



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

PROCEDIMENTO N° 289 3/2010

MEMORIA DI REPLICA IN VISTA DELL'UDIENZA DEL 4 OTTOBRE 2019

nell'interesse di

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

ricorrenti

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 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, letta la memoria depositata dalla Regione Lombardia, la Difesa dei ricorrenti formula le seguenti osservazioni e argomentazioni.

PREMESSA

1. Prima di entrare nel merito delle singole argomentazioni svolte, peraltro, da uno solo degli Enti interessati alla realizzazione dell'opera contestata, non può non rilevarsi, come neppure quanto da ultimo depositato contribuisce a confutare l'idea centrale del ricorso:

il progetto dell'autostrada Pedemontana – che, da anni, si trascina in lunghi e dispendiosi procedimenti amministrativi e che, di recente, ancor prima del tombale parere della Corte dei Conti, è stato oggetto di altrettanto onerose controversie civili e di una richiesta di fallimento da parte della Procura di Milano – prima ancora che mal fatto, è, in realtà, inutile, anacronistico e gravemente dannoso per la popolazione residente nelle vicinanze.

La sua realizzazione, già (e sempre più) onerosa sotto il profilo economico, comporterebbe infatti un consumo di suolo e un peggioramento delle condizioni ambientali dei luoghi circostanti che, oggi, nessuno Stato può permettersi e può permettere: siamo, ormai, di fronte a sfide ambientali di amplissima portata che dovrebbero indurre le Amministrazioni statali e locali a ponderare con attenzione, lungimiranza e competenza le decisioni in materia



di governo del territorio.

2. A conferma di quanto sostenuto dagli scriventi, si segnala una circostanza recentissima.

Come risulta da notizie di stampa pubblicate il 13/9/2019, **la Corte dei Conti, con delibera n. SCCLEG/5/2019/ PREV del 13/8/2019, ha «ricusa[to] il visto e la conseguente registrazione del secondo atto aggiuntivo, datato 20/12/2018, alla convenzione unica stipulata in data 1/8/2007 tra la società Concessioni Autostradali Lombarde p.a. (CAL S.p.a.) e la società Autostrada Pedemontana Lombarda p.a. (APL S.p.a.)¹», a causa di gravi irregolarità:** la questione, infatti, non è stata sottoposta al CIPE per un'accurata istruttoria e una conseguente delibera sul punto, ma ci si è accontentati di una semplice informativa².

¹ Per la precisione, «...Dagli atti istruttori risulta che la definizione di tale atto aggiuntivo discende dalla delibera C.I.P.E. n. 24 in data 1/8/2014, che ha posto talune "prescrizioni" al testo inizialmente sottoposto all'esame del Comitato medesimo. La prima sottoscrizione dell'atto risale all' 11/5/2015; in sede di predisposizione del relativo decreto interministeriale approvativo erano state evidenziate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (a ciò specificamente delegato dal C.I.P.E. con la menzionata delibera n. 24/2014 - punto 3.2) talune criticità nel recepimento delle menzionate "prescrizioni", che avevano condotto ad una seconda sottoscrizione, in data 29/9/2016. Un difetto rilevante di forma, in violazione di specifica norma di legge (mancata sottoscrizione digitale), evidenziato dal competente Ufficio di controllo preventivo di legittimità, ha poi indotto l'Amministrazione - pur all'esito di un giudizio innanzi alla Giustizia amministrativa - a conformarsi al rilievo formulato ed a riproporre correttamente l'atto aggiuntivo de quo in data 20/12/2018, cioè a distanza di oltre quattro anni dalla citata delibera del C.I.P.E.»

² In particolare, la Corte dei Conti ha osservato che «...Premesso, dunque, che per la partecipazione del C.I.P.E. ai processi decisionali relativi alle politiche pubbliche non risultano modalità diverse dalla formalizzazione di "delibere", **emerge chiaramente, dal quadro normativo così delineato, la sostanziale difformità di una semplice "informativa" al C.I.P.E., da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in luogo dell'adozione di una vera e propria "delibera"**, preceduta dalla relativa istruttoria: ciò vale tanto per il differimento del termine ultimo per la chiusura dei contratti di finanziamento, quanto per il disposto posticipo e la rideterminazione del periodo di defiscalizzazione. Peraltro, deve ritenersi che anche lo stesso aggiornamento del cronoprogramma complessivo dell'opera avrebbe dovuto essere formalizzato mediante uno specifico pronunciamento del C.I.P.E. Ciò in virtù dell'indicata necessaria valutazione del persistente interesse pubblico alla prosecuzione dell'intervento, tenuto conto che dopo oltre quattro anni ben potrebbe essere mutato il quadro economico e sociale di riferimento all'interno del quale la compagine governativa fissa gli indirizzi generali dell'azione politica, consentendo così al C.I.P.E. di definire (o ri-definire) le linee di politica economica, di determinare (o ri-determinare) gli obiettivi prioritari e di delineare (o ri-delineare) le azioni necessarie. **Deve, in conclusione, ritenersi non conforme a legge il provvedimento in esame per violazione dei parametri normativi recati dall'articolo 1, comma 1, del D.lgs. n. 430/1997 e dall'art. 18, comma 2, ultima parte, della L. n. 183/2011.**»



Le conseguenze di tale situazione sono chiare: **se la modifica del contratto non esiste, si applica il contratto precedente, rispetto al quale Pedemontana è inadempiente da oltre 5 anni** perché non ha rispettato i tempi di costruzione, non ha versato il capitale sociale, non ha ottenuto i finanziamenti previsti e ha consumato indebitamente soldi pubblici per realizzare un'opera parziale e semivuota.

L'ASSERITA CARENZA DI LEGITTIMAZIONE

1. Tanto premesso, in primo luogo, la Difesa della Regione Lombardia contesta la legittimazione ad agire dei ricorrenti.

La questione è stata, invero, già oggetto di argomentazioni dettagliate sia in sede di ricorso che di memoria depositata in vista dell'udienza. Richiamato, dunque, quanto già argomentato, si rileva quanto segue.

2. Innanzitutto, il richiamo alle Associazioni menzionate nel ricorso è fuorviante e del tutto privo di pregio posto che, come si può verificare leggendo le prime righe del ricorso, **i ricorrenti agiscono in proprio e nessuna associazione è firmataria dell'atto.**

Solo al fine di meglio dimostrare il fatto che tutti gli interessati, da anni, studiano il progetto qui contestato e interloquiscono con le autorità competenti, nazionali e non, si era dato conto del fatto che essi hanno, altresì, costituito due Associazioni, statutariamente deputate alla gestione della questione. Esse, tuttavia, non agiscono direttamente in questa sede.

L'eccezione, dunque, è tamquam non esset.

3. Ciò posto, come pure si è riferito e documentato, i ricorrenti agiscono in difesa di **diritti costituzionalmente tutelati**, che verrebbero irrimediabilmente lesi dalla realizzazione della nuova, imponente, arteria stradale, il cui progetto è destinato a produrre **significativi (e non compensabili) impatti ambientali, pure previsti e prevedibili - soprattutto, a seguito della modifica del progetto preliminare, che prevedeva, per il tratto di interesse, l'interramento della sede stradale**, oggi abbandonato.

3.1. Si consideri, infatti, che, come è stato documentato, i ricorrenti abitano tutti entro **100 metri dal tracciato dell'infrastruttura** che si intende realizzare. Conseguentemente, i danni e i pregiudizi temuti e lamentati sono persino intuitivi.



3.2. Nonostante l'evidenza della questione, si era espressamente indicato quali sarebbero gli impatti ambientali connessi all'esecuzione dell'opera:

1. **l'incremento e il peggioramento delle condizioni atmosferiche, acustiche e comunque ambientali già critiche**, particolarmente significativo, in ragione del fatto che l'Autostrada Pedemontana è un sistema autostradale di alta capacità e di livello interprovinciale e che si inserirebbe in un contesto già fortemente antropizzato, incluso nella zona critica di Milano, Como e Sempione. La gravità della situazione è accentuata dal fatto che lo Studio di impatto ambientale, dà atto del fatto che «... non sono stati effettuati confronti tra gli scenari preliminare e definitivo in quanto risulta impossibile alla scala locale mettere in evidenza le eventuali differenze tra i due scenari nelle mappe di isoconcentrazioni. Lo studio fa dunque riferimento alla configurazione prevista nello scenario definitivo (con il tracciato elaborato della tratta B2 nel progetto definitivo). Non viene quindi considerata la configurazione prevista nello scenario preliminare che si differenziava da quella definitiva per una diversa disposizione delle trincee e dei tratti in rilevato». Non solo. In ordine all'impatto acustico, la Tab. 7.2.1. Risultati del monitoraggio e confronto con i limiti di legge e le conclusioni della relazione validata danno conto di dati di partenza già oltre i limiti della zonizzazione acustica fissati dai Comuni e nelle conclusioni si legge: «**i risultati del monitoraggio mostrano dei superamenti rispetto a quanto previsto dai limiti normativi vigenti**. Essi sono per lo più dovuti alle viabilità locali (strade locali di accesso alle abitazioni, strade urbane e strada statale SS35-Superstrada Milano-Meda) su cui i ricettori sono direttamente affacciati oltre che a fenomeni locali». A maggior ragione, dunque, è lecito attendersi un aumento dei valori in presenza di un'autostrada in rilevato.
2. **L'incremento delle vibrazioni** prodotte dal traffico veicolare, non mitigabili;
3. **lo stravolgimento delle caratteristiche e delle peculiarità paesistiche dei territori** interessati con introduzione di manufatti impropri per tipologie e forme nella pianura padana;



4. **il costo economico connesso al pagamento del pedaggio** in un tratto ad oggi completamente gratuito;
5. l'allungamento inutile di tracciati stradali, svincoli (in particolare quello di Cesano/Bovisio), raccordi, innesti all'Autostrada Pedemontana;
6. il blocco della circolazione allo svincolo di Bovisio (denominato di Svincolo di Cesano – inizio tratta C), in quanto non è previsto alcun potenziamento della superstrada Milano Meda nel restante tratto in direzione Milano;
7. **la perdita di valore degli immobili**: la maggior parte dei ricorrenti non rientra nel piano di esproprio e si ritroverà a possedere e/o a vivere in immobili che si troveranno a ridosso di un'autostrada e che, per tale ragione, subiranno un'evidente diminuzione di valore.

3.3. Una preoccupazione specifica e delicatissima attiene poi al 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**: in queste aree, dunque, si tratterebbe di operare – previa una **bonifica di cui nulla è stato ancora pubblicato** sul sito di Pedemontana – in condizioni di estremo rischio per la salute degli abitanti (oltre che dei lavoratori, naturalmente).

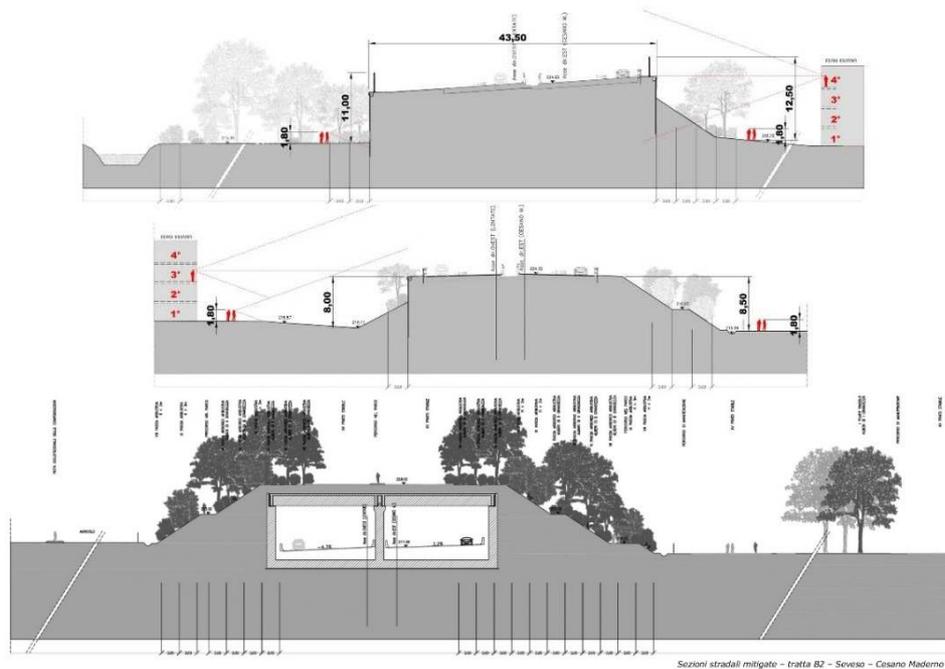
3.4. Non solo. Si era altresì riferito che il mancato espletamento della procedura di VAS ha determinato ulteriori pregiudizi in capo ai ricorrenti, posto che:

1. **non c'è stata consultazione del pubblico**, né condivisione delle informazioni relative al progetto, in una fase anteriore a quella in cui è stata assunta la decisione in ordine alla pianificazione territoriale in questione;
2. **neppure si è proceduto alla valutazione delle possibili alternative di piano, ivi compresa l'alternativa zero.**

3.5. Alla luce di tali circostanze, non si ritiene si possa dubitare della legittimazione ad agire dei ricorrenti. In tal senso, depone anche la giurisprudenza di settore.

A fronte della situazione descritta dalle prime due immagini della figura di seguito riprodotta (la terza si riferisce all'ipotesi dell'interramento del tracciato, purtroppo abbandonato)





Sezioni stradali mitigate - tratta B2 - Seveso - Cesano Maderno

è, infatti, chiaro che i ricorrenti si trovano proprio nella situazione descritta dalle stesse pronunce citate da controparte, per cui **«è sufficiente la semplice vicinitas per ritenere sussistere le condizioni dell'azione per lamentare la violazione di norme edilizie, ambientali o paesaggistiche**, sia pure sussistendo una strada nel mezzo e trattandosi di distanza non tale, comunque, da escludere un reale interesse alla tutela giurisdizionale»³. Analogamente, «la legittimazione a ricorrere contro atti urbanistici ... va riconosciuta ... a coloro che, in forza della c.d. vicinitas, possano lamentare una rilevante e pregiudizievole alterazione del preesistente assetto urbanistico ed edilizio, per effetto della realizzazione dell'intervento controverso, pertanto il pregiudizio che potrà conseguire ad un intervento di pianificazione potrà consistere nella possibile diminuzione di valore del proprio immobile o nella peggiore qualità ambientale e nelle conseguenze prodotte sulla qualità della vita di coloro che per residenza, attività lavorative e simili ragioni, sono in durevole rapporto con la zona interessata dall'intervento (nella fattispecie, il ricorrente aveva allegato di essere residente sulla via che costeggiava tutta l'area oggetto dell'intervento urbanistico — edilizio,

³ Cons. St, sez. VI, 5 gennaio 2015, n.11



e di avere la propria abitazione ubicata a poca distanza dal punto d'ingresso dello stradello interno che — secondo il progetto — sarebbe andato a congiungere la via pubblica con i nuovi edifici e sulla quale sarebbe transitato l'intero flusso di traffico tra la pubblica via e le erigende costruzioni, specificando che, con la realizzazione dell'intervento previsto dalla variante, avrebbe subito una lesione alla qualità della vita e alla salubrità dell'ambiente a causa dell'eliminazione dell'area verde prospiciente la propria abitazione e del sensibile aumento del traffico, con le conseguenti ricadute negative in punto di diminuzione di valore del proprio immobile; il Collegio riteneva dunque sussistente ed attuale l'interesse a ricorrere in capo al ricorrente)»⁴.

In particolare, è noto che «sulla base del criterio della prossimità alla fonte della lesione paventata, deve essere riconosciuta la legittimazione ad agire ai singoli che, attraverso il ricorso, tendano a prevenire o eliminare il pregiudizio ad essi derivante dalla compromissione degli interessi ambientali, ecologici e paesaggistici coinvolti dall'azione amministrativa, fermo restando che **il pregiudizio può anche consistere nella diminuzione del valore economico dei beni situati nelle vicinanze dell'impianto**»⁵.

Pur nel rispetto dei principi di legge, così come interpretati, d'altro canto, soprattutto in casi in cui si tratta di opere che devono ancora essere realizzate e i ricorrenti dimostrano di risiedere nel raggio di 100 metri dal nuovo tracciato, **non può neppure addossarsi alla parte ricorrente il gravoso onere dell'effettiva prova del danno subito: diversamente**⁶, «**si finirebbe per svuotare di significato il principio costituzionale del diritto di difesa**»⁷.

A tale proposito, si richiama anche l'orientamento della Corte di Giustizia, secondo cui «viola gli obblighi di cui all'art. 11 della direttiva 2011/92 e dell'art. 25 della direttiva

⁴T.A.R. Parma, (Emilia-Romagna) sez. I, 18 settembre 2014, n.351. Conforme: Cons. St., sez. V, 16 giugno 2009, n.3849; T.A.R., Roma, sez. I, 16 luglio /2012, n. 6440

⁵T.A.R. Firenze, (Toscana) sez. II, 12 gennaio 2010, n.17

⁶T.A.R. L'Aquila, (Abruzzo) sez. I, 20 aprile 2016, n.237. Conforme: T.A.R., L'Aquila, sez. I, 6 febbraio 2017, n. 55; T.A.R. Torino, sez. II, 28 maggio 2015, n. 884

⁷Cons. St., sez. V, 31 luglio 2012, n. 4331. Conforme T.A.R., Genova, sez. I, 18 aprile 2012, n. 550; Cons. St., sez. V, 18 agosto 2010, n. 5819



2010/75, la legislazione di uno Stato membro che abbia limitato, in applicazione di disposizioni interne relative ai ricorsi in materia ambientale, ... la legittimazione ad agire delle associazioni a tutela dell'ambiente alle norme giuridiche che conferiscono diritti ai singoli ... [ovvero] limita, in applicazione della normativa interna, la legittimazione ad agire e la portata del controllo giurisdizionale alle obiezioni che siano già state sollevate nel termine impartito nel corso del procedimento amministrativo che ha condotto all'adozione della decisione»⁸.

LA NOTIFICA AGLI ENTI LOCALI INTERESSATI

1. La Regione Lombardia chiede che il Tar integri il contraddittorio con gli E.L. territorialmente interessati: si tratta, in effetti, di un **adempimento non necessario sotto il profilo processuale che, anche nel merito, aggraverebbe solo il procedimento** senza apportare argomenti diversi e ulteriori rispetto a quelli già sottoposti al Collegio. Si chiede dunque il rigetto dell'istanza.

LA VAS

1. Rispetto alle argomentazioni sollevate dalla Regione in ordine al mancato espletamento della VAS, richiamato quanto già scritto, si osserva quanto segue.

Sono note a questa Difesa le pronunce rese da Codesto Tribunale in tema di procedure di verifica ambientali applicabili alle opere strategiche. Si dissente, tuttavia, dall'Ente resistente in ordine alle conclusioni che, da questo orientamento, esso vorrebbe trarre.

Codesto Tar, infatti, ha affermato che «la valutazione ambientale strategica (c.d. V.A.S.) introdotta dal D.lgs. 152/2006 è una valutazione di compatibilità ambientale relativa ai piani e ai programmi, così come stabilito dall'art. 5 comma 1, lett. a), d.lgs. n. 52 citato, e non già ai singoli progetti, per i quali il legislatore ha predisposto il diverso strumento del procedimento di valutazione di impatto ambientale (c.d. VIA). Per le opere strategiche è stata adottata, poi, in particolare, una disciplina speciale che ha dettato la normativa in materia di progettazione, approvazione e realizzazione di tali infrastrutture strategiche,

⁸ Corte giustizia UE sez. II, 15 ottobre 2015, n.137



prevedendo una **speciale procedura V.I.A., comprensiva anche della V.A.S., nota anche come V.I.A.S. o V.I.A. speciale**»⁹.

Ebbene, non bisogna confondere l'assorbimento delle valutazioni nel procedimento accelerato e semplificato con una loro banalizzazione o financo elusione: significa non solo riunificare distinti procedimenti in un unico contesto, ma anche, ed essenzialmente, mutare il criterio di decisione, il parametro di esercizio della discrezionalità, in modo che si tenga reciprocamente conto di tutti gli interessi coinvolti, che divengono così comuni ai diversi decisori pubblici nella definizione del concreto assetto di interessi¹⁰.

E non si può non riconoscere che, comunque, anche a voler accedere alla tesi avversaria, nel caso di specie,

le considerazioni che dovrebbero oggetto della VAS non sono affatto state ricomprese nella procedura di VIA che, in nessun documento, viene infatti qualificata come V.I.A.S. o V.I.A. speciale.

Sotto questo profilo, dunque, le osservazioni della Regione non fanno che corroborare le preoccupazioni e le contestazioni dei ricorrenti.

2. Sotto altro profilo, non si ritiene condivisibile neppure l'eccezione relativa alla tardività della contestazione:

come pure si è più volte segnalato, infatti, **il progetto preliminare prevedeva l'interramento dell'infrastruttura, ragion per cui gli scriventi non avevano ragione di opporvisi.**

In ogni caso e a maggior ragione considerata la sostanziale variante progettuale, dunque, il profilo di illegittimità si è concretizzato solo al momento dell'approvazione del progetto definitivo.

3. Nel merito, la confutazione contenuta a pag. 12 della memoria avversaria appare del tutto generica. Nulla, in particolare, si legge a proposito del fatto che:

1. la rubrica del provvedimento impugnato fa espresso riferimento al «**Programma**

⁹T.A.R. Roma, (Lazio) sez. II, 6 aprile 2017, n.4295. Conforme: T.A.R., Milano, sez. III, 8 marzo 2013, n. 627

¹⁰ E. SCOTTI, Semplificazioni ambientali tra politica e caos: la via e i procedimenti unificati, in Rivista Giuridica dell'Edilizia, fasc.5, 1° ottobre 2018, pag. 353:



delle infrastrutture strategiche (L. 443/2001) Pedemontana Lombarda: collegamento autostradale Dalmine – Como – Varese –Valico del Gaggiolo ed opere connesse ...».

2. Nel punto 1.2 della deliberazione impugnata, si legge espressamente che «ai sensi e per gli effetti dell'articolo 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e s.m.i., è approvata anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero istruttore, la progettazione definitiva delle seguenti opere:

- variante dell'opera connessa TRVA06;
- variante di Lozza del 1° lotto della Tangenziale di Varese;
- opera connessa TRCO11;
- tratta B2 e relative opere connesse;
- opera connessa TRMI10;
- opere connesse TRMI12 e TRMI14;
- variante dell'Interconnessione della tratta D con l'autostrada A4;
- opera connessa TRMI17.

È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione delle opere di cui al presente punto.

L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nella progettazione approvata».

3. **Nuovi e significativi impatti ambientali si ripercuoteranno sulle aree contermini** a seguito delle modifiche introdotte in sede di progetto definitivo.

LA VIA

1. Tanto chiarito in ordine alla VAS, bisogna rilevare che anche le eccezioni in tema di VIA sono davvero inconsistenti e pretestuose, a partire dall'incipit del relativo punto, a pag. 14.



Il ricorso, infatti, laddove segnala e lamenta che il progetto definitivo, a differenza del preliminare, prevede la realizzazione dell'infrastruttura fuori terra e non interrata, non è certo generico: semplicemente, la rilevanza della modifica e gli impatti attesi dalla esecuzione della variante sono del tutto evidenti e non necessitano di particolari note.

2. Nel merito, a nulla rileva che «l'art. 167 comma 5 D.lgs. 163/2006 consente di avviare la procedura di localizzazione e di valutazione di impatto ambientale anche indipendentemente dalla redazione/approvazione del progetto preliminare» (pag. 14).

Nel caso di specie, infatti:

1. **la VIA è stata effettuata su un progetto che è stato radicalmente modificato (anche eliminando l'interramento dell'infrastruttura) prima dell'approvazione definitiva;**
2. **le modifiche hanno apportato nuovi, significativi, impatti ambientali;**
3. **comunque, neppure rispetto al progetto preliminare, sono stati valutati gli impatti più significativi, puntualmente indicati dai ricorrenti.**

Nello stesso parere della Commissione tecnica, del resto, si legge che «nel contesto della presente relazione **vengono anche trattate alcune modifiche progettuali introdotte da CAL SpA**, ripubblicate, pur se coerenti con i contenuti tecnici generali della delibera CIPE di riferimento. **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, al punto 2.4 del richiamato parere, si dà atto dell'esistenza di **tre varianti sul Tracciato principale e quattro sulle Opere Connesse**¹¹.

¹¹ Si tratta precisamente di:

- Variante (1): Tang. Di Varese – Variante Lozza;
- Tratta A: Opere Connesse;
Tratta TRVA06
- Tratta B1 - "A9-Lentate sul Seveso" (ex tratta B ora B1): Opere Connesse;
Tratta TRC011
Tratta TRCO6 – Sistemazione del nodo di Cermenate-Lentate.
- Variante (2): Tratta "Lentate sul Seveso-Cesano Maderno" (nuova tratta, su corpo stradale esistente,



3. In diritto, la memoria avversaria nulla eccepisce rispetto alle argomentazioni relative alla procedura da applicare nel caso in cui tra progetto preliminare e definitivo vengano apportate delle modifiche, pure espressamente disciplinata dalla normativa di settore.

3.1. Nulla, in particolare, si legge a proposito del fatto che:

1. l'art. 166 D.lgs. 163/2006, vigente all'epoca dei fatti, richiedeva 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.
2. La stessa norma prevedeva poi che, nei sessanta giorni successivi alla conclusione della Conferenza di servizi, il Ministero valutasse 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.
3. A norma dell'art. 185, infine, la Commissione speciale VIA doveva:
 - ◆ comunicare al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, entro 30 giorni dalla data di presentazione del progetto definitivo, 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 fosse 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,

quale autostradalizzazione della SS35, denominata tratta B2).

- Tratta C: Opere Connesse
 - Tratta TRMI 10
 - TRMI 12-14

Variante (3) : Interconnessione Autostrada A4.



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 ».

- ◆ La giurisprudenza, anche di Questo Tribunale, ha più volte chiarito che «in sede di accertamento dell'esatta osservanza delle prescrizioni di carattere ambientale imposte dal progetto preliminare di un'opera pubblica, la competente Commissione ministeriale è chiamata ad una verifica che non può risolversi in un formale e acritico raffronto tra disposizioni e misure attuative, ma investe ragionevolmente l'effettiva e concreta adeguatezza dell'elaborato progettuale rispetto alle finalità insiste nelle prime»¹².

Eppure, le doglianze contenute negli scritti di Questa Difesa erano puntuali nel segnalare che, diversamente da quanto prescritto dalla normativa di settore, la Commissione – 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**».

3.2. Ma, soprattutto, nulla scrive la Regione in ordine al fatto che, rispetto alla disciplina previgente, contenuta nell'originario testo del d.lgs. n. 152/06, **il d.lgs. n. 4/08 aveva introdotto l'assoggettamento a VIA del progetto definitivo delle opere** e che, **già**

¹² T.A.R. Roma, (Lazio) sez. II, 06/04/2017, n.4295



prima dell'approvazione del progetto in questione, la sottoposizione a VIA del progetto preliminare delle opere era stata ritenuta in contrasto con la direttiva n. 85/337/CEE: la Corte UE, sentenza 4/5/2004 n. C-508/03, aveva affermato che il Regno Unito aveva violato la direttiva n. 85/337/CEE, avendo previsto l'espletamento della procedura di VIA. nella sola fase dell'approvazione del progetto preliminare relativo al permesso di costruire e non nella fase successiva, prevista dalla disciplina nazionale, dell'approvazione degli aspetti riservati.

Sul punto, si era argomentato che, come ha sottolineato la Corte di Giustizia¹³, nell'ambito del procedimento di compatibilità ambientale devono essere valutati tutti gli effetti che derivano dalla realizzazione di un'opera di rilevante impatto sull'ambiente (art. 3, dir. n. 85/337/CEE). Occorre considerare, inoltre, che «costituisce una autorizzazione in senso sostanziale ogni atto in assenza del quale non sarebbe possibile avviare una attività privata»: in questo senso, è irrilevante il tema dell'innovatività che, sottoposto a una valutazione di ordine quantitativo (maggior o minor prossimità-distacco rispetto all'opera originaria), funge spesso da (impreciso) criterio di identificazione delle varianti cd sostanziali. Nella prospettiva della Corte, ciascun atto amministrativo che incida su un'opera preesistente o abiliti a una realizzazione ex novo, è espressione di un potere autorizzatorio, se ha la funzione di rimuovere una preclusione allo svolgimento di un'attività perturbativa.

Ne deriva che **il progetto da sottoporre a VIA deve coincidere con il progetto realizzato, circostanza che non si verifica nell'ipotesi in cui venga sottoposto alla procedura il progetto preliminare.** Quest'ultimo, infatti, non analizza in modo dettagliato l'opera che deve essere realizzata, non rendendo, pertanto, possibile una valutazione completa degli impatti ambientali dell'opera stessa.

Non si può trascurare neppure il fatto che, in modo analogo al caso in esame, alla base del ragionamento giuridico effettuato dalla Corte di Giustizia vi è **l'affermazione della necessità di una rigorosa verifica pubblica a fronte di un'attività (di cava, nello specifico) risalente nel tempo e cessata da decenni.**

¹³ Corte UE, Sez. V, 7 gennaio 2004, (C-201/02), in Urb. e app., 2004, 415, con nota di E. BOSCOLO, Nozione comunitaria di autorizzazione e v.i.a.



In questo senso, si richiamano le pronunce della Corte di Giustizia secondo cui ogni qual volta la variante ad un'opera (o a un progetto) preesistente determini significativi effetti modificativi rispetto a quanto sottoposto a VIA si rende necessaria una nuova valutazione¹⁴. Analogo orientamento, peraltro, è diffuso nel nostro ordinamento: proprio facendo applicazione di questi principi, infatti, è stata risolta la vicenda emblematica delle terze corsie autostradali, originariamente esentate da VIA ai sensi dell'art. 1, comma 2, del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n.377¹⁵.

Più recentemente, proprio in un caso analogo a quello di specie, il Consiglio di Stato – confermando la sentenza di primo grado – ha asserito che « la normativa successiva, in piena aderenza alla normativa comunitaria, ha previsto ... che l'opera pubblica approvata con progetto preliminare debba essere nuovamente sottoposta a valutazione ambientale, ove vi sia stata in sede di approvazione del progetto definitivo una sensibile variazione rispetto alla valutazione effettuata al momento del progetto preliminare e vi sia stata una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente, in conformità con le direttive in materia (85/337CE e 97/11/CE), le quali prevedono che la valutazione ambientale debba coincidere con l'atto che autorizza alla realizzazione dell'intervento. Secondo la giurisprudenza (Cons. Stato, VI, 31 gennaio 2007, n.370), è principio acquisito quello per cui la rinnovazione del giudizio di compatibilità ambientale è necessario quando le varianti progettuali determinino la costruzione di un intervento significativamente diverso da quello già esaminato. Se è prevista un'autorizzazione alla realizzazione di un intervento in più fasi, è necessaria una seconda VIA se nel corso della seconda fase (e quindi per esempio in sede di definitivo o di variante) il progetto può avere mostrato un nuovo impatto ambientale importante, in particolare per la sua natura, le sue dimensioni o la sua ubicazione (in termini, Cons. Stato, VI, n.2694 del 2006, principio conforme a Corte giust. Comm. eu. 4 maggio

¹⁴Corte giust. CE, 24 ottobre 1996, C-72/95, Kraaijeveld, in Racc., 1996, I, 5406 ed in Foro It., 1998, IV, 58; Corte giust. CE, 16 settembre 1999, C-435/97, WWF v. Autonome Provinz Bozen, in Giur. It., 2000, III, 170.

¹⁵Sulla questione è intervenuto un Parere della Commissione CE del 7 luglio 1993. Ex multis, vedano T.A.R. Lazio, sez. I, 9 febbraio 2000, n. 859, in TAR, 2000, I, 1253 e Cons. Stato, sez. VI, 18 luglio 1995, n. 754, in Giorn. Dir. Amm., 1996, 450, con nota di F. FONDERICO, La valutazione di impatto ambientale delle autostrade.



2006, C-290/2003; Consiglio di Stato sez. IV, 7 luglio 2011, n. 4072). **Se però è fisiologico assistere ad una certa difformità e anche ad un certo sviluppo tra preliminare e definitivo, anche ai fini ambientali, tuttavia nella specie si è assistito ad una evoluzione progettuale che meritava quantomeno una riflessione ed una idonea motivazione in sede di approvazione del progetto definitivo, abbracciandosi successivamente una soluzione progettuale espressamente e motivatamente esclusa (con riferimento ai vincoli “fisici” imposti dal fitto contesto urbanistico) nella fase precedente e senza alcuna spiegazione specifica al riguardo, che pure si aveva l’onere di fornire.** Sussiste pertanto il motivo d’illegittimità, riscontrato dal primo giudice, consistente nella violazione delle regole che riguardano l’approvazione del progetto preliminare e di quello definitivo e il rapporto tra i due livelli progettuali, ai fini della valutazione ambientale.

La valutazione di impatto ambientale, che riguarda gli aspetti che risultino in grado di incidere sui fattori di rischio individuati dalla normativa di riferimento, se effettuata nella fase preliminare non preclude in linea di principio che - in sede di progettazione definitiva - siano approvate le modifiche che risultino conformi agli interessi pubblici e al concreto stato dei luoghi. In generale, però, in tal caso, è necessario che in sede di approvazione del progetto definitivo l’autorità amministrativa manifesti la consapevolezza del susseguirsi dei provvedimenti e delle circostanze e li ritenga compatibili con le risultanze della valutazione di impatto ambientale (così Consiglio Stato

Nella specie, come detto, l’approvazione del progetto definitivo non si è limitata a porsi in senso di sostanziale modifica del progetto preliminare (il che già comportava appunto l’esigenza di ulteriore sottoposizione a valutazione ambientale, con espressione di nuovo parere della Commissione competente), ma addirittura in palese contrasto con esso, aderendo ad una ipotesi esplicitamente esclusa nella prima fase. Mentre il progetto preliminare prevedeva soltanto un ulteriore terzo binario da affiancare ai due già esistenti, il progetto definitivo prevedeva un raddoppio (un quadruplicamento) della linea ferroviaria.



La non conformità del progetto definitivo al progetto preliminare, **a maggior ragione trattandosi di infrastruttura strategica** – per la quale il progetto preliminare assume una valenza decisiva sotto molteplici aspetti – determina ex se l'illegittimità dell'approvazione del progetto definitivo espressis verbis difforme, quantomeno sotto l'assorbente profilo di deficit motivazionale sul punto, poiché la competente Commissione, che si è pronunciata nel senso della coerenza e compatibilità della nuova soluzione, avrebbe dovuto però farsi ulteriormente carico delle ragioni superiori per le quali, anche a causa dell'adeguamento alle esigenze di mobilità regionali, si riteneva di superare le preclusioni poste in sede di progetto preliminare»¹⁶.

4. La Difesa della Regione Lombardia asserisce che le doglianze dei ricorrenti in ordine all'insufficiente valutazione degli impatti ambientali attesi dalla realizzazione dell'autostrada Pedemontana siano generiche.

Purtroppo, però, non sono generici gli studi scientifici, ormai noti a livello planetario, secondo cui l'inquinamento da traffico veicolare è un fattore di rischio relevantissimo per mortalità da tutte le cause, morbilità e mortalità da patologie cardiovascolari e ictus, e incidenza e mortalità per asma, esacerbazione di BPCO e tumore al polmone: come documentano gli studi scientifici, infatti, **«la salute umana è minacciata dall'aria che respiriamo molto più di quanto ritenuto finora. Secondo le stime di un nuovo studio pubblicato sulla rivista "European Heart Journal" da un gruppo internazionale di ricerca, infatti, l'inquinamento atmosferico è responsabile ogni anno di 120 decessi in più per 100.000 abitanti nel mondo, e di 133 e 129 decessi in più ogni 100.000 abitanti in Europa e nell'Unione Europea a 28 stati, rispettivamente.** In termini assoluti, in un anno come il 2015, l'eccesso di inquinanti nell'aria ha causato 8,8 milioni di morti in più nel mondo, 790.000 in Europa, e 659.000 nell'Unione Europea. Per il nostro continente, questo significa il doppio delle morti rispetto alle valutazioni epidemiologiche precedenti. ... Per quanto riguarda l'analisi degli inquinanti, **gli autori mettono sotto accusa principalmente il particolato più fine**

¹⁶ Cons. St., sez. IV, 21 dicembre 2012, n° 6667



PM2,5 (particelle di diametro inferiore a 2,5 micron). Attualmente, nell'Unione Europea il limite medio annuo per il PM2,5 è di 25 microgrammi per metro cubo, un valore già 2,5 volte superiore alla soglia raccomandata dall'Organizzazione mondiale della sanità (OMS). E molti paesi europei superano regolarmente anche questa soglia più elevata. Questi risultati, secondo i ricercatori, dovrebbero spronare i governi nazionali e le agenzie internazionali a intraprendere azioni urgenti per ridurre l'inquinamento atmosferico, compresa una nuova valutazione della legislazione sulla qualità dell'aria e un abbassamento degli attuali limiti dell'Unione Europea ai livelli medi annuali delle Linee guida dell'OMS»¹⁷.

Tanto meno, è generica la contestazione che l'Unione Europea ha rivolto all'Italia in materia: come dovrebbe essere noto anche alla controparte, infatti,

il 7/3/2019, la Commissione europea ha deciso di deferire l'Italia alla Corte di giustizia dell'UE in due distinte cause riguardanti la legislazione ambientale, di cui una riguarda l'inquinamento atmosferico e la mancata protezione dei cittadini dagli effetti del biossido di azoto (NO2).

La Commissione invita l'Italia a rispettare i valori limite convenuti sulla qualità dell'aria e ad adottare misure adeguate a ridurre i livelli di inquinamento in dieci agglomerati in cui risiedono circa 7 milioni di persone. I valori limite di NO2 stabiliti dalla legislazione dell'UE in materia di qualità dell'aria ambiente (direttiva 2008/50/CE) avrebbero dovuto essere rispettati già nel 2010.

4.1. Non solo. Nella memoria della Regione, non compare neppure alcuna osservazione in ordine al fatto che i ricorrenti – più che non concordare su singoli contenuti del Piano - hanno riscontrato le seguenti, specifiche, gravi, carenze, sia nello SIA prodotto dal proponente, che nel prosieguo del procedimento:

- 1. 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

¹⁷ Milioni di morti in più per l'inquinamento atmosferico, in Le scienze, 12 marzo 2019



e aeroportuali;

2. **le problematiche connesse all'inquinamento atmosferico hanno ricevuto un'attenzione insufficiente**, 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**;
3. 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.

4. Ancora, si segnalava il **mancato aggiornamento delle campagne di monitoraggio** per le diverse componenti ambientali coinvolte: come si è riferito, inoltre, **sul sito dell'Osservatorio ambientale sono stati pubblicati solo i rilievi effettuati nel 2009/2010**.

Ciascuna delle carenze denunciate è di estrema gravità, alla luce della giurisprudenza di settore secondo cui «la valutazione d'impatto ambientale non comporta una generica verifica di natura tecnica circa l'astratta compatibilità ambientale dell'opera, ma implica la **complessiva e approfondita analisi comparativa di tutti gli elementi incidenti sull'ambiente del progetto unitariamente considerato, al fine di valutare in concreto, alla luce delle alternative possibili e dei riflessi della stessa cd. "opzione-zero", il sacrificio imposto all'ambiente rispetto all'utilità socio-economica**



perseguita; di conseguenza la VIA non può che concernere **la progettazione definitiva**, dovendo individuare in concreto tutte le problematiche ambientali dell'intervento, inclusi gli effetti cumulativi dei diversi profili ambientali»¹⁸.

Analogamente, è stato precisato che «**ai fini della determinazione delle soglie dimensionali necessarie per far scaturire...l'obbligo di verifica di assoggettabilità a procedura di VIA, i diversi interventi, inseriti funzionalmente in un unico progetto, devono essere valutati unitariamente**»¹⁹.

4.2. Le doglianze in parola non vengono meno neppure alla luce del fatto che l'opera che si intende realizzare era 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 realizzazione rappresenta dunque un procedimento amministrativo a sé stante, autonomo anche sotto il profilo della disciplina legislativa. Spetta, infatti, al C.I.P.E. – dopo la deliberazione delle opere strategiche – il compito di «valutare le proposte dei promotori, di approvare il progetto preliminare e definitivo, di vigilare sull'esecuzione dei progetti approvati, adottando i provvedimenti concessori e autorizzatori necessari, comprensivi della localizzazione dell'opera e, ove prevista, della VIA istituita dal competente Ministero».

D'altra parte, già le disposizioni preliminari del D.lgs. 190/2002, indicavano che «la progettazione ha come fine fondamentale la realizzazione di un intervento di qualità e tecnicamente valido, nel rispetto del miglior rapporto fra i benefici e i costi globali di costruzione, manutenzione e gestione» (art. 15) e che tale elemento dovesse essere verificato sin dalle prime fasi progettuali (art. 26).

Del resto, è noto che la VIA non serve solo a garantire che non si deroghi al livello minimo di protezione risultante dai procedimenti di settore, ma anche a evidenziare ulteriori esigenze di tutela, attraverso una **rivalutazione dell'impatto globale di un'opera** nell'ambiente e nel contesto socioeconomico interessato: è proprio in questo che risiede l'elemento caratterizzante della procedura e che si traduce nell'imposizione di **misure**

¹⁸ Cons. St., sez. IV, 22 gennaio 2013, n.361

¹⁹ Cons. St., sez. IV, 7 maggio 2004, n° 2874. (RGA 1998 752)



ulteriori rispetto a quelle prescritte da vincoli e standard obbligatori.

Nel caso di specie, in particolare, si sarebbe dovuto considerare il tema del **consumo di suolo** che, in territori di medie o grandi città, la cui espansione progressiva è spesso incontrollata (il cd sprawl), non rientra tra le categorie di beni immobili “differenziati” di cui l'ordinamento prevede una specifica disciplina di tutela.

Il tema dovrebbe essere al centro dell'attenzione delle Autorità competenti e di Codesto Tribunale, anche e soprattutto in ragione al fatto che, secondo il rapporto **2018** dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (Ispra), **la Provincia di Monza e Brianza registra il 41% di territorio consumato ed è la provincia più cementificata d'Italia**: tra il 2016 e il 2017, ha bruciato 35 ettari di verde, staccando di parecchi punti province congestionate come quelle di quelle di Napoli (34%) e Milano (32%). **Tali dati, ovviamente, non sono stati presi in considerazione nello SIA, effettuato anni prima e non aggiornato.**

5. La tesi secondo cui le doglianze sollevate sulla VIA sarebbero generiche è smentita anche dall'esistenza di un intero motivo di ricorso (il quarto), dedicato al 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.

La questione, che dovrebbe essere al centro dell'attenzione proprio della Regione, viene, in realtà, liquidata dalla sua Difesa in poche righe, queste sì generiche.

5.1. A pag. 22 della memoria, infatti, si legge di non precisate campagne di indagini preliminari, di cui non viene fornita alcuna informazione e che non sono state né pubblicate né versate agli atti.

A tale proposito, si è già rilevato che **le attività relative alla bonifica (eventualmente) svolte da Pedemontana devono essere pubblicate nel portale dell'Osservatorio Ambientale di Pedemontana**, che «... deve garantire la costante osservazione, sotto il profilo ambientale, delle attività di esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale, delle attività di cantiere e della prima fase di esercizio dell'opera. Per le attività tecniche



Analogamente, nulla si legge nella memoria avversaria circa l'adempimento degli impegni assunti nel piano di **monitoraggio ambientale** redatto in sede di progettazione definitiva.

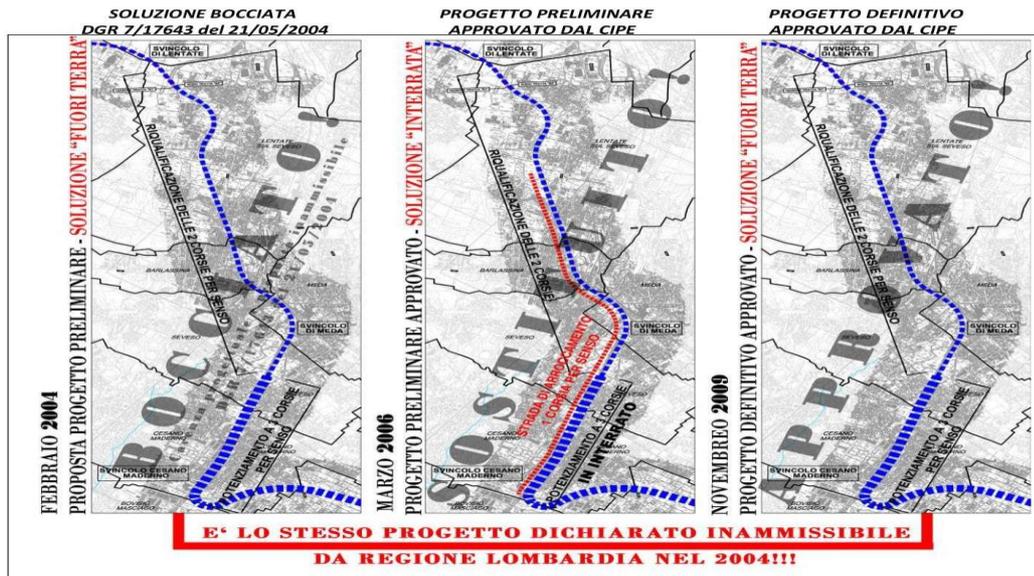
5.2. Quanto poi al fatto che la Regione (pag. 22) non veda come possa affermarsi l'incostituzionalità della L.R. 15/2008 (il cui art. 4 comma 9 recitava quanto segue: «in deroga al divieto di cui all'art. 1 comma 1 della L.R. 60/1985 (Istituzione di vincoli e destinazioni d'uso nell'area bonificata ai 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-Varese-Valico del Gaggiolo” e delle opere ad esso connesse ...»), si rammenta alla controparte che la legge, in realtà, è già stata sottoposta al vaglio della Corte Costituzionale che ha dichiarato la cessazione della materia del contendere solo in virtù delle modifiche legislative successive.

LA DIFFORMITÀ TRA PROGETTO PRELIMINARE DEFINITIVO

1. Secondo la Regione Lombardia, è generico anche affermare che

5. **passare da un tracciato stradale interrato a uno in cui l'infrastruttura è fuori terra, a meno di 100 metri dalle prime abitazioni, costituisce una modifica sostanziale del progetto;**
6. **tale modifica doveva essere sottoposta a VIA;**
7. **approvarla, poi, con il solo intervento del Comitato di vigilanza e in contrasto con molte delle prescrizioni (50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 63, 272, 274) contenute nella Delibera CIPE 77/2006 costituisce un ulteriore profilo di illegittimità.**





Nonsisa – perché nulla si legge sul punto – se sia generico anche ricordare che tale variante

- ◆ non ha uno sviluppo progettuale né è stata oggetto dello SIA;
- ◆ è stata presentata solo in termini descrittivi, con una stima assolutamente sommaria e pertanto ritenuta inammissibile;
- ◆ rappresenta, proprio secondo la Regione Lombardia, una carenza progettuale perché, come si evince dalle analisi di traffico effettuate dall'Ente per la tratta B2, la soluzione prospettata da Pedemontana (nel febbraio 2004 e successivamente assunta nel definitivo), determina una sovrapposizione di flussi di traffico gerarchicamente e direzionalmente differenti con conseguenti condizioni di deflusso non accettabili.



Nelle memorie già agli atti, si è dato conto, precisamente sia dei passaggi procedurali che si sono succeduti sia della, specifica, posizione della Regione. Nessuno di questi profili è stato oggetto di alcuna confutazione.

Così come nulla si ribatte alle contestazioni di carattere tecnico sollevate dagli scriventi.

IL RISPETTO DELLE PRESCRIZIONI DEL CIPE

1. Rispetto alla doglianza avete a oggetto il fatto che **il rispetto delle prescrizioni emanate dal C.I.P.E., in sede di approvazione del progetto preliminare, per la tratta B2, non sarebbe stato effettivamente verificato, essendo state le stesse considerate superate**, a seguito della decisione assunta dal Collegio di vigilanza nella seduta del 29.1.2009, la Difesa della Regione si limita a citare la relazione di ottemperanza. Nella relazione di progetto, rispetto alle prescrizioni, si legge semplicemente che «il 29.1.2009, il Collegio di Vigilanza dell'Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo ha deliberato di adottare una sostanziale modifica del tracciato dell'autostrada e della viabilità di arroccamento previsto nel progetto preliminare lungo tutta la tratta B2 prevedendo l'adeguamento in sede dell'attuale SP ex SS35 "Milano-Meda-Lentate».

Chiara è dunque l'elusione del principio per cui l'approvazione è subordinata al recepimento delle prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva.

Il caso concreto rappresenta peraltro anche una violazione dell'art. 166 comma 3 del d.lgs. 163/2006.

Per le ragioni esposte, si riteneva e si ritiene che la scelta progettuale approvata dal Collegio, imposta al Concessionario e approvata dal CIPE, consistente nel ritorno a una soluzione già ritenuta nel 2004 **inammissibile e carente**, sia del tutto inaccettabile.

* * *

Anche alla luce delle presenti argomentazioni e osservazioni, dunque, si insiste per l'accoglimento del ricorso.

Milano, 13 settembre 2019

Avv. Veronica Dini

