



INTERROGAZIONE CON RISPOSTA SCRITTA
(ART. 117 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO REGIONALE)

**Al Presidente del Consiglio
di Regione Lombardia
Dr. Raffaele Cattaneo**

**OGGETTO: COMPETENZE SULLA PIANIFICAZIONE E REALIZZAZIONE
DELL'AUTOSTRADA BRONI-PAVIA-MORTARA**

I SOTTOSCRITTI CONSIGLIERI REGIONALI

PREMESSO CHE

- Il 15/12/2005 Regione Lombardia ha conferito a ILSPA (Infrastrutture Lombarde spa) il ruolo di soggetto concedente nei riguardi del progetto e della realizzazione dell'autostrada Broni-Pavia-Mortara, tramite DGR n. 8/1088;
- Il 25/01/2006 Regione Lombardia, con DGR n. VIII/1789, ha approvato lo Studio di fattibilità del Comitato promotore dell'autostrada;
- Il 23/05/2006 viene aggiudicato alla SABROM spa il ruolo di soggetto promotore;
- Il 16/12/2010 viene sottoscritta la Convenzione di Concessione per la progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada, ed avviato lo Studio di impatto ambientale;
- Il 12/12/2011 ILSPA ha rilasciato il proprio parere favorevole al progetto definitivo;
- Il 12/01/2012 viene pubblicata e avviata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale;

PREMESSO INOLTRE CHE

- Il progetto per l'autostrada Redavalle-S.Martino Siccomario-Castello d'Agogna, spesso citata come Broni-Pavia-Mortara, avviato con un'apposita Conferenza dei Servizi indetta da Regione Lombardia nel 2007, è attualmente sottoposto alla procedura di Valutazione d'impatto ambientale, temporaneamente sospesa, presso il Ministero dell'Ambiente;
- Numerosi Comuni della Provincia di Pavia, nonché la stessa Provincia di Pavia, hanno deliberato la loro contrarietà all'opera;

CONSIDERATO CHE

- Sul territorio pavese opera da anni il Coordinamento di Comitati e Associazioni contro la Broni-Pavia-Mortara, realtà civica di attivismo dal basso nata a seguito dell'allarme e preoccupazione dei cittadini circa l'impatto che la realizzazione dell'autostrada Broni-Pavia-Mortara potrebbe avere sul territorio, sul consumo di suolo, sull'agricoltura, sulla salute e sull'ambiente;
- La potestà legislativa di Regione Lombardia in tema di realizzazione di autostrade, che viene data per assodata ai sensi della L.R. 9/2001, è invece materia controversa ed è oggetto di impugnativa in sede del TAR Lombardia, presso il quale sono stati depositati diversi ricorsi presentati da privati e

da Associazioni e Comitati portatori di interessi diffusi, che chiedono l'annullamento del DGR 4 Maggio 2007 n. 8/4659 con la quale la Giunta Regionale lombarda fece proprie le decisioni assunte dalla Conferenza dei servizi che ha esaminato il progetto preliminare dell'opera – in particolare, Associazioni e Comitati contestano la definizione di “regionale” attribuita al progetto dell'autostrada Broni-Pavia-Mortara, in quanto tale progetto include il tratto Castello D'Agogna-Stroppiana che rende di fatto l'autostrada inter-regionale, e quindi di competenza non regionale bensì statale;

- Obiezioni circa la potestà di Regione Lombardia in materia di infrastrutture autostradali sono state espresse anche dal Governo italiano, tramite l'intervento della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la quale, con propria nota del 18 dicembre 2006, prot. DSA-2006-0032840, rilevava come “la procedura in corso da parte della Regione non può ritenersi legittima”, e chiedeva all'Amministrazione regionale di “sospendere ogni valutazione in merito”, richiesta ad oggi inascoltata;

- La potestà in materia di infrastrutture autostradali è stata peraltro chiarita anche dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, nel ricorso n. 92 del registro 2009 alla Corte Costituzionale riguardante la Legge Regionale ligure n. 30 dello 06/08/2009 – nel ricorso, in seguito vinto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, troviamo affermato che “nonostante le Regioni abbiano competenza legislativa concorrente in materia di «governo del territorio», la materia della disciplina delle infrastrutture, per i profili attinenti alla tutela dell'ambiente, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera s), Cost., e per le «attività di progettazione», ai sensi dell'articolo 4, comma 3 del D.Lgs. n. 163 del 2006, rientra nella competenza esclusiva dello Stato”;

- La sentenza della Corte Costituzionale n. 234 del 2009 afferma che, in ambito di Valutazione d'Impatto Ambientale: “seppure possono essere presenti ambiti materiali di spettanza regionale [...] deve ritenersi prevalente, in ragione della precipua funzione cui assolve il procedimento in esame, il citato titolo di legittimazione statale”;

- La potestà regionale in materia di infrastrutture autostradali è stata delimitata anche dalla sentenza della Corte Costituzionale 186/2010, nella quale la Corte Costituzionale afferma che “l'affidamento dei servizi tecnici relativi all'architettura e all'ingegneria” nel campo delle infrastrutture autostradali è una “competenza esclusiva dello Stato” (punto 4.1 del Considerato in diritto della Sentenza);

- Summenzionata sentenza della Corte Costituzionale afferma inoltre che, mantenere in ambito regionale “lo studio di fattibilità, di compatibilità ambientale” di un'infrastruttura autostradale, “violerebbe gli articoli 162, 165 e 183 del d.lgs. n. 163 del 2006”;

- Nella medesima sentenza la Corte Costituzionale ribadisce inoltre un principio giuridico già contenuto nella sentenza n. 120 del 2010: “Da ultimo, la sentenza n. 120 del 2010 ha ribadito che l'obbligo di sottoposizione del progetto alla procedura di VIA, o nei casi previsti, alla preliminare verifica di assoggettabilità alla VIA, attiene al valore della tutela ambientale, che nella disciplina statale rappresenta un livello di tutela uniforme e si impone sull'intero territorio nazionale, pur nella concorrenza di altre materie, di competenza regionale”;

- Gli articoli 162, 165 e 183 del d.lgs. n. 163 del 2006 mantengono come prerogativa statale la Valutazione di Impatto Ambientale sui progetti di infrastrutture autostradali;

- Le Regioni sono tenute, per un verso, a rispettare i livelli uniformi di tutela apprestati in materia, per l'altro a mantenere la propria legislazione negli ambiti di competenza fissati dal Codice dell'ambiente, nella specie quanto al procedimento di VIA; a tal proposito la sentenza della Corte

Costituzionale 186/2010 ribadisce che “tale materia è disciplinata dal d.lgs n. 152 del 2006, In particolare, il d.lgs. n. 152 del 2006, all’art. 7, commi 3 e 4, ha previsto che sono sottoposti a VIA in sede statale i progetti di cui all’allegato II al decreto e che sono, invece, sottoposti a VIA secondo le disposizioni delle leggi regionali, i progetti di cui agli allegati III e IV al decreto. Nell’allegato II, punto 12, sono contemplate, fra l’altro, le opere relative a «tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza» e le «autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietati tra l’altro l’arresto e la sosta di autoveicoli». Per converso, nell’allegato IV, che enumera le opere per le quali è possibile la VIA secondo le disposizioni regionali, mentre risultano inserite, al punto 7, lettera i), le linee ferroviarie a carattere regionale o locale, non viene fatta alcuna menzione di una possibile categoria di autostrade regionali”;

CONSIDERATO INOLTRE CHE

- La realizzazione di nuove strade o tratti autostradali, ai sensi del comma 2 dell’articolo 21 della legge 340 del 2000, è prevista “a condizione che siano inserite nelle scelte prioritarie del Piano generale dei trasporti”, mentre l’autostrada Broni-Pavia-Mortara non figura nel Programma delle opere strategiche della cosiddetta Legge Obiettivo, a differenza di altre autostrade previste in Lombardia quali la “Brebemi” o la Pedemontana;
- Il 15/03/2012 le sezioni pavese e lomellina di Italia Nostra deliberano un documento di osservazioni al progetto Broni-Pavia-Mortara in cui dichiarano: “Si chiede al Ministero dell’Ambiente di rigettare il progetto definitivo dell’opera (e relativo SIA) e di attivare il Governo affinché, tramite l’Avvocatura dello Stato, venga impugnata la legge regionale della Lombardia (L.R. 9/2001) presso la Corte Costituzionale, per coerenza con quanto già fatto nei confronti della Legge Regionale della Liguria (L.R. 30/2009) dalla Presidenza del Consiglio. Si auspica inoltre che il Ministero dell’Ambiente sollevi il problema di legittimità di tutti gli atti amministrativi fin qui adottati da Regione Lombardia e Regione Piemonte DGR 116 – 3018 «Approvazione della bozza di Convenzione tra la Regione Piemonte e la Regione Lombardia per la realizzazione del Raccordo autostradale Interregionale Mortara-Stroppiana» e contro la DGR 9/2744 del 22-12-2011 «Raccordo stradale Interregionale Mortara-Stroppiana Convenzione tra Regione Piemonte e Regione Lombardia»”;
- Il 13/09/2013, presso la Camera dei Deputati, in risposta all’interpellanza urgente Mazziotti Di Celso e Dellai n. 2-00181, concernente intendimenti del Governo in merito alla realizzazione del raccordo autostradale interregionale Mortara-Stroppiana, il Ministro Andrea Orlando ha dichiarato: “Sullo stato dell’iter amministrativo di valutazione dell’impatto ambientale, si rappresenta che è tuttora in corso l’istruttoria presso la Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS, sospesa su richiesta del soggetto proponente, la Società Infrastrutture Lombarde spa, per presentare integrazioni volontarie della documentazione progettuale. In merito a ciò preme evidenziare che, nell’accordare la sospensione con nota del 12/07/2012, la Direzione competente disponeva che, al momento della presentazione della documentazione, la società dovrà procedere ad una nuova pubblicazione per la necessaria informazione del pubblico, per consentire la partecipazione alla procedura di valutazione di impatto ambientale, ex articolo 24 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006”; il Ministro Orlando ha altresì definito come “regionale” il progetto autostradale Broni-Pavia-Mortara, in evidente contraddizione con le conclusioni del suo intervento in cui richiama la deliberazione della regione Piemonte 6 maggio 2013, n. 10-5747, avente a oggetto «Raccordo autostradale interregionale Mortara-Stroppiana. Conferenza dei servizi sul

progetto preliminare indetta dalla regione Lombardia ai sensi della legge n. 241 del 1990 e della legge regionale della Lombardia n. 9 del 2001 e della legge regionale del Piemonte n. 9 del 2007. Parere unico regionale e approvazione del progetto preliminare»»;

**INTERROGANO IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE,
LA GIUNTA REGIONALE E GLI ASSESSORI COMPETENTI, PER
CONOSCERE:**

- 1) Se Regione Lombardia intenda adottare le azioni conseguenti a quanto osservato nella nota del 18/12/2006, prot. DSA-2006-0032840, del Direttore Generale della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare – informato del procedimento relativo all'adozione del progetto autostradale di cui parliamo – in cui si rileva che “la procedura in corso da parte della Regione (ndr. Lombardia) non può ritenersi legittima”;
- 2) Se Regione Lombardia non ritenga, alla luce dei dispositivi delle sentenze della Corte di Cassazione 186/2010, n. 234 del 2009, che fissano l'esclusiva competenza statale in merito alla Valutazione di Impatto ambientale sia sui progetti preliminari che definitivi di infrastrutture autostradali indifferentemente rispetto al loro carattere regionale o interregionale, che la procedura con cui Regione Lombardia ha stipulato il 16/12/2010 la Convenzione di Concessione per la progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada, sia illegittima sotto due profili A) la Convenzione di Concessione è stata approvata in assenza dello Studio preliminare sull'Impatto ambientale, contrariamente a quanto stabilito nell'ordinamento ai sensi del d.lgs. n. 152 del 2006, all'art. 7, commi 3 e 4 B) La valutazione ambientale dei progetti autostradali, come stabilito dalle sentenze della Corte Costituzionale sopra ricordate, è prerogativa esclusiva dello Stato; se effettivamente sussistono tali profili di illegittimità, si chiede quali conseguenti azioni intendano adottare l'Assessore e la Giunta;
- 3) Se lo stralcio del tratto autostradale che si collega a Stroppiana, in Piemonte, e che completa l'opera autostradale, non comporti l'impossibilità, all'interno dell'iter del progetto, di valutare in modo esaustivo e completo gli impatti ambientali del progetto stesso, dato che il collegamento con Stroppiana e quindi con altre reti autostradali comporterebbe variazioni significative e sistemiche all'impatto ambientale dell'opera, in primis sulle emissioni di micro-particelle e diossine nell'aria e sui terreni; e se non ritenga che lo stralcio del tratto di collegamento con Stroppiana non comprometta la validità dell'istruttoria della VIA attualmente avviata, e temporaneamente sospesa, presso il Ministero;
- 4) Quali atti o provvedimenti si intendano adottare per sanare la supposta incostituzionalità della Legge Regionale lombarda 9/2001.

Milano, 03/12/2013

I Consiglieri regionali

Iolanda Nanni

Iolanda Nanni

Gianmarco Corbetta

Gianmarco Corbetta

DOCUMENTO PERVENUTO
ALLE ORE 10,05
DEL 3 12 2013
SERVIZIO SEGRETERIA
DELL'ASSEMBLEA CONSILIARE