vigore della presente legge nelle aree dei Comuni di Seveso, Meda, Desio e Cesano Maderno, già interessate da operazioni di bonifica e ripristino ambientale ai sensi della L.R. 17.1.1977 n° 2, **è fatto divieto di qualsiasi attività edificatoria o di trasformazione del suolo e del sottosuolo**, a eccezione degli interventi necessari alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei manufatti realizzati nell'ambito della bonifica, nonché delle attività agronomiche conservative e migliorative per l'ambiente boschivo.

*Nell'area di cui al primo comma **possono svolgersi soltanto le attività e le iniziative previste dall'accordo transattivo intervenuto il 19.12.1980** fra lo Stato, la Regione Lombardia e le società Givaudan e Icmesa».*

### **VIOLAZIONE DEGLI OBIETTIVI POSTI DALLA LEGGE OBIETTIVO**

In relazione alle varianti introdotte dal progetto definitivo nella tratta "B2", rispetto al progetto preliminare del Programma Strategico Pedemontana Lombarda, sia nella localizzazione dell'opera che nelle caratteristiche essenziali, occorre fare un breve excursus dei fatti che hanno portato alla redazione e approvazione del Progetto Preliminare per la tratta B2 (ex B) che invece il progetto definitivo stravolge completamente.

In data 04 febbraio 2004 la Società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., titolare della concessione per la costruzione e la gestione dell'autostrada Dalmine – Como – Varese – Valico

del Giaggiolo, giusta convenzione con l'A.N.A.S. del 29/05/90, ha pubblicato il progetto preliminare e relativo Studio di Impatto Ambientale S.I.A. del Sistema Viabilistico Pedemontano così come **definito nel Documento di Indirizzi che la Regione Lombardia aveva redatto in collaborazione con tutti i soggetti istituzionalmente coinvolti ed approvato il 22 giugno 2001, sulla base dello studio di fattibilità predisposto dalla Società Pedemontana Lombarda nel febbraio 1999.**

Ebbene, questa soluzione proponeva per la tratta B2:

- **un limitato potenziamento dell'attuale sede stradale della ex SS 35 (Milano-Meda) nella tratta tra Cesano Maderno – Meda** mediante la realizzazione di una sezione stradale composta **da tre corsie per senso di marcia** con relativa corsia di emergenza;
- **riqualificazione della tratta Meda – Cernenate**, la quale rimane a **due corsie per senso di marcia** con emergenza.

Conseguentemente a detta pubblicazione si è dato avvio all'iter approvativo del nuovo programma autostradale.

Come previsto dalla normativa, la Regione Lombardia, **con delibera di Giunta n°17643 del 21 maggio 2004, ha reso il proprio parere in ordine sia all'approvazione del Progetto Preliminare, sia in merito alla relativa compatibilità ambientale dell'opera. Detto parere esprimeva di:**

- **valutare favorevolmente il progetto preliminare, anche sotto il profilo della compatibilità ambientale, fermo restando il recepimento di diverse prescrizioni nonché, prescrivere il completamento del percorso autostradale nel tratto Cernenate-Desio visto che si rileva l'assenza di previsioni per quel tratto che costituisce un'interruzione del percorso autostradale e carenza progettuale, per il quale la Regione propone una soluzione, attraverso alcuni elaborati tecnici allegati alla deliberazione (allegato A), quale contributo per la definizione della soluzione conclusiva, di cui il proponente dovrà garantire il necessario sviluppo ed approfondimento progettuale, che sarà oggetto di specifica valutazione regionale;**

- **dare atto che il parere regionale verrà perfezionato ad avvenuta presentazione e valutazione del progetto di completamento del percorso autostradale nel tratto Cermenate-Desio, comprensivo dello SIA.**

In particolare nella sintesi contenuta nell'allegato "A" della deliberazione, si legge esplicitamente che "prendendo atto delle risultanze dell'istruttoria svolta si valuta, a chiusura del procedimento, il progetto preliminare in esame meritevole di approvazione **a condizione che siano recepite integralmente le prescrizioni dettagliate** nei paragrafi:

4.1 elementi di carattere generale;

4.2 elementi progettuali di carattere generale;

4.3 elementi di carattere progettuale, opere connesse e misure compensative;

4.4 conclusioni.

*E come graficamente e planimetricamente descritte negli allegati cartografici tavole da "0" a "21" che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente parere".*

Inoltre all'interno del medesimo parere si legge che l'inammissibilità della proposta non progettuale della Concessionaria e le perplessità evidenziate dalla Regione, hanno quindi portato la struttura regionale a ipotizzare soluzioni alternative e a valutarne l'efficacia. **Di conseguenza la Regione, in accordo con gli Enti Locali interessati, ha individuato e ha proposto, quale contributo per la definizione della soluzione conclusiva, l'integrazione del tracciato autostradale "Cermenate-Desio"**

Dunque la Regione propone nel 2004, per il tratto Cermenate-Desio, una soluzione progettuale (con l'ausilio di un puntuale e particolareggiato studio completo addirittura dei diagrammi di flusso viabilistico), **in accordo con gli enti locali interessati, per la definizione della soluzione conclusiva**, al fine di risolvere le criticità che si riscontrano sulla tratta della ex SS 35 Milano-Meda in comune con l'itinerario della Pedemontana (che, sebbene parzialmente potenziata produce effetti di congestione sulla viabilità locale giacché, **mostra volumi di traffico molto elevati 80.000-106.000 veicoli equivalenti giorno** con un conseguente **livello di servizio scadente specialmente nella tratta a due corsie per senso di marcia Lentate sul Seveso-Meda**). Tale

proposta proponeva

- rivisitazione dello svincolo dell'interconnessione sud con la SS 35;
- realizzazione di un **tratto autostradale a tre corsie per senso di marcia** e corsia di emergenza dall'interconnessione sud a **Bovisio Masciago sino allo svincolo di Meda**. Questo tratto autostradale **viene proposto completamente in interrato** mediante l'uso della tipologia della galleria ed in parte della trincea sotto il sedime dell'attuale SS 35;
- realizzazione di **un tratto autostradale a due corsie per senso di marcia** e corsia di emergenza mediante riqualificazione nella tratta tra Meda – Cermenate che si mantiene sulla sede dell'attuale SS 35 riqualificandola nel tratto in rilevato e viadotto tra i Comuni di Meda e Barlassina e galleria sulla tratta di Lentate sul Seveso;
- **realizzazione di una strada di arroccamento** ad una corsia per senso di marcia **da Lentate sul Seveso a Bovisio Masciago**, in parte sovrapposta al nuovo tracciato autostradale interrato e parte in affiancamento, finalizzata a garantire sia gli scambi locali che a ridurre il grande flusso veicolare che verrebbe indotto dall'innesto dell'autostrada sulla viabilità attuale.

**Si tenga conto che con il progetto preliminare pubblicato, quello del febbraio 2004, la Concessionaria proponeva di ottenere la continuità infrastrutturale del sottosistema tramite l'utilizzo del richiamato tratto di superstrada SS 35, destinando le risorse atte al parziale potenziamento a tre corsie e riqualifica delle restanti due corsie.**

Analoga richiesta di completamento dell'itinerario autostradale est-ovest veniva manifestata, in corso di procedura VIA, da parte della Commissione Speciale del Ministero dell'Ambiente appositamente istituita.

**È sulla scorta di queste prescrizioni, richieste e sollecitazioni, impartite dalla Regione, che Pedemontana ha incaricato la redazione di un nuovo progetto preliminare che ha completamente rettificato e completato il precedente progetto pubblicato, proponendo la realizzazione della tratta B2 in buona parte in interrato con un'opera stradale di arroccamento di superficie, proprio come prescritto e proposto dalla Regione Lombardia**

**nella deliberazione del 21 maggio 2004.**

Successivamente a seguito della redazione di quest'ultimo nuovo progetto preliminare "*Integrazioni e modifiche: tratta B1 (ex B) e tratta B2 (nuova)*" e nuovo relativo Studio di Impatto Ambientale (redazione settembre 2004 – integrazioni 2005), approvato in linea tecnica dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS in data 16 novembre 2004, trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed alle altre Amministrazioni competenti nel dicembre 2004, e pubblicato in data 3 dicembre 2004, **la Regione Lombardia con deliberazione di Giunta in data 16 febbraio 2005, n. VII/20902 esprime parere favorevole in ordine all'approvazione, alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione del progetto preliminare aggiornato, formulando ulteriori prescrizioni.**

A sua volta il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio il 6 maggio 2005 ha trasmesso il parere favorevole in merito al progetto preliminare aggiornato, condizionato al recepimento di prescrizioni e raccomandazioni. Infine anche il Ministero per i Beni e le Attività Culturali il 25 luglio 2005, ha espresso parere favorevole sempre con prescrizioni, per giungere infine all'approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE con la delibera n. 77/2006.

Ora, invece, la Regione con la delibera del 27 maggio 2009 esprimere parere favorevole sul progetto definitivo, condizionato al recepimento di proposte e nuove prescrizioni. Questa deliberazione si avvale in particolare di quanto definito nell'Accordo di Programma stipulato il 19/02/2007.

Come vedremo più avanti, il Collegio di Vigilanza non si è solamente dedicato a eseguire quanto previsto dall'Accordo stesso, bensì è intervenuto, mediante specifica approvazione ad adottare una sostanziale modifica del tracciato della Pedemontana e della viabilità di arroccamento previsto nel progetto preliminare, introducendo sia una nuova localizzazione dell'opera che nuove caratteristiche prestazionali e funzionali della stessa lungo tutta la tratta B2.

Inoltre tale impropria ed ingiustificata scelta di modifica del progetto preliminare (da soluzione in interrato a soluzione completamente fuori terra), trae fondamento senza nessun tipo di valutazione tecnica anche dal punto di vista delle ripercussioni e ricadute del traffico.

La proposta approvata dal Collegio di Vigilanza e recepita puntualmente nel progetto definitivo, a seguito del mandato diretto ed esplicito dato al Concessionario prevede:

- **il potenziamento e adeguamento in sede della S.S. 35 tra i comuni di Lentate sul Seveso e Cesano Maderno**, rendendola, di fatto, parte integrante del tracciato autostradale, sovrapponendosi al tracciato della superstrada esistente ed assumendo un andamento piano altimetrico pressoché invariato rispetto all'attuale situazione della SS 35 (che attualmente si sviluppa completamente fuori terra prevalentemente con viadotto e ponti);
- **un limitato potenziamento dell'attuale sede stradale della ex SS 35 (Milano-Meda) nella tratta tra Cesano Maderno – Meda** mediante la realizzazione di una sezione stradale composta **da tre corsie per senso di marcia** con relativa corsia di emergenza;
- **riqualificazione della tratta Meda – Cermenate**, la quale rimane a **due corsie per senso di marcia** con emergenza;
- **eliminazione completa della strada di arroccamento costituita da una corsia per senso di marcia da Lentate sul Seveso a Bovisio Masciago.**

Del resto anche la concessionaria negli elaborati documentali del progetto afferma che. *“la nuova soluzione è stata ritenuta coerente con le decisioni precedentemente assunte dal Collegio; pertanto, la Società Autostrada Pedemontana Lombarda ha potuto sviluppare un progetto definitivo con le varianti progettuali inerenti.*

*Si è giunti così alla predisposizione dell'attuale progetto che prevede il potenziamento dell'attuale tratta della SS35 ed una serie di opere connesse.*

*La nuova configurazione dell'opera della tratta B2 **rientra sostanzialmente** nelle fasce di rispetto già approvate dal CIPE, **ma varia dal punto di vista tipologico e altimetrico.**”*

Dunque risulta del tutto evidente come la soluzione proposta nel progetto definitivo ed approvata dal CIPE, redatta secondo le indicazioni della seduta del Collegio di Vigilanza dell'Accordo di Programma e quindi, ancora una volta su proposta specifica della Regione Lombardia, avvenga completamente in spregio alla “Legge Obiettivo” la quale ha come obiettivo, per l'appunto, di

arrivare celermente alla realizzazione di tutte quelle opere fondamentali per l'ammodernamento e lo sviluppo del paese e con conseguente danno nel poter usufruire in tempi brevi di un'infrastruttura che oltre a garantire dei corretti spostamenti sul territorio regionale (soprattutto in questa parte di territorio caratterizzato come il più densamente urbanizzato e congestionato sin dagli anni '80), risulti anche correttamente inserita nel contesto urbanizzato, rispettosa dell'ambiente e del paesaggio, ma soprattutto non nociva della salute umana, soprattutto durante le fasi di realizzazione visto che interferisce direttamente su un'area di vaste dimensioni particolarmente sensibile dal punto di vista della salubrità dei suoli.

**Ma la soluzione proposta dal progetto definitivo ed approvata dal CIPE, come ben si può rilevare, non fa altro che ricalcare la prima proposta progettuale presentata nel febbraio 2004; soluzione progettuale contestata in primis dalla Regione Lombardia in quanto considerata una interruzione del percorso autostradale e carenza progettuale.**

Quindi, non si comprende per quali motivi estranei si ritorni ad una soluzione contestata e bocciata dalla Regione, la quale aveva chiesto sempre nel lontano 2004 di sostituirla con una soluzione alternativa che è stata formulata ed acquisita proprio dal progetto preliminare approvato dal CIPE nel 2006.

Del resto non si comprende altrettanto, perché la soluzione del progetto preliminare venga stravolta visto che la soluzione del 2004, prospettata proprio dalla Regione, è stata inoltrata al Concessionario con l'accordo degli enti locali (Comuni di Bovisio Masciago, Cesano Maderno, Seveso, Meda, Barlassina, Lentate sul Seveso e Cernusco), anche se non inquadrati all'interno di uno specifico Accordo di Programma che interverrà solamente il 21 febbraio 2007.

In estrema sintesi, la scelta progettuale approvata dal Collegio di Vigilanza ed approvata dal CIPE è quella di ritornare a proporre una soluzione ritenuta nel 2004, sempre d'intesa con gli stessi comuni, **inammissibile e carente**, nonostante gli stessi enti avessero trovato un'intesa comune, senza la necessità di costituire uno specifico Accordo di Programma con conseguenti costi aggiuntivi e aggravii procedurali come si assiste di fatto nel 2007.

## **VIOLAZIONE DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLO STATO IN**

### **MATERIA DI DESTINAZIONE DELLE RISORSE ECONOMICHE A SPECIFICHE OPERE STRATEGICHE**

L'intera riprogettazione della tratta B2, in netto contrasto con quanto approvato nel preliminare, è avvenuta per ragioni squisitamente politiche che sono state considerate preminenti rispetto a quelle tecnico-amministrative e giuridiche. Evidenti sono, conseguentemente, i vizi connessi al difetto di motivazione che rendono illegittimo il provvedimento di autorizzazione finale.

A sostegno di tale tesi, si consideri innanzitutto la seguente circostanza.

Il progetto definitivo del programma strategico pedemontana lombarda per la tratta B2 prevede, come detto, la realizzazione del tracciato stradale completamente fuori terra, a differenza di quanto previsto nel progetto preliminare (soluzione in interrato).

Quanto alle ragioni che hanno indotto a tale scelta, si segnala che, durante la seduta del tavolo territoriale d'ambito – tratta A9/ex SS 35 – del 23.6.2008, l'Amministrazione Comunale di Seveso depositava una nota con la quale si chiedevano ***“in ordine alla ricerca di finanziamenti volti ad eliminare la barriera costituita dalla linea ferroviaria Milano-Assò, le seguenti modifiche al progetto CIPE:***

- 1. eliminazione della strada di arroccamento fra via Vignazzola e corso Isonzo;*
- 2. nuova livelletta (sono consegnati profilo longitudinale e planimetria) che lascerebbe il tracciato prevalentemente in superficie in Comune di Seveso e in galleria, con andamento differente rispetto al progetto CIPE, nel Comune di Cesano Maderno” (doc. 8).*

Tale proposta non veniva discussa, neanche in sede di Collegio di Vigilanza.

Ciò nonostante, nelle prescrizioni emesse dalla Regione Lombardia (punto 4.2 del parere) si legge che: ***“la riduzione dei costi di realizzazione della tratta B2 prevista dal progetto definitivo rispetto a quanto stimato nell'ambito del progetto preliminare dovrà confluire nell'ambito del conto economico della tratta quale costo per misure compensative. Tali risorse economiche dovranno essere destinate ad opere o iniziative che interessino i Comuni di Seveso, Meda, Lentate sul Seveso, Cesano Maderno e Barlassina (...) e che riguardino: opere e interventi per la qualità ambientale, politiche di governo del traffico e opere e interventi per la mobilità, ivi inclusi l'abbassamento del***



*piano del ferro delle linee FNM Milano-Asso e Seveso Camnago (per garantire una maggior permeabilità viaria e un'adeguata accessibilità al sistema autostradale) e opere/centri di interscambio per la mobilità sostenibile e ciclopedonale".* Tale prescrizione veniva riportata integralmente nella deliberazione del CIPE (prescrizione n. 51).

La nuova progettazione, dunque, nasce dall'esigenza – del tutto immotivata sotto il profilo dei vantaggi ambientali - di soddisfare la richiesta dell'Amministrazione di Seveso di individuare risorse economiche volte a perseguire l'utopico progetto dell'interramento della linea ferroviaria Milano-Asso.

Non a caso, tra i pareri inviati dalle amministrazioni locali interessate (Barlassina, Bovisio Masciago, Cesano Maderno, Lentate sul Seveso, Meda e Seveso), solo l'Amministrazione di Seveso dava parere favorevole, mentre le altre Amministrazioni manifestano forti perplessità.

Ma vi è di più. L'episodio descritto, infatti, non rappresenta solo un evidente caso di sviamento di potere, ma un ennesimo vizio procedurale: anche ammesso che interferisse con il tracciato autostradale, **la questione connessa alla linea ferroviaria Milano-Asso, avrebbe dovuto essere affrontata e discussa all'interno della specifica tematica progettuale delle interferenze**, così come previsto espressamente dal D.Lgs 163/2006 e dalle prescrizioni del C.I.P.E.

In assenza di un inquadramento procedurale chiaro, non si comprende dunque per quale motivo vengano destinate risorse economiche alla realizzazione di opere che non sono nè opere connesse nè opere di mitigazione o compensazione.