

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0015540/DVA del 10/06/2016

MINISTERO DELL'AMBIENTE E
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA



REGIONE LOMBARDIA
Direzione Generale Ambiente, Energia e Reti
Unità organizzativa Sviluppo Sostenibile e Valutazioni Ambientali
Piazza Città di Lombardia 1
20124 MILANO

Oggetto: **OSSERVAZIONI dell'Associazione All'ombra dell'albero di Novate Milanese relative alla Verifica di assoggettabilità a VIA del progetto di realizzazione di strada di collegamento urbana in affiancamento alla A 52 (ex SP 46) in comune di Novate Milanese e Bollate.**

PREMESSO che:

- La scrivente Associazione il 15.10.2010 presentò a codesto Ministero "Osservazioni sul Progetto definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale relativi alla Viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A/8 - A/52 RHO MONZA. Riquilifica e potenziamento della SP 46 nella tratta da Paderno Dugnano a Rho - Nuovo Polo Fieristico".
- Inoltre, il 31.10.2012 presentò altre Osservazioni sullo Studio di Impatto Ambientale e il Progetto Esecutivo relativi a "Riquilifica con caratteristiche autostradali della SP 46 Rho-Monza, dal termine della tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese (compreso), corrispondenti alle tratte 1 e 2 del Progetto preliminare". Queste Osservazioni sono state riprese nella Relazione Istruttoria allegata alla Delibera Giunta Regione Lombardia n° 494 del 25.7.2013, a pag. 32.
- In data 20.04.2016 sul sito dell'autorità competente (codesto Ministero) è stata pubblicata la documentazione relativa alla "Realizzazione di una strada di collegamento urbana in affiancamento alla A 52 (ex SP 46) in comune di Novate Milanese e Bollate, con la precisazione che la scadenza per la presentazione di Osservazioni da parte del Pubblico è fissata per il 4 giugno 2016.
- La procedura consiste in una Verifica di Assoggettabilità a VIA, per la quale è già iniziata l'Istruttoria tecnica CTVIA.

I sottoscritti aderenti all'associazione di volontariato *All'ombra dell'albero* di Novate Milanese già nel 2014 hanno segnalato ai cittadini che il progetto esecutivo di riquilificazione della Rho Monza, aggiornato dopo i Decreti dei Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture, prevedeva la soppressione del tratto di complanare tra la rotatoria di via IV Novembre (lotto 2) e lo svincolo di Bollate/Novate (lotto 3), con una conseguenza drammatica per il traffico nel centro cittadino novatese. Tuttavia, pur riaffermando la necessità del ripristino della continuità della complanare, riteniamo che il progetto indicato in oggetto non rappresenti una soluzione viabilistica sostenibile per l'ambiente e la salute, anzi possa determinare quegli impatti negativi e significativi

sull'ambiente che vengono indicati dall'art. 20 del Decreto Legislativo 152 del 2006 (come modificato dall'art. 2 comma 17 del D.Lgs. 128 del 2010), e precisati dall'Allegato al DM 30.03.2015, punto 1, nonché dall'allegato V alla parte II del Decreto Legislativo 152 del 2006, con riferimento a:

- Caratteristica del progetto: cumulo con altri progetti (il riferimento è alla realizzazione della nuova autostrada A 52 parallela alla strada urbana in oggetto);
- Localizzazione del progetto: zona nella quale gli standard di qualità ambientale fissati dalla normativa dell'Unione europea sono già stati superati; zona a forte densità demografica.

In riferimento a questi impatti ambientali, i sottoscritti OSSERVANO:

1. Complanare o strada di collegamento urbana di affiancamento alla A52?

Nella Relazione Generale Illustrativa (doc. 5022PGEN002R0XXXXXXA), alle pagine da 4 a 7, Serravalle ricostruisce le vicende della Complanare in modo inesatto. In particolare si sostiene:

- L'interruzione della complanare in via IV novembre è stata chiesta dai Comuni di Bollate e Novate durante la Conferenza dei Servizi del settembre 2013. Invece, dai verbali delle due riunioni (5 e 30 settembre 2013), si evince che i Comuni suddetti avevano richiesto l'unificazione delle complanari e la realizzazione di svincoli mediante rotatorie di connessione con la viabilità locale; la controversia emersa era relativa alla localizzazione della complanare unificata, a sud o a nord del tracciato autostradale
- Anche il riferimento al recepimento della posizione dei Comuni all'interno del DM 002 del 7.1.2014, è inesatto. E precisamente, la Prescrizione 5 alla lettera b) prevede la realizzazione di una rotatoria che unifichi le 2 complanari e le colleghi con la viabilità locale in via Brodolini;
alla lettera c) prevede di unificare le 2 complanari in unica carreggiata nel tratto via delle Cave – via Brodolini;
alla lettera f) prevede di stralciare il tratto di complanare B 2 al fine di allontanare la direttrice dall'edificio di via Nenni in Bollate. Si osserva che suddetto edificio di via Nenni si trova a est della rotatoria di via IV novembre, affacciato alla complanare unificata del tratto tra via Brodolini e via IV novembre, e quindi non interferisce per nulla con il tratto soppresso di complanare.

La citata Relazione Generale Illustrativa, quanto allo studio del traffico, rinvia al doc.

POOQRPIA00RE02A, elaborato dal PIM su incarico di Serravalle nel marzo 2013 e quindi ben prima della Conferenza dei Servizi. A pag. 46 viene proposta una tabella riassuntiva dei flussi di traffico per autostrada e complanari. Particolare curioso: il traffico della complanare nel tratto di cui ci stiamo interessando in queste Osservazioni, tra lo svincolo di Bollate via IV Novembre e lo svincolo variante SS 233, è previsto come "ASSENTE".

Ci sembra significativo riportare quanto sosteneva lo studio PIM sopra citato, nel capitolo Scenario di progetto a pag. 45: "La complanare risulta indispensabile, sia per migliorare la funzionalità della SP 46 (permettendo di ridurre, rispetto alla situazione attuale, il numero delle interconnessioni con la viabilità principale), sia per le relazioni prettamente locali fra i comuni in affaccio

(Baranzate, Bollate, Novate M. e Paderno D.) che, complessivamente, hanno una popolazione di circa 116.000 abitanti e un numero di addetti di poco superiore a 40.500."

In contraddizione con questa analisi che riassume le finalità dell'intera opera di Riqualficazione della SP 46, l'obiettivo dell'intervento allo studio viene così definito a pag. 8 della Relazione Generale Illustrativa: "Il collegamento in progetto, di natura urbana intracomunale, assolve un ruolo di dare maggiore permeabilità e comunicazione alle parti di territorio comunale separate dalla linea ferroviaria Milano Varese".

Osserviamo che sulla complanare e sull'anomala strettoia denominata "strada di collegamento urbana", viaggeranno non solo i veicoli provenienti dalla zona nord di Novate, ma principalmente i veicoli provenienti dai comuni del nord Milano (Paderno Dugnano, Cusano Milanino, Cormano, Senago, Bollate, Baranzate, ecc.). Ne consegue che la strada in progetto deve essere denominata "complanare" e definita come "Strada extraurbana secondaria C" a norma del DM del 5 novembre 2001. Invece i progettisti la definiscono come "Strada locale in ambito urbano F", costituita da 2 carreggiate larghe m. 2,75 (figura della sezione a pag. 17 della Relazione Generale Illustrativa).

Su queste carreggiate larghe m 2,75 il **PIM (studio del traffico elaborato nel marzo 2013) prevede un TGM di 16.048 veicoli di cui 3.851 pesanti. Ci sembra un obbligo portare la larghezza delle carreggiate a m. 3.50.**

2. Studio del traffico.

Il capitolo 4 della Relazione Generale Illustrativa è dedicato ai dati del traffico. In esso brilla l'assenza completa della previsione dei flussi per i due sensi di marcia nella strada di collegamento urbana; viene solamente affermato che "gli effetti trasportistici sono già stati esaminati nei precedenti studi di traffico effettuati per la viabilità primaria, studi che hanno ancora carattere di validità" (pag. 14).

Osserviamo la mancanza di dati (rilevati o risultato di modelli matematici di previsione). Quanto alla ventilata ipotesi della "possibilità di inibire il transito ai cosiddetti mezzi pesanti": non può essere scaricata sull'Ente Locale la responsabilità della decisione, dato che stiamo trattando di una verifica di assoggettabilità a VIA nazionale!

3. Quadro di riferimento ambientale.

La "filosofia" che ispira lo Studio ambientale è proposta negli stessi termini nelle Relazioni : Relazione Generale Illustrativa 5022 PGEN 00 2R a pag. 53: "I parametri incidenti sulle componenti ambientali che ne derivano, sono **evidentemente** inferiori rispetto a quelli già analizzati e autorizzati in sede di VIA nazionale".

Le stesse parole a pag. 8 della Relazione Quadro di Riferimento Ambientale 5022 PSIA 00 3R, e in sede di conclusioni del capitolo 2 "Atmosfera" a pag. 57: "stante la minor valenza e funzionalità della strada in progetto, dette analisi già effettuate (ndr relative alla SP 46) sono da ritenersi un limite superiore". Quest'ultima frase è stata copiata e incollata come conclusione del cap.8 "Rumore" a pag. 98.

I dati ambientali riportati in queste Relazioni furono elaborati in sede di Progetto Preliminare, di Progetto Esecutivo vincitore della gara di appalto, di Progetto Esecutivo risultato dalle Prescrizioni della Conferenza dei Servizi e del Ministero dell'Ambiente. Le analisi furono effettuate negli anni 2008 – 2013 e sono relativi al Progetto Riqualficazione della SP 46 + complanari.

Osserviamo che nessuna nuova rilevazione è stata riportata nello studio Ambientale, sebbene Serravalle ne abbia effettuate 2 nel 2015 e 2016.

Per i diversi fattori di rischio (e sulle conseguenze sulla salute pubblica), viene dato uno spazio preponderante alla parte "manualistica" che spiega la normativa e le conseguenze sulla popolazione; poche righe (e non dimostrate) vengono dedicate agli effetti della realizzazione della strada "intracomunale", senza evidenziare le variazioni rispetto al Progetto Complanare.

4. ATMOSFERA (cap. 2 del Quadro Riferimento Ambientale).

Le conclusioni di pag. 57 riaffermano la validità delle analisi effettuate in occasione dell'istruttoria che ha portato al Decreto n° 2 del 7.1.2014. Tuttavia si precisa che: "Gli inquinanti NO₂, PM 2,5 e PM 10 presentavano e presentano già oggi concentrazioni medie annue superiori ai limiti di riferimento".

In effetti, le mappe di concentrazione degli inquinanti riferite allo "scenario progettuale" (alle pagg. 35-37) segnano un superamento dei limiti di legge per NO₂. Inoltre, rispetto allo scenario attuale, nello scenario progettuale ci sarebbe un incremento relativo a :

NO₂ (valore massimo e medio)

PM 2,5 (valore massimo)

PM 10 (valore massimo).

Osserviamo che, oltre al riconosciuto superamento dei limiti per il NO₂, risultano i superamenti dei limiti di legge per PM 2,5 e PM 10, ma non è dato conoscere il numero delle giornate in cui tali limiti sono o saranno superati.

Infine, le figure di pagina 35, 36 e 37 costituiscono il ritaglio delle figure dello studio effettuato nella primavera del 2013 e relative al tracciato dei lotti 1 e 2 della Rho Monza: manca del tutto l'analisi relativa ai 601 metri della "tratta ovest" della strada in oggetto.

5. Rumore

Il capitolo 8 del Quadro di Riferimento Ambientale è dedicato al rumore. Anche su questo problema, non vengono proposte nuove elaborazioni, ma vengono riciclati i vecchi dati: l'unico rilevato in un appartamento di via Bollate 75 nel lontano ottobre 2008 (in funzione del Progetto Preliminare di riqualficazione della SP 46), e stime elaborate nel 2013.

Nel paragrafo 8.5. (denominato Approfondimento soluzione sottoattraversamento ferroviario), quanto al tratto Est è previsto che il tracciato in trincea della strada in oggetto costituisca una "opportuna protezione alle immissioni sonore". Tuttavia, essendo modificata la geometria della trincea autostradale, viene prevista l'istallazione di una barriera antirumore fonoassorbente posta in fregio all'infrastruttura autostradale". Ebbene, il disegno di pag. 98 mira solo a verificare che ci sia lo stesso cono d'ombra previsto precedentemente con la trincea.

Osserviamo che in fase di progetto definitivo queste valutazioni vengano fatte seriamente, andando ad analizzare i livelli ai ricettori retrostanti. Un primo suggerimento: è fondamentale prevedere la barriera con entrambi i lati fonoassorbenti, sia verso la Sp 46 che verso la strada locale. La barriera fonoassorbente anche sul lato rivolto verso la strada locale permette di non aumentare la rumorosità che viene emessa dalla nuova strada e che viene riflessa dalla

barriera verso i ricettori. L'altezza della barriera invece non può essere stimata in modo approssimativo ma deve essere valutata con studi precisi in facciata dei ricettori residenziali.

6. Salute pubblica.

Il traffico (soprattutto dei mezzi pesanti), l'inquinamento che ne deriva inteso sia come rumore che come diffusione di sostanze cancerogene o comunque pericolose, richiedono che venga valutata la loro incidenza sulla salute della popolazione esposta. Vanno in questa direzione sia la DGR Lombardia n° 1266 del 2014, che le linee guida per la VIAS dell'ISPRA del 2015.

Il cap.9 "Salute pubblica" del già citato Quadro di riferimento ambientale, indica quali sono i fattori di rischio, descrive le caratteristiche della popolazione esposta con riferimento al 2007, riporta i dati sulla mortalità in Lombardia e in relazione con l'Italia risalenti al 2002, quanto ai comuni interessati, cita un "Atlante italiano della mortalità" risalente al 1994 (22 anni fa) centrato sul caso Seveso e Icmesa.

Osserviamo che la ASL Provincia di Milano 1 (in cui si trova il distretto di Garbagnate, comprendente i comuni di Baranzate, Bollate, Novate M. e Paderno Dugnano) pubblica dati aggiornati (sito atlante online.aslmi1.mi.it), tra cui il rapporto datato dicembre 2015.

In esso, risulta che nel territorio ASL MI 1 la mortalità a causa di tutti i tipi di tumore è arrivata al 1° posto col 36,4% (media tra il 41,6 per gli uomini e 31,4 per le donne), sorpassando i decessi per malattie cardiovascolari al 33,9%.

Appare quindi eccessivamente ottimistica la conclusione dello studio del 1994, secondo il quale "i valori di mortalità calcolati per questi comuni appartengono alle classi medio basse della scala dei valori individuata per tutta l'area".

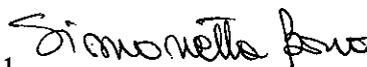
Analogamente, ci appare non provata la conclusione a pag. 106 della valutazione dell'impatto sanitario: "E' ragionevole escludere un incremento degli impatti sulla salute, in quanto non sono attesi effetti critici aggiuntivi di particolare rilevanza sulla popolazione generale". Riteniamo invece che in un quadro di alto inquinamento e alta mortalità per tumore, l'aumento atteso dei fattori inquinanti (si veda la nostra Osservazione n° 4) avrà un impatto negativo sulla salute pubblica.

Novate Milanese, 01.06.2016

La presidente dell'Associazione: Simonetta Bono

Via Sentiero del Dragone 1
20026 NOVATE MILANESE

Mail: bono.simonetta@fastwebnet.it



I soci:

Felzi Sotari
Ly. Gusmano
Paola Bottari
Acci HT
Medip Roma

