



PARTITO DEMOCRATICO
Paderno Dugnano
via M.L.King 1
I-20037 Paderno Dugnano (MI)
pd.padernodugnano@gmail.com



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

Prot DVA - 2012 - 0027063 del 09/11/2012

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 Cristoforo Colombo, 44 - ROMA

REGIONE LOMBARDIA
Unità organizzativa sviluppo sostenibile e valutazioni ambientali
piazza Città di Lombardia 1 - 20100 Milano

PROVINCIA DI MILANO
Settore pianificazione e programmazione delle infrastrutture
viale Piceno 60 - Milano

OSSERVAZIONI

Al progetto in agenda presso il Sistema Informativo Lombardo per la Valutazione di Impatto Ambientale (SILVIA)

Numero SIA: **NAZ171-RL**

"RIQUALIFICA CON CARATTERISTICHE AUTOSTRADALI DELLA SP 46 RHO-MONZA, DAL TERMINE DELLA TANGENZIALE NORD DI MILANO AL PONTE SULLA LINEA FERROVIARIA MILANO VARESE CORRISPONDENTI ALLE TRATTE 1 E 2 NEI COMUNI DI BOLLATE, CORMANO, NOVATE MILANESE, PADERNO DUGNANO (MI)"

Proposto da
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Lombardia e Liguria

Data avvio procedura al VIA: 05/09/2012
Data scadenza osservazioni: 04/11/2012



Paderno Dugnano, 03 novembre 2012

Premessa

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, provveditorato Interregionale alle OO.PP. Lombardia e Liguria, in data 05/09/2012 ha avviato procedura per la valutazione di impatto ambientale presso Regione Lombardia dell'opera in oggetto.

In sintesi il progetto prevede il rifacimento completo dell'attuale SP 46 Rho-Monza attraverso la riqualifica con caratteristiche autostradali dal termine della tangenziale Nord al sistema autostradale esistente, raccordo A8-A52, in affiancamento è prevista la realizzazione di una nuova viabilità complanare a collegamento dei vari comuni attraversati. Il progetto esecutivo relativo alla tratta interessata è scaturito da appalto concorso sullo sviluppo delle tratte 1 e 2 del "progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho-Monza"

Nella città di Paderno Dugnano si parla dell'opera dalla fine del 2008, il 10 febbraio 2009 si è svolta la **prima assemblea pubblica**, patrocinata dall'amministrazione comunale di Paderno Dugnano, nella quale l'amministratore delegato della Società Serravalle, concessionario affidatario dei lotti 1 e 2, e il dirigente della divisione Trasporti e Viabilità della Provincia di Milano hanno affrontato il contraddittorio con i cittadini, le associazioni, i partiti, i comitati civici presenti in assemblea e con l'amministrazione locale e preso atto delle criticità evidenziate dai presenti accettando e condividendo l'esigenza di continuare il confronto nei tavoli tecnici al fine di far evolvere la riqualifica in un progetto condiviso.

Le **criticità sottolineate**, già dalle prime letture, sono state in sintesi;

- l'elevato **impatto ambientale**, con un **significativo aumento di inquinanti** dovuto al previsto aumento di traffico veicolare leggero e pesante su una autostrada costruita in mezzo ad una zona ad alta densità abitativa, già pesantemente inquinata;
- il **tratto di affiancamento** con la Milano-Meda che crea un mostro da **14 corsie in un area densamente urbanizzata**;
- la **galleria fonica** nel tratto più vicino alle case che porterà l'altezza dell'opera a 15 metri snaturando l'estetica e la vivibilità della zona;
- ed infine il **ponte ad arco**, che permetterà alla Rho-Monza di scavalcare la Milano-Meda nel loro punto di intersezione (all'altezza del quartiere di Calderara) con una struttura di 80 metri (ottanta metri) di altezza, superiore a qualsiasi palazzo circostante, per 250 metri di lunghezza, illuminato a giorno anche nelle ore notturne.

La proposta dell'assemblea è stata quindi – da subito – una **soluzione alternativa** che prevedeva l'interramento parziale di un tratto della strada e l'eliminazione del ponte ad arco, al fine di approfondire e promuovere tale proposta e per dialogare costruttivamente con tutte le parti coinvolte, i cittadini, con il sostegno di molte forze politiche, hanno costituito il **Comitato per l'Interramento della Rho-Monza (CCIRM)** che si è sempre dimostrato interlocutore attivo, preparato e disponibile promuovendo (da solo e in collaborazione con altre forze sociali e politiche e con le amministrazioni, sia cittadine che degli altri comuni coinvolti nell'opera) diverse proposte

di miglioramento del progetto iniziale, proposte presentate e argomentate, anche con il sostegno dell'amministrazione comunale di Paderno Dugnano, in tutte le sedi pubbliche, tecniche e istituzionali possibili.

Alla richiesta di interrimento si è avuta però una prima obiezione dei tecnici di Serravalle su una presunta difficoltà tecnica, in interrimento, a superare il torrente Seveso e il percorso delle Ferrovie Nord, oltre ad un generico aumento di costi dell'opera, ritenuti insostenibili.

Il CCIRM ha allora presentato, il 20 aprile 2010 al tavolo tecnico provinciale, **un proprio progetto di interrimento della tratta**, di cui PROITER (società specializzata nella ingegnerizzazione di infrastrutture viabilistiche) ha evidenziato la fattibilità tecnica.

Il progetto era in grado di ridurre l'impatto ambientale (dal punto di vista della qualità dell'aria, acustico, visivo e di consumo di suolo) sia l'impatto sociale riducendo il numero di espropri necessari per la realizzazione dell'opera.

L'unica contestazione portata al progetto CCIRM dalla Provincia di Milano, a seguito delle valutazioni dei tecnici della Serravalle, è stata l'aumento dei costi.

Nel frattempo, promosso dai comuni di Novate, Bollate e dal PLIS della Balossa, è stato **sviluppato un progetto alternativo** dalla UNACCOOP di Novate Milanese, a firma dell'ing. Calcinati, presentato nell'aprile del 2011 ai comuni interessati dall'opera le cui amministrazioni hanno fatto proprio, presentandolo il 28 giugno 2011.

Il nuovo progetto presenta tutti i vantaggi del precedente progetto CCIRM ma con un minimo impatto sui costi dell'opera, inoltre riguarda tutta l'opera nelle tratte 1 e 2.

Ricordando che l'amministrazione di Paderno Dugnano ha chiesto soluzioni meno invasive, anche in galleria, già dalla prima presentazione pubblica del progetto a ottobre del 2008, richieste, analogamente ad altre degli altri comuni della tratta, proseguite in tutte le sedi con vari atti tra cui, in data 7/7/2011 la delibera di Giunta che ha espresso **parere favorevole in merito alla "proposta progettuale alternativa"** condivisa dal tavolo tecnico di coordinamento intercomunale riconoscendo che la predetta proposta garantisce una migliore sostenibilità ambientale per i territori dei Comuni interessati.

Ricordando altresì che il Consiglio Provinciale in data 1/12/2011, dopo ripetute sollecitazioni dei comitati e delle forze di opposizione, sottoscrive all'unanimità una Mozione in cui invita Presidente della Provincia ad operarsi affinché l'ipotesi progettuale predisposta da Comuni e Comitati dei cittadini possa essere accolta nonché Governo, Regione Lombardia, Provincia di Milano, Società controllate ed ANAS a reperire le somme indispensabili per la realizzazione dell'opera, in modo da garantire così alle Comunità interessate la soluzione tecnica-economica che possa assicurare una migliore qualità dell'aria e il contenimento dell'inquinamento acustico.

Purtroppo la posizione del soggetto proponente, già a partire dalla conferenza dei servizi preliminare tenutasi presso il Provveditorato alle OO.PP. della Lombardia e Liguria in data 22 aprile 2010, ha sempre opposto alle diverse proposte dei comitati e dei Comuni, presunti incrementi di

costo mai dettagliatamente articolati al punto che lo stesso Ministero dell'Ambiente ne ha richiesto nuova valutazione in occasione della VIA del 3° lotto, rimarcando quanto richiesto da Regione Lombardia in materia di "valutazione di fattibilità tecnico economica" e di coordinamento con i restanti lotti.

Osservazioni al progetto del 05 settembre 2012

In relazione al progetto ed allo studio di impatto ambientale relativo si osserva, oltre alle problematiche da tempo evidenziate, che:

• FLUSSI DI TRAFFICO

Proprio perché la SP46 riqualificata e potenziata diventa appetibile in alternativa alla tratta urbana della Milano-Venezia risulta anche chiaro che il funzionamento a regime lo si potrà, e in teoria, avere soltanto con la realizzazione di tutte le altre opere dello scenario programmatico.

Senza queste il traffico sulla A52 tangenziale nord manterrebbe tutte le sue criticità soprattutto al mattino in direzione est.

Ma con la realizzazione della Pedemontana, inoltre, la ex-SS 35 dei Giovi, già congestionata, diverrebbe un ulteriore collo di bottiglia che, ammessa e non concessa la "*misura lieve dell'effetto sgrondante del sistema Pedemontano*", il flusso da e per la SP46 aumenterebbe comunque in modo esponenziale il carico di veicoli afferenti sull'area di Paderno Dugnano.

Per quello che riguarda poi la domanda di spostamento al 2016 e, successivamente, al 2025, stante anche i ritardi di tutte le opere infrastrutturali previste comprese quelle su ferro, l'incrementi di traffico indicati ci sembrano assai ottimistici.

A nostro avviso il flusso sulla SP46, vista la situazione di intasamento dell'unica altra arteria est-ovest non potrà che crescere rapidamente, secondo i nostri tecnici, ben oltre gli 80000 veicoli/die (più verso i 100000 veicoli/die) ed uno dei colli di bottiglia non potrà che essere lo snodo di Paderno Dugnano, con conseguente aumento di inquinamento e di rumore.

• COSTI AGGIUNTIVI

Le risposte negative basate sull'incremento dei costi a qualsiasi proposta dei comitati e delle amministrazioni locali sono pretestuose:

- Il costo della SP46 è di 32 Mln€/Km;
- la Pedemontana, 53 Mln€/Km;
- la Brebemi, 27 Mln€/Km;
- la TEM, 51 Mln€/Km

Funzionamento
sistemico

Flussi
a regime
ottimistici

Costi aggiuntivi
pretestuosi

esistono – come ovvio - costi anche molto diversi per opere diverse (*quelli indicati sono di fonte Legambiente*), è evidente che intervenire con miglioramenti a vantaggio dei cittadini che ospitano tali opere deve poter essere messo in conto.

● IMPATTO AMBIENTALE

Le valutazioni di impatto acustico e sulla qualità dell'aria nel progetto in esame sono orientate soprattutto all'analisi dell'impatto dei cantieri, meno sull'impatto dell'opera a regime.

Circa la **qualità dell'aria** sarebbe opportuno non fermare le rilevazioni storiche al 2006 ma evidenziare i dati fino a tempi più recenti e soprattutto prevedere rilevazioni analoghe per l'opera a regime, in modo da evidenziare eventuali discrepanze dalla previsione.

Inoltre non sono presenti né previsti rilevatori nel Comune di **Paderno Dugnano, snodo centrale e località più densamente urbanizzata dell'opera** in cui, prevedibilmente, ci saranno gli impatti maggiori stante anche la presenza contemporanea della Milano-Meda oltre che l'attraversamento in centro alla città.

Qualità dell'aria
rilevazione
assente a
Paderno
Dugnano

Non si comprende inoltre perché, analogamente a quanto deliberato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a Luglio del 2005 come prescrizione per la **Tangenziale esterna di Milano (TEM)**, non viene prevista anche la rilevazione (e la valutazione previsionale) di PM2.5, idrocarburi policiclici aromatici (IPA) ed inquinanti caratteristici del traffico veicolare leggero oltre al benzene (toluene, xileni, etilbenzene, metiltertbutil etere) come indica il Ministero " ... *al fine di disporre di tutti gli elementi di caratterizzazione di base e quindi poter procedere alla valutazione prospettica delle eventuali modifiche indotte dalla nuova infrastruttura; tali dati dovranno inoltre costituire la base aggiornata di taratura della modellistica impiegata; dovranno pertanto essere acquisiti i dati attuali di tale microcontaminazione ambientale, almeno nelle stagioni estiva ed invernale e, successivamente, durante il periodo di esercizio nelle medesime stagioni; i punti di misura dovranno essere concordati con le strutture dell'A.R.P.A. territorialmente competenti ed il numero delle misurazioni dovrà assicurare la rappresentatività dei livelli rilevati.*"

Valutazione di
tutti gli
inquinanti

Inoltre l'attività di monitoraggio è indicata solo per l'attività di cantiere, non si parla di monitoraggio a regime e, soprattutto, senza specificare eventuali responsabilità dell'intervento nelle necessarie azioni successive in caso di superamento dei limiti di legge a regime.

Monitoraggio
solo per le
attività di
cantiere

La valutazione di **impatto acustico** con le relative opere di mitigazione definisce "*riferimento per tutte le attività di controllo*" il rispetto della normativa vigente, il che dovrebbe già essere ovvio per chiunque, arrivando a precisare che "*La*

durata di ciascuna fase del controllo deve essere adeguata al grado di complessità dell'area, delle sorgenti acustiche presenti nel territorio e dei ricettori sensibili.", domanda il piano di monitoraggio all'A.R.P.A. anche qui senza specificare le eventuali responsabilità successive in caso di sfioramento dei limiti di legge a regime.

La valutazione di impatto acustico termina indicando diverse criticità tra cui la scuola De Marchi - Curiel di Paderno Dugnano e il centro scolastico di Bollate, di quest'ultimo già evidenziata dalla deliberazione di **Regione Lombardia IX/2607** del 30 novembre 2011 sul terzo lotto da Baranzate a Novate Milanese.

Le responsabilità degli interventi successivi con l'opera a regime sono importante perché, come ovvio, le analisi previsionali lavorano sulla base dei dati in ingresso, se, per esempio, la stima del traffico futuro si rivelasse ottimistica anche la previsione circa la qualità dell'aria o l'impatto acustico fornirebbe risultati più "accettabili" in fase progettuale ma che poi non corrisponderebbero al dato reale, obbligando la collettività a farsi carico di ulteriori costi o a dover accettare situazioni di disagio ambientale perché non correttamente quantificate preventivamente.

● **RAPPORTO DI SICUREZZA**

L'attuale documento sulle aziende a rischio di incidente rilevante è interessante ma, a nostro avviso, **non sufficiente**; sarebbe opportuno anche definire i diversi luoghi lungo l'arteria dove può verificarsi un incidente e i possibili diversi scenari: blocco totale dell'opera, incidente che coinvolge trasporto di materiale pericoloso, incendio ecc. ecc., nonché formalizzare le necessarie procedure di evacuazione caso per caso.

Un Piano di evacuazione dell'arteria da condividere con le amministrazioni e le popolazioni interessate che invece che analizzare soltanto i flussi in fuga dalle aziende incidentate (quindi **anche verso la SP46**) li analizza anche in fuga **dalla SP46** verso la mobilità urbana.

● **VALUTAZIONE AMBIENTALE**

il SIA è stato elaborato "... secondo quanto previsto dal Decreto del Presidente del Consiglio dei *Ministri del 27 dicembre 1988 - Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità ambientale ...*"

Dichiara inoltre di voler "... *mettere in atto impegni programmatici sugli importanti obiettivi nazionali e regionali, volti a colmare il deficit di infrastrutture per la mobilità della Lombardia. Specifico ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO siglato in tal senso è quello concernente la RIQUALIFICAZIONE E POTENZIAMENTO DEL SISTEMA AUTOSTRADALE E DELLA GRANDE VIABILITA'*

Varie criticità tra cui la scuola De Marchi - Curiel

Monitoraggio a regime e responsabilità degli interventi successivi

Piano di evacuazione in caso di incidente significativo

DELLA REGIONE LOMBARDIA (aprile 2000) ..." e più avanti "... Per quanto riguarda il tema delle infrastrutture, nel DPEFR 2007-2009 vengono confermate, da un lato, la previsione del completamento della SP46 Rho-Monza fino a Bollate, dall'altro, la necessità di sviluppare progetti per il completamento del sistema tangenziale milanese (voce nella quale può essere ricompreso il presente studio)"

Da quanto scritto risulta evidente (visto che è esplicitamente dichiarato) che questa opera è parte di un progetto più ampio di carattere sovraprovinciale che comprende altre opere infrastrutturali.

Considerando che tali opere sono interconnesse ed interoperanti l'impatto ambientale andrebbe considerato anche nel complesso delle opere in conformità con la **normativa CEE 42/2001/CE** recepita definitivamente anche dall'Italia.

Impatto
ambientale
complessivo del
sistema a
normativa CEE
42/2001/CE

Conclusioni

Sulla base delle premesse e dopo aver valutato il progetto sottoposto il 5 settembre 2012 al VIA Regionale, il Partito Democratico di Paderno Dugnano ritiene che:

- **Nessuna delle proposte**, dei comitati, delle associazioni, delle forze sociali, politiche e amministrative, è stata **oggetto di seria valutazione** da parte di Serravalle che sostanzialmente, almeno per ciò che riguarda il lotto 1, **ha appaltato il progetto del 2008**.
- **Nessuna delle criticità evidenziate** in questi anni sul territorio di Paderno Dugnano è stata **presa in considerazione** nella stesura del progetto preliminare, in particolare non vengono correttamente affrontati:
 - **Impatto sulla qualità dell'aria** a seguito dell'elevato aumento del traffico sulla tratta a cielo aperto che attraversa Paderno Dugnano
 - **Impatto acustico**, se non con la proposta della galleria fonica, che però presenta un elevato impatto visivo e non è detto che mitighi a sufficienza il rumore generato dalla nuova autostrada sommato alla tratta della Milano-Meda cui si affianca
 - **Impatto estetico** di tutta l'opera che taglia ulteriormente una città di quasi 50.000 abitanti con un manufatto alto tra i 10 e gli 80 metri
- Il comportamento della società **Serravalle**, nonostante le promesse iniziali, in tutti questi anni è stato la **completa assenza di collaborazione**, ad ogni tavolo tecnico, su qualsiasi proposta dei cittadini e delle amministrazioni locali la risposta è stata sempre la stessa; non praticabile a causa dei presunti e pretestuosi incrementi di costi.

Mentre invece i progetti alternativi del CCIRM e quello, successivo, dell'ing. Calcinati (che del primo risolve alcune criticità soprattutto in merito ai costi di realizzazione) dimostrano chiaramente la possibilità di una progettazione alternativa, di minore impatto ambientale e sociale e a costi/Km confrontabili, e in alcuni casi inferiori, con le altre opera progettate o in via di realizzazione in Lombardia.

- Il progetto di riqualificazione della Rho-Monza, così come presentato adesso è improponibile. Mancano troppe informazioni, non si è fatto abbastanza per valutare seriamente possibili alternative.

Il progetto va rivisto in modo sostanziale e, a nostro avviso, non esiste alternativa all'interramento.

a nome del

**Partito Democratico
di Paderno Dugnano**

Il coordinatore

Oscar Figus

