



Città di  
**Paderno Dugnano**

Provincia di Milano

[www.comune.paderno-dugnano.mi.it](http://www.comune.paderno-dugnano.mi.it)

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

E. prot. DVA - 2012 - 0026176 del 30/10/2012

Settore Opere per il Territorio e  
l'Ambiente

[segreteria.llpp@comune.paderno-dugnano.mi.it](mailto:segreteria.llpp@comune.paderno-dugnano.mi.it)

PROTOCOLLO N. 53706 DEL 26.10.2012

(Classificazione: tit\_6\_d\_5\_fascicolo 33/2011)

**Spett.li Ministero per i Beni e le Attività Culturali -  
Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il  
Paesaggio Piazza Duomo, 14 - Milano**  
[mbac-sbap-mi@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sbap-mi@mailcert.beniculturali.it) Fax 0272023269

**Ministero per i Beni e le Attività Culturali -  
Soprintendenza per i Beni Archeologici della  
Lombardia**  
Palazzo Litta - Via A. De Amicis, 11 - Milano  
fax 02.80294232 [mbac-dr-lom@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dr-lom@mailcert.beniculturali.it)

**ARPA Agenzia Regionale per la Protezione  
dell'Ambiente della Lombardia -**  
Via I. Rosellini, 17 - Milano  
[arpa@pec.regione.lombardia.it](mailto:arpa@pec.regione.lombardia.it) - fax: 02.70124857

**ASL - Unità Organizzativa di Igiene e Sanità Pubblica,  
via Spagliardi 19 - Parabiago**  
[sisp@aslm1.mi.it](mailto:sisp@aslm1.mi.it) - Fax: 0331/498535

**Comune di Milano**  
[protocollo@postacert.comune.milano.it](mailto:protocollo@postacert.comune.milano.it)  
fax 02.884 50568

**Comune di Cormano**  
Piazza Scurati, 1 - Cormano  
[comune.cormano.mi.legalmailpa.it](mailto:comune.cormano.mi.legalmailpa.it) Fax 02 663017

**Comune di Bollate**  
Piazza A. Moro, 1 - Bollate  
[comune.bollate@legalmail.it](mailto:comune.bollate@legalmail.it) - fax 02.350.05.303

**Comune di Baranzate**  
Via Erba, 5 - Baranzate - fax 0239306701  
[comune.baranzate@postemallcertificata.it](mailto:comune.baranzate@postemallcertificata.it)

**Comune di Novate Milanese**  
Viale Vittorio Veneto, 18 - Novate Milanese  
[comune.novatemilanese@legalmail.it](mailto:comune.novatemilanese@legalmail.it) fax 02/33240000  
Parco della Balossa c/o il Municipio di Novate M.se

**e, p.c. FERROVIENORD FNM S.p.A**  
p.le Cadorna 14 - Milano  
[ferroviennord@legalmail.it](mailto:ferroviennord@legalmail.it) Fax 02 85114672

**Autoguidovie SpA**  
Via M. F. Quintiliano, 18 - Milano  
[urp@autoguidovie.it](mailto:urp@autoguidovie.it) - fax 02.5062765

**AIR PULLMAN SpA**  
Via Enrico Fermi, 9 - Assago - fax 02-96.79.24.08

**Spett.li Regione Lombardia- Direzione Generale  
Ambiente, Energia e Reti - Unità  
Organizzativa Sviluppo Sostenibile e  
Valutazioni Ambientali**  
Piazza Città di Lombardia, 1 - Milano  
[ambiente@pec.regione.lombardia.it](mailto:ambiente@pec.regione.lombardia.it)  
fax 02 3936162

**Provincia di Milano - Direzione d'Area  
Programmazione Territoriale - Settore  
Pianificazione e Programmazione della  
Infrastrutture - Viale Piceno, 60 Milano**  
[protocollo@pec.provincia.milano.it](mailto:protocollo@pec.provincia.milano.it)  
Fax: 02.7740.3902

**Egregio Prefetto di Milano dott. Gian Valerio  
Lombardi**  
Corso Monforte, 31 - Milano  
[protocollo.prefmi@pec.interno.it](mailto:protocollo.prefmi@pec.interno.it) - Fax: 0277584141

**Spett.li Ministero dell'Ambiente e della Tutela del  
Territorio e del Mare - Direzione generale per  
le valutazioni ambientali**  
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale  
Via C. Colombo, 44 - 00147 ROMA  
[DGSalvaguardiaAmbientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvaguardiaAmbientale@PEC.minambiente.it)  
fax 06 57223040

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**  
- Direzione generale per le Infrastrutture stradali  
- Divisione 3 Concessioni Autostradali  
Via Nomentana, 2 - 00161 Roma  
[op.strade@pec.mit.gov.it](mailto:op.strade@pec.mit.gov.it) - fax 0644124312

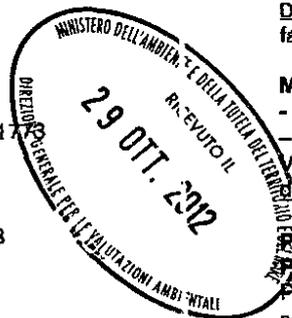
**Provveditorato Interregionale alle Opere  
Pubbliche per la Lombardia e la Liguria**  
Piazzale Morandi, 1 Milano  
[opp.lombardia@pec.mit.gov.it](mailto:opp.lombardia@pec.mit.gov.it) - fax 02 780886

**Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.a.**  
- Palazzo U9  
via Del Bosco Rinnovato 4/a - Assago  
[serravalle@pec.serravalle.it](mailto:serravalle@pec.serravalle.it) - fax 02 57594334

**Autostrade per l'Italia S.p.a.**  
**DIREZIONE 2° Tronco - MILANO**  
Via della Polveriera, 9 - NOVATE Milanese  
Fax 02/3520222

**ANAS SpA - Direzione dell'Ispettorato  
Vigilanza Concessioni Autostradali  
Compartimento per la Viabilità della Lombardia**  
Via C. D'Ascanio, 3 - Milano  
[841148@postacert.stradeanas.it](mailto:841148@postacert.stradeanas.it) fax 0282685501

**Agenzia Interregionale per il Fiume Po  
Via Taramelli, 12 - Milano**  
[Ufficio-mi@agenziaipo.it](mailto:Ufficio-mi@agenziaipo.it) - Fax 02/77714222



**o g g e t t o:** **PARERE PER IL PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE SP 46 RHO-MONZA CON CARATTERISTICHE AUTOSTRADALI DA PRESENTARE IN RELAZIONE AL PROCEDIMENTO DI PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE E DI VAS PROMOSSO DAL PROVVEDITORATO DELLE OOPP**

*Riferimento nota*

Il sottoscritto Settore dell'Amministrazione Comunale di Paderno Dugnano presenta le seguenti osservazioni sul progetto depositato in data 5.9.2012.

Scopo delle osservazioni è quello di permettere la revisione e l'integrazione del progetto finora elaborato, che ha le caratteristiche del mero progetto ingegneristico di una singola infrastruttura, integrandolo dei contenuti strategici e funzionali affinché il progetto assolva a quanto necessario affinché l'inserimento dell'opera garantisca i livelli di funzionalità e sicurezza del sistema infrastrutturale del territorio, individuando le specifiche salvaguardie dei territori attraversati per rispettare la necessaria tutela e la valorizzazione delle risorse territoriali ed ambientali.

Le osservazioni analitiche che seguono tengono conto dei contenuti e dei presupposti contenuti nelle premesse, sintetizzate nel seguente principio: **“la riqualificazione della SP 46 Rho Monza non è solamente un progetto d'ingegneria stradale, è un progetto di rilevanza territoriale, ambientale e paesaggistica. Conseguentemente, dev'essere elaborato in un'ottica di “progetto del territorio”, allargato ai diversi ambiti finalizzati all'inserimento della nuova grande infrastruttura.**

Si ritiene che il progetto sia carente di una rilevante parte di analisi e, conseguentemente, sia privo di tutte le soluzioni necessarie per assicurare l'inserimento nel contesto e per garantire la salvaguardia ambientale.

**PREMESSA – L'infrastruttura è un progetto del territorio**

*“La riqualificazione e l'innalzamento a standard autostradali della SP46 “Rho-Monza” permetteranno il completamento della A52 “Tangenziale nord di Milano”, contribuendo a decongestionare il tratto urbano della A4 e, nel contempo, migliorando l'accessibilità al polo fieristico di Rho-Però”.*

L'introduzione è estrapolata dal sito di EXPO 2015 e riassume l'obiettivo strategico del programma viabilistico funzionale al servizio dell'Evento, ma anche per delineare una nuova struttura della viabilità di rilevanza regionale. L'obiettivo dell'opera è la trasformazione dell'intero tracciato della Strada Provinciale n. 46 denominata “Rho - Monza” compreso tra Novate Milanese e Monza integrandolo nell'autostrada A52 Tangenziale Nord Milano, per rinforzare l'itinerario autostradale del sistema est-ovest del Nord Italia costituito dall'Autostrada A4 Torino-Milano-Venezia-Trieste. Il nuovo tracciato della A52 costituirà il percorso alternativo ed integrativo della tratta autostradale che a nord di Milano raccoglie il traffico proveniente dalla Regione, integrando la connessione alle autostrade dei Laghi (A8 e A9) ed all'Aeroporto intercontinentale di Malpensa. Il raccordo di queste infrastrutture stradali s'integrerà alla dorsale del sistema autostradale dell'asse Est-ovest nel Nord Italia che convoglia il traffico di lunga percorrenza per Torino, Genova, Milano, Bergamo-Brescia, Venezia e Trieste, ed è anche l'asse di connessione viabilistica che raccorda le autostrade della Francia con l'Austria e la Slovenia.

La riqualificazione della SP Rho Monza con caratteristiche autostradali significa riclassificare la viabilità del territorio locale attraversato poiché la stessa dovrà raccordarsi con un nuovo asse di gerarchia autostradale.

Non esistendo alternative, va rimarcato che la riqualificazione della SP 46 dovrà assolvere comunque la sua peculiare funzione di tangenziale Nord di Milano, assorbendo quotidianamente il traffico proveniente dall'area interurbana del Nord Milano e della Brianza.

**1. Rapporto dell'infrastruttura con Il vigente Piano del traffico e verifica dell'impatto con la viabilità urbana locale – Previsioni del Codice della Strada – Individuazione del livello decisionale pertinente per l'infrastruttura del territorio.**

Nella documentazione del progetto, sia nella fase di studio preliminare che in sede di elaborazione progettuale dell'infrastruttura, non sono stati visti elaborati finalizzati ad esaminare il vigente Piano del Traffico Urbano, né risultano prese in esame l'analisi e la valutazione delle interferenze e delle condizioni oggettive della viabilità locale e della cantieristica programmata per le infrastrutture strategiche in itinere di attuazione (metro-tramvie).

Si ritiene che l'assenza di uno studio finalizzato alla redazione del Piano del traffico intercomunale conseguente alla previsione della nuova infrastruttura costituisca un sostanziale inadempimento, in violazione dell'art. 36 del Codice della Strada ex D.Lgs 30 aprile 1992, n. 285, in quanto è previsto che: "... 3. Le province provvedono all'adozione di piani del traffico per la viabilità extraurbana d'intesa con gli altri enti proprietari delle strade interessate....I piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. ...Per il perseguimento dei fini di cui ai commi 1 e 2 e anche per consentire la integrale attuazione di quanto previsto dal comma 3, le autorità indicate "dal D.LGS 267 del 2000", convocano una conferenza tra i rappresentanti delle amministrazioni, anche statali, interessate."

Tale incisiva carenza, fondamentale oltre che procedimentale è confermata dai contenuti della Circ. Min. LL.PP. 2 dicembre 1997, n. 6372/97, che fornisce "Precisazioni sugli aspetti procedurali relativi alla redazione e all'adozione del Piano generale del traffico urbano delle aree metropolitane e delle conurbazioni", prevedendo che "...nel caso di infrastrutture coinvolgenti centri abitati contigui di comuni diversi (aree metropolitane e conurbazioni) in cui è necessaria una specifica attività di coordinamento per la redazione dei piani urbani del traffico di competenza di ciascun comune, la Regione definisce le aree ed i relativi comuni interessati da tali situazioni e tra gli stessi individua il comune capofila al quale è demandata la redazione del Piano generale del traffico urbano (PGTU) dell'intera area. Il comune capofila...promuove un accordo di programma cui partecipano anche gli altri comuni interessati"

Si tenga conto che lo scopo preminente del Piano del Traffico intercomunale d'ambito per quest'opera è necessario proprio per garantire i livelli di funzionalità e sicurezza del sistema infrastrutturale valutando analiticamente le interconnessioni con la viabilità di gerarchia inferiore e d'ambito locale. La sua assenza lede profondamente la certezza che tutto quanto progettato sia correttamente dimensionato e valutato in relazione al servizio ed alla funzione che dovrà essere svolta dall'infrastruttura progettata. Si può affermare che manchino le fondamenta del progetto.

L'assenza della valutazione preventiva di uno studio del traffico d'ambito urbano comporta la mancata misurazione e gestione del fenomeno conseguente alla riclassificazione della SP 46 in autostrada, ossia l'aumento del traffico locale delle strade urbane indotto dal fatto che si elimineranno i raccordi stradali tra la strada provinciale e la viabilità locale oggi presenti, trasferendo sugli assi locali la quantità del traffico di attraversamento smaltito dalla strada provinciale, funzione che non sarà più assolta dall'autostrada in quanto è asse non raccordato agli assi urbani, non accessibile ad alcune categorie di veicoli e con velocità di transito molto più elevate. A tal proposito si rimarca che nell'attualità, come risulta dai rilievi del traffico quotidianamente riferiti alla tratta della S.P. Rho- Monza in esame emerge un volume in transito di circa 80.000 automezzi giornalieri (dato estrapolato dal sistema "Octotelematics": monitoraggio in tempo reale del traffico sulle tangenziali di Milano, confermato anche dal rilievo collocato presso il pagamento del pedaggio della barriera di Sesto S. Giovanni, distante circa 5 km dal territorio di Paderno Dugnano). Tale volume si riverserà in gran parte sugli assi urbani, trasferendo la problematica ed i costi conseguenti totalmente a carico delle Amministrazioni locali.

Si osserva, pertanto, la necessità di **COSTITUIRE IL COMITATO TECNICO NECESSARIO PER VALUTARE PRESUPPOSTI E CONTENUTI DEL PIANO DEL TRAFFICO INTERCOMUNALE, CHE DOVRA' ESSERE REDATTO IN FUNZIONE DELLA RIQUALIFICAZIONE DELLA SP 46 RHO-MONZA CON CARATTERISTICHE AUTOSTRADALI.**

Il contenuto di questa osservazione viene trasmesso anche al sig. Prefetto, per le competenze attribuite a tale Ufficio in materia di verifica delle inadempienze nella redazione del Piano del Traffico di cui all'art. 36 del D.Lgs 30 aprile 1992, n. 285 e della Circ. Min. LL.PP. 2 dicembre 1997, n. 6372/97.

**2. Introduzione delle fasce di rispetto autostradali – Nuovi vincoli imposti nel territorio con conseguente aggravio di gestione delle aree in esse ricomprese – Impatto sulle residenze e sui sistemi dei servizi - sottrazione della prerogativa e competenza comunale per la loro programmazione urbanistica**

A conferma di quanto prospettato nelle premesse, si evidenzia che lo scopo del progetto di riclassificare la strada provinciale in autostrada, determina i conseguenti effetti:

- aumento della "barriera" invalicabile nel territorio rappresentato dall'infrastruttura, determinato anche dall'eliminazione di nodi d'interscambio e raccordi d'interconnessione oggi presenti tra la strada provinciale e la viabilità locale, in quanto incompatibili con l'autostrada;
- introduzione di nuovi vincoli d'inedificabilità su una vasta porzione di aree disciplinate dallo strumento urbanistico generale del Comune di Paderno Dugnano, conseguenti all'automatico aumento delle fasce di rispetto dell'autostrada (60 mt) rispetto alle fasce della strada provinciale (30 mt), incidendo sostanzialmente sulla jus aedificandi di una rilevante porzione del territorio. Tale variante urbanistica non è ascrivibile alla seppur straordinaria procedura per l'esecuzione di un'opera pubblica strategica, coinvolgendo una così vasta porzione del territorio tale da configurare la necessità di una preventiva variante generale dello strumento urbanistico. Il vincolo introdotto dall'ampliamento della fascia di rispetto autostradale coinvolge, nella realtà di Paderno Dugnano, ben 450.000 mq del territorio, corrispondenti a 0,450 km, tenuto conto che l'estensione del territorio comunale di Paderno Dugnano è di km 14,10 (circa 1/16esimo dell'intero territorio).
- La fascia di rispetto autostradale, a Nord dell'infrastruttura, nel tratto che prosegue dal previsto P.L. "CDQ" fino alla linea Ferroviaria, ricomprenderebbe ben 14 edifici, tra cui 4 grandi condomini, e andrebbe ad occupare interamente il supermercato "UNES" di Via C. Battisti. Inoltre, a partire dalla linea Ferroviaria verso Est fino alla Via Gramsci, il progetto incide su tutti gli immobili del sistema produttivo con accesso dalla Via Marmolada di Cusano Milanino, oltre che sulle unità abitative di Via Della Quercia: nel tratto della cosiddetta "Galleria Fonica", la fascia di rispetto a Sud dell'infrastruttura invade 8 edifici residenziali, oltre che tutti gli immobili prospicienti la Rho-Monza fino alla Via Erba.

Si osserva, pertanto, che questi effetti non sono stati presi in esame in alcun modo nello studio di valutazione dell'impatto del progetto; ne consegue la necessità di integrare e specificare la documentazione elaborata, conferendo allo studio d'impatto il requisito di **"valutazione d'impatto del territorio per inserire una grande infrastruttura"**.

**3. Necessità di una verifica dell'impatto con il sistema di trasporto pubblico locale.**

Analogamente all'assenza di studio del Piano del Traffico intercomunale d'ambito, si riscontra anche l'assenza di uno studio analitico del sistema di trasporto pubblico locale a servizio del territorio, con particolare riferimento al trasporto su gomma.

Si osserva, pertanto, la necessità di redigere tale studio, inserendo nelle considerazioni anche gli effetti temporanei che si verificheranno durante gli allestimenti dei cantieri che potranno comportare l'eliminazione e lo spostamento temporanei, in alcuni casi forse definitivi, per la necessità di

eliminare e ricollocare fermate di linea del trasporto pubblico, calcolando altresì che le interferenze del traffico indotte dai lavori potranno comportare deviazione dei percorsi di linea ed aumento dell'utilizzo dei trasporti pubblici locali, a fronte delle interruzioni e/o del sovraccarico delle aste stradali locali.

#### **4. Necessità di una verifica dell'impatto con le altre infrastrutture previste nel territorio per l'Expo' 2015 – Metrotramvie Milano –Desio e Milano – Limbiate**

Nella documentazione non sono stati rinvenuti documenti atti a verificare che la cantierizzazione dei lavori per la Rho Monza sia coordinata con le altre articolate fasi di cantiere per le infrastrutture strategiche previste (le metrotramvie Milano Desio e Milano Limbiate).

Si osserva la necessità di redigere tale documentazione, valutando gli effetti e la sostenibilità del sistema così calato nei territori locali.

#### **5. Variante introdotta per lo smaltimento delle acque provenienti dall'infrastruttura viabilistica – Valutazione del maggior impatto con il territorio – Osservanza del R.R. n. 4/2006 Disciplina dello smaltimento delle acque di prima pioggia**

Nel progetto depositato il 5.9.2012 è stata eliminata l'originaria previsione di smaltire le acque provenienti dall'infrastruttura viabilistica mediante collettamento, sostituendo il reticolo fognario con la previsione di collocare 8 nuove vasche di drenaggio di varie dimensioni, riversando così sul suolo le acque stradali.

Si osserva che la variante proposta aumenta l'occupazione di aree in edificate e naturali, in particolare comporta un aggravio a carico dell'ambiente come sotto precisato:

- una vasca di drenaggio è progettata in adiacenza del lato ovest della linea ferroviaria Milano Seveso, su area realizzata in rilevato, densamente piantumata con intervento di forestazione urbana realizzata nel 2006 con il contributo della Regione Lombardia. Il progetto non prevede aree boscate sostitutive dell'area che, da progetto, verrebbe eliminata. Oltretutto, le opere sopra richiamate non sono accompagnate dalla valutazione dell'impatto per le emissioni atmosferiche ed acustiche ricadenti nella zona residenziale posta ad ovest che devono essere riconsiderate a fronte dell'eliminazione dell'area forestata. Si evidenzia altresì un contrasto della Provincia di Milano in relazione al "corridoio ecologico" previsto nel vigente PTCP e confermato nel PTCP adottato
- una conca di contenimento è stata prevista su parte del sedime deputato alla sede locale del gestore del TPL del Comune di Paderno Dugnano, con annesso deposito e servizi di recente realizzazione collocati in via N. Sauro e confinante a nord con le aree in rilevato della SP Rho-Monza. Per effetto di tale previsione, il deposito viene interamente eliminato,
- in ogni caso, la variante introdotta non contiene le analisi e le verifiche richieste dai vigenti regolamenti regionali per lo smaltimento delle acque piovane, con particolare riferimento al R.R. n. 4/2006 Disciplina dello smaltimento delle acque di prima pioggia.

Si osserva, pertanto, che:

- la variante introdotta comporta la completa eliminazione di un servizio fondamentale per il territorio e di un'infrastruttura pubblica locale senza che si sia preso in esame alcun rimedio. Se ciò fosse attuato si determinerebbe un disservizio, oltre che produrre diretto danno economico al gestore del trasporto, che sarebbe privato di una sede, ed all'Amministrazione Comunale scrivente, che è proprietaria dell'area e dei beni oltre che titolare del servizio erogato. Il progetto non dà conto di tale circostanza in alcun modo, e si ritiene che ciò costituisca un errore sostanziale, sia per la sottovalutazione della problematica, sia, nel complesso, per il peggioramento ambientale implicito nella proposta di collocare 8 vasche di drenaggio delle acque stradali. Si chiede di integrare lo studio con la stima del costo conseguente da tale variante delle vasche, ove la stessa risultasse confermata.

- Manca ogni riferimento al R.R. n. 4/2006 Disciplina dello smaltimento delle acque di prima pioggia, comportando un'omissione della documentazione fondamentale per la valutazione ambientale del progetto.
- la variante contrasta con alcuni contenuti dell'adottato PTCP (adozione giugno 2012)

#### **6. Impatto ed occupazione di aree ed attività produttive presenti nel territorio.**

Il drenaggio delle acque interferisce anche con alcune aree produttive previste per lo sviluppo della città, ampliando così l'impatto con lo strumento urbanistico locale. In particolare: una vasca di drenaggio è prevista lungo il tracciato, a sud, contenuta nella fascia di rispetto, compresa tra la via N. Sauro; una seconda vasca è prevista, proseguendo verso Est oltre la Comasina, mediante l'inserimento di una vasca di laminazione nell'ambito del P.L. "DO", impedendo concretamente l'attuazione delle previsioni del vigente PRG sulla realizzazione dell'insediamento produttivo e determinando un forte impatto ambientale. Questa situazione si replica più avanti nell'ambito del P.L. "CDQ" e in una porzione a Sud corrispondente al P.L. "DS", con ulteriori 2 vasche, tenuto conto, inoltre, che sia il P.L. "DO" che il P.L. "CDQ" nonché parte del P.L. "DS" resterebbero coinvolti nella fascia di rispetto autostradale, limitandone la loro vocazione.

Si osserva che la sottovalutazione della problematica determina un costo sociale ed economico per il territorio non preso in esame, confermando inoltre il peggioramento ambientale implicito nella proposta di collocare 8 vasche di drenaggio delle acque stradali. Si chiede di integrare lo studio con la stima del costo conseguente da tale variante delle vasche, ove la stessa risultasse confermata.

#### **7. Verifica interferenze con infrastrutture a rete dei servizi pubblici del sottosuolo.**

Nel progetto presentato non si riscontra lo studio delle interferenze con gli impianti a rete presenti nel sottosuolo, tenuto conto che alcuni impianti esistenti costituiscono dorsali fondamentali per erogare servizi di fornitura di beni essenziali per le famiglie residenti e per le attività lavorative presenti. In particolare, non è studiato in alcun modo il contesto infrastrutturale sovrastante la cabina di trasformazione di Vicinale Vallette, posta nel quartiere Villaggio Ambrosiano, che collega il collettore del gas della SNAM alle condotte distributive del gas metano a servizio dei quartieri di Paderno Dugnano, Bollate e Cormano, riscontrando la stessa problematica per la rete dell'acqua potabile che serve Cormano, Bollate e Paderno Dugnano.

Si osserva la necessità di elaborare i progetti necessari per gestire le interferenze e gli spostamenti delle infrastrutture a rete.

#### **8. Interferenze dirette per l'occupazione o maggiori vincoli introdotti in aree, immobili e servizi di proprietà comunale.**

Il Comune è proprietario di immobili ed aree interessati direttamente, o interferiti dai lavori inerenti l'opera in oggetto. Si riscontra una particolare sensibilità di alcuni immobili che ospitano ed erogano servizi pubblici fondamentali e delicati, in particolare:

- a sud dell'infrastruttura è collocato un edificio con annesso parco, concesso in diritto di superficie alla Parrocchia del quartiere, che ospita il Centro Diurno per Anziani "EIN KAREM" di Via Gadames, che ospita oltre 50 anziani con problematiche rilevanti, a cui si aggiunge un indotto di almeno ulteriori 20 utenti aggiuntivi. L'introduzione della fascia di rispetto autostradale andrebbe ad occupare parte del parco, oltre al fatto che il cantiere previsto non è assistito da uno studio atto a valutare gli effetti dell'impatto del lavoro con una struttura così sensibile.
- analoga condizione coinvolge direttamente l'immobile dell'edificio scolastico per la scuola elementare primaria "Curiel" di via Trieste, nella cui porzione Nord è in itinere il trasferimento delle aule della Scuola Materna di Via Tunisia, provocando anche l'indesiderato avvicinamento dell'infrastruttura a tale servizio pubblico.

Si osserva che la valutazione ambientale posta a corredo del progetto non ha preso in esame in alcun modo la presenza di edifici e servizi così sensibili, promuovendo le necessarie azioni e strategie per le necessarie mitigazioni.

**9. Riscontro alle osservazioni tecniche già presentate con l'atto di Giunta n. 128 del 19/06/2008.**

Si rinnovano le osservazioni contenute nell'atto della Giunta sopra richiamato, con particolare riferimento:

- alla necessità di assicurare la posa di impianti d'illuminazione stradale anche sulle rampe di raccordo;
- alla previsione di una pista ciclopedonale anche sul lato sud del ponte di via Camposanto, sdoppiato con il progetto in esame.

**10. Necessità di misurare i dati oggettivi di aggravio per il territorio derivanti dalla cantierizzazione e dall'esecuzione della nuova infrastruttura – Necessità di prevedere la revisione del fabbisogno di barriere acustiche – Valutazione dell'aumento dei costi di futura manutenzione del territorio riversati sulle realtà locali attraversate dall'infrastruttura.**

Si osserva la necessità di elaborare uno studio di raccolta dei dati significativi riferiti alle fattispecie elencate nel titolo di questo punto dell'osservazione, da sottoporre a monitoraggio nel corso dei lavori.

**11. Necessità di prevedere un Piano di Monitoraggio Ambientale**

Si osserva la necessità di prevedere un piano di monitoraggio ambientale, da allegare al progetto. Si evidenzia che non risultano inseriti nel progetto i necessari documenti e strumenti per il monitoraggio delle emissioni atmosferiche ed acustiche legate in primo luogo alle fasi di cantiere, ed aventi poi un carattere definitivo una volta che saranno ultimati i lavori. Manca uno studio oggettivo e sostanziale per la sostenibilità ambientale, rispetto alla salubrità dell'aria in relazione alla movimentazione di terre e scavi, tenuto conto che le aree interessate sono state in passato interessate dal fenomeno di deposito polveri da piombo per le lavorazioni della storica azienda Tonolli, dismessa negli anni 90.

**12. Necessità di determinare il costo e gli oneri finanziari derivanti dalle varianti e dai contenuti progettuali non presi in esame nella documentazione prodotta.**

Si osserva la necessità di redigere un piano finanziario che ricomprenda i costi e gli oneri derivanti dal completamento e dal risanamento/ristoro delle attività e delle fattispecie sopra elencate nei precedenti punti.

**13. Riscontro alle osservazioni tecniche già presentate con l'atto di Giunta n n°229 del 29/12/2010**

Si confermano le osservazioni nel merito dell'impatto del progetto, anche in relazione alle aree proprietà comunale destinate a servizi pubblici che risultano essere direttamente coinvolte dal progetto.

Le suddette osservazioni sono state elaborate dai referenti del settore Opere per il territorio e l'ambiente.



Il Direttore del Settore arch. Franca Rossetti

*Rossetti*

Le osservazioni sono state elaborate con il contributo del gruppo di lavoro dei responsabili di servizio:  
 arch. Andrea Bottin (Servizio Opere Pubbliche, Mobilità, Edilizia Pubblica)  
 dott.ssa Ivana Casciano (Servizio Ambiente, nonché Autorità procedente della VAS),  
 arch. Matteo Moroni (Servizio Infrastrutture e Manutenzione delle opere pubbliche e del territorio)  
 sig.ra Giuliana Paniga (Ufficio Controllo e Gestione Amministrativa, referente Segreteria del tavolo tecnico "Rho-Monza")