

N. 02747/2014 REG.PROV.COLL.

N. 01093/2014 REG.RIC.



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 1093 del 2014, integrato da motivi aggiunti, proposto da:
- Giuseppe Calvano, Marinella Cozzi, Massimo Azzolini, Luigi Lunardi, Angelo Gianni, Renato Lunardi, Ferruccio Porati, Stefania Persona, Giuliano Zatta, Giovanni Piapi, Alberto Piazza, Giorgio De Rossi, Emanuela Ripamonti, Roberta Ripamonti, Gianluigi Beccalli, Stefano Luccini, Angelo N. Sette, Antonio De Benedittis, Claudio Gaudioso, Walter G. Lanzani, Luciano Baratella, Mirella Marini, Fabrizio Fornasari, Innocenzo Dileo, Fiorenza Baccalini, Loris Panzetta, Paola Fierro, Francesco Rossi, Sesto Rossi, Maria Perina Bertuletti, Pamela Mascheroni, Adriana Galimberti, Giuseppe Parpinel, Fausto Maiocchi, Sergio Davolio, Sergio Bollini, Fiorenzo Quarzago, Daniele Zerla, Giovanni Zerla, Giuseppe Greci, Vincenzo Mandaglio, Claudio Gaudioso, Antonio De Benedittis, Comitato Cittadini Interramento Rho - Monza (CCIRM), in persona del legale rappresentante pro-tempore, Luigi Gusmano, Claudio Gaeta e Legambiente Onlus, in persona del legale rappresentante pro-tempore, rappresentati e difesi dall'Avv. Veronica Dini, ed elettivamente domiciliati presso lo studio della stessa in Milano, Via G. Fiamma n. 27;

contro

- il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in persona del Ministro pro-tempore,
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale alle OO.PP. per la Lombardia e la Liguria, in persona del Ministro pro-tempore,
- A.N.A.S. S.p.A., in persona del legale rappresentante pro-tempore, rappresentati e difesi per legge dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato, e domiciliati presso la sede della stessa in Milano, Via Freguglia n. 1;
- la Regione Lombardia, in persona del Presidente pro-tempore, rappresentata e difesa dall'Avv. Piera Pujatti, ed elettivamente domiciliata in Milano, Piazza Città di Lombardia n. 1, presso la sede dell'Avvocatura regionale;
- la Provincia di Milano, in persona del Presidente pro-tempore, non costituita in giudizio;
- Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A., in persona del legale rappresentante pro-tempore,

rappresentata e difesa dall'Avv. Giuseppe Franco Ferrari, ed elettivamente domiciliata presso lo studio dello stesso in Milano, Via Larga n. 23;

nei confronti di

- Autostrade per l'Italia S.p.A., in persona del legale rappresentante pro-tempore, rappresentata e difesa dall'Avv. Giuseppe Franco Ferrari, ed elettivamente domiciliata presso lo studio dello stesso in Milano, Via Larga n. 23;
- Comune di Paderno Dugnano, in persona del Sindaco pro-tempore, non costituito in giudizio;
- Expo 2015 S.p.A., in persona del legale rappresentante pro-tempore, non costituita in giudizio;

e con l'intervento di

ad adiuvandum:

- Silvana Carcano, rappresentata e difesa dall'Avv. Ilaria Battistini, ed elettivamente domiciliata presso lo studio della stessa in Milano, Piazza Amendola n. 3;

per l'annullamento

quanto al ricorso introduttivo:

- del decreto di compatibilità ambientale n. 2 emesso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in data 7 gennaio 2014, pubblicato a far data dal 23 gennaio 2014, avente ad oggetto il progetto di realizzazione della riqualificazione, con caratteristiche autostradali, della SP 46 Rho-Monza, dal termine della Tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano/Varese, corrispondente alle tratte 1 e 2 del Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8 - A52 Rho-Monza, ricadente nei Comuni di Bollate, Cormano, Novate Milanese e Paderno Dugnano, presentato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Interregionale per la Lombardia e la Liguria;
- del decreto del Provveditore Interregionale alle Opere Pubbliche n. 896 del 29 gennaio 2014, avente ad oggetto Comuni di Bollate, Cormano, Novate Milanese e Paderno Dugnano, viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8 - A52. Riqualifica con caratteristiche autostradali della SP 46 Rho-Monza, dal termine della Tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano/Varese, corrispondente alle tratte 1 e 2 del Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8 - A52 Rho-Monza – Perfezionamento dell'Intesa Stato - Regione;
- di tutti gli atti presupposti, connessi e consequenziali;
- quanto al ricorso per motivi aggiunti:
- del provvedimento di approvazione del progetto esecutivo relativo alla riqualificazione della SP 46 Rho-Monza, dalla Tangenziale Nord di Milano all'abitato di Baranzate – Viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8 - A52 Rho-Monza – Lotti 1 e 2, datato 19 marzo 2014.

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

Visti gli atti di costituzione in giudizio del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale alle OO.PP. per la Lombardia e la Liguria, della Regione Lombardia, di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A., di A.N.A.S. S.p.A. e di Autostrade per l'Italia S.p.A.;

Visto l'atto di intervento ad adiuvandum di Silvana Carcano;

Viste le memorie difensive;

Visti tutti gli atti della causa;

Designato relatore il primo referendario Antonio De Vita;

Uditi, all'udienza pubblica del 7 ottobre 2014, i procuratori delle parti, come specificato nel verbale;

Ritenuto in fatto e considerato in diritto quanto segue.

FATTO

1. Con ricorso introduttivo, notificato in data 20 marzo 2014 e depositato il 2 aprile successivo, le parti ricorrenti hanno impugnato il decreto di compatibilità ambientale n. 2 emesso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, avente ad oggetto il progetto di realizzazione della riqualificazione, con caratteristiche autostradali, della SP 46 Rho-Monza, ricadente nei Comuni di Bollate, Cormano, Novate Milanese e Paderno Dugnano, unitamente al decreto del Provveditore Interregionale alle Opere Pubbliche n. 896 del 29 gennaio 2014, avente ad oggetto il perfezionamento dell'Intesa Stato – Regione in relazione al predetto progetto.

L'intervento viabilistico oggetto del presente contenzioso – finalizzato a realizzare un itinerario alternativo all'Autostrada A4, relativamente alla zona a nord di Milano – si riferisce alla progettazione e realizzazione di una infrastruttura che, pur non essendo stata inserita tra le grandi opere di cui alla Legge obiettivo, risulta inclusa tra gli interventi infrastrutturali connessi all'Expo 2015. La progettazione e la realizzazione dell'opera, divisa in tre tratte funzionali, è stata affidata, per le prime due, a Milano Serravalle – Milano Tangenziali e, per la terza, ad Autostrade per l'Italia, quali concessionarie di A.N.A.S. Successivamente all'effettuazione della gara per individuare il soggetto che avrebbe dovuto, prima, progettare e, poi, realizzare l'opera, è stato avviato il procedimento di valutazione di impatto ambientale, al quale hanno preso parte anche alcuni dei ricorrenti. All'esito del procedimento, attraverso i provvedimenti impugnati nella presente sede, è stata sancita la compatibilità ambientale del progetto, fatte salve alcune prescrizioni relative al territorio del Comune di Paderno Dugnano.

A giudizio dei ricorrenti – dopo aver premesso sia il loro interesse ad agire che la loro legittimazione – gli atti impugnati sono illegittimi, in primo luogo, per violazione dell'art. 3 della Direttiva 2001/42/CE, degli artt. 6 e 7 del D. Lgs. n. 152 del 2006 e della legge regionale n. 5 del 2010, per violazione degli obiettivi specifici nazionali e comunitari concernenti la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, per eccesso di potere per sviamento, illogicità, difetto di istruttoria e di motivazione.

Vengono, inoltre, dedotti la violazione dell'art. 5, comma 1, lett. c, e degli artt. 20 e 21 del D. Lgs. n. 152 del 2006 e dell'art. 3, comma 2, lett. b, del D.P.C.M. del 27 dicembre 1988 e l'eccesso di potere per carenza di istruttoria e difetto di motivazione.

Ulteriormente, vengono eccepiti la violazione dell'art. 21, comma 2, lett. b, del D. Lgs. n. 152 del 2006 e l'eccesso di potere per carenza di istruttoria e difetto di motivazione.

Successivamente si deducono la violazione dell'art. 21, comma 2, lett. b, del D. Lgs. n. 152 del 2006 e l'eccesso di potere per carenza di istruttoria, difetto di motivazione e sviamento.

Dipoi si eccepiscono la violazione degli artt. 5, 22 e 28 e dell'allegato 7 del D. Lgs. n. 152 del 2006 e l'eccesso di potere per carenza di istruttoria, difetto di motivazione e sviamento.

Infine, si deducono la violazione dell'art. 24, commi 4 e 5, del D. Lgs. n. 152 del 2006 e l'eccesso di potere per travisamento, errore nei presupposti di fatto e di diritto, carenza e/o difetto di istruttoria, carenza, erroneità, irragionevolezza e contraddittorietà della motivazione e illogicità e irragionevolezza del provvedimento.

Si sono costituiti in giudizio il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale alle OO.PP. per la Lombardia e la Liguria, la Regione Lombardia, Milano – Serravalle e Milano - Tangenziali S.p.A. e A.N.A.S. S.p.A., che hanno chiesto il rigetto del ricorso.

2. Con ricorso per motivi aggiunti, notificato in data 18 aprile 2014 e depositato il 29 aprile successivo, le parti ricorrenti hanno altresì impugnato il provvedimento di approvazione del progetto esecutivo relativo alla riqualificazione della SP 46 Rho-Monza, dalla Tangenziale Nord di Milano all'abitato di Baranzate – Viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8 - A52 Rho-Monza – Lotti 1 e 2, datato 19 marzo 2014.

Avverso il predetto provvedimento vengono richiamate per relationem le censure già dedotte in sede di ricorso introduttivo, segnalando l'imminente avvio dei lavori che accrescerebbe i pericoli paventati nel ricorso.

Si è costituita in giudizio Autostrade per l'Italia S.p.A., che ha chiesto il rigetto del ricorso. E' intervenuta ad adiuvandum Silvana Carcano.

3. In prossimità dell'udienza di trattazione del merito della controversia, le parti hanno depositato memorie a sostegno delle rispettive posizioni; in particolare sono state sollevate eccezioni preliminari sia in ordine all'ammissibilità del ricorso introduttivo che di quello per motivi aggiunti ed è stata eccepita la tardività di alcuni depositi documentali effettuati dai ricorrenti, cui la difesa attorea ha replicato; è stata altresì eccepita l'inammissibilità dell'intervento ad adiuvandum per tardività del deposito in giudizio dello stesso.

Alla pubblica udienza del 7 ottobre 2014, i procuratori delle parti hanno ribadito le eccezioni sia in ordine all'ammissibilità dei ricorsi che alla tardività dei depositi, in relazione ai quali le difese delle resistenti hanno chiesto eventualmente la rimessione in termini; inoltre la difesa di Autostrade per l'Italia ha depositato un atto riguardante l'adozione di una variante al progetto originario, finalizzata a rendere possibile una parziale realizzazione dell'opera, atteso che in relazione al tempo trascorso non sarebbe più possibile costruirla integralmente; quindi, la causa è stata trattenuta in decisione.

DIRITTO

1. Si può prescindere dall'esame delle eccezioni di carattere preliminare, in quanto il ricorso introduttivo è infondato nel merito.

2. Con la prima censura si assume l'illegittimità gli atti impugnati per mancata effettuazione della procedura di Valutazione ambientale strategica (VAS), ritenuta necessaria laddove, come nel caso oggetto del presente contenzioso, si tratti della realizzazione di un progetto infrastrutturale.

2.1. La doglianza è infondata.

La progettazione e la realizzazione dell'intervento viabilistico relativo alla riqualificazione della SP 46 Rho – Monza è stata sottoposta a Valutazione di impatto ambientale (VIA) e non a Valutazione ambientale strategica (VAS).

I ricorrenti denunciano l'illegittima omissione di tale ultima procedura, atteso che l'art. 6 del D. Lgs. n. 152 del 2006 imporrebbe una siffatta valutazione per "i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale".

Tuttavia il previsto intervento sulle infrastrutture viabilistiche, ad un attento e approfondito esame, risulta essere, e non soltanto a livello di denominazione, un progetto, seppure di rilevante impatto, non potendosi ragionevolmente qualificare come piano o programma. Difatti la procedura relativa alla realizzazione di una singola opera, seppure complessa e necessariamente interdipendente da altri interventi, va certamente ricondotta all'ambito dei progetti, connotati da una precedente pianificazione e da una già avvenuta predisposizione per la fase attuativa e realizzativa vera e propria, oltre ad essere caratterizzati da una relativa minore ampiezza rispetto ai piani e programmi, che di solito richiedono ulteriori fasi di specificazione ai fini della loro concreta esecuzione.

Nel caso di specie, la realizzazione della riqualificazione, con caratteristiche autostradali, della SP 46 Rho-Monza, finalizzata alla creazione di un itinerario alternativo all'Autostrada A4, rappresenta già lo stadio finale dell'intervento, essendone già stata superata la fase previsionale e trovandosi nella fase attuativa dello stesso.

La qualificazione del predetto intervento come progetto, e non come piano o programma, determina l'inapplicabilità allo stesso della procedura di VAS, risultando pertanto legittima la sua effettiva sottoposizione alla (sola) procedura di VIA; ciò è avvenuto sul presupposto che "la sottoposizione alla valutazione ambientale strategica (V.A.S.) riguarda tutti i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale. Come risulta dall'art. 11 del D. Lgs. n. 152 del 2006 'la fase di valutazione è effettuata anteriormente all'approvazione del piano o del programma, ovvero all'avvio della relativa procedura legislativa, e comunque durante la fase di predisposizione dello stesso. Essa è preordinata a garantire che gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione di detti piani e programmi siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione'. Ne discende, quindi, che la stessa non trova applicazione alla fattispecie in esame che ha ad oggetto un singolo progetto per un'opera pubblica ben localizzata e definita e che dunque correttamente è stato sottoposto alla sola valutazione di impatto ambientale" (T.A.R. Campania, Napoli, VII, 27 maggio 2013, n. 2766; altresì, Consiglio di Stato, IV, 6 maggio 2013, n. 2446; T.A.R. Puglia, Bari, III, 5 giugno 2014, n. 682).

2.2. Ciò determina il rigetto della predetta censura.

3. Con la seconda doglianza si assume che la procedura di Valutazione di impatto ambientale sarebbe stata artificiosamente frazionata, in violazione del principio di unitarietà della stessa allorquando ci si trovi al cospetto di un unico intervento progettuale.

3.1. La censura non è meritevole di accoglimento.

L'opera da realizzare è stata divisa in tre tratte funzionali, di cui le prime due affidate a Milano Serravalle – Milano Tangenziali e la terza affidata ad Autostrade per l'Italia. In conseguenza di ciò sono state effettuate due procedure di VIA, ognuna riferibile ad un concessionario.

Prescindendo dal profilo di tempestività della censura – considerato che la VIA relativa al lotto tre non è stata tempestivamente impugnata – va evidenziato che nessun frazionamento artificioso è rinvenibile nella specie, avuto riguardo alla pluralità dei soggetti concessionari coinvolti. Tale circostanza esclude in radice la possibilità di elusione del principio di unicità della procedura di VIA, atteso che ciascun concessionario è responsabile soltanto delle attività che gli pertengono. Pertanto, laddove non sia contestato l'affidamento della realizzazione dei diversi lotti funzionali di un'opera pubblica a più soggetti e non sia allegata e provata l'artificialità di un tale frazionamento – ad esempio, in quanto preordinato proprio ad omettere totalmente o parzialmente la procedura di VIA – non si può successivamente contestare la legittimità di singoli procedimenti svolti in proprio da ciascun operatore.

3.2. In ogni caso, le predette procedure di VIA, oltre ad essere state effettuate, seppure autonomamente, in relazione a tutti e tre i lotti funzionali, hanno altresì preso in considerazione il realizzando progetto nella sua globalità, come emerge con chiarezza dagli atti depositati in giudizio, che ripetutamente fanno riferimento all'opera nella sua interezza e alle relazioni e interazioni intercorrenti tra le due procedure effettuate (si vedano il parere n. 1301 del 19 luglio 2013: all. 6 di Milano Serravalle; la deliberazione di Giunta Regionale della Lombardia n. X/494 del 25 luglio 2013: all. 7 di Milano Serravalle; il decreto n. 2 del 7 gennaio 2014 del Ministero dell'Ambiente: all. 9 di Milano Serravalle; il decreto VIA n. 437 del 10 agosto 2012: all. 24 di Milano Serravalle).

Pertanto, anche se attraverso procedimenti separati, si può ritenere che vi sia stata una valutazione di tipo unitario dell'opera complessivamente considerata, in linea con quanto sostenuto dalla costante giurisprudenza (Consiglio di Stato, IV, 9 gennaio 2014, n. 36).

3.3. In conseguenza delle suesposte considerazioni, la doglianza va respinta.

4. Con il terzo motivo di ricorso si assume l'illegittimità della decisione di non prendere in considerazione, per ragioni di sostenibilità prettamente economiche, la possibilità di interrare almeno un tratto dell'autostrada, nella parte situata in prossimità delle abitazioni dei ricorrenti.

4.1. Il motivo, ai limiti dell'ammissibilità, è comunque infondato.

Esaminando la documentazione prodotta in giudizio emerge che l'alternativa progettuale formulata dai ricorrenti è stata presa in considerazione dagli Enti procedenti, ma è stata scartata, oltre che per ragioni di carattere economico, anche per il maggior impatto ambientale che avrebbe provocato, quale, ad esempio, il raddoppio dei livelli di concentrazioni di inquinanti nei tratti esterni alle gallerie, rispetto a quelli prevedibili in assenza di interramento (cfr. parere n. 1301 del 19 luglio 2013, pag. 9: all. 6 di Milano Serravalle).

Pertanto, risulta smentito l'assunto dei ricorrenti relativamente alla mancata valutazione del progetto da un punto di vista ambientale.

4.2. In ogni caso la prospettazione contenuta nel ricorso non avrebbe potuto essere accolta, in quanto la decisione dell'Amministrazione, essendo rivolta alla realizzazione di una specifica tipologia di opera pubblica piuttosto che di un'altra, costituisce una valutazione discrezionale attinente al merito amministrativo e, come tale, si sottrae al sindacato di legittimità del giudice, salvo che non appaia inficiata da palesi errori di fatto o da abnormi illogicità: in caso contrario si finirebbe, inevitabilmente, per sostituire la discrezionalità dell'organo giudicante alla discrezionalità della Pubblica Amministrazione (Consiglio di Stato, IV, 5 giugno 2013, n. 3112).

4.3. In conclusione, anche questa doglianza deve essere respinta.

5. Con il quarto motivo di ricorso si assume l'illegittima istituzione, pur nell'affermata compatibilità ambientale del progetto, di un Tavolo tecnico finalizzato all'individuazione di future ipotesi progettuali migliorative da un punto di vista ambientale, in assenza di previsioni normative che ne disciplinino la creazione.

5.1. La doglianza deve essere respinta.

Il predetto Tavolo tecnico ha la funzione di consentire il miglioramento a livello ambientale dell'impatto dell'opera nella fase di realizzazione, rendendola maggiormente compatibile con le istanze avanzate dai soggetti istituzionali e non incisi dall'intervento. Naturalmente, le proposte del Tavolo tecnico per poter essere attuate richiedono il compimento di tutte quelle attività e l'adozione di tutti gli atti normativamente previsti per dar corso agli interventi volta per volta individuati, demandandosene l'attuazione alle competenti Autorità.

5.2. Ciò determina il rigetto della predetta censura.

6. Con il quinto motivo di ricorso si eccepisce l'assenza di monitoraggi dell'inquinamento atmosferico e acustico ante operam e la previsione di scenari assolutamente irrealistici.

6.1. La doglianza è infondata.

Dall'esame degli atti istruttori del procedimento di VIA emergono gli studi effettuati in relazione all'impatto acustico e dell'inquinamento atmosferico dell'opera (cfr. parere n. 1301 del 19 luglio 2013, pagg. 24 e ss.: all. 6 di Milano Serravalle): ciò smentisce la tesi sostenuta nel ricorso.

Quanto alla previsione di scenari irrealistici, la stessa non può essere accolta stante la mancata indicazione delle parti dei provvedimenti che vi si riferiscono e gli effetti ad essi riconducibili.

6.2. Quindi, la doglianza va respinta.

7. Con la sesta censura si assume l'illegittima omissione dell'integrazione della procedura di VIA in seguito ad alcune rilevanti modifiche progettuali.

7.1. La censura è infondata.

Le modifiche del progetto finale rispetto a quello sottoposto a VIA sono la conseguenza del recepimento delle indicazioni emerse proprio dall'effettuazione della predetta procedura in relazione allo specifico progetto.

In ogni caso le modifiche apportate al progetto originario non risultano tali da stravolgere nella sostanza il progetto definitivo, visto che soltanto le modifiche che comportano la realizzazione di

un'opera radicalmente diversa da quella già esaminata, cui conseguirebbe un peggioramento dell'impatto sull'ambiente, determinano l'obbligo della rinnovazione della VIA (T.A.R. Lombardia, Milano, IV, 6 febbraio 2014, n. 386); non avendo i ricorrenti fornito dimostrazione di un siffatto stravolgimento, costituente un loro preciso onere, deve essere rigettata la censura.

Del resto, "la valutazione di impatto ambientale riguarda gli aspetti che risultino in grado di incidere sui fattori di rischio individuati dalla normativa di riferimento e la valutazione effettuata nella fase preliminare non preclude che – in sede di progettazione definitiva – siano approvate le modifiche senza che ciò renda di per sé necessario procedere ad una nuova v.i.a. (...), se le stesse non hanno un impatto ambientale importante, in particolare per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione" (Consiglio di Stato, VI, 13 giugno 2011, n. 3561).

7.2. Ciò determina il rigetto della predetta censura.

8. Con l'ultimo motivo di ricorso si assume che le osservazioni presentate dai ricorrenti, nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale, non risultano tra quelle pervenute ed esaminate.

8.1. La doglianza è da respingere.

La circostanza che non vi sia stata una puntuale confutazione delle osservazioni proposte dalle parti ricorrenti o una loro espressa presa in carico non è idonea a inficiare la legittimità dei provvedimenti impugnati, giacché non esiste per l'Amministrazione procedente un dovere di analitica e minuziosa disamina di ciascun apporto pervenuto, essendo sufficiente una motivazione, anche succinta, non riferita a tutte le osservazioni, desumibile pure attraverso gli atti istruttori, che dia in ogni caso conto delle assorbenti ragioni per le quali le stesse non sono state condivise (cfr. T.A.R. Lombardia, Milano, I, 14 luglio 2014, n. 1857; III, 9 dicembre 2013, n. 2776). Ciò è tanto più valido in materia di valutazione di impatto ambientale, considerato che l'art. 24, comma 5, del D. Lgs. n. 152 del 2006 stabilisce che "il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale deve tenere in conto le osservazioni pervenute, considerandole contestualmente, singolarmente o per gruppi", escludendo quindi un dovere di analitico esame e specifica confutazione di ogni singola osservazione.

A ciò deve aggiungersi la circostanza che le osservazioni proposte miravano inammissibilmente a sostituire la valutazione tecnica dell'Amministrazione con una valutazione di parte, già scartata nelle sue linee essenziali (ossia, la proposta di interrimento di parte dell'arteria stradale).

Infine, la mancata specificazione degli elementi che inficerebbero la valutazione dell'Amministrazione non è ammissibile, non potendo le parti ricorrenti rinviare sic et simpliciter all'esame della documentazione, lasciando così al giudice l'onere di individuare gli aspetti controversi e verificare, in modo del tutto soggettivo, la legittimità dell'operato dell'Amministrazione (T.A.R. Valle d'Aosta, 10 aprile 2014, n. 20).

9. Passando all'esame del ricorso per motivi aggiunti, lo stesso va respinto, atteso che richiama a suo fondamento tutti i motivi contenuti nel ricorso introduttivo, già oggetto di reiezione.

10. In conclusione, sia il ricorso introduttivo che quello per motivi aggiunti devono essere respinti.

11. In ragione della natura e della complessità della controversia, le spese di giudizio possono essere compensate tra tutte le parti.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia (Sezione Terza), definitivamente pronunciando, respinge il ricorso e i motivi aggiunti indicati in epigrafe.

Spese compensate.

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

Così deciso in Milano nella camera di consiglio del 7 ottobre 2014 con l'intervento dei magistrati:

Adriano Leo, Presidente

Antonio De Vita, Primo Referendario, Estensore

Diego Spampinato, Primo Referendario

L'ESTENSORE

IL PRESIDENTE

DEPOSITATA IN SEGRETERIA

Il 13/11/2014

IL SEGRETARIO

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