



**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

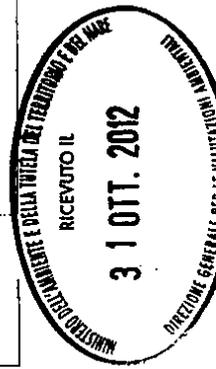
pagine inclusa la copertina n° 3

Protocollo n. 1335/1021

da: **ITCS PRIMO LEVI**

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

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  
*Rosaria L. PULTA*



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](http://www.primolevibollate.it) e-mail [preside@primolevi.bollate.mi.it](mailto:preside@primolevi.bollate.mi.it)  
C.F. 80155410154 Cod.Min. MITD330007

PROT. N. 7335/021

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~~  
06.5722.3052

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

### OSSERVAZIONI SUL PROGETTO DEFINITIVO RELATIVO ALLA R110 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 svincoli, 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.