

Perrone Raffaele



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Da: fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

Inviato: giovedì 25 ottobre 2012 15.36

A: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Oggetto: Osservazioni a 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 (compreso)

E. prot DVA-2012-0025972 del 26/10/2012

Allegati: Osservazioni famiglia FORNASARI.pdf

Ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. presento le mie osservazioni sul progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale, identificato come "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 (compreso)", con l'intento di fornire nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

Cordiali saluti

Fabrizio Fornasari



Osservazioni allo Studio d’Impatto Ambientale del progetto

“Riqualifica con caratteristiche autostradali della SP46 Rho-Monza, dal termine della Tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese (compreso)”, corrispondente alle tratte 1 e 2 del “Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho- Monza”

PREMESSA:	pag.	2
1. Caratteristiche del progetto	pag.	3
2. Iter tecnico e burocratico del progetto e stato di fatto	pag.	6
3. Criticità del progetto	pag.	7
4. Alternative al progetto	pag.	9
5. Presenza di azioni e iniziative sul territorio	pag.	10
OSSERVAZIONI:		
Osservazione nr.1 – <u>Osservazione a carattere generale</u>	pag.	11
Osservazione nr.2 – <u>Un progetto tecnicamente obsoleto</u>	pag.	14
Osservazione nr.3 – <u>Sulla natura del concetto di “Riqualifica”</u>	pag.	17
Osservazione nr.4 – <u>Sul concetto di “chiusura dell’anello delle tangenziali di Milano”</u>	pag.	19
Osservazione nr.5 – <u>LE QUESTIONI AMBIENTALI: INQUINAMENTO ACUSTICO E ATMOSFERICO</u>	pag.	20
Osservazione nr.6 – <u>Sull’analisi del traffico nel documento SIA</u>	pag.	25
Osservazione nr.7 – <u>Sulla stima dell’impatto sulla qualità dell’aria nel documento SIA</u>	pag.	26
<u>Ulteriori dettagli e inesattezze tecniche/ incompatibilità di cantiere per via Dalla Chiesa</u>	pag.	27
Osservazione nr.8 – <u>inquinamento acustico e atmosferico insalubre a valle di tutte le misure di mitigazione presenti nei vari progetti</u>	pag.	36
Osservazione nr.9 – <u>allungamento della “galleria fonica”, come da delibera DGP 163/10 – Atti nr. 73806/11.5\2006\9243 del 20 aprile 2010</u>	pag.	44
Osservazione nr.10 – <u>rettificazione della complanare</u>	pag.	48
<u>LE QUESTIONI LEGATE ALL’INQUINAMENTO ATMOSFERICO</u>	pag.	53
Osservazione nr.11– <u>Sull’inquinamento atmosferico</u>	pag.	61
Osservazione nr.12 - <u>Violazione delle normative interne e comunitarie in materia di V.I.A.</u>	pag.	66
<u>GLI ASPETTI DI IMPATTO SULLA NATURALITA’ E QUELLI ARCHITETTURALI</u>	pag.	68
CONSIDERAZIONI	pag.	74
CONCLUSIONI	pag.	76

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

Egregia Commissione esaminatrice,

sono a scriverVi la presente in rappresentanza della mia famiglia, residente in Paderno Dugnano, via C.A.Dalla Chiesa 97, al fine di sottoporre alla vostra attenzione la problematica che ci coinvolge direttamente e a tutela della salute dei componenti di questa famiglia, specie dei soggetti più deboli, del loro futuro e delle nostre sostanze, frutto del duro lavoro e di tanti anni di sacrifici, augurandoci che possa essere avviata una fattiva e proficua collaborazione con le autorità preposte.

Premetto ai sigg. esaminatori che, pur dovendo avanzare osservazioni specifiche al progetto di riqualificazione di una singola strada provinciale, tale opera si colloca non in aperta campagna o in mezzo al deserto, ma in un contesto altamente urbanizzato in sovrapposizione o affiancamento ad altre strade statali e comunali, nonché tangenziali, con il risultato finale di un affiancamento di oltre 14 corsie ad alto flusso veicolare in pieno centro abitato. Questa configurazione non avrebbe uguali in Italia né tantomeno in Europa e probabilmente in nessun'altra parte del mondo. Pertanto Vi invito fin da ora a ragionare e valutare le criticità in termini più ampi della singola strada da riqualificare. Esaminare un singolo elemento alla volta non è costruttivo per la risoluzione del problema, perché se la benzina in sé può avere validi scopi, buttarla su un fuoco già acceso è da incoscienti .

Formalmente ricordo che una VIA in quanto processo di decisione, cioè di scelta, esplica le sue maggiori potenzialità in presenza di una pluralità di alternative, fra le quali scegliere; ciò pone il problema **di definire le alternative di progetto**, ivi compresa ovviamente l'alternativa zero (l'alternativa di non far nulla), di comparare le alternative entro un dato sistema di obiettivi e/o vincoli. Detto questo, si nota che le alternative proposte sono in realtà riepilogabili esclusivamente su un unico progetto, nella seguente forma:

- Scenario zero (non intervento)
- Scenario programmatico (progetto solo tratta Novate-Baranzate come da DPEFR 2007-2009)
- Scenario di progetto (riqualifica/potenziamento in rilevato nella forma originale di progetto Serravalle contestata da Comuni, cittadinanza, comitati e Legambiente)

Nella proposta non esiste quindi alcuna alternativa effettiva da considerare, in quanto le proposte fatte dai cittadini e comuni direttamente interessati (progetto di interrimento e trincea) non sono nemmeno menzionate per un confronto.

In termini generali la vicenda è analoga ad altre vicende infrastrutturali - operate le dovute differenziazioni anche e soprattutto in termini di estensione – quale, ad esempio, la realizzazione dell'Autostrada cd A12 Livorno Civitavecchia.

Il progetto che viene contestato è rappresentato, infatti, da un'opera di riqualificazione e potenziamento di un'arteria stradale già esistente in parte che, se realizzato nei termini prospettati dall'Amministrazione, provocherebbe importanti danni ambientali ed, elemento ancor più preoccupante, provocherebbe un drammatico peggioramento della qualità della vita e della salute dei residenti di Paderno Dugnano e zone limitrofe dovuto all'aumento esponenziale dell'esposizione della popolazione a fattori di inquinamento ambientale ed acustico.

Di seguito, pertanto, con l'intento di voler esporre i fatti che riteniamo maggiormente significativi per consentire una valutazione nell'interesse generale - e mio in particolare - e per un'azione utile a tutela del diritto fondamentale alla salute, tenteremo di riepilogare in termini sintetici i seguenti profili come premessa alle successive osservazioni specifiche:

1. Caratteristiche del progetto
2. Iter tecnico e burocratico del progetto e stato di fatto
3. Criticità del progetto
4. Alternative al progetto
5. Presenza di azioni e iniziative sul territorio

1. Caratteristiche del progetto

Nonostante il fine ultimo dichiarato dalle Amministrazioni coinvolte a diverso titolo nella realizzazione dell'opera sia, tra gli altri, quello di garantire un'adeguata accessibilità all'evento EXPO 2015 – da qui lo stringente crono programma sviluppato dagli enti coinvolti – l'infrastruttura non compare tra le opere presentate come essenziali nel dossier di candidatura Expo 2015; l'intervento tuttavia è ricompreso tra le opere c.d. "connesse".

La principale criticità di questo progetto, certo non l'unica, è rappresentata dall'infrastruttura prevista per il collegamento tra la tangenziale nord (A52) e la Rho-Monza (SP46). Il Comune interessato all'opera è il Comune di Paderno Dugnano. La connessione viabilistica tra le due strade **avverrà con la realizzazione di un nuovo tratto di tangenziale, al momento inesistente**, che prevede due corsie per senso di marcia e una corsia di emergenza per un totale di **6 corsie**.

Questo nuovo tratto **sarà affiancato** all'attuale Milano-Meda, per la quale è previsto un potenziamento dalle attuali due corsie per senso di marcia, a tre corsie più emergenza, per un totale di **8 corsie**. Se a questo aggiungiamo la realizzazione di complanari per la circolazione locale, si possono contare un totale di **14 corsie autostradali + 4 corsie complanari**, il tutto inserito in un territorio densamente popolato indubbiamente idoneo ad ospitare un'infrastruttura di queste dimensioni.

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it



Questa non è l'opera finita, ma la situazione odierna, in prossimità di via Dalla Chiesa, senza alcun intervento implementativo. Si noti la presenza della SP35 (ancora da potenziare per la Pedemontana), di tutti gli svincoli sopraelevati e la strada comunale definita 'circonvallazione' di Paderno Dugnano. Sono tutte strade ad alta intensità di traffico. L'aggiunta di una nuova arteria di scorrimento come progettato per la SP46 avrà un impatto devastante in termini di inquinamento ambientale.



fotomontaggio di quello che sarà il risultato finale. Si noti la prossimità del futuro sistema autostradale, CHE OGGI NON C'E', alla nostra realtà residenziale (cerchio rosso) e alla SP35 (in progetto di potenziamento), oltre a tutti gli svincoli necessari (non esposti in questa immagine, ma che ci saranno e andranno ad aggiungersi, non sostituire, a quelli attuali).

Nello specifico il progetto riguarda il potenziamento dell'intero tracciato della SP 46 Rho-Monza, già istituita autostrada tra Paderno Dugnano e Monza. Sulla base di quanto concordato dagli enti coinvolti con il coordinamento della Provincia di Milano in merito alla prosecuzione della Tangenziale Nord di Milano, il potenziamento della SP 46 Rho-Monza passa attraverso la realizzazione di un nuovo tracciato di otto chilometri dallo svincolo sulla Milano-Meda (all'altezza di Paderno Dugnano), fino all'autostrada A8 (all'altezza di Rho). Il 23 ottobre 2008 è stato presentato il progetto preliminare dell'opera, per un tracciato della lunghezza complessiva di 9,2 chilometri. Per realizzare l'intervento Milano Serravalle - Milano Tangenziali investirà complessivamente 217 milioni di euro per la tratta che va da Paderno Dugnano a Baranzate, mentre altri 71 milioni di euro saranno impiegati da Autostrade per l'Italia per la realizzazione della tratta che va da Baranzate alla connessione con la fiera di Rho-Pero.

Il tratto in adeguamento di Milano Serravalle avrà uno sviluppo di circa 6 km e si configura come un'autostrada a due carreggiate separate, aventi ognuna due corsie per senso di marcia e corsia di emergenza. Il tracciato di progetto si sviluppa prevalentemente in rilevato, con un tratto in viadotto in corrispondenza della interconnessione con la ex SS 35 "dei Giovi" Milano-Meda.

Il caposaldo iniziale dell'intervento si posiziona in territorio comunale di Paderno Dugnano, alla progressiva km.0+00, calcolata in corrispondenza al termine della galleria artificiale esistente lungo la A52 sotto alla SP9 (via Valassina-via Erba). Da qui il tracciato principale inizia a salire rispetto alla quota esistente, per superare, con un tratto di nuova realizzazione, la ex-SP35 (Milano-Meda) che, provenendo da nord, piega verso ovest con un tratto sub-orizzontale (dapprima a piano campagna e successivamente in rilevato, per consentire il superamento del torrente Seveso). Parallelamente a questo tratto, in continuità con la A52, si posiziona il nuovo ponte ad arco della SP46 di lunghezza complessiva pari a 225 metri ed altezza massima di 80 metri, posto indicativamente a cavallo della progressiva km.1+02. Dalla progressiva km.0+30 circa partono anche le corsie di accumulo delle rampe dello svincolo di interconnessione A52-SP35: sia quelle esistenti "rimodulate", che quella nuova prevista per le manovre dirette tra la ex-SP35 (provenienza da Milano) e la A52 (direzione Monza). Oltre a questa, in corrispondenza dello svincolo esistente è prevista l'introduzione di un'ulteriore rampa diretta tra la ex-SP35 (provenienza da Meda) ed il nuovo tratto di SP46 (direzione Rho), a nord-ovest del ponte ad arco. Al termine del ponte, il tracciato stradale prosegue con un nuovo tratto in affiancamento alla ex-SP35, a nord di quest'ultima, mantenendosi in rilevato su muri di contenimento ad una quota media di circa +7m rispetto al piano campagna (ossia alla stessa quota raggiunta della ex-SP35 nella parte più prossima al Seveso), tale da consentire anche il superamento della via Gramsci di Paderno Dugnano. All'altezza del torrente Seveso il tracciato della SP46 di nuova costruzione si discosta dalla ex-SP35 (che a sua volta prosegue verso sud), piegando lievemente a destra con una curva di raggio 700m, mantenendosi sempre in rilevato per poter superare, grazie alla realizzazione di ponti, il torrente stesso, la linea ferroviaria Milano-Como ed i rami dello svincolo di Paderno Dugnano. Questo si colloca in corrispondenza dell'attuale svincolo "a trombetta" all'innesto tra la SP46 e la ex-SP35, recuperando ed adeguando alcuni manufatti e rampe esistenti ed introducendone di nuove (con un nuovo ponte ferroviario, nuovi sottovia ed un tratto di galleria artificiale). Di qui il tracciato correrà lungo la provinciale, che verrà riqualficata con interventi che adegueranno le attuali due corsie per senso di marcia alle caratteristiche autostradali.

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

Verrà inoltre realizzata una variante a sud dell'attuale percorso, per allontanare l'opera dall'area abitata. A Baranzate, dove l'attuale provinciale si restringe ad una corsia per senso di marcia, il nuovo tracciato autostradale, realizzato a

cura di Autostrade per l'Italia, proseguirà a Nord del centro abitato con una serie di gallerie artificiali e svincoli, per raccordarsi direttamente con il nuovo svincolo "Fiera" sull'autostrada A8 "dei Laghi".

(TRATTO DA SIA 2008, SITO MILANO SERRAVALLE, SITO OSSERVATORIO TERRITORIALE INFRASTRUTTURE NORD OVEST, DELIBERE PROVINCIA DI MILANO)

2. Iter tecnico e burocratico del progetto e stato di fatto.

Sulla base di quanto concordato nel 2007 dagli enti coinvolti sotto la regia della Provincia di Milano in merito alla prosecuzione della Tangenziale Nord di Milano, il potenziamento della SP 46 Rho-Monza passa attraverso la realizzazione di un nuovo tracciato di circa 9 chilometri dallo svincolo sulla Milano-Meda (all'altezza di Paderno Dugnano), fino alla autostrada A8 (all'altezza di Rho). Il 15 ottobre 2007, al tavolo regionale sulle infrastrutture, è stato trovato un accordo per l'affidamento delle tratte dell'importante arteria che completerà la Tangenziale Nord: Autostrade per l'Italia si occuperà del collegamento fra Baranzate, l'autostrada A8 e il Polo Fieristico (variante di Baranzate), mentre Serravalle si occuperà della connessione tra la tangenziale Nord e la SP 46. Il 23 ottobre 2008 è stato presentato il progetto preliminare dell'opera corredato dallo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) per un tracciato della lunghezza complessiva di 9,2 chilometri (di cui 700 metri dell'attuale Tangenziale Nord). Il progetto preliminare dell'opera è stato approvato da ANAS nel gennaio 2009. Nel successivo mese di maggio è stata sottoscritta la convenzione tra Milano Serravalle - Milano Tangenziali e Ministero delle Infrastrutture - Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per la Lombardia e la Liguria per l'affidamento a quest'ultimo delle funzioni di Stazione Appaltante delle opere di competenza della concessionaria autostradale. Nella primavera 2010 si è conclusa la Conferenza di Servizi preliminare per concertare con gli Enti e le Amministrazioni recanti specifico interesse, le condizioni e prescrizioni di competenza (ivi compresi quelli di competenza del Ministero dell'Ambiente per quanto concerne la procedura di Valutazione Ambientale). Contestualmente - secondo quanto concordato nel Tavolo Tecnico tra Provincia di Milano, Comune di Paderno Dugnano e Milano Serravalle - Milano Tangenziali - si è predisposto lo studio preliminare per verificare la fattibilità tecnico-economica dell'interramento in galleria artificiale nella tratta in affiancamento alla Strada Provinciale "Milano-Meda" in corrispondenza dell'abitato di Paderno Dugnano. Ai primi di agosto "Autostrade per l'Italia" ha depositato il progetto definito del tratto di propria competenza per la relativa procedura approvativa: la relativa procedura è in corso. Per quanto riguarda i lotti che saranno poi gestiti dalla Milano Serravalle, il Provveditorato alle

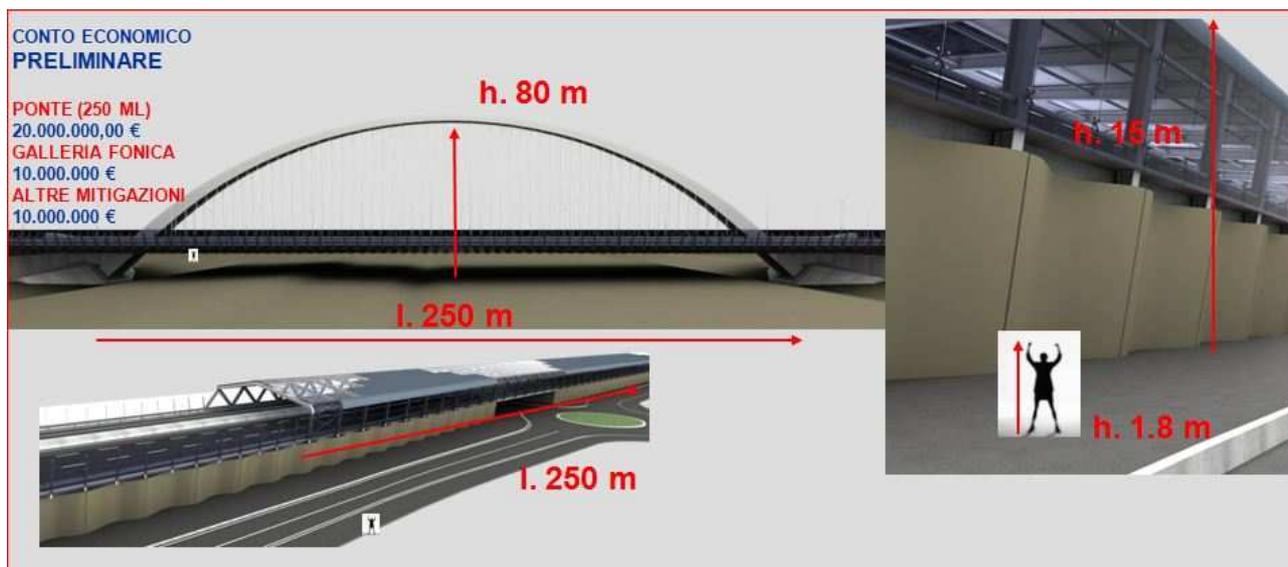
Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

OO.PP. ha pubblicato a fine novembre '10 il bando di gara – a procedura ristretta e con appalto concorso previa presentazione del progetto esecutivo in sede di offerta - per l'affidamento dei lavori di riqualifica della SP Rho-Monza dal termine della tangenziale Nord di Milano al ponte sulla linea ferroviaria Mi/Va (compreso). Le relative offerte sono state presentate nel mese di gennaio 2011. La durata prevista dell'appalto è di 862 giorni, la procedura concorsuale prescelta premia in modo sostanziale soluzioni che privilegino una contrazione dei tempi di realizzazione rispetto a quanto previsto nel progetto a base di gara, così da garantire l'apertura funzionale nel 2015, in tempo utile per l'Expo. Per quanto a nostra conoscenza, allo stato è intervenuta aggiudicazione provvisoria a favore di un'ATI con capogruppo Grandi Lavori Fincosit S.p.a. e con comunicazione dei primi giorni di settembre 2012 è stato avviato il procedimento per la valutazione di impatto ambientale con termini di 60 giorni per presentare eventuali osservazioni. Stralcio della documentazione depositata in sede di avvio della VIA è stata pubblicata sul sito <http://silvia.regione.lombardia.it/silvia/jsp/schede/schedaSintesi.jsf?idProcedura=040100000171&titolo=Agenda%20V.I.A.%20Nazionali&osservazioni=si&aggreg=NAZ>, mentre la documentazione integrale cartacea è già in nostro possesso.

3. Criticità del progetto

Le criticità possono essere ricondotte principalmente all'impatto delle strutture previste per il collegamento tangenziale nord-SP46 sulle condizioni di vita della popolazione.

Questo progetto prevede, infatti, di costruire **un viadotto di poco più di un chilometro**, alto come un palazzo di quattro piani (su cui alloggiare la struttura autostradale di cui sopra) e **un ponte ad arco a scavalco della MI-Meda lungo 250 mt. con campata unica di 80 mt.**, tagliando in due la zona sud di Paderno, con problemi irrisolti anche rispetto alla prossimità di un centro pediatrico eccellenza della Regione Lombardia, di una scuola elementare e di un centro diurno per anziani. Serravalle darebbe l'assalto a una intera zona residenziale, il cui **impatto diretto** sugli abitanti, dati di anagrafe alla mano, si aggira su circa **8.000 persone**. L'unicità di questa situazione espositiva agli agenti inquinanti del traffico veicolare è testimoniata dal fatto che le condizioni che verrebbero a crearsi sono state oggetto di indagine anche da parte di un gruppo di ricercatori dell'Istituto dei Tumori di Milano, facenti capo al prof. Crosignani.



Le motivazioni affinché **questo progetto vada rivisto radicalmente** sono in sintesi:

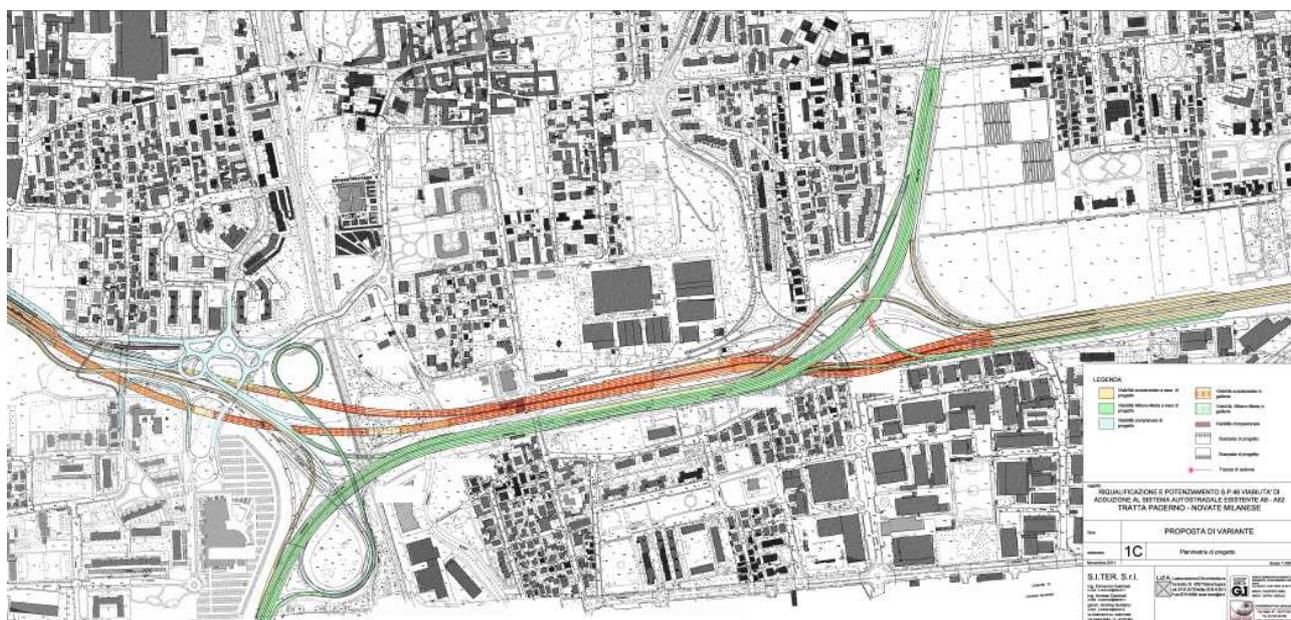
- 1) preoccupazione assoluta sulla qualità dell'aria - la stima di transito è di 200.000 / 220.000 veicoli / giorno, nello stesso spazio fisico attuale ove ne transitano circa 80.000;
- 2) preoccupazione altrettanto grave per l'aumento dell'inquinamento acustico;
- 3) preoccupazione sulla sicurezza (non) offerta a chi risiederà a dieci metri del tracciato autostradale, dove la velocità di transito sul progetto è 120 Km/h;
- 4) erosione sensibile, di territorio a verde;
- 5) significativa riduzione del parco del Seveso;
- 6) impatto visivo e architettonico delle nuove infrastrutture;
- 7) degradamento dell'ambiente e del tessuto sociale;
- 8.) perdita consistente di valore delle case dei residenti. Il valore medio di un trilocale in zona (situazione pre-progetto) era di circa 250.000 euro. Considerato che gli 8.000 abitanti di cui sopra corrispondono circa a 2.000 famiglie, il patrimonio immobiliare oggetto di automatica distruzione del valore di mercato corrisponde a circa 500 milioni di euro (solo in Paderno Dugnano), che sono più del doppio di quanto si intende investire per tutta la tratta di competenza Serravalle. Il dramma di tutte queste persone – me compreso – non viene assolutamente considerato, viene completamente ignorato, data probabilmente l'entità del patrimonio immobiliare che non si sa come gestire per rifondere le persone sofferenti. La frammentazione di tale patrimonio immobiliare in migliaia di nuclei che non vengono percepiti come un unico soggetto leso, ma come un coacervo di forze eterogenee che mai potranno organizzarsi in tempo, probabilmente rende sufficientemente

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

sicuri gli ideatori di questa avventura autostradale di poter agire semplicemente ignorando il dramma di tutte queste famiglie le quali, anche se lo volessero, non potranno mai andare via altrove per ricomprare una nuova casa in un ambiente consono alla vita umana, per il semplice fatto che per poter cambiare casa, normalmente, si vende quella dove si abita. In questo caso non è già ora possibile tutto ciò, perché, ditemi voi, chi sarebbe così folle da spendere un quarto di milione di euro per comperare una casa – bella quanto vuoi - con vista 14 corsie autostradali entro alcune decine di metri?

4. Alternative al progetto

A testimonianza del fatto che la cittadinanza interessata dalle opere non soffre della consueta “Sindrome di NIMBY”, ma che invece è conscia delle necessità infrastrutturali e dei pericoli per la salute, i comitati intercomunali da anni promuovono l’idea che l’opera possa essere realizzata con **l’interramento del nuovo tratto stradale** e per sostenere la propria campagna, anche avanti le competenti autorità comunali, provinciali, regionali e statali, è stato anche predisposto un proprio progetto “interrato” con valutazioni di fattibilità e stime di costi contestati dalla Stazione appaltante. Ad ogni modo, mai si è giunti ad incidente probatorio dei costi presunti dichiarati dalla suddetta Stazione appaltante che, sul tema specifico, si è sempre sottratta al confronto pubblico.



Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

5. Presenza di azioni e iniziative sul territorio

I comitati svolgono costantemente azioni di sensibilizzazione e di informazione della popolazione. A tal fine il comitato CCIRM (Comitato dei Cittadini per l'Interramento della Rho-Monza) ha creato un proprio sito internet : www.interramento.padernesi.com

Il CCIRM mantiene relazioni con altre associazioni presenti sul territorio ed ha contatti istituzionali anche con il Comune di Paderno Dugnano ribadendo in ogni sede la sua estraneità a ogni partito politico.

Il Comune di Paderno Dugnano ha presentato, lo scorso mese di febbraio 2012, ricorso giurisdizionale avanti al TAR per la Lombardia avverso la procedura indetta da Milano Serravalle (452/2011 RG) lamentando profili prettamente formali. Il giudizio si è concluso con il rigetto del ricorso.

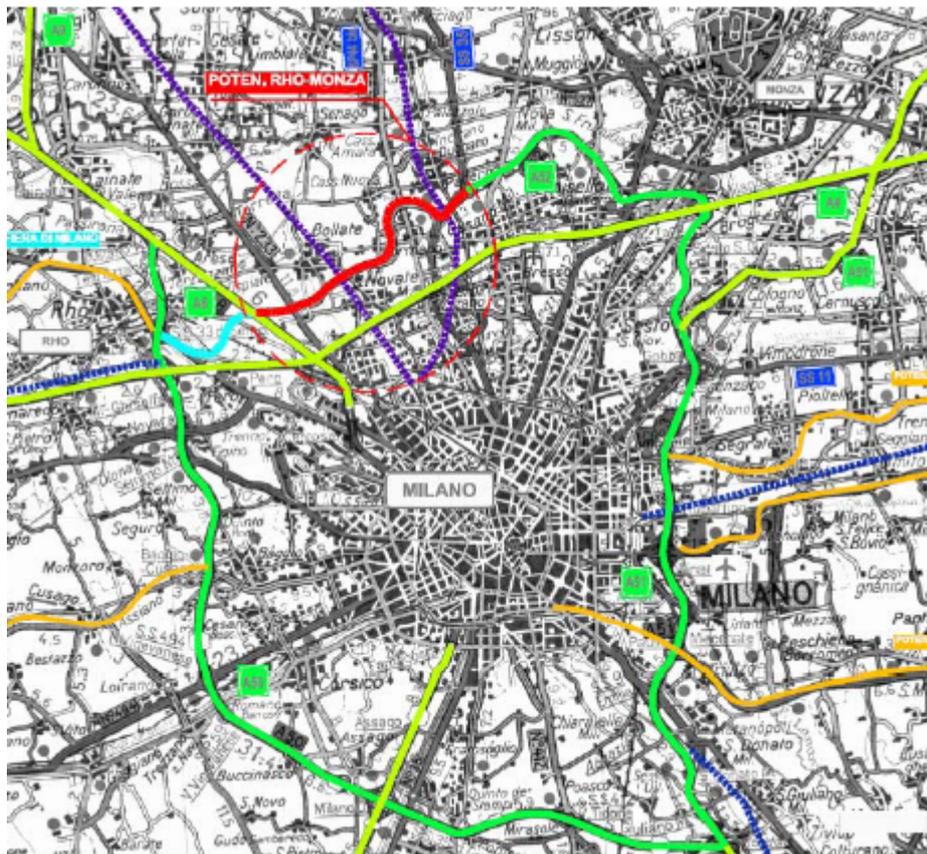
Molteplici sono i blog che affrontano quotidianamente l'argomento.

<http://blog.libero.it/padernovillaggio/> ; <http://route46novate.blogspot.fi/> ;
<http://www.padernoforum.blogspot.fi/> <http://padernoinblog.padernesi.com/> .

Vorrei sottolineare, infine, la notevole delicatezza delle questioni sottoposte al giudizio, anche sotto il profilo politico costituzionale, premettendo che anche al cospetto del potere di vertice della pubblica amministrazione permane comunque la possibilità di contrasto e di tutela giurisdizionale da parte dei cittadini e delle associazioni. L'attività del vertice politico non è mai sciolta dai "lacci e laccioli" delle leggi vigenti e non è affatto corretto anche solo pensare che la legittimità amministrativa delle grandi infrastrutture pubbliche risieda "nelle opere in sé" (come testualmente la relazione alla "legge obiettivo" 443/2001), ossia in una presunta legittimazione politica in grado di "lavare" ogni macchia e, quindi, in sostanza di impedire il controllo giurisdizionale. Come già sancito in altre sedi per analoghe questioni, in uno Stato di diritto non basta un'arbitraria e immotivata decisione governativa per espropriare i privati, sventrare il territorio e deturpare beni.

OSSERVAZIONI

Osservazione nr.1 – Osservazione a carattere generale



A dispetto della mole di carta prodotta, la quale rende estremamente arduo il compito di chi deve produrre le osservazioni e confonde il funzionario che le deve valutare, il progetto esecutivo di offerta presenta esattamente tutte le criticità irrisolte lasciate dichiaratamente aperte dal preliminare e dai successivi approfondimenti prodotti nel corso dell'anno 2010, per la valutazione della fattibilità del progetto in tunnel. Risultano ignorati come allora alcuni ricettori sensibili, quali il centro pediatrico eccellenza della Regione Lombardia che serve circa 5.000 piccoli pazienti e la residenza per anziani (P00AMBIA00RE01A.doc, pag 27 – Elenco ricettori sensibili), strutture entrambe site a stretto contatto con l'ipotetico tracciato dell'autostrada Rho-Monza, di cui si preciserà meglio in seguito. La mappa SIA P00SIAIA00PL20A non annovera il centro pediatrico come ricettore sensibile. Non sono state eseguite nuove misurazioni di fonia nei punti che risulteranno critici a valle di tutte le pose di elementi di mitigazione previsti, ivi compresa la tanto decantata "galleria fonica". Infatti, documenti alla mano (P00AMBIA00RE01A.doc, postazione nr.7, figura a pag.38), risulta che l'unico punto di misura in fonia ripetuto sul progetto esecutivo, nella zona critica ove è previsto che l'autostrada Rho-Monza andrà ad affiancare l'esistente Milano-Meda, è sito in via Rosselli, guarda caso la zona che, già col preliminare, non mostrava aumenti significativi del livello di pressione sonora.

Non risulta essere stata fatta alcuna nuova valutazione sul campo nei punti estremamente critici del preliminare (perché compatibili, post operam, con pressioni acustiche da zona industriale e non più residenziale) di via Verga / via Concordia (di conseguenza anche via Dalla Chiesa in quanto scorre parallela) e poi di via San Michele. Essendo, quindi, date per buone le misurazioni degli anni precedenti, in via C.A.Dalla Chiesa PERMANGONO le criticità già evidenziate dal progetto preliminare 2008 e dal successivo approfondimento per la variante in galleria del 2010, di cui si riferirà oltre, all’opportuna osservazione. Sono rimasti tali e quali anche alcuni palesi errori di nomenclatura e identificazione della linea ferroviaria FNM che transita per Paderno Dugnano, come nel caso della “relazione di accompagnamento” - codice elaborato P00 GEN EG 00 RE 00 A -, pag. 36, oppure sul documento “P00AMBIA00RE01A.doc”, pag. 114, ove si continua a identificare la linea Milano-Seveso-Asso, come la Milano-Como, esattamente come sul progetto preliminare. Per la cronaca: la linea FNM per Como transita dalla stazione di Milano Bovisa, attraverso lo svincolo di Saronno. Tutt’altra parte rispetto a Paderno Dugnano... Oppure come sul file del SIA denominato P00SIAIA00PL10A, ove sta scritto “FIUME SEVESO” riferendosi a un TORRENTE, elevato al rango di fiume solo dagli strafalcioni di tutti gli assessori provinciali ai trasporti che si sono succeduti nelle ultime due gestioni di Palazzo Isimbardi, a palesare quale sia l’interesse per il territorio da amministrare e la cura per la conoscenza dello stesso...

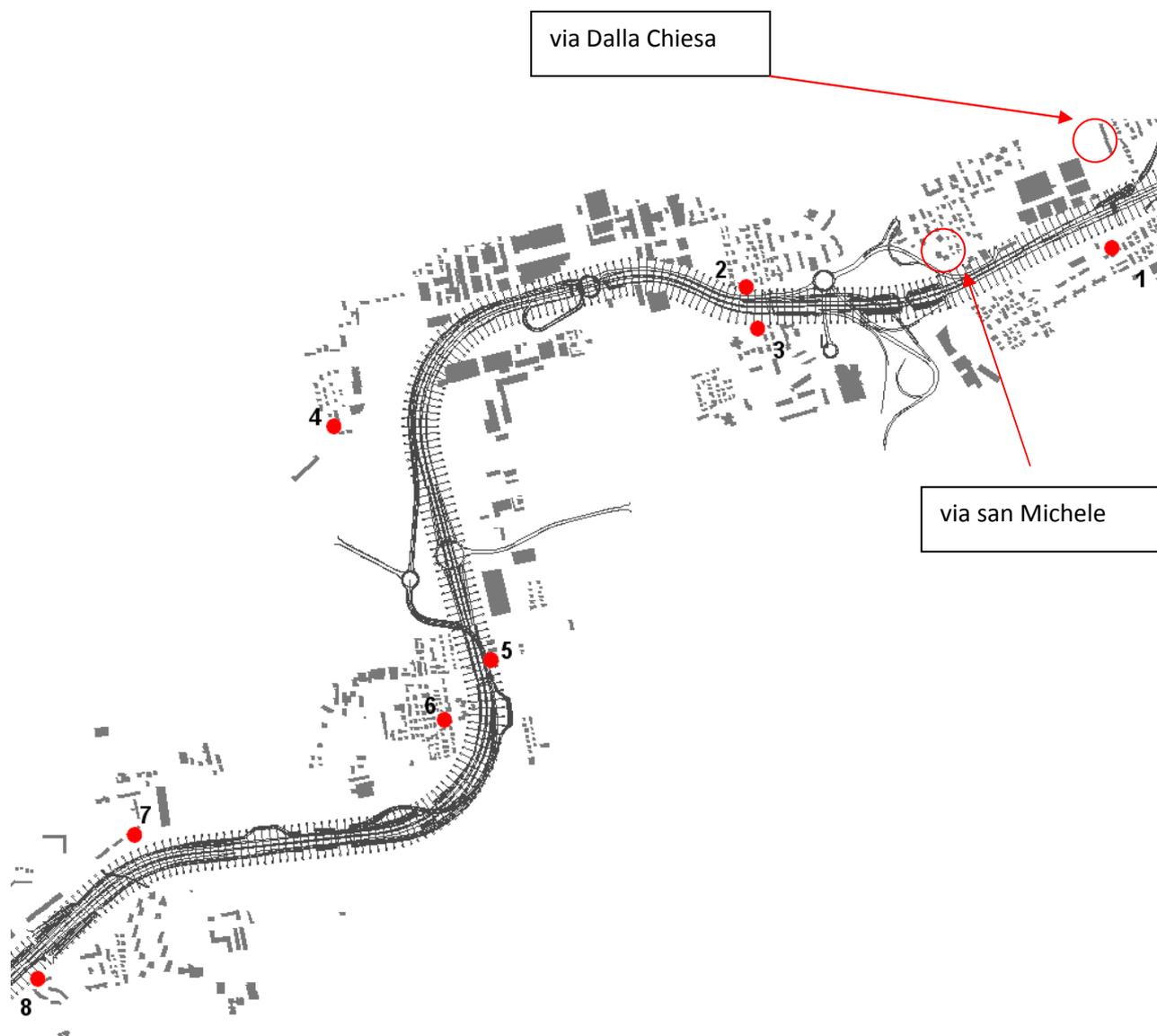
Tutto questo a testimoniare che questo progetto esecutivo di offerta ricalca il precedente preliminare negli errori sostanziali e formali, dimostrando che le criticità autodenunciate dalla versione preliminare non sono state affrontate, né, quindi, tantomeno risolte, convogliando a chi legge l’idea che gli estensori del progetto – oggi come allora –non abbiano nemmeno tanto chiara la conoscenza del territorio su cui si vorrebbe andare ad operare, modificando per sempre (in peggio) le condizioni di vita dei residenti.

Elenco ricettori sensibili padernesì (P00AMBIA00RE01A.doc, tabella a pag 27)

Id Ricettore	Tipologia	Denominazione	Comune	Indirizzo
R005	Scuola elementare statale	Don Milani Lorenzo	Paderno Dugnano	Via Mascagni, 12
R154	Scuola elementare statale	E. De Marchi Curiel	Paderno Dugnano	Via Trieste, 99
R164	Scuola	di “Via Tunisia”	Paderno Dugnano	Via Tunisia, 7

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

	dell'infanzia			
R191	Scuola dell'Infanzia	di "Via Battisti"	Paderno Dugnano	via Battisti, 35



Localizzazione postazioni campagna di misura (P00AMBIA00RE01A.doc, figura a pag.38)

Questa campagna di misurazione non ha tenuto minimamente conto dell'area più soggetta a contaminazione acustica (via Dalla Chiesa), cioè in prossimità dell'intersezione con SP35 e svincoli. Se ne deduce che l'informazione è fuorviante ai fini di dimostrare la compatibilità ambientale.

Osservazione nr.2 – Un progetto tecnicamente obsoleto

All'interno della trasformazione del tracciato della strada provinciale S.P.46 – Rho-Monza – in autostrada a pedaggio A52, la costruzione ex novo della tratta che attraverserà l'abitato di Paderno Dugnano, lunga all'incirca un chilometro e mezzo, prevede di erigere un muraglione di cemento alto fino a 15 metri (come una casa di 4 piani), utilizzando tutta la fascia di rispetto prevista per l'esistente superstrada Milano-Meda in carreggiata nord. Rappresenta, infatti, questo l'unico spazio di terra teoricamente utilizzabile per la costruzione di opere e manufatti, essendo il resto del territorio nei pressi occupato da edifici residenziali. In carreggiata sud, le case sono già oggi continue con il tracciato della stessa Milano-Meda e, per forza di cose, tale spazio non può più essere utilizzato per farci transitare alcunché. La costruzione del ponte ad arco e del viadotto porterà l'autostrada, come si può vedere nel fotomontaggio di pagina 2, anche a meno di dieci metri di distanza dalle case, ricreando, di fatto, una struttura autostradale sopraelevata ancora più ingombra di traffico di quanto non lo sia il viadotto di viale monte Ceneri a Milano e di altri analoghi cavalcavia che, quanto meno, di notte vengono chiusi al traffico, consentendo ai residenti almeno di dormire, cosa questa che non avverrà a Paderno Dugnano nel caso di questa autostrada, la quale funzionerà sempre, anche quando a Milano (cioè 8 Km più a sud...) il sindaco bloccherà la circolazione veicolare per motivi ambientali. Al di là della questione sanitaria, cui rimandiamo la trattazione all'opportuna osservazione, c'è da sottolineare come i viadotti urbani – e quelli con caratteristiche autostradali in particolare – siano soluzioni ormai datate che, nei paesi tecnicamente più avanzati, vengono sostituiti da attraversamenti in sotterranea, con riscontrati benefici sul traffico, sui tempi di attraversamento, sull'abbattimento dell'inquinamento atmosferico e di quello acustico, sulla ricucitura dei territori e delle porzioni di città in precedenza separate dal muro di cemento, con immediata rivalutazione di terreni, attività ed immobili ivi presenti. Insomma, un ciclo virtuoso che, come il fulgido esempio costituito dalla Central Artery di Boston, sta a dimostrare e ad attendere di essere imitato in tutto il mondo, Italia compresa. Il viadotto autostradale urbano noto come Central Artery, a Boston non esiste più: ora corre nel sottosuolo una mega autostrada che svolge la sua funzione di collegamento anche verso l'aeroporto in modo decisamente più veloce e virtuoso di quanto non facesse, sin dagli anni '50 il vecchio viadotto. Il progetto ha sostituito l'Arteria Centrale (I-93), sopraelevata a sei corsie in via di deterioramento, con un'autostrada sotterranea a otto/dieci corsie. L'esperienza della Central Artery, cui abbiamo diretta testimonianza dall'ing. Luca Barison, cittadino Padernese che ha lavorato in uno dei cantieri che hanno realizzato quell'opera in America, dice proprio questo: i viadotti autostradali in ambito urbano sono una concezione viabilistica e trasportistica di un tempo che non c'è più, di un'epoca in cui le auto somigliavano più alla Ford di Stanlio ed Ollio che alle nostre berline. Quando la Central Artery ha aperto, nel 1959, quest'autostrada era capace di ricevere comodamente circa 75.000 veicoli al giorno. Il traffico era continuo per più di 10 ore al giorno.

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

L'autostrada elevata (che ha sfollato 20.000 residenti quando è stata costruita) ha tagliato interi quartieri, limitando la capacità di queste aree di partecipare alla vita economica della città. Invece con l'interramento, ad opera ultimata, i traguardi raggiunti sono stati molteplici: le ore di viaggio sulle autostrade del progetto sono state ridotte del 62% tra il 1995 il 2003; il tempo di viaggio per residenti a sud e ad ovest di Boston durante i periodi di punta e' diminuito tra il 42% e il 74%; il 12 % di riduzione per tutta la città nei livelli di monossido di carbonio nell'aria; riallacciamento dei vicinati staccati dalla città a causa della vecchia autostrada elevata e miglioramento della qualità di vita nella città oltre i limiti della nuova autostrada; una serie di parchi sono stati costruiti nel sentiero della vecchia autostrada elevata (Rose Kennedy Greenway); gli investitori ed i residenti hanno risposto positivamente al miglioramento delle infrastrutture. Le proprietà commerciali sono aumentate di valore del 79% in 15 anni.

In conclusione, il progetto ha ridotto considerevolmente la congestione di traffico e migliorato la mobilità di una delle più vecchie e congestionate città d'America.

Ha aiutato a migliorare l'ambiente e ha stabilito la fondazione per la continua crescita economica del Massachusetts.

Viaggiare attraverso il centro all'ora di punta di pomeriggio è diminuito da quasi 20 minuti a **meno di tre minuti**.

Ha creato più di 300 acri di terra aperta. Le zone che erano staccate dal resto della città sono riunite attraverso la creazione di spazi verdi e zone commerciali/abitative moderate.

Al contrario, a Paderno Dugnano, sebbene un esempio come quello di Boston non sia una mera teoria, ma rappresenta ormai un caso di letteratura con benefici inconfutabili confortati da anni di dati raccolti su quanto appena affermato, si vuole realizzare una struttura concettualmente ferma a più di mezzo secolo fa, che nascerà, quindi, già vecchia, pagata carissima con soldi pubblici e con l'azzeramento del valore delle proprietà di migliaia di residenti che non saranno risarciti di un solo centesimo per le loro case che nessuno vorrà più a causa del mostro autostradale a 14 corsie a cielo aperto che si snoderà fra le residenze. Sarà consumato nuovo suolo libero, sarà definitivamente annichilito il progetto di realizzazione del Parco del Seveso, verrà raddoppiata la muraglia di separazione (perpendicolarmente alla via Gramsci) fra il centro cittadino e l'ampia area residenziale che si estende verso sud, in direzione di Cusano Milanino. Tra l'altro, i benefici ambientali in termini di annullamento dell'impatto acustico e generale riduzione dell'inquinamento atmosferico ottenibili adottando una soluzione in sotterranea-
“(Pag.60):*“la realizzazione del progetto in variante (tutto in galleria) mostra infatti discrete riduzioni delle concentrazioni di tutti e tre gli inquinanti presi in considerazione (CO, NO2 e PM10) nelle aree residenziali sia a nord della SP46 che a sud di esso fino a comprendere i primi nuclei abitativi di Cusano Milanino”*- erano stati indicati anche sullo studio di fattibilità

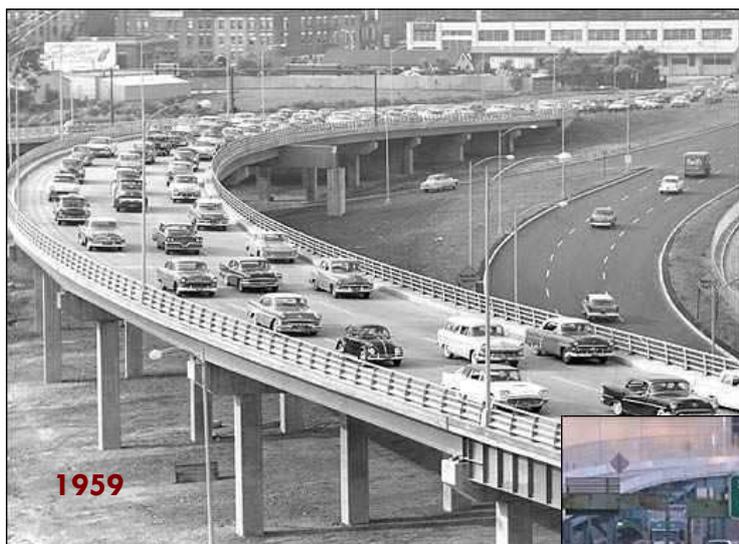
Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

del tunnel, effettuato da Proiter per conto della Provincia di Milano nel corso del 2010. L'idea del tunnel urbano, che evitasse di separare ulteriormente i quartieri cittadini e che meglio rispondesse alle esigenze ambientali, di salvaguardia della salute e di vivibilità dei residenti è stata proposta, discussa collegialmente e progettata dalle amministrazioni di tutti comuni interessati (Paderno Dugnano, Cormano, Novate Milanese, Bollate e Baranzate), dai comitati cittadini e dalle associazioni ambientaliste presenti sul territorio anche in una successiva versione più economica, dal punto di vista dei costi, ma è stata fortemente osteggiata da tutti i livelli di autorità inter-comunale, sempre per soli ed esclusivi presunti motivi economici, peraltro mai dimostrati nel merito.

Fonti.

Per la Central Artery: The Massachusetts Department of Transportation - Highway Division
L. Barison – “La Central Artery, Boston, U.S.A. – presentazione del novembre 2010

Per il progetto del tunnel a Paderno Dugnano: Proiter s.r.l. – Rho-Monza, lotto 1 -2,
viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8 –A52 – variante interramento.



Immagini della Central Artery di Boston. Tutto questo ora fa solo parte del passato. Perché dobbiamo ripetere lo stesso errore quando sappiamo già quale sia la soluzione?

Osservazione nr.3 – Osservazione sulla natura del concetto di “Riqualfica”

L'attuale S.P.46 Rho-Monza è una strada provinciale, quindi di libero accesso, prevalentemente a due corsie per senso di marcia, con limite di velocità posto a 90Km/h. La strada serve da collegamento intercomunale fra Cormano, Paderno Dugnano, Novate Milanese, Bollate e Baranzate, senza dover percorrere i nuclei storici dei rispettivi centri abitati. Il traffico commerciale e pesante che transita giornalmente sull'arteria è essenzialmente traffico d'accesso da e per tali centri abitati. Pur essendo sulla direttrice Est/Ovest e pur essendoci un collegamento con le Autostrade A8 ed A9, permane praticamente nullo il mero passaggio di transito dei mezzi pesanti su tale asse Est/Ovest perché i trasportatori ed i cottimisti in viaggio sulle attuali autostrade non hanno motivo di abbandonare la A4 per una strada provinciale, tortuosa e, dal 2012 controllata con Autovelox, per poi doversi di nuovo ributtare in autostrada A4 all'altezza di Cormano o di Sesto San Giovanni. L'attuale strada provinciale S.P.46 è nota per le cronache di frequenti incidenti che accadono. Gli incidenti sono imputabili esclusivamente all'incontrollata alta velocità che in tutti questi anni gli automobilisti e i trasportatori hanno potuto tenere a causa dell'assoluto non controllo della stessa da parte di tutti i livelli di autorità preposti a fare ciò. Essendo in grandissima parte strutturata a due corsie per senso di marcia, una corretta condotta di guida attenendosi ai limiti di velocità esposti (90 Km/h max.) rende la strada assolutamente innocua: la Rho-Monza per essere “riqualificata” come strada provinciale richiederebbe la sola rimozione del restringimento ad una corsia in territorio di Bollate ed una maggiore diffusione degli strumenti elettronici per il controllo della velocità, per costringere “chi usa viaggiare col piano di volo” ad un comportamento corretto. Questo con poca spesa ed altissima efficienza nell'ottenimento del risultato.

I documenti oggetto di questo progetto esecutivo di offerta usano la parola “Riqualfica” per indicare l'utilizzo del sedime della S.P.46 Rho-Monza da una parte e la costruzione di un viadotto sopraelevato in centro città di Paderno Dugnano ed un ponte faraonico a scavalco della superstrada Milano-Meda dall'altra, per farne una nuova autostrada a pagamento che, sull'asse Est/Ovest, attirerà traffico pesante e commerciale di mero transito (cioè di nessun interesse per il territorio attraversato), perché il nuovo sistema autostradale (che sarà denominato A52) renderà INDIFFERENTE al guidatore in transito fra Pero e Sesto San Giovanni se stare sull'attuale A4 o se prendere per la nuova A52. Quindi con probabilità eguale a quella di ottenere testa o croce nel lancio di una moneta, cioè al 50%, cioè circa metà del traffico che oggi transita fra Pero ed Agrate verrà immotivatamente dirottato per il centro di Paderno Dugnano, in via C.A.Dalla Chiesa in particolare, dal momento che stiamo parlando di casa mia. Di fatto la “Riqualfica” della Rho-Monza altro non sarà che la costruzione della 4° e della 5° corsia dell'autostrada A4, fra Pero e Sesto San Giovanni. Si faccia riferimento alla figura all'inizio del capitolo, a pagina 8.

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

Stiamo, quindi, parlando di un confronto fra tipi di traffico che nulla hanno a che vedere fra loro, quindi non possiamo parlare di “Riqualifica” dal momento che viene scippata una strada di libero accesso per realizzare un’arteria a pagamento con altra tipologia di traffico.

Per le esigenze di traffico locale, ad aggravare la sofferenza dei residenti, non essendoci terreno disponibile, gli espropri di giardini condominiali forniranno il terreno necessario per costruire dentro le case anche la necessaria strada complanare che dovrà cercare di sopperire alla mancanza della S.P.46 Rho-Monza per i collegamenti intercomunali.

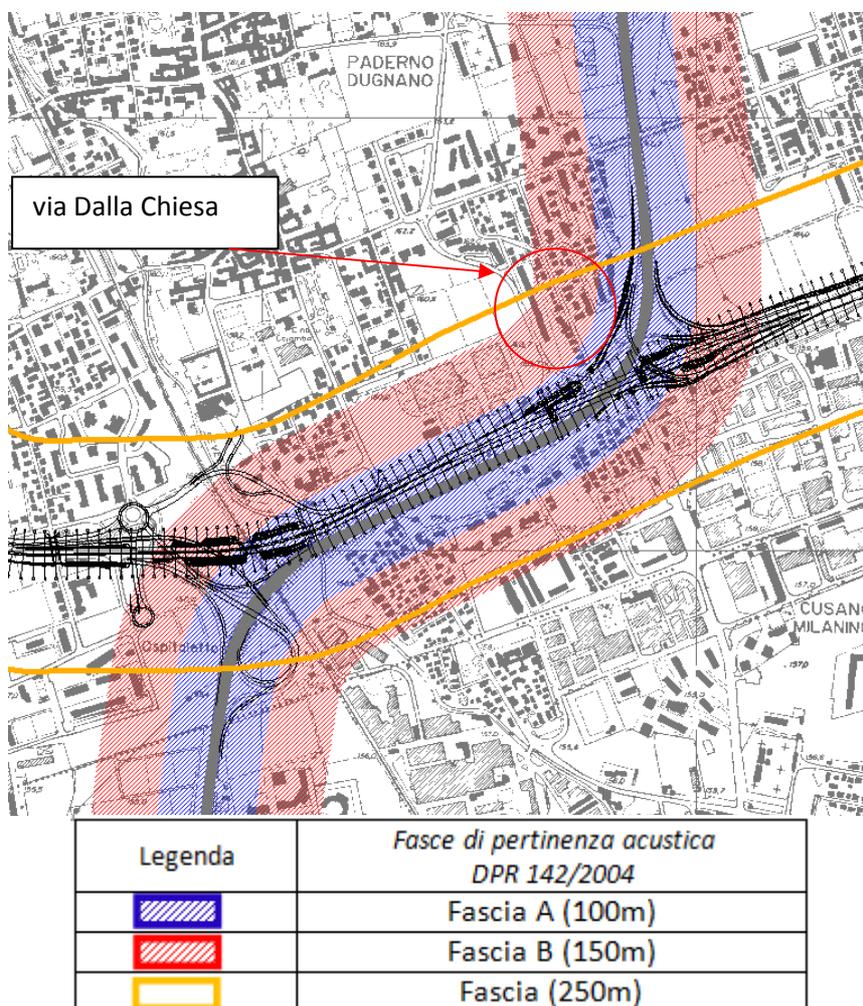
La “Riqualifica” di una strada provinciale è, per esempio, quella che ha appena messo in sicurezza la Paullese. Questa della S.P.46 è lo scippo di un’arteria di libero accesso per includere le carreggiate in un progetto di nuova autostrada a pagamento.

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

Osservazione nr.4 – Osservazione sul concetto di “chiusura dell’anello delle tangenziali di Milano”

Sempre con riferimento alla documentazione di progetto che alla cartina di pagina 8 del presente documento, si fa notare che l’affermazione che vorrebbe la trasformazione della S.P.46 Rho-Monza in autostrada A52 come “il tassello mancante per la chiusura delle tangenziali di Milano” risulta essere una falsità per il semplice motivo che lo stato attuale delle tangenziali di Milano è già quello di un anello chiuso. Infatti, l’autostrada A4, la tangenziale Est e la tangenziale Ovest costituiscono un sistema ad anello chiuso intorno al capoluogo lombardo che si può percorrere sia in senso orario che in senso antiorario. Come affermato alla precedente osservazione, piuttosto la “Riqualfica” della Rho-Monza altro non sarà che la costruzione della 4° e della 5° corsia dell’autostrada A4, fra Pero e Sesto San Giovanni.

LE QUESTIONI AMBIENTALI: INQUINAMENTO ACUSTICO E ATMOSFERICO



Sovrapposizione fasce di pertinenza S.P. 46 nuovo tratto e S.P. 35

Dalla sovrapposizione delle fasce di pertinenza discendono i seguenti limiti

		S.P. 46	
S.P. 35	Fascia A	Giorno	63,8
		Notte	53,8
	Fascia B	Giorno	62
		Notte	52

E' già stato accennato che nella zona di ricaduta delle polveri sottili (PM-10) relativa al sistema autostradale parallelo che si realizzerà a cielo aperto a Paderno Dugnano "dotando" l'attuale Milano-Meda della "compagnia" della costruenda autostrada Rho-Monza, cioè entro i 300 metri dall'asse viabilistico del sistema (150 metri in direzione nord ed altrettanti in direzione sud), dati di anagrafe cittadina certificano che risiedono all'incirca 8.000 persone (di cui un migliaio sono minori); mentre a Novate Milanese è stato stimato che la prossimità alla Rho-Monza interesserà almeno 2.500 persone. Queste sono le situazioni più gravi cui nessuna fase di progetto ha dato risposta sufficiente sul modo in cui si intende sottrarre tutti questi contribuenti dalle perpetue ripercussioni su di loro relativamente all'incidenza dei rumori (**comunque illegali** anche dopo tutte le misure post operam che si intende mettere in campo, come vedremo nel dettaglio alla relativa osservazione) e dell'azione degli agenti inquinanti dell'aria, in una situazione che non vedrà mai soluzione di continuità, perpetuamente H24 e 7 giorni su 7, anche quando le ordinanze dei sindaci vietano la circolazione degli automezzi sul territorio per motivi ambientali. Una massa non trascurabile di inermi cittadini condannati ad un torturante ergastolo come neanche viene fatto con chi quell'eterna punizione ce l'ha per davvero e meriterebbe di non dormire mai e respirare veleni. Si dà il caso, invece, che capita che veri ergastolani scontino la pena in amene isole del Mediterraneo: aria buona e silenzio...

Lo stato della situazione ambientale nella zona di via C.A.Dalla Chiesa a Paderno Dugnano è ben documentato dal PII (Piano di Intervento Integrato di cui estratti nelle pagine seguenti) del 2008 il quale ha studiato la possibilità di trasformare l'area industriale ex-Scaltrini in insediamento residenziale. Tale area è adiacente ed anche in parte confinante con la via C.A.Dalla Chiesa e si affaccia sulla Milano-Meda. Ancor più vicino avrà il viadotto Rho-Monza e "godrà" della visione dei 250 metri di ponte a scavalco della Milano-Meda, con la sua "bellissima" campata unica di 80 metri (come un edificio di 27 piani...) che ben si inserisce, a detta di tutti gli estensori dei vari progetti di "riqualifica" fin qui prodotti, in un contesto di palazzine a due piani...

Per correttezza d'informazione, si rende noto che gli edifici più alti di Paderno Dugnano sono i palazzi di 8 piani sparsi per la città...

Pertanto lo stato attuale dell'ambiente che circonda la via C.A.Dalla Chiesa è il seguente:

(Rif. documento di P.I.I., pagg. 23-24 e seguenti):

Aria (bollino rosso). L'area è inserita nell'ambito fortemente antropizzato del Nord Milano, sottoposto ad inquinamento atmosferico dovuto agli impianti di riscaldamento ed al traffico veicolare, con una serie di inquinanti, quali ad esempio le polveri sottili, dannosi per la salute della popolazione. Attualmente si hanno a disposizione solo le misure ARPA del maggio 2007: il traffico veicolare condiziona notevolmente i valori e la relativa qualità dell'aria ...inoltre non sono state fatte rilevazioni puntuali nel tempo, ma solo una

rilevazione spot in un periodo senza riscaldamenti accesi ed in periodo di festività (1 maggio), quindi con traffico ridotto.

Rumore (bollino rosso). Il territorio è fortemente infrastrutturato e quindi risente notevolmente del problema: l'impatto acustico maggiore si registra sulle adiacenti direttrici di traffico principali urbane ed extraurbane... Dall'analisi dei rilievi fonometrici durante il periodo diurno ed in quello notturno, la sorgente principale è riconducibile al rumore prodotto dal traffico veicolare della SP35 (Milano-Meda) e dalle strade locali presenti in prossimità dell'area.

Da una ricerca d'archivio personalmente effettuata sullo stato del rumore nell'area, risultano i seguenti dati:

Punto di misura	Anno	Ente preposto	Leq (A) Giorno	Leq (A) Notte	Zona di rif.	Strada
Via Gramsci,162	1996	PMIP Parabiago	> 72	> 65	IV (65- 55)	MI-Meda
Via Quercia, 18	1996	PMIP Parabiago	> 64,5	> 57,5	IV (65- 55)	MI-Meda
Via Sondrio	1997	PMIP Parabiago	> 58 *	> 47	II (55- 45)	Peduncolo
Via di Lasso, 38	1998	PMIP Parabiago	65	60,5	IV (65- 55)	MI-Meda
F.lli Rosselli ang. Marco Polo	2003	ARPA Parabiago	73,5	70,5	IV (65- 55)	MI-Meda

- IN TALE CAMPAGNA C'ERA UN PUNTO DI MISURA RELATIVO ALLA COSTRUENDA SCUOLA MATERNA. PER QUEL PUNTO LA MISURA ERA SUPERIORE AI 65 dB
- Tenete presente che via Dalla Chiesa, non monitorata ai tempi, è molto più esposta di via di Lasso (adiacente), in quanto è configurata per la circonvallazione locale e risente del rumore degli svincoli sopraelevati della SP35. inoltre da quella data il traffico è andato ad intensificarsi (e, come spiegato più avanti, andrà ulteriormente ad incrementare a prescindere dalle nuove opere di 'riqualificazione')

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

Tornando a noi, ne consegue che lo stato antecedente qualsiasi ipotesi di progetto asserisce che l'area (via di Lasso è attigua, ma meno esposta) è fortemente condizionata da valori acustici NON conformi attribuibili quasi esclusivamente alla presenza della Milano-Meda. ci si aspetterebbe, pertanto un intervento sul territorio volto a "risanare" piuttosto che la costruzione di una nuova autostrada.

Sebbene fosse noto tutto ciò, il progetto preliminare venne presentato ed approvato da ANAS ad inizio 2009. Il progetto preliminare sembra essere scritto per auto-bocciarsi, tant'è che il relativo Studio di Impatto Ambientale sintetizzava al capitolo 10.1 – Sintesi degli impatti, pag. 188, le seguenti note che vengono integralmente riportate:

- Atmosfera: alterazione delle condizioni di qualità dell'aria dovuta alla produzione di flussi inquinanti aggiuntivi rispetto alla situazione attuale.
- Rumore: peggioramento delle condizioni di disturbo acustico rispetto ai livelli di rumorosità presenti nella situazione attuale.
- Salute pubblica: peggioramento delle attuali condizioni della rumorosità e della qualità dell'aria, con conseguente aumento delle condizioni di stress per le popolazioni coinvolte.
- Sistema insediativo: intrusioni visive rispetto ad edifici residenziali esistenti (in relazione alla loro distanza dall'asse stradale), interferenze dirette e/o compromissioni di aree insediate o insediabili.



10 INTERVENTI DI MITIGAZIONE ED AMBIENTAZIONE PAESAGGISTICA

10.1 Sintesi degli impatti

Alla luce di quanto emerso dalle analisi di dettaglio effettuate nei capitoli precedenti, è possibile sintetizzare le principali tipologie di impatto nella fase di esercizio derivanti dalla riqualificazione e potenziamento della SP46 Rho-Monza su ciascuna componente ambientale coinvolta, come di seguito esplicitato.

- Atmosfera: alterazione delle condizioni di qualità dell'aria dovuta alla produzione di flussi inquinanti aggiuntivi rispetto alla situazione attuale.
- Ambiente idrico (superficiale e sotterraneo): interferenze dirette con i corpi idrici intersecati dal nuovo tracciato, produzione di scarichi liquidi con conseguente inquinamento dei corpi idrici e degli acquiferi vulnerabili, interferenze con il livello della falda.
- Suolo e sottosuolo: modifica dell'assetto morfologico dovuto alla realizzazione di scavi o riporti, messa a nudo di litologie, consumo, impoverimento e alterazione del suolo in genere.
- Naturalità e agricoltura: compromissione o riduzione di aree boscate, frammentazione, interferenze e alterazione degli *habitat* faunistici, interruzione di reti ecologiche, compromissione di suolo agricolo con eventuale formazione di ritagli di territorio

interclusi e perdita di produttività agricola.

- Paesaggio: alterazione del contesto paesaggistico, percettivo e visuale, interferenza con aree vincolate o a parco, alterazione del contesto di elementi di interesse storico-testimoniale.
- Sistema insediativo: intrusioni visive rispetto ad edifici residenziali esistenti (in relazione alla loro distanza dall'asse stradale), interferenze dirette e/o compromissioni di aree insediate o insediabili.
- Sistema infrastrutturale: interferenze dirette con la viabilità esistente o prevista intersecata dalla nuova configurazione progettuale della SP46.
- Rumore: peggioramento delle condizioni di disturbo acustico rispetto ai livelli di rumorosità presenti nella situazione attuale.
- Salute pubblica: peggioramento delle attuali condizioni della rumorosità e della qualità dell'aria, con conseguente aumento delle condizioni di *stress* per le popolazioni coinvolte.

10.2 Criteri mitigativi generali e soluzioni tipologiche

A fronte delle considerazioni precedenti e degli impatti di dettaglio individuati nell'ambito degli approfondimenti effettuati per ciascuna compo-

Studio di Impatto Ambientale, capitolo 10.1 – Sintesi degli impatti, pag. 188, progetto preliminare.

In estrema sintesi, si diceva di ulteriore inquinamento di un'aria già classificata da "bollino rosso"; peggioramento del rumore (già fuorilegge per l'area in cui via C.A.Dalla Chiesa si trova inserita, come desumibile dai documenti precedenti). Come conseguenza diretta delle due cose veniva assicurato il peggioramento delle condizioni di salute pubblica e si noti, da ultimo, il quadro di compromissione del sistema insediativo, relativamente ad "aree insediate o insediabili". Non c'è che dire: sarà un'ottima zona ove far crescere sani i propri figli ed investire in immobili o vedere rivalutata la propria abitazione. Vero?

Tutte queste criticità erano irrisolte e tali sono rimaste.

Osservazione nr.6 – Osservazione sull'analisi del traffico nel documento SIA

□□ □□ADRO DI RIFERIMENTO PROGETT□□LAE

2.1 Analisi di traffico

L'offerta infrastrutturale e la domanda di spostamento attuali

L'offerta infrastrutturale è rappresentata da un grafo di rete georeferenziato (esteso fra i fiumi Ticino e Serio e tra le città di Varese, Como, Lecco e quelle di Lodi e Vigevano), costituito da archi che riproducono i tratti stradali, caratterizzati in relazione a parametri tecnico-funzionali (lunghezza, velocità, capacità, curva di deflusso ed eventuale pedaggiamento) e da nodi che schematizzano le intersezioni.

La zonizzazione del grafo PIM presenta 785 zone. Essa è stata ottenuta in *step* successivi ed è caratterizzata da un maggior livello di disaggregazione territoriale, rispetto all'entità comunale, per la città di Milano (suddivisa in 36 macroaree), i 38 comuni di corona del capoluogo (suddivisi in 225 unità sub-comunali) e le città di Legnano (2 macro-aree), Busto Arsizio (2 macro-aree), Como (5 macro-aree), Varese (5 macro-aree). Per i restanti comuni della provincia di Milano e per 101 comuni delle province confinanti presenta una disaggregazione comunale, mentre per il resto del territorio, ogni zona aggrega 2 o più comuni, in relazione alle direttrici stradali e alla distanza dall'area graficizzata.

La domanda di spostamento è rappresentata

da una matrice origine/destinazione (veicoli/equivalenti) nell'ora di punta del mattino 8.00-9.00, di un giorno feriale tipo, ed è stata elaborata in *step* successivi (con i dati dell'indagine O/D effettuata da ATM nel 1995, quelli di altre indagini O/D effettuate sulla rete autostradale e ordinaria e quelli dell'indagine O/D 2002 della Regione Lombardia) e implementata, sia per tenere conto degli spostamenti occasionali, operativi e connessi al trasporto delle merci, sia per aggiornare l'entità degli spostamenti presenti alla soglia temporale attuale (2006).

I carichi di traffico disponibili e rilevati

Per quanto riguarda nello specifico l'area di studio, sono stati effettuati appositi rilievi e raccolti quelli resi disponibili dagli enti gestori delle strade: Autostrada Milano-Serravalle Milano Tangenziali SpA, Autostrade per l'Italia SpA, Provincia di Milano Settore Sistema della Viabilità.

L'analisi dei dati raccolti evidenzia una situazione di elevati carichi di traffico e di forte congestione nelle fasce orarie di punta del mattino e della sera nell'area oggetto di intervento, in particolare lungo la A4 Torino-Venezia, la exSS35 Milano-Meda e la SP46 Rho-Monza.

Contestualmente ai rilievi di traffico manuali è stato effettuato un rilievo delle code che fornisce un ulteriore contributo all'analisi della situa-

L'analisi è stata effettuata su studi obsoleti (1995-2002) e non specifici (si prendono statistiche generalizzate della rete autostradale-tangenziale di Milano e si applicano a specifiche tratte), quindi i modelli di simulazione non sono congruenti alla realtà oggettiva. Inoltre il fatto che tale tratta sarà 'a pagamento' indurrà il traffico attuale da e verso Milano ad utilizzare vie secondarie (e complanari), mentre l'attivazione di 'Area C' a Milano ha recentemente modificato in maniera significativa le direzioni di flusso veicolare (non si hanno ancora dati tecnici in merito, ma si osserva un notevole spostamento di traffico pesante, dal centro città al sistema tangenziali).

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

Infine, nei fatti, per tutto l'hinterland milanese non è attiva alcuna politica e intervento di miglioramento ed incentivazione all'utilizzo di sistemi di trasporto alternativi (mezzi pubblici, ferrovie) che permetterebbero una riduzione del forte traffico pendolare. Le continue politiche di tagli alla spesa nei servizi pubblici non potranno che peggiorare la situazione.

Tutto questo rende incoerenti gli studi di carico: meno traffico privato sulla tratta in questione, ma congestione delle vie secondarie oggi scorrevoli e incremento esponenziale del traffico commerciale pesante sull'arteria di attraversamento. Pertanto i lievi benefici al traffico locale relativi alla 'forte attrattiva' della nuova opera risultano annullati dalla trasformazione 'a pagamento' della SP46, mentre si avrà un aumento del traffico pesante in percentuali maggiori a quelle indicate dagli studi e il conseguente incremento esponenziale dell'inquinamento.

Osservazione nr.7 – Osservazione sulla stima dell'impatto sulla qualità dell'aria:

Nel SIA la stima dell'impatto sulla qualità dell'aria è praticamente inesistente.

Nel progetto non c'è alcun accenno ad attività di riduzione dell'inquinamento atmosferico, nemmeno l'utilizzo di speciali pellicole catalitiche sul tracciato stradale ed incremento piantumazione nelle zone residenziali. Solamente misure di mitigazione acustica (insufficienti), su un'opera che ricordo, non sarà nemmeno realizzata a piano stradale (o magari in trincea), ma in sopraelevata su un'area residenziale ampia (causando un effetto a ombrello di ricaduta polveri più ampio perché sopra il livello delle case e quindi superiore alle stime di una normale valutazione).

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

Ulteriori dettagli e inesattezze tecniche/ incompatibilità di cantiere per via Dalla Chiesa:

Il progetto Serravalle, classifica erroneamente la zona di via Dalla Chiesa come classe IV e V, e non dispone di alcuna misura di mitigazione ambientale compatibile con il territorio confinante (solo qualche barriera di protezione a bordo strada e nulla più):

Documento Serravalle:

Area tecnica AT1 – Fase 1

Nell'area si prevede la realizzazione del ramo di svincolo Milano Monza- Sv. Interconnessione; il cavalcavia ramo di svincolo Milano Monza - Sv. Interconnessione; tratto di asse principale, rilevato tra muri; il Ponte ad Arco.

Si considerano le seguenti sorgenti sonore: escavatore, pala meccanica, autocarri per movimento terra, autobetoniera ed autopompa per calcestruzzo, con un'attività pari al 60% del tempo di riferimento in periodo diurno e 20% in periodo notturno. Si ipotizza un flusso veicolare di circa 60 mezzi in periodo diurno e 8 mezzi in periodo notturno.

Nel periodo diurno, l'impatto risulta di rilievo solo sul primo fronte di edifici; i livelli stimati presso i ricettori residenziali più esposti sono compresi tra 60 e 65 dB(A). Il piano di classificazione acustica di Paderno Dugnano prevede per le aree indagate a sud e a nord della S.P. 35 la classe IV e V che presentano limiti rispettivamente di 65 e 70 dB(A) che garantirebbero il rispetto dei limiti.

60

QUESTA E' UNA FALSA INFORMAZIONE!

basti guardare la documentazione successiva relativa al PII Ex-Scaltrini per capire che si parla di classe III e II e una parziale classe IV solo sul fronte della SP35 (faccio presente che la via Dalla Chiesa ha una conformazione ad L, dove nella parte corta si trova il complesso Scaltrini, mentre nel lato lungo c'è un parco e tutta l'area residenziale).



Più critica risulta al situazione in periodo notturno e richiede una gestione organizzativa differente del cantiere limitando l'uso delle principali sorgenti e di quelle prossime ai ricettori. Si ritiene quindi necessario limitare l'attività presso i depositi terra su Via Rosselli tra le ore 22-24 ed evitare attività nel periodo 0-6 con relativo transito di mezzi. Nell'area di cantiere a sud dello svincolo tra S.P. 35 e A52 si reputa necessario che l'attività in periodo notturno non preveda l'utilizzo di sorgenti sonore significative in particolare nella zona ad ovest di Via Alberto dalla Chiesa.

Complessivamente, data l'entità complessivamente modesta dei superamenti del limite di immissione, si ritiene che tali superamenti possano essere gestiti semplicemente attraverso autorizzazione in deroga con le indicazioni organizzative sopra citate; per una maggior protezione dell'area residenziale si prevede l'uso di barriere fonoisolanti (h= 3m) sul lato sud dell'area di cantiere compreso tra lo svincolo sud della S.P. 35, Via Rosselli e Via Gramsci.

Si desume che dal lato residenziale di via Dalla Chiesa non sono previste alcuna barriera fono isolante ne in fase di cantiere né ad opera terminata.

GLI IMPATTI DELLA CANTIERIZZAZIONE E LE INTERFERENZE SULLA VIABILITÀ E SULL'AMBIENTE						
SEZIONE	VIABILITÀ INTERFERITA	IMPATTO	SOLUZIONE DI PROGETTO	INQUINAMENTO ACUSTICO E INQUINAMENTO IDRICO E ATMOSFERICO	CRITICITÀ	EFFETTI BENEFICI E PROTEZIONI
36	interconnessione A52-S.S. 35 da Meda in direzione Monza	esercizio	viabilità provvisoria	-	interruzione svincolo direzione A52	accesso consentito mediante incanalamento da svincolo di Paderno Dugnano attraverso rampa provvisoria
40	Viale dell'Industria	esercizio	tecnologia impalcato	impatto acustico e atmosferico	varo impalcato	interruzione traffico per varo notturno
41	interconnessione S.S.35-A52	esercizio	deviazione viabilità	-	-	ramo di svincolo nuova viabilità
41/45	Via Generale Dalla Chiesa	cantierizzazione	-	impatto acustico e atmosferico	commistione traffici	regolamentazione transiti cantiere
45/63	Via Generale Dalla Chiesa / rolatoria Via A. Gramsci	cantierizzazione	-	impatto acustico e atmosferico	commistione traffici	regolamentazione transiti cantiere
63	Via A. Gramsci	esercizio	rolatoria	impatto acustico e atmosferico	interferenza con traffico di cantiere per mi 270,00	regolamentazione transiti cantiere

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

Venendo, quindi allo specifico dell'osservazione riguardante l'impatto fonico, di seguito un rendering tratto dalla documentazione preliminare che mostra il ponte ad arco e gli svincoli in prossimità del residenziale di via Dalla Chiesa



Via Dalla Chiesa

Non vi è nessuna protezione specifica per l'area, se non una bassissima barriera fonica sul ponte, per tutto il fronte residenziale di zona III. Oltretutto si tenga presente che la struttura è tutta sopraelevata confronto al livello residenziale (piano stradale ad almeno 15-20 mt dal suolo confronto a quartiere residenziale a 2 piani).

Allego alcune foto della zona:



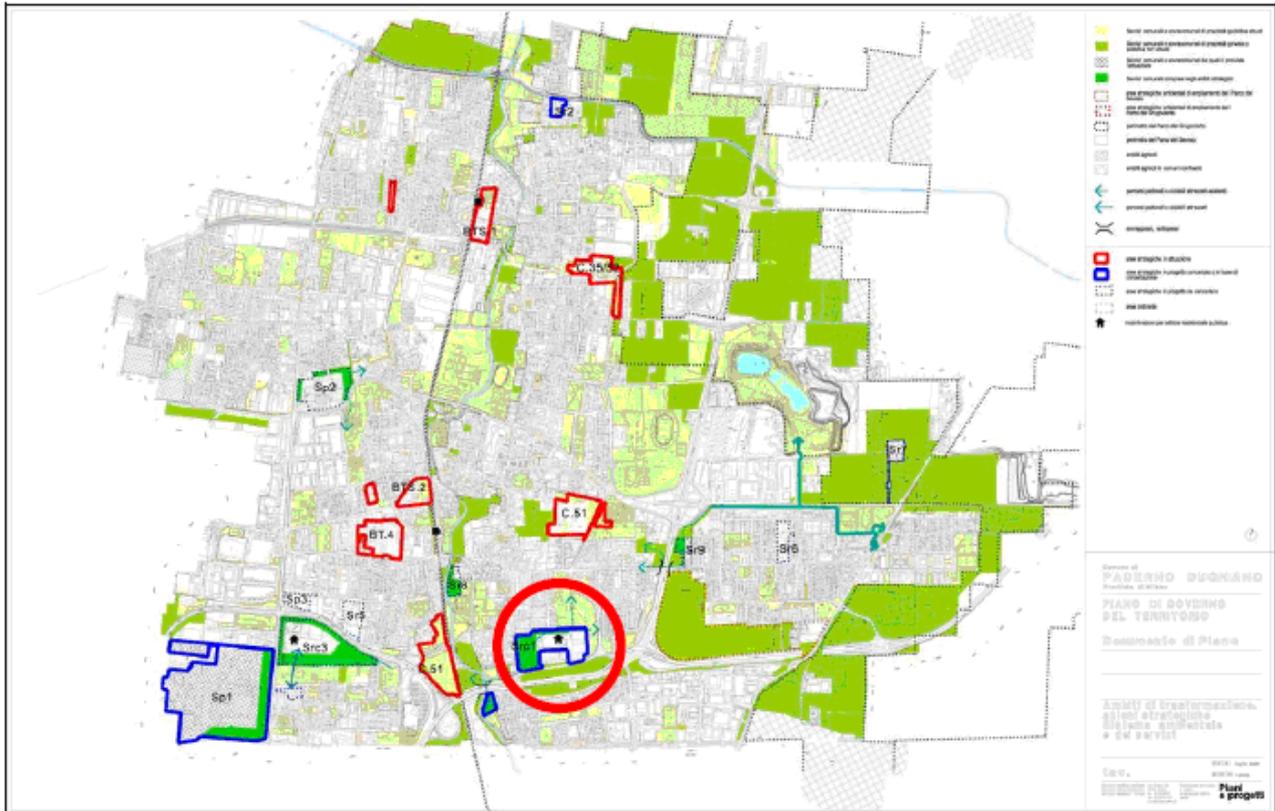
Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it



Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

Di seguito estratti dal PII (Piano di Intervento Integrato area Ex- Scaltrini) del 2008 (prot.1227514020.) per la zona in questione, dove si evince la possibilità di insediamenti di tipo residenziale, cosa non coerente con quanto previsto dal progetto SP46

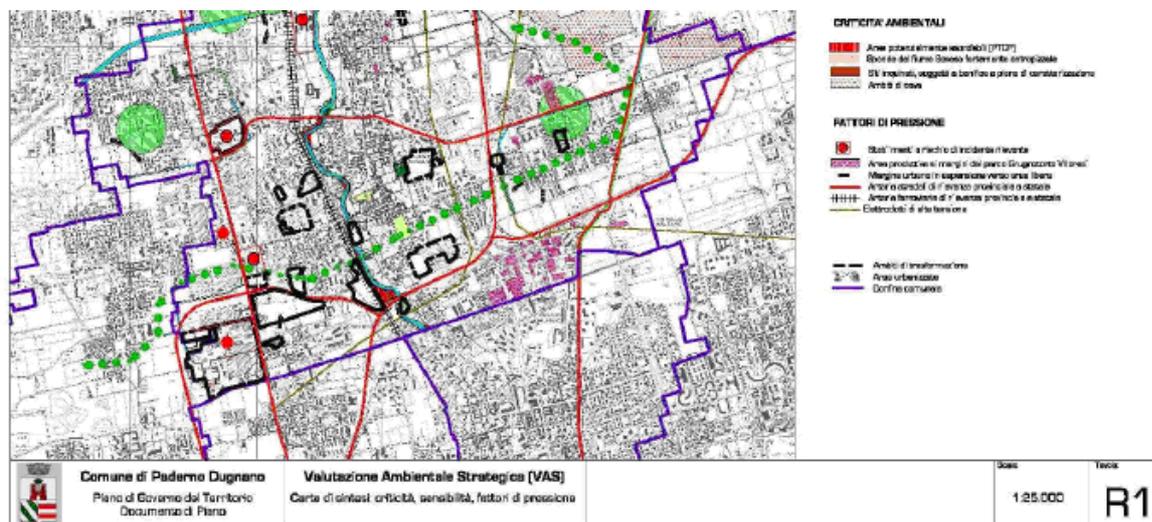
4.2.1. L'ambito strategico SRC 1 Area Scaltrini.



PGT : Tavola degli Ambiti di trasformazione, azioni strategiche - Sistema ambientale e dei servizi (estratto dal Rapporto Intermedio del PGT, luglio 2008)

 Ambito strategico SRC1

- Nella bozza di Documento di Piano, l'area oggetto di proposta di PII, viene inserita tra gli *ambiti industriali con attività dismesse o da trasferire, soggetti a interventi di riconversione funzionale verso usi residenziali, residenziali integrati, commerciali, terziari direzionali e attività del "nuovo lavoro"* - Ambito strategico SRC1 - Scaltrini. Per esso, il Rapporto Intermedio, individua degli **obiettivi specifici** e che si riassumono in:
 - Recuperare un'area industriale dismessa;
 - Acquisire un grande parco esistente in un'area centrale della città;
 - Acquisire aree nel parco del Seveso;
 - Realizzare un percorso ciclopedonale urbano primario con collegamento al parco esistente verso est lungo la via Generale dalla Chiesa;
 - Prevedere l'accesso veicolare all'insediamento da via Generale dalla Chiesa e realizzare la ristrutturazione viabilistica di quest'ultima, evitando le svolte a sinistra sia per il traffico relativo al nuovo intervento che a quello indotto dagli insediamenti esistenti;



VAS - Carta di sintesi: criticità, sensibilità, fattori di pressione

Dal documento di scoping, al quale si fa esplicito riferimento, si estrae la tabella del QUADRO DI SINTESI DELLE CRITICITA' AMBIENTALI, che aiuta ad una comprensione generale del quadro di riferimento ambientale e che ne sottolinea le criticità emerse.

Acque sotterranee	
●	Il suolo con elevata permeabilità e la comunicazione diretta tra corpi idrici superficiali (torrente Seveso, il cui alveo in tutto il suo corso presenta rifiuti di diversa natura) e la falda, rappresentano un elevato rischio di inquinamento. Lo stato chimico delle acque dei pozzi superficiali ricade in classe 2 e in classe 3 con impatto antropico significativo e giudizio di qualità generalmente buono, ma con segnali di compromissione derivante da presenza di nitrati. I pozzi profondi rientrano in classe 2 (impatto antropico ridotto e sostenibile sul lungo periodo con buone caratteristiche idrochimiche).
Acque superficiali	
●	Il Seveso, a regime torrentizio, è fortemente antropizzato, con profonde alterazioni e modifiche dell'assetto morfologico naturale della piana alluvionale e del regime idraulico con cementificazione dell'alveo e con conseguente scomparsa delle aree di laminazione naturali del torrente e riduzione delle sezioni idrauliche utili. La riduzione delle sezioni del corso d'acqua è causa di ricorrenti fenomeni di esondazione in concomitanza di particolari eventi meteorici; i fenomeni si susseguono nonostante l'entrata in esercizio del Canale Scolmatore di Nord-Ovest con funzione di derivazione delle acque. Forte degrado dell'alveo e delle acque per la presenza di rifiuti e di immissioni di scarichi civili ed industriali e con elevato rischio potenziale di inquinamento dell'acquifero sottostante.
Aria	
●	L'area è inserita all'ambito fortemente antropizzato del Nord Milano, sottoposto a inquinamento atmosferico dovuto agli impianti di riscaldamento e al traffico veicolare, con una serie di inquinanti, quali ad es. le polveri sottili, dannosi per la salute della popolazione. Attualmente si hanno a disposizione solo le misure ARPA del maggio '07: il traffico veicolare condiziona notevolmente i valori e la

	relativa qualità dell'aria, però, visto il periodo, non è stato rilevato l'inquinamento derivante dal riscaldamento domestico. Sarebbe opportuno avere campagne periodiche, estive ed invernali, che permettano una maggiore completezza del quadro.
	Elettromagnetismo
	Nel luglio 2006 l'ARPA ha provveduto, tramite convenzione col Comune, ad una campagna di monitoraggio in continuo dei campi elettromagnetici su tre siti "sensibili": Asilo Nido in via Sondrio, Ospedale San Carlo, Scuola Materna in via De Marchi. I risultati dei rilievi eseguiti permettono di concludere che in tutti i siti monitorati i livelli di campo elettromagnetico si mantengono al di sotto dei livelli più cautelativi previsti dall'art.3 del dpcm 8 luglio 2003 (GU n199 del 28 agosto 2003).
	Rumore
	Il territorio è fortemente infrastrutturato e quindi risente notevolmente del problema: l'impatto acustico maggiore si registra sulle direttrici di traffico principali e in vicinanza del tracciato ferroviario. Le barriere acustiche hanno portato ad una mitigazione nei punti ove sono state posizionate: nel caso di barriere verdi si è ottenuto anche un incremento della dotazione vegetazionale e un miglioramento paesistico.
	Emissioni luminose
	Sono stati effettuati interventi sull'illuminazione pubblica che, oltre a ridurre l'inquinamento luminoso, permettono anche un sensibile risparmio energetico.
	Parchi e verde urbano
	La presenza di due parchi, Seveso e Grugnotorto, e di numerose aree a verde costituisce un notevole patrimonio sul piano quantitativo (con una quota complessiva del 29,3% della superficie comunale). Occorre però una riqualificazione complessiva, con un innalzamento qualitativo e una connessione delle varie aree, nell'ottica di costituire una Rete Ecologica comunale.
	Energia
	Le "linee guida per l'energia" del Comune rappresentano un utile elemento per la riqualificazione energetica del patrimonio edilizio esistente e per le nuove costruzioni: occorrerebbe un bilancio energetico del Comune con dati precisi sui consumi attuali.
	Mobilità
	L'utilizzo del mezzo ferroviario si va riducendo progressivamente e sensibilmente. Il traffico veicolare è intenso con 17.440 veicoli in ingresso (quasi 20.000 veicoli equivalenti) con una forte concentrazione dei carichi su viale della Repubblica (1.273 veicoli/ora), e quindi sulla via Reali (764 veicoli/ora a Nord e 681 a Sud). Le altre sezioni presentano carichi uniformi, compresi fra i 350 ed i 450 veicoli/ora. Aggregando le sezioni si osserva che la maggior parte degli ingressi (il 36%) proviene da Est, seguito dal Sud (27%), dall'Ovest (22%) e dal Nord (15%).
	Suolo
	Nel territorio di Paderno Dugnano sono presenti aree condizionate da attività antropica e industriale che sono oggetto di verifica ambientale prima di qualunque altra destinazione d'uso. La tematica presenta un alto grado di attenzione, sia per la presenza di siti contaminati, molti peraltro in via di bonifica, che per la presenza due cave (Cava Eges e Cava Nord) sul territorio comunale.
	Aziende a rischio
	Il territorio comunale presenta un notevole numero di aziende a Rischio di Incidente Rilevante (questo non significa che vi sia un grado di pericolosità alto ma che vi debba essere un grado di attenzione elevato): Eco – Bat S.p.A. (smaltimento metallurgico delle batterie al piombo esauste mediante il recupero del metallo in esso contenuto), Clariant Italia S.p.A. (principi attivi e prodotti intermedi per l'industria del cuoio, carta e tessile), Sasol Italy. (attività di ricerca su prodotti chimici organici e deposito libero di prodotti chimici), Edmond pharma s.r.l. (prodotti farmaceutici), Metalli Preziosi (oggetti di gioielleria ed oreficeria).

I contenuti del PII area Scaltrini, si possono riassumere in:

- riqualificazione urbanistica dell'area e sua riconversione in destinazione residenziale, terziaria-industriale compatibile (residence) e commerciale;
- cessione di aree nell'ambito dei parchi comunali e sovra comunali;
- cessione di aree a verde interne al perimetro del comparto e di connessione con aree verdi di uso pubblico esistenti;
- costruzione di percorso ciclopedonale protetto a valenza di quartiere;
- costruzione di strada di arrocco su via Dalla Chiesa e pista ciclabile;
- realizzazione di edilizia convenzionata nella misura del 30%.

Il PII è coerente con gli obiettivi indicati dal documento programmatico e in particolare con i seguenti:

- Partecipazione pubblica finalizzata alla realizzazione di aree attrezzate e di infrastrutture pubbliche;
- Realizzazione interventi che prefigurino l'acquisizione di aree interessate negli ambiti del Parco del Seveso e del Parco del Grugnotorto, ovvero che prevedano la sistemazione di ambiti funzionali alla costituzione ed alla fruizione dei predetti Parchi da parte della collettività;
- Recupero, riqualificazione e riconversione di aree dismesse, con particolare riferimento ad aree "sensibili" che possano concretare ipotesi di bonifica ambientale delle stesse;
- Riqualificazione delle aree poste lungo i tracciati viari storici.

Il PII inoltre è caratterizzato dalla compresenza dei seguenti elementi:

- Previsione di una pluralità di destinazioni e funzioni come previste dalla specifica normativa e dalle linee guida della variante generale del PRG;
- Presenza simultanea di tipologie e modalità di intervento integrate, anche con riferimento alla realizzazione ed al potenziamento delle opere di urbanizzazione primarie e secondarie;
- Rilevanza territoriale tale da incidere sulla riorganizzazione dell'ambito urbano;
- Aree edificate dismesse totalmente o parzialmente e/o oggetto di bonifica ambientale;

Il PII area Scaltrini non ha rilevanza regionale.

6.1 Stato dei luoghi e progetto

Il Programma integrato di intervento interessa una porzione di territorio in località Paderno, compreso tra le vie Gramsci, Gorizia, Dalla Chiesa, con accesso da via Gramsci. Il comparto comprende, ad ovest, un'area a verde ex giardino/parco di proprietà, e confina ad est con un parco di quartiere ad uso pubblico. Il quartiere in cui si inserisce l'area Scaltrini, è una zona a destinazione d'uso prevalentemente residenziale di recente formazione e non particolarmente rilevante da un punto di vista tipologico.

Dott. Fornasari Fabrizio
 via C.A. Dalla Chiesa,97
 20037 Paderno Dugnano – MI
 fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

	Adozione di politiche e obiettivi di risparmio energetico, e sviluppo del Piano Energetico comunale	Non sono esplicitate le misure che verranno adottate ai fini del risparmio energetico. DA APPROFONDIRE
	Avvio di politiche di graduale risanamento delle situazioni di degrado generate dagli impianti produttivi	Recupero di area industriale dismessa, all'interno di un contesto prevalentemente residenziale. COERENTE
	Avvio di politiche di mitigazione e risanamento da rumore sulla base della zonizzazione acustica recentemente approvata	La relazione generale dello studio di "Valutazione del clima acustico" allegata alla proposta di PII, arriva alle seguenti conclusioni: "Dall'analisi dei rilievi fonometrici effettuata risulta che alla quota di misura, nell'area in esame non vengono superati i limiti diurni e notturni indicati dalla classe IV del Piano di zonizzazione acustica vigente. Per le quote maggiori, sarà possibile avere qualche modesto aumento rispetto alle misure, ma plausibilmente entro certi limiti. Va comunque detto che le facciate che rispettino il valore di indice di isolamento fissato dal decreto 5/12/97, garantiscono un ottimo comfort interno nelle abitazioni. Non sarà quindi necessario introdurre modifiche ai materiali da impiegare nell'edificazione degli

5

Documento di sintesi - Verifica di esclusione dalla VAS - PII Scaltrini via Dalla Chiesa a Paderno

Obiettivo generale PGT	Obiettivo specifico PGT	Livelli di coerenza
		edifici residenziali in oggetto". Si deve tuttavia tenere conto che i rilievi alla base delle considerazioni di cui sopra sono stati effettuati a piano campagna. Inoltre nella revisione in corso della zonizzazione acustica, in parallelo al lavoro sul PGT, si dovrà probabilmente prendere in considerazione il passaggio da Classe IV a classe III per il cambio delle funzioni previste rispetto a quelle esistenti. Un

- Relativamente alle azioni in materia di valorizzazione del paesaggio e di mitigazione visiva si suggerisce di prevedere il raddoppio delle alberature nella fascia di vegetazione tra la zona residenziale ed il comparto produttivo al confine sud. La progettazione della vegetazione nel PII dovrà inoltre essere coordinata con gli interventi che saranno previsti nel progetto della nuova Rho-Monza al fine di limitare l'impatto visivo delle opere previste su quest'ultima, in particolare il ponte di scavalco della Milano-Meda, i rilevati delle rampe di accesso al ponte e le barriere antirumore.

Dott. Fornasari Fabrizio
 via C.A. Dalla Chiesa,97
 20037 Paderno Dugnano – MI
 fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

Osservazione nr.8 – inquinamento acustico e atmosferico insalubre a valle di tutte le misure di mitigazione presenti nei vari progetti

Come autodenunciato dalle criticità irrisolte nel progetto preliminare, la situazione acustica “post operam”, a valle della posa di tutte le mitigazioni messe in campo, risulta disastrosa in parecchi punti della zona in cui la costruenda Rho-Monza (due corsie per senso di marcia più corsie di emergenza, il tutto in sopraelevata di 15 metri) affiancherà l’amplianda Milano-Meda (che diventerà tre corsie per senso di marcia più corsie di emergenza), con il contributo della neo-complanare, per un totale di 14 corsie autostradali più la strada complanare stessa. Quello che risulta persino impossibile immaginarsi è la concentrazione di traffico giornaliero. Se si pensa che attualmente l’insalubrità dell’area è attribuibile al solo sistema Milano-Meda, che viaggia intorno agli 80.000 veicoli / giorno, cosa accadrà alle persone residenti nel momento in cui i nastri di asfalto saranno praticamente triplicati rispetto alle quattro corsie complessive odierne, dirottando fra le case, per meri motivi di transito, una quantità di traffico pesante valutabile intorno al 50% di quello che attualmente transita per la A4 all’altezza di Cormano, per un totale complessivo stimato dalla Provincia di Milano di non meno di 220.000 veicoli / giorno? Lo spazio sarà sempre quello attuale.

Circa l’oggetto dell’osservazione, cioè il clima acustico, va ricordato come la via C.A.Dalla Chiesa sia divisa in due dal punto di vista di classificazione acustica. La parte che si affaccia sul fronte SP35 (che non comprende i caseggiati residenziali, ma oggetto di PII sopraccitato) è acusticamente soggetta alla classificazione di zona IV che dipende dalla presenza fronte-strada SP35. Invece la parte della via che si estende più verso il centro città (zona esclusivamente residenziale) è classificata acusticamente **zona III** all’inizio e **zona II** a proseguire, come da cartina allegata:



Stralcio Tav. 4 - Classificazione acustica del territorio comunale

via dalla Chiesa (Ex-Scaltrini)

via dalla Chiesa (residenziale)

La classificazione acustica zonale è ben definita dalla seguente tabella:

Valori limite assoluti di immissione (Leq in dB A)
“Livello continuo equivalente di pressione sonora ponderato A”

CLASSI ACUSTICHE		VALORI DI RIFERIMENTO IN dB					
		immissioni		qualità		attenzione	
		Giorno (06.00 - 22.00)	Notte (22.00 - 06.00)	Giorno (06.00 - 22.00)	Notte (22.00 - 06.00)	Giorno (06.00 - 22.00)	Notte (22.00 - 06.00)
Nella tabella, per QUALITA' si intende l'insieme dei valori di rumore da conseguire nel breve, medio e lungo periodo, con le tecnologie e le metodologie di risanamento disponibili per realizzare gli obiettivi di tutela previsti dalla legge. L' ATTENZIONE è il valore di immissione che segnala la presenza di un potenziale rischio per la salute umana e per l'ambiente.							
CLASSE I	Aree particolarmente protette (aree ospedaliere, scolastiche, parchi)	50	40	47	37	60	45
CLASSE II	Aree prevalentemente residenziali (con bassa densità di pop., con attività commerciali e non industriali)	55	45	52	42	65	50
CLASSE III	Aree di tipo misto (aree urbane interessate da traffico veicolare locale, con media densità di pop., con uffici e attività commerciali)	60	50	57	47	70	55
CLASSE IV	Aree di intensa attività umana (aree ad alta densità di pop., con attività comm., uffici, strade di grande comunicazione, ferrovie e piccole industrie)	65	55	62	52	75	60
CLASSE V	Aree prevalentemente industriali (insediamenti industriali con scarse abitazioni)	70	60	67	57	80	65
CLASSE VI	Aree esclusivamente industriali (aree solo con attività industriali)	70	70	70	70	80	75

Il rumore è un suono che ha un'influenza negativa sul benessere psicofisico dell'uomo. La sensibilità ai rumori varia da persona a persona, ma **esiste una soglia di tolleranza oltre la quale si possono riscontrare dei danni alla persona. Questa soglia è posta attorno ai 70 dB (A).**

- al di sotto dei 55 dB (A) i danni sono lievi
- fra i 55 ed i 60 dB(A) l'impatto acustico è ancora limitato, ma può cominciare a costituire un disturbo per le persone più sensibili (anziani)
- fra i 60 ed i 65 dB(A) il livello di disturbo aumenta notevolmente
- oltre i 65 dB(A) il danno comincia a diventare grave

- oltre i 120 dB(A) si possono avere traumi irreversibili per l'orecchio

Secondo quanto contenuto in un rapporto pubblicato nel 1995 dall'Università di Stoccolma per conto dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, il livello del rumore nell'ambiente esterno alle abitazioni non dovrebbe mai superare 55 dB (livelli superiori potrebbero causare gravi disturbi alla salute) e il limite massimo ammissibile dovrebbe essere fissato a 50 dB. Per praticità e per ragioni di natura tecnica e finanziaria, questi limiti ideali vengono però spesso ignorati, e soprattutto nei paesi industrializzati i limiti soglia di esposizione ai rumori (fissati per legge) superano il più delle volte quelli sopra indicati.

DANNO BIOLOGICO EXTRA Uditivo

Intensità del rumore	Effetti sul sonno
Fino a 40 dB	Si allunga di 20 minuti il tempo di sonno
Tra 40 e 50 dB	Piccoli disturbi dell'architettura del sonno
Tra 50 e 60 dB	Tempo di addormentamento prolungato di 30 minuti o più. I bambini possono svegliarsi
Tra 60 e 70 dB	Alterazioni profonde di qualità e durata del sonno. Possibili frequenti risvegli.
Oltre 70 dB	Riduzione o scomparsa delle fasi Rem del sonno (attività onirica).

Date tutte queste premesse ed informazioni di riferimento per una valutazione del clima acustico dell'area, si dà ora informazione sui punti di campagna misure effettuate nel progetto preliminare del 2008.

Punti di misura del documento PIM di Serravalle (progetto preliminare, anno 2008):

2-3: via Paisiello a Calderara

4: vie Verga/Concordia, presso Gen. Dalla Chiesa

5: f.lli Rosselli, alla base del futuro ponte

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it
6. f.lli Rosselli ang. Via Gramsci

7: via San Michele 7

8: via Quercia

9: via S.Michele 20

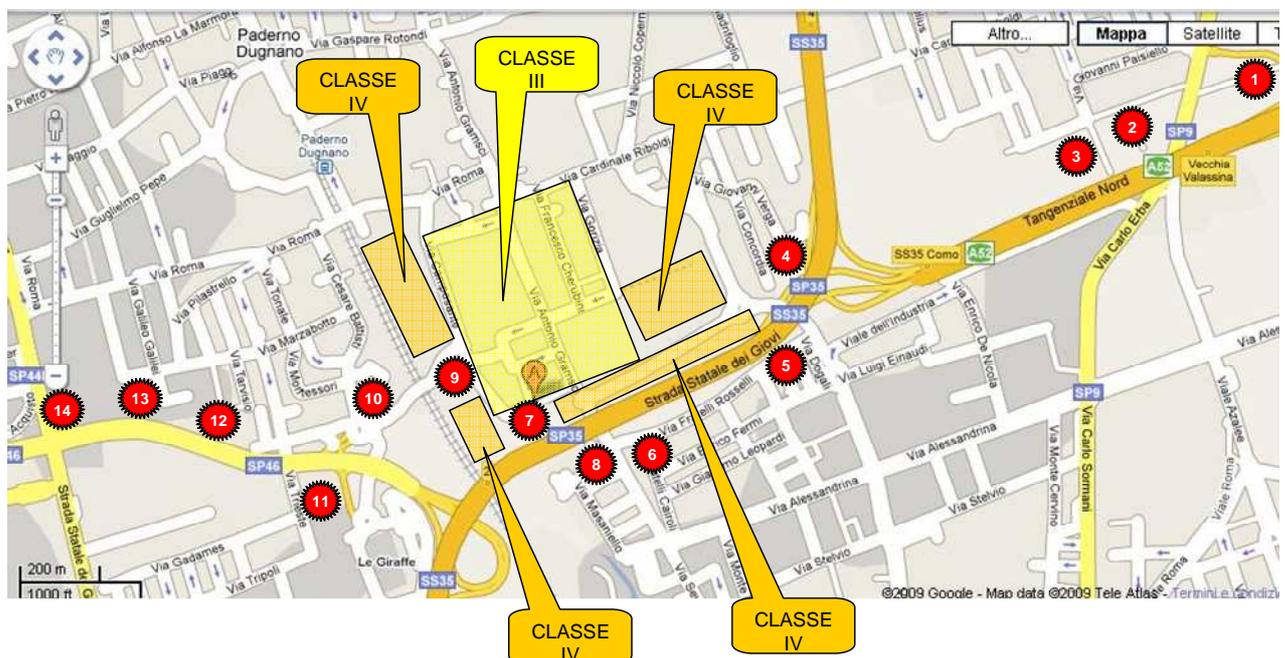
10: via Battisti 77

11: scuola elementare Curiel

12: via Boves/Tarvisio

13-14: area residenziale ed industriale, lato nord via Marzabotto (da via Fiume a via Ampere)

Dislocazione sul territorio dei punti di misura



Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

Dall'appendice del capitolo 8 – rumore – del progetto preliminare (pag. 248 e seguenti), escono le seguenti risultanze:

vie Verga/Concordia, presso Gen. Dalla Chiesa: da un clima acustico diurno di 67 dB (irregolare) si passerà a una media di 71 dB (a valle di tutte le “tutele” previste) che è valore da zona industriale; di notte passeremo da 59.7 dB (irregolare, al limite della soglia di attenzione) a 63 dB (oltre la soglia di attenzione).

via San Michele 7: da un clima acustico diurno di 64,8 dB (limite) si passerà ad una media di 73 dB (a valle di tutte le “tutele” previste) che è valore da zona industriale; di notte passeremo da 57.4 dB (irregolare) a 65 dB (oltre la soglia di attenzione).

via San Michele 20: da un clima acustico diurno di 64,4 dB (limite) si passerà ad una media di 68 dB (a valle di tutte le “tutele” previste) che è valore assai irregolare; di notte passeremo da 57.2 dB (irregolare) a 61 dB (oltre la soglia di attenzione).

via Battisti 77 (zona UNES): da un clima acustico diurno di 63 dB (quasi limite) si passerà ad una media di oltre 68 dB (a valle di tutte le “tutele” previste) che è valore assai irregolare; di notte passeremo da 55 dB (limite) a 61 dB (oltre la soglia di attenzione).

In tutta l'area impattata dall'affiancamento dell'autostrada Rho-Monza alla Milano-Meda (da via Verga/Dalla Chiesa sino al fondo di via Battisti) le condizioni acustiche comprendenti le misure di mitigazione sono generalmente insufficienti ed in taluni punti sono assolutamente insopportabili dal momento che **la rumorosità sarà quella di una zona industriale e non quella di una zona residenziale.** La compromissione più pesante sarà per le vie Verga/Concordia/Dalla Chiesa e per la via San Michele.

Un approfondimento del quadro acustico è stato effettuato dal progetto del 2010 che ha verificato la fattibilità tecnica del passaggio della Rho-Monza in sotterranea, invece che a cielo aperto, per l'area di affiancamento alla Milano-Meda

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it



la cartina è la pag. 64 dello studio di fattibilità di quel progetto del 2010 e mostra, in particolare sulla via San Michele, il ricettore 48, al civico nr. 14. Alla stessa distanza di riferimento, ma lungo la via Gen. Dalla Chiesa, il ricettore 49. Le tabelle acustiche con i risultati (pagg. 70-71 dello stesso documento) sono sconcertanti: sempre nel caso “a cielo aperto”, cioè con progetto 2008, il clima acustico sarebbe:

via San Michele: da un clima acustico diurno di 67 dB (ben oltre il limite che, da questa parte, la zona III imporrebbe) si passerà ad una media di oltre 71 dB (a valle di tutte le “tutele” previste) che è valore da zona industriale; di notte passeremo da 59 dB (irregolare) a 63 dB (oltre la soglia di attenzione).

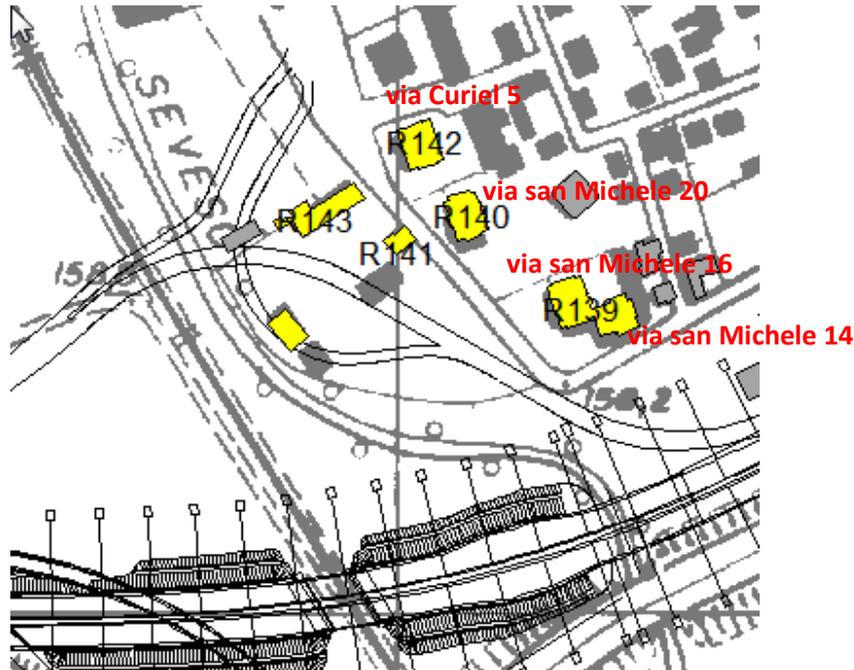
via Gen. Dalla Chiesa: da un clima acustico diurno di 64,5 dB (al limite) si passerà ad una media di oltre 68 dB (a valle di tutte le “tutele” previste) che è valore quasi da zona industriale; di notte passeremo da 57 dB (irregolare) a 61 dB (oltre la soglia di attenzione).

La via C.A.Dalla Chiesa si confermerebbe, con questi dati, zona inadatta all'abitabilità residenziale. In questo caso la cosa sarebbe aggravata dal fatto che la zonizzazione comunale applica alla parte di via C.A.Dalla Chiesa, ove sono ubicati i civici più prossimi al cantiere, i parametri della zona III (diurno 60 dB, notturno 50 dB)!!! **In particolare il civico nr. 97 farebbe un doppio salto da zona III a zona V.**

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

Che cosa porta in più il progetto esecutivo di offerta? In riferimento alle criticità di via San Michele, il documento di mitigazione acustica P00AMBIA00RE01A, pag.77, riporta testuale:

- Lato nord S.P. 46 tra km 1+700 e 1+850 (complanare): nell'area prospiciente la complanare alcuni edifici residenziali (R139, R140 e R142) presentano ancora superamenti dei limiti causati dai flussi veicolari sulla complanare. Analoga situazione in 2 edifici adiacenti di tipo produttivo (R141 e R143).



Essendo l'edificio R139 la somma di due distinti condomini e cioè il civico nr.14 ed il civico nr.16 di via san Michele, si trae spunto da questa ammissione di non conformità ai limiti acustici richiesti dalla normativa, per le seguenti osservazioni:

per quanto riguarda via Dalla Chiesa invece nessun accenno particolare, ma:

- Tratto nuovo S.P.46 km 0+900-1+750: in questo tratto vi è continuità di intervento con le barriere poste sul ponte ad arco tra le progressive km 0+916 e 1+141, il tratto successivo e la galleria artificiale tra le progressive km 1+459 e 1+721. Il beneficio anche in questo caso è palese ed in alcuni casi superiore a 10 dB. Si tenga in considerazione che il miglioramento va pesato anche in funzione del fatto che il post operam presenta situazioni molto più critiche rispetto alla situazione ante operam, dove si aveva un solo tracciato (S.P. 35) e posto a distanze superiori dall'edificio a nord della strada.

Un contributo non trascurabile sui ricettori nei pressi della galleria è anche fornito dalla viabilità locale già esistente che lambisce gli edifici più esposti.

Questa è un'altra inesattezza tecnica, perché prima di tutto tra il ponte e la galleria fonica ci sono almeno 400 mt di distanza, e vorrei veramente capire come fa una semplice barriera fonica di 3 mt. a mitigare di addirittura 10 dB un impatto sonoro di una SP strada esistente con in affiancamento una nuova autostrada ancora da fare. **Tutta questa parte credo debba essere oggetto di profonda verifica.**

Leggere di 'beneficio palese' immaginando l'opera (vedi sotto) è decisamente una presa in giro.



Osservazione nr.9 – allungamento della “galleria fonica”, come da delibera DGP 163/10 – Atti nr. 73806/11.5\2006\9243 del 20 aprile 2010

La suddetta delibera di giunta provinciale (gestione G. Podestà, assente al voto, come da pag.1 della stessa, come sempre quando c'è stato da decidere su questi temi, anche di fronte ai cittadini...) di fatto non riconsidera la soluzione dei problemi di Paderno Dugnano evidenziati in maniera drammatica dalle conclusioni dello stesso preliminare 2008, ma dice semplicemente le seguenti cose per la città di Paderno Dugnano (pag. 4 dell'atto citato):

GIUNTA PROVINCIALE

Atti n. 73806/11.5\2006\9243

SI PROPONE DI APPROVARE LA SEGUENTE DELIBERAZIONE:

1. di esprimere parere favorevole al progetto oggetto della conferenza di servizi, indicando le seguenti condizioni ai fini del rilascio, sul progetto definitivo, degli assenti comunque denominati richiesti dalla normativa vigente:
 - a) venga prolungata la galleria fonica prevista nel progetto preliminare in Comune di Paderno Dugnano, nel tratto affiancato alla superstrada esistente Milano-Meda, e quale ulteriore opera di mitigazione del clima acustico vengano realizzati interventi di abbattimento acustico a protezione degli insediamenti residenziali di Via della Quercia, via Fratelli Rosselli, Via Verga e Via Orlando di Lasso, direttamente interessati anche dal rumore prodotto dai veicoli transitanti sulla strada provinciale ex S.S. 35 “dei Giovi” (cosiddetta “superstrada Milano-Meda”);

Al punto 1 viene vincolato il parere favorevole della Provincia di Milano in conferenza dei servizi, a patto che le condizioni espresse poco oltre vengono soddisfatte. Quali sono le condizioni da soddisfare?

Al punto a) si dicono due cose. La prima riguarda l'allungamento della “galleria fonica” estesa a tutto il tratto affiancato alla Milano-Meda. Qui non è elencato in chiaro quale debba essere la lunghezza del nuovo dispositivo anti-rumore. A domanda specifica, l'assessore ai trasporti della Provincia di Milano (ahinoi) G. De Nicola, supportato dal tecnico M. Belloni, ha più volte reso noto verbalmente che tale allungamento avrebbe portato la galleria ad una lunghezza complessiva di **900 metri**. La seconda cosa che viene detta al punto a) è quella relativa alla posa di barriere fonoassorbenti, il che, relativamente ai disturbi additivi in termini di rumore causati dall'autostrada Rho-Monza è una misura condivisibile per le vie Verga ed Orlando di Lasso, mentre, misurazioni e simulazioni alla mano, cioè secondo quanto ricavabile dai due progetti preliminari del 2008 e del 2010, non si capisce per quale motivo siano espressamente citate le vie Rosselli e Quercia e nulla si dica per le vie C.A.Dalla Chiesa e Battisti che vedono impennare, fino a valori da zona industriale in taluni punti di misura, il clima acustico in condizioni “post operam”, cioè già valutato con la presenza della “galleria fonica”.

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

Questo non perché il clima acustico rilevato nei punti di misura della via Rosselli e della via Quercia non sia fuorilegge, ma perché l'effetto additivo dovuto alla nuova autostrada Rho-Monza è NULLO o trascurabile rispetto al contesto attuale, secondo i dati progettuali.

Se si ha la pazienza, infatti, di confrontare i punti di misura dei progetti preliminari, si ha la seguente "fotografia":

ovviamente ci si riferirà ai seguenti punti di misura (vedasi pagg. 21-22 di questo documento):

5: f.lli Rosselli, alla base del futuro ponte

6. f.lli Rosselli ang. Via Gramsci

8: via Quercia

i valori acustici dei punti 5 e 6 calano di per sé di quasi un dB rispetto alla situazione attuale, passando da un diurno di 64 dB ad un diurno di 63 dB circa, peraltro per nulla in conflitto già lo stato di fatto 2008 con il limite zonale di 65 dB imposto dalla normativa. Lo stesso dicasi per i valori notturni, in calo già di per sé portandosi da circa 57 dB a circa 56 dB, un poco oltre la soglia prevista dalla normativa (55 dB). Questi numeri dimostrano che l'autostrada Rho-Monza non aggiungerà nulla, in termini di rumore, allo stato di fatto di via Rosselli, ma, al contrario, migliorerà, impercettibilmente, ma migliorerà. Non chiedetemi "perché", ma assumiamo solo i dati di progetto, rintracciabili nei documenti preliminari già citati in precedenza per analoghe considerazioni.

In via Quercia, da un punto di vista concettuale esiste analoga situazione, anche se con valori assoluti decisamente peggiori in termini di decibel. Infatti il punto di misura 8 corrispondente a tale via, mostra uno stato di fatto imputabile alla Milano-Meda in maniera esclusiva con valori diurni di 70 dB (valori da zona industriale) e notturni oltre i 61 (oltre la soglia di attenzione). Dopo la costruzione dell'autostrada Rho-Monza, il diurno starà sotto i 70 dB attuali, mentre il notturno calerà leggermente anche lui. I valori assoluti di via Quercia sono e resteranno pesantemente insalubri, ma il contributo dalla Rho-Monza è dichiarato come "risanatore", anche se in modo non significativo per la salute umana. Da un punto di vista tecnico, però, il punto di misura 8 non viene messo maggiormente in sofferenza dalla presenza della nuova autostrada Rho-Monza.

Se la delibera della provincia di Milano si è preoccupata di citare espressamente il caso delle vie Rosselli e Quercia come vincolo di bonifica imprescindibile al fine di fornire l'autorizzazione a procedere, anche se i loro stessi dati dicono che il contributo della Rho-Monza per tali vie è virtuoso, anche se inapprezzabile, noi siamo ben contenti che gli abitanti delle vie Rosselli e Quercia finalmente siano tutelati per ciò che riguarda l'abbattimento dei livelli di immissione causati dalla Milano-Meda.

Quello che stride, però, è l'aver completamente dimenticato il problema della via C.A.Dalla Chiesa (ove si avranno rumori da zona industriale in un'area oggi zona III), delle vie Camposanto/Curiel, e Battisti 77, ove la pressione sonora salirà ai valori insopportabili descritti nelle pagine precedenti proprio a causa del sistema Rho-Monza che verrà creato. A mio giudizio, questo modo di procedere della DGP 163/10 oggetto di questa delibera mostra evidente la non volontà della Provincia di Milano stessa di affrontare l'irrisolvibile problema acustico di quest'ipotesi di scenario viabilistico, la quale, per dire qualcosa in questa delibera, con tutta probabilità ha semplicemente "traslato" in tale provvedimento delle condizioni di risanamento pertinenti alla Milano-Meda, già pianificate nel corso dell'anno 2009 dalla vecchia giunta Penati e dall'assessore ai trasporti della precedente amministrazione provinciale (P. Matteucci), che, saggiamente da questo punto di vista, avevano sospeso nella fase attuativa in attesa di vedere che fine avrebbe fatto l'iter di approvazione della questione Rho-Monza. Tale traccia è chiaramente visibile al documento "piano di contenimento ed abbattimento del rumore sulla rete stradale provinciale – fase 2: proposte di intervento, del 19/01/2009, di cui si riporta la pagina 13.

Ordine di Priorità della Provincia di Milano: secondo e terzo gruppo di Zone di Intervento

Posizione Milano	Indice di Priorità	Esposti oltre i limiti	Codice Zona di Intervento	Comune	Denominazione Strada	GERARCHIA	Tipologia di Strada	Flussi oltre 6 milioni veicoli annui
193	567	108	ZI_05.15210	Settala	SP_39	Principale_1	Urbano	SI
194	562	118	ZI_02.15226	Turbigo	SP_146	Secondaria_2	Urbano	NO
195	559	279	ZI_03.15172	Pessano con Bornago	SP_242	Secondaria_2	Extraurbano	NO
196	559	134	ZI_08.15172	Pessano con Bornago	SP_216	Secondaria_1	Urbano	NO
197	543	105	ZI_01.15044	Cambiago	SP_176	Secondaria_2	Urbano	NO
198	536	35	ZI_03.15015	Basiglio	SP_122	Secondaria_2	Extraurbano	NO
199	523	147	ZI_05.15186	Roncello	SP_207	Secondaria_2	Urbano	NO
200	518	90	ZI_01.15113	Inveruno	SP_34	Principale_2	Urbano	SI
201	517	91	ZI_03.15119	Lentate sul Seveso	SP_44bis	Principale_2	Extraurbano	SI
202	516	10	ZI_01.15002	Abbiategrosso	SP_197	No_Rete_Sovrac	Extraurbano	NO
203	512	94	ZI_09.15106	Gessate	SP_176	Secondaria_2	Urbano	NO
204	511	95	ZI_03.15011	Assago	SP_184dir	No_Rete_Sovrac	Extraurbano	NO
205	511	106	ZI_02.15236	Vernate	SP_30	Principale_2	Urbano	NO
206	510	65	ZI_01.15024	Binasco	SP_exSS35	Principale_1	Urbano	SI
207	498	85	ZI_05.15185	Rodano	SP_182	Secondaria_2	Urbano	NO
208	485	121	ZI_02.15178	Pozzuolo Martesana	SP_180	Secondaria_2	Urbano	NO
209	481	148	ZI_03.15186	Roncello	SP_207	Secondaria_2	Urbano	NO
210	473	199	ZI_02.15184	Robecco sul Naviglio	SP_227	Principale_2	Urbano	NO
211	471	76	ZI_01.15166	Paderno Dugnano	SP_exSS35	Primaria	Extraurbano	SI
212	464	212	ZI_02.15202	San Zenone al Lambro	SP_204	No_Rete_Sovrac	Urbano	NO
213	462	136	ZI_01.15224	Truccazzano	SP_14	Principale_1	Extraurbano	SI
214	452	240	ZI_01.15191	San Colombano al Lambro	SP_23	Secondaria_1	Urbano	NO
215	444	279	ZI_01.15058	Casorezzo	SP_128	Secondaria_1	Extraurbano	NO
216	441	145	ZI_03.15088	Cornate d'Adda	SP_156	Secondaria_2	Urbano	NO
217	440	126	ZI_01.15114	Inzago	SP_180	No_Rete_Sovrac	Urbano	NO
218	439	90	ZI_03.15061	Cassinetta di Lugagnano	SP_197	No_Rete_Sovrac	Urbano	NO
219	436	82	ZI_02.15122	Liscate	SP_39	Principale_1	Extraurbano	SI
220	417	81	ZI_02.15159	Opera	SP_28	Secondaria_1	Extraurbano	SI
221	415	130	ZI_02.15165	Ozzero	SP_183	No_Rete_Sovrac	Urbano	NO
222	415	415	ZI_01.15009	Arese	SP_exSS233	Principale_2	Extraurbano	SI

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

L'intervento acustico sulla Milano-Meda a Paderno Dugnano era già stato preventivato da tempo e, quindi, nulla poteva avere a che fare con la questione Rho-Monza. Il fatto parrebbe essere confermato anche dalla Delibera di Giunta Provinciale DGP 571/09, del 4 giugno 2009, una delle ultime della gestione Penati, come si può vedere dal seguente stralcio del documento:

ATTI n°: 122434/11.2/2003/5778

LA GIUNTA PROVINCIALE

Premesso che:

- Con Delibera di Giunta Provinciale Rep. Gen. 919/06 del 29/11/2006, atti n. 215658/11.2/2005/9240, è stato approvato il progetto definitivo per la realizzazione di interventi di mitigazione acustica nel Comune di Paderno Dugnano, lungo la S.P. ex S.S. n. 35 "Dei Giovi";
- durante lo sviluppo del progetto esecutivo è emerso che parte delle aree previste nel sopra citato definitivo, sono interessate da altra opera, successivamente programmata e anch'essa in fase di progettazione, denominata "Riqualifica e potenziamento della S.P. n. 46 "Rho-Monza", viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8-A52, tratta "Paderno-Rho-Nuovo Polo fieristico";

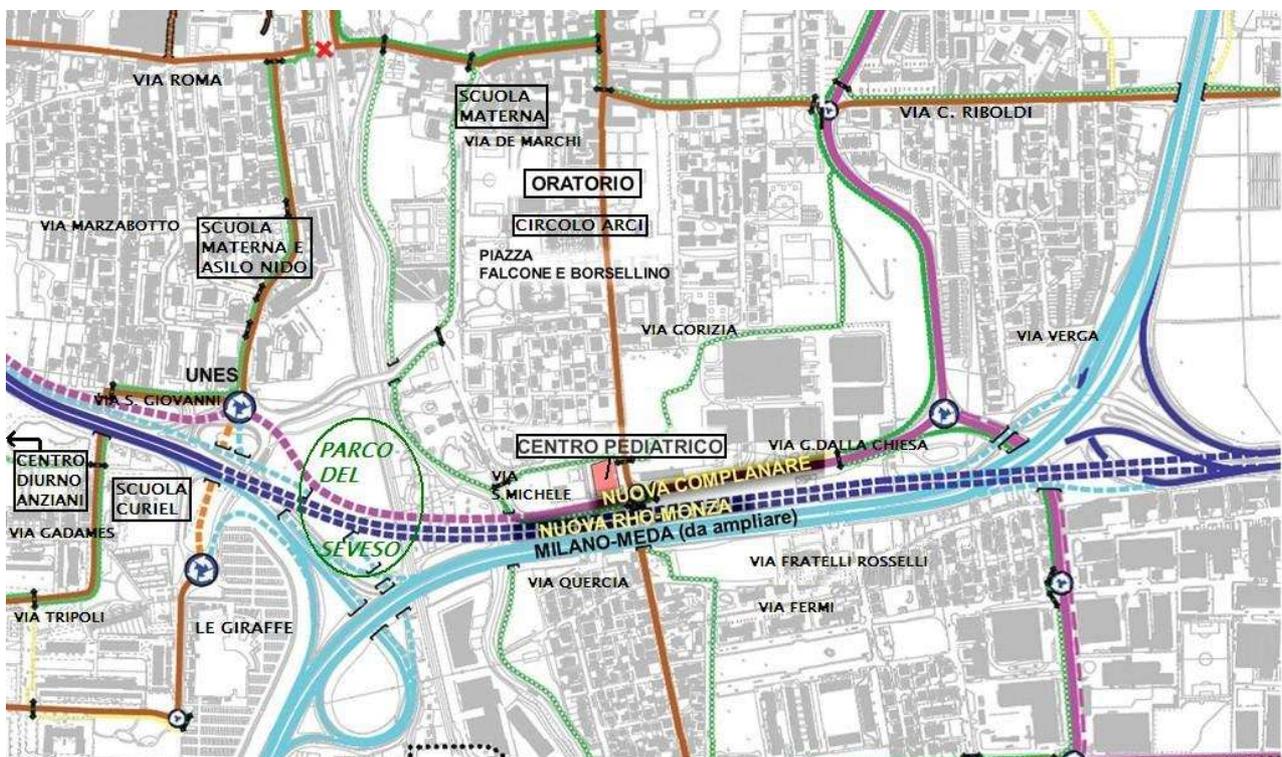
Considerato pertanto che:

- si è reso necessario sviluppare il progetto esecutivo dell'opera in oggetto, in modo da attuare l'intervento per stralci:
 - a) il primo, corrispondente alla barriera fonoassorbente posta tra la S.P. ex SS. n. 35 "Dei Giovi" e l'attuale rampa di accesso alla Tangenziale nord;
 - b) il secondo, relativo alla barriera fonoassorbente posta tra la citata rampa di accesso alla Tangenziale e le abitazioni da proteggere, che verrà realizzato all'interno dell'opera di riqualifica autostradale;
- l'intervento in oggetto è ricompreso nell'elenco di priorità del vigente Piano Acustico della Provincia di Milano, nonché nell'elenco annuale dei lavori pubblici anno 2006;

confermando il fatto che il progetto relativo all'abbattimento del rumore sulla Milano-Meda dovrà andare a stralci, causa il neonato progetto di potenziamento della Rho-Monza e che, comunque, l'intervento descritto dalla DGP571/09 è ricompreso nell'elenco di priorità del vigente piano acustico della provincia di Milano. Essendoci, come da tabella di pagina 27, un solo punto che interessa la Milano-Meda in territorio di Paderno Dugnano, ne consegue che si sta parlando del medesimo intervento e che, quindi, le misure di "mitigazione" previste quasi un anno dopo dalla nuova gestione Podestà, nella delibera DGP 163/10 del 20 Aprile 2010, non sono frutto di uno studio specifico sulla Rho-Monza, ma solo una traslazione di queste norme studiate per la Milano-Meda dalla gestione Penati, il che spiegherebbe il perché si trova citazione esplicita nella DGP 163/10 della via Quercia (critica a causa della Milano-Meda, ma non per la Rho-Monza) e non delle vie san Dalla Chiesa, San Michele, Camposanto e Battisti (civico 77), inspiegabilmente ignorate, che vedranno situazioni critiche a causa dell'autostrada Rho-Monza.

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it
Osservazione nr.10– rettificazione della complanare

Allego documentazione prodotta da un altro cittadino (migliorativa per l'ambito via San Michele) per far presente che la sola complanare prevista a progetto (a prescindere dalle rettifiche) andrà ulteriormente ad aumentare il traffico di via Dalla Chiesa, già oggi intenso, in quanto richiamerà tutti i flussi intercomunali su questo passaggio obbligato (vedi mappa sottostante). Il solo fatto di rendere a pagamento la SP46 aumenterà in maniera esponenziale il flusso cittadino e questa valutazione non è stata minimamente presa in considerazione nel progetto. Pertanto ci ritroveremo: il traffico urbano raddoppiato, la SP35 a 6 corsie, la SP46 a 4 corsie, la complanare più 8 svincoli tutti sotto casa o comunque nel raggio di 100 mt. dall'abitato! E' stato già sottolineato dal progetto esecutivo di offerta che le residue criticità acustiche delle case di via San Michele sarebbero dovute alla presenza della complanare, la quale, come si può vedere dalle cartine dei progetti o anche dalla fotocomposizione complessiva del tracciato di pagg. 29-30 di questo documento, tratta dalla relazione di sintesi, stringe immotivatamente a tenaglia il quartiere fin quasi in piazza Falcone e Borsellino, per piombare poi sul fondo della via Battisti in affiancamento all'esistente ponte a scavalco della linea ferroviaria FNM. A Paderno Dugnano le amministrazioni precedente ed attuale avevano più volte osservato (con formale accettazione delle osservazioni) come fosse **necessaria la stretta attinenza della complanare al tracciato principale della Rho-Monza**, come si può intuire anche dalla successiva illustrazione, tratta dal documento di bozza del PGT del 2009:



Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

Mantenendo la complanare in stretta aderenza al tracciato della nuova autostrada Rho-Monza, si otterrebbe il duplice risultato di abbattere le criticità sugli edifici di via San Michele identificati come ricettori ancora non conformi (R139, 140, 142) e di migliorare il clima in acustico in via Battisti 77, perché non vi sarebbe più un raddoppio del ponte attualmente esistente a scavalco della FNM, ma si giungerebbe sulla rotatoria accedendo da sud, passando da zona incolta e non sotto un gruppo di palazzi di 8 piani. Con questa osservazione, pertanto, si chiede la rettificazione della complanare, cioè progettata e costruita in stretto affiancamento all'autostrada Rho-Monza, come già richiesto dalle amministrazioni padernesesi in passato.



Il gruppo di case che si affacciano sulla rotatoria cui afferisce, sulla destra, il ponte a scavalco della FNM. L'immagine è tratta dal posteggio del complesso multisala "Le Giraffe". Si noti l'altezza (8 piani) di ogni palazzo e l'importanza, quindi, di limitare l'impatto del rumore, difficilmente governabile ai piani alti. Mantenendo il tracciato della complanare prossimo a quello del viadotto dell'autostrada Rho-Monza, si accederebbe alla rotatoria dal punto posto più a sud rispetto all'insediato, limitando il più possibile l'impatto diretto del rumore delle auto che non sfilerebbero più sotto i palazzi di via Battisti 77.

Circa le storiche richieste delle amministrazioni padernesì per la rettificazione della complanare, di seguito stralcio del documento di richiesta elaborato dall'allora Giunta (13/11/08):

10. Si ritiene che il tratto di complanare tra la via Colzani e la rotonda di via Battisti, debba essere progettata e costruita in stretto affiancamento alla tangenziale Nord, in modo da non occupare l'area compresa tra la stessa tangenziale Nord ed il recente ponte realizzato dal Comune di Paderno Dugnano in via Camposanto, il quale può essere dedicato all'utenza ciclopedonale, al trasporto urbano ed alla viabilità locale.

Questo ed altri rilievi sono il parere espresso ed ufficializzato nella riunione di pre-conferenza dei servizi convocata presso la sede regionale di via Pola n. 14 per giorno 20/11/08 alle ore 15,00.

In questa pre-conferenza dei servizi il comune di Paderno Dugnano presentò un documento di 17 punti di richieste, fra cui quella di rettificazione della complanare che non fu respinta. Si ha menzione dell'esito di tutte queste richieste, nel documento di delibera di Giunta padernese dell'8 gennaio 2009, di cui al seguito la traccia di interesse:

- Preso atto del verbale della conferenza del 20/11/2008 pervenuto in data 28/11/2008 (All.3);

- Dato atto che con il verbale in data 20/11/2008, la Regione Lombardia ha recepito direttamente alcune osservazioni del Comune, si è impegnata a valutare e recepire altre osservazioni nella stesura di progettazione definitiva-esecutiva, mentre non ha accolto le seguenti due osservazioni:

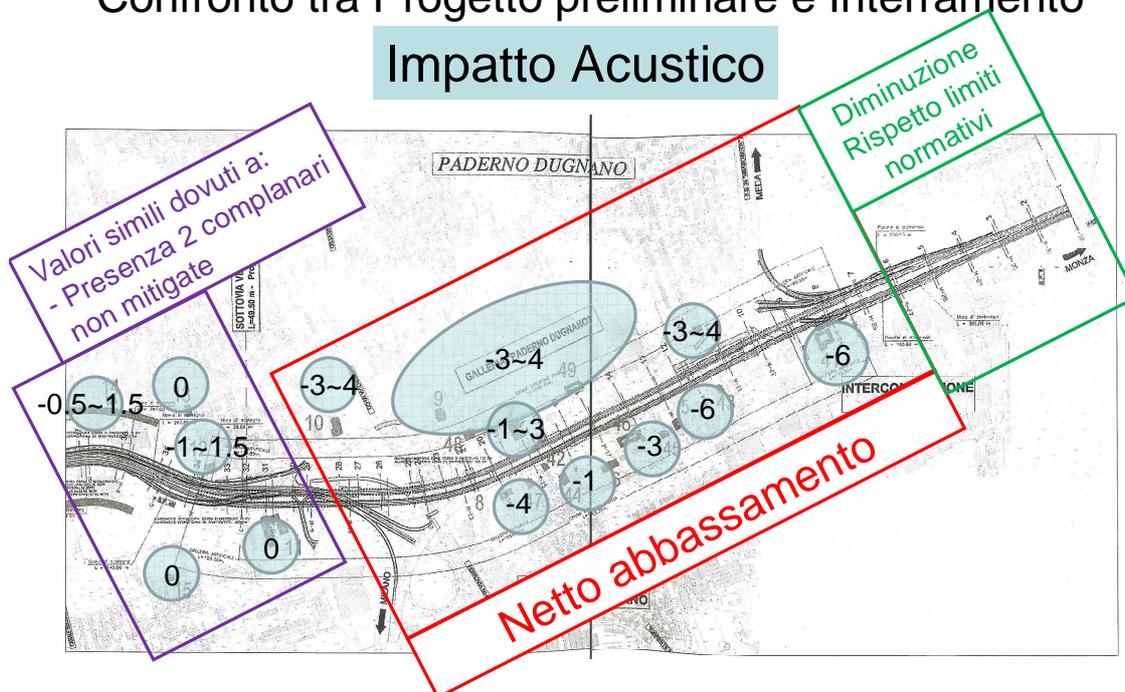
- n°8 (corrispondente alla n°11 del verbale All.n.2) "Richiesta di interrimento dell'affiancamento alla tangenziale Nord alla MI-Meda lungo via G. Dalla Chiesa, si sottolinea la necessità di analizzare le problematiche addotte alla costruzione del nuovo tratto di "Tangenziale Nord" con l'ampliamento della MI-Meda".
Non accolta con la seguente valutazione: "La richiesta non è compatibile con l'attuale impostazione del progetto";

- n°12 (corrispondente alla n° 15 del verbale All. n.2) "Realizzazione di un impianto di illuminazione pubblica lungo la nuova strada complanare";
Non accolta con la seguente valutazione: "La richiesta non è accoglibile, in quanto non è prevista l'illuminazione delle complanari se non in prossimità degli svincoli";

Si vuole altresì sapere i motivi per cui la Regione Lombardia (concordemente alla delibera di Giunta padernese di cui sopra) sembrerebbe non aver recepito questa osservazione relativa alla rettificazione della complanare nella stesura di progettazione definitiva attualmente in esame. E comunque si torna a chiedere la rettificazione della complanare.

Come indicato da tutte le amministrazioni padernesi da 5 anni a questa parte, il problema dell'affiancamento alla Milano-Meda sarebbe risolto con la soluzione dell'interramento della tratta. Come risulta dallo studio del 2010, l'impatto acustico, in questo caso, sarebbe veramente risolto:

Confronto tra Progetto preliminare e Interramento Impatto Acustico



Confronto tra Progetto preliminare e Interramento

Impatto Acustico

Progetto preliminare in sopraelevata comporta **aumenti** considerevoli per il **65%** dei ricettori analizzati

Interramento riporta il **75%** dei ricevitori a valori **uguali o inferiori** a quelli attualmente misurati, il restante 25% è compromesso dalla configurazione delle complanari ipotizzata e dalla assenza sulle stesse complanari di opere di mitigazione

Si può affermare che con l'ipotesi di **Interramento** e con la mitigazione delle complanari, il contributo al rumore dato dalla Rho Monza, nella nostra porzione di territorio, diventa **minimo**

La presenza della Milano Meda mantiene livelli di pressione acustica prossimi o superiori ai limiti, ma se la Rho Monza viene interrata, la successiva fase di mitigazione della Milano Meda può arrivare ad ottenere valori ottemperanti

LE QUESTIONI LEGATE ALL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Il progetto della costruzione in Paderno Dugnano del viadotto dell'autostrada Rho-Monza (due corsie per senso di marcia, più relative corsie di emergenza) in affiancamento al tracciato esistente della Milano-Meda (che si progetta di ampliare a tre corsie di senso di marcia, più corsie di emergenza) pone molti interrogativi sullo stato dell'aria nella zona, in particolare nei pressi del sistema autostradale complessivo. Lo scenario dell'ampliamento della Milano-Meda è espressamente citato anche nei documenti di SIA dell'offerta di progetto esecutivo Rho-Monza. Si vedranno, pertanto, 14 nastri d'asfalto autostradale insinuarsi fra le residenze e circa 8.000 cittadini saranno impattati dalle conseguenze di tutto ciò, da via Verga/via Concordia/Dalla Chiesa ad est, fino ai palazzoni di otto piani della zona che si affaccia sul fondo di via Battisti ed annessa rotatoria, ad ovest. Attualmente i nastri d'asfalto sono solo quelli della Milano-Meda e sono solo 4, dal momento che non esistono corsie di emergenza, ma solo una banchina non transitabile, per lo meno nella tratta di interesse. 14 nastri d'asfalto posti in adiacenza significano un sistema autostradale largo $4,75 \times 14 = 66,5$ metri, che si andrà ad incastrare fra le case senza soluzione di continuità: dal lato sud (con la MI-Meda) addosso alla zona di via Quercia, dal lato nord (addosso ad alcuni condomini di via San Michele/via Colzani ed un edificio di via Gramsci/via Colzani). L'addossamento veicolare lato nord sarà ancora peggiore, perché là si dovrà trovare anche l'ulteriore spazio per la complanare (per la cui realizzazione si pensa di espropriare anche parte del giardino condominiale che dà su via Colzani, appartenente al condominio di via San Michele 7, in barba a tutte le normative sulle aree di rispetto).

Stiamo parlando di una colata di asfalto complessiva larga più di 70 metri, sulla quale transiteranno non meno di 200.000 - 220.000 veicoli / giorno, nello stesso spazio fisico attuale ove il transito di circa 80.000 veicoli / giorno, imputabile principalmente al sistema Milano-Meda (vedasi la trattazione acustica di questo documento), che renderanno **fuorilegge tanto il clima acustico quanto la qualità dell'aria.**

Non occorre essere dei medici per domandarsi che cosa accadrebbe ai residenti che, a distanze così piccole da questo imponente sistema autostradale, si troverebbero nella condizione di dover inalare costantemente l'aria inquinata dalle componenti nocive del traffico veicolare, direttamente alla fonte, cioè nel punto di origine stessa degli inquinanti, ove la concentrazione dei veleni è massima. Non si tratta tanto di ragionare sui "valori medi" delle concentrazioni di inquinanti stimabili nella zona, quanto, piuttosto, sui valori "di picco" delle emissioni, che sono quelli che, in letteratura medica, influiscono direttamente sugli episodi acuti nelle malattie respiratorie e cardiocircolatorie (insufficienze respiratorie, ictus, infarti). Il valor medio è un dato più significativo per i casi di cronicità o per gli effetti a lungo termine (es. tumore al polmone).

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

Già nel preliminare del 2008, come già ricordato a pag. 17-18, sta scritto per le questioni legate all'aria: "*alterazione della qualità dell'aria dovuta alla produzione di flussi inquinanti aggiuntivi rispetto alla situazione attuale*" (cap10, pag.188, studio di impatto ambientale, fatto da centro studi PIM).

La mappa del rischio sanitario nelle città italiane in difficili situazioni ambientali l'ha tracciata l'Enea nella ricerca di Raffaella Uccelli e Marina Mastrantonio, "Dati di mortalità per causa in alcuni comuni italiani". I comuni esaminati sono 154, tutti i capoluoghi e quelli con una popolazione superiore ai 50.000 abitanti.

L'uomo infatti, come spiega la ricerca, rappresenta il bersaglio più critico dell'inquinamento urbano ed è quindi necessario conoscere e monitorare nel tempo lo stato di salute delle popolazioni residenti per poter adottare provvedimenti che le possano tutelare.

La ricerca punta il dito su tumori, patologie respiratorie e malattie cardiocircolatorie.

Tra i tumori esaminati, quello che dà un quadro più significativo dello stato di salute italiano è quello al **polmone**, la cui **incidenza è drasticamente aumentata** nel corso dell'ultimo secolo e che attualmente costituisce in Italia, come in molti altri paesi sviluppati, **la prima causa di decesso per neoplasia nella popolazione maschile**. Ebbene in Italia per gli uomini ci sono 68 città per lo più nel nord, in cui la mortalità per tumore ai polmoni, bronchi e trachea è superiore alla media nazionale.

Tra gli abitanti di città italiane infatti sembrano attribuibili all'inquinamento atmosferico dal 2,5% al 10% dei tumori del polmone.

L'area a più alto rischio per gli uomini è la Lombardia. In questa regione sono infatti 19 le città con mortalità per tumore al polmone, bronchi e trachea superiore alla media nazionale. Si tratta di Milano, Varese, Como, Lecco, Sondrio, Busto Arsizio, **Rho, Monza**, Cinisello Balsamo, Legnano, Sesto S. Giovanni, Pavia, Vigevano, Cologno Monzese, Lodi, Brescia, Bergamo, Cremona, Mantova, Sondrio.

Oltre ai tumori l'indagine prende in considerazione anche la mortalità per patologie respiratorie possibilmente connesse con i fattori ambientali come gli inquinanti dell'aria (ossidi di zolfo, particolato, smog fotochimico ed alcuni metalli).

Sul fronte delle malattie cardiocircolatorie che costituiscono la prima causa di mortalità in Italia, si notano tassi di mortalità più alti nelle donne. La morte per queste malattie è anche legata a fattori ambientali come l'esposizione ad alti livelli di monossido di carbonio, o di piombo. Le morti superano la media nazionale per entrambi i sessi in alcune regioni settentrionali, fra cui soprattutto Lombardia e Piemonte.

Vivere nelle grandi città aumenta il rischio tumore: chi abita in una metropoli ha probabilità più alte di ammalarsi di cancro, ma anche di avere problemi cardiovascolari. Le città più a rischio sono **Milano**, Torino, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, ma anche Napoli e Cagliari.

Ma quali sono gli inquinanti dell'aria imputabili al traffico veicolare su gomma ed agli scarichi dei motori?

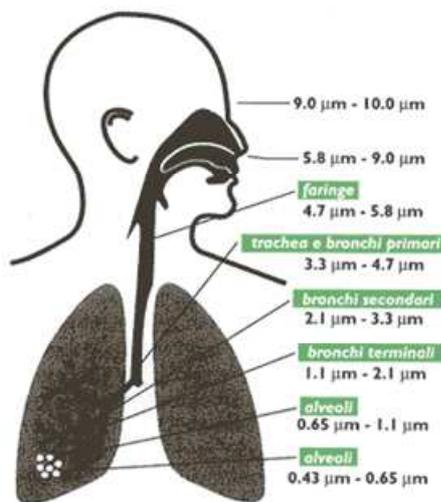
Gli inquinanti dell'aria

- PM10
- Biossido di zolfo (SO₂)
- Monossido di carbonio (CO)
- Ossidi di Azoto (NO_x)
- Idrocarburi
- Ozono (O₃)
- Piombo (Pb)

L'inquinamento atmosferico non agisce soltanto sull'apparato respiratorio, ad esempio, gli idrocarburi volatili e il monossido di carbonio penetrano nei polmoni e raggiungono il cervello ed altri organi tramite il sangue, così come le particelle di metalli di dimensioni piccolissime raggiungono il sangue e si possono depositare nelle ossa, nei denti e nei reni. Già piccole quantità di piombo hanno effetti sulle facoltà cerebrali dei bambini. Il particolato, infine, provoca effetti anche sul sistema cardiocircolatorio. Sulla base degli studi epidemiologici, risultano particolarmente suscettibili agli effetti del particolato i soggetti anziani e quelli con malattie cardiocircolatorie e polmonari. Anche i neonati e i bambini risultano essere soggetti potenzialmente suscettibili.

In particolare i bambini sembrano a maggior rischio per alcuni effetti respiratori quali lo scatenamento di crisi di asma bronchiale e l'insorgenza di sintomi respiratori (come tosse e catarro).

Le polveri



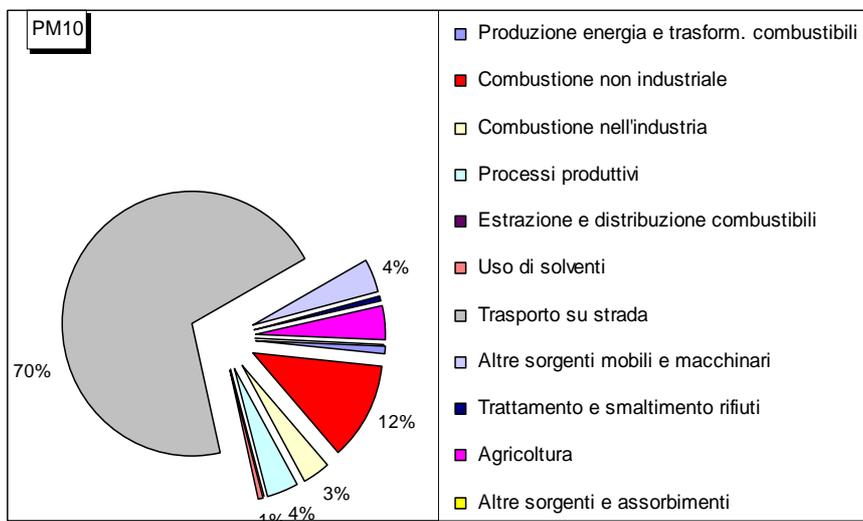
- **Il rischio determinato dalle particelle è dovuto alla deposizione che avviene lungo tutto l'apparato respiratorio, dal naso agli alveoli.** Il PM 2,5 è il particolato più pericoloso per la salute e l'ambiente: questo particolato può rimanere sospeso nell'atmosfera per giorni o settimane.
- Possono causare **infiammazioni, fibrosi e neoplasie**.
- Il fattore di generazione principale è costituito dai processi di combustione: un veicolo ha più modi di originare materiale particolato:
 - **emissione dei gas di scarico** che contengono il materiale particolato;
 - **usura dei pneumatici**;
 - **usura dei freni**.



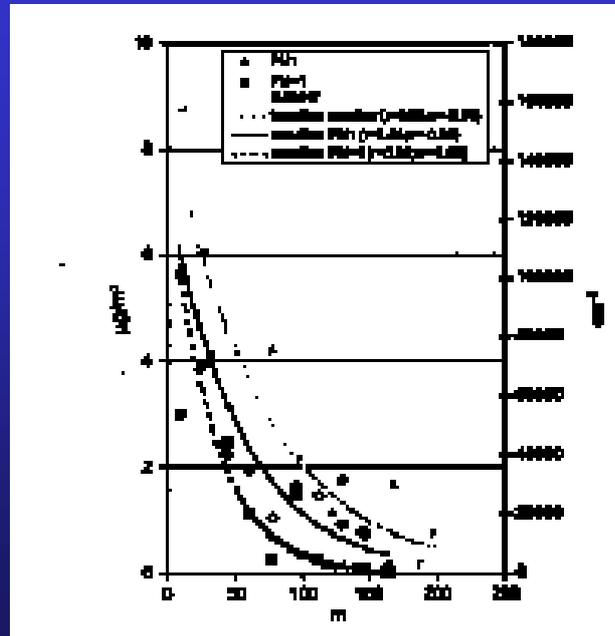
Inventario delle emissioni (INEMAR 2001)

Il quadro complessivo del cattivo stato dell'aria nel nostro ambiente non è un mistero per nessuno ed in gran parte esso dipende dal **traffico veicolare**, come anche la nostra ARPA certifica

Emissioni in provincia di Milano



Distribuzione del particolato in funzione della distanza dalla sorgente



F.P. Weijers et al. (Atmospheric Environment, 2004 - N. 38)

Il particolato si concentra tutto, praticamente, entro i primi 200-300 metri di distanza dalla sorgente. Di qui si capisce come e quanto sia delicata la situazione dei residenti che si trovano entro quel RAGGIO di ricaduta (Hello! Noi abitiamo a 150 mt.). Pertanto, un “dato medio”, spalmato su un’ampia area geografica, per quanto numericamente “buono”, non dice nulla sullo stato di sofferenza di chi risiede entro quelle minime distanze di ricaduta e concentrazione del particolato. La probabilità di ammalarsi in maniera cronica o di soffrire di episodi acuti anche mortali è una relazione lineare che dipende dalla concentrazione del particolato, quindi dalla distanza dalle sorgenti di emissione:

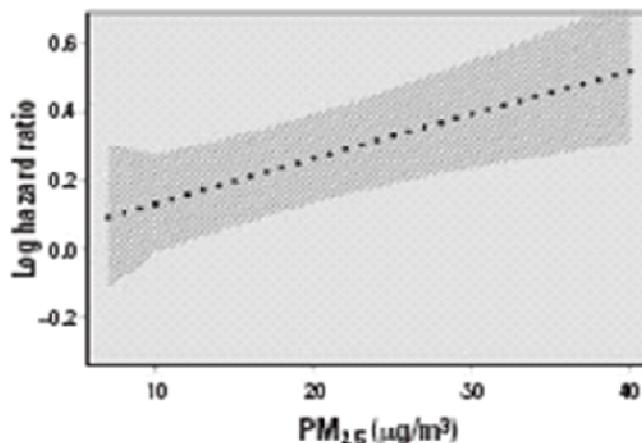


Figure 2. The estimated concentration–response relation between $PM_{2.5}$ and the risk of death in the Six Cities Study, based on averaging the 32 possible models that were fit. Also shown are the point-wise 95% CIs around that curve, based on jackknife estimates.

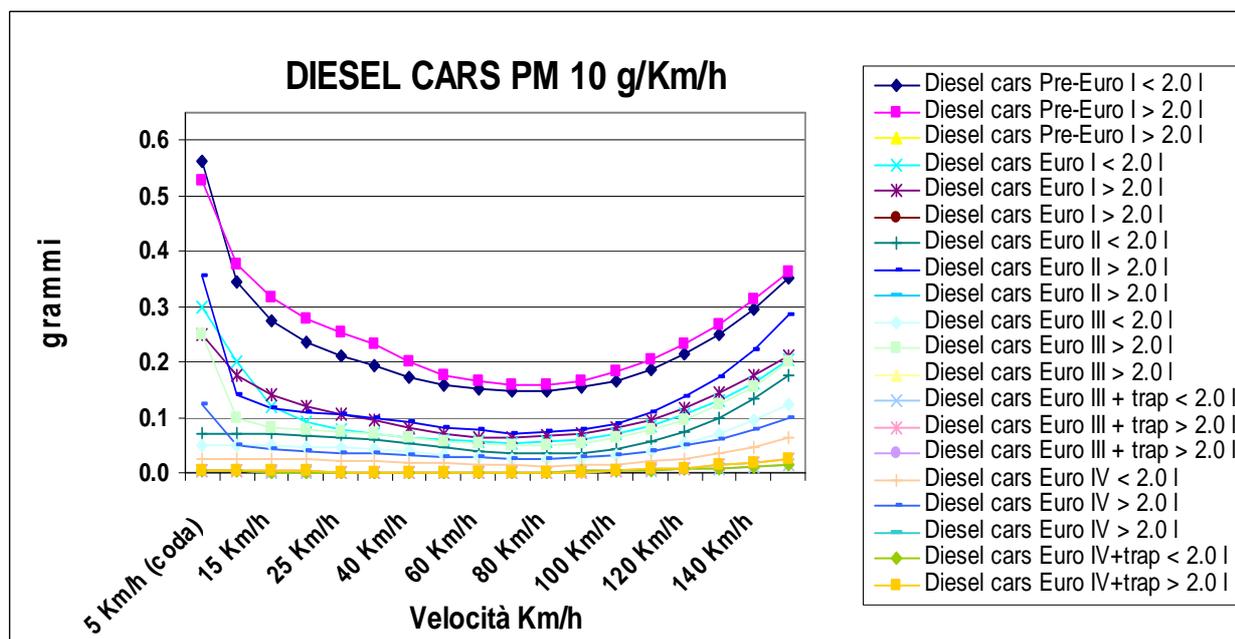
Schwartz J. et al. (Environmental Health Perspectives, 2008 – vol. 116, n. 1)

Il caso di Paderno Dugnano è così singolare che ha destato anche l'interesse della ricerca medica. L'unicità di questa situazione espositiva agli agenti inquinanti del traffico veicolare è testimoniata dal fatto che le condizioni che verrebbero a crearsi sono state oggetto di indagine anche da parte di un gruppo di ricercatori dell'Istituto dei Tumori di Milano, facenti capo al prof. Crosignani.

L'emissione del particolato è quasi opera esclusiva del motore diesel, quel motore che equipaggia il trasporto pesante oggetto di dirottamento dalla A4 sulla nuova autostrada Rho-Monza A52, di cui si è parlato a proposito dell'acustica. Il recente convegno tenutosi a Milano il 27 settembre 2012, il Forum degli **Stati Generali dell'Aria** indetto da Regione Lombardia nell'ambito della redazione di un piano di interventi sull'Aria (PRIA), ha anche ipotizzato di arrivare bandire interi gruppi di motori a gasolio, perché i numeri relativi ai decessi per inquinamento sono comparabili con quelli delle morti sul lavoro.

Con il progetto Rho-Monza, al contrario, la concentrazione degli inquinanti mortali nei confronti dei residenti direttamente a contatto col sistema autostradale si andrebbe a moltiplicare a causa della vicinanza alle sorgenti di inquinamento. Inoltre l'ipotesi di traffico proposta nei documenti di progetto sin dalla fase preliminare non va certo nella direzione di ridurre il disagio dei cittadini, in quanto nella zona di affiancamento della Milano-Meda con la nuova autostrada Rho-Monza è "pensata" una velocità di transito di 120 Km/h, la

quale, in assenza di effettivo controllo, sarà ben maggiore. Bene: le curve di emissione dei motori a gasolio in relazione alla velocità sviluppata dal motore stesso hanno un tipico andamento ad “U”, il che significa che è sì vero che la congestione del traffico inquina, ma è altrettanto vero che anche un veicolo a velocità elevata inquina tanto quanto un motore di un’auto in colonna. Il minimo delle emissioni si ha in corrispondenza di una velocità moderata fra i 70 ed i 90 Km/h. E’ questo fondamento scientifico che si applica, per esempio in Svizzera, sulle autostrade, quando l’allarme ambientale a causa “particolato” scatta da quelle parti.



COPERT III – Stima dell’ emissione di PM 10 di autovetture a motore diesel in base alla velocità

Sul caso specifico della via C.A.Dalla Chiesa di Paderno Dugnano, il grafico di cui sopra dice che una velocità dei veicoli (a gasolio in particolare) elevata (come e più di quella prevista) avrebbe lo stesso effetto inquinante di un traffico che sta per fermarsi in coda. La zona sarebbe solcata da flussi di traffico dirottati dall’attuale A4, con forti dubbi anche sulla presunta “fluidificazione”, poiché oggi quei flussi non ci sono in quel punto. I dubbi sorgono in relazione alle attuali congestioni di traffico che affliggono nelle ore di punta l’attuale Tangenziale Nord, come, per esempio fra le 7 e le 8 del mattino, ove le code, in direzione Sesto, giungono sin quasi allo svincolo di Nova Milanese, cioè sin quasi all’attacco della stessa Tangenziale Nord con la Milano-Meda. E’ noto a tutti che a Sesto San Giovanni è posto un casello per il pagamento pedaggio, superato il quale un peduncolo conduce, fino in comune di Cologno Monzese, all’innesto sulla tangenziale est di Milano, all’altezza dell’ospedale San Raffaele e di Cascina Gobba. Essendo la tangenziale est intasata, in particolare nelle ore di punta, l’innesto per chi proviene dal peduncolo della tangenziale nord non è per niente fluido e questo, unitamente al tempo che si

perde al casello di Sesto San Giovanni per il pagamento pedaggio, è la causa cronica delle code che si allungano fin quasi alla Milano-Meda. Vorremmo sapere in che modo, l'aggiunta eventuale di traffico (che oggi non c'è!) su questa direttrice, prelevandolo all'altezza di Pero dal punto di ricongiungimento di tutte le autostrade ivi afferenti (A4, A8, A9), possa contribuire a fluidificare il transito complessivo e non contribuire, invece, a creare colossali intasamenti ben oltre il limite che si raggiunge oggi, poiché nel progetto complessivo della A52 Rho-Monza nulla è previsto per il sopra citato casello di Sesto San Giovanni, né, tantomeno, per l'innesto sulla tangenziale est e sul sedime della tangenziale medesima all'altezza dell'ospedale San Raffaele e di Cascina Gobba.

A tutto questo va aggiunto il contributo alla congestione che creerà sulla zona, poco più a nord, lo svincolo di Desio di Pedemontana, il quale nascerà già congestionato, come denunciato dal seguente documento della Provincia di Milano cui si rimanda: DGP 445/09, pagg.2-3, par. 2.2 – Una grave criticità irrisolta di Pedemontana.

2.2 Una grave criticità irrisolta della Pedemontana

14/05/2009

Atti n° 105725\11.2\2003\1478

Le analisi di traffico sviluppate dalla Provincia confermano che nel tratto fra Cesano Maderno e Lentate s/Seveso il Sistema Pedemontano va in crisi, perché qui si sovrappongono i carichi di traffico della ex SS 35 con i carichi aggiuntivi della nuova autostrada. Questa situazione è stata aggravata dalla decisione di non realizzare la viabilità locale complementare al Sistema autostradale.

Questo è un problema per la Pedemontana ma anche un problema per il territorio, in quanto, la grave congestione che caratterizzerà fin dal suo nascere questa tratta dell'autostrada determinerà il rischio del dilagare del traffico sulla viabilità ordinaria con riflessi negativi sulla funzionalità delle rete locale e del sistema territoriale. Per ripartire diversamente i carichi sulla grande rete stradale, si chiede da una parte di individuare delle alternative di sistema per evitare sovraccarichi sulla ex SS 35 (indicazioni importanti, a tale riguardo, sono attese dal cosiddetto Piano della viabilità intercomunale, a carico della Società Pedemontana, per il quale la Provincia deve ricoprire un ruolo effettivo di coordinamento e indirizzo), dall'altra di non penalizzare, con imposizioni tariffarie, l'utilizzo locale della "Milano – Meda", essendo questa strada l'unica infrastruttura di cui dispone il territorio per gli spostamenti locali.

Osservazione nr11 – Osservazione sull'inquinamento atmosferico

Alla luce di tutto quanto esposto sopra, si chiede di valutare quali siano le risposte da fornire ai cittadini **residenti nei pressi** del sistema autostradale Rho-Monza e Milano-Meda in termini di salute a causa dell'inquinamento atmosferico, particolarmente concentrato nell'area di ricaduta delle polveri sottili. L'ambiente è salubre o no? La zona di via C.A.Dalla Chiesa resta vivibile o no? Anche il documento P00GENEG00RE02_B, pag.27, dice che in zone di questo tipo la nuova Rho-Monza porterà solo incrementi di traffico:

- al contrario registrano un incremento dei volumi di traffico, oltre ai nuovi tratti stradali o a quelli esistenti/riqualificati, anche gli assi di adduzione degli svincoli della SP46 potenziata.

7.5.5 Scenario di progetto al 2025

Dall'analisi dei report forniti dal modello di simulazione, si denota:

- un peggioramento dei livelli prestazionali rispetto allo scenario 2016, registrando un traffico giornaliero atteso pari a circa 60.000 veicoli giorno, di cui circa 15.000 veicoli pesanti;
- rispetto allo scenario 2016 le tratte di SP46 potenziata che risultavano in sofferenza presentano una situazione peggiorativa, facendo registrare complessivamente sull'intero tracciato oggetto dello studio un livello di servizio "D".

Sempre per la cronaca, più volte l'assessore provinciale ai Trasporti, G. De Nicola, si è espresso sull'argomento "inquinamento atmosferico", asserendo pubblicamente che questo sarebbe stato "contenuto" con la "galleria fonica". Orbene: in questo tipo di affermazioni permangono almeno tre dubbi sulla veridicità delle stesse:

1) per definizione, se la galleria è "fonica", non può fungere a dispositivo di disinquinamento o anche solo semplice "contenimento" dal punto di vista atmosferico;

2) ammesso e non concesso che la "galleria fonica" di cui sopra possa trattenere al proprio interno i fumi (motivo in più perché non sia corta, ma lunga il più possibile...) non è noto sapere (e non sembra scritto da nessuna parte) in che modo tali fumi sarebbero trattati prima di re-immettere in circolo l'aria "viziata" della galleria;

3) non essendo, pertanto, previsto in questo scenario un impianto di trattamento fumi, i due punti di sbocco della galleria fungerebbero da concentratori di sostanze inquinanti che si riverserebbero libere nell'ambiente circostante, a danno dei cittadini residenti nei pressi.

E questo è ulteriore elemento di preoccupazione per i residenti della via Dalla Chiesa, per la salute dei quali si chiedono risposte certe, dettagliate ed efficaci anche rispetto a questa situazione e non generiche affermazioni di principio o di circostanza. Vogliamo garanzie che nessuno studio ambientale ci sta fornendo!

Ovviamente, qualsiasi progettazione alternativa in sotterranea risolve o migliora estremamente la situazione, come nel caso dello studio di fattibilità del tunnel, effettuato da Proiter per conto della Provincia di Milano nel corso del 2010: “(Pag.60):“la realizzazione del progetto in variante (tutto in galleria) mostra infatti discrete riduzioni delle concentrazioni di tutti e tre gli inquinanti presi in considerazione (CO, NO2 e PM10) nelle aree residenziali sia a nord della SP46 che a sud di esso fino a comprendere i primi nuclei abitativi di Cusano Milanino”-. Infatti quale più ghiotta occasione di un tunnel per “costringere” i flussi d’aria ad essere convogliati in opportuni impianti per l’abbattimento degli agenti inquinanti? Non solo, ma nel tunnel si possono impiegare anche asfalti e speciali vernici catalitiche sulle pareti, adatti allo scopo dell’abbattimento delle particelle in sospensione, con l’indubbio vantaggio di non gravare sull’ambiente circostante e con una minore usura della sede autostradale e relativi manufatti, in quanto protetti dall’azione erosiva e deteriorante degli agenti atmosferici.

Di seguito, per completezza di informazione, le descrizioni degli altri agenti inquinanti citati alle pagg. 36-37:

Biossido di zolfo - SO₂

- Le principali fonti di inquinamento sono costituite dai processi di combustione in cui lo zolfo è presente come impurezza (carbone, olio combustibile, gasolio, quindi motori Diesel)
- E’ accertato un effetto irritativo sinergico in caso di esposizione combinata con il particolato, dovuto probabilmente alla capacità di quest’ultimo di **veicolare il biossido di zolfo nelle zone respiratorie del polmone profondo**

Ossido di carbonio - CO

- L'ossido di carbonio è un gas inodore che si forma dalla combustione incompleta degli idrocarburi presenti in carburanti e combustibili, pertanto le concentrazioni in aria di questo inquinante possono essere ben correlate all'intensità del traffico in vicinanza del punto di rilevamento. Nelle aree urbane l'ossido di carbonio è emesso in prevalenza dal traffico autoveicolare, ed è considerato come il tracciante di riferimento durante tutto il corso dell'anno, per questo tipo di inquinamento.
- ☠ L'ossido di carbonio è un potente veleno ad elevate concentrazioni; gli effetti sull'uomo sono legati alla caratteristica di interferenza sul trasporto di ossigeno ai tessuti, in particolare al sistema nervoso centrale.

Ossidi di azoto - NOx

- **NO** Ossido di di azoto (Protossido di azoto).
NO Ossido di azoto.
N2O3 Triossido di azoto (Anidride nitrosa).
NO2 Biossido di azoto.
N2O4 Tetrossido di di azoto (Ipoazotide).
N2O5 Pentossido di di azoto (Anidride nitrica).
- Le specie chimiche presenti in aria come inquinanti che destano maggiori preoccupazioni in termini di inquinamento atmosferico, sono essenzialmente ossido e biossido di azoto (NO ed NO2).
- L'NO2 è tra gli ossidi di azoto l'unico ad avere rilevanza tossicologica per l'uomo: è, infatti, un irritante delle vie respiratorie e degli occhi, tale gas è in grado di combinarsi con l'emoglobina del sangue modificandone le proprietà chimiche e fisiologiche con formazione di metaemoglobina che non è più in grado di trasportare ossigeno ai tessuti.
- La formazione dell' NO2 (e degli ossidi di azoto in genere) è strettamente correlata agli elevati valori di pressione e temperatura che si realizzano all'interno delle camere di combustione dei motori diesel, benzina, GPL, ecc.)

Il benzene

- ☠ Il benzene è un **cancerogeno** riconosciuto, classificato dalla IARC (**International Agency for Research on Cancer**) tra i cancerogeni certi (gruppo 1). Danneggia in modo particolare le cellule germinali. I più gravi effetti che si manifestano in caso di esposizione a lungo termine sono principalmente a carico del **sangue** e **midollo osseo**, provocando un calo del numero dei globuli rossi ed **anemia**. Può inoltre ostacolare la coagulazione del sangue e deprimere il sistema immunitario. Tra gli effetti a lungo termine rientra anche la **leucemia**.
- ☠ *da 4 a 10 casi aggiuntivi di leucemia, per milione di persone esposte alla concentrazione di 1 µg/mc per tutta la vita. (Studi EPA ed OMS)*

Il benzene

- Il benzene presente nell'aria deriva da processi evaporativi (emissioni industriali) e di **combustione** incompleta sia di natura antropica (**veicoli a motore**), che naturale (incendi). Tra queste, **la maggiore fonte emissiva è costituita dai gas di scarico dei veicoli a motore, alimentati con benzina** (principalmente auto e ciclomotori). Il benzene rilasciato dai veicoli deriva dalla frazione di carburante incombusto, da reazioni di trasformazione di altri idrocarburi e, in parte, anche dall'evaporazione che si verifica durante la preparazione, distribuzione e stoccaggio delle benzine, ivi comprese le fasi di marcia e sosta prolungata dei veicoli.

Ozono - O3

- Si forma in atmosfera per effetto di reazioni favorite dalla radiazione solare, in presenza dei cosiddetti inquinanti precursori (come ossidi di azoto NOx).
- La sua presenza al livello del suolo dipende fortemente dalle condizioni meteorologiche.
- E' un inquinante molto tossico per l'uomo, è un irritante per tutte le membrane mucose ed una esposizione critica e prolungata può causare tosse, mal di testa e perfino edema polmonare.
- Pertanto **in situazioni di "allarme" le persone più sensibili e/o a rischio è consigliabile rimangano in casa.**
- Soggetti Sensibili: anziani, bambini, donne in gravidanza, chi svolge attività lavorativa o fisica all'aperto.
- Soggetti a Rischio: persone asmatiche, con patologie polmonari o cardiache.

Osservazione nr.12 - Violazione delle normative interne e comunitarie in materia di V.I.A.:

- *Carenza e indefinitezza nella presentazione progettuale: manca lo studio e la valutazione delle possibili alternative*

L'art. 4, comma 4, lettera c) del DPCM 27 dicembre 1988 richiede nella descrizione del quadro progettuale:

le motivazioni tecniche della scelta progettuale e delle principali alternative prese in esame.

E ancora, nell'Allegato III dello stesso DPCM, a 1 punto 3 che riguarda le infrastrutture di trasporto si stabilisce che:

Per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale, ad integrazione e specificazione di quanto disposto dall'art. 4, comma 4, si dovrà procedere ai seguenti adempimenti: nella descrizione del progetto saranno giustificate le scelte di tracciato, raffrontando la soluzione prescelta con quelle delle alternative, evidenziando le motivazioni della scelta suddetta in base a parametri di carattere tecnico, economico e ambientale.

Rispetto, poi, alle motivazioni di fondo e ai principi che dovrebbero caratterizzare la procedura VIA nell'esame delle alternative e, quindi, la valutazione del "do nothing" o "opzione zero", è necessario ricordare che questo aspetto viene trattato dalla Circolare 8 ottobre 1996 n. 15326 – "Principi e criteri di massima della valutazione di impatto ambientale".

Va da sé che la valutazione di impatto ambientale debba avere ad oggetto non solo i contenuti tecnici, ma altresì, quelli economici del progetto esaminato, essendo di tutta evidenza che, a parità, ad esempio di ripercussioni ambientali, il parere positivo potrà riguardare il progetto meno costoso, ovvero, a parità di costi, quello avente minore impatto ambientale, attraverso, comunque, una analisi dei costi e dei benefici sociali in rapporto ai costi ambientali.

Il Decreto Legislativo n. 190/2002, all'art. 19 comma 1, rafforza definitivamente questi concetti e stabilisce che:

La valutazione di impatto ambientale individua gli effetti diretti e indiretti di un progetto e delle sue principali alternative sino all'opzione zero, sull'uomo, sulla fauna, sulla flora, sul suolo, sulle acque di superficie e sotterranee, sull'aria, sul clima, sul paesaggio e sull'interazione fra detti fattori, nonché sui beni materiali e sul patrimonio culturale, sociale

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

ed ambientale e valuta inoltre le condizioni per la realizzazione e l'esercizio delle opere e degli impianti.

È chiaro che lo studio VIA, non potendo arrivare a determinare valori assoluti, si basa essenzialmente sull'esame comparato delle alternative.

Nello studio di VIA l'esame comparato delle alternative possibili, a cominciare proprio da quella di realizzare la nuova autostrada utilizzando la struttura viaria già esistente, viene condotto con marginali considerazioni di opportunità, senza aver condotto alcuno studio od ipotesi progettuale che possa permettere il raffronto tra i costi e i benefici delle due soluzioni.

Inoltre l'elaborato non contempla alcuna alternativa di progetto finalizzata alla minimizzazione degli effetti negativi del tracciato sul quadro ambientale di riferimento. In particolare non si evidenzia la scelta di soluzioni non conflittuali con gli obiettivi di pianificazione comunitaria, nazionale e locale presenti nell'area di intervento.

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

GLI ASPETTI DI IMPATTO SULLA NATURALITA' E QUELLI ARCHITETTURALI

PONTE AD ARCO e SVINCOLI

Da un punto di vista architettonico e dei manufatti, la situazione attuale della zona di via Dalla Chiesa è quella di quartiere residenziale di qualità (altezza case uniformi, aree a verde, flora e fauna diversificata, quiete).



Al di là degli alberi (a max 100 mt di distanza) si ergerà il ponte ad arco che andrà ad inquinare visivamente la linearità residenziale e tutto il contesto. L'impatto visivo sarà, per chiunque sconvolgente.

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

Ecco che cosa si vede attualmente all'angolo di via.Dalla Chiesa in corrispondenza a dove dovrebbe sorgere il ponte ad arco e i nuovi svincoli sopraelevati, in aggiunta a quelli già esistenti:

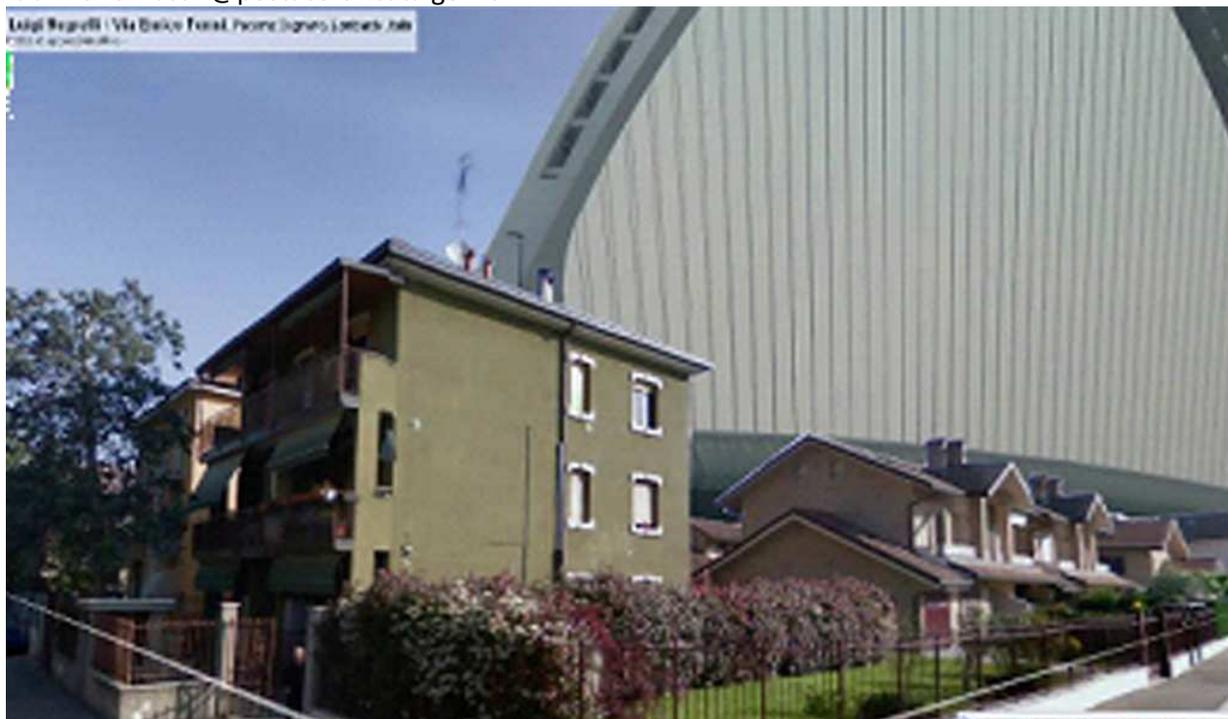


Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it



Qua e nelle foto precedenti potete immaginare l'aggiunta di un nuovo viadotto con svincoli aerei e potete notare l'estrema vicinanza della prima casa della lunga fila residenziale. Notare anche l'altezza (15 mt) delle gru e adeguare l'immagine in scala con il ponte ad arco di 80 mt (un gigante nel deserto).

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

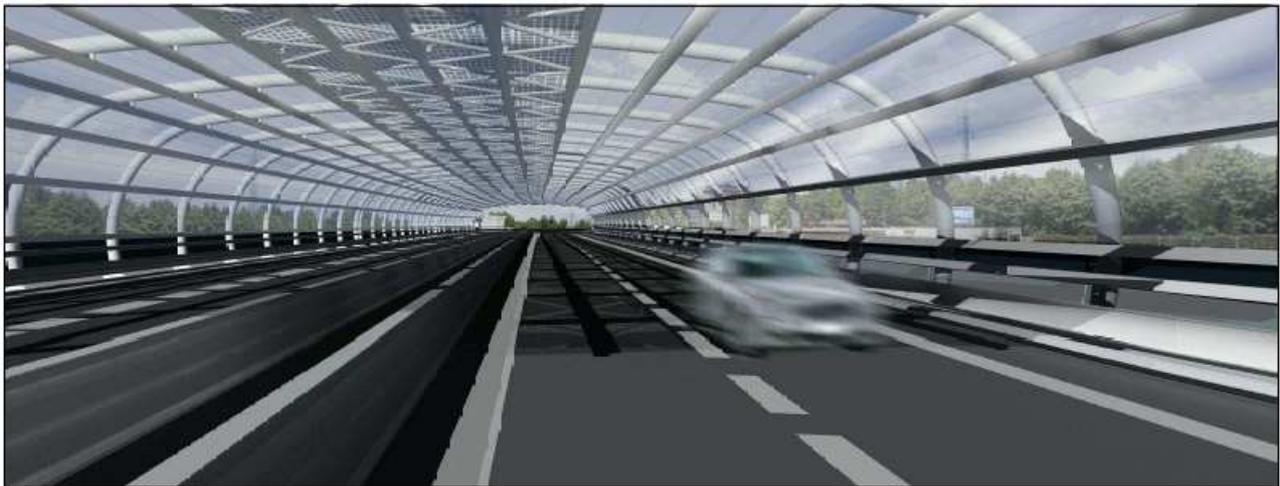


Tale struttura si inserirebbe in una serie di vie (foto di via Negrelli, in questo caso) caratterizzate da palazzine di un paio di piani, sulle quali la “campata unica” faraonica prevista originariamente di ottanta metri, ancorché ridotta sul progetto esecutivo d’offerta, incomberebbe con un effetto ottico simile a questa proiezione, oppure simile alla successiva, una vista da via Gramsci su via Rosselli.



A questo poi andrebbe aggiunta la valutazione del contesto di illuminazione notturna dei nuovi elementi architettonici (ponte e galleria fonica), la quale, a così stretto contatto con l’insediato, non potrà far altro che creare ulteriori disagi ai cittadini anche nel ricreare le condizioni di oscurità notturna all’interno delle proprie abitazioni, per il sacrosanto riposo.

GALLERIA FONICA



Non ci si faccia trarre in inganno dalle immagini della galleria fonica presenti sui documenti di progetto (rif. Sintesi non tecnica del SIA), perché esse non sono affatto contestualizzate. Tra l'altro la sagoma dell'auto che sfreccia in quest'immagine denota una situazione di codice della strada britannico. Anche l'ambiente naturale di questa figura (foresta) nulla ha a che vedere con il contesto di Paderno Dugnano ove si vorrebbe inserire tale elemento architettonico. La galleria fonica andrebbe ad incastrarsi fra l'esistente viadotto della Milano-Meda e le case che si affacciano su via Colzani / via San Michele. Dato che la figura non mostra il ponte di scavalco della Milano-Meda, l'uscita dalla galleria che si intravede sull'illustrazione dovrebbe corrispondere alla direzione Ovest verso Bollate, per cui sul lato destro vedremmo tutte le case del centro di Paderno, la Chiesa, e, più in là, la zona dei caseggiati di otto piani del fondo di via Cesare Battisti. Sul lato sinistro vedremmo tutte le case che da via Quercia si estendono verso sud, in direzione del comune di Cusano Milanino, lungo la direttrice della via Gramsci.

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

L'impatto visivo ed architettonico delle nuove infrastrutture è passibile di ulteriori puntualizzazioni sul degrado che questi nuovi elementi architettonici inevitabilmente trascineranno con se. Si faccia riferimento, per rendere chiara l'idea, alla fotografia seguente:



Essa si riferisce ad una situazione di abbandono rifiuti e di muro di cemento imbrattato verificatasi il 2 agosto 2009 in via Camposanto (il muro è quello del cimitero di Paderno; le case sullo sfondo sono quelle di via Battisti). Si provi a pensare all'amplificazione di situazioni di questo tipo che INESORABILMENTE i 12-15 metri del muraglione di sostegno del viadotto della galleria fonica metteranno a disposizione sia come piano di scrittura per i molti – troppi – imbecilli che deturpano le nostre città con i loro deliranti sgorbi indelebili, sia per gli altrettanto numerosi incivili che normalmente dispensano impunemente al territorio rifiuti di ogni tipo. Non è difficile immaginarsi la scena del muro di alloggiamento della galleria fonica imbrattato di sgorbi ed insudiciato di pattume di ogni sorta già dopo poche settimane, **vista la frequentazione sub-autostradale dell'area e non più residenziale**. Altro che la famigliola che passeggia mano nella mano raffigurata nella figurina riportata a pag. 46!!! Potrebbe anche andare peggio: come spesso accade in questi casi, il luogo potrebbe anche diventare, in questo degrado, punto di stationamento per prostitute.

CONSIDERAZIONI

Questa attualmente è la realtà dell'area residenziale della via Dalla Chiesa: una relativa tranquillità in una via orlata di ciliegi, ai margini dell'area di quello che sarebbe dovuto diventare da sempre il Parco del Seveso, con la speranza di vedere imbrigliata un giorno la Milano-Meda, non solo d'estate.



Qualcuno ha già deciso che io (ed i miei figli) debba essere costretto a condizionare l'aria della mia casa perché devo stare con le finestre chiuse e non godere più del verde a disposizione?

Noi siamo liberi cittadini, non ergastolani da punire finché viviamo!

Tutte queste situazioni, legate alla presenza del ponte faraonico illuminato a giorno, del viadotto, della galleria fonica (dietro l'angolo) e della complanare (che diventerà questa stessa strada) sono la premessa per un continuo ed irreversibile declino della zona a livello del tessuto sociale. Infatti il ricambio dovuto al bilancio delle compra-vendite di immobili ad uso residenziale risulterà essere problematico e chi potrà andar via lo farà anche svendendo la casa, trascinando al ribasso il mercato immobiliare che, come già detto, viaggiava, precedentemente al periodo in cui venne fuori questa questione Rho-Monza, su valori di 250.000€ per un trilocale con box, con punte anche di 280.000€ nei palazzi di più nuova costruzione (nel mio caso siamo addirittura a circa 400.000€ in quanto trattasi di casa indipendente con giardino). Ora tutto questo non è possibile e la verosimile

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

corsa al ribasso che l'ambiente insano inevitabilmente si porterà con sé, come immediata ripercussione, non farà altro che favorire l'arrivo di peggiori strati sociali di popolazione, certamente più attratti dal prezzo d'acquisto che non dal contesto socio-ambientale, innescando un ciclo perverso al ribasso, con conseguenze negative sugli strati di popolazione residente che non potranno andarsene (io ne sono un esempio, dal momento che ho ancora un mutuo decennale e se non potrò fare tesoro pieno del valore vero della mia casa, non posso pensare di procedere in un'ottica di breve periodo, per il bene mio e della mia famiglia, all'acquisto di un nuovo immobile in un'area idonea a risiedervi, anche in altra città). Devo pensare di chiudere la casa dove abito, lasciarla vuota e cercarmi, quindi, un appartamento in affitto altrove nel periodo della peggior crisi economica dalla fine della seconda guerra mondiale? E' ragionevole tutto ciò?.

Le valutazioni VANE e TIRE sono un mero conteggio sulla carta di dati obsoleti e parziali e non tengono minimamente conto delle effettive ripercussioni nelle immediate vicinanze e a livello di sistema (ci si riferisce ad un intervento di ridotta dimensione, quando invece si tratta di attivare una nuova tangenziale/autostrada in affiancamento da una superstrada già trafficata, SP35, che ha in preventivo un intervento di allargamento del n. corsie da 2 a 3 per carreggiata con incremento traffico da Pedemontana). Così facendo si cerca di estrapolare un dato positivo da un insieme negativo.

CONCLUSIONI

Da tutto quanto ho cercato di spiegare, traspaiono le seguenti implicazioni:

1) I cittadini padernesì, in particolare coloro che, come me, si ritroverebbero a convivere con le maggiori criticità irrisolte di questa trasformazione autostradale e di tutto l'ambiente circostante, hanno sostenuto, sostengono e continueranno a sostenere che **un serio progetto di questa portata ha un'unica soluzione: quella dell'interramento**. Tale via è l'unica che possa coniugare l'esigenza di un collegamento infrastrutturale con quelle della popolazione residente, in un contesto come quello del Nord Milano ove l'antropizzazione è ai massimi livelli e terra libera da sfruttare non ce n'è più. Tale ipotesi non è stata minimamente esposta nel SIA e pertanto lo rende formalmente sbagliato.

2) **Le considerazioni (presunte) di natura PRETTAMENTE economica** che non hanno reso possibile fino ad oggi il dialogo sul tema dell'interramento fra cittadini ed autorità extra-comunali (Provincia, Regione, Roma) **non possono e non devono prevalere sul Diritto alla Salute (Art. 32 della Costituzione della Repubblica Italiana)**.

3) In riferimento ai commenti in senso stretto del progetto esecutivo di offerta, va rimarcato come sia assolutamente indispensabile che la progettazione sulla carta faccia vedere una **una soluzione meno invasiva per quanto riguarda il ponte ad arco, degli svicoli e galleria fonica decisamente più lunga e protettiva delle case da via Concordia/Dalla Chiesa a via San Michele**, e del quartiere in genere. Ai tecnici estensori poi il compito di spiegare a tutti in che modo intendono **gestire i flussi di aria contaminata dai gas di scarico e dalle polveri**. Inoltre è assolutamente indispensabile **modificare il tracciato della complanare**, evitando che schiacci a tenaglia il quartiere (come fa oggi) per riprendere in considerazione, invece, quel tracciato già indicato nel passato che **vorrebbe la complanare stessa in stretta aderenza al tracciato principale** della progettata autostrada Rho-Monza.

4) Come cittadino, ma anche come tecnico, rimango allibito di fronte all'assurdità di tutta questa vicenda. Se pensiamo che tutto questo bailamme dovrebbe essere asservito ad **EXPO 2015**, cioè *una fiera temporanea di sei mesi dal sapore ottocentesco*, viene da chiedersi quale sia il bilancio costi/benefici che imponga di costruire in questo modo irraguardoso una nuova autostrada che resterà poi sul territorio per secoli, con tutte le sue perniciose conseguenze. In più, ironia della sorte, i problemi che le 14 corsie a cielo aperto porteranno a migliaia di cittadini come me, essendo legati ad EXPO 2015, verranno creati sotto lo slogan di quella manifestazione: **"Nutrire il pianeta, energia per la vita"**. **Quale vita?** Quella dopo la morte per asfissia o tumore? Non facciamo in modo che l'abitato di Paderno Dugnano arrivi alle cronache per le statistiche dell'incremento esponenziale delle malattie da inquinamento (come nel caso attuale dell'ILVA di Taranto).

Dott. Fornasari Fabrizio
via C.A. Dalla Chiesa,97
20037 Paderno Dugnano – MI
fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it

5) Come ultima cosa, ma non meno importante, suggerisco, senza voler insegnare niente a nessuno, di prendere in considerazione **un'altra ipotesi**, già esposta dalle ns.autorità comunali, e cioè di rivedere questa opera in un progetto più ampio che preveda **l'integrazione con l'allargamento della SP35** (progetto già avviato per l'integrazione con la Pedemontana) che vedrà a breve l'intersezione di Paderno Dugnano (sempre nella prossimità di via Dalla Chiesa) nuovamente oggetto di SIA per consumo di territorio ed incremento dell'inquinamento ambientale. Forse un passo indietro ora, servirà a farne tre in avanti a breve, dando un segnale di interesse, lungimiranza e modernità nelle progettazioni infrastrutturali (ipotizzando tutto lo snodo interrato e conseguente **ottimizzazione dei costi**) e di vero interesse nella tutela dei cittadini italiani e dell'ambiente che li circonda.

SI RICHIEDE

quindi che, sulla base della incompletezza della documentazione che compone il SIA, della mancata evidenza e confronto con i progetti alternativi proposti da cittadinanza ed enti locali ed in mancanza di una visione d'insieme delle infrastrutture esistenti (presenti e future integrazioni), gli organismi preposti al parere si pronuncino negativamente.

Agganciandomi a quanto detto nella prima pagina, valutare un singolo problema alla volta, non porterà alcun risultato se non si ha una chiara visione dell'insieme (e cioè di tutte le infrastrutture che ci stanno travolgendo e che ci uccideranno).

Nella speranza di aver fornito un piccolo, ma concreto contributo alla valutazione

Porgo i miei cordiali saluti

Fabrizio Fornasari

Via C.A.Dalla Chiesa, 97

20037 Paderno Dugnano (MI)

=

fabforn@gmail.com

fabrizio.fornasari@postacertificata.gov.it