

#### AVV. VERONICA DINI

VIA G. FIAMMA N° 27, 20129 MILANO
TEL. 02.49791599; FAX 02.93661247
VD@VERONICADINI.COM
VERONICA.DINI@MILANO.PECAVVOCATI.IT
CF DNIVNC74E71D612N: P.IVA 03756860965

VIA CARDINAL DE LUCA 1, 00196 ROMA TEL. 06.42818249; FAX: 06.42741605 INFORM@MANCAGRAZIADEI.IT STUDIO LEGALE MANCA GRAZIADEI

# TAR LAZIO - ROMA SEZIONE I

# PROCEDIME NTO N° 289 3/2 010

### MEMORIA IN VISTA DELL'UDIENZA DEL 4 OTTOBRE 2019

nell'interesse di
, rappresentati e difesi dall'avv. Veronica Dini de
Foro di Milano e dal prof. avv. Vincenzo Cerulli Irelli del Foro di Roma

terzi intervenuti

#### **CONTRO**

Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica – C.I.P.E., in persona del legale rappresentante pro tempore, con l'Avvocatura dello Stato, elettivamente domiciliato presso quest'ultima, in via dei Portoghesi n. 12 – 00186 Roma

#### **NONCHÉ CONTRO**

**Autostrada Pedemontana Lombarda,** in persona del legale rappresentante pro tempore, con gli avv.ti Raffella Giorgi e Michele Massaro, elettivamente domiciliata presso lo Studio dell'avv. Fabio Giuseppe Angelini, Studio Legale Carabba & Partners, via Condotti n° 91 – 00187 Roma

Concessioni Autostradali Lombarde (CAL) s.p.a., in persona del legale rappresentante

Pagilla

Pagina 1

pro tempore, con l'avv. Angelo Gigliola, elettivamente domiciliato presso il suo Studio, in Roma, Piazzale delle Belle Arti, n. 6;

Ministero delle Infrastrutture, in persona del Ministro pro tempore, con sede in Piazzale Porta Pia, 1 - 00161 Roma

Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in persona del Ministro pro tempore, con sede in Via Cristoforo Colombo, n. 44 - 00147, Roma

Regione Lombardia, in persona del Presidente pro tempore, con l'avv. Piera Pujatti, elettivamente domiciliato presso l'avv. Emanuela Quici dello Studio del prof. Molè, in via della Farnesina n° 272 – 00135 Roma

In vista dell'udienza dell'4/10/2019, la Difesa dei terzi intervenuti formula le seguenti osservazioni e argomentazioni.

#### **I** FATTI

1. Il procedimento nel quale gli scriventi sono intervenuti ha ad oggetto la delibera del 6.11.2009 (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale il 18.2.2010) con cui 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, che 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 (cfr. doc. 1 prodotto con la memoria del 22/7/2019).

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



Pagina 2

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.

Per quanto riguarda, in particolare, il presente ricorso ad adiuvandum, l'area in cui risiedono i signori ...... e ...... con le loro famiglie, si trova nel Comune di Desio, in prossimità di un'altra area interessata dalla realizzazione della infrastruttura denominata Pedemontana: si fa riferimento allo svincolo previsto in corrispondenza dell'intersezione stradale tra la SS 36 e il nuovo tracciato autostradale (doc. 1 allegato all'atto di intervento). Sitratta di uno degli svincoli più grandi d'Europa, oltre che di una delle opere più imponenti dell'intero progetto, e dovrebbe essere costruito a pochissima distanza dalle abitazioni private preesistenti.

Anche in questo caso, peraltro, si ha ragione di ritenere che il progetto sia stato approvato in violazione della normativa di settore e, soprattutto, in assenza di un'adeguata ponderazione degli impatti ambientali, sociali ed economici che l'infrastruttura è destinata a riverberare sul territorio interessato.

Gli scriventi, che non hanno promosso alcuna azione giudiziaria in relazione a tale situazione, sono venuti a conoscenza dell'esistenza del ricorso solo successivamente al suo deposito. Ciò nonostante, hanno ritenuto non solo di condividerne il contenuto e le finalità ma, altresì, di essere portatori di interessi di fatto connessi a quelli dei ricorrenti originari: sebbene il procedimento sia volto all'annullamento del provvedimento impugnato nella parte in cui approva il progetto relativo a una tratta diversa da quella cui sono interessati, i signori ....... e ....... hanno un evidente interesse all'accoglimento del ricorso, trovandosi in una situazione analoga – e per certi aspetti ancor più grave – rispetto a quella dei ricorrenti originari.

- 2. A distanza di dieci anni dall'approvazione del progetto definitivo, anche per la tratta C, non solo l'opera non è stata ancora realizzata, ma non è ancora stato presentato il progetto esecutivo (cfr. doc. 6 allegato alla memoria del 22/7/2019).
- 3. Vi è da dire, peraltro, che Pedemontana non è l'unica infrastruttura lombarda ad avere problemi: sebbene, infatti, le Province di Milano e Monza-Brianza siano le più urbanizzate non solo d'Italia ma d'Europa, numerosi sono e sono stati mi progetti portati avanti dalla Regione: molti di essi, tra cui la cd. BRE.BE.MI., peraltro, hanno palesemente dimostrato



Pagina 3

che si tratta di opere non necessarie, non utili e anzi dannose per il consumo di suolo e per il peggioramento della qualità del territorio.

**4.** Il progetto in questione è, peraltro, anche al vaglio della Commissione Europea, a seguito di una denuncia avanzata da un gruppo di cittadini, già firmatari del presente ricorso (doc 2-4 allegati alla memoria del 22/7/2019).

\* \* \*

### I RICORRENTI E I TERZI INTERVENUTI

- 1. Come si è documentato, i ricorrenti e i terzi intervenuti vivono tutti lungo la tratta della nuova infrastruttura denominata "B2" e inizio della tratta "C", che va da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno/Bovisio Masciago, sul tracciato della Sp ex SS 35 (Milano-Meda), entro un raggio di 100 metri dalla futura sede stradale, e agiscono in proprio e/o come componenti di Associazioni e comitati il cui obiettivo statutario è quello di tutelare l'ambiente e il paesaggio (doc. 2 e 3 allegati al ricorso).
- **2.** A tale proposito, si richiamano integralmente le argomentazioni già esposte in sede di ricorso, ampiamente confermate anche dalla giurisprudenza più recente.

La giurisprudenza amministrativa ha, infatti, ribadito che « ... la materia della tutela dell'ambiente si connota per una peculiare ampiezza del riconoscimento della legittimazione partecipativa e del coinvolgimento di soggetti potenzialmente interessati, come è dimostrato dalle scelte legislative in tema di partecipazione alle procedure di VAS e VIA, di legittimazione all'accesso alla documentazione in materia ambientale, di valorizzazione degli interessi "diffusi" anche quanto al profilo della legittimazione processuale (cfr. da ultimo, Cons. Stato, Sez. IV, 1/3/2019 n. 1423; id. 12/5/2014, n. 2403)»<sup>1</sup>.

In questo contesto, in un caso analogo a quello in oggetto, i Giudici di Palazzo Spada hanno affermato che « ai fini della esistenza delle condizioni dell'azione avverso provvedimenti lesivi dal punto di vista ambientale, il concetto di vicinitas dei singoli che insorgono deve essere visto in relazione allo scopo precipuo di proteggere l'ambiente, la salute e/o la qualità della vita dei residenti su un circoscritto territorio, anche laddove si tratti di singole persone fisiche, in posizione differenziata sulla base del criterio della vicinitas quale elemento

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>TAR Marche Sez. I, 15 maggio 2019, n.316



Pagina 4

qualificante dell'interesse a ricorrere (così, tra tante, Consiglio di Stato sez. IV 11 novembre 2011 n. 5986)»<sup>2</sup>.

Sotto il profilo probatorio, il Consiglio di Stato ha aggiunto che « la legittimazione ad agire contro provvedimenti di approvazione di progetti di opere ed impianti potenzialmente impattanti sul territorio, dal punto di vista ambientale, urbanistico e paesaggistico, non richiede una dimostrazione puntuale della concreta dannosità dell'impianto che, in quanto ancora da realizzare si tradurrebbe in una prova di carattere diabolico, ma anche soltanto una prospettazione plausibile delle ripercussioni negative. Irrigidimenti sul piano probatorio in simili fattispecie potrebbe vanificare la tutela giurisdizionale, con violazione dei principi costituzionali sanciti dall'art. 24 e 113 della Costituzione»<sup>3</sup>.

3. Poiché, dunque, i ricorrenti agiscono in difesa di diritti costituzionalmente tutelati che verrebbero irrimediabilmente lesi dalla realizzazione di una nuova, imponente, arteria stradale il cui progetto è stato approvato a dispetto dei significativi (e non compensabili) impatti ambientali previsti e prevedibili, sussistono sia la legittimazione che l'interesse ad agire degli scriventi.

In tale contesto, la rilevanza asseritamente strategica dell'opera e degli atti impugnati non può certamente costituire un argomento a favore della immunità da censure di illegittimità, posto che nel giudizio di legittimità gli interessi dell'amministrazione e del ricorrente si trovano, per definizione, in una posizione di parità. Nel caso di specie, peraltro, gli scriventi agiscono in difesa di beni della vita quali la propria salute (notoriamente compromessa in aree prossime ad arterie stradali trafficate), oltre che la qualità dell'insediamento abitativo, in ogni sua componente (quiete, amenità, salubrità, valore economico), del tessuto sociale e del diritto di godere della propria proprietà (che sarebbe enormemente svalutata dalla

Si veda anche Cons. Stato, sez. V, 28 luglio 2015, n. 3711; Cons. Stato, sez. V, 23 marzo 2015, n. 1564; Cons. Stato, sez. V, 28 luglio 2015, n. 3711; Cons. Stato, sez. V, 23 marzo 2015, n. 1564; Cons. Stato, sez. V, 28 luglio 2015, n. 3711; Cons. Stato, sez. V, 27 aprile 2012, n. 2460; Cons. Stato, sez. VI, 5 dicembre 2002, n. 6657



Pagina 5

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Cons. St., sez. IV, 21 dicembre 2012, n° 6667

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Cons. St., Sez. V, 2 aprile 2019, n. 2176.

prossimità con la nuova arteria stradale), come confermato da ampia giurisprudenza<sup>4</sup>.

Del resto, non può negarsi che la nozione di vicinitas, nata come azione popolare, è stata interpretata dalla giurisprudenza in modo non sempre condivisibile: inizialmente, infatti, al termine chiunque è stata data una fisionomia che rifletteva lo spirito dell'innovazione legislativa e che conciliava l'ampiezza della cerchia dei legittimati con il carattere personale e concreto dell'interesse di ciascuno di essi alla qualità dell'ambiente di vita. In seguito, tuttavia, alcune pronunce hanno inteso restringere l'ambito della legittimazione, avvalendosi della categoria dell'interesse a ricorrere. Questa giurisprudenza, tuttavia, mette in gioco la nozione di lesione dell'interesse legittimo e, con questa, la stessa sostanza della situazione giuridica della cui lesione si tratta<sup>5</sup>.

\* \* \*

Fatte salve e richiamate tutte le argomentazioni svolte dagli scriventi e dai ricorrenti principali nei propri atti difensivi, che si condividono integralmente, si sottopongono al Collegio, in particolare, le seguenti, specifiche, considerazioni di

#### DIRITTO

# 1) VIOLAZIONE DI LEGGE: ART. 166 D. LGS. 163/2006. ECCESSO DI POTERE PER CARENZA DI ISTRUTTORIA E CONTRADDITTORIETÀ.

- 1. Una delle circostanze più significative in ordine al progetto relativo allo svincolo che dovrebbe essere realizzato nel Comune di Desio, che gli scriventi intendono sottoporre all'attenzione del Collegio, attiene il passaggio tra il progetto preliminare e quello definitivo. Il profilo di illegittimità contestato emerge chiaramente dalla ricostruzione dei passaggi salienti del procedimento amministrativo che ha condotto alla progettazione definitiva.
- **1.1.** Come documentato nell'atto di intervento, il progetto preliminare del Collegamento autostradale Dalmine Como Varese Valico del Gaggiolo e delle opere ad esso connesse, meglio conosciuto, appunto, come «Autostrada Pedemontana Lombarda»,

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Cons. Stato, sez. V, 22 marzo 2016, n. 1182; Sez. IV, 2 febbraio 2016, n. 383; Sez. V, 16 aprile 2013, n. 2108; Sez. V, 27 aprile 2012, n. 2460; Sez. IV, 30 novembre 2010, n. 8364; Sez. V, 23 aprile 2007, n. 1830. <sup>5</sup> FRANCESCA TRIMARCHI BANFI, L'interesse legittimo attraverso il filtro dell'interesse a ricorrere: il caso della vicinitas, in Diritto Processuale Amministrativo, fasc. 3, 1° settembre 2017, pag. 771



Pagina 6

approvato con delibera 29/03/2006, n. 77, per la soluzione dell'intersezione stradale tra la SS 36 e il nuovo tracciato autostradale, prevedeva una soluzione «a quadrifoglio», con sottopasso dell'autostrada Pedemontana rispetto al tracciato esistente della SS 36, come risulta dal sottostante stralcio planimetrico.



Svincolo autostrada Pedemontana e SS 36 mediante sottopassaggio dell'autostrada Pedemontana

La soluzione individuata raccordava la viabilità locale attraverso una serie di tracciati volti a consentire l'ingresso sia alla SS 36, sia al sistema autostradale Pedemontano, mediante la realizzazione principalmente di 4 rotatorie<sup>6</sup>. Non s prevedeva, invece, il riutilizzo dell'attuale ponte di scavalcamento della SS 36, realizzato a seguito dei lavori di

- due rotatorie da realizzare a ridosso degli ex stabilimenti dell'Autobianchi di Desio, disposte ad ovest e a sud/ovest rispetto lo svincolo e come punti di ingresso delle viabilità provenienti da tali versanti urbani identificate con i numeri 1 e 2 nel precedente stralcio planimetrico;
- una rotatoria da collocare a sud/est rispetto lo svincolo e come punto di ingresso del traffico
  proveniente dai tessuti urbani di Desio, nonché a garanzia della continuità di tracciato della via per
  Seregno, identificata con il numero 4;
- una rotatoria da collocare a nord/est rispetto lo svincolo e come punto di ingresso del traffico proveniente dai tessuti urbani di Lissone, nonché a garanzia della continuità di tracciato della via per Seregno, verso Desio, identificata con il numero 3.

Pagina 7



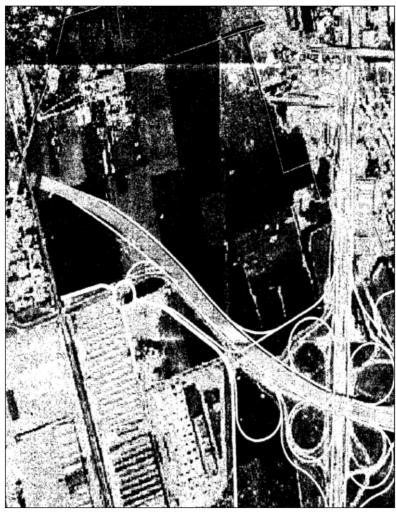
<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> In particolare, si tratta di:

riqualificazione e ampliamento della SS 36 (tratto Monza – Suello): il tracciato viabilistico dell'autostrada Pedemontana risultava infatti lievemente traslato in direzione nord, assumendo un differente raggio di curvatura.

Rispetto a tale soluzione progettuale, il C.I.P.E. aveva impartito le seguenti prescrizioni, cui era condizionata l'approvazione del progetto, da sviluppare in sede di progettazione definitiva:

- Prescrizione n° 66 Intersezione con la SS 36. Si prescrive che l'intersezione con la SS 36 avvenga mediante sottopasso della stessa come descritto nello schema di Tavola 8 allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004;
- 2. Prescrizione nº 67 Svincolo di Desio. Si prescrive la modifica dello svincolo e delle viabilità ad esso connesse come da schema della Tavola 8 allegata alla D.G.R. nº 17643 del 21 maggio 2004. Rispetto alla proposta di pedaggio della concessionaria si dovrà valutare l'eliminazione del pedaggio per le sole provenienze dallo svincolo di Macherio in direzione sud.

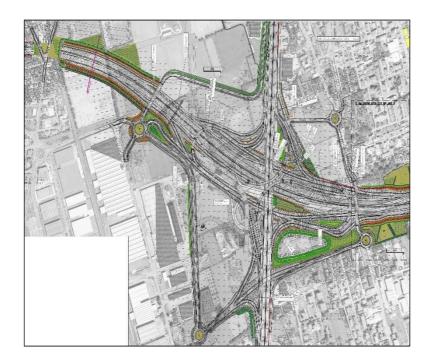
Pagina 8



Stralcio tavola 8 allegata alla D.G.R. nº 17643 del 21 maggio 2004

- 3. <u>Prescrizione</u> n° 68 Posto manutenzione neve. Si prescrive l'inserimento del posto manutenzione neve di Desio all'interno delle rampe dello svincolo
- **1.2. Nonostante tali prescrizioni, il progetto definitivo** approvato con delibera del C.I.P.E. n° 34 del 06/11/2009, **prevede una soluzione completamente differente,** come emerge dalla planimetria di seguito riportata.





## **1.3.** Rispetto al progetto preliminare:

- si opta per una soluzione planimetrica dello svincolo completamente differente sia rispetto al progetto preliminare che alla proposta indicata nella D.G.R. 17643 del 21/5/2004, caratterizzata da un sistema di rampe e svincoli molto complicati a tre livelli con la presenza di una sorta di "anello circolatorio" sospeso sulla SS 36, che cancellano la precedente soluzione a "quadrifoglio";
- viene impegnata l'area posta a nord/ovest rispetto lo svincolo per realizzare una nuova viabilità locale, che non era prevista nel progetto preliminare e non risulta adiacente allo svincolo, ponendosi al di fuori della fascia di rispetto stradale individuata dal progetto preliminare anche ai fini del perfezionamento di ogni fine urbanistico ed edilizio e della intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera;
- viene inserito un fabbricato di considerevoli dimensioni non previsto nel progetto preliminare.



L'esistenza di tali modifiche è, del resto, confermato da quanto enunciato da CAL e Autostrada Pedemontana Lombarda nella relazione attestante la rispondenza alle prescrizioni dettate dal C.I.P.E. in sede di approvazione del progetto preliminare (doc. 2 allegato all'atto di intervento)<sup>7</sup>.

- 1. (Prescrizione n° 66) Intersezione con la SS 36. Si prescrive che l'intersezione con la SS 36 avvenga mediante sottopasso della stessa come descritto nello schema di Tavola 8 allegata alla D.G.R.n°17643del21maggio2004. Il progetto preliminare prevede che l'intersezione trala S.S. n. 36 " del lago di Como e dello Spluga" e l'Autostrada Pedemontana avvenga in sottopasso alla prima senza l'utilizzo del manufatto esistente di scavalco, risultando lo stesso non coerente con l'andamento planimetrico richiesto dal D.M. 5/11/2001. Lo schema della Tavola 8 allegata alla D.G.R. nº 17643 del 21 maggio 2004, prevede uno svincolo a quadrifoglio, con l'introduzione di strade di servizio laterali alla S.S. n. 36 per permettere le manovre di scambio senza interferire con i flussi principali. Nel corso della progettazione definitiva (cfr. Dossier n. 66/67) è emersa la necessità di una rielaborazione del nodo in considerazione dei flussi di traffico afferenti. Il nuovo schema prevede la realizzazione di uno svincolo complesso a tre livelli, capace di garantire i flussi in ogni direzione e tutte le connessioni con la rete della viabilità locale. Si prevede che l'autostrada sottopassi la S.S. 36 "del lago di Como e dello Spluga" secondo l'andamento planimetrico previsto dal progetto preliminare. Lo svincolo, nella nuova configurazione, risulta meno invasivo e più rispondente alle aspettative del territorio ed è stato approvato dal Collegio di Vigilanza dell'Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo del 23.04.2008.
- 2. (Prescrizione n° 67) Svincolo di Desio. Si prescrive la modifica dello svincolo e delle viabilità ad esso connesse come da schema della Tavola 8 allegata alla D.G.R. nº 17643 del 21 maggio 2004. Rispetto alla proposta di pedaggio della concessionaria si dovrà valutare l'eliminazione del pedaggio per le sole provenienze dallo svincolo di Macherio in direzione sud in quanto la viabilità locale esistente posta a sud della nuova autostrada costituirebbe efficace by pass dell'esazione rendendola di inefficace e provocando effetti di saturazione della viabilità locale stessa. Inoltre si dovrà verificare la coerenza con le previsioni urbanistiche relativamente al Documento di Inquadramento inerente il Programma Integrato di Intervento previsto in corrispondenza del tracciato autostradale in Comune di Lissone. Vale quanto detto a proposito della prescrizione 66. L'adozione di un sistema di esazione dei pedaggi innovativo permette di eliminare la barriera prevista per le provenienze da Macherio, prevedendo il controllo degli accessi e delle uscite mediante strumentazione altamente automatizzata (esazione dinamica) su tutti i rami di accesso/uscita dell'Autostrada Pedemontana, eliminando così i possibili percorsi di by-pass al sistema autostradale che potrebbero verosimilmente caricare la rete stradale comunale e locale. La soluzione adottata nel progetto definitivo è stata approvata il 23.04.2008 dal Collegio di Vigilanza dell'Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo (dossier 66/67). Relativamente alla coerenza con le previsioni urbanistiche, si precisa che il Comune di Lissone è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 7 del 5/2/1999, cui sono seguite numerose modifiche per variante. Con delibera di CC n. 29 del 19.03.2004 è stato approvato il

Pagina 11

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Per comodità, si riportano le prescrizioni in parola:

2. Sul punto, gli scriventi contestano che le modifiche apportate in sede di progetto definitivo sono frutto di scelte unilaterali e del tutto generiche («risulta meno invasivo e più rispondente alle aspettative del territorio»), che si richiamano esclusivamente alle decisioni assunte dal Collegio di Vigilanza previsto dall'Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo del 23.04.2008 e non alle prescrizioni del C.I.P.E., in violazione dei termini e delle procedure di cui al D.lgs. 163/2006.

# II) VIOLAZIONE DI LEGGE: ART. 166 D.LGS. 163/2006. ECCESSO DI POTERE PER CARENZA DI ISTRUTTORIA E CONTRADDITTORIETÀ. SEGUE

Documento d'Inquadramento per l'approvazione dei Programmi Integrati d'Intervento. Ai sensi dell'art. 25 della L.R. n. 12/2005 è possibile l'approvazione di PII anche nell'attuale fase transitoria in attesa della definizione del Piano di Governo del Territorio. Con delibera di GC n. 176 del 3/5/06 l'Amministrazione Comunale ha preso atto dei contenuti del PII 2 Lissone – Via Santa Margherita ed ha avviato le procedure per l'adozione ed approvazione del PII. Nello specifico la proposta presentata risulta in variante al P.R.G. vigente, per quanto riguarda: modifica destinazioni di P.R.G., da aree agricole (E) e di espansione produttiva (D3) ad aree residenziali di espansione; incremento indice edificabilità; incremento n. piani fuori terra ammessi. La variante al P.R.G. deve necessariamente seguire la procedura di cui all'art. 92 della L.R. 12/2005. Per il PII 2a (sud), essendo compreso per buona parte (74%) in zona agricola, ai sensi dell'art. 89 della L.R. 12/2005, l'ammissibilità dell'intervento è subordinata alla presentazione di uno specifico certificato tecnico attestante che le aree comprese nel PII non siano effettivamente destinate all'esercizio dell'attività agricola e sarà inoltre soggetto alla Valutazione di Impatto Ambientale avendo estensione superiore a 10 ettari. Per la procedura di approvazione del PII 2 di Via Santa Margherita è stata promossa la procedura di accordo di programma (con lettera prot. 32912 del 28.07.2005) la cui approvazione è di competenza della Regione, trattandosi di PII in variante al P.R.G. di rilevanza regionale per la presenza della viabilità pedemontana (vedi lettera Regione Lombardia prot. 29353 del 3.10.2005, pervenuta al Comune di Lissone in data 11.10.2005 prot. 41412).

3. (Prescrizione n° 68) - Posto manutenzione neve. Si prescrive l'inserimento del posto manutenzione neve di Desio all'interno delle rampe dello svincolo. Vale quanto già detto a proposito delle prescrizioni 66 e 67. Il complesso degli edifici legati alle esigenze del Concessionario (comprendente il posto di manutenzione neve, il centro di manutenzione, la sede di direzione di tronco) è posizionato nel quadrante sud/ovest dello svincolo di Desio, accessibile dalla viabilità ordinaria connessa con lo svincolo autostradale, limitando in tal modo le intrusioni dell'opera nei confronti del territorio su una porzione di terreno interna al complesso sistema di rampe di svincolo e viabilità locali di nuova progettazione. Particolare cura è stata dedicata all'architettura degli edifici.

Pagina 12

1. L'atto di intervento dava atto altresì che le modifiche intervenute tra il progetto preliminare e quello definitivo descritte al paragrafo precedente rilevano, peraltro, anche sotto altro profilo.

Non solo, infatti, esse sono state apposte in violazione della normativa di settore, ma risultano del tutto sprovviste di motivazione.

In particolare, risulta alguanto stupefacente l'adempimento alla prescrizione n° 68; mentre il C.I.P.E. faceva riferimento solo ed esclusivamente al «posto manutenzione neve», CAL e ApL indicano espressamente un «complesso degli edifici legati alle esigenze del Concessionario (comprendente il posto di manutenzione neve, il centro di manutenzione, la sede di direzione di tronco)». A tale proposito, si osserva che le cd. funzioni aggregate al posto di manutenzione neve non erano state considerate indispensabili in sede di progetto preliminare. Si tratta, anche in questo caso, di modifiche e aggiunte non previste in sede di progettazione preliminare, che vengono qualificate come opere in cui «particolare cura è stata dedicata all'architettura degli edifici» - senza peraltro che l'asserzione sia in alcun caso dimostrata.

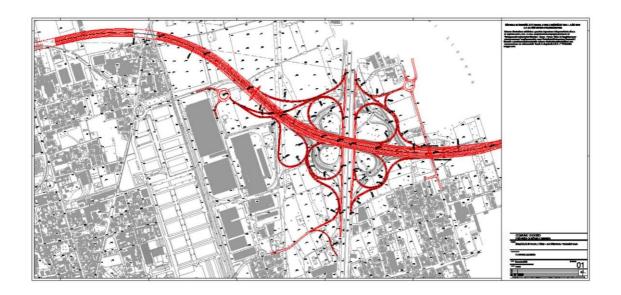
- 2. Neppure, si comprende in base a quali ragionamenti tecnico-viabilistici si sia giunti alla soluzione dello svincolo previsto nel progetto definitivo. Ciò, soprattutto alla luce delle libertà progettuali che CAL ed ApL hanno assunto, anche in spregio delle puntuali prescrizioni impartite dal C.I.P.E. (cfr. tavola 8 allegata alla DGR 7/17643 del 21 maggio 2004).
- 3. Ancor più eclatante, la carenza di motivazione in ordine agli impatti ambientali attesi. Nella documentazione progettuale, come si è riferito, si legge che le varianti introdotte «limitano ... le intrusioni» e «risultano meno invasive»: non è dato, tuttavia, comprendere in che modo ciò dovrebbe avvenire.
- 4. La gravità delle denunciate carenze e omissioni risultano ancora più evidenti e rilevanti in ragione del fatto che CAL e ApL non hanno nemmeno prospettato una soluzione



Pagina 13

che tenga conto dell'attuale ponte di scavalco della SS36, che pure era stato costruito proprio in funzione della futura «gronda intermedia», prevista durante i lavori di riqualificazione della SS 36. Tale soluzione, peraltro, avrebbe determinato considerevoli risparmi economici nell'opera.

Al contrario, i consulenti tecnici nominati dagli intervenienti hanno elaborato la seguente proposta



Le osservazioni teste riportate dimostrano che, in realtà, la società Pedemontana sta conducendo un'attività inutilmente dispendiosa di risorse pubbliche, senza neppure verificare e considerare come, in realtà, le attuali strutture esistenti (ponte sulla SS 36) assolvevano bene alla propria funzione e soprattutto che la realizzazione delle opere esistenti ha comportato una spesa di diversi milioni di euro. Quest'ultimo aspetto fa emergere, anche, un atteggiamento di cattiva amministrazione da parte del Società Autostrada Pedemontana.

Pagilla II

Pagina 14

# III) VIOLAZIONE DI LEGGE: ART. 169 D.LGS. 163/2006. ECCESSO DI POTERE PER CARENZA DI ISTRUTTORIA EMOTIVAZIONE.

1. Le argomentazioni esposte nell'atto di intervento conducono a un ulteriore profilo di illegittimità che investe i provvedimenti impugnati dai ricorrenti anche nella parte relativa alla Tratta C.

Come si è anticipato, la realizzazione dello svincolo di Desio comporterebbe enormi impatti di carattere ambientale su tutto il territorio circostante. Si consideri, infatti:

- ♦ l'enorme (quanto ingiustificato) consumo di suolo,
- la cancellazione di aree verdi e agricole, ivi comprese quelle di proprietà del sig.
   ......;
- la distanza del nuovo tracciato autostradale dalle abitazioni (doc. 3 allegato all'atto di intervento),
- l'aumento dell'inquinamento atmosferico e acustico connesso al passaggio di circa
   100.000 automobili al giorno.
- 2. A tale proposito va, peraltro, precisato che il progetto definitivo determina rispetto a quello preliminare un evidente quanto grave peggioramento delle condizioni dell'ambiente e della qualità della vita dei cittadini, oltre che una significativa diminuzione di valore degli immobili che (senza essere oggetto di espropriazione) si troverebbero affacciati sulla nuova autostrada e sullo svincolo. Ciò nonostante, lo SIA non è stato aggiornato né è stata in alcun modo aggiornata la procedura di VIA: come emerge dall'avviso pubblicato anche sulla stampa, infatti, la procedura di Via riguardava solo la tratta B2.

Ciò si pone in palese contrasto con il disposto dell'art. 169 D.lgs. 163/2006, secondo cui le modifiche progettuali rilevanti sotto il profilo localizzativo, come quella in oggetto, devono

essere sottoposte nuovamente all'approvazione del C.I.P.E., previo esperimento delle procedure di cui all'art. 166 e della VIA.

\* \* \*

### **IV)** L'ATTO DI INTERVENTO

1. Come si è anticipato nella parte in fatto del presente atto, gli scriventi sono portatori di un interesse di fatto, connesso, accessorio e dipendente rispetto a quello dei ricorrenti principali e consistente nel vantaggio conseguibile di riflesso dalla tutela adita dalla parte adiuvata. E', infatti, evidente che, indirettamente, essi si gioverebbero di una pronuncia favorevole a questi ultimi, che attestasse l'illegittimità di prassi che sono state ripetute – in modo pressoché analogo – anche in relazione alla tratta C della nuova infrastruttura.

Ai fini dell'ammissibilità del loro intervento in questa sede, si precisa che essi non erano legittimati a proporre il ricorso principale, finalizzato all'annullamento del provvedimento del C.I.P.E. che approva il progetto denominato Pedemontana – nella parte relativa alla tratta B2: il presente atto di intervento non costituisce dunque alcuna elusione dei termini perentori previsti per l'impugnazione dell'atto amministrativo sottoposta all'attenzione di Codesto Collegio, essendo finalizzato a manifestare un interesse privo di tutela in questa sede.

Sussistono, dunque, nel caso di specie, i requisiti individuati dalla giurisprudenza di settore.

\* \* \*

Anche alla luce delle presenti argomentazioni e osservazioni, dunque, si insiste per l'accoglimento del ricorso principale e di quello ad adiuvandum di cui al presente atto.

Milano, 3 settembre 2019

Avv. Veronica Dini



Pagina 16

