

MalpensaNews

Ferrovia Malpensa-Gallarate, Legambiente: “Progetto bloccato dal Tar”

Adelia Brigo · Wednesday, July 7th, 2021

“Leggiamo sulla stampa che Legambiente avrebbe rinunciato a portare avanti il ricorso avverso al collegamento ferroviario Malpensa T2-linea RFI del Sempione. La realtà è ben diversa. Non solo esprimiamo soddisfazione per il giudizio conclusivo ma, di fatto, **il TAR ha deciso che il progetto deve ritornare al vaglio della Presidenza del Consiglio, bloccando di fatto il percorso autorizzativo**”. Così risponde Legambiente Lombardia e il circolo Legambiente di Gallarate di fronte a quanto comunicato in queste settimane dagli organi di stampa.

Legambiente, con ricorso notificato nell’ottobre 2020, aveva impugnato tutti gli atti del procedimento del progetto che Ferrovie Nord vuole realizzare nei Comuni di Gallarate, Casorate Sempione, Cardano al Campo e Somma Lombardo. Nello specifico: il verbale conclusivo della conferenza dei servizi del gennaio 2020, il Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale (PAUR) del 4 febbraio e la successiva decisione della Presidenza del Consiglio dell’agosto 2020. Il TAR ha, peraltro, ritenuto tempestiva l’impugnazione ponendo importanti principi di diritto destinati a fare giurisprudenza.

L’opposizione alla conferenza dei Servizi ai sensi dell’art. 14-quinquies della L. n. 241 del 1990 dal soggetto qualificato (amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali o alla tutela della salute e della pubblica incolumità dei cittadini), sospende l’efficacia della determinazione motivata di conclusione della conferenza dei servizi, per tutti, non solo per chi vi partecipa.

Secondo il TAR “la sicura legittimazione di Legambiente a chiedere l’annullamento della determinazione conclusiva della conferenza di servizi e del pedissequo provvedimento di autorizzazione unico regionale – incidendo tali atti in modo astrattamente pregiudizievole sul “bene ambiente” statutariamente tutelato dalla ricorrente – attrae a sé anche la legittimazione ad impugnare il provvedimento della Presidenza del Consiglio che, impedendo una rivalutazione della questione in Consiglio dei Ministri, ha indebitamente interrotto il procedimento organico di “esame multilivello” previsto dal legislatore.”

Quindi, essendo “venuta meno” perché illegittima, la decisione dell’agosto 2020 della Presidenza del Consiglio dei Ministri, il TAR ha chiarito di non poter entrare nel merito della valutazione del PAUR fino a quando da Roma non arriverà la nuova decisione (da qui la dichiarazione processuale di “improcedibilità”), in quanto il TAR stesso aveva già annullato il PAUR. La discussione si riaprirà il prossimo anno, quando, visto e valutato il futuro nuovo PAUR, Legambiente deciderà

come è meglio intervenire, giuridicamente parlando.

Oltre alle motivazioni ambientali, **Legambiente ritiene che questo collegamento Malpensa – Gallarate, non sia necessario almeno fino a quando non verrà decongestionata la linea Milano-Gallarate**, il cui potenziamento è chiesto a gran voce dai pendolari e dalle aziende del trasporto merci.

“Se chi ha parlato in favore del collegamento ferroviario T2 – Linea del Sempione si prendesse la briga di dare almeno un’occhiata all’Analisi Costi/Benefici (Beria e Bertolin di TRASPOL Politecnico di Milano) e fosse onesto, rimarrebbe quantomeno esterrefatto. Secondo l’ACB i costi di realizzazione non saranno recuperati, mentre i costi di esercizio non saranno coperti integralmente. Va aggiunto che i costi, oggi ipotizzati, potrebbero lievitare considerata la situazione generale, dove le incognite sono davvero tante. Il tratto nuovo della SNAM ne è un esempio” concludono da Legambiente.

Legambiente invita a prendere atto delle conclusioni dell’Analisi Costi Benefici, analisi che Regione Lombardia non rendeva pubblica forse perché richiesta dopo aver deciso di realizzare l’opera, contrariamente a quando indicato dalle disposizioni europee. Ma c’è dell’altro, che è giusto evidenziare. L’Analisi CB non calcola i servizi ecosistemici, generati oggi da un’area verde che sarà gravemente compromessa e non menziona la prescrizione del DPCM 13.12.99, la realizzazione di una fascia forestale protettiva attorno all’aeroporto, sia per la produzione di ossigeno, sia per l’assorbimento al suolo dell’inquinamento atmosferico e acustico generato dai sorvoli. Mancanze gravi che rischiano di compromettere ancora di più un territorio già abbastanza congestionato da infrastrutture e cemento.

This entry was posted on Wednesday, July 7th, 2021 at 7:31 pm and is filed under [News](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.