

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche
per la Lombardia e la Liguria
Sede di Milano**

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

Eprot DVA - 2012 - 0025994 del 26/10/2012

**COMUNICAZIONE DI AVVIO DELLA PROCEDURA DI
VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

Il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per la Lombardia e la Liguria, con sede legale in Milano (MI), Piazzale Rodolfo Morandi n. 1, comunica di aver presentato in data 5/9/2012 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. istanza per l'avvio del procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto "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), corrispondenti alle tratte 1 e 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho-Monza", compreso tra quelli elencati nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., al punto 10 "autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietati tra l'altro l'arresto e la sosta ai autoveicoli".

Il progetto è localizzato in Lombardia (Provincia di Milano), nei Comuni di Bollate, Cormano, Novate Milanese e Paderno Dugnano, e prevede la realizzazione di viabilità ad andamento prevalentemente complanare all'asse principale, finalizzate a garantire le connessioni di tipo locale per le aree attraversate dal collegamento autostradale.

Il progetto è soggetto a procedura di sicurezza per il controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose di cui al D.Lgs. 334/1999 e s.m.i. ed è stato depositato presso il Comitato Tecnico Regionale della Regione Lombardia - Direzione Generale Vigili del Fuoco Lombardia - Via Ansperto, 4 - 20123 Milano, per l'ottenimento del Nulla Osta di Fattibilità e per la pubblica consultazione ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 334/1999 e s.m.i.

Il progetto esecutivo, lo studio di impatto ambientale e la sintesi non tecnica, il rapporto preliminare di sicurezza sono depositati per la pubblica consultazione presso:

- **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le valutazioni ambientali, Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma**
- **Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea, Via di San Michele, 22 - 00153 Roma**
- **Regione Lombardia - Direzione Generale Ambiente, Energia e Reti - Unità Organizzativa Sviluppo Sostenibile e Valutazioni Ambientali, Piazza Città di Lombardia, 1 - 20124 Milano**
- **Provincia di Milano - Area Programmazione Territoriale - Settore Pianificazione delle Infrastrutture, Viale Piceno, 60 - 20129 Milano**
- **Comune di Bollate, Piazza Aldo Moro, 1 - 20121 Bollate (MI)**
- **Comune di Cormano, Piazza Scurati, 1 - 20032 Cormano (MI)**
- **Comune di Novate Milanese, Viale Vittorio Veneto, 18 - 20026 Novate Milanese (MI)**
- **Comune di Paderno Dugnano, Via Grandi, 15 - 20037 Paderno Dugnano (MI)**

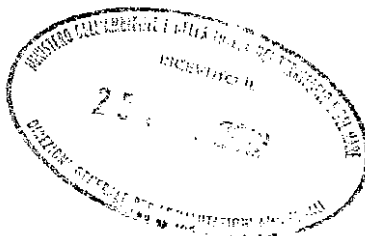
Copia del rapporto preliminare di sicurezza è stato altresì depositato presso il Comitato Tecnico Regionale della Regione Lombardia, Direzione Regionale Vigili del Fuoco Lombardia, Via Ansperto 4 - 20123 Milano.

La documentazione depositata è consultabile sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare all'indirizzo www.va.minambiente.it.

Ai sensi dell'art.24 comma 4 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. entro il termine di 60 (sessanta) giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso, chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, presentare in forma scritta proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi, indirizzandoli al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare; l'invio delle osservazioni può essere effettuato anche mediante posta elettronica certificata al seguente indirizzo: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it.

Le osservazioni relative agli aspetti della sicurezza disciplinati dal D. Lgs. 334/99 e s.m.i. dovranno essere inviate esclusivamente al Comitato Tecnico Regionale della Regione Lombardia, Direzione Regionale Vigili del Fuoco Lombardia, Via Ansperto 4 - 20123 Milano entro il termine 60 (sessanta) giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso.

**IL PROVVEDITORE INTERREGIONALE
ALLE OPERE PUBBLICHE
Dott. Ing. Pietro Barotono**



Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

Il mio profilo



Sono nato a Paderno Dugnano il 21 aprile 1965, ma ho vissuto a Milano fino al 1987, al quartiere Affori. A Milano ho effettuato tutto il percorso di studi della mia vita: ho frequentato le scuole dell'obbligo nelle strutture pubbliche del quartiere; ho frequentato il Liceo Scientifico Statale "Luigi Cremona" di viale Marche, diplomandomi dopo i 5 anni previsti con il massimo dei voti; ho frequentato la facoltà di Ingegneria Elettronica del Politecnico di Milano e mi sono laureato nel dicembre del 1991 nell'indirizzo Reti di Telecomunicazione e Telematica, con una tesi di laurea dal titolo "Politiche di accesso in un multiplatore ATM" – relatore Prof. Maurizio Decina, con valutazione finale di 93/100. Il 7 gennaio 1992 sono partito per il servizio militare ed ho subito iniziato il 146° corso AUC presso la caserma "Perotti", alla Cecchignola, sede della Scuola Trasmissioni (SCUT). Al termine del corso sono stato nominato SottoTenente di prima nomina ed ho prestato servizio come comandante di plotone nel 3° Battaglione Trasmissioni "Spluga", di stanza a Milano presso la caserma "Santa Barbara". Sono tornato ad un'occupazione da civile nell'aprile del 1993 e, due mesi più tardi, sono stato assunto alla SIEMENS Telecomunicazioni di Cassina dè Pecchi, dove sin da subito ho preso a lavorare sul neonato sistema radiomobile GSM, nell'ambito del System Test delle prestazioni telefoniche offerte. Per quasi vent'anni la mia carriera lavorativa si è svolta all'interno della multinazionale tedesca e per tutto il periodo ho continuato ad occuparmi di radiomobile, GSM in particolare, seppur con mansioni non solo legate al test di qualifica interna, ma anche alla pianificazione, esecuzione e gestione di campagne di test con gli operatori telefonici nostri clienti ed anche con il Ministero delle Poste e Telecomunicazioni, per gli aspetti inerenti le omologazioni di nuove interfacce e protocolli equipaggiati sulle nostre stazioni radio base, da utilizzare in Italia. Nel tempo ho assunto responsabilità di personale e di laboratorio, anche in sede estera. Attualmente, a causa delle vicissitudini economiche globali che stanno negativamente colpendo in particolare l'Europa, sto vivendo una fase di outsourcing che, per il momento, non ha interrotto la continuità tecnica del mio lavoro, ma ne ha certamente ridotto la portata ed arrestato la crescita professionale, ritrovandomi oggi a fare cose che facevo una quindicina di anni fa.

Questo mi serve per dire che ho molta più dimistichezza con i Watt e con la radiofrequenza che non col cemento e le strade, di cui non sono professionalmente

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

competente. La mia esperienza però mi dà la sensibilità nell'intuire la portata di certe grandezze; per esempio un incremento di 3dB significa sempre che una grandezza raddoppia. Nel mio lavoro 3dB di potenza assorbita in più o in meno possono significare molto, come il limite fra un ambiente che non sia un pericolo per chi lo frequenta rispetto ad un ambiente insalubre che, nel mio caso, viste le frequenze in gioco, potrebbe significare il rischio di contrarre malattie incurabili.

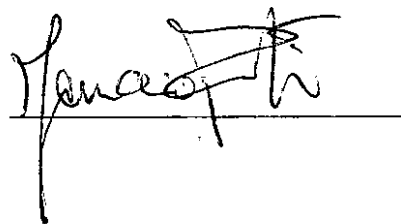
Proprio perchè tutti i cittadini sono uguali di fronte alla legge ed alle istituzioni (a maggior ragione quelli integerrimi) e proprio perchè la nostra Carta Costituzionale sancisce l'inalienabile Diritto alla Salute di noi tutti (che quindi abbiamo la precedenza rispetto a qualsiasi presunta "grande opera"...), ho scritto il documento con cui vi inoltro le mie personali osservazioni, frutto della lettura e del confronto di molti documenti ed articoli, nella speranza di incontrare interlocutori sensibili al dramma mio e dei cittadini impattati, al fine di modificare sostanzialmente questo (scellerato) progetto viabilistico della Rho-Monza e, comunque, di bloccare l'attuazione di quello attualmente in atto.

Diversamente significherà che avremo perso tutto: salute, futuro - non solo noi ma soprattutto i nostri figli -, sostanze e valore della casa. Come un oscuro funzionario della Provincia di Milano ad inizio di questa storia non si vergognò di dire in pubblica assemblea: "il sacrificio di pochi per il bene di molti...". Era quindi già noto il male arbitrario che si andava a fare, quindi.

Peccato però che quel "sacrificio di pochi per il bene di molti" ha senso in ambito militare: un drappello di uomini comandati di resistere ad oltranza per salvarne altri cento è un atto di eroismo. Invece applicato in ambito civile, in modo casuale ed indiscriminato su inermi cittadini - uomini, donne, bambini, giovani, anziani - parlando di una nuova autostrada, è solo una meschinità infinita di cui ci si dovrebbe solo vergognare per sempre.

In fede.

Ferruccio Porati.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ferruccio Porati', written over a horizontal line.

5

Osservazioni della **famiglia PORATI**, cittadini residenti in Paderno Dugnano, via san Michele, 14.

Diretti interessati dalle negative conseguenze che si origineranno dall'impatto dovuto alla costruzione nella via san Michele ed attigue degli elementi strutturali di un'autostrada che oggi non esiste.

Le osservazioni sono riferite alla fase di valutazione di impatto ambientale del progetto indicato qui sotto.

Riqualifica con caratteristiche autostradali della SP46 RHO_MONZA, dal termine della tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte della linea ferroviaria Milano-Varese (compreso), corrispondenti alle tratte 1 e 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 RHO-MONZA"

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

Egregia commissione esaminatrice,

scrivo la presente in rappresentanza della mia famiglia, residente in Paderno Dugnano, via San Michele 14, al fine di sottoporre alla vostra attenzione la problematica che ci coinvolge direttamente ed 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.

In termini generali anticipiamo che 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 realizzata nei termini prospettati dall'Amministrazione, provocherebbe importanti danni ambientali e, 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 di compiere una valutazione dell'interesse generale - e mio in particolare - ad affrontare insieme ai Comitati ed alle altre associazioni resistenti ogni azione utile a tutela del diritto fondamentale alla salute, tenteremo di riepilogare in termini sintetici i seguenti profili:

1. Caratteristiche del progetto
2. Iter tecnico e burocratico del progetto e stato di fatto
3. Criticità del progetto
4. Alternative al progetto
5. Cittadini interessati dall'opera
6. Presenza di azioni ed iniziative sul territorio

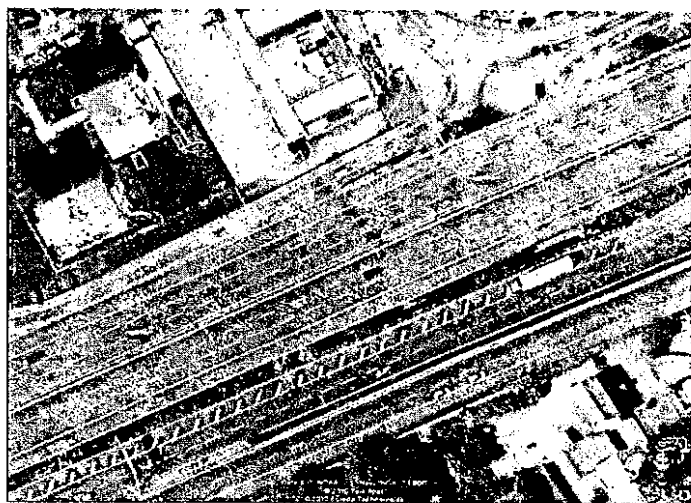
1. Caratteristiche del progetto

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".

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

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 ed 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 inidoneo ad ospitare un'infrastruttura di queste dimensioni.



fotomontaggio che rende l'idea di che cosa significano 14 corsie autostradali a cielo aperto, al posto delle attuali 4. Si noti la prossimità del futuro sistema autostradale CHE OGGI NON C'E' alla realtà residenziale (10 metri dagli edifici di via Colzani/via San Michele)

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 alla 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-Però.

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 poter superare, con un tratto di nuova realizzazione, la ex-SS35 (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-SS35: sia quelle esistenti “rimodulate”, che quella nuova prevista per le manovre dirette tra la ex-SS35 (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-SS35 (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-SS35, 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-SS35 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-SS35 (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-SS35, 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 riqualificata con interventi che adegueranno le attuali due corsie per senso di marcia alle caratteristiche autostradali. 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 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=04010000>

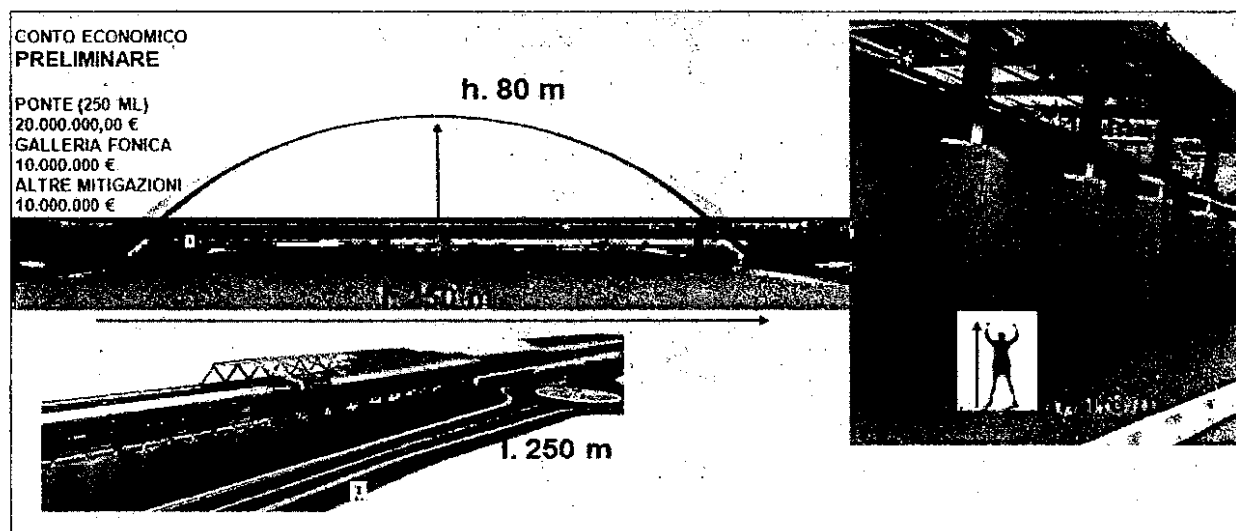
Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

0171&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 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)**

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

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 Seravalle. 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 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, perchè , 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

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.

5. Presenza di azioni ed iniziative sul territorio

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

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 ad 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.

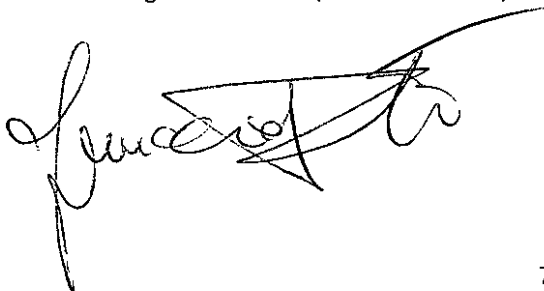
<http://blog.libero.it/padernovillaggio/> ; <http://route46novate.blogspot.fi/> ;
<http://www.padernoforum.blogspot.fi/> <http://padernoinblog.padernesi.com/> .

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 ed immotivata decisione governativa per espropriare i privati, sventrare il territorio e deturpare beni.

Ringrazio sin da ora per l'attenzione che avrete prestato alla mia istanza e per quanto Vorrete comunicarmi.

I miei più cordiali saluti.

S.Ten. Porati Ing. Ferruccio (347.4412552)



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 fonìa 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 fonìa 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 (perchè compatibili, post operam, con pressioni acustiche da zona industriale e non più residenziale) di via

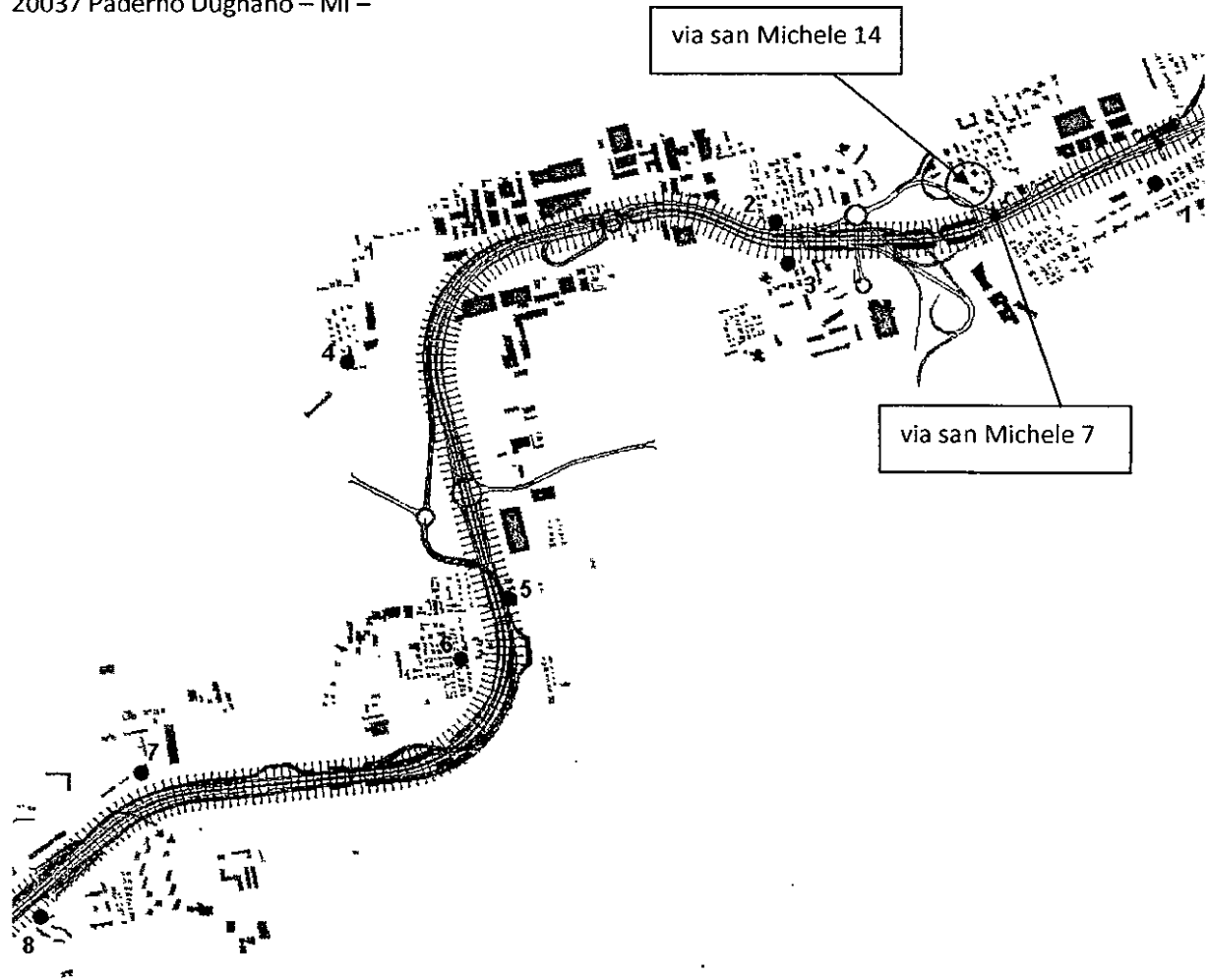
Verga / via Concordia e poi di via San Michele. Inoltre nessuna misurazione è stata fatta a rivedere (e risolvere) le pressioni acustiche oltre la fascia di attenzione che il preliminare indicava ai piani alti degli edifici di via Camposanto e via Battisti. Essendo, quindi, date per buone le misurazioni degli anni precedenti, in via San Michele 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 ed 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 ad 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 ad 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, nè, 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 dell'infanzia	di "Via Tunisia"	Paderno Dugnano	Via Tunisia, 7
R191	Scuola dell'Infanzia "	di "Via Battisti	Paderno Dugnano	via Battisti, 35

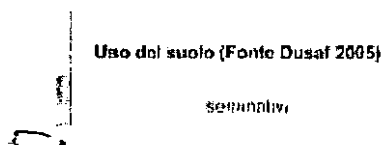
Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –



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



il "FIUME SEVESO", sul file del SIA denominato P00SIAIA00PL10A...



Particolare del documento SIA P00SIAIA00PL15A che si rifà ad una classificazione del suolo del 2005.

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 alcunchè. La costruzione 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 riscontri 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. 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

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

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. Verrà consumato nuovo suolo libero, verrà 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 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

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

fortemente osteggiata da tutti i livelli di autorità inter-comunale, sempre per soli ed esclusivi presunti motivi economici, peraltro mai dimostrati nel merito.

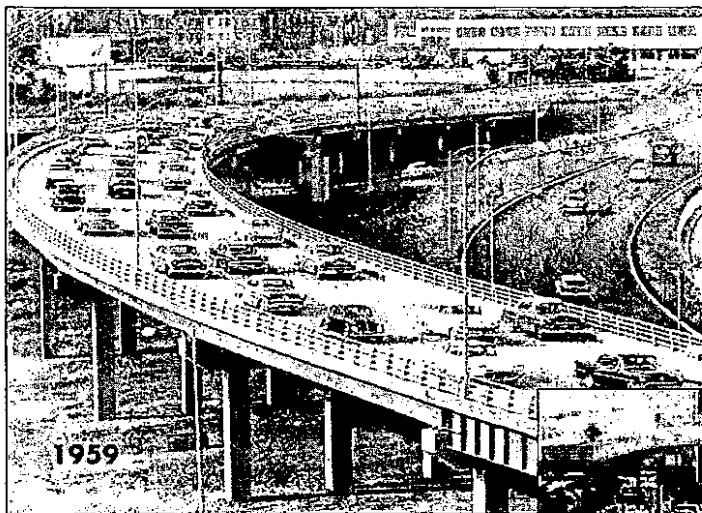
Fonti.

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 perchè 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 ed 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), perchè 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 San Michele 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.

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

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

Per le esigenze di traffico locale, ad aggravare la sofferenza dei residenti, non essendoci terreno disponibile, degli espropri di giardini condominiali (anche in Via San Michele 7, per esempio) 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.

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 "Riqualifica" 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 ED ATMOSFERICO

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 Padernesini (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 vieteranno la circolazione degli automezzi sul territorio per motivi

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

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 San Michele a Paderno Dugnano è ben documentato dal PII (Piano di Intervento Integrato) 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 San Michele 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 di 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 San Michele 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 ...

Rumore (bollino rosso). Il territorio è fortemente infrastrutturato e quindi risente notevolmente del problema: l'impatto acustico maggiore si registra sulle direttrici di traffico principali ed in vicinanza del tracciato ferroviario ... 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 SS35 (Milano-Meda) e dalle strade locali presenti in prossimità dell'area.

5

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

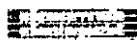
Tornando a noi, ne consegue che lo stato antecedente qualsiasi ipotesi di progetto asserisce che l'area (via Gramsci è attigua) è fortemente condizionata da valori acustici NON conformi attribuibili quasi esclusivamente alla presenza della Milano-Meda. ci si aspetterebbe, pertanto un intervento sul territorio 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.



Provincia
di Milano



autostrade

Viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8 - A52

RHO - MONZA

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

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 o 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 San Michele 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".

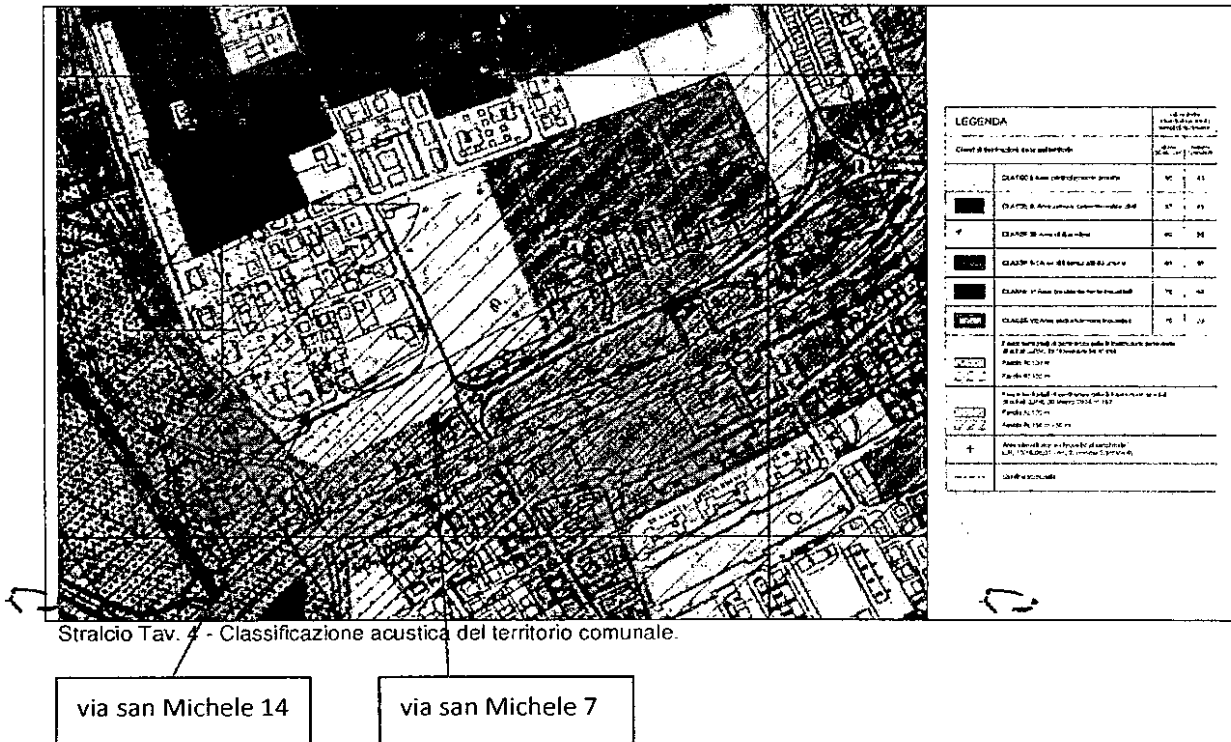
- Non c'è che dire: sarà un'ottima zona ove far crescere sani i propri figli ed investire in immobili o vedere rivalutata la propria abitazione. O no? 

Tutte queste criticità erano irrisolte e tali sono rimaste.

Osservazione nr.5 – inquinamento acustico 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 San Michele sia divisa in due dal punto di vista di classificazione acustica. La parte che si affaccia sulla parallela via Colzani, che comprende i caseggiati del civico nr. 7, è acusticamente soggetta alla classificazione di zona IV che dipende dalla presenza della strada di grande traffico (Milano-Meda). Invece la parte della via che si estende più verso il centro città (i civici nr. 14, 16, 20) sono classificati acusticamente zona III, come da cartina allegata:



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 QUALITÀ 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 dove è vietata l'installazione di nuove sorgenti sonore (aree residenziali, aree protette, ecc.)	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 commerciali, uffici, strade di intensa circolazione, ferrovie, aeroporti, industrie)	65	55	62	52	75	60
CLASSE V	Aree di intensa attività umana (aree ad alta densità di pop., con attività commerciali, uffici, strade di intensa circolazione, ferrovie, aeroporti, industrie)	70	60	67	57	80	65
CLASSE VI	Aree di intensa attività umana (aree ad alta densità di pop., con attività commerciali, uffici, strade di intensa circolazione, ferrovie, aeroporti, industrie)	75	65	72	62	85	70

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.

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: via Verga/Concordia, presso Gen. Dalla Chiesa

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

6: f.lli Rosselli ang. Via Gramsci

7: via San Michele 7

8: via Quercia

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

9: via San Michele 20

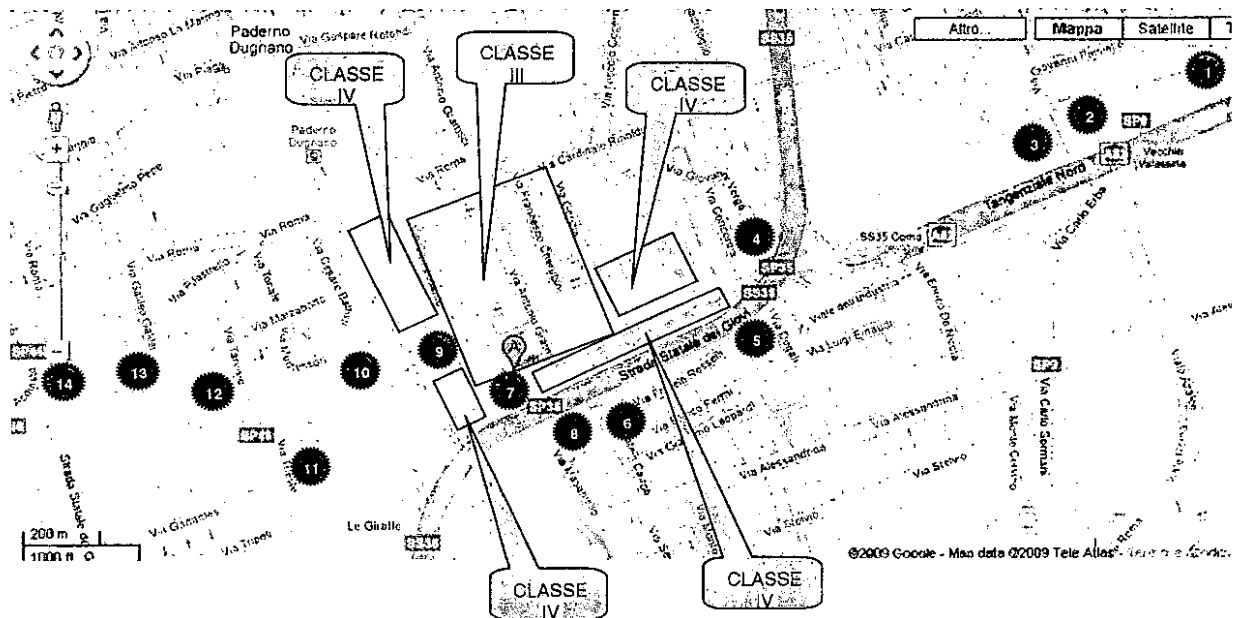
10: via Battisti 77

11: scuola elementare Curiel

12: vie 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



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

via Verga/Concordia, presso Gen. Dalla Chiesa: da un clima acustico diurno di 67 dB (irregolare) si passerà ad 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).

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

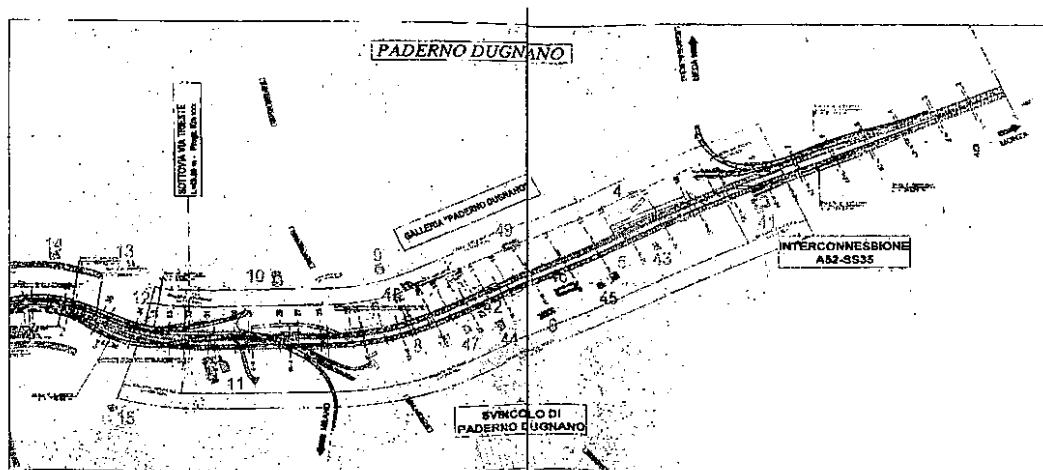
via San Michele 7: da un clima acustico diurno di 64,8 dB (limite) si passerà ad una media di 73 dB (a valle di tutte le “tutele” previste) che è valore da zona industriale; di notte passeremo da 57.4 dB (irregolare) a 65 dB (oltre la soglia di attenzione).

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 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 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.



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

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

risultati (pagg. 70-71 dello stesso documento) sono sconcertanti: sempre nel caso “a cielo aperto”, cioè con progetto 2008, il clima acustico sarebbe:

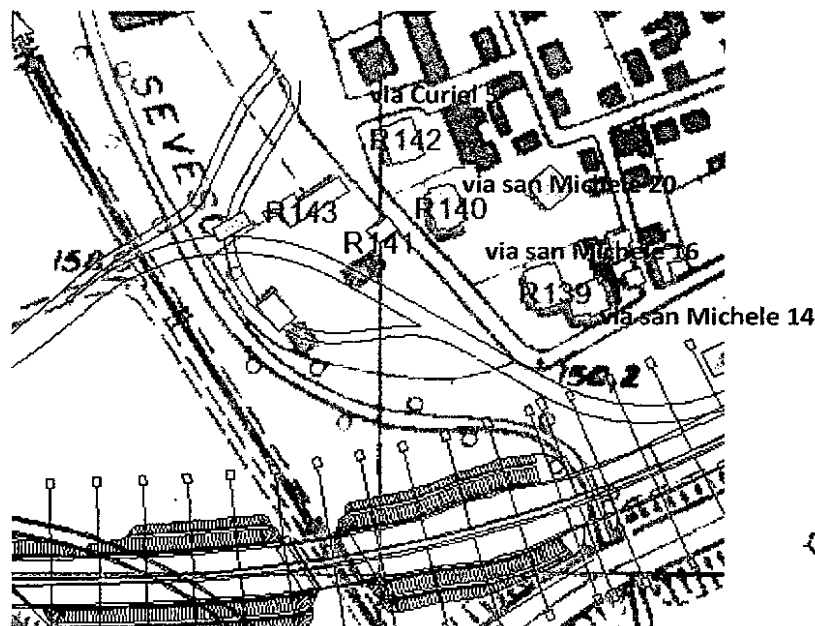
via San Michele 14: da un clima acustico diurno di 67 dB (ben oltre il limite che, da questa parte, la zona III imporrebbe) si passerà ad una media di oltre 71 dB (a valle di tutte le “tutele” previste) che è valore da zona industriale; di notte passeremo da 59 dB (irregolare) a 63 dB (oltre la soglia 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 San Michele 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 san Michele ove sono ubicati i civici nr. 14, 16, 20 i parametri della zona III (diurno 60 dB, notturno 50 dB)!!! In particolare il civico nr. 14 farebbe un doppio salto da zona III a zona V.

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).



Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

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:

Osservazione nr.5 – 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

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

due progetti preliminari del 2008 e del 2010, non si capisce per quale motivo vengano espressamente citate le vie Rosselli e Quercia e nulla si dica per le vie San Michele e Battisti 77 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". Questo non perchè il clima acustico rilevato nei punti di misura della via Rosselli e della via Quercia non sia fuorilegge, ma perchè 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 sè 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 sè 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 "perchè", 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 vengano 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 San Michele (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	Abbiategrasso	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_ex535	Principale_1	Urbano	SI
207	498	85	ZI_05.15185	Rodano	SP_182	Secondaria_2	Urbano	NO
208	485	121	ZI_02.15178	Pozzuolo Martesona	SP_180	Secondaria_2	Urbano	NO
209	481	148	ZI_03.15186	Roncello	SP_207	Secondaria_2	Urbano	NO
210	473	109	ZI_02.15184	Boberio sul Naviglio	SP_277	Principale_2	Urbano	NO
211	471	76	ZI_01.15166	Paderno Dugnano	SP_ex535	Principale_1	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_ex533	Principale_2	Extraurbano	SI

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

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

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 arce 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";

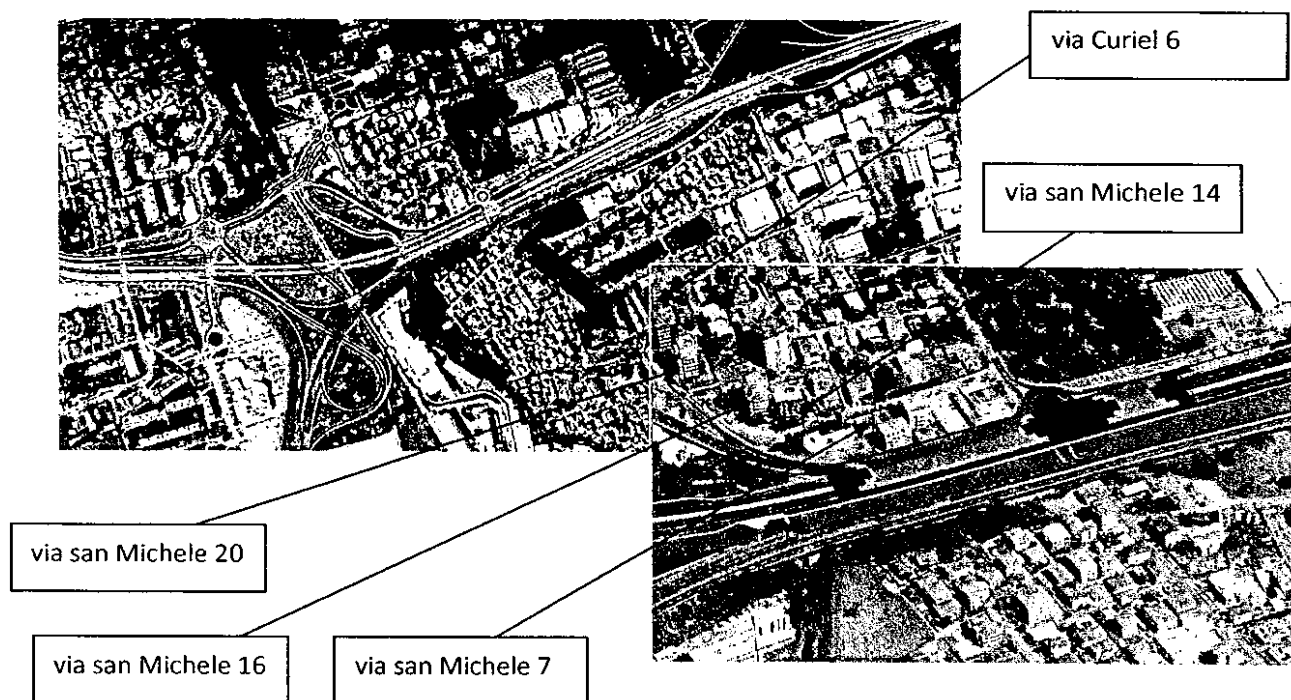
Considerato pertanto che:

- 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 perchè 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 Michele, Camposanto e Battisti (civico 77), inspiegabilmente ignorate, che vedranno situazioni critiche a causa dell'autostrada Rho-Monza.

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

Venendo, quindi allo specifico dell'osservazione riguardante la "galleria fonica", di seguito un rendering tratto dalla documentazione preliminare che mostra la posa e l'originaria lunghezza prevista (250 metri):



Non vi è nessuna protezione, quando la tratta è ancora in affiancamento alla Milano-Meda, per tutto il fronte residenziale di zona III di cui i condomini san Michele 14, 16, 20 e Curiel 5 e 6 costituiscono le prime costruzioni entro tale area zonale residenziale.

Sui documenti del progetto esecutivo di offerta, la galleria fonica, a parte un re-styling puramente stilistico, compare nella lunghezza in maniera praticamente identica: infatti, anche solo leggendo il P00AMBIA00RE01A, pag. 11, si evince che:

"In corrispondenza della progr. 1+459.00, ha inizio un tratto in rilevato tra muri coperto, nell'ambito del quale si inserisce la "Galleria fonica" (GA01), che si estende per 262.00 m, fino a progr. 1+721.00."

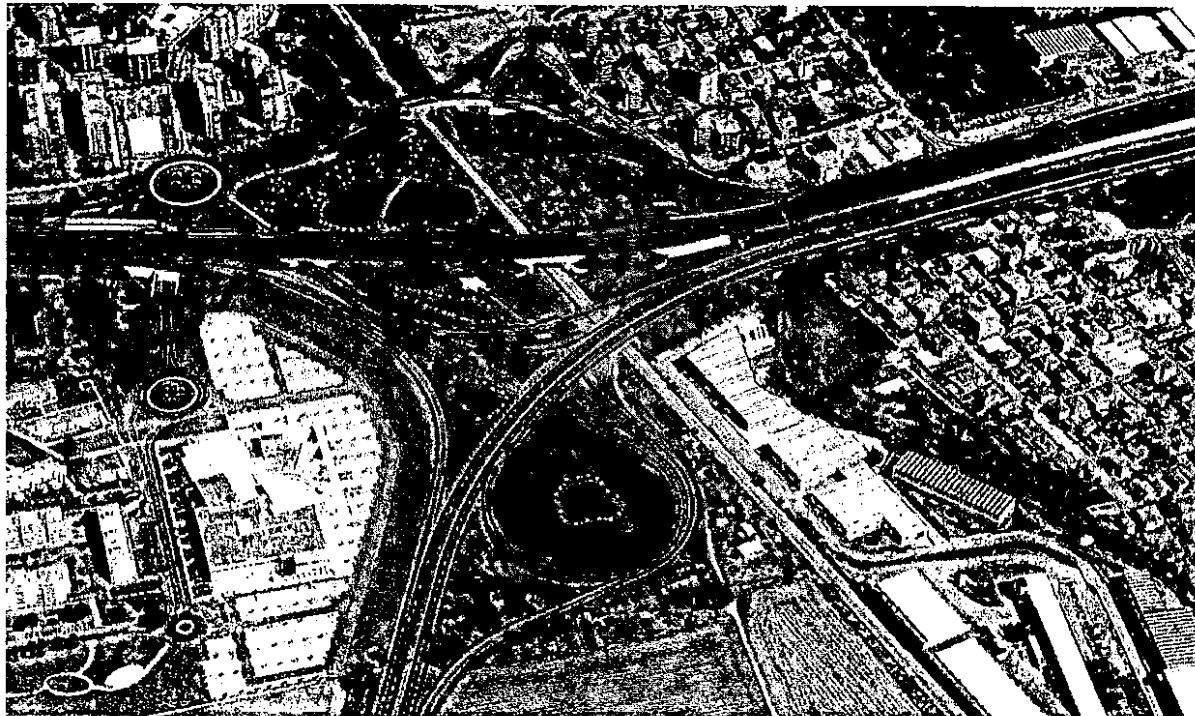
E questo viene confermato anche dagli allegati fotosimulati. Vedasi, a mò di esempio, la successiva immagine tratta dagli allegati alla relazione di accompagnamento, pag. 67, del progetto esecutivo di offerta, codice elaborato P00GENEG00RE00A.

Tutte queste premesse per dire che è assolutamente richiesta a livello progettuale la previsione di posa di una galleria fonica di dimensione tale da coprire tutta la zona di affiancamento della Milano-Meda (**almeno fino al raggiungimento dello scavalco della linea ferroviaria FNM**), come da requisito "imprescindibile" espresso dalla delibera di giunta provinciale DGP 163/10, pena la non conformità, quindi la non approvazione da

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

parte della Provincia di Milano stessa, di qualsivoglia progetto in conferenza dei servizi. Questo a parziale tutela degli edifici di via San Michele e di via Curiel, in particolare per l'edificio di via San Michele 14, ivi cerchiato per maggiore chiarezza.

Fotosimulazione - Svincolo di Paderno Dugnano - Post operam



RELAZIONE DI SINTESI

INSERIMENTO PAESAGGISTICO ED AMBIENTALE:
Fotosimulazione - Svincolo di Paderno Dugnano Post operam

ALLEGATO F16



via san Michele 14

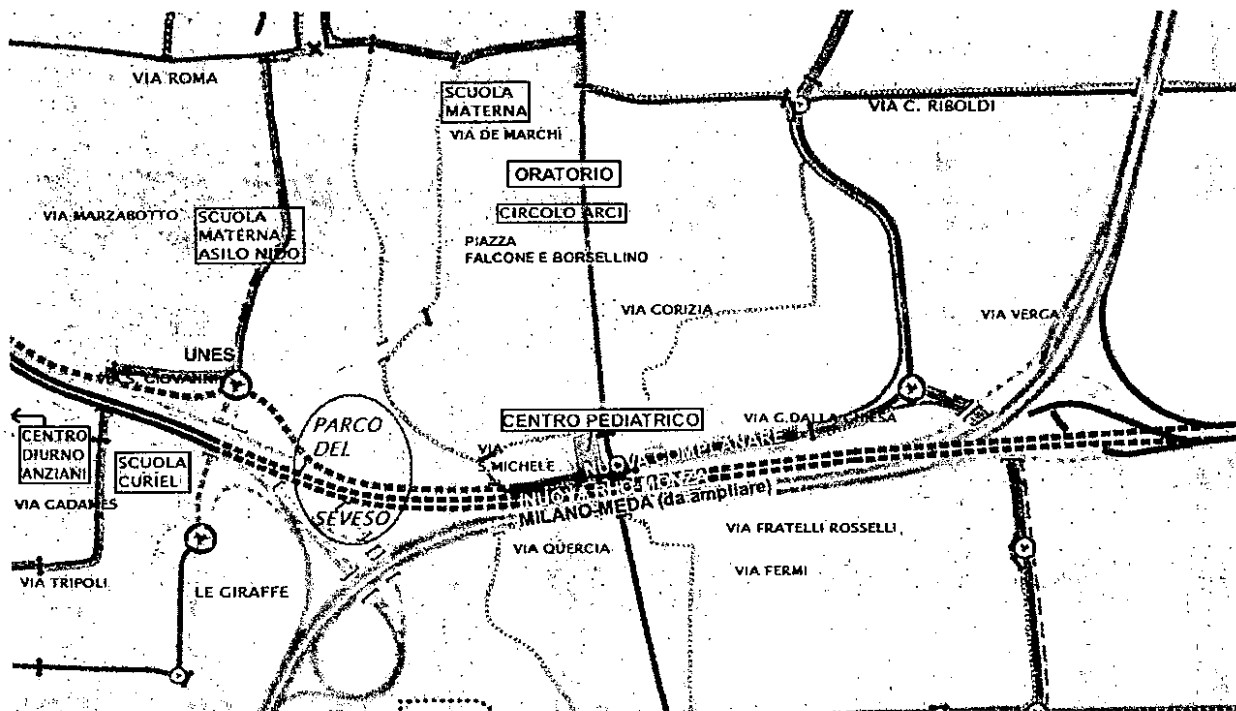
In foto, la distanza esigua e scoperta (non protetta da alcunchè) dal progettato viadotto Rho-Monza, per le case di via san Michele 14, 16 e 20

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

L'assessore De Nicola si è speso asserendo che la galleria fonica sarebbe stata lunga 900 metri. Bene: vogliamo vedere un progetto con 900 metri di protezione acustica di quel tipo a beneficio del quartiere e delle case della via san Michele che risultano anche ad occhio, scoperte.

Osservazione nr.6 – rettificazione della complanare

E' stato già sottolineato dal progetto esecutivo di offerta che (vedi pag. 24 di questo documento) le residue criticità acustiche delle case di via san Michele sarebbe dovuta 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 precedenti ed attuale avevano più volte osservato (con formale accettazioni 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:



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, perchè non vi sarebbe più un raddoppio del ponte

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

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 accerebbe 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 padernesesi per la rettificazione della complanare, di seguito stralcio del documento di richiesta elaborato dall'allora Giunta (13/11/08):

• Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

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";

Via Grandi, 15 / CAP 20037 / tel 02.91.004.1 / fax 02.91.004.406 / e-mail: urp@comune.paderno-dugnano.mi.it
Segreteria Generale / Tel. 02.91004 396 / 02.91.004.423 / e-mail: segreteria.direzionegenerale@comune.paderno-dugnano.mi.it

Città di Paderno Dugnano

P43-MD04

Pag. 3

- 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 padernesesi da 5 anni a questa parte, il problema dell'affiancamento alla Milano-Meda sarebbe risolto con la soluzione dell'interramento

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 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, perchè 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).

Stiamo parlando di una colata di asfalto complessiva larga più di 70 metri, sulla quale transiteranno non meno di 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), rende 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).

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"*

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

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 popolazioni potenzialmente suscettibili.

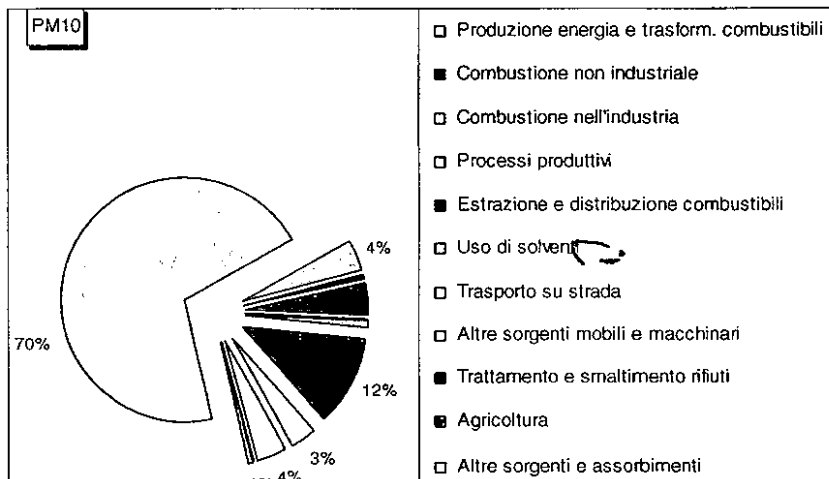
In particolare i bambini sembrano a maggior rischio per alcuni effetti respiratori quali lo scatenamento di crisi di asma bronchiale e l'insorgenza di sintomi respiratori (come tosse e catarro).



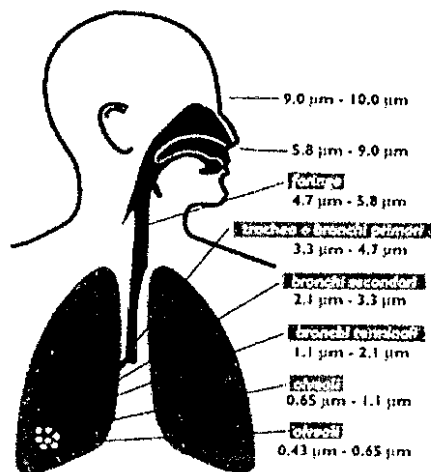
Inventario delle emissioni (INEMAR 2001)

Emissioni in provincia di Milano

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

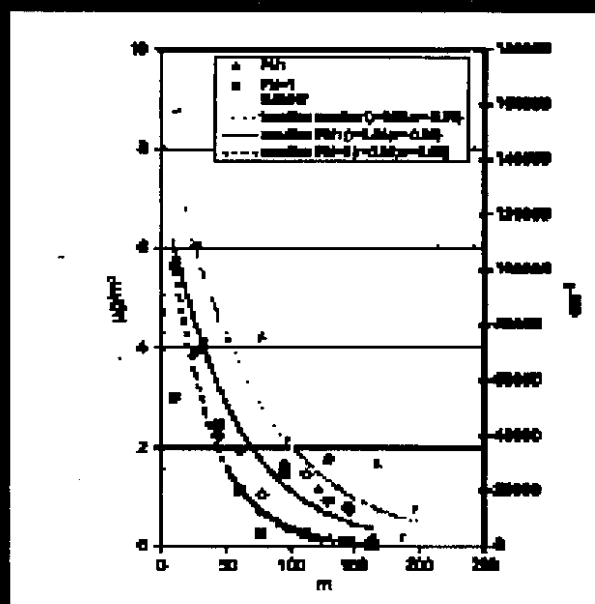


Le polveri



- **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.

Distribuzione del particolato in funzione della distanza dalla sorgente



E.P. Weijers et al. (Atmospheric Environment, 2004 – II, 38)

Il particolato si concentra tutto, praticamente, entro i primi 200 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. 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:

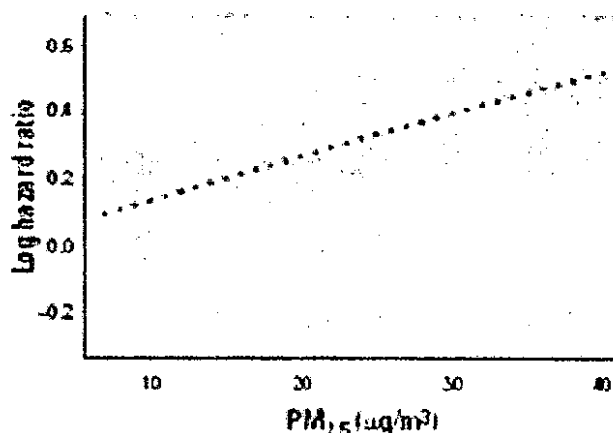


Figure 2. The estimated concentration–response relation between $PM_{2.5}$ and the risk of death in the Six Cities Study, based on averaging the 32 possible models that were fit. Also shown are the point-wise 95% CIs around that curve, based on jackknife estimates.

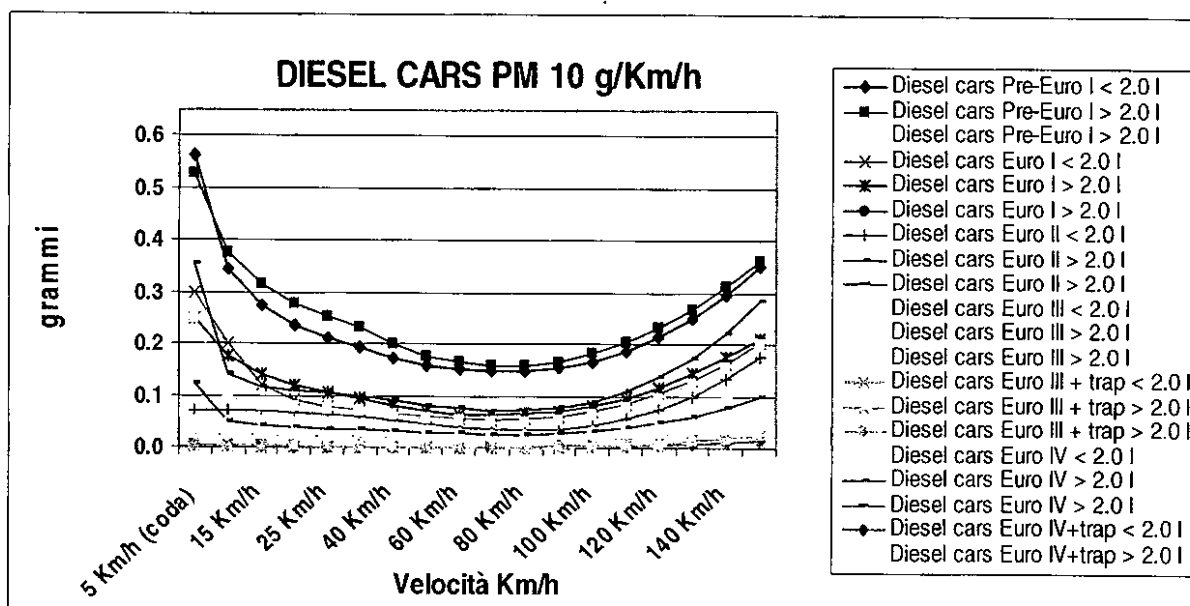
Schwartz J. et al. (Environmental Health Perspectives, 2008 – vol. 116, n. 1)

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, perchè 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 San Michele 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”, dal momento che 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 affatto 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,

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

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, dal momento che nel progetto complessivo della A52 Rho-Monza nulla è previsto per il sopra citato casello di Sesto San Giovanni, nè, 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

Att. n. 105725\11.2\2009\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 nr.7 – 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 San Michele ~~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 perchè 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 San Michele, 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.

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 NO_x).
- 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.

GLI ASPETTI DI IMPATTO SULLA NATURALITA' E QUELLI ARCHITETTURALI

Da un punto di vista architettonico e dei manufatti, la situazione attuale della zona di via San Michele è quella di frattura del quartiere, rispetto alla parte dello stesso che si estende

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

lungo la via Gramsci, in direzione di Cusano Milanino. La frattura è causata dall'esistente viadotto che ospita la sede stradale della Milano-Meda.

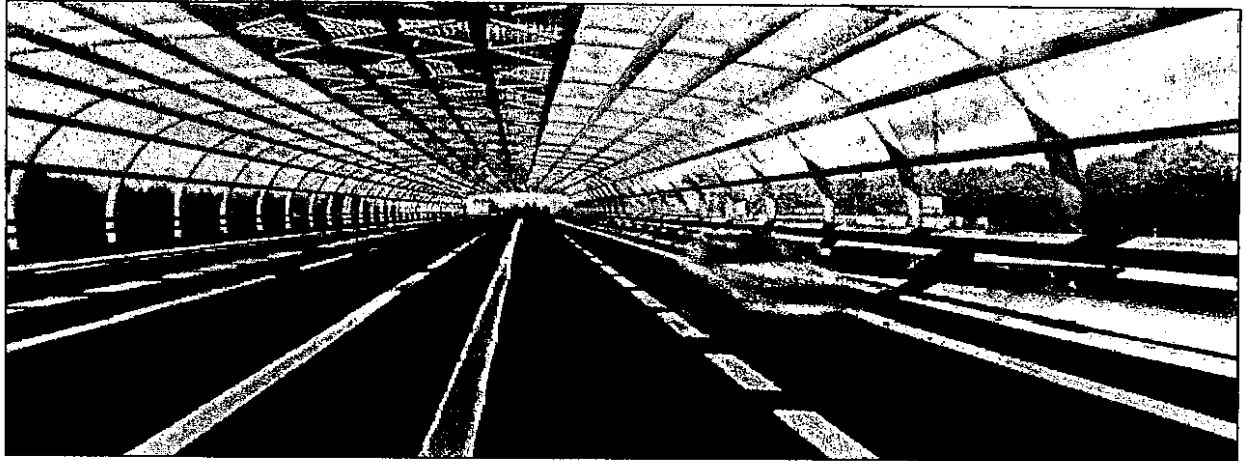


Al di là del muro, c'è la parte di quartiere che si estende verso Cusano Milanino.

L'ipotizzata nuova realizzazione del ponte a scavalco della Milano-Meda e del viadotto di collegamento dello stesso con ciò che verrà realizzato utilizzando e trasformando in autostrada l'esistente sedime della strada provinciale S.P.46 aggiungerà, nello spazio attualmente a verde compreso fra il muro della Mi-Meda e la case presenti (come quella che si vede in foto sulla destra) un nuovo viadotto autostradale, parallelo a quello esistente, alto fino al quarto piano degli edifici residenziali ivi realizzati, ad una distanza di 10 metri da balconi e finestre, ribadendo in maniera definitiva la frattura urbanistica oggi esistente e portando l'autostrada direttamente negli appartamenti dei cittadini. L'impatto visivo sarà, per chiunque, sconvolgente.



Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –



Non ci si faccia trarre in inganno dalle immagini della galleria fonica presenti sui documenti di progetto (rif. Sintesi non tecnica del SIA), perchè 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.

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

Ecco che cosa si vede attualmente in via San Michele in corrispondenza a dove dovrebbe sorgere la galleria fonica (all'altezza del furgone bianco):

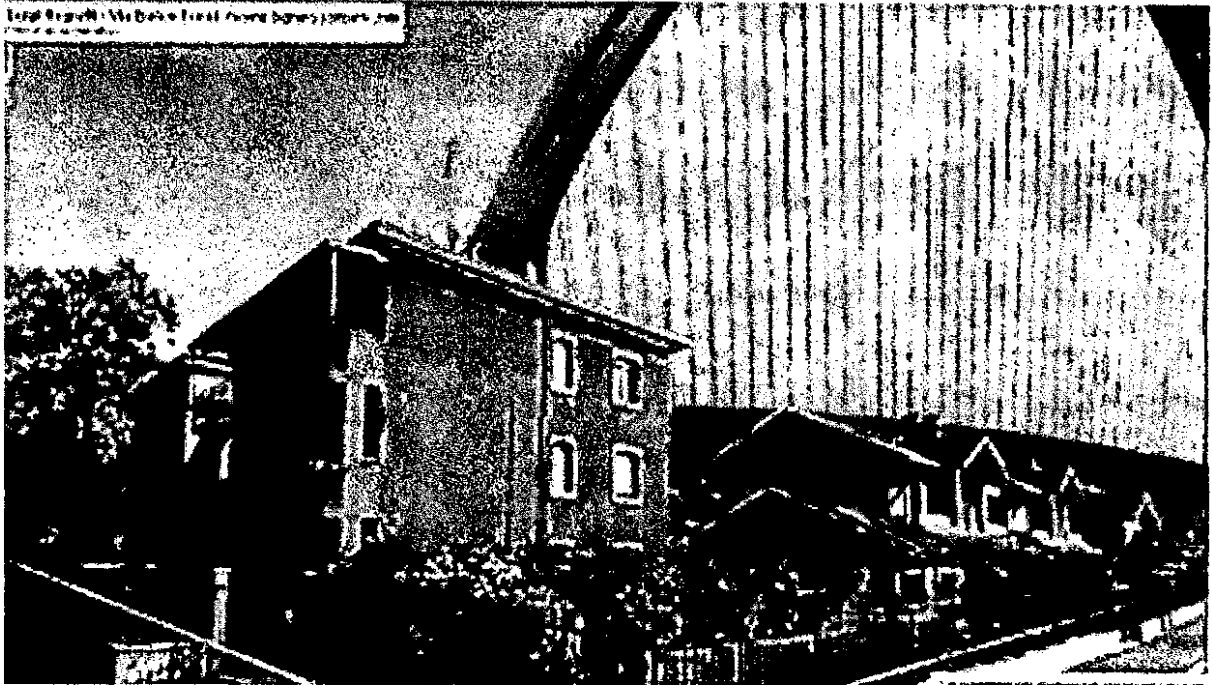


Come si può vedere, la più che quarantennale fascia arborea sullo sfondo cela completamente il viadotto della Milano-Meda, il quale "riappare" solo in inverno, quando i rami degli alberi sono spogli. Le piantumazioni poste più in primo piano sono più recenti e risalgono al periodo in cui la via Colzani fu costruita (2003).

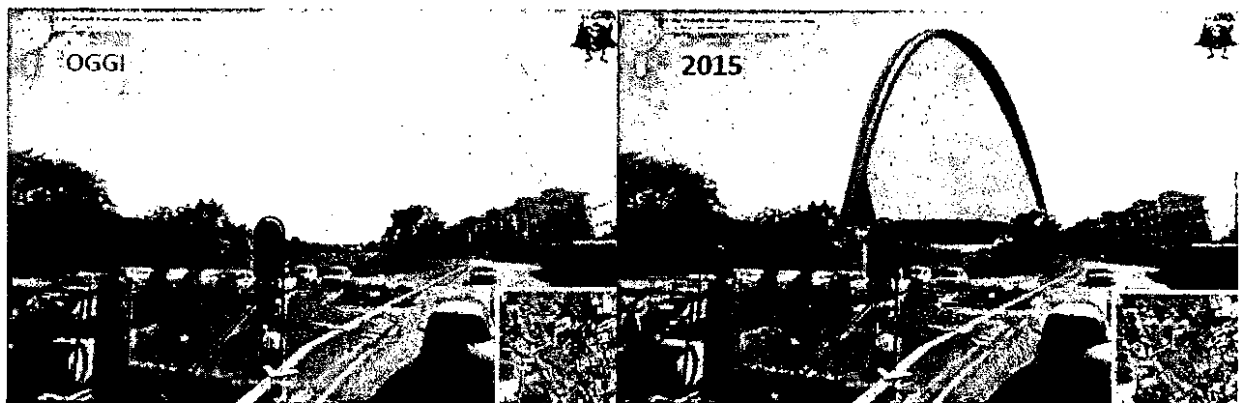


Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

Con la costruzione della galleria fonica, tutto questo andrebbe irrimediabilmente perduto e la galleria fonica sarebbe proprio attaccata ai palazzi di via San Michele, col traffico in corrispondenza del quarto piano (vedi foto pagina precedente).



Circa il ponte a scavalco della Milano-Meda, il “contesto” ove tale struttura si inserirebbe è quello di 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, ancorchè 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.

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

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 stazionamento per prostitute. E questo sarebbe di fronte ad edifici di una zona che la catagalogazione ICI classificava A1 (cioè "casa di lusso", almeno per quanto riguarda il palazzo di via San Michele 14 ove vivo e da cui ho scattato la fotografia in cima alla pagina seguente).

Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –



Questa attualmente è la realtà dell'area residenziale della via San Michele: 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.

In quest'altra foto la parte della via San Michele su cui si accanirà la complanare:



Ing. Ferruccio Porati
via San Michele, 14
20037 Paderno Dugnano – MI –

realizzata in quel punto, la strada complanare spazzerà via l'area verde oltre la strada, che è già parte del Parco del Seveso.

Da quanto descritto, si può evincere come sarà spazzata via tutta la fascia arborea cresciuta nei decenni passati, compreso l'ultimo rimasuglio di quella che era l'antica brughiera e che fornisce un'importante mitigazione ambientale a tutta l'area non solo dal punto di vista visivo-architettonico, ma anche dal punto di vista sostanziale, relativo al mantenimento di una certa frescura nei periodi caldi estivi. Tale vegetazione attualmente fornisce anche rifugio ed ambiente per nidificazione per diverse specie di uccelli.

Tra l'altro, una cementificazione così forte (viadotto in prossimità delle case) con superfici vetrate riflettenti e fotovoltaiche al posto della zona boschiva attuale, che ripercussioni avrà sull'incremento di temperatura estiva, in particolare per le case più vicine ai manufatti (ci si rifaccia ai casi registrati, p.es., durante la costruzione di Palazzo Lombardia, la nuova sede della Regione, a Milano, ove sono state deformate persino delle tapparelle in edifici attigui, per effetto termico)? Si dà per scontato che a causa di ciò, che a causa del documentato aumento del rumore d'ambiente che lo renderà insopportabile in molti punti, che a causa dell'aria resa stracarica di veleni dal passaggio di 220.000 veicoli / giorno al posto degli attuali 80.000, la gente se ne stia sempre con le finestre chiuse come se vivesse in un palazzo commerciale di vetrocemento espressamente progettato per lo scopo, cioè quello di **restare sempre con le finestre serrate**? E come la mettiamo col ricambio di aria e le estati a 40° degli ultimi anni a causa dei cambiamenti climatici in atto? Qualcuno ha già deciso che io debba essere costretto a condizionare l'aria del mio appartamento perchè devo stare con le finestre chiuse?

Noi siamo liberi cittadini, non ergastolani da punire finchè vivono!

Tutte queste situazioni, legate alla presenza del viadotto e della galleria fonica, della complanare configurata "a tenaglia" sul quartiere e del ponte faraonico illuminato a giorno, 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, antecedentemente 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. Ora tutto questo non è possibile e la verosimile corsa al ribasso che l'ambiente insano inevitabilmente si porterà con sè, 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 estinto il mio mutuo decennale nel 2011 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?).

CONCLUSIONE

Da tutto quanto ho cercato (indegnamente) 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 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.

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 **galleria fonica decisamente più lunga e protettiva delle case di via San Michele** e del quartiere in genere, allungata fin quasi alla lunghezza complessiva di un chilometro. 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 contenuti all'interno della suddetta galleria fonica. Quel frammento che si vede sulle attuali mappe dà la sensazione di essere troppo corto e di risultare, dati alla mano, solo una **costosa ed inutile** opera. 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 laureato, 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 irrispettoso 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?

Perrone Raffaele

Da: Studio Ing. Beretta [studio@studioingberetta.it]
Inviato: martedì 30 ottobre 2012 17.13
A: 'DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it'
Cc: 'comune.bollate@legalmail.it'
Oggetto: Osservazioni V.I.A. SP 46 RHO-MONZA in Comune BOLLATE (MI)
Allegati: OSSERVAZIONI V.I.A. SP.46 Fondazione BELLANI.pdf

Ministero per l'Ambiente e della tutela del territorio e del mare –
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali –
via Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA



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

E.prot DVA-2012-0026533 del 05/11/2012

Oggetto
RIQUALIFICAZIONE DELLA SP 46 RHO-MONZA –
PROGETTO ESECUTIVO TRATTE 1 e 2 in territorio del Comune di BOLLATE (MI)
Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale

In allegato si trasmettono le OSSERVAZIONI relative al progetto in oggetto, predisposte dalla **FONDAZIONE DON ANGELO BELLANI – ONLUS** con sede in via Lipari 7 20900 Monza (MB) e_mail direttore@fondazionebellani.it, in qualità di proprietaria delle aree in Comune di BOLLATE interessate dai previsti lavori.

Per il Presidente
Dott. EUGENIO MASCHERONI



FONDAZIONE DON ANGELO BELLANI – ONLUS

PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DELLA STRADA

SP 46 MONZA – RHO

PROGETTO ESECUTIVO LOTTO 1 LOTTO 2

IN COMUNE DI BOLLATE

OSSERVAZIONI

al progetto esecutivo oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale

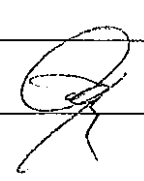

ai sensi dell' art 23 del Dlgs 152 / 2006

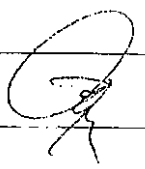
Il sottoscritto EUGENIO MASCHERONI, in qualità di Presidente della FONDAZIONE DON ANGELO BELLANI – ONLUS, (nel seguito anche indicata come “Fondazione”), con sede in via Lipari 7, 20900 Monza (MB)

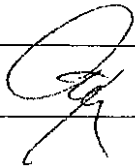

PREMESSO:

a) che la scrivente FONDAZIONE DON ANGELO BELLANI – ONLUS, Ente senza scopo di lucro che svolge attività di gestioni di strutture di assistenza e ricovero per anziani, è proprietaria delle aree in comune di Bollate (Mi) catastalmente intestati “CAUSA PIA BELLANI” ed individuate dai mappali 380,388,404,428, 391 del foglio 32, mappali 13, 14, 16, 67, 69 del foglio 33 e mappali 5, 6, 8, 18, 111, 130, 132 e 91 del foglio 34;

b) che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Provveditorato Interregionale alle Opere pubbliche per la Lombardia e la Liguria ha inviato

	ai Comuni interessati, fra cui il Comune di Bollate, l'istanza per l'avvio	
	della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) relativa al	
	progetto esecutivo " Riqualficazione con caratteristiche autostradali del-	
	la SP 46 Rho-Monza, dal termine della tangenziale Nord Milano al ponte	
	sulla ferrovia Milano Varese;	
	c) che il Comune di Bollate ha reso pubblica tale istanza invitando i cittadi-	
	ni e in generali i portatori di interesse a trasmettere al Ministero compe-	
	tente e al Comune per conoscenza, motivate osservazioni al progetto e-	
	secutivo;	
	d) che le aree di proprietà della Fondazione in comune di Bollate sono di-	
	rettamente interessate dai previsti lavori e, in particolare, dallo svincolo	
	in corrispondenza di via la Cava;	
	VISTO:	
	e) gli elaborati progettuali di riqualificazione della SP 46 Rho-Monza come	
	pubblicati dal Comune di Bollate sul suo sito web, comprendenti la Re-	
	lazione Tecnica di sintesi del Progetto esecutivo e n° 13 tavole grafiche	
	allegate;	
	f) il vigente Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Bollate	
	e, in particolare il Documento di Piano "DP.08 - Criteri Tecnici di Attua-	
	zione - Allegato A - Attuazione degli interventi negli Ambiti di Tra-	
	sformazione - Ambito 12 di trasformazione commerciale"	
	VERIFICATO IN PARTICOLARE:	
	g) le previsioni del suddetto progetto esecutivo in merito allo svincolo di	
	Bollate all'incrocio con la via la Cava, che si localizza su parte delle aree	

	di proprietà della Fondazione, nelle zone sud e sud-est;	
	h) che la nuova definizione progettuale dello svincolo introduce inaspettatamente significative variazioni sia rispetto al vigente PGT del Comune di Bollate approvato e tuttora vigente, sia rispetto al Progetto preliminare dello stesso svincolo, posto a base della gara per l'esecuzione dei lavori;	
	i) che le varianti più significative, per quanto di interesse della Fondazione, riguardano essenzialmente:	
	1) la disconnessione tra la sede viabilistica principale della SP 46 Rho-Monza e la viabilità locale "complanare", con conseguente interruzione anche del collegamento fra la zona est (comune di Bollate) e la zona ovest (comuni di Cormano e Cesano Maderno con pesante penalizzazione delle possibilità di accesso all'area di proprietà della Fondazione in rapporto alle legittime aspettative di utilizzo come più avanti spiegato;	
	2) il progressivo allontanamento della strada "complanare" dalla parallela SP 46, in contrasto con le raccomandazioni della stessa Amministrazione Comunale di Bollate in sede di Conferenza dei Servizi ed inutilmente penalizzante ai fini di un razionale e contenuto uso del territorio;	
	3) la previsione della strada di collegamento verso Est, alla rotatoria di via Kennedy, con un asse rigidamente rettilineo in luogo di un andamento più flessibile in grado di assecondare lo stato di fatto dei confini esistenti, minimizzando il consumo di territorio e consentendo un uso più efficace della restante area secondo le previsioni del	

	PGT;	
	RILEVATO:	
	j) che le suddette previsioni progettuali, introdotte negli elaborati esecutivi a variante del precedente progetto preliminare costituiscono grave pregiudizio ai legittimi interessi della Fondazione in ordine alla possibilità di attuazione delle previsioni urbanistiche sancite dal vigente PGT, con conseguenti negative ricadute in riferimento al pubblico interesse generale in termini di aspettative di occupazione, introiti per oneri di urbanizzazione, esecuzione di già programmate opere pubbliche ecc;	
	k) che, INFATTI, sulle aree di proprietà della Fondazione è in corso da tempo la definizione di un importante programma di sviluppo esecutivo di natura commerciale, complesso e articolato, portato avanti in stretta collaborazione con l'Amministrazione Comunale e in totale coerenza con le previsioni urbanistiche chiaramente indicate dal vigente PGT (Ambito territoriale n. 12), recentemente approvato dal Comune di Bollate e avallato in tutte le sedi superiori istituzionalmente competenti	
	l) che la possibilità di realizzare concretamente le legittime previsioni di sviluppo urbanistico commerciale sull'area sono fortemente condizionate dalla possibilità di poter assicurare un agevole accesso all'area da parte dei futuri utenti, provenienti dal bacino locale e intercomunale circostante e che tale possibilità, essendo già presente sia nel PGT del Comune di Bollate che nel progetto preliminare dello svincolo, era stata assunta come elemento fondamentale per l'avvio e lo sviluppo dell'intera iniziativa;	 

m) che le previsioni in variante del progetto esecutivo di cui al precedente punto i) e in particolare, la eliminazione del collegamento, nello svincolo di Bollate, fra la via la Cava ad ovest e la via C. Beccaria ad est della SP 46, rischiano di compromettere in modo decisivo le previste possibilità di sviluppo commerciale in quanto lo svincolo, come variato in sede esecutiva, non consente più alcun diretto collegamento in loco fra la SP 46 e la viabilità locale ad ovest della stessa, con l'introduzione di lunghi e tortuosi percorsi alternativi "da" e "verso" svincoli lontani dall'area e sicuramente scoraggianti per l'utenza del futuro insediamento commerciale;

RILEVATO ULTERIORMENTE, a sostegno della critica valutazione dell'ipotesi di svincolo sopra esaminata:

n) che l'interruzione del collegamento fra la via la Cava ad ovest e la via Beccaria ad est della SP 46, pur conseguente ad una richiesta dello stesso Comune di Bollate come drastica risposta alla preoccupazione in merito al traffico di attraversamento del proprio centro abitato in direzione ovest-est, potrebbe, in realtà e a fronte dei sicuri disagi al traffico locale, non risultare affatto efficace ai fini della riduzione del flusso di traffico ad ovest dello svincolo mentre potrebbe, anzi, comportare taluni elementi di peggioramento

o) Infatti, il traffico est-ovest che attraversa l'abitato di Bollate finalizzato all'accesso alla SP 46 Rho-Monza, non è sostanzialmente influenzato dalla chiusura verso Cormano, in quanto il nuovo svincolo non interrompe completamente l'accesso alla SP 46 ma lo rende solo meno diretto,

comunque possibile tramite l'utilizzo delle "complanari" e tale, in ogni caso, da non impedirlo;

- p) inoltre, anche per quanto riguarda il traffico di sottopasso della SP 46, l'interruzione in progetto potrebbe introdurre elementi peggiorativi per la circostante zona abitata, in quanto il traffico è necessariamente indotto a deviare sul più vicino sottopasso mantenuto attivo, quello verso sud di via per Novate, che però comporta il notevole incremento d'uso della via C. Battisti, che attraversa un centro storico densamente abitato e presenta un calibro e caratteristiche tipiche di strada prettamente urbana, non certo pensata per un traffico intenso di attraversamento, con quote di veicoli pesanti, con prevedibile disagio e pericoli per la cittadinanza interessata.

* * *

Le considerazioni sopra svolte, con riferimento all'interesse pubblico generale sopra richiamate e alle valutazioni legate alla tutela di legittimi interessi della Fondazione in ordine alla possibilità di attuazione di sviluppi urbanistici sanciti dal vigente PGT del Comune di Bollate, portano alla formulazione delle seguenti

OSSERVAZIONI

- A. Si richiede una revisione dello svincolo di Bollate tenendo conto della necessità di ripristinare il collegamento completo fra la viabilità principale SP 46 Rho-Monza e la viabilità "complanare", in modo da consentire il completo accesso in ingresso/uscita in entrambe le direzioni dalla SP 46 "da" e "verso" l'area oggetto di sviluppo urbanistico "Ambito 12" secondo quanto previsto e consentito dal PGT del Comune di Bollate



B. Si richiede, in adesione ad analoga istanza formulata dal Comune di Bollate in sede di Conferenza dei Servizi, di riposizionare la prevista compianare al bordo dell'area di proprietà della Fondazione quanto più possibile a ridosso della SP 46, al fine di limitare al minimo indispensabile la compromissione del territorio e i vincoli alle legittime possibilità di utilizzo del comparto;


C. Si richiede, per analoga motivazione legata al razionale uso delle aree disponibili, di rivedere il percorso della strada di collegamento fra la rotatoria presso lo svincolo e la rotatorie di via Kennedy verso ovest, con modifica dell'asse che, rispetto all'attuale andamento rigidamente rettilineo, assuma un andamento più flessibile per avvicinarsi quanto più possibile, con opportuno andamento curvilineo, al confine sud della proprietà attraversata, in modo da minimizzare la compromissione del terreno libero attuale.

In fede

Bollate 30.10.2012

FONDAZIONE DON ANGELO BELLANI ONLUS

Il Presidente


Dott. Eugenio Mascheroni

SUPERFICI CATASTALI

Area 1

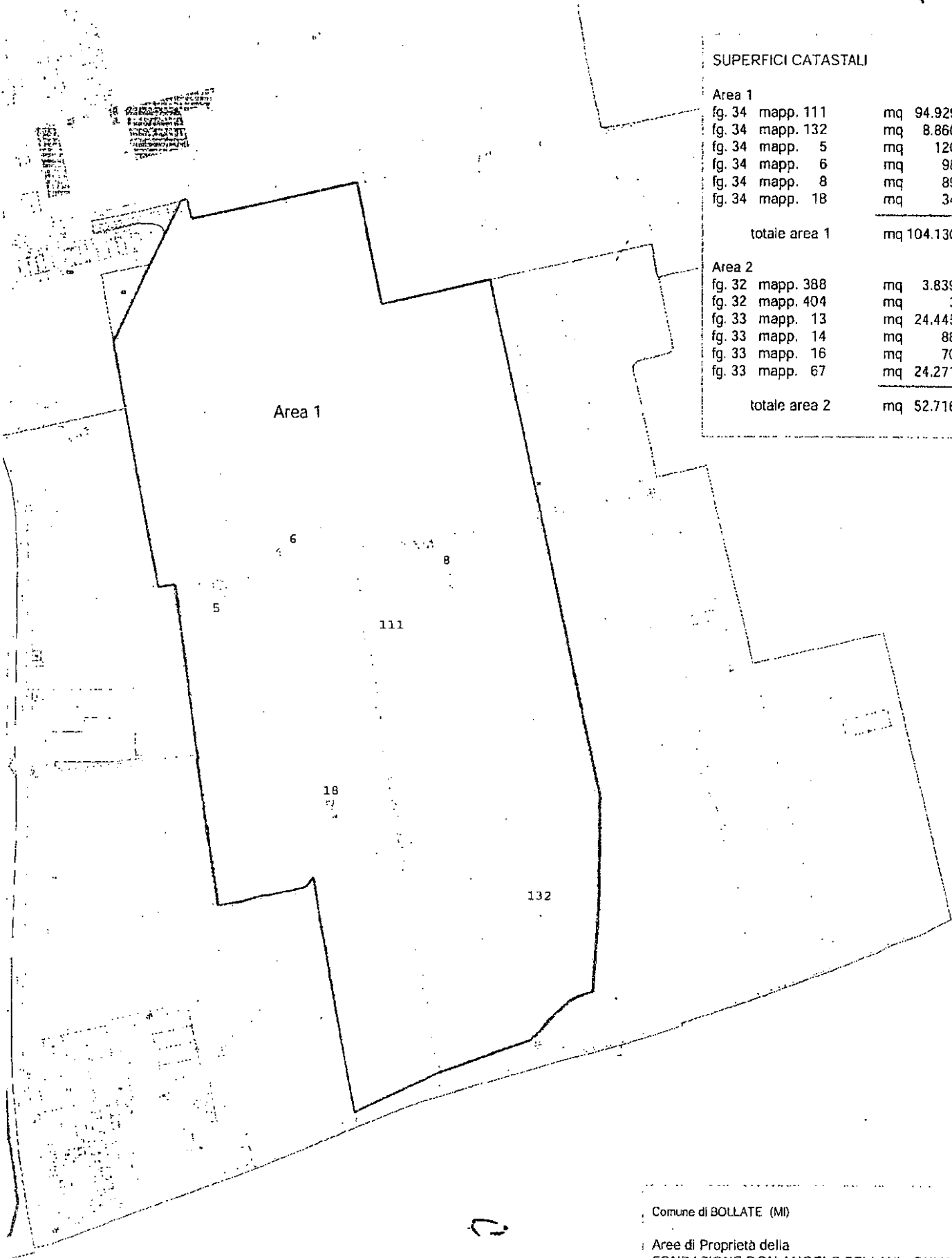
fg. 34 mapp. 111	mq	94.929
fg. 34 mapp. 132	mq	8.860
fg. 34 mapp. 5	mq	120
fg. 34 mapp. 6	mq	98
fg. 34 mapp. 8	mq	89
fg. 34 mapp. 18	mq	34

totale area 1 mq 104.130

Area 2

fg. 32 mapp. 388	mq	3.839
fg. 32 mapp. 404	mq	3
fg. 33 mapp. 13	mq	24.445
fg. 33 mapp. 14	mq	88
fg. 33 mapp. 16	mq	70
fg. 33 mapp. 67	mq	24.271

totale area 2 mq 52.716



Comune di BOLLATE (MI)

Aree di Proprietà della
FONDAZIONE DON ANGELO BELLANI - ONLUS

Mappa catastale

Dicembre 2009



I.T.C.S. PRIMO LEVI - BOLLATE (MI)

Tecnici: Chimica, Materiali e Biotecnologie; Amministrazione, Finanza e Marketing
Licei: Liceo Linguistico; Liceo Scientifico opzione scienze applicate



DATA 30 ottobre 2012

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

FAX

E.prot DVA-2012-0026499 del 05/11/2012

pagine inclusa la copertina n° 3

Protocollo n. 4335/2012

da: **ITCS PRIMO LEVI**

a: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
RICEVUTO IL
31 OTT. 2012

tel. / fax 06/57223042

Si trasmettono, in allegato alla presente, le osservazioni sul Progetto definitivo relativo alla RHO - MONZA richiesta di pronuncia di compatibilità Ambientale



Il Dirigente Scolastico Reggente
Prof.ssa Rosaria L. PULIA



Cert. Qualità
Cod. attiv. 37, 38
N. 22092-01

Via Varalli 20 - 20021 Bollate (MI) Tel. +39 023506465/ 023505973 Fax +39 02 33301105
sito www.primolevibollate.it e-mail preside@primolevi.bollate.mi.it
C.F. 80155410154 Cod.Min. MITD330007

Prot. N. 7335/024

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione generale per le Valutazioni Ambientali
via Cristoforo Colombo,44
00147 ROMA (RM)
Fax: 0657223042

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Commissione tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS
Via Cristoforo Colombo 112
00147 ROMA (RM)
Fax: ~~0657222532~~
06.5722.3082

Comune di Bollate
Servizio Sostenibilità ambientale – Servizio Lavori pubblici
Fax: 0235005254

OSSERVAZIONI SUL PROGETTO DEFINITIVO RELATIVO ALLA RHO MONZA RICHIESTA DI PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE

Il Consiglio di Istituto dell'ITC "Primo Levi"

OSSERVA quanto segue:

1. Lo Studio di Valutazione di Impatto Ambientale reso noto il 5 settembre 2012 non tiene in alcuna considerazione le osservazioni e le proposte di integrazione, né il progetto alternativo elaborato da tecnici qualificati e presentato dai 5 Comuni (Baranzate, Bollate, Novate, Cormano e Paderno), dalle Associazioni e dai Comitati dei cittadini, per far sì che l'opera venga realizzata interrata, nel rispetto della salute dei cittadini e del territorio, in modo più funzionale anche alla viabilità.

Il progetto alternativo interrato ha evidenziato i seguenti vantaggi:

- Netto miglioramento dell'impatto atmosferico, acustico e ambientale
- Riduzione del consumo di suolo e quindi degli espropri
- Tempi di realizzazione identici al progetto in rilevato
- Consenso delle amministrazioni e dei cittadini
- Minori disagi nella fase di realizzazione
- Aumento contenuto dei costi di costruzione (anche se va detto che la salute della non ha prezzo)

A tal proposito è doveroso ricordare che nella seduta del 1 Dicembre 2011 il Consiglio Provinciale, all'unanimità, «a seguito degli approfondimenti fatti in Commissione, visti i sopralluoghi sul territorio, tenuto conto delle posizioni assunte delle Amministrazioni dei Comuni interessati» aveva invitato « il Presidente della Provincia ad adoperarsi affinché l'ipotesi progettuale predisposta da Comuni e dai Comitati dei cittadini potesse essere accolta.» ed invitava inoltre «il Governo, la Regione Lombardia, la Provincia stessa e le Società da essa controllate, l'ANAS, a reperire le somme indispensabili per la realizzazione dell'opera.»

Va perciò negativamente rimarcata l'indisponibilità di Milano Serravalle ad accogliere i suggerimenti, in virtù di una unilaterale valutazione dei costi.

Pertanto, il Progetto Esecutivo d'offerta dell'autostrada che è stato presentato ci risulta in contrasto con il principio della partecipazione democratica dei cittadini, principio posto dalla legislazione vigente in tema di Impatto Ambientale come condizione per la realizzazione dell'opera.

2. L'intero progetto di riqualificazione è stato suddiviso in tre tratti ed affidato a due distinte società (Autostrade per l'Italia e Serravalle). Sarebbe stato opportuno un efficace coordinamento nella progettazione dei tre tratti divisi nei due lotti.

Infatti il progetto esecutivo del tratto 1-2 non tiene in alcun conto le prescrizioni espresse da Regione Lombardia nella VIA del tratto 3. Di conseguenza nello Studio di Valutazione di Impatto Ambientale in oggetto viene completamente ignorata la criticità relativa al plesso scolastico dei due ITC di Bollate, per il quale risulta determinante la soluzione del sottopasso in galleria della linea ferroviaria.

Si segnala, inoltre che sul territorio interessato sono altresì presenti altri ricettori sensibili: il plesso scolastico di via Brodolini a Novate Milanese, comprendente una scuola materna ed una elementare (nonché palestra e mensa scolastica).

Le soluzioni prospettate per lo scavalco della linea ferroviaria e del tracciato in rilevato (barriera antirumore e fasce limitate di alberi) non potranno avere un ruolo efficace di difesa, a causa della maggiore diffusione di inquinanti atmosferici ed acustici, favoriti dall'altezza del sedime stradale.

3. Anche La Regione Lombardia (nella VIA - DVA_DEC-2012-0000437 - C. prescrizioni della Regione Lombardia - b. I), accogliendo le importanti Osservazioni sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al tratto che va da Baranzate al ponte delle Ferrovie Nord inoltrate dalla Giunta e dal Consiglio Comunale di Novate Milanese, accanto a quelle avanzate dalle Associazioni e sottoscritte da mille cittadini, nonché dai Collegi Docenti degli ITC Primo Levi ed Erasmo da Rotterdam di Bollate nel 2010, aveva inoltrato al Ministero dell'Ambiente la richiesta di «approfondire la valutazione di fattibilità tecnico economica della soluzione alternativa [v. par. 2.5.2.4] del sottopasso in galleria della linea ferroviaria, anche tramite la predisposizione di specifico studio...»; pertanto riteniamo incomprensibile il voler ostinatamente insistere con la sede stradale in rilevato, che ha un impatto ambientale devastante, relativamente agli inquinanti atmosferici ed acustici.

Dai documenti dello Studio di Valutazione di Impatto Ambientale reso noto il 5 settembre 2012, apprendiamo che nonostante gli impianti di mitigazione la soglia del rumore supererà i limiti consentiti per legge ed a tal proposito ci preme ricordare che il plesso scolastico è frequentato in ore diurne da più di 2000 studenti (e relativo personale scolastico) e nelle ore del pomeriggio-sera da più di 1000 del Circolo Ricreativo e Culturale I.T.C. Bollate.

4. Sia Bollate che Novate Milanese sono collocati in un'area fortemente antropizzata già caratterizzata dalla presenza di grandi infrastrutture viarie (l'autostrada Torino Venezia, la Milano Meda, la SS 233, la stessa Rho-Monza) sorgenti di inquinamento acustico e atmosferico, causa di svariati tipi di malattie (polmonari, cardiache, tumorali). In questo quadro, la Sintesi non tecnica (a pag.20) mostra come l'itinerario potenziato e riqualificato della SP46 Paderno-Rho abbia un forte potere attrattivo di traffico, andando a peggiorare una situazione già di per sé critica, mentre il sistema complanare di appoggio, così come appare nel progetto, non presenta svicoli, piste ciclabili ed attraversamenti pedonali almeno sufficienti a favorire la mobilità locale tra i Comuni interessati dal nuovo sistema viario (comuni che rappresentano gran parte del bacino di utenza della nostra scuola); anzi la mobilità locale risulta notevolmente penalizzata. Riteniamo invece che il traffico automobilistico vada disincentivato a favore di soluzioni ambientali più rispettose della salute e del territorio.

5. Osserviamo, infine, che la riqualificazione è progettata per tre quarti in rilevato con conseguenze negative non solo relativamente alla maggiore diffusione di inquinanti atmosferici ed acustici favoriti dall'altezza, ma anche per l'aspetto paesaggistico, venendo a costituirsi come una muraglia che divide il territorio.

L'alternativa che si propone per il tratto autostradale in oggetto è il percorso in interrato/trincea - soluzione adottata per la SS 336 Dir Malpensa - Boffalora, inaugurata nel marzo 2008, lunga 18,5 km (tutta in trincea o in galleria) - in prosecuzione e in coerenza con la galleria del tratto di Baranzate, fino al PLIS/Balossa ed oltre. Lo scavalco dei binari delle FNM dovrebbe quindi avvenire non tramite il ponte previsto, ma in galleria.



**polisportiva
solese**

Campo Sportivo di Via Ospitaletto
20021 Cascina del Sole • BOLLATE (MI)
Tel./Fax 02.332.60.423 • polisportivasolese@tiscali.it



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

E. prot DVA - 2012 - 0026602 del 06/11/2012

Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare
Direzione generale per le Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA (RM)

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS
Via Cristoforo Colombo 112
00147 ROMA (RM)

COMUNE DI BOLLATE

Assessorato Lavori Pubblici
P.zza A.Moro 1
20021 BOLLATE (MI)

Handwritten signature or initials.



OSSERVAZIONI AL PROGETTO ESECUTIVO CON CARATTERISTICHE AUTOSTRADALI DELLA SP 46 RHO-MONZA LOTTI 1 E 2 RELATIVE ALLA COMPATIBILITA' AMBIENTALE DELL'OPERA

Oggi sul territorio di Cascina del Sole (frazione del Comune di Bollate) vi è un traffico di attraversamento per raggiungere l'attuale SP 46 RHO-MONZA pari a c/a 18.000 veicoli al giorno che sono la causa di altissimi picchi di inquinamento acustico ed atmosferico.

E' vero che la nuova opera porterà un beneficio in ordine al traffico di attraversamento non essendo prevista alcuna connessione con le complanari, ma, è pur vero che sulla futura autostrada il passaggio giornaliero di autoveicoli è stimato in 70/100.000 veicoli e quindi l'inquinamento atmosferico ed acustico che si propagerà sul nostro territorio sarà di gran lunga superiore a quello attuale.

Riteniamo quindi indispensabile, per mitigare il più possibile questi fattori dannosi, che l'opera stessa venga realizzata tutelando la salute dei cittadini.

Non dimentichiamo che sul territorio in questione, nelle vicinanze della costruenda opera autostradale, vi sono insediamenti quali scuole materne – scuole elementari e medie – oratorio parrocchiale – centri sportivi – etc.

Pag. 1 di 2

sponsor ufficiale



SARG.it

Sito web: www.sarg.it e mail:sarg@sarg.it



polisportiva
solese

Campo Sportivo di Via Ospitaletto
20021 Cascina del Sole • BOLLATE (MI)
Tel./Fax 02.332.60.423 • polisportivasolese@tiscali.it

OSSERVAZIONI DEL COMITATO DEI CITTADINI

Per quanto concerne i lotti 1 e 2 (appalto Mi-Serravalle), i cittadini auspicano l'esecuzione dell'opera in contemporanea con la realizzazione del lotto 3 (appalto Autostrade per l'Italia), chiedendo che l'intero percorso da Cascina del Sole (rotatoria svincolo di Bollate) a Baranzate (Via Piave) la stessa venga realizzata interamente in trincea, ivi compreso il sottopasso ferroviario MI-SARONNO

Chiediamo, inoltre, che il tratto di complanare afferente lo svincolo di Via La cava venga, il più possibile, posizionato in aderenza alla RHO-MONZA in quanto il tracciato "B" attuale è estremamente vicino all'edificato di Via Cavallotti mentre il tracciato "D" andrebbe a compromettere l'attuazione di un ambito a destinazione commerciale.

Altresì chiediamo di ampliare i passaggi di collegamento dei due ambienti ecologici protetti (collegamento corridoio ecologico Balossa-Groane) al fine di ricavarne la continuità della pista ciclabile proveniente dalla Balossa collegandosi al Parco delle Groane.

Bollate, 2 novembre 2012



comitato.cittadini.cds@gmail.com

Pag. 2 di 2

sponsor ufficiale



Sito web: www.sarg.it e mail: sarg@sarg.it