



Avv. Veronica Dini

p.za Cinque Giornate n° 3, 20129 Milano  
tel. 02.49791599; fax 02.93661247  
vd@veronicadini.com

**TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE**  
**DEL LAZIO - ROMA**  
**RICORSO R.G. 2893/2010**

**ATTO DI INTERVENTO AD ADIUVANDUM**

nell'interesse di

**Diego Zerbetto**, nato a Seregno ... il 16/03/1945..., C.F. ZRBDGI45C16I625J ...  
residente in via Briani n° 44 - 20033 Desio (MB);

**Mauro Longoni**, nato a Seregno... il 4/11/1969..., C.F. LNGMRO69S04I625F...,  
residente in via per Seregno n° 9 - 20033 Desio (MB)

rappresentati e difesi dall'avv. Veronica Dini del Foro di Milano e dal prof. avv.  
Vincenzo Cerulli Irelli, elettivamente domiciliati presso lo Studio di quest'ultimo in via  
Dora n° 1 - 00198 Roma, come da procura in calce al presente atto

**CONTRO**

**Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica - C.I.P.E.**, in persona  
del legale rappresentante pro tempore, con sede in Via della Mercede 9 00187  
Roma

**NONCHÉ CONTRO**

**Autostrada Pedemontana Lombarda**, in persona del legale rappresentante pro  
tempore, con sede in piazza della Repubblica, 32 - 20124 Milano

**Concessioni Autostradali Lombarde (CAL) s.p.a.**, in persona del legale rappresentante  
pro tempore, con sede in via Nicolò Copernico n° 42 - 20125 Milano

**Ministero delle Infrastrutture**, in persona del **Ministro pro tempore**, con sede in  
Piazzale Porta Pia, 1 - 00161 Roma

**Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare**, in persona de  
Ministro pro tempore, con sede in Via Cristoforo Colombo, n. 44 - 00147, ROMA

Regione Lombardia, in persona del Presidente pro tempore, con sede in Via Fabio Filzi, 22 - 20124, Milano

#### PER L'ANNULLAMENTO

della delibera del C.I.P.E. n° 34 del 6.11.2009, pubblicata il 18. 2.2010, avente a oggetto *"Programma delle infrastrutture strategiche (legge n° 443/2001) Pedemontana Lombarda: collegamento autostradale Dalmine - Como - Varese - Valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse (CUP F11B06000270007). Approvazione del progetto definitivo"*, oltre che di tutti gli atti presupposti, conseguenti e connessi

---

#### IFATTI

1. Con ricorso depositato il 1° aprile 2010, alcuni cittadini che vivono nei Comuni in cui è prevista la realizzazione della nuova infrastruttura *«Pedemontana Lombarda: Collegamento autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere connesse»* e, in particolare, lungo la tratta denominata "B2" e all'inizio della tratta "C" (che va da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno/Bovisio Masciago, sul tracciato della SP ex SS 35 Milano-Meda), hanno impugnato la delibera del 6.11.2009, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale il 18.2.2010, con cui il CIPE ha approvato il progetto definitivo dell'opera.

Come è stato documentato in tale ricorso, l'infrastruttura in questione presenta dimensioni assai imponenti ed è destinata ad avere un forte impatto sul territorio: come si legge nella documentazione progettuale, infatti, essa comprende un **collegamento autostradale lungo circa 87 Km**, articolato nella Tangenziale di Varese, in quella di Como e nell'asse trasversale principale da Cassano Magnago sino a Osio Sotto/Brembate. Ben 94 sono i Comuni interessati, compresi nella Provincia di Varese, Como, Milano, Bergamo e Monza - Brianza.

Il contesto in cui la nuova arteria autostradale è destinata a inserirsi è in gran parte fortemente urbanizzato e già sensibilmente compromesso (si pensi, ad esempio, all'area del Comune di Seveso, teatro dell'incidente della ditta Icmesa del 1976).

2. I signori Zerbetto e Longoni vivono con le loro famiglie nel Comune di Desio, in prossimità di un'altra area interessata dalla realizzazione della infrastruttura denominata Pedemontana: si fa riferimento allo svincolo previsto in corrispondenza dell'intersezione stradale tra la SS 36 e il nuovo tracciato autostradale (doc. 1). Come si dettaglierà nel prosieguo, si tratta di **uno degli svincoli più grandi d'Europa, oltre che di una delle opere più imponenti dell'intero progetto**, e dovrebbe essere costruito a **pochissima distanza dalle abitazioni private preesistenti**.

Anche in questo caso, peraltro, si ha ragione di ritenere che il progetto sia stato approvato in violazione della normativa di settore e, soprattutto, in assenza di un'adeguata ponderazione degli impatti ambientali, sociali ed economici che l'infrastruttura è destinata a riverberare sul territorio interessato.

Gli scriventi, che non hanno promosso alcuna azione giudiziaria in relazione a tale situazione, sono venuti a conoscenza dell'esistenza del ricorso solo successivamente al suo deposito. Ciò nonostante, essi ritengono non solo di condividerne il contenuto e le finalità ma, altresì, di essere portatori di interessi di fatto connessi a quelli dei ricorrenti originari: sebbene il presente procedimento sia volto all'annullamento del provvedimento impugnato nella parte in cui approva il progetto relativo a una tratta diversa da quella cui sono interessati, i signori Zerbetto e Longoni hanno un evidente interesse all'accoglimento del ricorso, trovandosi in una situazione analoga – e per certi aspetti ancor più grave – rispetto a quella dei ricorrenti originari.

3. Per tale ragione, essi si rivolgono a Codesto Tribunale, per le seguenti ragioni di

#### DIRITTO

#### D) VIOLAZIONE DI LEGGE: ART. 166 D.LGS. 163/2006. ECCESSO DI POTERE PER CARENZA DI ISTRUTTORIA E CONTRADDITTORIETÀ.

1. Una delle circostanze più significative in ordine al progetto relativo allo svincolo che dovrebbe essere realizzato nel Comune di Desio, che gli odierni interventori intendono sottoporre all'attenzione del Collegio, attiene il passaggio tra il progetto preliminare e quello definitivo.

A tal fine, sia concesso esporre una breve sintesi dei passaggi salienti del procedimento amministrativo che ha condotto alla progettazione definitiva.

1.1. Con delibera 29/03/2006, n. 77, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n.219/2006, il C.I.P.E. aveva approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare del Collegamento autostradale Dalmine - Como - Varese - Valico del Gaggiolo e delle opere ad esso connesse, meglio conosciuto, appunto, come «Autostrada Pedemontana Lombarda».

Per la soluzione dell'intersezione stradale tra la SS 36 e il nuovo tracciato autostradale, tale progetto preliminare prevedeva una soluzione «a quadrifoglio», con sottopasso dell'autostrada Pedemontana rispetto al tracciato esistente della SS 36, come risulta dal sottostante stralcio planimetrico.



Svincolo autostrada Pedemontana e SS 36 mediante sottopassaggio dell'autostrada Pedemontana

La soluzione individuata raccordava la viabilità locale attraverso una serie di tracciati volti a consentire l'ingresso sia alla SS 36, sia al sistema autostradale Pedemontano mediante la realizzazione principalmente di 4 rotatorie:

- ◆ due rotonde da realizzare a ridosso degli ex stabilimenti dell'Autobianchi di Desio, disposte ad ovest e a sud/ovest rispetto lo svincolo e come punti di ingresso delle viabilità provenienti da tali versanti urbani identificate con i numeri 1 e 2 nel precedente stralcio planimetrico;
- ◆ una rotonda da collocare a sud/est rispetto lo svincolo e come punto di ingresso del traffico proveniente dai tessuti urbani di Desio, nonché a garanzia della continuità di tracciato della via per Seregno, identificata con il numero 4;
- ◆ una rotonda da collocare a nord/est rispetto lo svincolo e come punto di ingresso del traffico proveniente dai tessuti urbani di Lissone, nonché a garanzia della continuità di tracciato della via per Seregno, verso Desio, identificata con il numero 3.

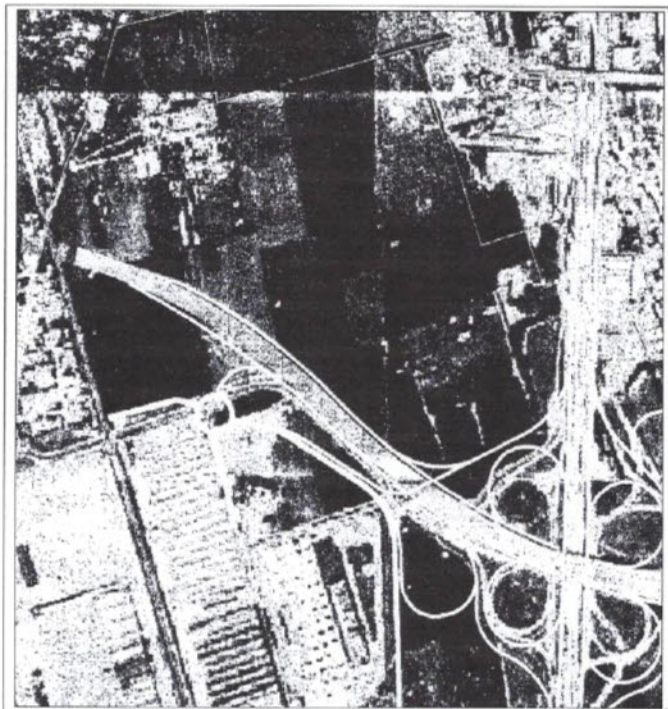
La soluzione di svincolo individuata dal progetto preliminare, invece, non prevedeva il riutilizzo dell'attuale ponte di scavalco della SS 36, realizzato a seguito dei lavori di riqualificazione e ampliamento della SS 36 (tratto Monza - Suello): il tracciato viabilistico dell'autostrada Pedemontana risultava infatti lievemente traslato in direzione nord, assumendo un differente raggio di curvatura.

Rispetto a tale soluzione progettuale, il C.L.P.E. aveva impartito le seguenti prescrizioni (doc. 2), cui era condizionata l'approvazione del progetto da sviluppare in sede di progettazione definitiva:

- ◆ Prescrizione n° 66 - Intersezione con la SS 36. Si prescrive che l'intersezione con la SS 36 avvenga mediante **sottopasso** della stessa come descritto nello schema di Tavola 8 allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004 ;
- ◆ Prescrizione n° 67 - Svincolo di Desio. Si prescrive la modifica dello svincolo e delle viabilità ad esso connesse come da schema della Tavola 8 allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004. Rispetto alla proposta di pedaggio della concessionaria si dovrà valutare l'eliminazione del pedaggio per le sole provenienze dallo svincolo di Macherio in direzione sud in quanto la viabilità locale esistente posta a sud della nuova autostrada costituirebbe efficace *by pass* dell'esazione rendendola di inefficace e provocando effetti di saturazione

della viabilità locale stessa. Inoltre si dovrà verificare la coerenza con le previsioni urbanistiche relativamente al Documento di Inquadramento inerente il Programma Integrato di Intervento previsto in corrispondenza del tracciato autostradale in Comune di Lissone.

- ◆ Prescrizione n° 68 - Posto manutenzione neve. Si prescrive l'inserimento del posto manutenzione neve di Desio all'interno delle rampe dello svincolo.



Stralcio tavola 8 allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004.

1.2. Nonostante tali prescrizioni, il progetto definitivo approvato con delibera del C.I.P.E. n° 34 del 06/11/2009, pubblicata il 18/02/2010 sulla Gazzetta Ufficiale, prevede una soluzione completamente differente, come emerge dalla planimetria di seguito riportata.



1.3. Da un confronto tra le due soluzioni (preliminare e definitivo) si può desumere quanto segue:

- ◆ l'asse del tracciato autostradale di Pedemontana non viene mutato rispetto a quello definito dal progetto preliminare e sottopassa il tracciato della SS 36;
- ◆ vengono mantenute le quattro rotatorie previste in sede di progetto preliminare;
- ◆ si opta per una soluzione planimetrica dello svincolo completamente differente sia rispetto al progetto preliminare che alla proposta indicata nella D.G.R. 17643 del 21 maggio 2004, caratterizzata da un sistema di

rampe e svincoli molto complicati a tre livelli con la presenza di una sorta di "anello circolatorio" sospeso sulla SS 36, che cancellano la precedente soluzione a "quadrifoglio";

- ◆ viene impegnata l'area posta a nord/ovest rispetto lo svincolo per realizzare una nuova viabilità locale, che non era prevista nel progetto preliminare e non risulta adiacente allo svincolo, ponendosi al di fuori della fascia di rispetto stradale individuata dal progetto preliminare anche ai fini del perfezionamento di ogni fine urbanistico ed edilizio e della intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera;
- ◆ viene inserito un fabbricato di considerevoli dimensioni non previsto nel progetto preliminare.

L'esistenza di tali modifiche è, del resto, confermato da quanto enunciato da CAL e Autostrada Pedemontana Lombarda nella relazione attestante la rispondenza alle prescrizioni dettate dal C.I.P.E. in sede di approvazione del progetto preliminare (doc. 3) e come di seguito riportate:

- ◆ (Prescrizione n° 66) - Intersezione con la SS 36. Si prescrive che l'intersezione con la SS 36 avvenga mediante sottopasso della stessa come descritto nello schema di Tavola 8 allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004. Il progetto preliminare prevede che l'intersezione tra la S.S. n. 36 " del lago di Como e dello Spluga" e l'Autostrada Pedemontana avvenga in sottopasso alla prima senza l'utilizzo del manufatto esistente di scavalco, risultando lo stesso non coerente con l'andamento planimetrico richiesto dal D.M. 5/11/2001. Lo schema della Tavola 8 allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004, prevede uno svincolo a quadrifoglio, con l'introduzione di strade di servizio laterali alla S.S. n. 36 per permettere le manovre di scambio senza interferire con i flussi principali. Nel corso della progettazione definitiva (cfr. Dossier n. 66/67) è emersa la necessità di una rielaborazione del nodo in considerazione dei flussi di traffico afferenti. Il nuovo schema prevede la realizzazione di uno svincolo complesso a tre livelli, capace di garantire i



flussi in ogni direzione e tutte le connessioni con la rete della viabilità locale. Si prevede che l'autostrada sottopassi la S.S. 36 "del lago di Como e dello Spluga" secondo l'andamento planimetrico previsto dal progetto preliminare. Lo svincolo, nella nuova configurazione, risulta meno invasivo e più rispondente alle aspettative del territorio ed è stato approvato dal Collegio di Vigilanza dell'Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo del 23.04.2008.

- ◆ (Prescrizione n° 67) - Svincolo di Desio. Si prescrive la modifica dello svincolo e delle viabilità ad esso connesse come da schema della Tavola 8 allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004. Rispetto alla proposta di pedaggio della concessionaria si dovrà valutare l'eliminazione del pedaggio per le sole provenienze dallo svincolo di Macherio in direzione sud in quanto la viabilità locale esistente posta a sud della nuova autostrada costituirebbe efficace by pass dell'esazione rendendola di inefficace e provocando effetti di saturazione della viabilità locale stessa. Inoltre si dovrà verificare la coerenza con le previsioni urbanistiche relativamente al Documento di Inquadramento inerente il Programma Integrato di Intervento previsto in corrispondenza del tracciato autostradale in Comune di Lissone. Vale quanto detto a proposito della prescrizione 66. L'adozione di un sistema di esazione dei pedaggi innovativo permette di eliminare la barriera prevista per le provenienze da Macherio, prevedendo il controllo degli accessi e delle uscite mediante strumentazione altamente automatizzata (esazione dinamica) su tutti i rami di accesso/uscita dell'Autostrada Pedemontana, eliminando così i possibili percorsi di by-pass al sistema autostradale che potrebbero verosimilmente caricare la rete stradale comunale e locale. La soluzione adottata nel progetto definitivo è stata approvata il 23.04.2008 dal Collegio di Vigilanza dell'Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo (dossier 66/67). Relativamente alla coerenza con le previsioni urbanistiche, si precisa che il Comune di Lissone è dotato di Piano

Regolatore Generale approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 7 del 5/2/1999, cui sono seguite numerose modifiche per variante. Con delibera di CC n. 29 del 19.03.2004 è stato approvato il Documento d'Inquadramento per l'approvazione dei Programmi Integrati d'Intervento. Ai sensi dell' art. 25 della L.R. n. 12/2005 è possibile l'approvazione di PII anche nell'attuale fase transitoria in attesa della definizione del Piano di Governo del Territorio. Con delibera di GC n. 176 del 3/5/06 l'Amministrazione Comunale ha preso atto dei contenuti del PII 2 Lissone - Via Santa Margherita ed ha avviato le procedure per l'adozione ed approvazione del PII. Nello specifico la proposta presentata risulta in variante al P.R.G. vigente, per quanto riguarda: modifica destinazioni di P.R.G., da aree agricole (E) e di espansione produttiva (D3) ad aree residenziali di espansione; incremento indice edificabilità; incremento n. piani fuori terra ammessi. La variante al P.R.G. deve necessariamente seguire la procedura di cui all'art. 92 della L.R. 12/2005. Per il PII 2a (sud), essendo compreso per buona parte (74%) in zona agricola, ai sensi dell'art. 89 della L.R. 12/2005, l'ammissibilità dell'intervento è subordinata alla presentazione di uno specifico certificato tecnico attestante che le aree comprese nel PII non siano effettivamente destinate all'esercizio dell'attività agricola e sarà inoltre soggetto alla Valutazione di Impatto Ambientale avendo estensione superiore a 10 ettari. Per la procedura di approvazione del PII 2 di Via Santa Margherita è stata promossa la procedura di accordo di programma (con lettera prot. 32912 del 28.07.2005) la cui approvazione è di competenza della Regione, trattandosi di PII in variante al P.R.G. di rilevanza regionale per la presenza della viabilità pedemontana (vedi lettera Regione Lombardia prot. 29353 del 3.10.2005, pervenuta al Comune di Lissone in data 11.10.2005 prot. 41412).

- ◆ (Prescrizione n° 68) - Posto manutenzione neve. Si prescrive l'inserimento del posto manutenzione neve di Desio all'interno delle rampe dello svincolo. Vale

quanto già detto a proposito delle prescrizioni 66 e 67. Il complesso degli edifici legati alle esigenze del Concessionario (comprendente il posto di manutenzione neve, il centro di manutenzione, la sede di direzione di tronco) è posizionato nel quadrante sud/ovest dello svincolo di Desio, accessibile dalla viabilità ordinaria connessa con lo svincolo autostradale, limitando in tal modo le intrusioni dell'opera nei confronti del territorio su una porzione di terreno interna al complesso sistema di rampe di svincolo e viabilità locali di nuova progettazione. Particolare cura è stata dedicata all'architettura degli edifici.

2. Ebbene, a tale proposito si deve, innanzitutto, rilevare e contestare che **le modifiche apportate in sede di progetto definitivo sono frutto di scelte unilaterali e del tutto generiche** (*«risulta meno invasivo e più rispondente alle aspettative del territorio»*), che si richiamano – anche in questo caso – esclusivamente alle decisioni assunte dal Collegio di Vigilanza previsto dall'Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo del 23.04.2008 e non alle prescrizioni del C.I.P.E., in violazione dei termini e delle procedure di cui al D.lgs. 163/2006.

#### II) VIOLAZIONE DI LEGGE: ART. 166 D.LGS. 163/2006. ECCESSO DI POTERE PER CARENZA DI ISTRUTTORIA E CONTRADDITTORIETÀ. SEGUE

1. **Le modifiche intervenute tra il progetto preliminare e quello definitivo** descritte al paragrafo precedente rilevano, peraltro, anche sotto altro profilo.

Non solo, infatti, esse sono state apposte in violazione della normativa di settore, ma risultano del tutto sprovviste di motivazione, come del resto si evince dalla stessa

In particolare, risulta alquanto stupefacente l'adempimento alla prescrizione n° 68: mentre il C.I.P.E. faceva riferimento solo ed esclusivamente al «posto manutenzione neve», CAL e APL indicano espressamente un «complesso degli edifici legati alle esigenze del Concessionario (comprendente il posto di manutenzione neve, il centro di manutenzione, la sede di direzione di tronco)». A tale proposito, si osserva che le cd. funzioni aggregate al posto di manutenzione neve non erano state considerate indispensabili in sede di progetto preliminare. Trattasi anche in questo caso di modifiche e aggiunte non previste

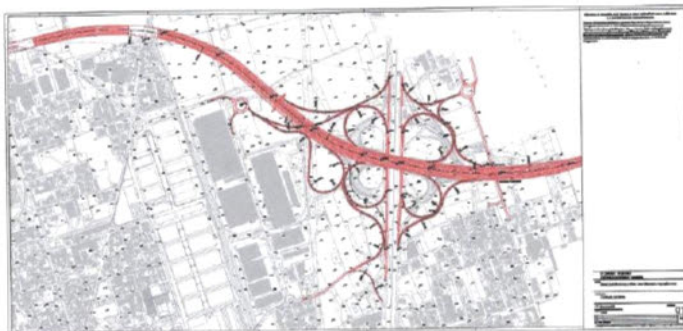
nè programmate in sede di progettazione preliminare, che vengono qualificate come opere in cui «particolare cura è stata dedicata all'architettura degli edifici» - senza peraltro che l'asserzione sia in alcun caso dimostrata.

2. Neppure, si comprende in base a quali ragionamenti tecnico viabilistici si sia giunti alla soluzione dello svincolo previsto nel progetto definitivo. Ciò, soprattutto alla luce delle libertà progettuali che CAL ed ApL hanno assunto, anche in spregio delle puntuali prescrizioni impartite dal C.L.P.E. (cfr. tavola 8 allegata alla DGR 7/17643 del 21 maggio 2004).

3. Ancor più eclatante, la carenza di motivazione in ordine agli impatti ambientali attesi. Nella documentazione progettuale, come si è riferito, si legge che le varianti introdotte «diminano ... le intrusioni» e «risultano meno invasive»: non è dato, tuttavia, comprendere in che modo ciò dovrebbe avvenire.

4. La gravità delle denunciate carenze e omissioni risultano ancora più evidenti e rilevanti in ragione del fatto che CAL e ApL **non hanno nemmeno prospettato una soluzione che tenga conto dell'attuale ponte di scavalco della SS 36**, che pure era stato costruito proprio in funzione della futura «gronda intermedia», prevista durante i lavori di riqualificazione della SS 36. Tale soluzione, peraltro, avrebbe determinato considerevoli risparmi economici nell'opera.

Al contrario, i consulenti tecnici nominati dagli intervenienti hanno elaborato la seguente proposta



**III) VIOLAZIONE DI LEGGE: ART. 169 D.LGS. 163/2006. ECCESSO DI POTERE PER CARENZA DI ISTRUTTORIA E MOTIVAZIONE.**

1. Le argomentazioni testè esposte, conducono a un ulteriore profilo di illegittimità che investe i provvedimenti impugnati dai ricorrenti anche nella parte relativa alla Tratta C.

Come si è anticipato, la realizzazione dello svincolo di Desio comporterebbe enormi impatti di carattere ambientale su tutto il territorio circostante. Si consideri, infatti:

- ◆ l'enorme (quanto ingiustificato) consumo di suolo,
- ◆ la cancellazione di aree verdi e agricole, ivi comprese quelle di proprietà del sig. Longoni;
- ◆ la distanza del nuovo tracciato autostradale dalle abitazioni (doc. 4),
- ◆ l'aumento dell'inquinamento atmosferico e acustico – connesso al passaggio di circa 100.000 automobili al giorno.

2. A tale proposito va, peraltro, precisato che il **progetto definitivo determina – rispetto a quello preliminare – un evidente quanto grave peggioramento delle**

condizioni dell'ambiente e della qualità della vita dei cittadini: ciò nonostante, **lo SIA non è stato aggiornato né è stata in alcun modo aggiornata la procedura di VIA**: come emerge dall'avviso pubblicato anche sulla stampa, infatti, la procedura di Via riguardava solo la tratta B2.

Ciò si pone in palese contrasto con il disposto dell'art. 169 D.lgs. 163/2006, secondo cui le modifiche progettuali rilevanti sotto il profilo localizzativo, come quella in oggetto, devono essere sottoposte nuovamente all'approvazione del C.I.P.E., previo esperimento delle procedure di cui all'art. 166 e della VIA.



#### **IV) L'ATTO DI INTERVENTO**

1. Come si è anticipato nella parte in fatto del presente atto, gli scriventi sono portatori di un **interesse di fatto**, connesso e accessorio rispetto a quello dei ricorrenti principali e consistente nel vantaggio conseguibile di riflesso dalla tutela adita dalla parte adiuvata. E', infatti, evidente che, indirettamente, essi si gioverebbero di una pronuncia favorevole a questi ultimi, che attestasse l'illegittimità di prassi che sono state ripetute – in modo pressoché analogo – anche in relazione alla tratta C della nuova infrastruttura.

Ai fini dell'ammissibilità del loro intervento in questa sede, si richiama altresì il fatto che **essi non erano legittimati a proporre il ricorso principale**, finalizzato all'annullamento del provvedimento del C.I.P.E. che approva il progetto denominato Pedemontana – nella parte relativa alla tratta B2: il presente atto di intervento non costituisce dunque alcuna elusione dei termini perentori previsti per l'impugnazione dell'atto amministrativo sottoposta all'attenzione di Codesto Collegio, essendo finalizzato a manifestare un interesse privo di tutela in questa sede.

Sussistono, dunque, nel caso di specie, i requisiti individuati dalla giurisprudenza di settore. Richiamiamo, a tale proposito, una recente pronuncia del T.A.R. di Brescia, secondo cui *«presupposto fondamentale perché l'intervento ad adiuvandum sia validamente proposto al di là dei termini di decadenza è che l'interveniente non sia titolare di interessi direttamente lesi dall'atto impugnato; ... in positivo, si è poi affermato che l'interesse*

*dell'interveniente ad adiuvandum è di mero fatto, ovvero indiretto, collegato, accessorio, dipendente, correlato, e simili, e che esso in caso di accoglimento del ricorso comporta un vantaggio riflesso rispetto al vantaggio diretto, conseguito dal ricorrente»<sup>1</sup>.*

*Nelle parole del Consiglio di Stato, «nel processo amministrativo l' intervento ad adiuvandum, la cui finalità è sostenere le ragioni del ricorrente, è ammissibile se ed in quanto l'interveniente risulti titolare di un interesse di fatto dipendente da quello azionato in via principale o ad esso accessorio, che gli consente di ritrarre un vantaggio indiretto e riflesso dall'accoglimento del ricorso»<sup>2</sup>.*



Per quanto esposto, gli intervenienti confidano nell'accoglimento delle domande azionate dai ricorrenti nel ricorso principale.



Ai fini della dichiarazione di valore della controversia, il presente atto non introduce alcuna domanda nuova.



Milano/Roma, 3 dicembre 2010

avv. Veronica Dini

prof. avv. Vincenzo Cerulli Irelli

---

<sup>1</sup> T.A.R. Lombardia Brescia Sez. I Sent., 14 agosto 2008, n. 859

<sup>2</sup> Consiglio Stato sez. IV, 8 giugno 2010, n. 3589. Conforme Consiglio Stato sez. V, 3 dicembre 2009, n. 7589