

ECC.MO TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE PER LA LOMBARDIA

MILANO

RICORSO

dell'associazione "**LEGAMBIENTE LOMBARDIA O.N.L.U.S.**", con sede a Milano, in via Vida n. 7, in persona del Presidente "pro tempore", signor Andrea Poggio, rappresentata e difesa nel presente giudizio dagli avvocati Paolo Sabbioni, Walter Fumagalli ed Emanuele Ratto, ed elettivamente domiciliata presso lo studio degli avvocati Walter Fumagalli ed Emanuele Ratto a Milano, in piazza Duse n. 3, come da delega a margine del presente atto,

CONTRO

il **COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA**
e la **REGIONE LOMBARDIA**,

NEI CONFRONTI

della società "**TANGENZIALI ESTERNE DI MILANO 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**, al **MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**, alla **CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME DI TRENTO E BOLZANO**, alla **PROVINCIA DI MILANO**, alla **PROVINCIA DI BRESCIA**, alla **PROVINCIA DI CREMONA**, alla **PROVINCIA DI MANTOVA**, alla **PROVINCIA DI PAVIA**, alla **PROVINCIA DI BERGAMO**, alla

PROVINCIA DI LODI e alla società “**A.NA.S. S.P.A.**”,

PER L'ANNULLAMENTO

della delibera del C.I.P.E. in data 29 luglio 2005 con cui è stato approvato il progetto preliminare della Tangenziale Est Esterna di Milano, e di tutti gli atti presupposti e connessi, anche se allo stato non ancora conosciuti.

FATTO

La ricorrente, organo decentrato dell'associazione LEGAMBIENTE, ha come scopo istituzionale “la tutela della natura e dell'ambiente”, e per il perseguimento dei fini sociali “utilizza gli strumenti processuali che ritiene di volta in volta più idonei” (articolo 3 dello statuto).

Con delibera in data 21 dicembre 2001 il C.I.P.E., ai sensi dell'articolo 1.1 della legge 21 dicembre 2001 n. 443, aveva approvato il programma delle “infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese”: fra tali interventi il C.I.P.E. aveva indicato anche la “Tangenziale Est Esterna di Milano”.

Si tratta di un'arteria autostradale destinata ad essere realizzata in una zona della Lombardia caratterizzata dalla presenza di importantissimi elementi ambientali e paesaggistici, fra i quali il Parco Agricolo Sud Milano, il Naviglio Martesana, il torrente Molgora, il Parco del Molgora, oltre ai numerosissimi fontanili che costituiscono una peculiarità della bassa pianura irrigua lombarda e ad altri puntuali elementi di pregio paesaggistico ed ambientale.

Ritenendo dunque la ricorrente che tale opera fosse suscettibile di arrecare un ingente nocumento ai pregi ed ai delicati equilibri ambientali della zona

interessata dal suo tracciato, di pregiudicare gravemente la salute e la qualità della vita dei cittadini che vivono e lavorano in tale zona, e di generare una situazione di crisi di quel settore agricolo che rappresenta uno dei fattori portanti dell'economia locale, con tutto quello che ciò comporta anche in termini di abbandono delle campagne e di conseguente progressivo degrado del territorio, la stessa aveva impugnato la citata delibera del C.I.P.E., unitamente a tutti gli atti ad essa presupposti, con ricorso pendente avanti l'ecc.mo Tribunale con il n. 553/2002.

Da notizie di stampa la ricorrente ha appreso che il C.I.P.E., con delibera in data 29 luglio 2005, avrebbe approvato il progetto preliminare dell'opera dichiarando perfezionata l'intesa Stato-Regione sulla sua localizzazione.

Avuta notizia di tale delibera, la ricorrente si è affrettata a chiedere, prima al C.I.P.E. e poi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, copia della stessa e di tutti i relativi atti istruttori.

Ad oggi, tuttavia, tali richieste non sono state ancora esaudite, per cui la ricorrente formula espressa riserva di proporre in seguito motivi aggiunti.

Fin d'ora peraltro la ricorrente ritiene che, come tutti i provvedimenti che l'hanno preceduta, anche la delibera del 29 luglio 2005 sia illegittima.

Pertanto di tutti tali atti si chiede l'annullamento per i seguenti motivi di

DIRITTO

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

POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI MOTIVAZIONE -
ECESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELL'ILLEGITTIMITÀ DEGLI
ATTI PRESUPPOSTI

Non è certo agevole ripercorrere in modo sintetico la congerie di atti assunti dalle più disparate amministrazioni pubbliche, in merito alla Tangenziale Est Esterna di Milano; a questo scopo, appare opportuno prendere le mosse dall'ultimo dei predetti atti, cioè dalla delibera del C.I.P.E. in data 29 luglio 2005, che è illegittima per molteplici ragioni.

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.

La normativa introdotta dalla legge n. 443/2001 e dal decreto legislativo n. 190/2002, infatti, deve essere letta alla luce delle norme costituzionali che regolano la ripartizione di competenze fra Stato, Regioni ed enti locali.

Al riguardo vale la regola per cui "... i principi di sussidiarietà e di adeguatezza convivono con il normale riparto di competenze legislative contenuto nel Titolo V e **possono giustificare una deroga solo se la valutazione dell'interesse pubblico sottostante all'assunzione di funzioni regionali da parte dello Stato sia proporzionata, non risulti affetta da irragionevolezza alla stregua di uno scrutinio stretto di costituzionalità, e sia oggetto di un accordo stipulato con la Regione interessata**", fermo comunque restando che "nel nuovo Titolo V, l'equazione elementare interesse nazionale = competenza statale, che nella prassi legislativa previgente sorreggeva l'erosione delle funzioni amministrative ... delle Regioni, è divenuta priva di ogni valore deontico,

giacché l'interesse nazionale non costituisce più il limite, né di legittimità, né di merito, alla competenza legislativa regionale" (Corte Costituzionale, 1° ottobre 2003 n. 303).

La Tangenziale Est Esterna di Milano è lunga solo 35 chilometri e ricade interamente in Lombardia; esso dunque non impone quell'esercizio unitario di funzioni che, sulla base dei predetti principi, avrebbe potuto giustificare una deroga al normale riparto di competenze.

Oltretutto, a quanto è dato sapere, la Regione non ha mai stipulato un'intesa con lo Stato finalizzata specificamente ad avallare tale deroga, per cui le delibere del C.I.P.E. e gli altri provvedimenti assunti da amministrazioni statali devono essere annullati per incompetenza, giacché la competenza in materia spetta alla Regione.

Da un altro punto di vista, la decisione della Corte Costituzionale n. 303/2003 ha chiarito che "per giudicare se una legge statale che occupi questo spazio sia invasiva delle attribuzioni regionali o non costituisca invece applicazione dei principi di sussidiarietà e adeguatezza diviene elemento valutativo essenziale la previsione di un'intesa tra Stato e Regioni interessate, **alla quale sia subordinata l'operatività della disciplina**. Nella specie l'intesa è prevista e ad essa è da ritenersi che il legislatore **abbia voluto subordinare l'efficacia stessa della regolamentazione delle infrastrutture e degli insediamenti** contenuta nel programma di cui all'impugnato comma 1 dell'art. 1" della legge n. 443/2001 ... Ben può darsi, infatti, che nell'articolarsi del procedimento, al riscontro concreto delle caratteristiche oggettive dell'opera e dell'organizzazione di persone e mezzi che essa richiede per essere realizzata, la pretesa statale di attrarre in

sussidiarietà le funzioni amministrative ad essa relative risulti vanificata, **perché l'interesse sottostante ... possa essere interamente soddisfatto dalla Regione**, la quale, nel contraddittorio, ispirato al canone di leale collaborazione, che deve instaurarsi con lo Stato, non solo alleggi, ma argomenti e dimostri la propria adeguatezza e la propria capacità di svolgere in tutto o in parte la funzione”.

Poiché nel caso in esame, come si è visto, una specifica intesa sul punto non vi è mai stata, la “regolamentazione delle infrastrutture e degli insediamenti contenuta nel programma di cui all’impugnato comma 1 dell’art. 1” della legge n. 443/2001 è a tutt’oggi priva di efficacia.

Considerato quanto sopra, la delibera del 29 luglio 2005 è da considerare certamente illegittima in quanto è stata assunta sulla base di una normativa inefficace, per dare attuazione ad un programma di opere altrettanto inefficace.

D’altro canto, se per ipotesi lo Stato e la Regione Lombardia avessero concluso l’intesa cui la Corte Costituzionale ha subordinato l’operatività della disciplina dettata dalla legge n. 443/2001, relativamente alla Tangenziale Est Esterna di Milano tale intesa sarebbe sicuramente illegittima, per lo meno per violazione dell’articolo 118 della Costituzione e per carenza di motivazione (oltre che per le ragioni che ci si riserva di illustrare, allorquando si dovesse acquisire piena conoscenza di tale ipotetica intesa).

In proposito la sentenza della Corte Costituzionale n. 303/2003 ha molto chiaramente evidenziato come, ai sensi del citato articolo 118, “... le funzioni amministrative, generalmente attribuite ai Comuni, possano essere

allocate ad un livello di governo diverso per assicurarne l'esercizio unitario, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza. È del resto coerente con la matrice teorica e con il significato pratico della sussidiarietà che essa agisca come subsidium **quando un livello di governo sia inadeguato alle finalità che si intenda raggiungere**; ma se ne è comprovata un'attitudine ascensionale deve allora concludersi che, **quando l'istanza di esercizio unitario trascende anche l'ambito regionale, la funzione amministrativa può essere esercitata dallo Stato**".

Secondo i parametri fissati dalla Corte Costituzionale, dunque, lo Stato può pretendere di esercitare legittimamente una determinata funzione amministrativa, solamente allorquando "l'istanza di esercizio unitario trascende anche l'ambito regionale".

Nel caso in esame però, visto che la Tangenziale Est Esterna altro non è che un tronco autostradale lungo circa 35 chilometri interamente compreso nel territorio della Lombardia e che la Regione Lombardia è sicuramente dotata di strutture, risorse e capacità adeguate allo svolgimento delle funzioni necessarie per approvare il progetto di cui si tratta senza l'intervento statale, è da escludere che tale presupposto sussista, che l'ipotetica intesa risponda agli indispensabili criteri di ragionevolezza e che comunque possa essere stata fornita alcuna motivazione al riguardo.

2) VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 16 DELLA LEGGE 11 FEBBRAIO 1994 N. 109, DELL'ARTICOLO 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,

A quanto è dato sapere, la delibera C.I.P.E. del 29 luglio 2005 dovrebbe costituire approvazione del progetto preliminare dell'opera e contestuale attestazione della compatibilità ambientale della stessa; stando così le cose, ritiene la ricorrente che essa sia 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 delle delibere della Giunta regionale n. 14404 del 30 settembre 2003 e n. 20903 del 16 febbraio 2005, 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 durante questi anni è stato assunto al fine di addivenire alla realizzazione dell'opera di cui si tratta (e l'illegittimità di ciascuno di tali atti determina a sua volta, a cascata, l'illegittimità derivata di tutti i successivi provvedimenti attuativi dello stesso).**

Tutti i provvedimenti assunti nel corso di questi anni, infatti, hanno omesso di individuare in modo preciso e scientificamente attendibile (dal punto di vista sia qualitativo che quantitativo) le esigenze che la nuova Tangenziale dovrebbe soddisfare, hanno omesso di valutare (sempre in modo scientificamente attendibile) 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 Tangenziale genera ulteriore traffico in quanto impone percorrenze più lunghe per raggiungerla, hanno omesso di individuare eventuali soluzioni alternative ivi compresa l'alternativa zero, ed 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 della Tangenziale anziché attuare una delle altre alternative o addirittura optare per l'alternativa zero.

A quanto è dato sapere, la stessa delibera C.I.P.E. del 29 luglio 2005, al pari delle delibere della Giunta regionale n. 14404/2003 e n. 20903/2005 e di tutti gli atti assunti nel corso del relativo procedimento, ha perpetuato questa illegittima omissione in modo tanto più grave, in quanto nel corso di tale procedimento molti Comuni e molti comitati ed associazioni locali avevano presentato proprie osservazioni, con cui avevano evidenziato che il progetto preliminare non individuava in modo scientificamente attendibile le esigenze da soddisfare, avevano messo in risalto l'incapacità della nuova Tangenziale a risolvere i reali problemi viabilistici della zona, avevano individuato una concreta soluzione alternativa (consistente nello studio elaborato per conto dei Comuni interessati dalla Tangenziale), ed avevano illustrato le ragioni per cui tale soluzione alternativa avrebbe efficacemente risolto detti problemi con impatti incomparabilmente meno devastanti e costi infinitamente più contenuti.

Anzi, a quanto risulta 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 tali osservazioni sono state disattese, né hanno spiegato le ragioni per cui sono stati disattesi i molteplici pareri contrari all'attuazione del progetto, espressi da quasi tutte le amministrazioni locali interessate: questo configura un ulteriore vizio di legittimità di detti provvedimenti, per carenza di

istruttoria e di motivazione.

In proposito, le apodittiche, indimostrate e soprattutto infondate affermazioni contenute nelle delibere della Giunta regionale n. 14404/2003 e n. 20903/2005 sono assolutamente insufficienti a fornire una spiegazione fondata su dati oggettivi rilevati scientificamente, e su attendibili previsioni formulate altrettanto scientificamente.

Ed anche la decisione di apportare agli strumenti urbanistici locali le varianti necessarie per rendere l'opera urbanisticamente ammissibile è illegittima per carenza di istruttoria e di motivazione: neppure tale decisione, infatti, per ciò che risulta è stata supportata da alcuna motivazione circa la prevalenza dell'interesse pubblico alla nuova destinazione urbanistica rispetto a quelle previgenti, e addirittura a quanto risulta non sono state neppure prese in considerazione le previsioni del piano di coordinamento del Parco agricolo Sud Milano.

3) VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 15 DEL D.P.R. 21 DICEMBRE 1999 N. 554

La norma indicata in epigrafe fissa alcune regole fondamentali, cui la progettazione delle opere pubbliche deve obbligatoriamente attenersi.

Nel caso in esame alcune di queste regole risulta che siano state violate.

Anzitutto risulta 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 della nuova Tangenziale non costituiva l'unica “soluzione progettuale” per dare risposta ai problemi del traffico della zona, e che invece erano “possibili più soluzioni progettuali”, ivi compresa quella facente leva sulla riqualificazione della viabilità esistente.

La scelta della soluzione progettuale rappresentata dalla nuova Tangenziale, 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.

Risulta inoltre violato l'articolo 15.1, 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”, 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 a quanto è dato sapere 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”: il progetto di realizzare la nuova Tangenziale infatti, se confrontato con la possibilità di ottenere risultati analoghi riqualificando la

viabilità esistente, 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".

4) 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 E DELL'ILLEGITTIMITÀ DEGLI ATTI PRESUPPOSTI

Premesso che il documento di programmazione economica e finanziaria 2000-2002 della Regione Lombardia definisce espressamente come autostrada la Tangenziale Est Esterna, 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 ("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"), nonché con l'articolo 18 *bis* del decreto legge n. 376/1975 ("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, è vero, il legislatore ha derogato a questa regola generale con l'articolo 21.2 della legge n. 340/2000 ("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").

Ma è altrettanto vero che a quanto è dato sapere nessun provvedimento è stato assunto ai sensi di tale norma per permettere la realizzazione della Tangenziale Est Esterna.

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

Il piano generale dei trasporti e della logistica, di cui a quanto è dato sapere il progetto preliminare di cui si tratta pretende di costituire attuazione, ha espressamente stabilito che “nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità **a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica**” (V.A.S.).

Sia la delibera C.I.P.E. del 29 luglio 2005, che la delibera n. 121/2001 hanno violato questa prescrizione, in quanto hanno programmato la realizzazione della Tangenziale Est Esterna e ne hanno approvato il progetto preliminare, senza che l'opera abbia superato positivamente l'indispensabile Valutazione ambientale strategica.

6) ECESSO DI POTERE SOTTO IL PROFILO DELLA CARENZA DI ISTRUTTORIA, DELL'ILLOGICITÀ E DEL TRAVISAMENTO DEI FATTI

Esaurito l'esame dei vizi di legittimità che inficiano in via diretta ed immediata la delibera del C.I.P.E. n. 93/2005 (oltre che degli ulteriori atti fin qui richiamati), si può passare ai vizi che, inficiando la legittimità degli

atti presupposti, determinano l'illegittimità derivata di detta delibera.

Pare a tal fine opportuno cominciare dall'Accordo di Programma Quadro sottoscritto il 3 aprile 2000 da Ministero del Tesoro, Regione e Province di Milano, Brescia, Cremona, Mantova e Pavia, il quale ha tentato di giustificare la volontà di dare attuazione alla Tangenziale formulando affermazioni prive di qualunque supporto istruttorio, e che risultano palesemente illogiche e destituite di dignità scientifica e di concreta attinenza con la realtà.

Anzitutto i sottoscrittori dell'Accordo hanno asserito che la sua presunta necessità sarebbe "strettamente connessa con la Direttissima Milano-Brescia": essendo quest'ultima del tutto superflua per tutte le ragioni evidenziate in separati ricorsi, risulta superflua anche la Tangenziale (questo, senza contare che non è stato spiegato in alcuna maniera perché l'una sarebbe "strettamente connessa" all'altra).

Sempre a proposito della Tangenziale, poi, appare del tutto insufficiente affermare che essa dovrebbe permettere di assorbire e distribuire "traffici nell'hinterland milanese in alternativa all'attuale tangenziale est", in assenza di qualunque accertamento istruttorio, senza l'indicazione di qualsiasi dato quantitativo, ed in definitiva senza la minima valutazione del rapporto costi-benefici.

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

Si può ora passare all'esame del Documento di programmazione economica e finanziaria relativo al triennio 2000-2002, il quale contempla anche la realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano.

In tale Documento 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 Tangenziale est-est di Milano**”.

Tale affermazione si appalesa peraltro tautologica, in quanto non spiega per quale ragione si sia ravvisata la necessità di potenziare il sistema tangenziale di Milano e si sia a tal fine ritenuto assolutamente indispensabile prevedere una nuova Tangenziale, e si rivela illogica e contraddittoria in quanto, oltretutto senza il supporto della minima motivazione, pretende di giustificare la realizzazione della tangenziale di cui è causa con l'esigenza di potenziare il “sistema tangenziale di Milano ... e dei principali poli regionali” mentre essa, a causa della sua collocazione a grande distanza da Milano e delle sue modalità di gestione, non può certamente assolvere tale funzione.

8) 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, NONCHÉ DELL'ILLEGITTIMITÀ DEGLI ATTI PRESUPPOSTI

Un'ultima serie di censure, infine, riguarda la delibera C.I.P.E. n. 121 del 21 dicembre 2001.

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 possiedono tali caratteristiche, e deve essere sorretto da un'adeguata motivazione che dia conto delle risultanze di tale istruttoria.

La delibera C.I.P.E. n. 121/2001 risulta illegittima in quanto la stessa 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 che pertanto è chiaramente priva di qualunque valore motivazionale).

Né queste carenze possono essere superate dal richiamo al piano generale dei trasporti, in quanto come visto tale piano non contempla la Tangenziale Est Esterna di Milano, e 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 ricomprese nel territorio di

singole Regioni, comunque non possono più essere considerate di interesse nazionale, alla stregua del mutato quadro costituzionale relativamente alla ripartizione delle potestà legislativa e amministrativa.

Per tutte le ragioni che precedono, nonché per quelle che ci si riserva di illustrare allorquando sarà stata acquisita la piena conoscenza di tutti gli atti del procedimento relativo ai provvedimenti impugnati, si

CHIEDE

che l'ecc.mo Tribunale voglia annullare tutti gli atti impugnati, 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 presente controversia è indeterminabile, e che 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 dell'articolo 27-*bis* del D.P.R. 26 ottobre 1972 n. 642.

Unitamente all'originale del presente atto si produce:

1) estratto dello statuto della ricorrente.

Con riserva di ogni ulteriore produzione e deduzione.

Milano, 10 ottobre 2005

(avv. Walter Fumagalli)

(avv. Emanuele Ratto)