

ECC.MO TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE PER LA LOMBARDIA MILANO

R I C O R S O

dell'associazione "**LEGAMBIENTE LOMBARDIA O.N.L.U.S.**", con sede a Milano, in via Mercadante n. 4, in persona del Presidente "pro tempore", signor Damiano Di Simine, rappresentata e difesa nel presente giudizio dall'avvocato Walter Fumagalli ed elettivamente domiciliata presso lo studio dello stesso a Milano, in piazza Duse n. 3, come da delega a margine del presente atto

C O N T R O

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA,

E CONTRO

LA REGIONE LOMBARDIA,

NEI CONFRONTI

- della "**SOCIETÀ AUTOSTRADALE LOMBARDE S.P.A.**", già "RACCORDO AUTOSTRADALE BRESCIA-BERGAMO-MILANO S.P.A. (BREBEMI S.P.A.)",
- della "**SOCIETÀ DI PROGETTO AUTOSTRADA DIRETTA BRESCIA MILANO S.P.A. (SOCIETÀ DI PROGETTO BREBEMI S.P.A.)**",
- della società "**AUTOSTRADALE PER L'ITALIA S.P.A.**",
- della società "**AUTOSTRADALE S.P.A.**",
- della società "**ATLANTIA S.P.A.**",
- della società "**CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE S.P.A.**",

E DANDONE OVE OCCORRA NOTIFICAZIONE

al **PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA**, al **PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI**, al **CONSIGLIO DEI MINISTRI**, al **MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE**, al **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**, al **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**, al **MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**, al **MINISTERO DEGLI AFFARI REGIONALI E DELLA AUTONOMIE LOCALI**, alla **CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME DI TRENTO E BOLZANO**, alla **XIII COMMISSIONE PERMANENTE DEL SENATO DELLA REPUBBLICA**, all'**VIII COMMISSIONE PERMANENTE DEL SENATO DELLA REPUBBLICA**, all'**VIII COMMISSIONE PERMANENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI**, alla **IX COMMISSIONE PERMANENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI**, alla **SOCIETÀ A.N.A.S. S.P.A.**, alla società **INFRASTRUTTURE LOMBARDE S.P.A.**, alla società **RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.**, alla **PROVINCIA DI BERGAMO**, alla **PROVINCIA DI BRESCIA**, alla **PROVINCIA DI CREMONA**, alla **PROVINCIA DI LODI**, alla **PROVINCIA DI MANTOVA**, alla **PROVINCIA DI MILANO**, alla **PROVINCIA DI PAVIA**, al **COMUNE DI CASSANO D'ADDA**, al **COMUNE DI CASSINA DE' PECCHI**, al **COMUNE DI CERNUSCO SUL**

NAVIGLIO, al COMUNE DI LISCATE, al COMUNE DI MELZO, al COMUNE DI PIOLTELLO, al COMUNE DI POZZUOLO MARTESANA, al COMUNE DI RODANO, al COMUNE DI SEGRATE, al COMUNE DI SETTALA, al COMUNE DI TRUCAZZANO, al COMUNE DI VIGNATE, al COMUNE DI ANTEGNATE, al COMUNE DI BARIANO, al COMUNE DI CALCIO, al COMUNE DI CALVENZANO, al COMUNE DI CARAVAGGIO, al COMUNE DI CASIRATE D'ADDA, al COMUNE DI COVO, al COMUNE DI FARA OLIVANA, al COMUNE DI FORNOVO SAN GIOVANNI, al COMUNE DI ISSO, al COMUNE DI MORENGO, al COMUNE DI PAGAZZANO, al COMUNE DI TREVIGLIO, al COMUNE DI BRESCIA, al COMUNE DI CASTEGNATO, al COMUNE DI CASTREZZATO, al COMUNE DI CAZZAGO SAN MARTINO, al COMUNE DI CHIARI, al COMUNE DI COLOGNE, al COMUNE DI GUSSAGO, al COMUNE DI OSPITALETTO, al COMUNE DI RONCADELLE, al COMUNE DI ROVATO, al COMUNE DI RUDIANO, al COMUNE DI TRAVAGLIATO, al COMUNE DI URAGO D'OGGIO, al COMUNE DI CAMISANO, al COMUNE DI CASALE CREMASCO-VIDOLASCO, al COMUNE DI RICENGO, al COMUNE DI COMAZZO, al COMUNE DI ARZAGO D'ADDA, al COMUNE DI BARBATA, al COMUNE DI MISANO DI GERA D'ADDA, al COMUNE DI MOZZANICA, al COMUNE DI ROMANO DI LOMBARDIA, al COMUNE DI CASTEL GABBIANO, al COMUNE DI RIVOLTA D'ADDA, all'ENTE GESTORE DEL PARCO DELL'OGGIO NORD, all'ENTE GESTORE DEL PARCO DEL SERIO, all'ENTE GESTORE DEL PARCO DELL'ADDA NORD, all'ENTE GESTORE DEL PARCO DELL'ADDA SUD, all'ENTE GESTORE DEL PARCO DEL MOLGORA e all'ENTE GESTORE DEL PARCO AGRICOLO SUD MILANO,

PER L'ANNULLAMENTO

della delibera del C.I.P.E. n. 42 del 26 giugno 2009, con cui è stato approvato il progetto definitivo del “collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia, Bergamo e Milano”, nonché di tutti gli atti presupposti e connessi, anche se allo stato non ancora conosciuti.

FATTO

La ricorrente è un'associazione ambientalista che opera nell'ambito del territorio della Lombardia, il cui Statuto (articolo 3) individua fra i suoi scopi istituzionali “la tutela della natura e dell'ambiente”, e stabilisce che per il perseguimento dei fini sociali essa “utilizza gli strumenti processuali che ritiene di volta in volta più idonei” (doc. 1).

Con la delibera n. 42 del 26 giugno 2009, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'11 agosto 2009, il C.I.P.E. ha approvato il progetto definitivo di una nuova autostrada denominata “collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia, Bergamo e Milano” (tale denominazione in realtà è fuorviante, in quanto la nuova autostrada prevista non parte da Brescia, non passa da Bergamo, e non arriva a Milano; per comodità, comunque, d'ora in poi verrà indicata anche come collegamento autostradale Brescia-Milano).

Un'autostrada che dovrebbe collegare due città (Brescia e Milano) che oggi sono già adeguatamente collegate da un'altra autostrada (la “A4”), dotata di 4 corsie nel tratto compreso tra Milano e Bergamo e presto potenziata anche nel tratto tra Bergamo e Brescia, nonché da una fitta rete di strade extraurbane (che meriterebbero semmai

un'attenta riqualficazione).

Un'autostrada alla cui realizzazione nel 1997 si erano opposte compatte tutte le Province lombarde, ma che poi ha trovato irresistibili sostenitori in un gruppo di politici ed imprenditori che, senza il minimo supporto tecnico, l'hanno gabellata come la panacea di tutti i problemi viabilistici dell'Est Milanese, della Bassa Bergamasca e del Bresciano, problemi che invece contribuirà ad ingigantire come dimostrato, questo sì, da (per quanto non ancora completi) approfondimenti tecnici effettuati dalla Regione nel 2007.

La ricorrente non conosce ancora gli elaborati tecnici approvati con la delibera n. 42/2009 e gli atti che l'hanno preceduta, e non può escludere che nel corso della vicenda siano stati adottati anche provvedimenti di cui, allo stato, essa ignora addirittura l'esistenza: **per questo la stessa si riserva espressamente di proporre motivi aggiunti, dopo che avrà potuto acquisire la piena conoscenza di tali elaborati e di tutti gli atti intervenuti nel corso della vicenda amministrativa preordinata alla realizzazione della nuova autostrada.**

Fin d'ora, peraltro, appare evidente che questa opera è destinata a produrre gravissimi danni alla salute dei cittadini ed effetti devastanti sul territorio in cui è inserita, un territorio di enorme pregio ambientale, caratterizzato com'è dalla presenza di ben sei Parchi (il Parco Agricolo Sud Milano, il Parco dell'Adda Nord, il Parco dell'Adda Sud, il Parco del Serio, il Parco dell'Oglio Nord e il Parco del Molgora), di due importanti Riserve regionali (la Riserva regionale Sorgenti della Muzzetta e la Riserva regionale Fontanile Brancaleone), di svariati corsi d'acqua (l'Adda, il Serio, l'Oglio, il Mella, il Molgora, il Naviglio Martesana e la Muzza), di preziosissimi fontanili, nonché di numerosissimi beni di straordinaria importanza archeologica ("ritrovamenti archeologici riferibili all'Età Romana costituiti in massima parte da necropoli ed abitazioni"), storico-artistica (l'Oratorio di San Biagio, il Naviglio Martesana ecc.), e paesaggistica (oltre ai territori compresi nei Parchi, anche tutte le aree di rispetto dei menzionati corsi d'acqua, nonché quelle qualificate di rilevanza paesaggistica dai Piani Territoriali di Coordinamento delle Province interessate), cioè da una grande quantità di beni che sono tutelati dalla Costituzione in quanto rappresentano un "valore primario e assoluto" (da ultima, Corte Costituzionale, 7 novembre 2007 n. 367).

Ai sensi dell'articolo 166 del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163, "l'approvazione del progetto definitivo ... consente la realizzazione ... di tutte le opere ... previste nel progetto approvato": pertanto detto provvedimento è lesivo della sfera giuridica della ricorrente.

Per questo si chiede che la citata delibera n. 42/2009 e tutti gli atti ad essa presupposti vengano annullati, per i seguenti motivi di

DIRITTO

1) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELL'ILLEGITTIMITÀ DEGLI ATTI PRESUPPOSTI

La vicenda amministrativa di cui si tratta è caratterizzata da un coacervo quanto mai confuso di provvedimenti susseguitisi nell'arco di un decennio, il più delle volte assunti con l'unico obiettivo di "fare in fretta", in modo del tutto estemporaneo ed al solo scopo

di tentare di giustificare una decisione presa al di fuori delle istituzioni e senza il supporto di alcuna valida indagine istruttoria, per realizzare un'opera (il collegamento autostradale diretto Brescia-Milano) non solo inutile, ma addirittura dannosa e controproducente come è stato dimostrato dagli studi effettuati dalla Regione nel 2007. I provvedimenti che hanno preceduto le delibera di approvazione del progetto definitivo sono illegittimi per le ragioni evidenziate nel giudizio pendente davanti al Consiglio di Stato con il n. 3321/2009.

Per quanto possa occorrere, peraltro, con il presente ricorso si cercherà di illustrare nel modo più sintetico e organico possibile anche la gran mole di vizi che inficiano la legittimità di tali atti, i quali verranno ora esaminati in ordine cronologico.

E poiché i vizi di legittimità di ciascuno di tali atti inficia la validità di tutti i provvedimenti successivi, **si eccepisce qui in via generale l'illegittimità derivata di ognuno di questi ultimi provvedimenti, ivi compresi la convenzione sottoscritta il 24 luglio 2003 tra la A.T.I. Brebemi e la società A.N.A.S. s.p.a., il relativo decreto di approvazione in data 16 ottobre 2003, la convenzione unica stipulata il 26 marzo 2007 tra la Società di Progetto Brebemi e la società CAL s.p.a., il relativo decreto di approvazione in data 23 gennaio 2008, e l'atto aggiuntivo stipulato il 7 settembre 2009, i quali andranno dunque annullati per illegittimità degli atti presupposti.**

A) L'INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA TRA LO STATO E LA REGIONE IN DATA 3 MARZO 1999

A.1) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI ISTRUTTORIA E DI MOTIVAZIONE - VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 11 DELLA LEGGE 28 APRILE 1971 N. 287

In diversi atti del procedimento si fa risalire la decisione di realizzare la nuova autostrada Brescia-Milano all'Intesa di programma sottoscritta il 3 marzo 1999.

In realtà quest'ultima non prevede affatto tale autostrada, ma se la prevedesse sarebbe illegittima perché:

A.1.1) non è stata preceduta da alcuna indagine istruttoria, finalizzata ad accertare quali siano le reali esigenze che la nuova autostrada dovrebbe soddisfare, a verificare se essa sia effettivamente in grado di soddisfarle, a stabilire se la sua realizzazione sia compatibile con il delicato contesto ambientale entro il quale è destinata ad inserirsi e con la salvaguardia della salute dei cittadini che in esso abitano e lavorano, e se vi siano altre soluzioni maggiormente compatibili con l'ambiente e con la salute dei cittadini, capaci di dare adeguata risposta alle predette esigenze;

A.1.2) conseguentemente non è sorretta da alcuna motivazione sui punti che precedono;

A.1.3) senza il minimo supporto motivazionale, si porrebbe in contraddizione con la tendenza sempre più consolidata a ridurre i flussi di traffico automobilistico diretti verso le grandi città in generale, e verso Milano in particolare;

A.1.4) si porrebbe altresì in contrasto con l'articolo 11 della legge 28 aprile 1971 n. 287, in forza del quale "è sospeso il rilascio di concessioni per la costruzione di autostrade a partire dall'entrata in vigore della presente legge e sino all'approvazione da parte del Parlamento del prossimo programma economico nazionale";

A.1.5) non fornisce alcuna motivazione capace di giustificare tale contrasto, ed anzi non dà neppure atto della sua esistenza.

B) LE DELIBERE DELLE PROVINCE DI ADESIONE ALLA REALIZZAZIONE DELL'AUTOSTRADA MEDIANTE LA PARTECIPAZIONE ALLA SOCIETÀ BRE.BE.MI

B.1) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI ISTRUTTORIA E DI MOTIVAZIONE, DEL TRAVISAMENTO DEI FATTI E DELLA CONTRADDITTORIETÀ

Con la delibera n. 73967/3902/99 del 28 ottobre 1999 la Provincia di Milano ha deciso di aderire alla Società "RACCORDO AUTOSTRADALE BRESCIA BERGAMO MILANO S.P.A. (BREBEMI S.P.A.)".

Per giustificare tale adesione, la Provincia ha affermato che "la BREBEMI s.p.a. è sorta in relazione al progetto commissionato a suo tempo sulla fattibilità di un nuovo collegamento tra Brescia e Milano finalizzato alla possibile soluzione del congestionamento del traffico lungo la A4 e la viabilità ordinaria tra Brescia, Bergamo e Milano e che nell'ipotesi di accordo di programma, in fase di definizione e di prossima sottoscrizione tra Stato e Regione sulla *Riquilificazione e potenziamento del sistema autostradale e della grande viabilità della Regione Lombardia*, il collegamento diretto Milano Brescia viene definito opera prioritaria da realizzarsi nel prossimo futuro ...".

Tale decisione, tuttavia, si pone in aperto contrasto con quanto sostenuto qualche mese prima dall'Unione delle Province Lombarde (di cui fa parte ovviamente anche la Provincia di Milano) nel documento in data 9 ottobre 1997 denominato "Quadro strategico delle infrastrutture per la mobilità in Lombardia", dove era stato dato atto che "è necessario ... un potenziamento della rete con la creazione di una relazione diretta fra Milano e Brescia, vuoi per le relazioni fra i due centri, vuoi per l'importanza che questo collegamento può avere, rispetto alle porzioni di attrazione diretta di ciascuno dei due capoluoghi", ma subito dopo era stato precisato che "**tuttavia la nuova infrastruttura deve caratterizzarsi, in via prioritaria, come un adeguamento del tracciato dell'attuale S.S. 11** (caratteristica dell'infrastruttura sarà quella di una strada a doppia corsia per senso di marcia) il cui tracciato e fattibilità economica dovranno essere valutati come elementi strettamente correlati".

Stante la palese contraddizione fra quest'ultima determinazione e la decisione di aderire ad una società avente lo scopo di realizzare una nuova autostrada anziché adeguare il tracciato della Strada Statale 11, assunta pochi mesi dopo dalla Provincia di Milano, è evidente che detta decisione doveva dare atto di tale contraddizione, e sulla base delle risultanze di un'approfondita istruttoria doveva spiegare adeguatamente le ragioni di questo improvviso cambiamento di rotta.

La delibera della Provincia invece non contiene nulla di tutto ciò, per cui risulta illegittima per carenza di motivazione e di istruttoria, e quindi anche per manifesta contraddittorietà.

Identico discorso vale ovviamente per le eventuali delibere (di cui allo stato si ignora la stessa esistenza), con cui le altre Province interessate, cioè quelle di Brescia, Cremona e Bergamo, hanno deciso di aderire alla società BREBEMI.

C) IL DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E FINANZIARIA 2000/2002

C.1) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELL'ILLOGICITÀ MANIFESTA, DELLA CONTRADDITTORIETÀ E DELLA CARENZA DI MOTIVAZIONE

Nel citato documento, indicato più volte quale atto che sarebbe all'origine della decisione di realizzare la nuova autostrada Brescia-Milano, si afferma tra l'altro che "per il potenziamento del sistema tangenziale di Milano ... e dei principali poli regionali ... sono previsti specifici interventi di carattere autostradale ... quali ... la Direttissima Milano-Brescia ...".

Tale determinazione, oltre ad essere del tutto priva di motivazione, si appalesa manifestamente illogica e contraddittoria, in quanto pretende di giustificare la realizzazione della nuova autostrada con il pretesto di potenziare il "sistema tangenziale di Milano ... e dei principali poli regionali", mentre essa per la sua stessa configurazione non potrebbe (e non può) certamente assolvere tale funzione ed anzi, come meglio si evidenzierà in seguito, finirà per peggiorare considerevolmente il citato "sistema tangenziale di Milano".

D) L'ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO SOTTOSCRITTO IN DATA 3 APRILE 2000

D.1) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI ISTRUTTORIA E DI MOTIVAZIONE, DEL TRAVISAMENTO DEI FATTI E DELL'ILLOGICITÀ MANIFESTA

Anche tale Accordo, invocato più volte quale atto presupposto della decisione di realizzare l'autostrada di che trattasi, è illegittimo in quanto tenta di giustificare la decisione di realizzare l'autostrada Brescia-Milano, formulando affermazioni prive di ogni supporto istruttorio, palesemente illogiche, e comunque destituite di attinenza con la realtà.

Ed infatti è anzitutto infondato sostenere che la nuova autostrada possa "assorbire il traffico proveniente dalle regioni orientali con diretta destinazione su Milano e sul suo hinterland", in quanto i veicoli che dalle città del Veneto intendono raggiungere Milano percorrono per la massima parte l'autostrada "A4", ed è certamente da escludere (come gli approfondimenti trasportistici effettuati dalla Regione nel 2007 hanno confermato) che usciranno da quest'ultima per immettersi su una nuova autostrada non direttamente collegata ad essa, e da qui arrivare a Melzo, dove la nuova autostrada terminerà il proprio tracciato, per immettersi sulla viabilità ordinaria che porta a Milano.

Risulta inoltre decisamente priva di attinenza con la realtà l'asserzione secondo cui la realizzazione della nuova autostrada determinerà "una sensibile riduzione del traffico sulla S.S. n. 1 *Padana Superiore*, sulla S.P. n. 14 *Rivoltana* e S.P. n. 103 *Cassanese* e soprattutto sulla tratta della A4 Milano-Bergamo-Brescia".

Da un lato, infatti, il traffico che grava su tali strade verrà sicuramente convogliato solo in minima parte sulla nuova autostrada (la stragrande maggioranza dei veicoli che raggiungono Milano attraverso l'autostrada "A4" provengono da località poste dopo

Brescia, e quindi non si serviranno certamente della nuova autostrada, ed è proprio per questo che è stata realizzata la quarta corsia nel tratto Milano-Bergamo della stessa autostrada "A4").

D'altro lato, proprio la nuova autostrada finirà per scaricare una grande quantità di veicoli sui tratti delle richiamate strade statali e provinciali più prossimi a Milano, e quindi produrrà un effetto esattamente contrario a quello indicato nell'Accordo di programma quadro: dai citati approfondimenti trasportistici emerge che, se l'intervento di cui si tratta verrà realizzato, proprio a causa sua nel 2012 il traffico sarà più intenso del 45% sulla Rivoltana, e addirittura del 58% sulla Cassanese, rispetto a quello che in tale anno vi sarebbe in assenza della nuova autostrada.

E) IL PROGRAMMA REGIONALE DI SVILUPPO APPROVATO CON LA DELIBERA DEL CONSIGLIO REGIONALE N. 39 DEL 10 OTTOBRE 2000

E.1) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI ISTRUTTORIA E DI MOTIVAZIONE - VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 11 DELLA LEGGE 28 APRILE 1971 N. 287

Il Programma regionale di sviluppo approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 39 del 10 ottobre 2000, laddove prevede la realizzazione dell'autostrada Brescia-Milano, è illegittimo per tutti i vizi evidenziati nel precedente paragrafo A.1, da considerare qui integralmente richiamati.

Ad essi si aggiunga che le considerazioni svolte in tale Programma sono state radicalmente smentite dagli approfondimenti trasportistici effettuati nel 2007 dalla Regione, i quali hanno dimostrato che per effetto della nuova autostrada la "struttura radiocentrica della rete autostradale" gravitante sul polo regionale di Milano risulterà ancor più accentuata, per cui sarà ancor più accentuata la tendenza dei flussi di traffico "a confluire e strozzarsi in prossimità del capoluogo".

F.) IL D.P.C.M. IN DATA 23 MAGGIO 2001

F.1) VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 21 DELLA LEGGE 24 NOVEMBRE 2000 N. 340 E DELL'ARTICOLO 16 DELLA LEGGE 7 AGOSTO 1990 N. 241 - ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DEL TRAVISAMENTO DEI FATTI, E DELLA CARENZA DI ISTRUTTORIA E DI MOTIVAZIONE

Con il decreto del 23 maggio 2001 il Presidente del Consiglio dei Ministri ha autorizzato "la realizzazione del collegamento autostradale tra le città di Brescia e di Milano", ai sensi e per gli effetti dell'articolo 21.2 della legge n. 340/2000.

A questo riguardo sarà bene ricordare che il legislatore, mediante il già richiamato articolo 11 della legge n. 287/1971, aveva stabilito che "è sospeso il rilascio di concessioni per la costruzione di autostrade ... sino all'approvazione da parte del Parlamento del prossimo programma economico nazionale" (tale divieto è tuttora operativo, giacché il "programma economico nazionale" non è mai stato approvato, e sicuramente non può essere confuso con tale programma quello, settoriale e speciale, approvato con la delibera del C.I.P.E. n. 121/2001).

Questa decisione strategica (e, visti gli studi più recenti sul riscaldamento globale ed i

suoi effetti, quanto mai illuminata) era stata poi confermata dall'articolo 18 *bis* del decreto legge 13 agosto 1975 n. 376 (introdotto con la legge di conversione 16 ottobre 1975 n. 492), il quale stabilisce che, “fermo restando il disposto dell'articolo 11 della legge 28 aprile 1971 n. 287, è altresì sospesa la costruzione di nuove autostrade o tratte autostradali e di trafori di cui non sia stato effettuato l'appalto, ancorché assentiti amministrativamente”.

Più di recente peraltro il legislatore ha deciso di derogare a questa regola generale consentendo, in casi di assoluta necessità, la costruzione di nuove autostrade, pur mantenendo ferma la decisione strategica di fondo espressa con le due norme testé riportate.

Con il secondo comma dell'articolo 21 della legge 24 novembre 2000 n. 340 ha infatti stabilito che, “con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, **previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia**, è consentita la realizzazione di nuove autostrade o tratte autostradali **a condizione che siano inserite nelle scelte prioritarie del Piano generale dei trasporti e nel programma generale di cui all'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo 26 febbraio 1994 n. 143**”.

Il D.P.C.M. 23 maggio 2001, nell'autorizzare la realizzazione del collegamento autostradale diretto tra Brescia e Milano, ha violato il richiamato articolo 21 sotto molteplici profili.

F.1.1) Anzitutto la nuova autostrada non è inserita tra le “scelte prioritarie del Piano generale dei trasporti”.

Ed infatti, come meglio si chiarirà in seguito, in nessun punto del Piano generale dei trasporti e della logistica approvato con D.P.R. 14 marzo 2001 viene contemplata la realizzazione dell'autostrada Brescia-Milano, e comunque non viene contemplata come “scelta prioritaria”, il che esclude che sussista il primo dei presupposti prescritti dalla legge per derogare al divieto di costruire nuove autostrade.

F.1.2) Al 23 maggio 2001, inoltre, la nuova autostrada Brescia-Milano non risultava inserita neppure nel “Programma triennale per la gestione e l'incremento della rete stradale ed autostradale dello Stato e di quella data in concessione”.

Ciò trova conferma nei decreti del Ministro dei lavori pubblici in data 23 marzo 2001 di adozione del citato Programma, ed in data 25 maggio 2001 di approvazione del Programma stesso, dai quali emerge che il 23 maggio 2001 il predetto programma non era ancora stato approvato, e che sarebbe divenuto efficace, ai sensi dell'articolo 3.2 della legge 14 gennaio 1994 n. 20, solamente a far tempo dal 12 luglio 2001.

F.1.3) Il decreto del 23 maggio 2001 è stato altresì emanato senza la preventiva acquisizione di tutti i pareri prescritti.

Come già accennato, infatti, l'articolo 21.2 della legge n. 340/2000 impone di acquisire “il previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia”: esso impone quindi di acquisire il parere delle due Commissioni lavori pubblici e delle due Commissioni ambiente e territorio, del Senato e della Camera (il che trova conferma nel preambolo del D.P.R. di approvazione del Piano generale dei trasporti e della logistica, in relazione all'articolo 2, settimo comma, della legge 15 giugno 1984 n. 245).

Dal preambolo del decreto impugnato, invece, emerge che è stato acquisito solo il parere di una delle Commissioni della Camera dei Deputati, mentre non è stato acquisito il parere delle altre tre “Commissioni competenti per materia”.

In particolare, per quanto riguarda una di tali tre Commissioni (la Commissione Lavori pubblici del Senato), nel decreto si legge che “la corrispondente Commissione del Senato della Repubblica non si è espressa nei termini di legge”: questa affermazione è palesemente infondata.

Premesso infatti che il 20 aprile 2001 il Presidente del Consiglio dei Ministri aveva inviato al Senato la richiesta di parere ai sensi dell’articolo 21.2 della legge 24 novembre 2000 n. 340, che detta richiesta era stata assegnata alla Commissione Lavori pubblici in data 24 aprile 2001 per cui, ai sensi dell’articolo 139-*bis* del Regolamento del Senato, il parere doveva essere espresso entro il 14 maggio 2001, nessuna norma, e tanto meno il citato articolo 139-*bis*, prevede che, in caso di mancata espressione del parere di una Commissione Parlamentare prescritto dalla legge, la pubblica amministrazione possa liberamente adottare il provvedimento finale prescindendo da tale parere.

In particolare, a questo fine non può certo essere invocato l’articolo 16 della legge 7 agosto 1990 n. 241, il quale dispone che “gli organi consultivi delle pubbliche amministrazioni ... sono tenuti a rendere i pareri a essi obbligatoriamente richiesti entro quarantacinque giorni dal ricevimento della richiesta ... In caso di decorrenza del termine senza che sia stato comunicato il parere ..., è in facoltà dell’amministrazione richiedente di procedere indipendentemente dall’acquisizione del parere”: **una Commissione Parlamentare, infatti, non è certo un organo della pubblica amministrazione.**

Resta comunque il fatto che, poiché la richiesta di parere è stata assegnata alla Commissione Parlamentare il 24 aprile 2001, il predetto termine di 45 giorni scadeva l’8 giugno 2001: il provvedimento del Presidente del Consiglio dei Ministri, invece, è stato adottato il 23 maggio 2001, **cioè ben sedici giorni prima della scadenza del predetto termine**, per cui a quella data non era comunque possibile adottare il provvedimento impugnato senza attendere il parere della Commissione.

Fermo restando quanto sopra, nel decreto dovevano comunque essere adeguatamente illustrate le ragioni poste a base della decisione di prescindere dalla preventiva acquisizione del parere prescritto dalla legge, tanto più che quest’ultimo è previsto da una norma a carattere eccezionale, che disciplina il potere di derogare ad un divieto generale posto dalla legge.

F.1.4) Il decreto è comunque illegittimo per carenza di istruttoria e di motivazione.

Come già accennato, infatti, l’articolo 21.2 della legge n. 340/2000 è una norma a carattere eccezionale, che attribuisce alla pubblica amministrazione la facoltà discrezionale di derogare al divieto generale di costruire nuove autostrade solamente in presenza di specifiche ragioni, adeguatamente indagate mediante un’approfondita istruttoria, ed adeguatamente illustrate mediante un’idonea motivazione.

Nel D.P.C.M. del 23 maggio 2001, invece, non vi è alcuna traccia di tale indispensabile motivazione (la quale non è rinvenibile neppure negli atti richiamati dal decreto), né risulta che lo stesso sia stato preceduto da un’adeguata istruttoria.

G) IL PROGRAMMA TRIENNALE 2001-2003 DELL'A.N.A.S.

G.1) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI ISTRUTTORIA E DI MOTIVAZIONE, DEL TRAVISAMENTO DEI FATTI E DELLA CONTRADDITTORIETÀ

Con riferimento all'intervento "Milano-Brescia", nel Programma Triennale 2001-2003 dell'A.N.A.S. si legge che "la costruzione dell'autostrada, con un tracciato che colleghi direttamente le due città, ha come obiettivo principale la riduzione del decongestionamento stradale ed autostradale lungo l'attuale corridoio ... Essa tende a fluidificare gli intensi flussi di traffico sulla viabilità stradale ed autostradale esistente, oggi ai limiti della saturazione".

Anche questa determinazione risulta però illegittima in quanto non è stata preceduta da alcuna indagine istruttoria intesa a verificare se effettivamente la nuova autostrada sarebbe stata in grado di ridurre il "decongestionamento stradale ed autostradale lungo l'attuale corridoio" e di "fluidificare gli intensi flussi di traffico sulla viabilità stradale ed autostradale esistente" (ed in caso di risposta affermativa, se essa costituisse l'unica soluzione possibile per risolvere i problemi del traffico, oppure esistessero altre soluzioni più economiche, più efficaci e meno devastanti, così come effettivamente esistono), e comunque non è stata sorretta da alcuna motivazione al riguardo.

Ma essa è illegittima anche per travisamento dei fatti in quanto, come è emerso dagli approfondimenti trasportistici del 2007, la realizzazione della nuova autostrada comporterà un considerevole aumento dei flussi di traffico sulla rete stradale, soprattutto nella zona di Milano e del suo hinterland, e determinerà benefici sostanzialmente nulli in termini di "decongestionamento" della rete autostradale.

H) L'INTESA SOTTOSCRITTA IL 3 AGOSTO 2001, AGGIORNATA CON L'ACCORDO AGGIUNTIVO DEL 7 AGOSTO 2001

H.1) VIOLAZIONE DEL PRINCIPIO DI TIPICITÀ DEI PROVVEDIMENTI AMMINISTRATIVI, DEGLI ARTICOLI 2, 3, 4, 5, 6 E 7 DELLA LEGGE REGIONALE 15 MAGGIO 1993 N. 14, DELL'ARTICOLO 34 DEL DECRETO LEGISLATIVO 18 AGOSTO 2000 N. 267 E DELL'ARTICOLO 97 DELLA COSTITUZIONE - ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELL'EQUIVOCITÀ E DELLA CARENZA DI MOTIVAZIONE - INCOMPETENZA

A seguito della pubblicazione dell'avviso in data 21 giugno 2001, sono state presentate due proposte preordinate alla realizzazione dell'autostrada di cui si tratta: una della società Bre.Be.Mi. S.p.a. e l'altra della società Autostrade s.p.a.: pertanto l'A.N.A.S. avrebbe dovuto mettere a confronto le due proposte, e scegliere quella più rispondente all'interesse pubblico.

Ed invece in data 3 agosto 2001 la Regione, le Province di Bergamo, Brescia, Cremona e Milano, e le società Bre.Be.Mi. e Autostrade hanno sottoscritto un'Intesa mediante la quale è stato tra l'altro deciso:

- che la scelta tra i due diversi tracciati proposti dalle citate società sarebbe stata effettuata non dall'A.N.A.S., bensì da un gruppo di lavoro costituito da rappresentanti dei soggetti sottoscrittori;

- che la società Bre.Be.Mi. sarebbe stata comunque l'esecutrice dell'opera.

Anche questo atto risulta però illegittimo sotto svariati profili.

H.1.1) Anzitutto tale Intesa risulta equivoca, in quanto non è stato chiarito in forza di quale disposizione sia stata adottata: ciò induce ad eccepire altresì la violazione del principio di tipicità dei provvedimenti amministrativi, giacché a quanto è dato sapere nessuna norma prevede un tale tipo di atto.

H.1.2) Ove si pretenda di qualificarlo come accordo di programma, tale atto ha violato le norme procedurali stabilite dagli articoli 2, 3, 4, 5 e 6 della legge regionale 15 maggio 1993 n. 14 per gli accordi di programma di prevalente competenza regionale, nonché quelle dettate dall'articolo 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000 n. 267 e dall'articolo 7 della legge regionale n. 14/1993 per gli altri accordi di programma, ed inoltre non è stato sottoscritto da enti pubblici (primi fra tutti i Comuni territorialmente interessati) la cui azione risulta indispensabile per la realizzazione dell'opera, mentre è stato sottoscritto da soggetti privati che, in quanto tali, non possono intervenire nella stipulazione degli accordi di programma.

H.1.3) In violazione dei principi di buon andamento e di imparzialità della pubblica amministrazione, sanciti dall'articolo 97 della Costituzione, l'Intesa è stata sottoscritta anche da soggetti (le Province di Brescia, Bergamo, Cremona e Milano) che rivestivano (più o meno direttamente) la qualifica di azionisti della società Bre.Be.Mi. e pertanto possedevano concreti interessi in comune con essa.

H.1.4) Sempre in violazione dei predetti principi, l'Intesa ha demandato la valutazione circa la scelta del tracciato dell'opera ad un gruppo di lavoro appositamente costituito, comprendente però anche i rappresentanti delle società private direttamente interessate oltre ai rappresentanti di enti azionisti della società Bre.Be.Mi.

H.1.5) In rappresentanza degli enti pubblici partecipanti, tale atto è stato sottoscritto da alcuni soggetti (dei quali, oltretutto, non sempre è possibile individuare l'identità e la qualifica) senza che gli organi competenti (a seconda dei casi, la Giunta o il Consiglio) avessero espresso la loro approvazione.

I) LA DICHIARAZIONE CONGIUNTA SOTTOSCRITTA IL 19 OTTOBRE 2001

I.1) VIOLAZIONE DEL PRINCIPIO DI TIPICITÀ DEI PROVVEDIMENTI AMMINISTRATIVI, DEGLI ARTICOLI 2, 3, 4, 5, 6 E 7 DELLA LEGGE REGIONALE 15 MAGGIO 1993 N. 14, DELL'ARTICOLO 34 DEL DECRETO LEGISLATIVO 18 AGOSTO 2000 N. 267 E DELL'ARTICOLO 97 DELLA COSTITUZIONE - ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELL'EQUIVOCITÀ E DELLA CARENZA DI MOTIVAZIONE - INCOMPETENZA

Con la Dichiarazione congiunta sottoscritta il 19 ottobre 2001, la Regione e le Province di Bergamo, Brescia, Cremona, Lodi e Milano hanno prescelto il tracciato dell'autostrada proposto dalla società Bre.Be.Mi. S.p.a.

Anche tale atto risulta tuttavia illegittimo per molteplici ragioni.

Oltre ad essere affetta dai medesimi vizi di cui ai precedenti punti H.1.1, H.1.2, e H.1.3 è illegittima in quanto in violazione dei principi di buon andamento e di imparzialità della pubblica amministrazione, sanciti dall'articolo 97 della Costituzione,

la Dichiarazione ha fatto proprie le conclusioni del gruppo di lavoro comprendente anche i rappresentanti delle società private direttamente interessate, oltre ai rappresentanti di enti azionisti della società Bre.Be.Mi.

Inoltre la Dichiarazione non risulta sottoscritta da alcun rappresentante degli enti pubblici partecipanti, e comunque risulta che gli organi competenti (a seconda dei casi, la Giunta o il Consiglio) non abbiano espresso la loro approvazione.

La scelta del progetto, infine, non risulta in ogni caso sorretta da alcuna motivazione che dia contezza delle ragioni che hanno indotto gli enti sottoscrittori a scegliere quello della società Bre.Be.Mi. s.p.a.

L) LA DELIBERA DELLA GIUNTA REGIONALE N. 7374 DELL'11 DICEMBRE 2001

L.1) INCOMPETENZA - ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI ISTRUTTORIA E DI MOTIVAZIONE, DEL TRAVISAMENTO DEI FATTI E DELLA CONTRADDITTORIETÀ

Con la delibera n. 7374 dell'11 dicembre 2001 la Giunta regionale ha preso atto di una comunicazione fatta dal Presidente d'intesa con l'Assessore alle infrastrutture e alla mobilità, avente ad oggetto "infrastrutture di interesse prioritario da inserire nella delibera CIPE che attiva la c.d. *Legge obiettivo*".

Tale comunicazione aveva precisato che "nelle schede allegate sono state individuate le opere di cui si chiede al Governo l'inclusione nella delibera CIPE che avvia le procedure della legge obiettivo nel primo anno", in quanto "si tratta di quelle infrastrutture, tra le molte programmate nel Piano decennale della Regione, che per caratteristiche tecniche, localizzazione, importanza in seno alle reti di trasporto europee, italiane e regionali e per impegno economico permettono di ammodernare in maniera consistente la rete di trasporto regionale, con particolare riferimento ai suoi sottosistemi rappresentati dalle linee ferroviarie, dalla rete stradale, dalle reti metropolitane e metrotranviarie delle aree urbane e dai poli logistici e intermodali".

Fra le infrastrutture stradali la comunicazione indicava, alla lettera B, il "collegamento autostradale direttissimo Milano-Brescia (BREBEMI)".

Ciò premesso, va anzitutto rimarcato che la decisione di proporre al C.I.P.E. di includere l'opera di cui si tratta nel programma previsto dall'articolo 1.1 della legge 21 dicembre 2001 n. 443 è da ricondurre esclusivamente alla volontà del Presidente e di un Assessore della Regione, giacché la Giunta regionale si è limitata a prendere atto della relativa comunicazione, senza manifestare alcuna volontà: **tutti i successivi atti che hanno richiamato detta proposta come se fosse stata fatta dalla Giunta regionale, dunque, sono da considerare illegittimi per travisamento dei fatti.**

Fermo restando quanto sopra, la proposta risulta comunque illegittima per incompetenza in quanto ai sensi dell'articolo 6 dello Statuto della Regione Lombardia spetta al Consiglio regionale, e non al Presidente, ad un Assessore, o alla Giunta, formulare "le indicazioni, le proposte e i pareri mediante i quali la Regione partecipa alla programmazione nazionale".

Venendo ora al suo contenuto, non può farsi a meno di sottolineare che alla base della proposta di cui trattasi si pone la scelta di tentare di risolvere i problemi del traffico

automobilistico realizzando nuove strade, anziché privilegiando altre scelte possibili orientate a ridurre il traffico.

Per essere considerata legittima, quindi, tale proposta doveva essere preceduta da approfondite indagini istruttorie intese a verificare la reale efficacia di ciascuna delle opere ivi indicate per il raggiungimento degli obiettivi perseguiti, anche in ragione del rapporto costi-benefici, e che inoltre dimostrassero come essa fosse da considerare preferibile rispetto alle altre opzioni possibili, e doveva essere sorretta da un'adeguata motivazione che illustrasse il percorso logico che aveva condotto alla stessa.

Nel caso in esame, invece, la comunicazione e la conseguente delibera risultano del tutto prive di tali indagini istruttorie e di tale motivazione, e pertanto andranno annullate anche per questa ragione.

Sotto altro profilo, emergono altresì la carenza di istruttoria, il travisamento dei fatti e la contraddittorietà della proposta.

La proposta ha asserito infatti che l'autostrada Brescia-Milano all'epoca era un'infrastruttura "già" programmata e finanziata: ciò però non era vero, tant'è che la stessa delibera C.I.P.E. n. 93 del 29 luglio 2005, di approvazione del relativo progetto preliminare, mentre da un lato ha quantificato nell'importo di 1.580 milioni di euro il costo dell'opera, dall'altro ha dato atto che "il costo del raccordo autostradale, nel piano finanziario posto a base della gara per la scelta del concessionario, è quantificato in 679,548 Meuro ...", e dunque dimostra che detto piano finanziario indicava un importo di gran lunga inferiore a quello effettivo.

Tale abnorme lievitazione dei costi, inoltre, dimostra ulteriormente la carenza di istruttoria che ha condotto alla formulazione della proposta regionale.

M) L'ATTO DEL COMMISSARIO STRAORDINARIO DELL'A.N.A.S. PROT. N. 6460 DEL 21 DICEMBRE 2001 E L'AVVISO IN DATA 21 GIUGNO 2001

M.1) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELL'ILLOGICITÀ MANIFESTA

Con l'avviso in data 21 giugno 2001, avente ad oggetto la "realizzazione di collegamento autostradale Brescia-Bergamo-Milano tramite project financing", l'A.N.A.S. aveva invitato "i soggetti interessati alla realizzazione dell'opera sopra citata a voler presentare proposta ai sensi dell'art. 37 bis della legge 109/94", con la precisazione che "le proposte dovranno pervenire secondo i termini e le modalità previste dalla normativa vigente ...".

Dal momento che il predetto termine scadeva il successivo 30 giugno 2001, sono evidenti l'illogicità e la contraddittorietà dell'avviso che, nel dichiarato intento di favorire la più ampia partecipazione possibile degli operatori interessati, ha invece assegnato un termine irrisorio, comunque non superiore a nove giorni (sempre che a detto avviso sia stata data idonea pubblicità il giorno stesso della sua adozione!), per presentare proposte che evidentemente, per poter essere studiate e predisposte in modo adeguato, avrebbero richiesto un lasso di tempo ben maggiore.

M.2) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI ISTRUTTORIA E DI MOTIVAZIONE, E DEL TRAVISAMENTO DEI FATTI

Con il provvedimento in data 21 dicembre 2001 l'ANAS ha "approvato la proposta di collegamento diretto fra Brescia e Milano presentata dal promotore Società Brebemi S.p.A., ai sensi dell'articolo 37 della L. 109 e successive modifiche e integrazioni, constatata la conformità della proposta stessa alle vigenti disposizioni normative e l'assenza di specifici elementi ostativi alla realizzazione dell'opera che si ritiene di pubblico interesse, ai sensi dell'articolo 37 ter della stessa L. 109/94 e successive modifiche e integrazioni ...".

Dalla lettura di tale atto emerge che la Società Brebemi S.p.A. ha presentato all'ANAS la versione aggiornata (rispetto a quella presentata il precedente mese di giugno) del progetto dell'autostrada e del relativo piano finanziario solamente in data 20 dicembre 2001, dopo di che l'ANAS "...ha proseguito l'esame del progetto modificato verificando la fattibilità della proposta della Società Brebemi S.p.A. nella sua interessezza riscontrando le condizioni di pubblico interesse della proposta stessa, come esplicitato nella Relazione istruttoria datata 21.12.2001 nella quale vengono dettagliatamente riportati i dati e gli elementi costitutivi della proposta stessa, nonché le valutazioni e considerazioni di questo Ente".

Dall'atto emerge dunque che l'istruttoria del progetto aggiornato e del relativo piano finanziario è durata appena un giorno, nel corso del quale sarebbe stata redatta una relazione istruttoria, di cui non si è riusciti ad acquisire copia.

Stando così le cose risulta evidente l'illegittimità del provvedimento di approvazione del progetto per carenza di istruttoria, essendo impossibile valutare in modo sufficientemente approfondito in un solo giorno un progetto come quello in esame.

Questo è tanto vero, che in detto provvedimento non v'è la minima traccia di tali valutazioni, per cui lo stesso risulta inficiato anche sotto il profilo della palese carenza di motivazione.

L'estrema brevità del lasso di tempo intercorso fra la presentazione del progetto (20 dicembre 2001) e la sua approvazione (21 dicembre 2001) induce anzi ad eccepire che in realtà tale relazione non esista, e che pertanto il provvedimento di approvazione del progetto sia illegittimo anche per travisamento dei fatti.

N) LA DELIBERA DEL C.I.P.E. N. 121 DEL 21 DICEMBRE 2001 E IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA APPROVATO CON IL D.P.R. 14 MARZO 2001

N.1) VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 1 DELLA LEGGE 21 DICEMBRE 2001 N. 443 IN RELAZIONE AGLI ARTICOLI 117 E 118 DELLA COSTITUZIONE - INCOMPETENZA

Con tale delibera il C.I.P.E. ha approvato il Programma delle Infrastrutture strategiche, in attuazione della legge n. 443/2001 emanata lo stesso giorno, includendovi anche la nuova autostrada Brescia -Milano.

La legge n. 443/2001 ha introdotto una normativa eccezionale asseritamente preordinata a favorire "la modernizzazione e lo sviluppo del Paese".

Tale normativa deve essere peraltro letta alla luce delle norme costituzionali che regolano la ripartizione di competenze fra Stato, Regioni ed Enti locali.

In proposito l'articolo 118 della Costituzione, al primo comma, stabilisce che "le funzioni amministrative sono attribuite ai Comuni salvo che, **per assicurarne**

l'esercizio unitario, siano conferite a Province, Città metropolitane, Regioni e Stato, **sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza**": pertanto le opere che il C.I.P.E. può legittimamente inserire nel programma, sono solo quelle le cui caratteristiche richiedano "l'esercizio unitario" di funzioni anche da parte dello Stato.

L'autostrada Milano-Brescia è lunga poche decine di chilometri, è interamente ricompresa nel territorio della Lombardia, e si dice che sia interamente finanziata da operatori privati: essa dunque non impone quell'esercizio unitario di funzioni che, sulla base dei predetti principi, avrebbe potuto giustificare l'adozione di provvedimenti da parte del C.I.P.E., e quindi dello Stato.

Né al riguardo può opporsi che l'articolo 93, comma 1, lettera "c" del decreto legislativo n. 112/1998 abbia conservato allo Stato la "programmazione, progettazione, esecuzione e manutenzione di grandi reti infrastrutturali dichiarate di interesse nazionale con legge statale".

Infatti l'articolo 117 della Costituzione novellato individua nelle grandi reti di trasporto una materia di potestà legislativa concorrente, con riguardo alla quale la legge statale può esclusivamente dettare i principi fondamentali.

Ebbene, poiché risulterebbe di indubbia illegittimità costituzionale la legge statale che, anziché determinare mediante principi fondamentali cosa debba intendersi per "grandi reti infrastrutturali di interesse nazionale", individuasse puntualmente le reti di interesse nazionale, il citato articolo 93 va interpretato in modo adeguato al nuovo disposto costituzionale, con la conseguenza che non è neppure sufficiente una legge statale (che nel caso di specie nemmeno sussiste) che dichiari di interesse nazionale una rete di trasporto, affinché le correlative competenze amministrative possano essere riconosciute di spettanza statale.

Ed il fatto che nel caso di specie si verta su un collegamento autostradale che esaurisce completamente il suo percorso e la sua funzione in ambito regionale dimostra inconfutabilmente che non si versa in ipotesi di grande rete infrastrutturale di interesse nazionale.

Del resto, se anche per questo tipo di opere la legge n. 443/2001 avesse attribuito la competenza ad organi dello Stato, non potrebbe farsi a meno di eccepire l'illegittimità costituzionale della stessa quanto meno per violazione:

- dell'articolo 117 della Costituzione, in quanto tale norma riserva allo Stato la sola potestà di dettare principi fondamentali in materia di grandi reti di trasporto, di modo che la puntuale individuazione per legge delle reti di interesse statale o addirittura la indefinita attribuzione al Governo del potere di dichiarare le reti di interesse nazionale costituisce violazione dei limiti costituzionali alla potestà legislativa statale in materia;
- dell'articolo 118 della Costituzione in quanto, come già sottolineato, non si vede come le reti di trasporto completamente ricomprese all'interno del territorio di una Regione possano implicare necessità dell'esercizio unitario delle funzioni amministrative a livello statale.

Pertanto la delibera impugnata deve essere annullata "in parte qua" per incompetenza, giacché le decisioni se programmare o meno la realizzazione dell'opera di cui si tratta spettava alla Regione.

Successivamente all'emanazione della delibera n. 121/2001, comunque, è intervenuta la sentenza della Corte Costituzionale n. 303 del 1° ottobre 2003, la quale ha subordinato l'operatività della disciplina dettata dalla legge n. 443/2001 alla stipulazione di un'Intesa fra lo Stato e la Regione. Ma nel caso in esame, l'Intesa cui fa riferimento la sentenza della Corte Costituzionale non vi è mai stata, per cui la "regolamentazione delle infrastrutture e degli insediamenti contenuta nel programma di cui all'impugnato comma 1 dell'articolo 1" della legge n. 443/2001 è a tutt'oggi priva di efficacia.

Ma v'è di più.

Dalla sentenza della Corte costituzionale n. 303/2003 sono ormai passati più di sei anni, e poiché in questo lasso di tempo lo Stato e la Regione hanno ritenuto di non stipulare l'Intesa da essa prevista, si deve necessariamente concludere che i presupposti indispensabili per addivenire alla sua sottoscrizione neppure esistano.

Stando così le cose, non si può più parlare di mera inefficacia delle richiamate previsioni del programma approvato dal C.I.P.E., ma si deve riconoscere la loro illegittimità per incompetenza dell'organo statale.

N.2) VIOLAZIONE DEL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA APPROVATO CON D.P.R. IN DATA 14 MARZO 2001

La delibera in esame richiama espressamente il piano generale dei trasporti e della logistica, di cui evidentemente pretende di costituire attuazione.

Del resto la stessa legge n. 443/2001, al primo comma dell'articolo 1, espressamente afferma che "il programma tiene conto del Piano generale dei trasporti", di modo che essa non potrebbe nemmeno essere invocata per affrancarsi dalle prescrizioni di tale Piano, se non per integrarne le previsioni come ugualmente afferma il citato articolo 1, primo comma.

Tale piano, però, ha stabilito che "nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità **a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica**".

Per la parte che qui interessa la delibera impugnata ha violato anche queste prescrizioni, in quanto ha programmato con carattere di assoluta priorità la realizzazione dell'infrastruttura in questione, senza che questa avesse preventivamente superato l'indispensabile valutazione ambientale strategica.

N.3) VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 1 DELLA LEGGE 21 DICEMBRE 2001 N. 443 - ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DEL TRAVISAMENTO DEI FATTI, DELLA CARENZA DI ISTRUTTORIA E DI MOTIVAZIONE, E DELL'ILLEGITTIMITÀ DEGLI ATTI PRESUPPOSTI

Come già si è sottolineato, l'articolo 1 della legge n. 443/2001 stabilisce che il C.I.P.E. ha il compito di inserire nel programma ivi previsto solamente le "infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese": questo significa che **detto programma deve essere preceduto da un'adeguata istruttoria, intesa ad accertare se effettivamente le opere dallo stesso considerate possiedano tali caratteristiche, e deve essere sorretto da un'adeguata motivazione che dia**

conto delle risultanze di tale istruttoria.

La delibera impugnata risulta pertanto illegittima in quanto è stata assunta senza essere preceduta dalla predetta istruttoria, e comunque non spiega minimamente la ragione per cui l'opera di cui è causa sia stata considerata strategica e di preminente interesse nazionale per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese (l'affermazione contenuta nella delibera, secondo cui gli interventi ivi contemplati "sono da valutare in una logica complessiva di sistema, che ... è coerente con il disegno di rete tracciato dalla normativa comunitaria e dal P.G.T.L. e che presuppone una lettura integrata degli interventi di programma e degli interventi ricompresi nei piani di settore e soprattutto nel programma stipulato con la società FS per il quinquennio 2001-2005 e nel programma triennale della viabilità 2002-2004", è evidentemente una frase fatta che non spiega niente, e non una motivazione).

Né queste carenze possono essere superate dal richiamo al piano generale dei trasporti, in quanto:

- tale piano, come meglio si chiarirà in prosieguo di causa, non prevede affatto il "collegamento autostradale Milano-Brescia (Brebemi)", ma al contrario prevede il potenziamento dell'autostrada "A4" mediante la realizzazione della quarta corsia della stessa;
- comunque non tutte le opere contemplate dal piano generale dei trasporti sono per ciò solo da qualificare "strategiche e di preminente interesse nazionale per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese", così come stabilito dalla legge n. 443/2001; anzi, l'intervenuta riforma del titolo V della Costituzione avrebbe dovuto far considerare caducate le previsioni del Piano generale dei trasporti relative ad opere che, essendo completamente comprese nel territorio di singole Regioni, non possono comunque più essere considerate di interesse nazionale, alla stregua del mutato quadro costituzionale riguardante la ripartizione delle potestà legislativa e amministrativa;
- e in ogni caso, laddove la nuova autostrada di cui è causa fosse da identificare con il collegamento viabilistico "Brescia-Milano" previsto dal Piano generale dei trasporti, quest'ultimo andrebbe annullato "in parte qua" in quanto per giustificare l'inserimento di tale opera nello SNIT di primo livello si è limitato ad affermare apoditticamente e senza il supporto di alcuna indagine istruttoria che, al pari delle altre opere previste, detto intervento risponderebbe "ad evidenti criticità funzionali (livelli di saturazione) e di sicurezza (livelli di criticità)", il che evidentemente si risolve in una frase fatta e non in una motivazione.

N.4) ULTERIORE VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 1 DELLA LEGGE 21 DICEMBRE 2001 N. 443

Da ultimo merita altresì di essere evidenziato che la norma indicata in epigrafe, nell'istituire il programma di cui si tratta, ha espressamente stabilito che esso non deve limitarsi ad individuare "le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese", ma deve anche contenere la "indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione".

La delibera del C.I.P.E. appare in contrasto anche con questa disposizione, in quanto

non contiene tale indicazione.

O) IL BANDO DI GARA PUBBLICATO SULLA GAZZETTA UFFICIALE DEL 27 DICEMBRE 2001

O.1) INCOMPETENZA

Avverso tale atto devono estendersi le censure dedotte nel precedente paragrafo N.1 al quale, per non appesantire il ricorso, si ritiene di rinviare integralmente.

O.2) VIOLAZIONE DEL COMBINATO DISPOSTO DEGLI ARTICOLI 14 E 37-QUATER DELLA LEGGE 11 FEBBRAIO 1994 N. 109

L'articolo 37-*quater* della legge n. 109/1994 (dichiaratamente applicato dall'A.N.A.S. nel caso in esame) stabilisce che "... le amministrazioni aggiudicatrici, qualora fra le proposte presentate ne abbiano individuate alcune di pubblico interesse, **applicano, ove necessario, le disposizioni di cui all'articolo 14, comma 8, ultimo periodo**, e, al fine di aggiudicare mediante procedura negoziata la relativa concessione di cui all'articolo 19, comma 2, procedono, per ogni proposta individuata ... ad indire una gara da svolgere con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ...".

L'ultimo periodo del richiamato articolo 14.8, a sua volta, stabilisce che "per motivate ragioni di pubblico interesse si applicano le disposizioni dell'articolo 1, commi quarto e quinto, della legge 3 gennaio 1978 n. 1, e successive modificazioni, e dell'articolo 27, comma 5, della legge 8 giugno 1990 n. 142" (poi sostituito dall'articolo 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000 n. 267), norme queste che regolamentano il procedimento di approvazione delle varianti di piano regolatore necessarie per permettere la realizzazione di opere pubbliche.

Lo scopo di questa disposizione è evidentemente quello di garantire che la gara per l'aggiudicazione di un'opera pubblica venga esperita solamente dopo che siano state completate le procedure di variante urbanistica necessarie per la realizzazione dell'opera stessa, ed evitare così che le pubbliche amministrazioni competenti vengano poste davanti al fatto compiuto di un'aggiudicazione e che ciò ne condizioni la libertà di giudizio in sede di esercizio delle proprie funzioni urbanistiche.

Nel caso in esame anche queste disposizioni sono state violate giacché, nonostante che l'autostrada progettata si ponga in contrasto con le previsioni urbanistiche vigenti (di ciò danno espressamente atto proprio alcuni dei provvedimenti impugnati), è stata indetta la gara per l'aggiudicazione dei lavori senza che siano state preventivamente esperite le indispensabili procedure di variante urbanistica.

P) L'INTESA GENERALE QUADRO SOTTOSCRITTA L'11 APRILE 2003 E L'IPOTETICA INTESA ISTITUZIONALE STATO-REGIONE

P.1) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI MOTIVAZIONE, DEL TRAVISAMENTO DEI FATTI E DELLA CARENZA DEI PRESUPPOSTI - VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 118 DELLA COSTITUZIONE - INCOMPETENZA

In moltissimi atti del procedimento in esame, l'Intesa indicata in rubrica viene "spacciata" per quella Intesa fra Stato e Regione alla quale sei mesi dopo la Corte

Costituzionale, con la citata sentenza n. 303/2003, avrebbe subordinato l'efficacia del programma approvato con la delibera del C.I.P.E. n. 121/2001.

Basta però leggere il testo di tale Intesa, per rendersi conto che essa non ha affatto il contenuto stabilito dalla Corte Costituzionale, e quindi non può produrre gli effetti indicati da quest'ultima.

Ed infatti essa si limita a regolare i rapporti fra Stato e Regione dando per scontato che per la legge n. 443/2001 spetta allo Stato, e non alla Regione, la competenza in materia, senza porsi il minimo problema in merito al rispetto delle regole costituzionali vigenti in materia.

Ma se per ipotesi l'Intesa di cui si tratta avesse effettivamente i contenuti prescritti dalla Corte Costituzionale, non si potrebbe fare a meno di eccepirne la palese illegittimità.

Infatti, secondo i parametri fissati dalla Corte, lo Stato e la Regione possono concordare che una determinata funzione amministrativa normalmente rientrante nella sfera di competenza regionale venga esercitata dagli organi statali, solamente allorquando il livello di governo regionale "sia inadeguato alle finalità che si intenda raggiungere".

L'Intesa prescritta dalla Corte Costituzionale deve quindi motivare adeguatamente le ragioni per cui le parti ritengano indispensabile derogare alle ordinarie competenze stabilite dalla Costituzione, dando atto degli oggettivi elementi di fatto per cui si debba ritenere che il livello di governo regionale "sia inadeguato alle finalità che si intenda raggiungere".

Nell'Intesa generale sottoscritta l'11 aprile 2003, invece, questa motivazione manca del tutto, e del resto essa non avrebbe certo potuto contenere una tale motivazione dal momento che, per l'opera di cui si tratta, il livello di governo regionale è perfettamente adeguato alle finalità che si intendono raggiungere **(e dunque sarebbe in ogni caso illegittima anche qualunque altra ipotetica Intesa, che dovesse aver "demandato" allo Stato il compito di approvare i provvedimenti necessari per realizzare l'autostrada Brescia-Milano, cioè una competenza che la Costituzione riserva alla Regione)**.

Ed infatti, come più volte evidenziato il collegamento autostradale diretto Brescia-Milano è lungo pochi chilometri interamente compresi nel territorio della Lombardia, a quanto si dice è interamente finanziato da privati, e la Regione Lombardia è sicuramente dotata di strutture, risorse e capacità adeguate allo svolgimento delle funzioni necessarie per approvare i relativi progetti senza l'intervento statale: sotto questo profilo, pertanto, risultano evidenti anche la violazione dell'articolo 118 della Costituzione ed il travisamento dei fatti.

Del resto, contrariamente a quanto stabilito dalla Corte, in tale Intesa non è spesa una sola parola per "allegare", "argomentare" e "dimostrare" l'inadeguatezza e l'incapacità della Regione Lombardia a "svolgere in tutto o in parte la funzione" di cui si tratta, presupposto questo indispensabile per giustificare l'applicazione di quei principi di "sussidiarietà" e di "adeguatezza" che soli permettono il sovvertimento del riparto costituzionale di competenze fra Stato e Regione.

Di conseguenza, per effetto della decisione della Corte costituzionale deve concludersi che a tutt'oggi le previsioni del programma approvato con la delibera del C.I.P.E. n.

121/2001 relative all'autostrada Brescia-Milano sono ancora inefficaci, **e che pertanto sono illegittimi i provvedimenti successivamente adottati per dare attuazione a tali previsioni, in quanto privi del loro indispensabile presupposto.**

A tutto ciò si aggiunga che, stando al testo dell'Intesa generale, la sua sottoscrizione da parte del Presidente della Giunta regionale non è stata preceduta da alcun atto deliberativo di approvazione.

Ai sensi degli articoli 6 e 21 dello Statuto regionale, però, la competenza in materia spetta al Consiglio regionale, o a tutto voler concedere alla Giunta, e non al Presidente, per cui l'Intesa generale dell'11 aprile 2003 risulta illegittima anche per incompetenza.

Q) L'ATTO DELLA COMMISSIONE SPECIALE DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE IN DATA 1° MARZO 2005, LA RELAZIONE ISTRUTTORIA DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E LA DELIBERA DELLA GIUNTA REGIONALE N. 18656 DEL 5 AGOSTO 2004

Q.1) VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 18 DEL DECRETO LEGISLATIVO 20 AGOSTO 2002 N. 190 E DELL'ARTICOLO 6 DEL D.P.C.M. 10 AGOSTO 1988 N. 377 - ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI ISTRUTTORIA E DELLA CARENZA DI MOTIVAZIONE

Nel corso del procedimento di approvazione del progetto preliminare, è stata esperita la valutazione di impatto ambientale.

In proposito l'articolo 18.1 del decreto legislativo n. 190/2002 dispone che nella procedura di valutazione di impatto ambientale "l'istruttoria ... è eseguita nel rispetto delle finalità indicate nell'articolo 6 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988 n. 377 ...".

Il citato articolo 6, a sua volta, stabilisce che l'istruttoria deve fra l'altro "verificare la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal proponente", nonché "individuare e descrivere l'impatto complessivo del progetto sull'ambiente anche in ordine ai livelli di qualità finale, raffrontando la situazione esistente al momento della comunicazione con la previsione di quella successiva".

Ma dalla lettura del parere della Commissione speciale V.I.A. si evince che, contrariamente a quanto stabilito dalle norme riportate, "la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal proponente" non è stata verificata, e che la "situazione esistente al momento della comunicazione" non è stata raffrontata con "la previsione di quella successiva".

E ciò, circostanza ancor più grave che testimonia anche la violazione dell'articolo 18.4 del decreto legislativo n. 190/2002, è avvenuto senza tener conto delle osservazioni e delle proposte avanzate dalle amministrazioni locali.

Vizi, questi, che si eccepiscono anche nei confronti della relazione istruttoria con proposta di approvazione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, genericamente datata "luglio 2005", e della deliberazione della Giunta regionale n. 18656 del 5 agosto 2004.

Dall'esame dell'allegato B a quest'ultimo provvedimento, in particolare, emerge che la Regione si è limitata a dar conto della presentazione di un certo numero di

osservazioni da parte del pubblico e delle amministrazioni locali, senza peraltro spendere una sola parola per approfondirne il contenuto e per spiegare le ragioni per cui le istanze ivi contenute non sono state tenute in debito conto.

**Q.2) VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 19 DEL DECRETO LEGISLATIVO 20 AGOSTO 2002
N. 190 - ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI
ISTRUTTORIA E DELLA CARENZA DI MOTIVAZIONE**

La norma indicata in epigrafe stabilisce al primo comma che “la valutazione di impatto ambientale individua gli effetti diretti ed 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 ed ambientale e valuta inoltre le condizioni per la realizzazione e l’esercizio delle opere e degli impianti”.

Tale norma è stata violata, giacché gli organi competenti hanno omesso di individuare le conseguenze della realizzazione dell’autostrada su tutte le citate componenti ambientali.

Ed infatti la Commissione speciale V.I.A. ha valutato solo alcuni degli effetti del progettato intervento, ma non si è preoccupata di individuare gli effetti diretti e indiretti sull’ambiente di nessuna alternativa ad esso, limitandosi ad affermare del tutto genericamente, in sole quindici righe, che “l’individuazione del tracciato del nuovo collegamento è il risultato di approfonditi studi ...” e che “la soluzione adottata è quella risultata più idonea ad un approfondimento progettuale”, approfondimento che, oltretutto, non è stato espletato dalla Commissione, ma dal soggetto proponente il progetto.

In secondo luogo, i provvedimenti di cui si tratta non hanno nemmeno compiuto una valutazione degli effetti sulla fauna.

A questi ultimi, infatti, la Commissione ha dedicato solamente sei righe, limitandosi ad affermare che “la realizzazione dell’opera potrà comportare la redistribuzione locale dei territori della fauna residente nell’area a causa, soprattutto, degli effetti combinati delle infrastrutture ... perdita di habitat ... mortalità da incidente ...”.

Tali affermazioni avrebbero potuto essere fatte da chiunque, e dimostrano il mancato esperimento delle approfondite indagini, condotte con rigore scientifico, che avrebbero dovuto supportare l’esame imposto dalla legge.

In terzo luogo, non v’è traccia di alcuna indagine sugli effetti diretti e indiretti della nuova autostrada sulla flora dei territori interessati.

In quarto luogo, non v’è traccia di alcuna analisi delle conseguenze sul suolo e sul sottosuolo, limitandosi il parere di cui si tratta a descrivere le formazioni geologiche interessate dai manufatti, a dar conto della “bassa sismicità storica e strumentale” che caratterizza l’area attraversata dal tracciato, e a rilevare la presenza di alcuni siti contaminati.

In quinto luogo, la Commissione V.I.A ha omesso qualsiasi adeguato approfondimento anche relativamente all’ambiente idrico. Dopo averne descritto per sommi capi la consistenza, si è limitata infatti ad affermare che “le interferenze con il reticolo idrografico minore, alle opere in fondazione ... sono state affrontate nel progetto a

livello preliminare di definizione della tipologia e delle caratteristiche essenziali delle misure/opere di mitigazione previste”, senza minimamente preoccuparsi:

- di valutare le interferenze del progetto con il reticolo idrografico maggiore;
- di spiegare in quale modo le interferenze con il reticolo minore sono state affrontate nel progetto preliminare;
- di esprimere alcuna valutazione in merito al modo in cui sono state affrontate;
- di valutare le conseguenze del progetto sulle acque in sottosuolo.

In sesto luogo, non v'è traccia di alcuna analisi delle conseguenze sul clima e sull'interazione di tutti i fattori indicati dal citato articolo 19.

Q.3) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA ILLOGICITÀ MANIFESTA, DELLA CONTRADDITTORIETÀ, DELLA CARENZA DI MOTIVAZIONE E DELLA PERPLESSITÀ

In merito alla valutazione delle conseguenze sull'uomo, la Commissione V.I.A. dapprima ha appurato che “l'esame della componente salute pubblica **evidenzia ... indici di mortalità/morbilità apprezzabilmente superiori ai valori medi nazionali per numerose patologie compatibili con le emissioni da traffico veicolare confermando il deterioramento della qualità ambientale ... già nella situazione ante operam ...**”, e che “le situazioni modellistiche svolte dal proponente sono state limitate alla valutazione delle sole immissioni ... derivanti dal traffico sul tracciato di progetto. **La complessità della situazione non ha consentito di pervenire ad una modellazione dei valori risultanti di qualità dell'aria attesi sul territorio in relazione al proposto intervento ...** appare pertanto necessario **procedere ... alla verifica degli effetti che la realizzazione del proposto intervento potrà avere sulla qualità dell'atmosfera**, non solo in termini di valore assoluto delle immissioni imputabili al proposto intervento, bensì in termini di inquinamento aggiuntivo rispetto ai livelli di qualità dell'aria preesistenti ... con riferimento a tutti gli inquinanti significativamente associati alle emissioni da traffico veicolare. Considerato lo stato di deterioramento della qualità dell'aria preesistente ... appare necessario esaminare anche gli aspetti relativi allo smog fotochimico ed agli effetti derivanti dall'eventuale ricaduta al suolo degli inquinanti ...” (pagg. 14 e 15).

Quindi ha affermato che “può ... concludersi che **il contributo aggiuntivo determinato dall'opera ... va ad aggravare una situazione già critica di per sé oggi, e nel futuro**, qualora non dovessero intervenire adeguate azioni correttive”.

Nonostante questo, invece di riconoscere l'inattendibilità dello studio di impatto ambientale e l'inaccettabilità dell'aumento dei livelli di inquinamento, in modo del tutto contraddittorio la Commissione V.I.A. ha ritenuto che l'opera di cui si tratta sia pienamente compatibile dal punto di vista ambientale, ben guardandosi oltretutto dal fornire la benché minima spiegazione del perché una autostrada destinata a far aumentare il tasso di mortalità locale possa essere ritenuta ammissibile.

Né il C.I.P.E., nell'approvare il progetto preliminare, si è minimamente preoccupato di spiegare perché non si è discostato da una conclusione così palesemente e immotivatamente illogica e contraddittoria.

Q.4) VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 20 DEL DECRETO LEGISLATIVO 20 AGOSTO 2002

N. 190 - ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI ISTRUTTORIA, DEL TRAVISAMENTO DEI FATTI E DELLA CARENZA DI MOTIVAZIONE

Nel parere in data 1° marzo 2005, la Commissione V.I.A. ha, tra l'altro, affermato che:

- a) “per quanto riguarda la pianificazione del settore rumore è stata condotta la ricognizione della zonizzazione acustica del territorio in base ai vigenti strumenti normativi mentre **la progettazione delle opere di mitigazione dovrà essere integralmente aggiornata** in base agli esiti delle attività di coordinamento con la progettazione dell'adiacente tracciato AV-AC (attività di coordinamento non ancora completate, anche se iniziate, per quanto riguarda specificamente la progettazione delle misure di mitigazione acustica” (pag. 5);
- b) la soluzione progettuale relativa all'attraversamento dell'Oglio e del Serio “non sembra coordinata con lo schema costruttivo previsto dalla linea AC/AV ... **la nuova soluzione dovrà essere oggetto di una definitiva verifica idraulica complessiva**. Inoltre, considerazioni di carattere ambientale relative al particolare ambito attraversato (parchi fluviali) fanno preferire soluzioni tecniche meno impattanti rispetto al ponte ad arco di notevoli dimensioni (**ritenuto troppo impattante sul paesaggio e sull'avifauna**)” (pag. 7);
- c) “in sede di risposta alla richiesta di integrazioni il Proponente ha provveduto a ridisegnare il tracciato dell'opera coerentemente con il tracciato della linea AC/AV ... **il processo di progettazione integrata delle due infrastrutture non ha ancora permesso ... il conseguimento della progettazione integrata delle due opere**” (pag. 8);
- d) in merito agli interventi di raccordo con la viabilità locale, “il progetto e lo studio d'impatto **considerano genericamente** gli effetti indiretti derivanti dal prevedibile aumento delle presenze insediative antropiche ... analogamente **appaiono suscettibili di adeguato approfondimento** le valutazioni relative alla sicurezza pedonale e ciclistica nei tratti della viabilità esistente ...” (pag. 9);
- e) in merito agli ecosistemi “l'opera non presenta elementi di dichiarata incompatibilità con le previsioni degli strumenti di tutela dei Parchi Fluviali anche se la documentazione **non sempre fornisce evidenza dell'avvenuta armonizzazione con le relative norme di attuazione**, operazione che potrà essere correttamente completata in sede di progettazione definitiva” (pag. 18).

A fronte della rilevata genericità dello studio di impatto ambientale predisposto dal proponente, a fronte della rilevata insufficienza della documentazione da questi allegata a supporto di detto studio nonché a fronte della rilevata necessità di ulteriori approfondimenti, prima di pronunciarsi la Commissione V.I.A. avrebbe dovuto imporre al proponente di integrare la documentazione presentata, e di approfondire ulteriormente le conseguenze della realizzazione dell'autostrada integrando lo studio di impatto ambientale.

Tutto questo però non è avvenuto, e la Commissione si è espressa in base ad elementi per sua stessa ammissione insufficienti.

Gli atti impugnati pertanto vanno annullati anche per carenza di istruttoria, travisamento dei fatti e carenza di motivazione; vizi, questi ultimi, che vengono qui contestati anche nei confronti della delibera della Giunta regionale n. 18656 del 5 agosto 2004

mediante la quale è stato espresso parere favorevole alla realizzazione dell'opera nonostante il fatto che nella valutazione di impatto ambientale (allegata sub B alla predetta delibera) la Regione medesima avesse rilevato che:

- “il progetto preliminare e lo s.i.a. **non propongono soluzioni idonee alla mitigazione coordinata dei rispettivi impatti territoriali ed ambientali**, rendendo ardua ogni valutazione integrata”;
- “dall'esame della documentazione prodotta (si intende dal proponente n.d.r.), si ritiene che le indagini e gli approfondimenti indicati nei predetti elaborati **siano spesso carenti e non sempre conformi rispetto a quanto richiesto dalla vigente normativa nazionale e regionale**”;
- “a seguito dell'approvazione del Piano Territoriale Paesistico Regionale, l'esame paesistico degli interventi soggetti a V.I.A. prevede (articolo 8 delle Norme di Attuazione) che il progetto proposto sia accompagnato da un giudizio di impatto paesistico (redatto dal proponente, articolo 29 N.T.A.) che valuti in prima approssimazione il livello di impatto paesistico del nuovo intervento sulla base dei criteri stabiliti dalle *Linee guida per l'esame paesistico dei progetti* ... Il fatto che **tale percorso non sia stato pienamente seguito dal Proponente**, nella redazione del progetto e nello s.i.a., **rappresenta un elemento di criticità per la formulazione di una compiuta valutazione paesistica**”.

Né, in contrario, può fondatamente sostenersi che le carenze di istruttoria e il travisamento dei fatti ad esse conseguente potrebbero trovare rimedio nelle prescrizioni impartite in ordine alla redazione del progetto definitivo.

Queste ultime, infatti, possono essere impartite solamente al fine di mitigare gli aspetti di impatto ambientale ritenuti accettabili in sede di valutazione del progetto preliminare, ma non possono certo essere impartite al fine di sopperire alla mancata considerazione di numerosi e rilevanti profili di impatto ambientale, i quali devono necessariamente emergere dall'esame del primo livello di progettazione.

In proposito l'articolo 20 del decreto legislativo n. 190/2002 stabilisce che “ove la Commissione verifichi l'incompletezza della documentazione presentata, il termine” entro cui esprimere il parere “è differito di trenta giorni per le necessarie integrazioni” (secondo comma), e che “... nel caso in cui il soggetto aggiudicatore non abbia provveduto alle richieste integrazioni ... il parere si intende negativo”.

Non chiedendo le necessarie integrazioni al progetto preliminare, dunque, la Commissione V.I.A. ha violato le norme riportate, con la conseguenza che tanto il suo parere, quanto la delibera del CIPE n. 93/2005 dovranno essere annullati anche per questa ragione.

R) L'ATTO DEL MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI PROT. 07.08.407/9604 DEL 26 LUGLIO 2005

R.1) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CONTRADDITTORIETÀ DELLA CARENZA DI ISTRUTTORIA, DEL TRAVISAMENTO DEI FATTI E DELLA CARENZA DI MOTIVAZIONE

L'atto indicato in epigrafe asserisce di fondarsi sui pareri resi dalle locali Soprintendenze, fatti propri dal Ministero.

R.1.1) La Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia - Milano, con atto in data 6 luglio 2004, ha espresso “parere favorevole alla realizzazione dell’opera” ma nel contempo ha dettato numerose condizioni che denotano una gravissima carenza dello studio di impatto ambientale, il quale non ha posto in grado l’Amministrazione di valutare con cognizione di causa le conseguenze della realizzazione dell’autostrada.

Tali condizioni denotano anche un’evidente carenza di istruttoria del Ministero il quale, per il tramite delle locali Soprintendenze, si è limitato ad affermare più volte che “sembra” che il progetto vada ad interessare siti archeologici, ma poi ha espresso il proprio parere favorevole senza svolgere i necessari approfondimenti in merito all’impatto dell’opera su tali siti.

Né, in contrario, si potrebbe fondatamente sostenere la legittimità della prescrizione di ulteriori indagini archeologiche giacché, ai sensi del decreto legislativo n. 190/2002, il Ministero è tenuto ad “emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale dell’opera” così come descritta nel progetto preliminare e come valutata dall’apposito studio di impatto ambientale.

A fronte di ciò, delle due l’una: o il Ministero ritiene di potersi pronunciare in base allo studio di impatto ambientale allegato al progetto preliminare (e dunque decide se esprimere parere favorevole o contrario su questa base) oppure, se ritiene che tale studio di impatto ambientale non sia sufficiente per esprimere un parere, sospende la propria valutazione e ordina al proponente di redigerne uno più approfondito, o infine svolge direttamente l’attività istruttoria necessaria per esprimere un parere chiaro in merito alla compatibilità ambientale dell’opera.

Nel caso di specie, al contrario, il Ministero ha dato atto che il progetto preliminare non ha verificato tutti i possibili impatti dell’opera sui beni archeologici presenti in zona e non ha nemmeno svolto direttamente le necessarie indagini, ma limitandosi a prospettare dubbi circa la presenza di beni culturali ha rinviato nel tempo ogni indispensabile approfondimento.

Il C.I.P.E. a sua volta ha dichiarato la compatibilità dell’opera, limitandosi a riportare del tutto acriticamente quanto affermato dal Ministero.

R.1.2) La Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Milano, con l’atto in data 8 luglio 2004 anzitutto ha fra l’altro affermato che:

- “il progetto così come si configura comporta un segno profondo nel territorio, interferendo con l’attuale assetto paesistico”;
- “al fine di poter meglio definire e comprendere l’impatto ... occorre un corredo di analisi di maggiore specificità”;
- in merito al collegamento da Cassano d’Adda a Truccazzano il cui impatto con l’ambiente “comprende diversi corsi d’acqua e aree a verde ... per la sua valutazione la scrivente dovrà acquisire ... sistematica documentazione fotografica ... oltre ai pareri del Parco Adda Nord e del Parco Agricolo Sud ...”.

Dopo di che ha concluso che nonostante ciò, “considerata l’utilità pubblica dell’opera, valutata l’importante funzione infrastrutturale e i conseguenti ed inevitabili vantaggi viabilistici, questa Soprintendenza esprime parere favorevole alle opere di progetto ...”.

Come emerge dalla lettura del parere, dunque, l’Amministrazione competente ha valutato favorevolmente l’impatto ambientale dell’opera senza avere una situazione

precisa dei beni vincolati con provvedimento diretto, dopo aver riconosciuto che l'opera "comporta un segno profondo nel territorio", e senza avere preventivamente ottenuto il parere del Parco Adda Nord e del Parco Agricolo Sud, ed ha motivato tale positiva valutazione non in funzione della sostenibilità dell'impatto ambientale dell'opera, ma sulla base della sua asserita utilità pubblica.

Tale conclusione è dunque viziata da un'intima contraddittorietà con le affermazioni sopra riportate, da una palese carenza di istruttoria, da un ancor più evidente difetto di motivazione e dal travisamento dei fatti, visto che non esiste alcuna utilità pubblica che possa giustificare la realizzazione di un'opera inutile e addirittura controproducente.

S) LE DELIBERE DEL C.I.P.E. N. 93 DEL 29 LUGLIO 2005 E N. 142 DEL 2 DICEMBRE 2005

La delibera n. 93/2005, mediante la quale è stato approvato il progetto preliminare dell'opera, oltre che per le ragioni evidenziate nel precedente paragrafo Q è illegittima anche per i motivi che seguono.

S.1) VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 1 DELLA LEGGE 21 DICEMBRE 2001 N. 443, DELL'ARTICOLO 3 DEL DECRETO LEGISLATIVO 20 AGOSTO 2002 N. 190 E DELL'ARTICOLO 118 DELLA COSTITUZIONE - INCOMPETENZA - ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DEL TRAVISAMENTO DEI FATTI, DELLA CARENZA DEI PRESUPPOSTI E DELLA CARENZA DI MOTIVAZIONE

Anzitutto tale delibera, al pari della precedente delibera del C.I.P.E. n. 121 del 21 dicembre 2001 e di ogni altro atto assunto nella presente vicenda da amministrazioni statali, è illegittima per incompetenza degli organi statali. Al riguardo, per evitare di appesantire ulteriormente il presente atto, si ritiene sufficiente rinviare a quanto dedotto nel precedente paragrafo N.1.

S.2) VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 16 DELLA LEGGE 11 FEBBRAIO 1994 N. 109, DEGLI ARTICOLI 15 E 19 DEL D.P.R. 21 DICEMBRE 1999 N. 554 E DELL'ARTICOLO 19 DEL DECRETO LEGISLATIVO 20 AGOSTO 2002 N. 190 - ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DEL TRAVISAMENTO DEI FATTI E DELLA CARENZA DI MOTIVAZIONE E DI ISTRUTTORIA

La delibera del C.I.P.E. n. 93/2005 è illegittima non solo per violazione delle norme indicate in epigrafe, ma anche per eccesso di potere sotto il profilo della carenza di motivazione e di istruttoria, **vizio quest'ultimo che viene qui contestato anche nei confronti della delibera della Giunta regionale n. 18656 del 5 agosto 2004, di tutti gli altri atti assunti nel corso del procedimento che ha condotto alla delibera del C.I.P.E., nonché di ogni altro atto che nel corso di questi anni è stato assunto al fine di addivenire alla realizzazione dell'opera di cui si tratta.**

Come più volte rimarcato, infatti, tutti i provvedimenti assunti nel corso di questi anni hanno omesso di individuare in modo preciso e scientificamente attendibile (dal punto di vista sia qualitativo che quantitativo) le esigenze che la nuova autostrada dovrebbe soddisfare, hanno omesso di valutare l'idoneità di tale autostrada a soddisfare dette

esigenze, hanno trascurato completamente la sua attitudine ad attrarre nuovi insediamenti e quindi a generare nuovo traffico destinato ad aumentare (e non a ridurre) la congestione della viabilità, hanno altresì trascurato il fatto che la nuova autostrada genera ulteriore traffico in quanto impone percorrenze più lunghe per raggiungerla, hanno omesso di individuare eventuali soluzioni alternative, hanno omesso di spiegare (tenendo conto di tutti gli effetti diretti ed indiretti dell'opera, ed anche con riferimento ai profili ambientali ed ai costi rapportati ai benefici previsti) le ragioni per cui si sia deciso di procedere alla realizzazione dell'autostrada anziché attuare una delle altre alternative, ed hanno omesso di spiegare per quale ragione sia stato approvato il progetto di un'opera che contraddice la tendenza sempre più consolidata a ridurre i flussi di traffico automobilistico diretti verso le grandi città.

Né la delibera del C.I.P.E. né gli altri atti assunti nel corso del relativo procedimento hanno minimamente spiegato le ragioni per cui sono stati disattesi i molteplici pareri contrari all'attuazione del progetto, espressi da numerose Amministrazioni locali: questo configura un ulteriore vizio di legittimità di detti provvedimenti, per carenza di istruttoria e di motivazione.

Carenza di istruttoria e di motivazione che vizia anche la decisione di apportare agli strumenti urbanistici locali le varianti necessarie per rendere l'opera urbanisticamente ammissibile: neppure tale decisione, infatti, è stata supportata da alcuna motivazione circa la prevalenza dell'interesse pubblico alla nuova destinazione urbanistica, rispetto a quelle previgenti.

In alcuni casi addirittura (per esempio, nel caso di Gorgonzola) l'opera è stata ritenuta conforme alla disciplina urbanistica comunale, mentre in realtà non lo era (eccesso di potere per travisamento dei fatti e carenza di istruttoria), ed inoltre nulla è stato detto in merito al contrasto dell'opera con i piani territoriali dei Parchi attraversati.

A proposito di costi, poi, per consentire l'approvazione del progetto preliminare il Ministero delle infrastrutture ha dichiarato di assumere a proprio carico la spesa di ben 714 milioni di euro, che invece avrebbe dovuto ricadere a carico del proponente pena la violazione della "par condicio" degli operatori e del principio di trasparenza delle gare pubbliche.

A tutto ciò si aggiunga che l'articolo 15 del D.P.R. n. 554/1999 fissa alcune regole fondamentali, cui la progettazione delle opere pubbliche deve obbligatoriamente attenersi.

Nel caso in esame alcune di queste regole risultano violate.

Anzitutto è stata violata quella fissata dall'articolo 15.4, in forza della quale "il responsabile del procedimento cura la redazione di un documento preliminare all'avvio della progettazione ...": tale documento preliminare, infatti, non è mai stato redatto.

Risulta inoltre violata la regola sancita dall'articolo 15.12 in forza della quale, "qualora siano possibili più soluzioni progettuali, la scelta deve avvenire mediante l'impiego di una metodologia di valutazione qualitativa e quantitativa, multicriteri o multiobiettivi, tale da permettere di dedurre una graduatoria di priorità tra le soluzioni progettuali possibili".

È indubbio che la realizzazione di una nuova autostrada non costituisce l'unica "soluzione progettuale" per dare risposta ai problemi del traffico della zona, e che invece sono "possibili più soluzioni progettuali", ivi comprese quella facente leva sulla

riqualificazione della viabilità esistente e quella basata su un deciso potenziamento del trasporto pubblico, soprattutto su ferro.

La scelta della soluzione progettuale rappresentata dalla nuova autostrada, quindi, doveva essere operata adottando la metodologia prescritta dalla norma poc'anzi riportata: poiché tale metodologia non è stata seguita, va eccepita anche la violazione del citato articolo 15.12.

L'articolo 15.1 risulta inoltre violato nella parte in cui stabilisce che “la progettazione è informata ... a principi di minimizzazione dell'impegno di risorse materiali non rinnovabili ...”: atteso che il territorio costituisce la principale delle “risorse materiali non rinnovabili”, infatti, il progetto di realizzare una nuova autostrada si pone esattamente in antitesi rispetto all'esigenza di minimizzare il consumo di tale risorsa, soprattutto se confrontato con quel possibile processo di riqualificazione della viabilità esistente che consentirebbe di conseguire risultati anche migliori, e che non è stato neppure preso in considerazione.

Per ragioni analoghe risulta violato anche l'articolo 15.6, nella parte in cui dispone che “i progetti ... sono redatti ... in modo da assicurare il massimo rispetto e la piena compatibilità con le caratteristiche del contesto territoriale e ambientale in cui si colloca l'intervento, sia nella fase di costruzione che in sede di gestione”: la realizzazione di una nuova autostrada infatti si pone in radicale antitesi rispetto all'esigenza di “assicurare il massimo rispetto e la piena compatibilità con le caratteristiche del contesto territoriale e ambientale in cui si colloca l'intervento”.

S.3) VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 11 DELLA LEGGE 28 APRILE 1971 N. 287, DELL'ARTICOLO 18 BIS DEL DECRETO LEGGE 13 AGOSTO 1975 N. 376, E DELL'ARTICOLO 21 DELLA LEGGE 24 NOVEMBRE 2000 N. 340 - ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI MOTIVAZIONE

I vizi di legittimità poc'anzi evidenziati appaiono ancor più inquietanti, ove si consideri che tutti gli atti impugnati, oltretutto senza il supporto di una motivazione sul punto specifico, contrastano con l'articolo 11 della legge n. 287/1971, nonché con l'articolo 18 bis del decreto legge n. 376/1975, e che il D.P.C.M. 23 maggio 2001 è illegittimo per le ragioni evidenziate nel precedente paragrafo F.

S.4) VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 17 DEL DECRETO LEGISLATIVO 20 AGOSTO 2002 N. 190

La norma indicata in epigrafe stabilisce che il Ministero dell'ambiente ed il Ministero per i beni e le attività culturali devono “provvedere ad emettere la valutazione della compatibilità ambientale dell'opera, **comunicandola alle regioni interessate ed al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ...**”, affinché questi ultimi possano avvalersene al fine di adottare le proprie conseguenti determinazioni: il Ministro per formulare con adeguata cognizione di causa la propria proposta al C.I.P.E. ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 190/2002, e le regioni per partecipare con altrettanta cognizione di causa “direttamente alla formazione della ... volontà deliberativa” del C.I.P.E. così da “far valere efficacemente il proprio punto di vista” (Corte Costituzionale, 1° ottobre 2003 n. 303).

Dalla delibera n. 93/2005 emerge che il Ministero dell'ambiente “ha trasmesso il

parere positivo ... della Commissione Speciale VIA” il 26 maggio 2005 soltanto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, quest’ultimo ha trasmesso la propria proposta di approvazione del progetto preliminare con nota del 22 luglio 2005, ed il Ministero per i beni e le attività culturali ha “espresso parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni” il 26 luglio 2005.

L’articolo 17 indicato in rubrica risulta dunque violato in quanto:

- il parere del Ministero dell’ambiente non è stato trasmesso alla Regione;
- il parere del Ministero per i beni e le attività culturali non è stato trasmesso né alla Regione né al Ministero delle infrastrutture, e comunque se lo fosse stato, non sarebbe potuto pervenire in tempo utile per poter essere adeguatamente valutato dai destinatari;
- addirittura, la proposta del Ministero delle infrastrutture è stata formulata prima del parere del Ministero per i beni e le attività culturali, e quindi senza poter tenere conto di quest’ultimo.

S.5) VIOLAZIONE DEL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI APPROVATO CON D.P.R. 14 MARZO 2001

Riguardo al vizio dedotto in rubrica, si ritiene sufficiente rinviare a quanto esposto nel paragrafo N.2.

S.6) VIOLAZIONE DEGLI ARTICOLI 5 E 6 DELLA DIRETTIVA N. 85/337/CEE DEL 27 GIUGNO 1985, DEGLI ARTICOLI 2 E 4 DEL D.P.C.M. 27 DICEMBRE 1988, E DEGLI ARTICOLI 18 E 19 DEL DECRETO LEGISLATIVO 20 AGOSTO 2002 N. 190 - ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI ISTRUTTORIA

Il proponente aveva l’obbligo di corredare il progetto preliminare di uno studio di impatto ambientale che prendesse in considerazione non solamente l’opera progettata, ma anche tutte le altre sue possibili alternative.

Tale obbligo, in particolare è imposto:

- dall’articolo 5.1 della direttiva 85/337/CEE (“... gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che il committente fornisca, nella forma opportuna, le informazioni specificate nell’allegato IV”, e quindi anche “una **descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal committente, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell’impatto ambientale**”);
- dall’articolo 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 (“il committente è tenuto ad allegare alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ... lo studio di impatto ambientale articolato secondo i quadri di riferimento di cui ai successivi articoli ...”), e dal successivo articolo 4.4 del medesimo decreto (“nel quadro progettuale si descrivono inoltre ... le motivazioni tecniche della scelta progettuale **e delle principali alternative prese in considerazione, opportunamente descritte ...**”);
- dall’articolo 18.1 del decreto legislativo n. 190/2002 (“... lo studio di impatto ambientale è redatto ai sensi delle norme tecniche di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 dicembre 1988 ...”), e dal successivo articolo 19.1 del medesimo decreto (“la valutazione di impatto ambientale individua gli effetti

diretti ed indiretti di un progetto **e delle sue principali alternative ...**”).

Lo studio di impatto ambientale presentato dal proponente non prende invece in considerazione altre possibili alternative alla costruzione dell'autostrada, e l'esame del proponente relativo alle altre alternative non è stato portato a conoscenza del pubblico, il che ha impedito ai soggetti interessati di esaminare e di confutare le considerazioni svolte sull'argomento dall'operatore, ed ha impedito alla pubblica amministrazione di acquisire l'apporto collaborativo degli Enti e dei cittadini sullo specifico argomento.

Questo si pone in contrasto:

- con l'articolo 6 della direttiva 85/337/CEE, e in particolare:
 - con il secondo comma (“**il pubblico è informato**, attraverso pubblici avvisi oppure in altra forma adeguata quali mezzi di comunicazione elettronici, se disponibili, in una fase precoce delle procedure decisionali in materia ambientale di cui all'articolo 2, paragrafo 2 e, al più tardi, non appena sia ragionevolmente possibile fornire le informazioni, sui seguenti punti: ... e) l'indicazione circa la disponibilità delle informazioni raccolte ai sensi dell'articolo 5; f) l'indicazione dei tempi e dei luoghi in cui possono essere ottenute le informazioni in oggetto e le modalità alle quali esse sono rese disponibili”);
 - con il terzo comma (“gli Stati membri provvedono affinché, entro scadenze ragionevoli, **il pubblico interessato abbia accesso ... a qualsiasi informazione** raccolta ai sensi dell'articolo 5”);
 - con il quarto comma (“al pubblico interessato **vengono offerte tempestive ed effettive opportunità di partecipazione alle procedure decisionali** in materia ambientale di cui all'articolo 2, paragrafo 2. A tal fine **esso ha diritto di esprimere osservazioni e pareri alla o alle autorità competenti quando tutte le opzioni sono aperte** prima che venga adottata la decisione sulla domanda di autorizzazione”);
 - con il quinto comma (“gli Stati membri stabiliscono le modalità dettagliate di **informazione del pubblico ... e di consultazione del pubblico interessato ...**”);
 - con il sesto comma (“vengono fissate scadenze adeguate per le varie fasi, che concedano un tempo sufficiente **per informare il pubblico nonché per consentire al pubblico interessato di prepararsi e di partecipare efficacemente al processo decisionale** in materia ambientale ai sensi delle disposizioni del presente articolo”);
- con l'articolo 18.1 del decreto legislativo n. 190/2002 (“... lo studio di impatto ambientale è ... **reso pubblico** nelle forme previste dalle procedure vigenti”).

S.7) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI ISTRUTTORIA E DEL TRAVISAMENTO DEI FATTI

Dal testo della delibera C.I.P.E. n. 93/2005 si evince che:

- in data 3 maggio 2004 la società A.N.A.S. ha trasmesso il progetto preliminare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dell'Ambiente, al Ministero per i Beni Culturali e alla Regione Lombardia;
- in data 5 agosto 2004, quest'ultima, ha espresso il parere di competenza;
- in data 24 giugno 2005 l'A.N.A.S. ha trasmesso agli organi competenti la documentazione integrativa del progetto trasmesso il 3 maggio 2004.

Né la Regione, né la Commissione Speciale V.I.A., né il Ministero per i Beni Culturali prima di rendere i pareri di compatibilità ambientale hanno valutato la documentazione prodotta dall'A.N.A.S. il 24 giugno 2005: il parere della Regione, infatti, reca la data del 5 agosto 2004, il parere della Commissione V.I.A. reca la data del 1° marzo 2005, e il parere del Ministero dei Beni Culturali, pur recando la data del 26 luglio 2005, è stato reso senza compiere il benché minimo esame della nuova documentazione.

A fronte di ciò il C.I.P.E., prima di dichiarare la compatibilità ambientale dell'opera, avrebbe dovuto chiedere agli organi competenti di integrare i rispettivi pareri con apposite valutazioni riferite alla nuova documentazione prodotta dall'A.N.A.S.

Questo però non è stato fatto, con il risultato che il C.I.P.E. ha dichiarato la compatibilità ambientale di un progetto differente rispetto a quello esaminato dalla Regione, dalla Commissione V.I.A. e dal Ministero.

S.8) VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 6 DELLA LEGGE 8 LUGLIO 1986 N. 349 E DELL'ARTICOLO 18 DEL DECRETO LEGISLATIVO 20 AGOSTO 2002 N. 190 - ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DEL DIFETTO DI ISTRUTTORIA, DEL TRAVISAMENTO DEI FATTI E DELLA CARENZA DI MOTIVAZIONE

L'articolo 6.4 della legge n. 349/1986, nel regolare il procedimento di valutazione dell'impatto ambientale dei progetti di opere che interessano parti del territorio sottoposte anche a vincoli paesaggistici, archeologici e monumentali, stabilisce che "il Ministro dell'Ambiente, sentita la regione interessata, di concerto con il Ministro per i beni culturali e ambientali si pronuncia sulla compatibilità ambientale ... Per le opere incidenti su aree sottoposte a vincolo di tutela culturale o paesaggistica il Ministro dell'ambiente provvede di concerto con il Ministro per i beni culturali e ambientali".

L'articolo 18.5 del decreto legislativo n. 190/2002 stabilisce che "il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e, per le opere incidenti su aree sottoposte a vincolo di tutela culturale o paesaggistica, il Ministro per i beni e le attività culturali, decorsi novanta giorni dalla data di presentazione della documentazione da parte del soggetto aggiudicatore o dell'autorità proponente, provvedono ad emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera ...".

In assenza di prescrizioni contrarie di quest'ultima norma, resta dunque ferma la regola generale sancita dalla legge n. 349/1986 secondo cui la valutazione dell'impatto ambientale di un'opera che interessa porzioni di territorio sottoposte a vincoli di tutela culturale e paesaggistica non deve essere condotta separatamente dai due Ministeri i quali, al contrario, **debbono cooperare tra loro per analizzare "di concerto" tutti gli aspetti della questione, al fine ovvio di compiere una istruttoria congiunta, nella quale mettere in campo tutte le rispettive conoscenze e capacità tecniche di analisi.**

Nel caso di specie, l'A.N.A.S. in data 3 maggio 2004 aveva trasmesso il progetto preliminare dell'opera sia al Ministero dell'Ambiente, sia al Ministero per i Beni Culturali ai fini della valutazione di compatibilità ambientale, come si evince dalle premesse dei pareri dei suddetti Ministeri.

Questi ultimi però, invece di procedere ad una valutazione concertata dell'impatto ambientale dell'opera, hanno agito ognuno per proprio conto.

Ciò li ha condotti ad esprimere due pareri differenti e contrastanti tra loro, segno

evidente di difetto di istruttoria e fonte di grave incertezza che compromette la legittimità della valutazione di impatto ambientale operata dal C.I.P.E. in uno con l'approvazione del progetto preliminare.

E ciò è tanto più grave se si considera che il C.I.P.E., nel dichiarare la compatibilità ambientale dell'opera, non si è minimamente preoccupato di approfondire gli elementi di contrasto delle valutazioni espresse dai due Ministeri e di spiegare la motivazione per cui, nonostante questo, ha ritenuto di approvare ugualmente il progetto preliminare.

Il progetto preliminare dell'opera, dunque, è stato approvato nonostante l'assoluta incertezza dell'impatto ambientale che l'opera produrrà a danno di beni culturali vincolati.

S.9) VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 3 DEL DECRETO LEGISLATIVO 20 AGOSTO 2002 N. 190 - ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DEL TRAVISAMENTO DEI FATTI E DELLA CARENZA DI MOTIVAZIONE E DI ISTRUTTORIA

L'articolo 3 del decreto legislativo n. 190/2002 prescrive che il progetto preliminare va assoggettato alla procedura di valutazione di impatto ambientale, cui possono partecipare la regione, gli enti locali, e mediante la presentazione di osservazioni anche i privati cittadini.

È evidente, pertanto, che eventuali carenze del progetto o dello studio di impatto ambientale (tali da non consentire l'approvazione e l'accertamento di compatibilità ambientale) può condurre a due soli risultati legittimi: al diniego di approvazione e di attestazione della compatibilità ambientale, oppure all'approvazione e all'attestazione di questa con prescrizioni.

Ma laddove, come nel caso in esame, queste ultime siano volte a eliminare gravi carenze del progetto preliminare e dello studio di impatto ambientale mediante modifiche destinate ad alterarne radicalmente gli originari contenuti, le valutazioni in ordine alla compatibilità ambientale dell'opera non possono che essere interlocutorie, risultando obbligatoria la definitiva pronuncia solo successivamente agli aggiornamenti apportati dal proponente.

Se invece le prescrizioni impartite dagli organi competenti rinviando detti aggiornamenti alla redazione del progetto definitivo, l'approvazione e l'accertamento della compatibilità ambientale sono adottati in violazione dell'articolo 3 citato, e i Comuni e i privati cittadini hanno esercitato il loro diritto di partecipazione solo in riferimento ad un progetto parzialmente sviluppato, e non in ordine a quello, compiutamente definito, destinato a produrre effetti sull'ambiente diversi da quelli da loro valutati.

S.10) VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 18 DEL DECRETO LEGISLATIVO 20 AGOSTO 2002 N. 190 - INCOMPETENZA - ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI MOTIVAZIONE

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali in data 26 luglio 2005 aveva espresso parere favorevole in ordine alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, condizionandolo al "più assoluto rispetto delle prescrizioni" contenute nel parere tecnico reso dal Dipartimento per i Beni Culturali e Paesaggistici il giorno prima.

Tra le prescrizioni da rispettare rientravano:

- a) quella secondo cui “occorrerà ... in sede di progetto definitivo, studiare la possibilità di soluzioni alternative al collegamento da Cassano D’Adda a Truccazzano ... il cui impatto con l’ambiente comprende diversi corsi d’acqua e aree verde ... per la sua valutazione, la scrivente dovrà acquisire in tempo utile sistematica documentazione fotografica relativa a questo tratto, con planimetria delle riprese e adeguato fotomontaggio delle opere previste, oltre ai pareri del Parco Adda Nord e del Parco Agricolo Sud, così come anche l’indicazione delle interferenze con altri tratti in progetto”;
- b) quella secondo cui “occorre un corredo di analisi di maggiore specificità, nel prosieguo del progetto definitivo, con riprese fotografiche dello stato dei luoghi e simulazioni fotografiche in loco in grado di evidenziare l’inserimento delle opere nel contesto, in particolare gli svincoli, dei ponti, della galleria, e comunque di tutte quelle situazioni progettuali che per consistenza dimensionale, pervasività territoriale, necessitano di una maggiore valutazione ed indagine conoscitiva.”

Il C.I.P.E. con la deliberazione n. 93 del 29 luglio 2005 ha dichiarato la compatibilità ambientale dell’opera, dettando numerose prescrizioni, e impartendo una serie di raccomandazioni.

Tra le prescrizioni, però, non compare quella indicata alla precedente lettera “a” (e per questo, le “soluzioni alternative” prescritte dal Ministero non sono state sudiate), mentre quella indicata alla lettera “b” è stata degradata al rango di mera raccomandazione (il che ha consentito al proponente di allegare al progetto definitivo solo alcune fotografie, ma non le altre “analisi di maggiore specificità” prescritte dal Ministero).

Di conseguenza non si sono avverate due delle condizioni fondamentali del parere positivo reso dal Ministero dei Beni Culturali, che quindi deve intendersi gioco forza negativo.

Nella fattispecie, pertanto, trova applicazione l’articolo 18, sesto comma, del decreto legislativo 20 agosto 2002 n. 190 a norma del quale, “in caso di motivato dissenso del ... Ministro per i beni e le attività culturali, l’adozione del provvedimento di compatibilità ambientale è demandata al Consiglio dei Ministri ...”.

A fronte di ciò, il C.I.P.E. avrebbe dovuto astenersi dal pronunciare la compatibilità ambientale dell’opera e trasmettere gli atti alla Presidenza del Consiglio.

Ciò non è stato fatto, e dunque la delibera n. 93/2005 va annullata anche per questa ragione, tanto più che il C.I.P.E. non ha fornito la benché minima motivazione della sua decisione di ignorare una prescrizione del Ministero e di degradarne un’altra al rango di mera raccomandazione, il che integra il vizio di carenza di motivazione.

S.11) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELL’ILLOGICITÀ MANIFESTA, DELLA PERPLESSITÀ E DEL DIFETTO DI ISTRUTTORIA

L’insieme delle prescrizioni impartite dal C.I.P.E. impone modifiche del progetto preliminare che ne stravolgono completamente il contenuto.

Per esempio, il C.I.P.E. ha imposto al proponente di rielaborare il progetto degli attraversamenti dell’Oglio, del Serio e dell’Adda al fine di renderlo compatibile con la progettazione definitiva della linea AC Milano – Verona, che al momento

dell'approvazione del progetto preliminare era ancora in fase di elaborazione: dunque alla data del 29 luglio 2005 il C.I.P.E. ha attestato la compatibilità ambientale di tali attraversamenti prescrivendo al contempo di modificarli per adattarli al progetto di un'altra opera che in quel momento non era stato ancora completato e, quindi, non era stato ancora ritenuto compatibile con l'ambiente!

Tale "modus operandi", oltre ad essere palesemente illogico, si pone in netto contrasto con la disciplina vigente in tema di valutazione di impatto ambientale, la quale dovrebbe compiere "un'azione anticipatrice di salvaguardia dell'ambiente" (T.A.R. Abruzzo, l'Aquila, 25 ottobre 2002 n. 540): come può svolgere un'azione anticipatrice di salvaguardia ambientale, la prescrizione di modificare un progetto per adeguarlo a quello di un'altra opera di cui non è ancora stata accertata la compatibilità ambientale? La risposta è semplice: non può svolgere alcuna funzione anticipatrice!

La delibera C.I.P.E. n. 93/2005 va dunque annullata anche perché, del tutto illogicamente, ha impartito una congerie di prescrizioni progettuali destinate a stravolgere completamente il contenuto del progetto preliminare, conducendo alla elaborazione di un elaborato talmente diverso da essere destinato a produrre un impatto ambientale molto differente.

Se avesse voluto rispettare il principio dell'anticipazione della salvaguardia ambientale, il C.I.P.E. avrebbe dovuto astenersi dall'approvare il progetto di cui si tratta, avrebbe dovuto ordinare al proponente di redigere un nuovo progetto preliminare che recepisce tutte le modifiche ritenute necessarie, e solo dopo aver esaminato tale nuovo progetto, ricorrendone i presupposti, avrebbe potuto approvarlo attestandone contemporaneamente la compatibilità ambientale.

Tutto ciò non è stato fatto, e addirittura il C.I.P.E. si è spinto ad impartire prescrizioni del tutto generiche ed incerte nel tempo e nella sostanza, ragion per cui la deliberazione n. 93 del 29 luglio 2005 dovrà essere annullata anche per queste ragioni.

S.12) VIOLAZIONE DEGLI ARTICOLI 5 E 6 DELLA DIRETTIVA N. 85/337/CEE DEL 27 GIUGNO 1985, DEGLI ARTICOLI 2 E 4 DEL D.P.C.M. 27 DICEMBRE 1988, E DEGLI ARTICOLI 18 E 19 DEL DECRETO LEGISLATIVO 20 AGOSTO 2002 N. 190 - ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELL'ERRONEITÀ DEL PROCEDIMENTO E DELLA CARENZA DI ISTRUTTORIA

Al punto 1.2 della relazione istruttoria della Commissione Speciale V.I.A. viene ricostruito l'"iter amministrativo e dei lavori istruttori" seguito, in merito al quale emerge che:

- il 3 maggio 2004 la società A.N.A.S. ha trasmesso l'istanza di valutazione di impatto ambientale del progetto preliminare;
- il 6 maggio 2004 sono stati pubblicati gli avvisi al pubblico sui giornali La Repubblica, Brescia Oggi, il Nuovo Giornale di Bergamo e la Provincia di Cremona;
- il 10 giugno 2004 il Ministero dell'Ambiente ha trasmesso alla Commissione Speciale V.I.A. l'istanza di approvazione del progetto, la documentazione progettuale, lo studio di impatto ambientale (SIA), i predetti avvisi pubblici, e la dichiarazione giurata del proponente sulla veridicità della documentazione fornita;
- il 1° luglio 2004 il presidente della Commissione Speciale V.I.A. ha comunicato al

- proponente l'avvio dell'istruttoria;
- il 20 luglio 2004 il Gruppo istruttore ha effettuato un sopralluogo e ha ravvisato la necessità di richiedere integrazioni al progetto e allo studio di impatto ambientale;
 - il 29 luglio 2004 è stata inoltrata al proponente la richiesta di integrazioni;
 - il 30 agosto 2004 il proponente ha chiesto la proroga dei termini di consegna delle integrazioni;
 - il 2 settembre 2004 il presidente della Commissione Speciale V.I.A. ha chiesto al proponente di perfezionare la suddetta domanda di proroga;
 - il 23 settembre 2004 il presidente della Commissione Speciale V.I.A. ha fissato per il giorno 15 ottobre 2004 il termine ultimo di consegna delle integrazioni da parte del proponente;
 - il 15 ottobre 2004 il proponente ha chiesto un'ulteriore proroga per la presentazione delle integrazioni richieste, accolta con fissazione del nuovo termine di 46 giorni;
 - il 29 novembre 2004 il proponente ha trasmesso le integrazioni richieste.

Mediante tali integrazioni "il proponente ha provveduto all'aggiornamento del Progetto Preliminare introducendo numerose modifiche al progetto originariamente presentato, in modo tale da configurare, sostanzialmente, la redazione di un nuovo progetto" (pagina 110 della relazione istruttoria del Gruppo Istruttore della valutazione di impatto ambientale).

È pacifico, pertanto, che il progetto preliminare originariamente presentato dal proponente è radicalmente diverso dal progetto preliminare analizzato dalla Commissione Speciale V.I.A. e poi approvato dal C.I.P.E.

È altrettanto pacifico che tutti i soggetti interessati avrebbero dovuto essere informati della presenza di un nuovo progetto preliminare.

Nonostante questo, chi di dovere si è ben guardato dal dare notizia della circostanza che, a partire dal 29 novembre 2004, il progetto era stato radicalmente mutato, rendendosi in tal modo necessaria l'acquisizione di ulteriori osservazioni.

Da ciò discendono conseguenze gravissime.

Anzitutto la Regione, mediante la delibera n. 18656 del 5 agosto 2004, ha espresso la propria valutazione positiva in merito ad un progetto preliminare (quello trasmesso il 3 maggio 2004) che è radicalmente diverso da quello integrato dal proponente in data 29 novembre 2004.

In secondo luogo le Soprintendenze per i Beni Archeologici e per i Beni Architettonici e Paesistici della Lombardia hanno espresso i propri pareri in ordine ad un progetto preliminare completamente differente da quello che è stato approvato.

In terzo luogo tutte le osservazioni presentate dal pubblico sono state inoltrate prima del 29 novembre 2004, e quindi anch'esse hanno ad oggetto un progetto del tutto differente da quello valutato dalla Commissione V.I.A. e poi approvato dal C.I.P.E.

Tutto ciò, in quanto le molteplici integrazioni presentate in data 29 novembre 2004 non sono mai state sottoposte alla valutazione né della Regione, né degli enti locali e delle altre amministrazioni interessate, né del pubblico.

S.13) VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 20 DEL DECRETO LEGISLATIVO 20 AGOSTO 2002 N. 190

Il primo comma dell'articolo 20 indicato in epigrafe stabilisce che la Commissione speciale V.I.A. "provvede alla istruttoria tecnica di cui all'articolo 19 e, entro sessanta giorni dalla presentazione del progetto da parte del soggetto proponente, esprime il proprio parere sul progetto assoggettato alla valutazione di impatto ambientale".

"Ove la Commissione verifici l'incompletezza della documentazione presentata", specifica il secondo comma, "il termine indicato al comma 1 è differito di trenta giorni per le necessarie integrazioni".

Queste ultime, si badi, non possono essere richieste in qualsiasi momento, ma, a norma del terzo comma "possono essere richieste entro trenta giorni dall'apertura della procedura", e "nel caso in cui il soggetto aggiudicatore non abbia provveduto alle richieste integrazioni entro i trenta giorni successivi, il parere si ritiene negativo".

Dalla lettura del punto 1.2 della relazione istruttoria della Commissione V.I.A. emerge che la società A.N.A.S. le ha trasmesso l'istanza di valutazione dell'impatto ambientale il 3 maggio 2004, e che tutta la documentazione costitutiva del progetto preliminare è stata trasmessa alla Commissione in data 10 giugno 2004.

A norma del primo comma dell'articolo 20, dunque, il parere sul progetto doveva essere espresso, a tutto voler concedere, entro il 9 agosto 2004 o, in caso di richiesta di integrazioni, entro l'8 settembre 2004.

Invece, tanto la relazione istruttoria quanto il parere della Commissione V.I.A. recano la data del 1° marzo 2005.

Ma non basta.

Come visto, in data 29 luglio 2004 la Commissione V.I.A. ha chiesto al proponente di integrare la documentazione ad essa inoltrata; pertanto, a norma di legge, le integrazioni dovevano pervenirle entro e non oltre il 28 agosto 2004.

Entro tale data, però, nessuna integrazione è pervenuta alla Commissione, per cui in forza del terzo comma del citato articolo 20 il parere di compatibilità ambientale dell'opera di cui è causa deve essere ritenuto negativo.

Né varrebbe ad eludere tale dato di fatto la circostanza che il proponente, con domanda in data 30 agosto 2004, ha chiesto una proroga del termine di trenta giorni fissato ex lege per la integrazione dei documenti.

In disparte la circostanza che nel silenzio dell'articolo 20 indicato in epigrafe è da escludere la possibilità di proroga di detto termine, resta comunque il fatto che la domanda di proroga è stata avanzata il 30 agosto 2004, vale a dire quando il termine stabilito dalla legge per tale adempimento era ormai scaduto.

Tale circostanza, in definitiva, determina l'illegittimità di tutti gli atti assunti dalla Commissione V.I.A. e della deliberazione CIPE n. 93/2005 la quale, nonostante il fatto che il parere espresso dalla Commissione VIA sul progetto fosse negativo, ha ugualmente approvato il progetto preliminare del collegamento autostradale Brescia-Milano pronunciandone la compatibilità ambientale.

S.14) VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 37 DEL PIANO TERRITORIALE DEL PARCO DEL SERIO

Il tracciato della nuova autostrada attraversa il territorio del Parco del Serio. Quest'ultimo è dotato di un piano territoriale approvato in forza della delibera della Giunta regionale n. 192 del 28 giugno 2000. L'articolo 37.6 delle relative norme di

attuazione, nel disciplinare le infrastrutture viarie del tipo di quella di cui si tratta, stabilisce che “l’apertura di nuove strade, percorsi o sentieri campestri o forestali ... **sono soggetti ad autorizzazione dell’ente gestore del parco** il quale, in relazione all’inserimento ambientale ed alla fruizione del parco, prescrive i criteri di realizzazione delle opere, il tipo di manto di copertura, le modalità e le condizioni di inserimento e di equipaggiamento ambientale”.

Nel caso in esame anche questa disposizione risulta essere stata violata, giacché gli atti impugnati sono stati assunti senza la preventiva acquisizione dell’autorizzazione dell’Ente gestore del parco.

S.15) VIOLAZIONE DELL’ARTICOLO 43 DEL PIANO TERRITORIALE DEL PARCO ADDA NORD

L’autostrada attraversa anche il territorio del Parco Adda Nord, il quale è dotato di un piano territoriale approvato in forza della delibera della Giunta regionale n. 2869 del 22 dicembre 2000.

L’articolo 43 delle relative norme di attuazione dispone in proposito che “le nuove infrastrutture (rete viaria, rete ferroviaria, impianti a rete, ecc.) compresi gli attraversamenti, possono essere localizzati all’interno del parco **purché sia documentata l’improponibilità di tracciati alternativi esterni al Parco**”, ed inoltre “devono essere progettate **nel rispetto del presente piano** e non possono avere tracciati paralleli al corso del fiume. I viadotti dovranno essere realizzati, ove possibile, perpendicolari all’andamento del fiume, propendendo per soluzioni plurifunzionali (strada più ferrovia)”.

Nel caso in esame anche queste disposizioni risultano violate, giacché i provvedimenti impugnati sono stati assunti senza che sia stata documentata l’improponibilità di soluzioni alternative, e senza rispettare le prescrizioni del piano territoriale.

S.16) VIOLAZIONE DELL’ARTICOLO 14 DEL PIANO TERRITORIALE DEL PARCO AGRICOLO SUD MILANO

L’autostrada attraversa anche il territorio del Parco Agricolo Sud Milano, il quale è dotato di un piano territoriale approvato in forza della delibera della Giunta regionale n. 818 del 3 agosto 2000.

L’articolo 14 delle relative norme di attuazione dispone che le nuove strade statali e provinciali all’interno del territorio del parco sono soggette alla dichiarazione di compatibilità ambientale disciplinata dal medesimo articolo.

Gli atti impugnati sono stati assunti nonostante la mancanza di tale dichiarazione di compatibilità ambientale, ed anche per questa ragione quindi essi sono sicuramente illegittimi.

S.17) VIOLAZIONE DELL’ARTICOLO 2 DEL D.P.R. 18 APRILE 1994 N. 383, NONCHÉ DEGLI ARTICOLI 9 E 11 DELLA LEGGE REGIONALE 16 APRILE 1988 N. 18

L’articolo 2 del D.P.R. n. 383/1994 disciplina, in sostituzione dell’articolo 81 del D.P.R. 24 luglio 1977 n. 616, il procedimento da seguire al fine di accertare se le opere da eseguirsi da amministrazioni statali siano conformi alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi.

L'articolo 9 della legge regionale n. 18/1988, istitutiva del Parco dell'Oglio Nord, stabilisce a sua volta che "la costruzione ... di strade di collegamento intercomunale, anche se prevista dagli strumenti urbanistici vigenti, è subordinata al parere favorevole del Consorzio del Parco", mentre il successivo articolo 11 fissa la regola per cui il Consorzio deve esprimere il proprio parere alla Regione "in caso di progetti di infrastrutture di interesse statale, per l'intesa di cui all'articolo 81 del D.P.R. 24 luglio 1977 n. 616".

Nel caso in esame queste regole sono state violate, giacché con i provvedimenti impugnati è stato approvato il progetto della nuova autostrada ed è stato deciso di procedere alla sua realizzazione, senza la preventiva verifica della sua conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, e senza il preventivo parere favorevole dell'Organo deliberante del Consorzio del Parco dell'Oglio Nord.

S.18) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELL'ILLOGICITÀ MANIFESTA

Con la delibera n. 93/05 il C.I.P.E., mentre ha approvato il progetto preliminare impartendo al contempo una gran quantità di prescrizioni e di raccomandazioni per la redazione del progetto definitivo, ha fissato nell'importo di 1.580 milioni di euro il "limite di spesa" da non superare per la realizzazione delle opere in progetto; lo stesso C.I.P.E., con la delibera n. 142/05, ha poi confermato tale "limite di spesa".

Ciò premesso, appare evidente l'illogicità di tali determinazioni, essendo palesemente illogico fissare il tetto di spesa per la realizzazione di opere il cui effettivo contenuto non sia stato ancora deciso, con la conseguenza che molti miglioramenti delle infrastrutture stradali in progetto e gran parte delle relative opere di mitigazione e di compensazione ambientale non potranno essere realizzati, proprio a causa dell'impossibilità di superare il "limite di spesa" illegittimamente fissato dal C.I.P.E.

T) L'ACCORDO DI PROGRAMMA SOTTOSCRITTO IL 7 MAGGIO 2007 E IL DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE N. 5129 DEL 18 MAGGIO 2007

T.1) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELL'ILLOGICITÀ MANIFESTA

Allo scopo di "agevolare le modalità di azione dei singoli soggetti coinvolti" nella realizzazione dell'autostrada Brescia-Milano, in data 7 maggio 2007 è stato sottoscritto un Accordo di programma che poi è stato approvato con il decreto regionale n. 5129 del 18 maggio 2007.

L'articolo 21 di tale accordo prevede fra l'altro l'impegno della società CAL "ad approvare il progetto definitivo entro 60 giorni dalla presentazione dello stesso da parte di Bre.Be.Mi s.p.a.", e "ad approvare il progetto esecutivo entro 60 giorni dalla presentazione dello stesso da parte di Bre.Be.Mi s.p.a.", fermo restando che "il soggetto inadempiente risponde comunque per i danni arrecati a terzi" (articolo 18).

L'illogicità di tali previsioni appare evidente, ove si consideri che esse obbligano la concedente ad approvare comunque entro un termine prestabilito i progetti presentati dal proponente, a prescindere dal loro contenuto, dalle loro manchevolezze e dai loro difetti.

U) LA DELIBERA DEL C.I.P.E. N. 42 DEL 26 GIUGNO 2009, LA RELAZIONE ISTRUTTORIA E LA PROPOSTA DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE, I PARERI DELLA COMMISSIONE V.I.A., DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE, DEL MINISTERO DEI BENI CULTURALI, LA DELIBERA DELLA GIUNTA REGIONALE N. 9195 DEL 30 MARZO 2009, LA DELIBERA DEL PARCO AGRICOLO SUD MILANO N. 8 DELL'11 MARZO 2009, L'ACCORDO DI PROGRAMMA SOTTOSCRITTO IN DATA 7 MAGGIO 2007 ED I RELATIVI ATTI DI APPROVAZIONE

U.1) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DEI PRESUPPOSTI, DEL DIFETTO DI ISTRUTTORIA E DI MOTIVAZIONE, DEL TRAVISAMENTO DEI FATTI E DELLA CONTRADDITTORIETÀ - VIOLAZIONE DEGLI ARTICOLI 93, 164, 166, 167, 168 E 185 DEL DECRETO LEGISLATIVO 12 APRILE 2006 N. 163, DEGLI ARTICOLI 8, 9 E 10 DELLA SEZIONE II DELL'ALLEGATO XXI DEL DECRETO LEGISLATIVO 12 APRILE 2006 N. 163, E DELL'ARTICOLO 9 DELLA COSTITUZIONE - VIOLAZIONE DELLA DELIBERA DEL C.I.P.E. N. 93 DEL 29 LUGLIO 2005

La delibera del C.I.P.E. n. 42/09 di approvazione del progetto definitivo in virtù di quanto fin qui evidenziato e di quanto si dirà nel prosieguo, risulta illegittima per eccesso di potere sotto il profilo della carenza dei presupposti, della carenza di istruttoria, di motivazione e del travisamento di fatti, vizi che si contestano anche nei confronti della relazione istruttoria e della proposta del Ministero delle infrastrutture, dei pareri della Commissione VIA, del Ministero dell'ambiente, del Ministero dei beni culturali, della delibera della Giunta regionale n. 9195 del 30 marzo 2009 (indicata dal C.I.P.E. come delibera prot. A1.2009.0048529 del 25 marzo 2009), dell'accordo di programma sottoscritto in data 7 maggio 2007 e dei relativi atti di approvazione, nonché di tutti gli altri atti assunti nel corso del procedimento che hanno condotto all'approvazione del progetto definitivo.

Più nello specifico, il C.I.P.E. ha approvato il progetto definitivo (la cui approvazione, come già sottolineato, "consente la realizzazione ... di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato") impartendo ben 255 prescrizioni e 228 raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture.

Tali prescrizioni e tali raccomandazioni, per il loro numero e la loro rilevanza, dimostrano di per sé che il progetto definitivo era affetto da gravissime carenze, in presenza delle quali il C.I.P.E. avrebbe dovuto fare corretta applicazione dell'articolo 167 del decreto legislativo 163/2006, che gli imponeva di valutare la rilevanza delle carenze e quindi disporre la chiusura della procedura e il rinvio del progetto al soggetto aggiudicatore, e non gli consentiva di approvare ugualmente il progetto.

Più specificamente, a rivelare le predette carenze del progetto definitivo sono tra l'altro, sotto il profilo ambientale, le prescrizioni n. 3, 12, 16, 23, 29, 30, 83, 87, 88, 202, 207 e le raccomandazioni n. 1, 69, 75 della delibera n. 42/09, le quali evidenziano che le opere di mitigazione e compensazione ambientale sono state progettate in modo del tutto insufficiente.

L'approvazione del progetto definitivo in mancanza di un'adeguata progettazione ambientale viola il combinato disposto dell'articolo 164 del decreto legislativo

163/2006 e dell'articolo 8 della sezione II dell'allegato XXI del medesimo decreto. Stabilisce il suddetto articolo 8, applicabile alle infrastrutture strategiche in ragione del richiamo contenuto nel citato articolo 164, che "il progetto definitivo ... sviluppa gli elaborati grafici e descrittivi, nonché i calcoli **ad un livello di definizione tale che nella successiva progettazione esecutiva non si abbiano apprezzabili differenze tecniche e di costo**": è evidente che le prescrizioni dettate in tema di opere di mitigazione e compensazione ambientale comporteranno notevoli integrazioni della futura progettazione, con conseguenti sensibili differenze tecniche e di costo.

La mancata adeguata progettazione ambientale contrasta inoltre con l'articolo 166 del decreto legislativo n. 163/2006, il quale prescrive che il progetto definitivo sia corredato "dalla **definizione delle eventuali opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale**", e con l'articolo 9 del predetto allegato XXI, il quale nel fissare i contenuti obbligatori della relazione generale al progetto definitivo, al punto "b" stabilisce che la stessa "**riferisce in merito a tutti gli aspetti riguardanti ... le opere e le misure mitigative e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale**".

La prescrizione n. 9 rivela poi che il progetto di monitoraggio ambientale non risponde ai requisiti richiesti obbligatoriamente dall'allegato XXI del decreto legislativo 163/2006, il che comporta altresì violazione dell'articolo 64 del decreto legislativo 163/2006 nonché degli articoli 8 e 10 dell'allegato XXI medesimo.

Alla luce di quanto sopra risultano altresì illegittimi, oltre alla delibera del C.I.P.E., anche gli atti presupposti assunti nel corso dell'istruttoria, tra cui in particolare la proposta e la relazione del Ministero delle infrastrutture, e i pareri della Commissione V.I.A., del Ministero dell'ambiente, del Ministero per i beni e le attività culturali, della Regione.

Quanto al Ministero delle infrastrutture, l'articolo 168.5 stabilisce che lo stesso "formula al CIPE a mezzo della struttura tecnica la proposta di approvazione o rinvio del progetto a nuova istruttoria, tenendo conto di tutte le proposte di prescrizioni o varianti acquisite agli atti".

È evidente che alla luce di tutte le prescrizioni pervenute dalle amministrazioni competenti e fatte proprie dal Ministero stesso, e considerate le carenze del progetto riscontrate, il Ministero avrebbe dovuto proporre il rinvio a nuova istruttoria del progetto definitivo, e non la sua approvazione.

I medesimi vizi si ravvisano anche riguardo alle altre Amministrazioni che hanno espresso il proprio parere: alla luce delle notevoli lacune sopra menzionate, esse non potevano legittimamente esprimere parere favorevole.

A ciò si aggiunga che l'articolo 167 del decreto legislativo 163/2006 prescrive che, ove sia riscontrata "l'assenza degli elementi progettuali prescritti dall'allegato tecnico recato all'allegato XXI, le amministrazioni competenti concludono l'istruttoria, negli stessi termini e modi, con la richiesta di rinvio del progetto a nuova istruttoria e l'indicazione delle condizioni per la ripresentazione dello stesso"; l'avvenuta espressione di parere favorevole in luogo della richiesta di nuova istruttoria costituisce evidente violazione di tale normativa.

L'articolo 93 del decreto legislativo 163/2006 prescrive che "il progetto definitivo individua compiutamente i lavori da realizzare, nel rispetto delle esigenze, dei criteri,

dei vincoli, degli indirizzi e delle indicazioni stabiliti nel progetto preliminare”. L’articolo 8 della sezione II dell’allegato XXI del medesimo decreto stabilisce poi che il progetto definitivo venga “redatto sulla base delle indicazioni del progetto preliminare”.

Il C.I.P.E. con la delibera n. 93/05 aveva approvato il progetto preliminare impartendo una gran mole di prescrizioni, e specificando che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione del progetto definitivo, avrebbe dovuto verificare l’ottemperanza a tali prescrizioni.

Sotto tale profilo si censura in primo luogo la carenza di istruttoria, in quanto **non risulta che il Ministero abbia provveduto a detta verifica.**

In secondo luogo, dall’esame dell’allegato alla delibera CIPE n. 42/09 contenente le nuove prescrizioni e raccomandazioni, **emerge che alcune delle prescrizioni e raccomandazioni dettate in sede di approvazione del progetto preliminare non sono state rispettate, tant’è che sono diventate prescrizioni del provvedimento di approvazione del progetto definitivo.**

In particolare, e salve le più dettagliate indicazioni che la ricorrente fornirà dopo che avrà acquisito la piena conoscenza di tutti gli atti del procedimento:

- le prescrizioni 2, 3, 7 e 42 dimostrano che non sono state rispettate le prescrizioni di cui al capitolo “Suolo e sottosuolo” della delibera C.I.P.E. n. 93/05, visto che il progetto definitivo risulta del tutto approssimativo quanto alle indagini sui siti di cava e al loro recupero, ove invece la delibera n. 93/05 aveva imposto “precise indagini geologiche e geotecniche” anche con specifico riguardo alle “tematiche ambientali e agli aspetti connessi al recupero delle aree ad intervento estrattivo terminato”. Le prescrizioni della delibera CIPE n. 42/09 rivelano addirittura che manca qualunque indagine relativa alla presenza di beni ambientali e di carattere idrogeologico nei siti di cava, così come manca l’individuazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale. Non solo: la prescrizione n. 42 dimostra poi che l’individuazione delle cave di prestito non è idonea e che si dovranno individuare delle alternative, la cui ricerca è peraltro rimessa alla esclusiva “buona volontà” della SOCIETÀ DI PROGETTO BREBEMI;
- le prescrizioni n. 3, 12, 16, 23, 29, 30, 83, 87, 88, 202, 207 e le raccomandazioni n. 1, 30, 46, 69 e 75 dimostrano che non sono state rispettate le “prescrizioni di carattere ambientale”, delle prescrizioni di cui al capitolo “Misure di mitigazione ambientale e paesistica” e quelle di cui al capitolo “Misure di compensazione ambientale” della delibera n. 93/05, giacché denotano l’incompletezza e la carenza della progettazione relativa alle misure mitigative e compensative, mentre il C.I.P.E. aveva imposto una progettazione specifica e di dettaglio;
- la prescrizione n. 14 dimostra che non è stata rispettata la prescrizione contenuta nel capitolo “Elementi di carattere generale” di cui alla delibera CIPE n. 93/05, giacché denota la mancata progettazione della maglia viaria minore mentre la delibera n. 93/05 aveva espressamente imposto che “il progetto definitivo dovrà ricomprendere gli interventi di riorganizzazione fondiaria di ricomposizione della maglia viaria minore e poderale”;
- la prescrizione n. 77 dimostra che non è stata rispettata la prescrizione contenuta nel capitolo “Elementi di carattere generale” di cui alla delibera n. 93/05, laddove

quest'ultima aveva prescritto che gli attraversamenti dei fiumi Serio, Oglio e Adda avessero “il posizionamento delle pile in ombra idraulica rispetto a quelle dell'attraversamento della linea ferroviaria”;

- le prescrizioni 87 e 88 dimostrano che non è stata rispettata la prescrizione contenuta nel capitolo “Misure di compensazione ambientale” della delibera n. 93/05, laddove quest'ultima aveva imposto che “le azioni compensative ...dovranno essere sviluppate in accordo ... con gli Enti gestori dei parchi ... La documentazione di progetto dovrà altresì assicurare la titolarità ad intervenire nei relativi ambiti geografici e la disponibilità delle necessarie risorse finanziarie”. La suddetta prescrizione n. 87 è dettata senza copertura finanziaria e comunque entrambe le prescrizioni dimostrano come non vi sia una progettazione attuale concordata con gli Enti gestori dei parchi;
- le prescrizioni da 91 a 99 e le raccomandazioni 22, 91 dimostrano l'insufficienza della progettazione definitiva con riferimento alle misure di mitigazione acustica, laddove il capitolo “Rumori e vibrazioni” delle prescrizioni della delibera n. 93/05 aveva imposto una progettazione dettagliata.

In sostanza, tutte le prescrizioni e raccomandazioni sopra riportate dimostrano chiaramente come il progetto definitivo non abbia recepito le prescrizioni dettate dal C.I.P.E. in sede di approvazione del progetto preliminare; dal che discende che la delibera del C.I.P.E. n. 42/09 e tutti i provvedimenti assunti nel corso del relativo procedimento, ivi compresi la relazione istruttoria e la proposta del Ministero delle infrastrutture, il parere del 21 maggio 2009 della Commissione Speciale V.I.A., il parere del Ministero dell'Ambiente e quello del Ministero per i beni e le attività culturali, risultano illegittimi per violazione dell'articolo 93 del decreto legislativo 163/2006 nonché dell'articolo 8 della sezione II dell'allegato XXI del medesimo decreto, ai sensi del quale il progetto definitivo deve conformarsi ai vincoli e alle indicazioni del progetto preliminare approvato, nonché per violazione dell'articolo 166 del decreto legislativo 163/2006 e degli articoli 8 e 9 dell'allegato XXI che prescrivono quale elemento indefettibile del progetto definitivo la relazione del progettista che attesta la rispondenza del progetto definitivo a quello preliminare e alle relative prescrizioni, dettate con particolare riferimento alla compatibilità ambientale. Detti atti risultano inoltre viziati da travisamento di fatti ed illogicità, laddove hanno ritenuto che il progetto definitivo si fosse adeguato alle prescrizioni di cui alla delibera C.I.P.E. n. 93/05, e da evidente carenza di istruttoria e di presupposti.

Essi sono altresì viziati da eccesso di potere per contrasto con la delibera del C.I.P.E. n. 93/05 e risultano inoltre violare l'articolo 9 della Costituzione, in quanto il mancato rispetto delle prescrizioni, fundamentalmente di natura ambientale, si traduce anche in una evidente compromissione del paesaggio.

Con particolare riferimento al parere della Commissione speciale V.I.A., si osserva poi che l'articolo 185 del decreto legislativo 163/2006 impone che la Commissione comunichi al Ministero eventuali difformità tra progetto preliminare e progetto definitivo ed esprima il proprio parere “sulla 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”. È evidente che il parere favorevole della Commissione è stato reso in violazione di legge

e in carenza dei presupposti.

U.2) VIOLAZIONE DEGLI ARTICOLI 23 E 185 DEL DECRETO LEGISLATIVO 12 APRILE 2006 N. 163, DELL'ARTICOLO 6 DELLA DIRETTIVA 85/337/CEE E DELL'ARTICOLO 18 DEL DECRETO LEGISLATIVO 20 AGOSTO 2002 N. 190 - ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI ISTRUTTORIA, DEL DIFETTO DEI PRESUPPOSTI E DELLA PERPLESSITÀ

Come si è già rilevato, avendo riscontrato numerose, gravi lacune dello studio di impatto ambientale prodotto dal proponente, nell'approvare il progetto preliminare il C.I.P.E. aveva dettato numerose prescrizioni anche in merito alla valutazione dell'impatto ambientale dell'intera opera, prescrizioni alle quali il progetto definitivo avrebbe dovuto uniformarsi; tale progetto dunque doveva necessariamente contenere molteplici dati integrativi dello studio di impatto ambientale.

Prima dell'approvazione del progetto definitivo era quindi necessario rinnovare il procedimento di valutazione dell'impatto ambientale prodotto dall'intera opera progettata, al fine di permettere la partecipazione degli Enti locali e dei cittadini secondo le regole che governano tale procedimento.

Non solo, ma nel caso in esame il procedimento di valutazione di impatto ambientale andava svolto con riferimento al progetto definitivo, per due altre ragioni.

Da un lato, perché l'articolo 23 del decreto legislativo n. 152/2006, come modificato dal decreto legislativo 16 gennaio 2008 n. 4, impone di esperire la valutazione di impatto ambientale sulla base del progetto definitivo.

D'altro lato, perché l'articolo 185 del decreto legislativo n. 163/2006 prescrive, nel caso di considerevoli divergenze del progetto definitivo rispetto a quello preliminare, "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 proposito, non conoscendo la ricorrente il contenuto specifico dei due progetti, per il momento ci si limita a rilevare che, rispetto al progetto preliminare sottoposto alla valutazione di impatto ambientale, il progetto definitivo prevede le opere prescritte con la delibera del C.I.P.E. n. 93/05, nonché ulteriori "nuove opere", di cui dà atto la stessa delibera del C.I.P.E. n. 42/09 (cfr. pag. 6 della stessa).

Ma v'è di più: la valutazione di impatto ambientale andava rinnovata anche in ragione del fatto che il notevole lasso di tempo (quasi quattro anni) intercorso dallo svolgimento della stessa l'ha resa ormai inattuale, nonché alla luce dei più recenti studi sul riscaldamento globale e degli approfondimenti trasportistici effettuati nel 2007 nel corso del procedimento concluso con l'Accordo di Programma relativo alla Tangenziale Est Esterna.

La valutazione di impatto ambientale invece non è stata rinnovata, il che se da un lato conferma la fondatezza delle censure svolte nei precedenti paragrafi S.9 e S.11, dall'altro comporta la violazione delle norme che assoggettano le autostrade al procedimento di valutazione di impatto ambientale (articolo 7.3 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152, con riferimento alla voce 10 del relativo allegato II), e che garantiscono agli enti locali ed ai cittadini il diritto di partecipare a detto procedimento (articolo 6 della direttiva 85/337/CEE e articolo 18 del decreto legislativo n.

190/2002).

U.3) VIOLAZIONE DEGLI ARTICOLI 166 E 168 DEL DECRETO LEGISLATIVO 12 APRILE 2006 N. 163 - ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI ISTRUTTORIA E DI MOTIVAZIONE, DEL TRAVISAMENTO DI FATTI, DELLA CARENZA DEI PRESUPPOSTI E DELLA CONTRADDITTORIETÀ

La Provincia di Milano ha espresso il proprio parere sul progetto definitivo con delibera consiliare n. 144 del 9 marzo 2009.

Con tale delibera, dopo aver rilevato che “i progetti della Rivoltana e della Cassanese sono estesi per circa 15 chilometri ... ma possiedono una complessità e una rilevanza particolare perché toccano il territorio più urbanizzato e ambientalmente più sensibile”, ed aver sottolineato che “a dispetto di questa complessità la progettazione della Rivoltana e della Cassanese appare inadeguata, come si approfondirà in seguito, e del tutto insufficiente sotto il profilo della mitigazione e compensazione ambientale”, ha formulato una serie di richieste e proposte di modifica, chiedendo espressamente che “il progetto venga modificato prima dell’approvazione definitiva del C.I.P.E.”.

Quest’ultimo ed il Ministero delle infrastrutture, però, hanno omesso di prendere in considerazione in maniera adeguata la maggior parte di tali richieste, e più precisamente:

- hanno omesso di prendere in considerazione il rilievo secondo cui “il progetto della galleria sotterranea di Pioltello è carente perché privo della rampa di uscita in direzione Milano e, pertanto assolutamente privo di funzionalità”, per cui esso **“deve ... essere assolutamente integrato con la rampa di uscita in direzione Segrate, e con i necessari impianti tecnologici e idraulici che sono stati inspiegabilmente esclusi dalla progettazione e dal conseguente appalto”**;
- a fronte del rilievo secondo cui il progetto “non è accompagnato da significative previsioni di opere e misure di mitigazione e compensazione”, nonostante che “comporti **impatti insostenibili per l’abitato di Tregarezzo** in Comune di Segrate” e nonostante che “il tratto che fronteggia l’abitato di San Felice **presenta forti criticità ambientali**”, ed a fronte della conseguente richiesta di “una **radicale rivisitazione dello svincolo di Tregarezzo**, secondo lo schema allegato”, il quale “è già stato sottoposto a valutazione di impatto ambientale nell’ambito delle attività connesse all’accordo di programma tra Regione, Provincia e Comune di Segrate per il coordinamento delle attività connesse alla realizzazione della edificazione del comparto *Segrate idroscalo*”, in modo del tutto illogico ed immotivato si sono limitati a “raccomandare” un approfondimento dello svincolo di Tregarezzo ed a prescrivere alla proponente “di studiare insieme a CAL ed al Comune di Segrate un percorso tecnico-amministrativo che possa garantire la delocalizzazione delle abitazioni del quartiere Tregarezzo tramite un accordo da attivarsi immediatamente dopo l’approvazione del progetto definitivo”;
- hanno omesso di prendere in considerazione il rilievo secondo cui “**non è ... accettabile che una parte del parco idroscalo, circa 7.000 mq, venga utilizzata come area tecnica di cantiere**”;
- hanno omesso di prendere in considerazione il rilievo secondo cui “**si ritiene inaccettabile la soluzione progettuale adottata nella zona di attraversamento**

del parco di Trenzanesio” e la richiesta di modificare il progetto in conformità alla “proposta già discussa e condivisa con i Comuni nel tavolo territoriale d’ambito, tesa a ridurre i manufatti e l’altezza dei rilevati stradali”, ed hanno altresì ommesso di prendere in considerazione il rilievo per cui, “a parte la modifica delle sedi stradali **è fondamentale prevedere un progetto di ambientazione e sistemazione paesistica di tutta l’area** in modo tale da ricostruire in termini positivi il rapporto tra strada e il parco di Trenzanesio”;

- hanno immotivatamente respinto la richiesta di **sostituire con una passerella ciclabile** il ponte carrabile previsto all’altezza della strada provinciale 182 in Comune di Rodano;
- in merito alla variante di Liscate, hanno ommesso di prendere in considerazione la richiesta di **sottoporre ad analisi comparativa un tracciato alternativo**, relativamente più vicino all’area urbanizzata, tale da ottenere l’effetto di una minore **compromissione di vasti e pregiati territori agricoli compresi nel parco sud**”;
- hanno ommesso di prendere in considerazione la richiesta di “modificare immediatamente il progetto adeguandolo, **prima dell’approvazione**, a quanto stabilito dall’accordo di programma” relativo alla Tangenziale Est Esterna;
- hanno ommesso di prendere in considerazione, infine, la richiesta di “perfezionare ulteriormente la soluzione prevista **per mitigare e compensare gli impatti sull’abitato di Cascine san Pietro**”.

La mancanza di qualsivoglia valutazione, da parte del Ministero, delle predette richieste costituisce altresì violazione degli articoli 166.4 e dell’articolo 168.5 del decreto legislativo 163/2006 che impongono al Ministero stesso di valutare e tenere conto delle osservazioni e proposte degli enti coinvolti.

Il Parco Agricolo Sud Milano, a sua volta, con delibera n. 8 dell’11 marzo 2009 ha rilevato anzitutto la **“completa assenza di contestualizzazione delle opere di mitigazione e compensazione** negli elaborati consegnati al Parco ...”, ed ha quindi approvato il progetto definitivo **“a condizione che vengano introdotti gli accorgimenti e le risoluzioni progettuali di mitigazione e compensazione contenute nella relazione istruttoria”** ivi allegata, e dando atto che **“l’attuazione del progetto definitivo Bre.Be.Mi. dovrà essere subordinata alla definizione puntuale delle misure di mitigazione e compensazione paesistico-ambientali sopra richiamate da concordare con il Parco Agricolo Sud Milano”**.

Detta delibera è affetta da travisamento dei fatti e da contraddittorietà, nonché da carenza dei presupposti nella misura in cui, pur rilevando notevoli carenze nel progetto definitivo, ha comunque espresso parere favorevole alla sua approvazione.

Risultano inoltre viziate anche la relazione del Ministero delle infrastrutture e la delibera C.I.P.E. n. 42/09, nella parte in cui non hanno comunque preso in considerazione le osservazioni e le prescrizioni espresse dal Parco nella suddetta delibera.

Per esempio, nella parte relativa alla strada Cassanese il Parco aveva prescritto di **“realizzare lungo la nuova Cassanese un doppio filare arboreo di pioppi tipici delle tenute di Trenzanesio, ricreando la sua delimitazione di parco naturale e paesaggistico ...** Si ricorda che è tassativamente inaccettabile la realizzazione di strade dentro il

Parco naturale di Trenzanesio”.

Tale prescrizione, come le altre relative ai tratti di strada rientranti nell'ambito del Parco Agricolo Sud, non sono tuttavia state accolte, per cui si ripropongono le medesime censure sopra svolte con riguardo al parere della Provincia di Milano.

U.4) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELL'ILLOGICITÀ MANIFESTA E DELLA CARENZA DI MOTIVAZIONE - VIOLAZIONE DEGLI ARTICOLI 1 E 3 DELLA LEGGE 7 AGOSTO 1990 N. 241, DELL'ARTICOLO 97 DELLA COSTITUZIONE E DEGLI ARTICOLI 166 E 168 DEL DECRETO LEGISLATIVO 12 APRILE 2006 N. 163

È stato più volte evidenziato come la Tangenziale Est Esterna, in fase anch'essa di progettazione, sia strettamente funzionale all'autostrada Brescia-Milano, tanto che sia la Regione con la delibera della Giunta regionale n. 18656/04, sia il C.I.P.E. con la delibera di approvazione del progetto preliminare avevano prescritto che “al momento dell'avvio dei lavori della Brescia-Milano, ANAS dovrà garantire la realizzazione anche dell'arco di tangenziale est esterna e delle opere ad esso connesse. Tale schema con la Variante di Liscate, e con la riqualificazione e il potenziamento della SP 14 e SP 103, sono indispensabili per evitare pesantissimi fenomeni di congestione derivanti dal recapito della nuova autostrada Brescia-Milano sulla rete della viabilità secondaria della provincia di Milano”.

Posta la stretta interconnessione tra le due opere, le relative progettazioni sarebbero dovute andare di pari passo.

Tale è stato anche l'avviso della Provincia di Milano che, mediante la citata delibera n. 144/2009, ha chiesto “che il progetto definitivo dell'autostrada brebemi, per la parte della provincia di Milano, sia approvato contestualmente al progetto definitivo della tangenziale est esterna, (ovviamente nel momento in cui quest'ultimo sarà disponibile) per non incorrere nell'approvazione e nel successivo avvio delle procedure di acquisizione di aree e di appalto per un'opera priva della necessaria funzionalità”.

In modo del tutto illogico il C.I.P.E. ha disatteso tale richiesta ed ha approvato il progetto definitivo dell'autostrada Brescia-Milano nonostante la mancanza del progetto definitivo della Tangenziale Est Esterna, senza motivare la decisione di disattendere il parere della Provincia di Milano e violando i principi di buon andamento, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa.

I medesimi vizi si devono sollevare riguardo alla proposta e alla relazione del Ministero delle infrastrutture le quali risultano altresì viziate per violazione degli articoli 166.4 e 168.5 del decreto legislativo 163/2006 (vd. quanto scritto al riguardo nel precedente paragrafo S.3).

Da questo punto di vista l'illogicità dei provvedimenti impugnati è ancora più manifesta giacché, accogliendo la prescrizione del Ministero delle infrastrutture, il C.I.P.E. ha imposto il recepimento nel progetto esecutivo delle “modifiche progettuali del tracciato TEM condivise nel Collegio di Vigilanza dell'Accordo di programma per la realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano...” (prescrizione n. 33).

Da ciò emerge che il progetto definitivo approvato non è effettivamente tale, posto che il tracciato in esso previsto dovrà essere adeguato alla progettazione della TEM.

S.5) ECCESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DIISTRUTTORIA E DI

MOTIVAZIONE - VIOLAZIONE DEGLI ARTICOLI 1, 3 E 10 DELLA LEGGE 7 AGOSTO 1990 N. 241

Nel testo vigente il 26 giugno 2009, l'articolo 1 della legge n. 241/1990 stabiliva che "l'attività amministrativa ... è retta da criteri di ... pubblicità e trasparenza ...", il successivo articolo 3 disponeva che "ogni provvedimento amministrativo ... deve essere motivato ...", e che "la motivazione deve indicare i presupposti di fatto e le ragioni giuridiche che hanno determinato la decisione dell'amministrazione, in relazione alle risultanze dell'istruttoria", l'articolo 9 fissava la regola per cui "... i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati, hanno facoltà di intervenire nel procedimento", ed infine l'articolo 10 precisava che "i soggetti ... intervenuti ai sensi dell'articolo 9 hanno diritto ... di presentare memorie scritte e documenti, che l'amministrazione ha l'obbligo di valutare ove siano pertinenti all'oggetto del procedimento".

Essendo venute a conoscenza dell'avvio del procedimento preordinato all'approvazione del progetto definitivo dell'autostrada Brescia-Milano, alcune Associazioni ambientaliste riunite nel COORDINAMENTO INTERPROVINCIALE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE erano intervenute nello stesso, ed ai sensi del citato articolo 10 (nonché ai sensi dell'articolo 167, quarto comma, del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163) avevano presentato una corposa ed argomentata memoria. con cui avevano chiesto fra l'altro:

- a) che venisse rinnovato il procedimento di valutazione di impatto ambientale dell'intera opera;
- b) che venissero finalmente effettuati quegli indispensabili approfondimenti trasportistici, che in precedenza non erano mai stati effettuati;
- c) che il progetto definitivo dell'autostrada Brescia-Milano non venisse approvato, prima dell'approvazione del progetto definitivo della Tangenziale Est Esterna di Milano;
- d) che le previsioni del progetto definitivo relative al tracciato della cosiddetta "variante di Lisate" non venissero approvate, anche in considerazione del fatto che avrebbero pregiudicato l'Oratorio di San Biagio e l'adiacente Cascina fortificata;
- e) che la previsione di realizzare una nuova strada attraverso la Tenuta di Trenzanesio venisse soppressa;
- f) che ogni eventuale modifica della strada Rivoltana in quel tratto venisse realizzata in galleria, al di sotto della quota naturale di campagna;
- g) che ogni eventuale modifica della strada Cassanese, nel tratto antistante la predetta Tenuta e nel tratto di attraversamento del territorio di Segrate, venisse realizzata in galleria, al di sotto della quota naturale di campagna;
- h) che qualsiasi eventuale modifica della strada Rivoltana e della strada Cassanese venisse studiata in modo da evitare di pregiudicare la funzionalità delle aziende agricole ivi insediate, e garantire la permanenza delle attuali possibilità di accesso.

Fatta eccezione per la richiesta di cui al punto "f" che è stata immotivatamente tradotta, anziché in una prescrizione imperativa (come era stato chiesto), in una mera "raccomandazione" (la n. 1) priva di ogni valore vincolante, il C.I.P.E ha di fatto rigettato tutte queste richieste, senza prenderle neppure in considerazione e senza

spendere una sola parola di motivazione sul punto.

S.6) VIOLAZIONE DEGLI ARTICOLI 93 E 164 DEL DECRETO LEGISLATIVO 12 APRILE 2006 N. 163, NONCHÈ DELL'ARTICOLO 1 DELLA SEZIONE I DELL'ALLEGATO XXI

Per quanto riguarda la cosiddetta “Variante di Liscate”, risultano altresì violate le norme indicate in epigrafe, le quali impongono che i progetti definitivi delle opere pubbliche siano preceduti dalla redazione dei relativi progetti preliminari.

Nel caso in esame, infatti, la “Variante di Liscate” non è stata oggetto di alcun progetto preliminare.

Alla luce di tutto quanto precede, pertanto, si

CHIEDE

che l'ecc.mo Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia voglia accogliere il presente ricorso, e per l'effetto voglia:

- annullare tutti i provvedimenti impugnati;
- annullare la convenzione sottoscritta il 24 luglio 2003 tra la A.T.I. Brebemi e la società A.N.A.S. s.p.a., la convenzione unica stipulata il 26 marzo 2007 tra la Società di Progetto Brebemi e la società CAL s.p.a., e l'atto aggiuntivo stipulato il 7 settembre 2009, o comunque dichiararne la nullità o l'inefficacia.

Con ogni conseguenza anche per ciò che concerne gli onorari e le spese di causa.

Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 14.2 del D.P.R. 30 maggio 2002 n. 115 si dichiara che il valore della controversia è indeterminabile, e che comunque ai sensi dell'articolo 10.1 dello stesso decreto non si è provveduto al versamento del contributo unificato di iscrizione a ruolo, in quanto trattasi di procedimento già esente ai sensi del numero 27-*bis* dell'allegato B al D.P.R. 26 ottobre 1972 n. 642.

Unitamente all'originale del presente atto si produce:

- 1) estratto dello Statuto della ricorrente;
- 2) copia della delibera C.I.P.E. n. 42 del 26 giugno 2009.

Con riserva di ogni ulteriore produzione e deduzione, e con riserva di proporre motivi aggiunti.

Milano, 11 novembre 2009

(Avv. Walter Fumagalli)

RELAZIONE DI NOTIFICA

A richiesta dell'avvocato Walter Fumagalli, procuratore domiciliatario dell'associazione “LEGAMBIENTE LOMBARDIA O.N.L.U.S, io sottoscritto Ufficiale Giudiziario ho notificato copia conforme del suesteso ricorso a:

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, nel domicilio “ex lege” presso l'Avvocatura Distrettuale dello Stato, con sede a Milano, in via Freguglia n. 1, e ciò facendo a mani di
.....

PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA, nel domicilio “ex lege” presso l’Avvocatura Distrettuale dello Stato, con sede a Milano, in via Freguglia n. 1, e ciò facendo a mani di

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI, nel domicilio “ex lege” presso l’Avvocatura Distrettuale dello Stato, con sede a Milano, in via Freguglia n. 1, e ciò facendo a mani di

CONSIGLIO DEI MINISTRI, in persona del Presidente “pro tempore”, nel domicilio “ex lege” presso l’Avvocatura Distrettuale dello Stato, con sede a Milano, in via Freguglia n. 1, e ciò facendo a mani di

MINISTERO DELL’ ECONOMIA E DELLE FINANZE, in persona del Ministro “pro tempore”, nel domicilio “ex lege” presso l’Avvocatura Distrettuale dello Stato, con sede a Milano, in via Freguglia n. 1, e ciò facendo a mani di

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, in persona del Ministro “pro tempore”, nel domicilio “ex lege” presso l’Avvocatura Distrettuale dello Stato, con sede a Milano, in via Freguglia n. 1, e ciò facendo a mani di

MINISTERO DELL’AMBIENTE E DELLE TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE, in persona del Ministro “pro tempore”, nel domicilio “ex lege” presso l’Avvocatura Distrettuale dello Stato, con sede a Milano, in via Freguglia n. 1, e ciò facendo a mani di

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA’ CULTURALI, in persona del Ministro “pro tempore”, nel domicilio “ex lege” presso l’Avvocatura Distrettuale dello Stato, con sede a Milano, in via Freguglia n. 1, e ciò facendo a mani di

MINISTERO DEGLI AFFARI REGIONALI E DELLE AUTONOMIE LOCALI, in persona del Ministro “pro tempore”, nel domicilio “ex lege” presso l’Avvocatura Distrettuale dello Stato, con sede a Milano, in via Freguglia n. 1, e ciò facendo a mani di

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME DI TRENTO E BOLZANO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, nel domicilio “ex lege” presso l’Avvocatura Distrettuale dello Stato, con sede a Milano, in via Freguglia n. 1, e ciò facendo a mani di

XIII COMMISSIONE PERMANENTE DEL SENATO DELLA REPUBBLICA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, nel domicilio “ex lege” presso l’Avvocatura Distrettuale dello Stato, con sede a Milano, in via Freguglia n. 1, e ciò facendo a mani di

VIII COMMISSIONE PERMANENTE DEL SENATO DELLA REPUBBLICA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, nel domicilio “ex lege” presso l’Avvocatura Distrettuale dello Stato, con sede a Milano, in via Freguglia n. 1, e ciò facendo a mani di

VIII COMMISSIONE PERMANENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, nel domicilio “ex lege” presso l’Avvocatura Distrettuale dello Stato, con sede a Milano, in via Freguglia n. 1, e ciò facendo a mani di

IX COMMISSIONE PERMANENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, nel domicilio “ex lege” presso l’Avvocatura Distrettuale dello Stato, con sede a Milano, in via Freguglia n. 1, e ciò facendo a mani di

A.N.A.S. S.P.A. (già A.N.A.S. – ENTE NAZIONALE PER LE STRADE), in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso l’Avvocatura Distrettuale dello Stato, con sede a Milano, in via Freguglia n. 1, e ciò facendo a mani di

REGIONE LOMBARDIA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede della Regione a Milano, in via F. Filzi n. 22, e ciò facendo a mani di

SOCIETA’ INFRASTRUTTURE LOMBARDE S.P.A., in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede della società a Milano, in via Copernico 38, e ciò facendo a mani di

SOCIETA’ C.A.L. – CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE S.P.A., in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede della società a Milano, in via Copernico n. 42, e ciò facendo a mani di

PROVINCIA DI MILANO - ENTE GESTORE DEL PARCO AGRICOLO SUD MILANO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede della Provincia di Milano, in via Vivaio n. 1, e ciò facendo a mani di

PROVINCIA DI MILANO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede della Provincia a Milano, in via Vivaio n. 1, e ciò facendo a mani di

società “**AUTOSTRADALE LOMBARDE S.P.A.**”, già “**RACCORDO AUTOSTRADALE BRESCIA - BERGAMO - MILANO S.P.A. (BREBEMI S.P.A.)**”, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede della società a Bergamo, in largo B. Belotti n. 16, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

società “**AUTOSTRADALE LOMBARDE S.P.A.**”, già “**RACCORDO AUTOSTRADALE BRESCIA - BERGAMO - MILANO S.P.A. (BREBEMI S.P.A.)**”, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede della società a Brescia, via Somalia n. 2/4 e ciò facendo a mezzo del servizio postale

società “**SOCIETÀ DI PROGETTO AUTOSTRADA DIRETTA BRESCIA MILANO S.P.A. (IN FORMA ABBREVIATA SOCIETÀ DI PROGETTO BREBEMI S.P.A.)**”, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede della società a Brescia, via Somalia 2/4, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

società “**AUTOSTRADALE PER L'ITALIA S.P.A.**”, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede della società a Roma, in via A. Bergamini n. 50, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

società “**AUTOSTRADALE S.P.A.**”, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede della società a Roma, in via A. Bergamini n. 50, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

società “**ATLANTIA S.P.A.**”, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede della società a Roma, in via Antonio Nibby n. 20, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

A.N.A.S. S.P.A. (già A.N.A.S. – ENTE NAZIONALE PER LE STRADE), in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede dell’ente a Roma, in via Monzambano n. 10, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

“RETE FERROVIARIA ITALIANA – SOCIETÀ PER AZIONI”, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede della società a Roma, in Piazza della Croce Rossa n. 1, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

PROVINCIA DI BERGAMO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede della Provincia a Bergamo, in via T. Tasso n. 8, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

PROVINCIA DI BRESCIA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede della Provincia a Brescia, Palazzo Broletto, piazza Paolo VI n. 29, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

PROVINCIA DI CREMONA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede della Provincia a Cremona, in corso Vittorio Emanuele II n. 17, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

PROVINCIA DI LODI, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede della Provincia a Lodi, in via A. Grandi n. 6, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

PROVINCIA DI MANTOVA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede della Provincia a Mantova, in via Principe Amedeo n. 30, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

PROVINCIA DI PAVIA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede della Provincia a Pavia, in piazza Italia n. 2, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI CASSANO D’ADDA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Cassano d’Adda, via Manzoni n. 7, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI CASSINA DE' PECCHI, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Cassina de' Pecchi, Piazza De Gasperi n. 1, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI CERNUSCO SUL NAVIGLIO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Cernusco sul Naviglio, via Tizzoni n. 2, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI LISCATE, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Liscate, Largo Europa n. 2, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI MELZO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Melzo, Piazza Vittorio Emanuele II n. 1, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI PIOLTELLO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Pioltello, via Carlo Cattaneo n. 1, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI POZZUOLO MARTESANA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Pozzuolo Martesana, via Martiri della Liberazione n. 11, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI RODANO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Rodano, via Roma n. 10, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI SEGRATE, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Segrate, via I Maggio, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI SETTALA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Settala, via G. Verdi n. 8/C, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI TRUCAZZANO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Trucazzano, via Scotti n. 50, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI VIGNATE, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Vignate, via Roma n. 19, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI ANTEGNATE, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune ad Antegnate, via Castello n. 12, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI BARIANO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Bariano, via A. Locatelli n. 2/4, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI CALCIO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Calcio, via Papa Giovanni XXIII n. 40, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI CALVENZANO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Calvenzano, piazza Vittorio Emanuele II n. 6, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI CARAVAGGIO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Caravaggio, piazza Garibaldi n. 9, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI CASIRATE D'ADDA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Casirate d'Adda, viale Massimo d'Azeglio n. 5, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI COVO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Covo, piazza SS. Apostoli n. 1, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI FARA OLIVANA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Fara Olivana, via Umberto I n. 9, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI FORNOVO SAN GIOVANNI, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Forno San Giovanni, piazza San Giovanni n. 1, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI ISSO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Isso, piazza Sant'Andrea n. 32, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI MORENGO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Morengo, via Castello n. 13, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI PAGAZZANO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Pagazzano, via Roma n. 256, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI TREVIGLIO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Treviglio, piazza L. Manara n. 1, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI BRESCIA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Brescia, piazza della Loggia n. 1, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI CASTEGNATO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Castegnato, via Trebeschi n. 8, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI CASTREZZATO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Castrezzato, piazzale Risorgimento, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI CAZZAGO SAN MARTINO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Cazzago San Martino, via Carebbio n. 32, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI CHIARI, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Chiari, Piazza Martiri della Libertà n. 26, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI COLOGNE, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Cologne, Piazza Garibaldi n. 31, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI GUSSAGO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Gussago, via Peracchia n. 3, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI OSPITALETTO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Ospitaletto, via Mons. Girolamo Rizzi n. 24, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI RONCADELLE, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Roncadelle, via Roma n. 50, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI ROVATO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Rovato, via Lamarmora n. 7, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI RUDIANO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Rudiano, Piazza Martiri della Libertà n. 21, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI TRAVAGLIATO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Travagliato, Piazza Libertà n. 2, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI URAGO D'OGLIO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Urago d'Oglio, Piazza Guglielmo Marconi n. 27, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI CAMISANO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Camisano, piazza Maggiore n. 1, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI CASALE CREMASCO - VIDOLASCO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Casale Cremasco - Vidolasco, via Roma n. 56, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI RICENGO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Ricengo, via Roma, 8, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI COMAZZO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Comazzo, via Palazzo Pertusati, 25, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI ARZAGO D'ADDA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Arzago d'Adda, piazza Indipendenza, 2, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI BARBATA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Barbata, via Vittorio Veneto, 62, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI MISANO DI GERA D'ADDA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Misano di Gera d'Adda, via Roma, 26, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI MOZZANICA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Mozzaniga, piazza A. Locatelli, 5, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI ROMANO DI LOMBARDIA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Romano di Lombardia, piazza XXIV Maggio, 5, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI CASTEL GABBIANO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Castel Gabbiano, via Vimercati Sanseverino, 1, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

COMUNE DI RIVOLTA D’ADDA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede del Comune a Rivolta d’Adda, piazza Vittorio Emanuele II, 1, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

CONSORZIO DI GESTIONE DEL PARCO REGIONALE DELL’OGLIO NORD, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede dell’Ente a Orzinuovi, in piazza Garibaldi n. 15, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

CONSORZIO PER LA GESTIONE DEL PARCO REGIONALE DEL SERIO, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede dell’Ente a Romano di Lombardia, in piazza Rocca n. 1, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

CONSORZIO PER LA GESTIONE DEL PARCO REGIONALE DELL’ADDA NORD, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede dell’Ente a Trezzo sull’Adda, Villa Gina, in via Padre Benigno Calvi n. 3, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

CONSORZIO PARCO DELL’ADDA SUD, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede dell’Ente a Lodi, in viale Dalmazia n. 10, e ciò facendo a mezzo del servizio postale

CONSORZIO DEL PARCO DEL MOLGORA, in persona del legale rappresentante “pro tempore”, per la carica domiciliato presso la sede dell’Ente a Burago Molgora, in via Roma n. 5, e ciò facendo a mezzo del servizio postale