



REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia

(Sezione Terza)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 883 del 2009, integrato da motivi aggiunti, proposto da:

Sargiani Franco, Sargiani Giorgio e Sargiani Margherita, rappresentati e difesi dagli avv. Alessandro Ezechieli e Marco Ranalli, con domicilio eletto presso Marco Ranalli in Milano, piazza E. Duse n. 3;

contro

Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica C.I.P.E, rappresentato e difeso per legge dall'Avvocatura dello Stato, domiciliato in Milano, via Freguglia, n. 1; Regione Lombardia, rappresentata e difesa per legge dall'avv. Maria Lucia Tamborino, domiciliata in Milano, piazza Città di Lombardia, 1;

nei confronti di

Societa' Autostrade Lombarde Spa, Autostrade Spa, Cai Concessioni Autostradali Lombarde, Infrastrutture Lombarde, Provincia di Milano, Provincia di Cremona, Provincia di Mantova, Provincia di Pavia, Provincia di Bergamo, Provincia di Lodi; Societa' Progetto Autostrada Diretta Brescia Milano (Brebemi Spa), rappresentata e difesa dall'avv. Alberto Salvadori, con domicilio eletto presso Andrea Mazzanti in Milano, via Larga n. 8; Presidente della Repubblica, Presidente Consiglio dei Ministri, Consiglio dei Ministri, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, rappresentati e difesi per legge dall'Avvocatura dello Stato, domiciliati in Milano, via Freguglia, 1; Provincia di Brescia, rappresentata e difesa dagli avv. Magda Poli, Katuscia Bugatti, Gisella Donati, con domicilio eletto presso Francesco Basile in Milano, via Morigi, 2/A; Concessioni Autostradali Lombarde Spa, rappresentata e difesa dall'avv. Fabrizio Magri, con domicilio eletto presso il suo studio in Milano, via Camperio n. 9; Rfi Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., rappresentata e difesa dagli avv. Luigi Medugno, Claudia Molino, con domicilio eletto presso Giuseppe Rossi in Milano, piazza S. Nazario in Brolo;

e con l'intervento di

ad opponendum:

Autostrade per l'Italia S.p.A., rappresentata e difesa dall'avv. Luigi Medugno, con domicilio eletto presso Luigi Medugno in Milano, piazza San Nazario in Brolo;

per l'annullamento

della delibera del C.I.P.E. n. 93 del 29 luglio 2005 con la quale è stato approvato il progetto preliminare dell'Autostrada Milano-Brescia, ed atti presupposti e connessi;

con motivi aggiunti, della delibera del C.I.P.E. n. 42 del 26 giugno 2009 con la quale è stato approvato il progetto definitivo dell'Autostrada Milano–Brescia, ed atti presupposti e connessi, nonché per la dichiarazione di inefficacia di tutte le convenzioni stipulate da Brebemi con ANAS e CAL;

con ulteriori motivi aggiunti, per l'annullamento dell'accordo di programma stipulato il 7 maggio 2007 tra il Ministero delle Infrastrutture, la regione Lombardia, le province di Bergamo, Brescia, Cremona, Lodi, CAL S.p.a., Brebemi S.p.a. e la rappresentanza dei Comuni territorialmente interessati, ed atti connessi.

Visti il ricorso, i motivi aggiunti e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio di Comitato Interministeriale per la Program. Economica C.I.P.E, di Regione Lombardia, di Societa' Progetto Autostrada Diretta Brescia Milano (Brebemi Spa), di Presidente della Repubblica, di Presidente Consiglio dei Ministri, di Consiglio dei Ministri, di Ministero dell'Economia e delle Finanze, di Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e Mare, di Provincia di Brescia, di Concessioni Autostradali Lombarde Spa e di Rfi Rete Ferroviaria Italiana S.p.a;

Viste le memorie difensive;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 19 novembre 2013 la dott.ssa Elena Quadri e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

Viene nuovamente all'esame di questo Tribunale una controversia concemente l'approvazione del progetto dell'autostrada Brebemi, instaurata da soggetti proprietari di singole aree ricomprese nell'ambito del programma di lavori dell'opera, inserita fra le infrastrutture di rilevanza strategica ai sensi della legge obiettivo (legge n. 443/2001 e d.lgs. n. 190/2002), ora trasfusa nella disciplina prevista dagli artt. 166 e ss. del codice degli appalti (d.lgs. n. 163/2006).

L'opera viabilistica costituisce, invero, una delle principali approvate dal CIPE nel 2001 nel primo programma delle opere strategiche, essendo volta a garantire "il collegamento diretto autostradale a pagamento tra le aree metropolitane di Milano e di Brescia (e) rappresenta un contributo sostanziale al decongestionamento della rete stradale ordinaria ed autostradale lungo la direttrice Milano-Bergamo-Brescia. Il nuovo raccordo autostradale, infatti, dovrà rispondere alle notevoli pressioni dei volumi di traffico che interessano il corridoio infrastrutturale provenienti sia dal traffico di lunga percorrenza da ovest di Milano diretto verso il Nord-Est d'Italia, sia dai bacini di utenza locali che insistono sui sistemi metropolitani di Milano e di Brescia" (cfr. la "presa d'atto" della delibera n. 93/2005 di approvazione del progetto preliminare).

I lavori dell'opera sono ormai giunti ad uno stadio avanzato e l'apertura al traffico dell'autostrada è prevista per la metà del prossimo anno 2014.

Con il presente gravame e con i successivi motivi aggiunti gli interessati hanno dedotto molteplici censure di violazione di legge, incompetenza ed eccesso di potere sotto diversi profili, chiedendo l'annullamento dei provvedimenti impugnati indicati in epigrafe e di tutti gli altri atti indicati specificamente nell'epigrafe del ricorso, presupposti e consequenziali ai medesimi.

Si sono costituiti in giudizio il C.I.P.E, la Regione Lombardia, la Societa' Progetto Autostrada Diretta Brescia Milano (Brebemi S.p.a.), la Presidenza della Repubblica, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Consiglio dei Ministri, i Ministeri dell'Economia e delle Finanze, delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Ambiente e della Tutela

del Territorio e del Mare, la Provincia di Brescia, le Società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.a. e R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., che hanno eccepito in via preliminare l'irricevibilità e l'inammissibilità del ricorso e dei motivi aggiunti sotto diversi profili, chiedendone, in ogni caso, la reiezione per infondatezza nel merito, confutandone analiticamente le singole doglianze.

Ha proposto, inoltre, atto di intervento ad opponendum Autostrade per l'Italia S.p.a., del pari contestando la ricevibilità e l'ammissibilità del ricorso e chiedendone, comunque, il rigetto.

Successivamente le parti costituite hanno presentato memorie a sostegno delle rispettive conclusioni.

All'udienza pubblica del 19 novembre 2013 il ricorso è stato trattenuto in decisione.

Il collegio rileva, innanzitutto, che la seconda sezione del Tribunale, con sentenza n. 2822/2011 del 22 novembre 2011, ha deciso un'impugnazione che aveva oggetto sostanzialmente identico a quello dell'odierno ricorso all'esame, passata in giudicato.

Ne consegue che, pur non vertendo quel giudizio fra le stesse parti di quello odierno e non potendo, dunque, discendere l'effetto diretto di statuizione di giudicato per i soggetti in questo coinvolti, atteso il principio ricavabile dall'art. 2909 c.c. - secondo cui il giudicato fa stato ad ogni effetto tra le parti, i loro eredi o aventi causa, entro i limiti oggettivi dati dai suoi elementi costitutivi, ovvero della causa petendi, intesa come titolo dell'azione proposta, e del bene della vita che ne forma l'oggetto (petitum mediato), a prescindere dal tipo di sentenza adottato (petitum immediato) -, tuttavia non può non risultarne quanto meno un'efficacia riflessa in relazione al contenuto decisorio, atteso che le censure mosse in quella sede coincidono in gran parte con quelle oggi dedotte.

E' stato, infatti, affermato che la sentenza passata in giudicato, anche quando non possa avere l'effetto vincolante di cui all'art. 2909 cod. civ., può avere comunque l'efficacia riflessa di prova o di elemento di prova documentale in ordine alla situazione giuridica che abbia formato oggetto dell'accertamento giudiziale e tale efficacia indiretta può essere invocata da chiunque vi abbia interesse, spettando al giudice di merito esaminare la sentenza prodotta a tale scopo e valutarne liberamente il contenuto, anche in relazione agli altri elementi di giudizio rinvenibili negli atti di causa (cfr. Cons. Stato, sez. V, 3 settembre 2013, n. 4377).

Nella fattispecie in questione, il collegio ritiene di aderire integralmente al contenuto della motivazione della decisione della seconda sezione succitata, anche ai sensi dell'art. 74 c.p.a., decisione alla quale rinvia ed i cui passi essenziali riporta tra virgolette in relazione ai singoli motivi dedotti.

Ed invero, riguardo all'impugnazione della delibera di approvazione del progetto preliminare dell'opera (delibera CIPE n. 93 del 29 luglio 2005) e degli atti presupposti, deve convenirsi sull'irricevibilità delle censure dedotte (motivi da 1 a 15 del ricorso principale e I del primo ricorso per motivi aggiunti, sull'assunta illegittimità della delibera di approvazione del progetto definitivo per invalidità derivante dagli atti presupposti), atteso che "E' infatti indubbio che sono articolati profili di illegittimità di provvedimenti, il cui termine di impugnazione è ampiamente decorso, trattandosi di atti sottoposti all'obbligo di pubblicazione sulla G.U.; da tale giorno quindi decorreva il dies a quo per la proposizione del ricorso".

La delibera succitata è stata, infatti, pubblicata in Gazzetta Ufficiale l'11 novembre 2005, ed al momento in cui l'odierno ricorso è stato proposto (marzo 2009) era ampiamente decorso il termine di decadenza per l'impugnazione della stessa.

Sul punto, pare utile richiamare anche la pacifica giurisprudenza amministrativa per la quale, nel caso di opera strategica di interesse nazionale regolamentata dalla normativa speciale di cui al d.lgs. n. 190 del 2002, attuativo della l. n. 443 del 2001, il procedimento inteso all'approvazione del progetto preliminare diverge significativamente dall'ordinario procedimento in quanto non ha solo funzione preparatoria, ma è dotato di una propria autonomia e capacità lesiva, soprattutto in quanto fonte del vincolo inteso all'esproprio; conseguentemente,

la delibera di approvazione del progetto preliminare va impugnata nei termini decadenziali decorrenti, non essendo prevista notifica o comunicazione individuale, dalla data della sua pubblicazione in G.U. (cfr., fra le tante, T.A.R. Bari, sez. III, 11 settembre 2008, n. 2079).

“Va poi evidenziato che taluni degli atti presupposti non presentano alcun profilo di lesività e quindi la loro impugnazione si presenta inammissibile”.

Nella specie, in particolare, il Documento di Programma Economico e Finanziario 2000/2002, il Programma Regionale di Sviluppo approvato con delibera n. 39 del 2000, il Programma Triennale ANAS 2001-2003, la Delibera CIPE 21 dicembre 2001, il Piano Generale Trasporti e Logistica, l'Accordo di Programma Quadro del 3 aprile 2000, l'Accordo di Programma del 7 maggio 2007, sono tutti atti aventi mera natura pianificatoria e programmatica, e che non possono, dunque, spiegare alcuna immediata efficacia lesiva.

Con riferimento al motivo II del primo ricorso per motivi aggiunti, “vengono esposti i seguenti profili di illegittimità:

- il progetto sarebbe stato approvato dal CIPE, con 255 prescrizioni e 228 raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture: ritiene parte ricorrente che l'elevato numero di prescrizioni e raccomandazioni sarebbe elemento sintomatico della carenza progettuale, che avrebbe dovuto portare ad una nuova istruttoria del progetto definitivo e non alla sua approvazione;

- dall'esame delle singole prescrizioni emerge, sempre secondo la tesi di parte ricorrente, che il progetto definito non avrebbe neppure recepito le prescrizioni dettate dal CIPE in sede di approvazione del progetto preliminare e il Ministero non avrebbe provveduto a controllare il rispetto delle prescrizioni in sede di progettazione definitiva.

Il motivo non è fondato.

In primo luogo va chiarito che le prescrizioni e le raccomandazioni sono impartite dal CIPE e rivolte al soggetto aggiudicatore che deve rispettarle in sede di approvazione del progetto esecutivo, come prescritto dall'art 169 del D. lvo 163/06.

Contrariamente a quanto sostenuto da parte ricorrente, la presenza di prescrizioni e raccomandazioni non è sintomatica di una istruttoria carente ovvero di un progetto incompleto e in contrasto con esigenze di tutela dell'ambiente, ma anzi, è garanzia di rispetto delle istanze di ponderazione e cautela in relazione a dette esigenze, dal momento che tali prescrizioni e raccomandazioni sono vincolanti e la loro osservanza dev'essere verificata nella successiva fase progettuale.

Parte ricorrente indica, seppure in modo generico, le prescrizioni che non sarebbero state rispettate (relative al suolo e sottosuolo, alla mitigazione ambientale e alle misure di compensazione ambientale), lamentando la violazione dell'art 93 D. lvo 163/2006, in base al quale il progetto definitivo deve conformarsi ai vincoli e alle indicazioni del progetto preliminare.

L'assunto su cui si fonda la censura è però contraddetta dalla produzione documentale: nella proposta di approvazione del progetto definitivo del Ministero delle Infrastrutture, al punto 2.4. viene dato atto che “il progetto definitivo ha sviluppato gli interventi di compensazione e di mitigazione risultanti dagli studi realizzati nell'ambito dello studio di impatto ambientale del Progetto preliminare, adeguandoli ed integrandoli alla luce della prescrizioni CIPE.

La circostanza invocata dalla ricorrente, secondo cui le opere di mitigazione comportano integrazioni alla futura progettazione con differenze tecniche e di costo, non integra ex se un vizio di illegittimità del progetto, ma anzi è un evidente segno del recepimento delle raccomandazioni in materia ambientale e della previsione di un sistema di mitigazione più specifico rispetto a quello previsto in fase preliminare.

Parte ricorrente sostiene che molte prescrizioni non sarebbero state rispettate: si tratterebbe delle prescrizioni nn.

2,3,7 e 42 relative al “suolo e sottosuolo”; le prescrizioni i carattere ambientale, la prescrizione n. 14 relativa ad una “maglia viaria minore”, la prescrizione n. 77 per l’attraversamento dei fiumi Oglio, Sero e Adda, nonché la prescrizione reattive alle misure di compensazione e ai rumori.

Le difese delle Amministrazioni e della società di realizzazione hanno invece documentalmente dimostrato come che tutte queste prescrizioni e raccomandazioni sono state osservate nella stesura del progetto definitivo.

Si osserva infatti che, per quanto attiene allo studio del suolo e sottosuolo, a fronte di indagini geologiche e geotecniche è stata adottata una variante – variante cave- oggetto di uno studio di impatto ambiente ad hoc, che ha individuato le nuove aree funzionali alle opere.

Le altre prescrizioni attingono a specifici interventi interessanti zone limitate e sono quindi state recepite in sede di progettazione esecutiva.

Quanto al parere reso dalla Commissione Via che, secondo Legambiente, avrebbe violato l’art 185 D.Lvo 163/2006, è sufficiente osservare che la Commissione Via nel parere 288 del 21.5.2009 ha preso atto che “esiste una sostanziale coerenza del progetto definitivo con il progetto preliminare oggetto della Delibera CIPE 93 del 29.7.2005” nonché che “le variazioni del progetto definitivo non assumono rilievo sotto l’aspetto localizzativo, in quanto introducono elementi migliorativi ovvero comportano nuove soluzioni accettabili dal punto di vista della compatibilità ambientale”.

Non si comprende quindi in quale modo sarebbe stato violata la disposizione richiamata, che testualmente assegna alla Commissione Via il compito di esaminare il progetto definitivo in raffronto a quello preliminare, verificando il rispetto delle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e l’esatto adempimento dei contenuti: procedura che è stata rispettata”.

Riguardo al motivo III, “viene contestata la mancata rinnovazione della procedura VIA: a fronte delle lacune riscontrate in sede di esame del progetto preliminare, nonché del lasso di tempo intercorso dallo svolgimento della stessa, prima della approvazione del progetto definitivo, sarebbe stato necessario rinnovare il procedimento di valutazione ambientale, al fine di permettere la partecipazione dei cittadini e degli enti locali, in applicazione degli artt. 185 D. lvo 163/2006 e 7.3 del D. lvo 152/2006.

La censura non ha pregio.

La valutazione dell’impatto ambientale, quale prevista nelle indicate direttive comunitarie n. 337/85 CEE e n. 11/97/CE e dalla normativa interna di relativo recepimento, è specificamente finalizzata all’individuazione, descrizione e quantificazione degli effetti che un determinato progetto, opera o attività potrebbero avere sull’ambiente.

La procedura tende ad accertare la sostenibilità ambientale degli interventi, verificando, per il singolo progetto, il suo inserimento ottimale nel territorio e realizzando la migliore mediazione possibile tra le esigenze funzionali dell’opera e l’impatto che la sua esecuzione effettivamente produce.

Per le opere strategiche la VIA si svolge sul progetto preliminare e non su quello definitivo; è quindi nel primo livello di progettazione che devono essere individuati gli elementi che possono avere una incidenza negativa sull’ambiente, in modo da poter adeguare il progetto definitivo.

Il tutto al fine di prevenire il danno ambientale, con il passaggio da un sistema di ripristino (a valle) del danno medesimo ad un sistema di previsione-prevenzione (a monte) dello stesso nella gestione del territorio e delle risorse naturali.

Quindi la presenza di prescrizioni rappresenta una normale procedura, che non implica la riattivazione del procedimento di VIA, ma l’obbligo di adeguamento al contenuto delle stesse nelle successive fasi di progettazione, adeguamento che è avvenuto, tanto che la Commissione Speciale Via ha verificato l’ottemperanza del progetto

definitivo alle prescrizioni del decreto di compatibilità ambientale e la compatibilità delle variazioni introdotte (cfr. parere n. 288 del 21.5.2009, doc. 11 di CAL). La norma stessa, sempre in quell'ottica acceleratoria sopra evidenziata, ha escluso l'introduzione di un'ulteriore fase di valutazione, che sarebbe altresì stata inutile, dal momento che le prescrizioni sono vincolanti".

Con la prima parte del motivo IV i ricorrenti assumono la mancata valutazione da parte del Ministero delle Infrastrutture del parere reso dalla provincia di Milano in ordine al progetto definitivo dell'opera.

Deve, al contrario, rilevarsi che, come risulta dal documento "Disamina pareri ricevuti", allegato alla proposta di approvazione del progetto definitivo ed al cui contenuto il collegio si riporta, il Ministero ha effettuato una specifica istruttoria sul succitato parere, anche con riferimento alle specifiche osservazioni nel medesimo contenute. "Le richieste ... che presentano un contenuto ambientale, (quale la riduzione dell'utilizzo del territorio del Parco dell'idroscalo, del Parco del Tenzanesio e della tenuta Invernizzi), sono state recepite nel progetto definitivo".

"Nello stesso motivo parte ricorrente lamenta che non sarebbe stato preso in considerazione il parere del Parco Agricolo Sud Milano, contenuto nella delibera n. 8 dell'11 marzo 2009, in cui si rileva "l'assoluta assenza di contestualizzazione delle opere di mitigazione e compensazione".

Il Parco ha approvato il progetto definitivo "a condizione che vengano introdotti accorgimenti e le risoluzioni progettuali di mitigazione", che non sarebbero state prese in considerazione.

La censura è priva di fondamento, in quanto le osservazioni del Parco sono state recepite e tradotte nella raccomandazione n. 69 della delibera del CIPE, prevedendo un approfondimento, nelle successive fasi progettuali, delle opere di mitigazione lungo la Cassanese".

Riguardo al motivo V, si censura che "il progetto definitivo non sarebbe stato approvato contestualmente all'approvazione del progetto della tangenziale Est Esterna, opera strettamente funzionale alla Brebemi, come previsto dal CIPE in sede di approvazione del progetto preliminare.

Medesima richiesta era stata avanzata anche dalla Provincia di Milano e dalla Regione.

Il CIPE ha invece disatteso tale richiesta, approvando il progetto definitivo dell'autostrada, in assenza del progetto definitivo della Tangenziale Est.

Il motivo è infondato.

Mai è stato introdotto l'obbligo di una contestuale approvazione dei progetti, ma solo il coordinamento tra le due opere: infatti si legge nella delibera CIPE 93/2005 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 esse connesse"; a tale scopo viene precisato che "Anas in qualità di concedente dovrà garantire che la prescrizione sia posta in atto definendo modalità realizzative e di gestione dell'arco di tangenziale che si dovesse rendere necessario anticipare rispetto all'attivazione della concessione della Tangenziale, al fine di garantire la contemporanea realizzazione con i lavori della Brescia-Milano".

Ciò che viene richiesto è quindi un coordinamento tra le opere, in modo che la Tangenziale Est sia conclusa al momento dell'apertura della nuova autostrada, coordinamento garantito dal cronoprogramma delle due opere, ma non dalla contestuale approvazione dei progetti definitivi".

Passando, invece, al motivo VI, con il quale parte ricorrente deduce la mancata valutazione da parte di CAL delle specifiche osservazioni dalla stessa presentate nell'ambito della procedura di approvazione del progetto definitivo, con riferimento, in particolare, alla contestazione dell'omesso interrimento della Cassanese e alla richiesta di ridefinizione del profilo altimetrico della strada e di eliminazione dello svincolo di Cascina Malpaga, deve, innanzitutto, osservarsi che tali profili della pianificazione erano esplicitati anche nella delibera di approvazione del progetto preliminare, non impugnata nei termini di decadenza dagli interessati.

Inoltre, come risulta dalla costante giurisprudenza formatasi in materia urbanistica, in tema di apporti forniti dal privato ai sensi dell'art. 10, l. 7 agosto 1990 n. 241, occorre che le norme in materia di partecipazione al procedimento amministrativo non siano interpretate ed applicate in maniera meccanica o formalistica, sicché va esclusa la sussistenza in capo alla P.A. procedente di un obbligo di specifica disamina e confutazione delle singole osservazioni e controdeduzioni rassegnate dalla parte nell'ambito della partecipazione procedimentale, bastando che sia dimostrata, tramite la motivazione del provvedimento, l'intervenuta acquisizione, cognizione e valutazione di tali apporti partecipativi.

In tema di apporti procedimentali nelle più diverse materie, non esiste per l'amministrazione procedente un dovere di analitica disamina motivata di ciascun apporto pervenuto dagli amministrati, essendo sufficiente una motivazione anche succinta, non riferita a tutte le osservazioni, desumibile pure attraverso gli atti istruttori. Principio quest'ultimo applicabile anche in materia di infrastrutture strategiche, considerato che l'art. 18 comma 4, d.lg. n. 190 del 2002 si limita a stabilire che si "tiene conto" delle osservazioni formulate dai soggetti interessati (cfr. TAR Lazio, sez. III, 4 gennaio 2006, n. 81).

La censura è, dunque, inammissibile. La stessa risulta, comunque, anche infondata, come risulta dall'esame della delibera n. 42/2009, delle valutazioni di CAL espresse nella nota del 3 settembre 2009 - comunicata a coloro che avevano presentato osservazioni -, nonché della relazione tecnica stradale del progetto definitivo, al contenuto delle quali il collegio si riporta integralmente.

Riguardo, invece, alla richiesta di esperire nuovamente la procedura di VIA, si rimanda a quanto detto in precedenza "precisando che, poiché per le infrastrutture strategiche la procedura Via viene effettuata sul progetto preliminare, in sede di progetto definitivo la Commissione competente deve limitarsi a verificare che il progetto definitivo abbia rispettato le prescrizioni contenute nel parere di compatibilità ambientale, ma non viene previsto in alcun caso un nuovo procedimento di Via.

Ciò sarebbe contrario alla ratio del procedimento speciale previsto per questa tipologia di opere".

Con riferimento al motivo VII contenuto nel secondo ricorso per motivi aggiunti, lo stesso è irricevibile, perché concerne l'assunta illegittimità in via derivata dell'accordo di programma stipulato nel 2007 in ragione dell'illegittimità della delibera di approvazione del progetto preliminare del 2005 e degli atti presupposti.

Con il motivo VIII parte ricorrente censura, invece, l'art. 7 dell'accordo di programma, nella parte in cui attribuisce agli enti locali la realizzazione diretta di opere la cui esecuzione è stata affidata, invece, a Brebemi nella sua qualità di concessionaria, nonché l'art. 21, che prevede l'impegno di CAL di approvare comunque il progetto definitivo e quello esecutivo, a prescindere dal contenuto dei medesimi, entro il termine di 60 giorni dalla rispettiva presentazione da parte di Brebemi.

Anche tale ultima censura è infondata.

Ed invero, a prescindere dall'inammissibilità ed irricevibilità della doglianza, sia per la carenza di immediata lesività per i ricorrenti delle previsioni contenute nell'accordo di programma - pubblicato nel BURL il 28 maggio 2007 - che dell'ampia scadenza, al momento della proposizione dei secondi motivi aggiunti, del termine di decadenza per impugnarle, le doglianze sono anche infondate, atteso che la prima disposizione (art. 7) ha una valenza meramente programmatica e subordina, in ogni caso, la possibilità di valutazione da parte del Collegio di Vigilanza della realizzazione anticipata di alcune opere alla previa verifica di Brebemi e CAL, oltre che al puntuale rispetto della legislazione vigente, mentre in relazione alla seconda (art. 21), è evidente che l'approvazione è comunque subordinata all'assenza di carenze progettuali che dovessero emergere nel corso dell'istruttoria.

Alla luce delle suesposte considerazioni, il ricorso principale ed i ricorsi per motivi aggiunti vanno in parte dichiarati irricevibili, in parte inammissibili e vanno respinti per il resto, il tutto come in motivazione.

Le spese di giudizio seguono la soccombenza e si liquidano come in dispositivo.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia (Sezione Terza), definitivamente pronunciando sul ricorso principale e sui ricorsi per motivi aggiunti, come in epigrafe proposti, li dichiara in parte irricevibili, in parte inammissibili e li respinge per il resto, come in motivazione.

Condanna i ricorrenti alla rifusione delle spese di giudizio nei confronti delle controparti costituite, in via solidale, che si liquidano in una somma pari ad euro 3.500, oltre ad oneri di legge.

Nulla sulle spese per il resto.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Milano nella camera di consiglio del giorno 19 novembre 2013 con l'intervento dei magistrati:

Adriano Leo, Presidente

Elena Quadri, Consigliere, Estensore

Antonio De Vita, Primo Referendario

L'ESTENSORE

IL PRESIDENTE

DEPOSITATA IN SEGRETERIA

Il 09/12/2013

IL SEGRETARIO

(Art. 89, co. 3, cod. proc. amm.)