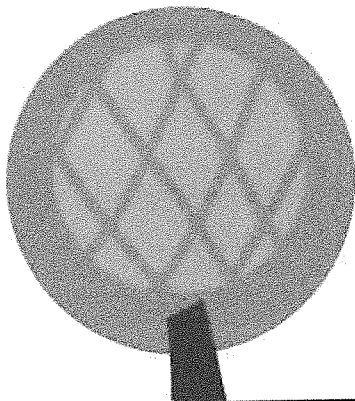


CCIRM - Comitato Cittadini Interramento Rho-Monza,  
Legambiente Paderno Dugnano "Circolo Grugnotorto",  
Associazione Amici Parco del Grugnotorto,  
i Cittadini Interessati,



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

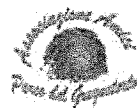
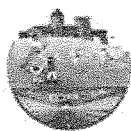
E.prot DVA - 2012 - 0027069 del 09/11/2012



presentano  
(ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del Digs 152/06)

Osservazioni sul progetto depositato in data 05/09/2012 per la

"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 di autoveicoli"



Handwritten signature

CCIRM - Comitato Cittadini Interramento Rho-Monza,  
Legambiente Paderno Dugnano "Circolo Grugnotorto",  
Associazione Amici Parco del Grugnotorto,  
i Cittadini Interessati,



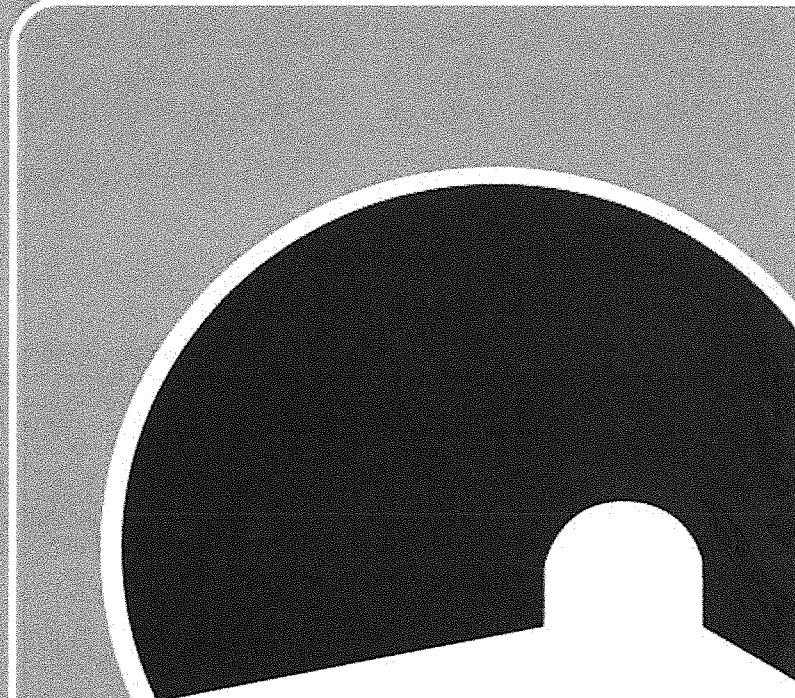
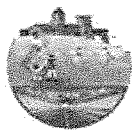
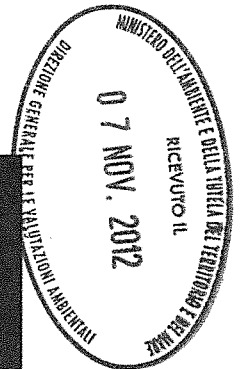
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2012-0027071 del 09/11/2012

presentano  
(ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del Digs 152/06)

Osservazioni sul progetto depositato in data 05/09/2012 per la

"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 di autoveicoli"



EC  
12

*Si vuole presentare questo documento che raccoglie osservazioni, pareri o semplici commenti espressi, oltre che dal Comitato e dalle Associazioni in intestazione, da cittadini di Paderno Dugnano, che hanno voluto offrire alla collettività tutto il proprio personale contributo, le proprie idee. È il buon padre di famiglia che ha avvertito la necessità di intervenire a tutela propria, della propria famiglia e dei propri discendenti, nel processo di valutazione di un'opera la cui costruzione avrà necessariamente ed inevitabilmente impatti negativi sul suo futuro.*

*L'alternativa esiste: troviamo il coraggio di percorrerla insieme.*

*Si allegano - in originale - le firme di quanti hanno partecipato.*

**Spett.le**  
**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**  
**Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali**  
**Via Cristoforo Colombo n° 44**  
**00147 ROMA**

**Spett.le**  
**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 n° 44**  
**00147 ROMA**  
[DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)  
fax 06 57223040

## **Osservazioni**

    sul progetto depositato in data 05/09/2012 per la “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”

    (ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del Dlgs 152/06)



# 1. SOMMARIO

---

2. PREMESSA.....	7
3. IL PROGETTO .....	9
4. ITER TECNICO E BUROCRATICO.....	10
5. OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE.....	11
5.1 OSSERVAZIONI GENERALI.....	11
5.1.1 OSSERVAZIONE SULLA NATURA DEL CONCETTO DI "RIQUALIFICA".....	11
5.1.2 OSSERVAZIONE SUL CONCETTO DI "CHIUSURA DELL'ANELLO DELLE TANGENZIALI DI MILANO".....	12
5.1.3 CONSIDERAZIONI GENERALI SULL'ANALISI DEGLI INQUINANTI. CIT. "OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE" PROF. ANTONIO BODINI - DIPARTIMENTO DI SCIENZE AMBIENTALI UNIVERSITÀ DI PARMA.....	12
5.2 OSSERVAZIONI SPECIFICHE .....	14
5.2.1 STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - SINTESI NON TECNICA .....	14
5.2.2 LE QUESTIONI AMBIENTALI: INQUINAMENTO ACUSTICO.....	18
5.2.3 LE QUESTIONI AMBIENTALI: INQUINAMENTO ATMOSFERICO .....	48
5.2.4 GLI ASPETTI DI IMPATTO SULLA NATURALITA' E QUELLI ARCHITETTONICI.....	60
5.2.5 SOLUZIONE INGEGNERISTICA OBSOLETA E ALTERNATIVE.....	65
6. CONCLUSIONI.....	71

## 2. PREMESSA

---

Le seguenti osservazioni in rapporto alla procedura di verifica del progetto presentato dall'ATI avente come capo gruppo mandataria "Grandi Imprese Fincosit S.p.a." per la riqualifica con caratteristiche autostradali della SP 46 Rho-Monza, dal termine dalla Tangenziale Nord al Ponte sulla linea ferroviaria Milano-Varese corrispondente alle tratte 1 e 2.

Preliminarmente si ritiene di dover precisare come la ristrettezza dei tempi concessi per la formulazione di osservazione e la quantità della documentazione presentata dall'ATI aggiudicataria provvisoria non ha consentito agli scriventi un'analisi dettagliata, puntuale ed esaustiva di tutte le molteplici criticità che il progetto presenta (si tenga presente - a testimonianza della complessità della documentazione- che in sede di gara, e per quanto a nostra conoscenza, la stazione appaltante ha prorogato a favore dei concorrenti i termini per la presentazione delle offerte). Si vuole, pertanto, chiarire come le seguenti osservazioni non abbiano affatto la pretesa di essere complete e di riuscire ad indagare analiticamente ogni profilo. Ciò nonostante, in considerazione della chiarezza con cui la disciplina esistente in materia individua gli obbiettivi della procedura di VIA, si ritiene di poter e di dover comunque esprimere le seguenti osservazioni per esprimere un parere negativo alla realizzazione dell'opera in quanto il progetto in esame:

- 1) NON RISOLVE la 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) NON RISOLVE la preoccupazione altrettanto grave per l'aumento dell'inquinamento acustico;
- 3) NON RISOLVE la 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) DETERMINA erosione sensibile, di territorio a verde;
- 5) DETERMINA significativa riduzione del parco del Seveso;
- 6) DETERMINA impatto visivo e architettonico delle nuove infrastrutture;
- 7) PROVOCA peggioramento dell'ambiente e del tessuto sociale;
- 8) PROVOCA perdita consistente di valore delle case dei residenti.

Ed ancora, prima di procedere con l'esposizione delle osservazioni, si insiste nell'osservare come il progetto ora soggetto a V.I.A. non possa essere avallato anche e soltanto in ragione della procedura di gara attraverso il quale è stato selezionato. Si è, infatti, convinti che un'opera tale, proprio per le implicazioni ambientali connesse e per i sacrifici che in ogni caso verrebbero richiesti alla collettività che abita i territori interessati, avrebbe dovuto essere selezionato in base ad una procedura ove venissero premiate soluzioni progettuali capaci di risolvere effettivamente le criticità collegate al progetto e capaci di non crearne ulteriori (da risolvere poi con opere di mitigazione). La procedura di gara, invece, in questo caso ha premiato in maniera importante la velocità di realizzazione dell'opera.

Nel prosieguo del presente scritto:

- Si esporrà una breve sintesi dell'opera al solo fine di dare immediato risalto al cambiamento che la stessa determinerà sul territorio.

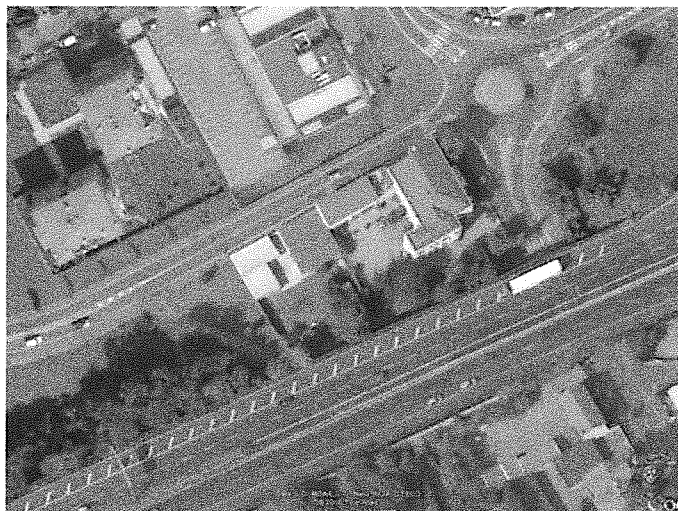
- Si esporranno brevemente alcune fasi dell'iter amministrativo che si ritengono significative al fine di dimostrare come il progetto in esame non debba essere avallato per il fatto di non essere la soluzione migliore.
- Si esporranno precise contestazioni allo S.I.A depositato al fine della procedura di V.I.A.
- Conclusioni.

### 3. IL 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 cronoprogramma sviluppato dagli enti coinvolti – l'infrastruttura non compare tra le opere presentate come essenziali nel dossier di candidatura Expo 2015; l'intervento è soltanto ricompreso tra le opere c.d. "connesse".

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



**FIGURA 1: FOTOMONTAGGIO CHE RENDE L'IDEA DI CHE COSA SIGNIFICANO 14 CORSIE AUTOSTRADALI 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**

## 4. ITER TECNICO E BUROCRATICO

---

Sulla base di quanto concordato nel 2007 dagli enti coinvolti coordinati dalla Provincia di Milano in merito alla prosecuzione della Tangenziale Nord di Milano, il potenziamento della SP 46 Rho-Monza dovrebbe avvenire con 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 (Si anticipa sin da ora, però, che le conclusioni di tale studio di fattibilità non sono condivisibili atteso che lo stesso non ha affatto indagato la fattibilità dell'opera rinviando ad altre fasi la verifica della fattibilità stessa. Ed ancora, in alcuni punti, e come si dirà oltre, i risultati dello studio di fattibilità non sono corretti). 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.

## 5. OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

---

### 5.1 OSSERVAZIONI GENERALI

---

#### 5.1.1 OSSERVAZIONE SULLA NATURA DEL CONCETTO DI "RIQUALIFICA"

---

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 "Riqualifica" 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. Di fatto 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. 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 "Riqualifica" dal momento che viene scippata una strada di libero accesso per realizzare un'arteria a pagamento con altra tipologia di traffico.

Per le esigenze di traffico locale, ad aggravare la sofferenza dei residenti, non essendoci terreno disponibile, 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.

### 5.1.2 OSSERVAZIONE SUL CONCETTO DI "CHIUSURA DELL'ANELLO DELLE TANGENZIALI DI MILANO"

Sempre con riferimento alla documentazione di progetto, 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 non corretta 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.

### 5.1.3 CONSIDERAZIONI GENERALI SULL'ANALISI DEGLI INQUINANTI. CIT. "OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE" PROF. ANTONIO BODINI - DIPARTIMENTO DI SCIENZE AMBIENTALI UNIVERSITÀ DI PARMA.

*"Lo studio di impatto ambientale soffre di un limite intrinseco che fa riferimento alla difficoltà di esprimere giudizi su un progetto che si inserisce in un territorio fortemente antropizzato. Le valutazioni*



*puntiformi (cioè specifiche per il progetto) relative alle emissioni di inquinanti e sui prelievi di risorse (in particolare acqua e suolo) dovrebbero essere inserite nel contesto generale facente capo allo stato di qualità dell'aria e di uso delle risorse e che si presenta fortemente critico. Valutare le dispersioni di inquinanti delocalizzabili lungo il tracciato e confrontarle con i limiti di legge non tiene conto della situazione fortemente compromessa in cui versa tutta l'area della pianura padana, come si evince dalla foto da satellite, ormai ben nota ai più, e che vede la presenza di un'unica grande nuvola di inquinanti stazionanti sull'intera pianura padana.*

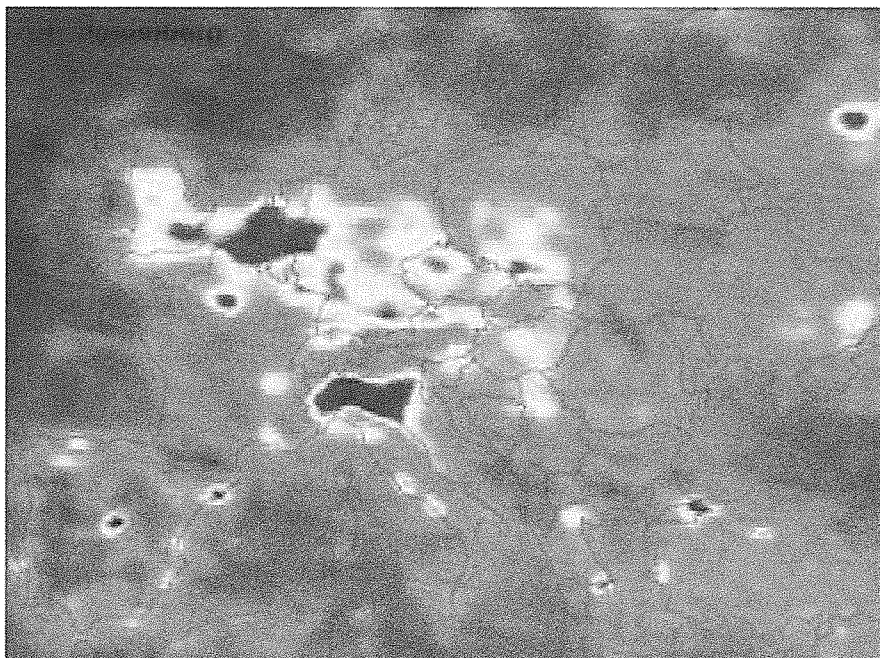


FIGURA 2 IMMAGINE PROVENIENTE DALLA BANCA DATI DELL'ESA, CHE MOSTRA I LIVELLI DI NO2 ATMOSFERICO PRESENTI IN EUROPA

*In questo contesto perde di significato l'analisi puntiforme in quanto la distribuzione differenziale degli inquinanti, la sola misura di mitigazione che scaturisce dall'impostazione progettuale, non determina un miglioramento delle condizioni laddove, invece, un forte miglioramento si rende necessario e cioè a scala di bacino padano. In questo ambito il progetto, al di là di benefici delocalizzati comunque ancora da dimostrare, non fa altro che aumentare l'incidenza degli inquinanti atmosferici. La realtà territoriale imporrebbe una valutazione di area vasta che miri a ridurre effettivamente le emissioni da traffico, causa principale della situazione in cui versa la pianura padana dal punto di vista della qualità dell'aria. Ciascun progetto, valutato singolarmente non può far altro che peggiorar le condizioni seppur rispettando i limiti di legge ad esso applicabili. Lo stesso dicasi per il consumo di suolo. Ciascun progetto, [ndr. incluso quello che qui si intende contestare], contribuisce a una impermeabilizzazione e a una desertificazione di un'area già fortemente compromessa e la valutazione del singolo tracciato decontestualizzata rispetto agli obiettivi di sostenibilità di un'area vasta non permette una valutazione reale degli impatti dovuti al progetto."*

## 5.2 OSSERVAZIONI SPECIFICHE

### 5.2.1 STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – SINTESI NON TECNICA

Si riportano di seguito alcune osservazioni specifiche riferite alla sintesi non tecnica dello SIA del Progetto Esecutivo. 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 Padernesi (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 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 vietarono la circolazione degli automezzi sul territorio per motivi ambientali.

A titolo esemplificativo dello stato di compromissione dell'ambiente a valle della realizzazione della strada in progetto è bene riportare quanto affermato nel progetto preliminare. 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:

#### 10.1 Sintesi degli impatti

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

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

interclusi e perdita di produttività agricola.

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

FIGURA 3 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" e peggioramento del rumore. 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". Tutte queste criticità erano irrisolte e tali sono rimaste.

Si riportano di seguito alcune osservazioni puntuali su affermazioni specifiche riportate nello SIA del Progetto Esecutivo.

5.2.1.1 PAG. 7: "IL PROGETTO DELLO STUDIO CONSENTIRÀ QUINDI [...] DI RISOLVERE LE PROBLEMATICHE DI CARATTERE TERRITORIALE ED AMBIENTALE ATTUALMENTE PRESENTI LUNGO IL TRACCIATO DELLA SP 46, POTENDO APPORTARE LOCALMENTE BENEFICI IN TERMINI DI IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO, ANCHE RISPETTO ALLA SITUAZIONE OGGI ESISTENTE ..." (SOTTOLINEATURE AGGIUNTE DAGLI SCRIVENTI).

---

Il termine "RISOLVERE", nel contesto in cui è stato utilizzato, sta a significare la capacità dell'opera di "ELIMINARE" le problematiche riscontrate. Sennonché, nonostante le dichiarazioni programmatiche, il progetto che si sta valutando NON RISOLVE affatto le problematiche ambientali e territoriali atteso che le situazioni attuali presenteranno un peggioramento.

A dispetto della mole di carta prodotta, la quale rende estremamente arduo il compito di in premessa 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.

A ciò si aggiunga, altresì, che risultano ancora ignorati 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 "galleria fonica". Infatti, dai documenti (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, non a 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. 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.

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.

*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

#### 5.2.1.2 PAG. 20 "OFFERTA INFRASTRUTTURALE E DOMANDA DI SPOSTAMENTO FUTURA"

La lettura dei paragrafi in esame induce il lettore a convincersi che l'unica finalità dell'opera sia quella di "facilitare" l'accesso ad EXPO per i visitatori. L'opera, però, non risulta essere stata inserita tra le "infrastrutture strategiche" di cui alla cd "legge obbiettivo" (ora confluita nella parte II, titolo III, capo IV, del D.Lgs n. 163/2006), e neppure figura tra le opere essenziali ad EXPO di cui alla relativa tabella, ragion per cui la finalità dell'opera non può essere in alcun modo collegata ad EXPO (ed anzi, non si comprendono i loghi EXPO presenti nelle rappresentazioni grafiche del progetto). Si rileva, infatti, che lo SIA individua benefici parziali con la realizzazione dell'opera nell'anno 2016, salvo poi affermare che nel 2025 si verificherà *"un peggioramento dei livelli prestazionali rispetto allo scenario del 2016"* e *"rispetto allo scenario 2016, le tratte di SP46 potenziata che risultavano in sofferenza, presentano una situazione peggiorativa"*.

Lo SIA non chiarisce, però, se la situazione al 2025 si verificherà nel 2025 o prima. In ogni caso, se anche lo scenario si verificasse nel 2025, vorrebbe dire che l'opera - dopo una così breve vita - risulterebbe già inadeguata ed insufficiente. Ci si chiede come, a quel punto, si potrebbe intervenire.

#### 5.2.1.3 PAG. 29 "ANALISI COSTI-BENEFICI"

"La quantificazione monetaria dei costi e dei benefici economici risulta maggiormente complessa per via della difficoltà ad attribuire un valore monetario a variabili quali l'inquinamento atmosferico, il tasso di incidentalità e il tempo".

Rinviando a quanto si dirà nel prosieguo con riferimento al principio di precauzione, si ritiene che il progetto non possa essere autorizzato atteso che con la realizzazione dell'intervento i costi per le esternalità aumenterebbero in maniera rilevante rispetto ai costi che la collettività deve già sostenere (tab. 2.3).

A ciò si aggiunga che tra i vari costi analizzati non figura la “perdita del valore economico delle abitazioni.” 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 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.

#### 5.2.1.4 PAG. 31 “VALORE ECONOMICO DEL PROGETTO”

---

Il valore economico del progetto è individuato – nella tabella 2.5 – in un valore positivo e ciò pare consentire allo studio di concludere che la collettività avrà un beneficio dalla realizzazione dell’opera (i benefici sono maggiori dei costi). La conclusione non è però condivisibile in quanto i dati riferiti al valore del tempo risparmiato – e che da soli consentono il bilancio in positivo – sono contraddittori in quanto:

- A pag. 22 si afferma che nel 2025 si registrerà un peggioramento del traffico rispetto al 2016 (si ritiene, pertanto, che il tempo risparmiato sarà inferiore rispetto al 2016)
- A pag. 31 – tab. 2.5 – si indica, però, che nel 2025 il valore del tempo risparmiato sarà superiore che nel 2016

Visti gli elementi succitati si deve ritenere che nel 2025 il tempo risparmiato potrà essere comunque superiore rispetto all’anno 2016 per il solo fatto che ci saranno molti più veicoli (molti più veicoli che risparmierebbero molto meno tempo). Ma se è corretto il ragionamento, allora il “costo del tempo risparmiato” non è può essere l’elemento –UNICO – che consente al rapporto COSTI / Benefici di risultare positivo. Si rischierebbe, infatti, di chiedere alla collettività di subire importanti “costi” a fronte di risparmi di tempo irrisori.

#### 5.2.1.5 LE IMMAGINI

---

Si ritiene non si possa tacere come le immagini inserite nello SIA con l’intento di consentire al lettore di potersi immaginare l’opera , siano però ben lontane dalla realtà. Si tratta di inesattezze che denotano, a parere di chi scrive, un indice di superficialità e di poca conoscenza del territorio e che deve, pertanto, indurre a compiere valutazioni con la massima attenzione.

Fig. pag 46: il contesto ambientale rappresentato non corrisponde ad alcun tratto della strada interessata dal progetto

Fig. pag. 77: la figura rappresenta una strada con senso di marcia all’inglese

Fig. pag. 82: l’immagine non tiene conto delle ulteriori e ben più numerose fonti di inquinamento luminoso presenti nella zona

A ciò si aggiunga che, in generale, nei foto inserimenti presentati, per rappresentare i nuovi inserimenti delle aree di mitigazione viene utilizzata – sistematicamente – una tonalità di colore verde più intensa rispetto a quella utilizzata per rappresentare le aree già esistenti. Il risultato di tale accorgimento è che l’osservatore ha la percezione, ovviamente sfalsata, che pure in presenza di una consistente diminuzione delle aree a verde, queste in realtà siano superiori nella previsione progettuale presentata.

## 5.2.2 LE QUESTIONI AMBIENTALI: INQUINAMENTO ACUSTICO

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)**. I danni riscontrabili possono essere di seguito riassunti:

- 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(A) (livelli superiori potrebbero causare gravi disturbi alla salute) e il limite massimo ammissibile dovrebbe essere fissato a 50 dB(A). Per praticità e per ragioni di natura tecnica e finanziaria, questi limiti ideali vengono però spesso ignorati, e soprattutto nei paesi industrializzati i limiti soglia di esposizione ai rumori (fissati per legge) superano il più delle volte quelli sopra indicati.

## DANNO BIOLOGICO EXTRA Uditivo

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

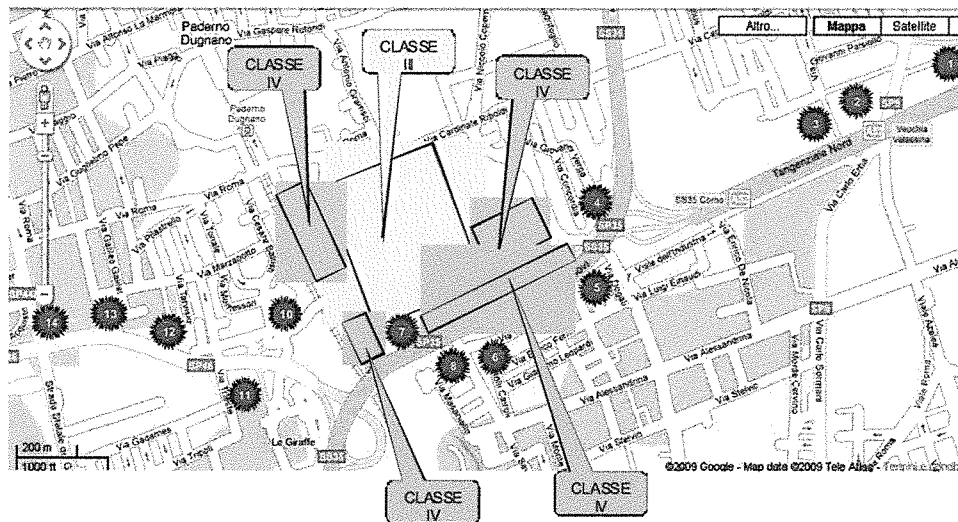
Date tutte queste premesse ed informazioni di riferimento per una valutazione del clima acustico dell'area, si dà ora informazione sull'analisi della rumorosità effettuata nel corso dei diversi progetti che si sono succeduti in questi anni e per ultimo si analizzerà in dettaglio la relazione tecnica acustica contenuta nel progetto esecutivo.

PROGETTO PRELIMINARE DEL 2008

All'interno dello SIA del progetto preliminare erano stati analizzati solo una porzione limitata di ricettori nel territorio comunale di Paderno Dugnano. I ricettori identificati nel documento PIM di Serravalle sono i seguenti:

- 2-3: via Paisiello a Calderara
- 4: vie Verga/Concordia, presso Gen. Dalla Chiesa
- 5: f.lli Rosselli, alla base del futuro ponte
- f.lli Rosselli ang. Via Gramsci
- 7: via San Michele 7
- 8: via Quercia
- 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 ricettori



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

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



- via San Michele 7: da un clima acustico diurno di 64,8 dB(A) (limite) si passerà ad una media di 73 dB(A) (a valle di tutte le "tutele" previste) che è valore da zona industriale; di notte passeremo da 57.4 dB(A) (irregolare) a 65 dB(A) (oltre la soglia di attenzione).
- via San Michele 20: da un clima acustico diurno di 64,4 dB(A) (limite) si passerà ad una media di 68 dB(A) (a valle di tutte le "tutele" previste) che è valore assai irregolare; di notte passeremo da 57.2 dB(A) (irregolare) a 61 dB(A) (oltre la soglia di attenzione).
- via Battisti 77 (zona UNES): da un clima acustico diurno di 63 dB(A) (quasi limite) si passerà ad una media di oltre 68 dB(A) (a valle di tutte le "tutele" previste) che è valore assai irregolare; di notte passeremo da 55 dB(A) (limite) a 61 dB(A) (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.

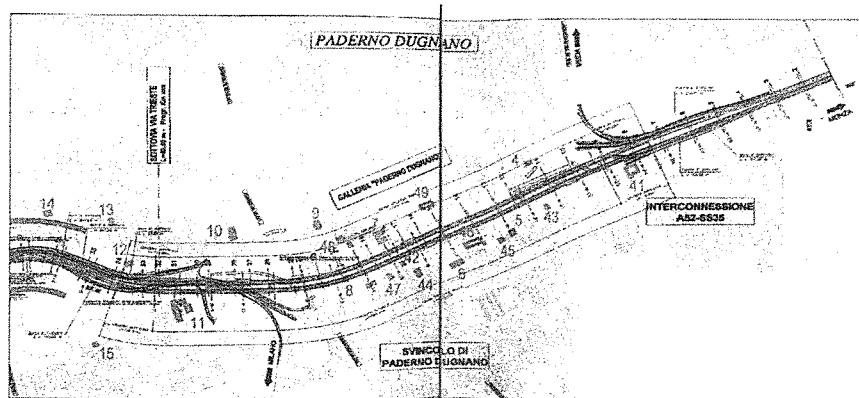
Si può quindi affermare che l'inquinamento acustico sarà insalubre a valle di tutte le misure di mitigazione presenti nei vari progetti

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?**

#### PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA DELL'INTERRAMENTO DEL 2010

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 si riportano a titolo di esempio i valori calcolati in corrispondenza del ricettore 48, in particolare sulla via San Michele al civico nr. 14 e alla stessa distanza di riferimento, ma lungo la via Gen. Dalla Chiesa, il ricettore 49.



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

- via San Michele 14: da un clima acustico diurno di 67 dB(A) (ben oltre il limite che, da questa parte, la zona III imporrebbe) si passerà ad una media di oltre 71 dB(A) (a valle di tutte le "tutele" previste) che è valore da zona industriale; di notte passeremo da 59 dB(A) (irregolare) a 63 dB(A) (oltre la soglia di attenzione).
- via Gen. Dalla Chiesa: da un clima acustico diurno di 64,5 dB(A) (al limite) si passerà ad una media di oltre 68 dB(A) (a valle di tutte le "tutele" previste) che è valore quasi da zona industriale; di notte passeremo da 57 dB(A) (irregolare) a 61 dB(A) (oltre la soglia di attenzione).

Il confronto fra l'impatto del progetto preliminare, in sopraelevata come questo progetto esecutivo, e l'interramento del tratto di Paderno portava ad effettuare le seguenti considerazioni:

- Progetto preliminare in sopraelevata comporta aumenti considerevoli per il 65% dei ricettori analizzati.
- Interramento riporta il 75% dei ricevitori a valori uguali o inferiori a quelli attualmente misurati, il restante 25% è compromesso dalla configurazione delle complanari ipotizzata e dalla assenza sulle stesse complanari di opere di mitigazione.
- Si può affermare che con l'ipotesi di Interramento e con la mitigazione delle complanari, il contributo al rumore dato dalla Rho Monza, nella porzione di territorio di Paderno, diventa minimo.
- La presenza della Milano Meda mantiene livelli di pressione acustica prossimi o superiori ai limiti, ma se la Rho Monza viene interrata, la successiva fase di mitigazione della Milano Meda può arrivare ad ottenere valori ottemperanti.

#### 5.2.2.2 ANALISI E OSSERVAZIONI DELLA VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO DEL PROGETTO ESECUTIVO 2012

---

Alla luce di quanto evidenziato negli studi acustici precedenti, che fotografano una situazione estremamente critica per la rumorosità dell'area di studio sanabile solo con l'interramento del tratto padernese, si vogliono qui riportare le ulteriori criticità evidenziate nello studio di impatto acustico del progetto esecutivo del 2012; lo studio aveva lo scopo di sanare la situazione evidenziata negli studi precedenti. I punti critici e oggetto di osservazioni specifiche sono di seguito riportati:

- carenza nei dati di input richiesti dalla Delib. G.R. Lombardia, 8 marzo 2002 n. 7/8313
- errori nei dati di input
- limiti di immissione da applicare
- criticità dei pannelli fonoisolanti e fonoassorbenti in vetro
- differenze tra i dati di input per l'ante operam e per il post operam
- analisi dei risultati ottenuti
- cantierizzazione
- considerazioni conclusive

#### CARENZA NEI DATI DI INPUT RICHIESTI DALLA D.G.R. LOMBARDIA, 8 MARZO 2002, N. 7/8313

La normativa regionale in merito alle valutazioni di impatto acustico definisce i dati minimi che devono essere in esso contenuti. L'analisi dei dati di input della relazione di impatto acustico a corredo del progetto della sp 46 è carente in questi punti:

- *l'art. 2 comma d) indica i seguenti dati ..."Occorrono i dati relativi al traffico nelle ore di punta, al traffico medio giornaliero previsto per il periodo diurno e per il periodo notturno, alla composizione percentuale per le diverse categorie di mezzi pesanti, autocarri, autoveicoli, motocicli"...*

Lo studio riporta solo tre tabelle con i dati di traffico, della sp 46, della sp 35 e delle nuove complanari, a pagina 19, 20, 21 e 22; nelle citate tabelle **manca la suddivisione tra veicoli nel periodo diurno e notturno e la percentuale di pesanti per i dati dello stato di fatto e la percentuale dei mezzi pesanti per gli scenari 2016 e 2025**. L'aver omesso questi dati oltre a disattendere le prescrizioni della legge regionale, non permette una valutazione completa, da parte dello scrivente, dell'impatto che le infrastrutture avranno sul clima acustico dell'area nei due periodi di riferimento.

Oltre alla carenza dei dati sulle infrastrutture principali non sono minimamente riportati le altre sorgenti infrastrutturali del territorio inserite nel modello e i dati di traffico utilizzati.

- *l'art. 2 comma f) dice .."Tali punti sono individuati in accordo con il/i Comune/i e la struttura dell'A.R.P.A. territorialmente competenti."...*

Nella relazione non c'è nessuna evidenza della concertazione dei punti di indagine con gli enti preposti.

- *sempre il comma f) dell'art. 2 dice ..."Per tali punti devono essere forniti i dati previsionali dei livelli di pressione sonora derivanti dai calcoli."...*

La documentazione analizzata riporta solo sommariamente i valori calcolati nei punti ricevitori, ed omette completamente i valori calcolati su tutti i punti ricevitori che seguendo la nomenclatura dei capitoli dovrebbero essere riportati nell'Allegato "Allegato livelli di pressione sonora mediante modello matematico". Il mancato inserimento di tutti i valori calcolati **non permette di valutare la**

**veridicità delle affermazioni contenute nel capitolo “Situazione post operam comprensiva di interventi di mitigazione” e di conseguenza le successive conclusioni dell’intero studio di impatto acustico.**

- *l’art. 2 comma h) dice ...”Se sono previsti sistemi di contenimento del rumore, descrizione degli stessi, fornendo altresì ogni altra informazione utile a specificare le caratteristiche e ad individuare le proprietà di riduzione dei livelli sonori nonché l’entità prevedibile delle riduzioni stesse.”...*

La descrizione delle barriere acustiche previste e della galleria fonica, non si può considerare esaustiva in particolare per alcuni aspetti; non si definisce il grado di fono isolamento e in non si può ricavare l’entità di riduzione delle stesse se non con il parametro “indice di isolamento” riportato sotto; l’indice però definisce la capacità di isolamento in funzione di barriera mono o bi assorbente, riportando un valore di 30 e 36 dB che però non tiene conto di barriere non assorbenti come il caso di quelle di vetro.

Lo studio oggetto di analisi riporta poi che *“Le barriere previste nel progetto rispondono tutte alla tipologia 1 prevista nel “Capitolato speciale prestazionale” che prevede le seguenti prestazioni di fonoassorbimento e fono isolamento:*

Frekuensi [Hz]	Coefficiente di fonoassorbimento
125	0,45
160	0,55
200	0,65
250	0,78
315	0,80
400	0,85
500	0,92
630	0,90
800	0,90
1000	0,86
1250	0,85
1600	0,82
2000	0,80
2500	0,75
3150	0,72
4000	0,72

Tipo di pannello	Indice di isolamento $I_a$ [dB]
Monoassorbente	36
Biassorbente	30

*Prestazioni acustiche Pannello tipologia 1"*

La maggior parte delle barriere, soprattutto nel tratto in affiancamento tra la sp 35 e la sp 46, sono progettate in vetro stratificato 8+8 che **non possono in nessun caso avere le caratteristiche di fono assorbimento riportate nelle suddetta tabella visto che il vetro è una superficie compatta che riflette completamente l'onda sonora incidente, con valori di coefficiente di assorbimento prossimo a 0,03.**

Nasce a questo punto il dubbio di come sono state valutate le caratteristiche di assorbimento dei materiali delle barriere all'interno del modello, con **probabile sottostima della rumorosità** prodotta dall'infrastruttura mitigata in quanto si considerano delle **capacità fonoassorbenti (che riducono il rumore emesso) sbagliate.**

Altro punto critico è dato da come è stato valutato l'isolamento delle stesse visto che non è riportato in nessun punto del documento come sono state trattate **le diffrazioni in corrispondenza dei bordi delle barriere**, diffrazione che limitano le capacità fonoisolanti di qualsiasi barriera a livelli di isolamento sempre inferiori a 15 dB.

#### ERRORI NEI DATI DI INPUT

Nella descrizione, seppur molto scarna, dei dati di input del modello risultano degli errori che pregiudicano la qualità del calcolo previsionale e rendono poco attendibili i valori calcolati in corrispondenza dei ricettori.

In particolare quando si tratta del fattore G, fattore del terreno, **si commette un errore concettuale forte**; infatti, si assegna ad aree urbane il valore 1, definito nella figura sotto riportata come terreno soffice e alle aree extraurbane un valore 0, tipico di terreni riflettenti.

Fattore del terreno G

Definisci parametri delle librerie di elementi...							
Globale	DIN	RLS	PLS	VDI	S03/TRap	ISO	Ö-norm
G:	<input type="text" value="0,00"/>	Valore di default per G al di fuori degli elementi dBod. G = 0: terreno riflettente; G = 1: terreno soffice.					

Questo errore comporta una riduzione in ambito urbano della propagazione del rumore con conseguente sottostima dei livelli sonori in corrispondenza degli ambiti urbanizzati con terreno riflettente in cui vi è maggiore presenza di popolazione.

Anche nella valutazione dei dati meteo si riporta una tabella senza specificare che tipo di dati sono in essa contenuti e senza spiegare in alcun modo come questi dati sono stati trattati e utilizzati per valutare le condizioni favorevoli e sfavorevoli alla propagazione.

Frequenza:

	20°	40°	60°	80°	100°	120°	140°	160°	180°	200°	220°	240°	260°	280°	300°	320°	340°	360°
Giorno	31	29	29	30	32	35	39	42	46	51	53	54	52	49	45	41	38	34
Notte	68	68	69	73	78	82	85	87	88	89	90	91	91	89	86	81	76	71
Sera	68	68	69	73	78	82	85	87	88	89	90	91	91	89	86	81	76	71

Da sottolineare anche che i dati sono suddivisi in giorno, notte e sera facendo presumere che i dati non siano quelli utilizzati per la valutazione nei due periodi di riferimento, diurno (dalle 6 alle 22) e notturno (dalle 22 alle 6).

#### LIMITI DI IMMISSIONE DA APPLICARE

Lo studio di impatto acustico presenta un intero capitolo in cui si definiscono i limiti da applicare alle infrastrutture oggetto di studio e che sono di seguito riportati:

*“Limiti per ricettori sensibili*

Infrastruttura	Fascia di pertinenza	Limite diurno dB(A)	Limite notturno dB(A)
Da inizio tratta su A 52 ad innesto raccordo SP35- SP46	250m	50	40
Raccordo S.P. 35 - S.P. 46	250m	50	40
Tratto nuovo S.P. 46	250m	50	40
S.P. 46	Fascia A - 100m Fascia B - 150m	50	40
Complanari	Fascia unica 150m	50	40

*Limiti per altri ricettori*

Infrastruttura	Fascia di pertinenza	Limite diurno dB(A)	Limite notturno dB(A)
Da inizio tratta su A 52 ad innesto raccordo SP35- SP46	250m	65	55
Raccordo S.P. 35 - S.P. 46	250m	65	55
Tratto nuovo S.P. 46	250m	65	55
S.P. 46	Fascia A - 100m Fascia B - 150m	70 65	60 55

Complanari	Fascia unica 150m	65	55
------------	-------------------	----	----

*All'esterno delle fasce di pertinenza definite dal DPR 142/2004 si applicano i limiti previsti dai piani di classificazione acustica comunali."*

Nel proseguo del capitolo 8 si introduce il concetto di "concorsualità" e si decide di applicarlo ai tratti di strada principali. La definizione di strade principali è del tutto arbitraria e viene applicata in modo disomogeneo lungo il tracciato della sp 46. La normativa poi non dà nessuna definizione in merito e dice di applicare la concorsualità quando ci sono fasce di pertinenza sovrapposte.

La non uniformità nell'applicazione di questo metodo porta l'estensore dello studio a non considerare mai la concorsualità delle fasce di pertinenza delle complanari, definite come strade C2 (strada extraurbana secondaria di nuova realizzazione) e valuta invece la concorsualità tra la sp 46, nel tratto in cui non è più affiancata alla sp 35, e la sp 44, anch'essa definibile come Ca (strada extraurbana esistente) e quindi della stessa importanza della complanare precedentemente non considerata.

A nostro avviso questa arbitrarietà non è in nessun modo giustificabile con l'affermazione che vi è un'alta densità di strade interessate che comporta alta complessità nell'analisi, visto che solo le strade con fasce di pertinenza sono da considerare e nel caso di questo studio sono al massimo 3 quando si affiancano sp 46 e complanare con un'altra strada.

I limiti così calcolati per il tratto in affiancamento tra la sp 35 e la sp 46 e riportati nella seguente tabella sono conseguentemente sbagliati perché non tengono conto della presenza della complanare e vanno ricalcolati.

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

La presenza della complanare comporta, utilizzando lo stesso criterio di calcolo del SIA, per la fascia A della sp 35 un limite di 67,9 dB(A) per la sp 35 e di 62,9 dB(A) per la sp 46 e la complanare nel periodo diurno e 57,9 per la sp 35 e 52,9 dB(A) per la sp 46 e la complanare nel periodo notturno. Per la fascia B della sp 35 i valori sono uguali per tutte le strade e si riducono a 60,2 per il periodo diurno e 50,2 per il periodo notturno.

Tutte le considerazioni effettuate sui ricettori dovrebbero quindi essere riviste alla luce dei limiti, riportati nella sottostante tabella, nel tratto in cui ho l'affiancamento tra la sp 35 e i nuovi tracciati della sp 46 e della complanare.



	Limiti ricalcolati e da applicare	sp 46 complanare	sp 35
Fascia A sp 35	Giorno	62,9	67,9
	Notte	52,9	57,9
Fascia B sp 35	Giorno	60,2	60,2
	Notte	50,2	50,2

**Le considerazioni appena fatte andrebbero applicate anche in tutti i tratti in cui la complanare affianca la sp 46.**

#### CRITICITA' DEI PANNELLI FONOISOLANTI IN VETRO

Le criticità dei pannelli fonoisolanti in vetro sono stati in parte analizzate nel paragrafo precedente; in questo paragrafo si vogliono mettere in luce ulteriori elementi di criticità che la barriera in vetro comporta.

La riflessione totale dell'onda sonora in corrispondenza delle barriere in vetro comporta un incremento della rumorosità della strada che vuole mitigare e l'aumento della riflessione della rumorosità delle altre strade ad essa limitrofe. A titolo di esempio la rumorosità della sp 35 affiancata alla sp 46 verrà ad incrementarsi nella porzione sud del territorio padernese visto che tutta la rumorosità prodotta dal passaggio dei veicoli lungo la sp 35 non si propagherà in due direzioni, ma verrà riflessa interamente sul lato meridionale, dalle barriere previste per la sp 46.

La presenza di pannelli in vetro anche in corrispondenza della galleria fonica comporta un riverbero del rumore prodotto all'interno della galleria che si traduce in un incremento significativo all'uscita della stessa. Per ovviare al problema della rumorosità all'imbocco della galleria sono state predisposte ulteriori barriere in vetro. Alla luce delle assunzioni formulate riguardo ai valori sbagliati di coefficienti di assorbimento acustico previsto per le barriere in vetro si deduce una sovrastima della capacità mitigativa delle soluzioni preventivate all'imbocco della galleria.

#### DIFFERENZE TRA I DATI DI INPUT DELL'ANTE OPERAM E DEL POST OPERAM

Dall'analisi delle mappe acustiche allegate al progetto è emerso come siano stati utilizzati dati di input differenti tra la valutazione ante operam e post operam.

Nelle figure successive si evidenzia la mancanza della viabilità locale, considerata nell'ante operam, e non inserita nel post operam.



FIGURA 4 SCENARIO ANTE OPERAM CON LA PRESENZA DELLA VIABILITA' LOCALE

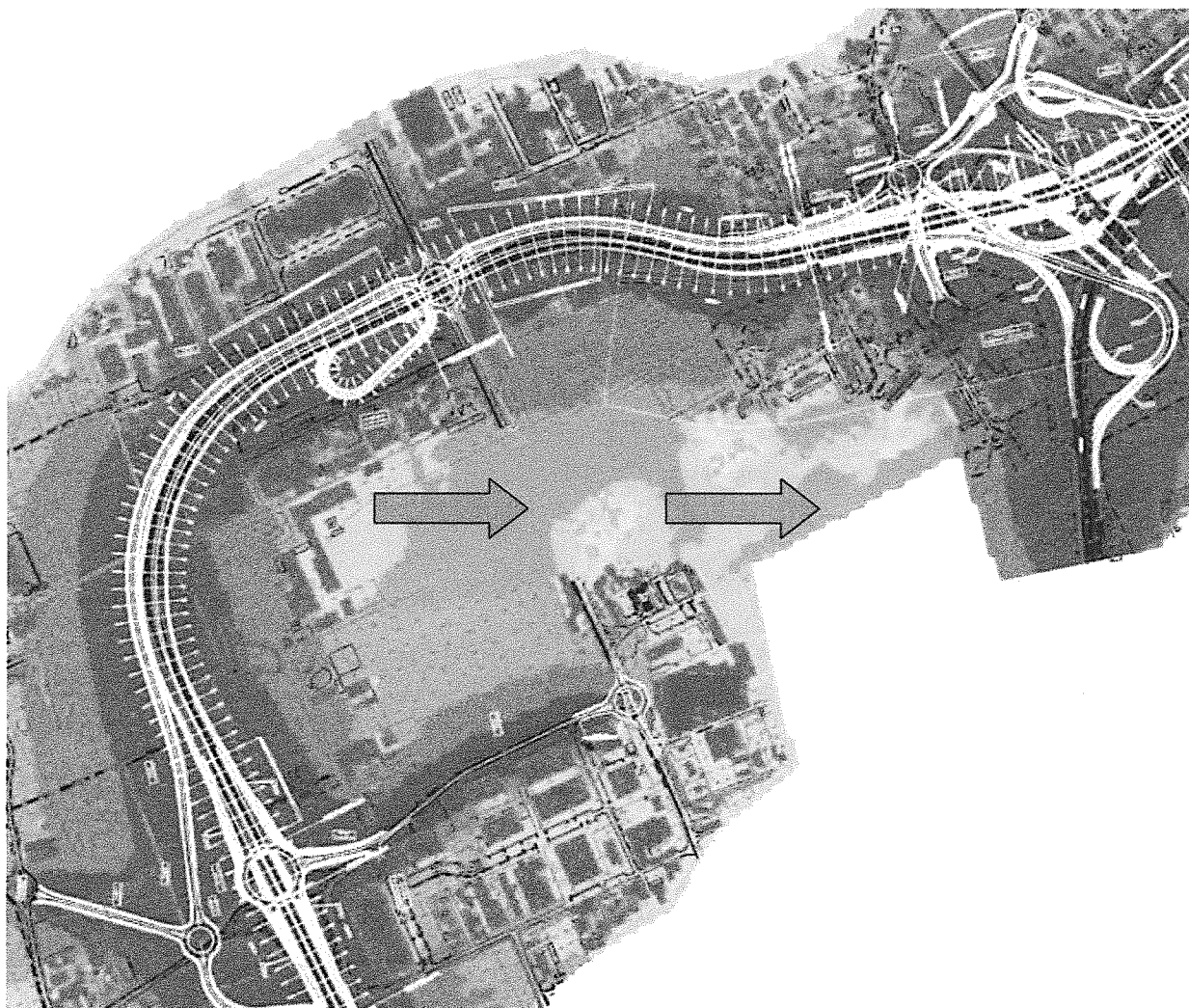


FIGURA 5 SCENARIO POST OPERAM SENZA LA VIABILITA' LOCALE

In corrispondenza delle frecce azzurre si nota senza alcun dubbio la mancanza del contributo acustico delle strade locali nel post operam altresì presenti nell'ante operam.

Nella premessa del capitolo sul calcolo dei ricettori con gli interventi mitigativi gli estensori del SIA affermano che:

*"Innanzitutto si evidenzia che i livelli stimati nello scenario con mitigazioni presso i ricettori considerati, nella totalità dei casi risultano inferiori o uguali ai livelli ante operam, aspetto che costituisce il risultato fondamentale della valutazione di impatto acustico di un'opera che non deve peggiorare il clima acustico."*

**Ovviamente questa affermazione è palesemente falsa se si confrontano due cose differenti, l'ante operam con anche le strade locali presenti e un post operam in cui si considera il contributo solo delle strade principali.** In questo modo è stato quindi "falsato" il clima acustico calcolato non permettendo un confronto tra ante e post operam.

Si precisa ulteriormente che se non si tiene conto del contributo di queste strade nel calcolo del valore di immissione si dimostra che il clima acustico non è peggiorato a seguito della costruzione dell'infrastruttura operando in un modo poco scientifico e professionale.

## ANALISI DEI RISULTATI OTTENUTI NELLO STUDIO DI IMPATTO ACUSTICO

L'analisi dei risultati mostra per la situazione non mitigata uno scenario estremamente critico. Si può riassumere che tutti i ricettori prospettanti l'infrastruttura comportano dei superamenti; sono infatti identificati 320 ricettori con superamenti del limite da pochi dB(A) fino a 22 dB(A), di cui ben il 75% sono di tipologia residenziale in un'area in cui risiedono circa 8000 persone di cui circa 1000 bambini. La situazione in corrispondenza dei **ricettori sensibili**, in questo ambito prevalentemente scuole, è definita dagli stessi estensori dello studio di **estrema criticità e insanabile** con superamenti fino a 22 dB(A).

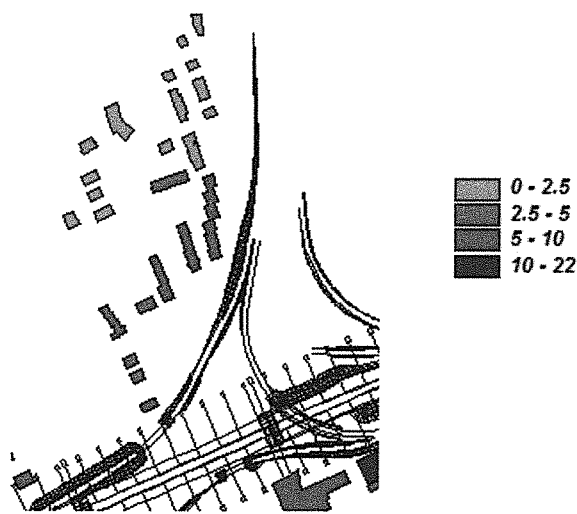
Lo studio parte da questi dati e introduce gli interventi mitigativi per sanare i superamenti riscontrati.

La prima considerazione da effettuare è che non vengono riportati i dati del valore di pressione sonora calcolato sulla facciata dei ricettori nei diversi scenari analizzati. Questa omissione, vien da chiedersi quanto voluta, non permette di verificare quanto viene riportato dall'estensore dello studio di impatto acustico. La possibilità di analisi dello scrivente sono quindi decisamente limitate e si traducono essenzialmente in una ricerca del dato di facciata partendo dagli scarsi dati riportati nella relazione del progetto e dalle mappe acustiche, che però sono rappresentativi del valore a 4 metri d'altezza e non sono per nulla rappresentativi dei livelli sonori prodotti da un'infrastruttura che corre a 6 m d'altezza e che impatta in particolar modo sui piani compresi tra i 7 e gli 11 metri d'altezza. Il processo a ritroso per quantificare il valore in facciata è ulteriormente complicato dalla scarsità dei dati di input riportati.

Pur con le oggettive difficoltà, derivanti dalla scarsa restituzione di quanto calcolato col modello, si analizza successivamente, settore per settore, così come suddiviso nello studio di impatto acustico, i risultati a valle degli interventi mitigativi.

- Svincolo sp 35 verso nuovo tratto sp 46: Nello scenario ante operam calcolato le criticità su via Dalla Chiesa, Concordia e Verga dipendono principalmente dalla sp 35; dall'analisi della mappa acustica risulta come sia comunque importante il contributo del traffico transitante su via Dalla Chiesa e nel sottopassaggio di via Industria.

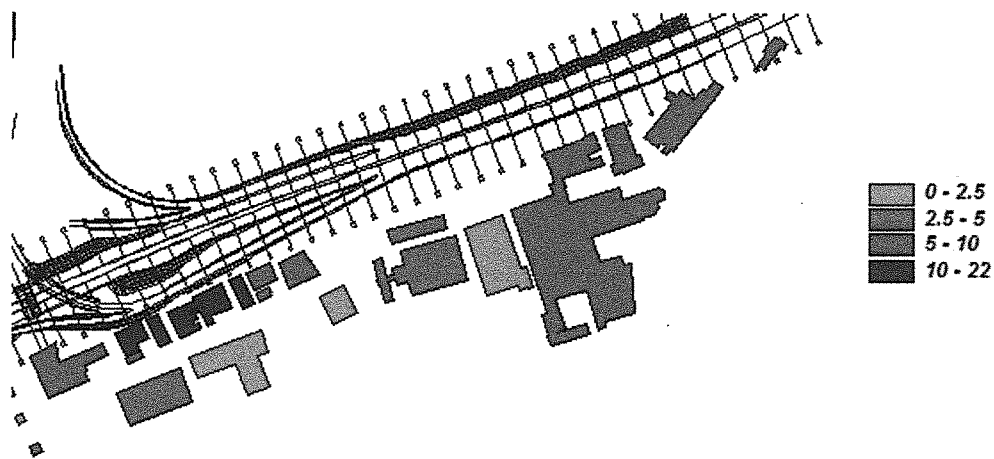
I superamenti a monte degli interventi mitigativi sono riportati nella figura sottostante.



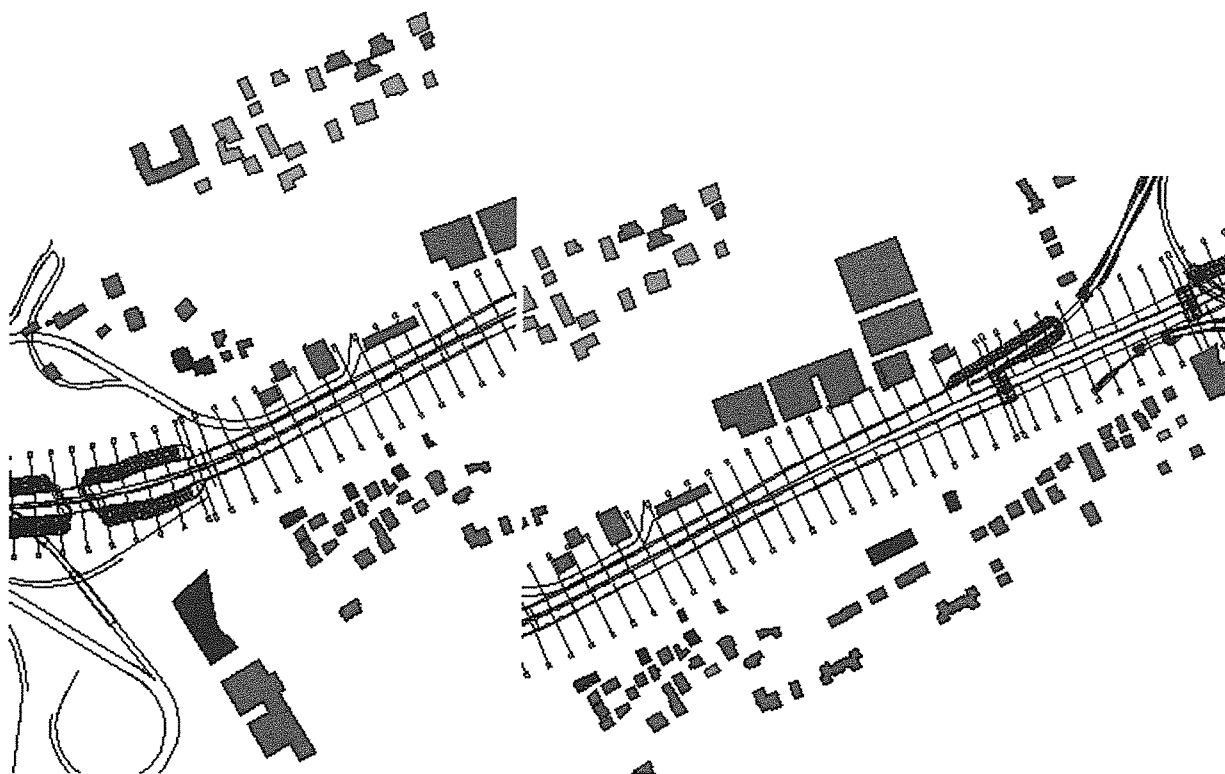
L'entità dei superamenti arriva fino a 10 dB(A) sugli edifici di via Verga e via Concordia.

Lo studio afferma che si hanno riduzioni dei livelli sonori fino a 8 dB(A) che permettono di riportare i ricettori entro i limiti previsti senza riportare nessun valore ulteriore. L'analisi delle mappe non permette di aggiungere nulla a quanto riportato dall'estensore dello studio.

- Tratto km 0+000 - 0+900: Lo studio riporta “Sostanzialmente rimangono “non risanati” gli edifici industriali posti a sud della confluenza della S.P. 35 ed A52., con livelli sostanzialmente analoghi a quelli attuali”. Si riporta la mappa dei superamenti per stimare l’entità degli stessi. Dalla mappa emergono superamenti anche superiori a 10 dB(A).



- Tratto nuovo S.P. 46 km 0+900 -1+750: Il tratto in oggetto è sicuramente uno dei tratti più critici di tutto il progetto. I superamenti, così come riportato nelle mappe sottostanti, sono di notevole entità e su decine di edifici, prevalentemente residenziali.



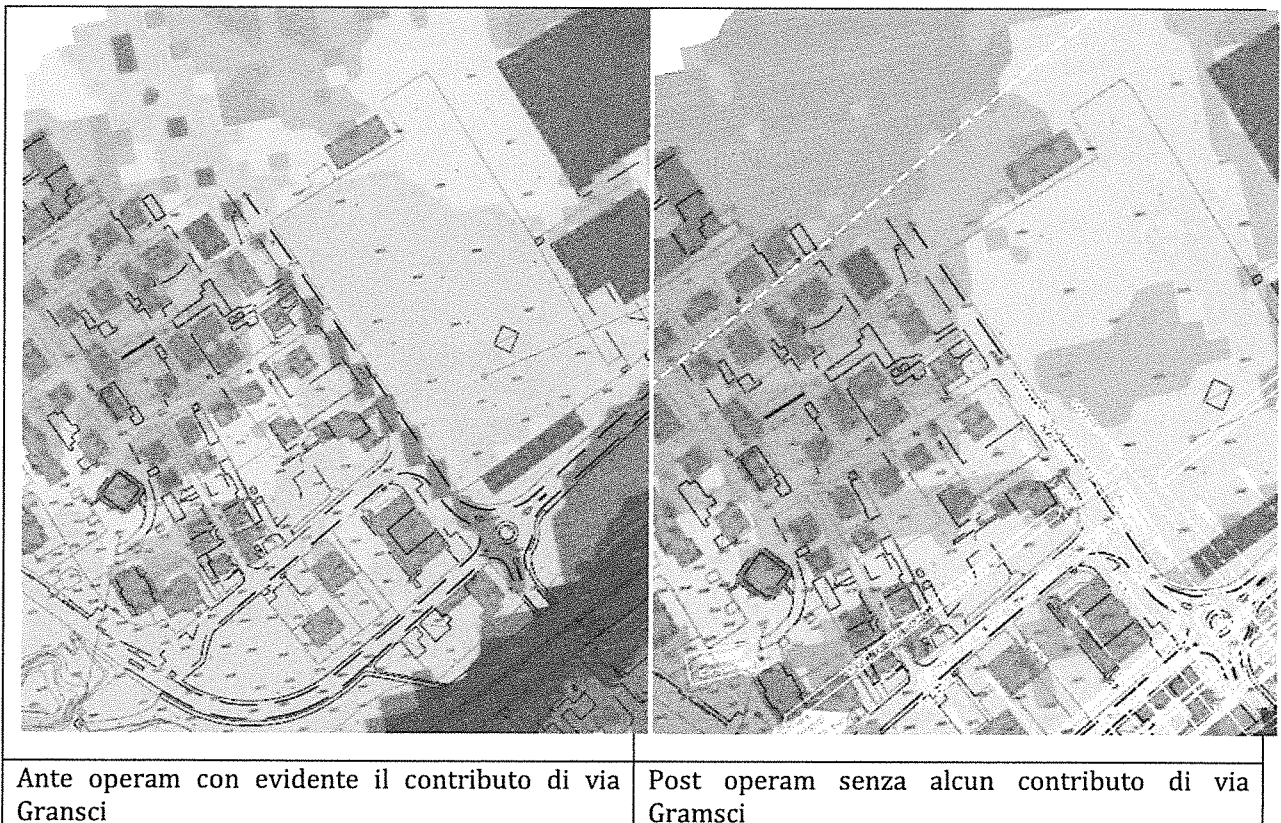


L'analisi dei risultati a valle delle mitigazioni fornita dagli estensori viene suddivisa in due tratte, quella a nord delle infrastrutture e quella a sud.

Per la porzione a nord riporta un beneficio "palese" anche superiore ai 10 dB(A), senza però affermare se i ricettori sono sanati e senza nessun dato a suffragare questa tesi.

Si riporta genericamente che i valori calcolati dipendono anche da un contributo non trascurabile delle strade esistenti. A questo proposito si vuole evidenziare un paio di aspetti:

- il primo è che l'infrastruttura più critica per gli edifici residenziali è rappresentata dalla strada complanare di nuova realizzazione e anche per lei bisogna verificare il rispetto dei limiti normativi previsti per le strade C2;
- la seconda è che il contributo delle strade esistenti, come nel dimostrato precedente, è stato tolto tra l'analisi ante operam e il post operam; le figure sottostanti mettono in evidenza il clima acustico in corrispondenza di via Gramsci che cambia vistosamente tra ante e post operam con l'evidente assenza del contributo della strada locale nella valutazione del livello di immissione presente in corrispondenza dei ricettori.



Alla luce delle immagini sopra riportate non possono essere accettate frasi come *"Un contributo non trascurabile sui ricettori nei pressi della galleria è anche fornito dalla viabilità locale già esistente che lambisce gli edifici più esposti"* perché non si può attribuire un contributo significativo a una strada che è stata tolta tra la situazione ante operam e post operam.

I valori calcolati in facciata degli edifici a sud del sistema infrastrutturale sono stati tabellati riportando il contributo della sp 46 e della sp 35 per poter poi affermare che il contributo della sp 46 è conforme ai limiti normativi calcolati secondo il principio di concorsualità. L'approccio adottato solo per questi ricevitori è condivisibile ma andrebbe applicato a tutti i ricettori oggetto dello studio e non

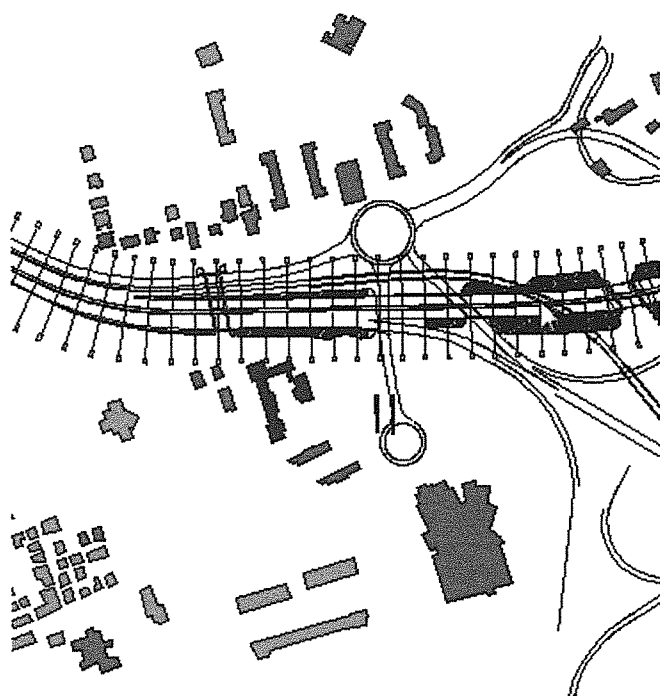
solo ai ricettori prossimi alla strada preesistente dove è presumibile che il contributo della sp 35 sia superiore rispetto al contributo della sp 46 più distante.

In questa porzione di territorio i ricettori devono poi essere verificati alla luce delle considerazioni fatte sulla definizione dei limiti normativi, che, se come da noi prospettato dovesse tener conto della concorsualità anche della complanare, sarebbero inferiori rispetto a quelli verificati dall'estensore dello studio di impatto acustico e quindi le criticità potrebbero essere di qualche dB(A) superiori con la necessità di preventivare interventi mitigativi più efficaci. A titolo di esempio per gli unici ricettori in cui si hanno dati numerici a sud delle infrastrutture, applicando i limiti con concorsualità della complanare, si verificherebbe un punto di non conformità per il ricettore R 077.

L'efficacia degli interventi mitigativi in questa porzione di territorio deve tener conto delle osservazioni sollevate rispetto alle barriere in vetro, che non avendo caratteristiche fonoassorbenti e non avendo specificato nel progetto come sono state implementate nel modello, potrebbero portare a delle emissioni delle infrastrutture più elevate rispetto a quelle considerate nello studio.

- Lato nord S.P. 46 km 1+700 – 1+850 (complanare): Si riportano delle **criticità irrisolte** in corrispondenza dei ricettori prospicienti la complanare e si identifica come la causa del superamento la presenza della complanare. La complanare di nuova realizzazione appartiene al progetto in esame e deve anche lei essere risanata prevedendo interventi mitigativi che invece non sono stati ipotizzati. Anche in questo caso vanno comunque esplicitati i contributi di tutte le infrastrutture interessate, complanare, sp 46 e sp 35 e confrontati coi limiti ottenuti con la concorsualità delle fasce di rispetto delle infrastrutture.
- Lato sud S.P. 46 km 2+075 – 2+500: Il plesso scolastico di Via Trieste rimane non sanato, con valori superiori a 10 dB(A) rispetto al limite diurno. Anche i ricettori R 148 e R 152 presentano dei superamenti dei limiti e dettagliando i contributi di tutte le strade esistenti, come andrebbe sempre fatto, si arriva ad affermare che il superamento dipende dalla complanare e che la sp 46 è sanata. Oltre a rimarcare il fatto che la complanare deve essere comunque considerata negli interventi mitigativi e non trattata come una strada estranea al progetto, si ribadisce che dai dati tabellari il contributo della complanare è chiaro, seppur solo nel punto rivolto a nord verso la sp 46 e che questo valore supera i limiti definiti nel caso di concorsualità di tutte le sorgenti presenti. Infatti, il valore è 64,3 e 52,3 dB(A), rispettivamente per il periodo diurno e notturno, con limiti di 60,2 e 50,2 calcolati considerando la concorsualità sp 35, sp 46 e complanare.





- Lato nord S.P. 46 km 2+175 – 2+600: Nella porzione nord rimangono delle criticità sui ricettori R 189, R190, R194 e R 193 (residenziali) e R192 (commerciale) con superamenti entro i 2 dB(A) attribuite alle complanari. Anche in questo caso si ribadisce che la non applicabilità della concorsualità per la presenza delle complanari, che ridurrebbero i limiti, stima un superamento inferiore di quello riscontrabile.
- Lato ovest km 3+500 – 3+975: I ricettore sensibile R240 rimane non sanato.
- Lato ovest e est km 4+375 – 4+975: L'aspetto che interessa evidenziare in questa porzione di infrastruttura è che al contrario di tutto il tratto precedente, in cui la complanare non veniva mai considerata e soprattutto risanata con interventi di mitigazione, sono stati previsti interventi mitigativi anche sulla complanare. Come mai questa disomogeneità di valutazioni? Al di là di questo aspetto rimangono anche in questo tratto 2 ricettori non sanati.

#### CANTIERIZZAZIONI

La prima osservazione riguarda ancora, come nel caso della valutazione dell'impatto dell'infrastruttura in opera, **la carenza dei dati di input**. Nella tabella in cui riportano i nomi di tutte le apparecchiature utilizzate, mancano i dati di potenza sonora (sono sostituiti da dei punti di domanda), elemento indispensabile per valutare la rumorosità in qualsiasi valutazione di impatto acustico. Oltre ai fondamentali dati di potenza sonora, non sono specificati area di cantiere per area di cantiere, le sorgenti considerate, i tempi di funzionamento, le altezze a cui sono state considerate, la loro ubicazione in pianta e tanti altri dati essenziali per valutare le stime degli impatti effettuate all'interno del SIA.

I livelli sonori sono stati confrontati con i limiti di immissione assoluti dichiarando che il rispetto del criterio differenziale non potrà mai essere garantito e per questo il cantiere necessita di un'autorizzazione in deroga. L'entità dei superamenti e di conseguenza le prescrizioni che l'autorizzazione in deroga potrebbe chiedere sono calibrate in funzione del limite di immissione;

questo modo di procedere non pare corretto visto che si parla di un cantiere fisso che oltre al limite di immissione deve rispettare il **limite d'emissione**, con **valori inferiori di 5 dB(A) rispetto a quelli valutati** e con conseguenti criticità incrementate in corrispondenza di tutte le valutazioni effettuate.

**Tutte le valutazioni effettuate sono state svolte utilizzando dei limiti di 5 dB(A) superiori rispetto ai limiti di emissione da rispettare e l'intera valutazione va rivista alla luce di questa considerazione.**

## CONCLUSIONI

Le conclusioni dello studio nella sintesi non tecnica parlano di un "Miglioramento Acustica".

Lo studio di impatto ambientale nel quadro di riferimento ambientale al capitolo 8.15 arriva altresì alle conclusioni di seguito riportate:

- N. 2 edifici scolastici: "Scuola elementare statale E. De Marchi – Curiel" in Paderno Dugnano e "Scuola secondaria di I grado Giacomo Leopardi" in Bollate. Per tali edifici si ritiene necessario un eventuale intervento diretto sui ricettori.
- N. 5 edifici (di cui 3 residenziali) nella zona di Via Camposanto – Paderno Dugnano, i cui livelli di emissione sono principalmente determinati dalle emissioni della viabilità complanare che si raccorda alla viabilità locale esistente.
- N. 2 edifici lungo Via Ospitaletto in Bollate per i quali si ritiene necessario valutare se i limiti applicabili rispondono correttamente alla loro destinazione d'uso.

### 8.15 VALUTAZIONI CONCLUSIVE

La valutazione di impatto acustico per la realizzazione della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8 – A52 "Rho – Monza" ha evidenziato problematiche complesse che necessitano di una importante fase di progettazione volta a mitigare le emissioni sonore prodotte dall'infrastruttura sui territori interessati.

In base alle risultanze della fase di modellizzazione degli scenari futuri sono state quindi individuate le opere necessarie di mitigazione, a seguito delle quali rimangono irrisolte le seguenti criticità:

- N. 13 edifici industriali area Via dell'Industria – Paderno Dugnano, soggetti principalmente alle emissioni dei flussi veicolari sulla A52

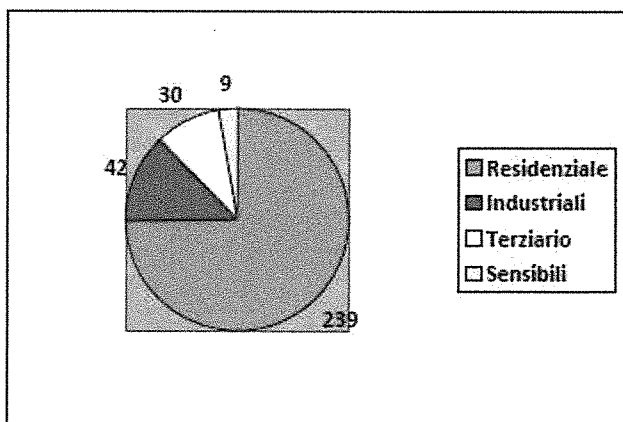
Si riportano 22 edifici non sanati a valle di tutte gli interventi mitigativi previsti; un dettaglio numerico dei ricettori analizzati e sanati è riportato a pagina 131 del SIA.

- N1 = numero di ricettori presenti nella fascia di rispetto acustico distinti per tipologia (sensibili, residenziali, terziario, industriale)
- N2 = numero di ricettori risanati in facciata nella fascia di risanamento acustico distinti per tipologia
- n° = numero di edifici risanati in facciata oltre la fascia di rispetto acustico distinti per tipologia
- S = superfici totale delle mitigazioni acustiche (pavimentazione afonica, barriere e superficie antirumore galleria fonica)
- indicatori di efficacia:  $N2 / S$  e  $(N2 + n°) / S$

In base alle risultanze dello studio i parametri sopra elencati assumono i seguenti valori:

Parametro	Numero ricettori				
	Sensibili	Residenziali	Terziari	Industriali	TOTAL E
N <sub>1</sub>	2	530	56	111	699
N <sub>2</sub>	0	116	19	29	164
n°	7	115	4	1	127

Dall'analisi della tabella si evince che sono stati analizzati 699 ricettori nella fascia di rispetto acustico, di questi ce ne sono 320 con dei superamenti (vedi figura di pagina 121 del SIA), di cui il 75 % residenziali,



e ne vengono sanati in totale 164 in tutta la fascia di risanamento acustico e 127 oltre la fascia di rispetto acustico. Visto che nell'indicatore di efficacia utilizzato N2 e n° si sommano, si deduce che la fascia di risanamento acustico e la fascia di rispetto non coincidano e che si sta parlando di ricettori differenti e di conseguenza su più di 320 ricettori con dei superamenti nella fascia di rispetto acustico

ne vengono sanati solo 164; quindi si deduce che il **49% dei ricettori sono non sanati** a valle degli interventi mitigativi.

Queste considerazioni però derivano da uno studio, faziioso, che ha mostrato numerose carenze, così come dimostrato nei paragrafi precedenti. Si riporta di seguito un elenco delle criticità evidenziando le conseguenze che potrebbero avere sulle stime effettuate nel SIA:

La valutazione dell'entità del superamento e dell'efficacia degli interventi mitigativi sono condizionati dalle seguenti criticità:

- la sorgente strade non è stata descritta sufficientemente e i valori emissivi associati non possono essere verificati; mancano infatti i dati di input nel dettaglio per il traffico e quelli utilizzati appartengono a uno studio ormai datato effettuato nel 2007.
- La propagazione della rumorosità prodotta dalle infrastrutture è viziata da erronei parametri di calcolo come il fattore del terreno G e il fono assorbimento delle barriere in vetro.
- Il criterio di calcolo del limite di immissione da utilizzare, dove si verifica sovrapposizione di fasce di pertinenza è troppo semplificato e non tiene mai volutamente conto della copresenza, lungo tutto il tracciato in progetto, della sovrapposizione della fascia di pertinenza della complanare; questa non casuale omissione permette di verificare i superamenti utilizzando un limite più alto e quindi meno critico e meno cautelativo ( e più favorevole alla tesi degli estensori!).
- La verifica del rispetto del limite di immissione avrebbe dovuto essere svolta, in un'ottica non di parte, dettagliando in ogni punto d'indagine i **diversi contributi** calcolati dal modello di calcolo per tutte le **sorgenti di rumore, complanare compresa**, e confrontando ogni contributo con il **limite calcolato col principio di concorsualità** nelle porzioni di territorio in cui vi è sovrapposizione delle fasce di pertinenza. Questo metodologia è stata applicata discrezionalmente e solo nelle porzioni in cui il contributo della sp 46 era inferiore, come per esempio la porzione meridionale del tratto in affiancamento delle due strade, la sp 46 e la sp 35.
- Lo studio **non** riporta i dati puntuali calcolati in corrispondenza di tutti i ricevitori, pur essendoci a fine della relazione il capitolo "Allegato livelli di pressione sonora mediante modello matematico". **Questa mancanza è assai grave perché non consente di verificare le analisi effettuate dall'estensore e di conseguenza tutte le successive conclusioni dello studio di impatto acustico.**
- Nel paragrafo "Differenze tra i dati di input dell'ante operam e del post operam" si evidenzia un'altra affermazione, che tradisce una certa faziosità degli estensori. Infatti si arriva a sostenere che l'opera non peggiorerebbe il clima acustico, risultando in livelli post operam inferiori o uguali a quelli dell'ante operam; ciò è stato ottenuto "falsando" il clima acustico calcolato, attraverso l'inserimento della viabilità locale solo nell'ante operam, così come dimostrato. **Ovviamente se si confrontano due entità differenti, l'ante operam con le strade locali presenti e un post operam in cui si considera il contributo solo delle strade principali, l'affermazione che non ci sarebbe peggioramento nel clima acustico è palesemente falsa.**
- Ne consegue che l'analisi dei risultati vista la mancanza dei dati puntuali, non può essere svolta proficuamente; ma anche con i pochi dati estrapolabili dal lavoro si è dimostrato che parte delle affermazioni contenute nell'analisi delle mitigazioni previste sono imprecise e si chiede di conseguenza un approfondimento di indagine per verificare quanto evidenziato.
- Per ultimo l'analisi dell'impatto delle cantierizzazioni, oltre a manifestare anche in questo caso la carenza dei dati di input (mancano addirittura i dati di potenza delle sorgenti sonore considerate) è viziata da un errore di valutazione che permette agli

estensori di verificare i superamenti utilizzando dei limiti meno restrittivi; infatti, non è stato effettuato il confronto tra la rumorosità del cantiere e **il limite di emissione**, limite che è 5 dB(A) più basso rispetto a quello utilizzato nello studio.

Alla luce di tutto quanto sopra rappresentato l'affermazione effettuata dagli estensori secondo cui lo studio permetterebbe di calcolare l'impatto delle nuove infrastrutture e di verificare l'efficacia degli interventi mitigativi **non può essere assolutamente accettata** e si chiede conseguentemente un revisione dell'analisi stessa.

Un'ulteriore considerazione: anche volendo prescindere dalla faziosità dello studio di impatto acustico del progetto esecutivo, che mira a dimostrare la compatibilità ambientale di un'**autostrada sopraelevata in un ambito residenziale**, è il progetto stesso che, proprio per le sue caratteristiche, **NON È ACUSTICAMENTE COMPATIBILE CON L'AMBIENTE CHE LO CIRCONDA!**

L'unica soluzione che permetterebbe l'inserimento della sp 46 Rho - Monza nel tratto di Paderno è **l'INTERRAMENTO**, così come dimostrato dallo studio di fattibilità del 2010 di Proiter. L'analisi delle risultanze dello studio consente di affermare che con l'ipotesi **di Interramento e con la mitigazione delle complanari**, il contributo al rumore dato dalla Rho Monza, nella porzione di territorio di Paderno, diventa minimo.

Vi è di più; **solo se la Rho Monza verrà interrata anche la Milano Meda, che mantiene livelli di pressione acustica prossimi o superiori ai limiti, potrà essere in un futuro risanata.**

5.2.2.3 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 assensi 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 G. De Nicola, supportato dal tecnico M. Belloni, ha più volte reso noto verbalmente che tale allungamento avrebbe portato la galleria ad una lunghezza complessiva di **900 metri**.

La seconda cosa che viene detta al punto a) è quella relativa alla posa di barriere fonoassorbenti, il che, relativamente ai disturbi additivi in termini di rumore causati dall'autostrada Rho-Monza è una misura condivisibile per le vie Verga ed Orlando di Lasso, mentre, misurazioni e simulazioni alla mano, cioè secondo quanto ricavabile dai due progetti preliminari del 2008 e del 2010, non si capisce per quale motivo 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(A) ad un diurno di 63 dB(A) circa, peraltro per nulla in conflitto già lo stato di fatto 2008 con il limite zonale di 65 dB(A) imposto dalla normativa. Lo stesso dicasi per i valori notturni, in calo già di per sè portandosi da circa 57 dB(A) a circa 56 dB(A), un poco oltre la soglia prevista dalla normativa (55 dB(A)). 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(A) (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(A) 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	Abbategrasso	SP_197	No_Rete_Sovrac	Extraurbano	NO
203	512	94	ZI_09.15106	Gessate	SP_176	Secondaria_2	Urbano	NO
204	511	95	ZI_03.15011	Assago	SP_184dir	No_Rete_Sovrac	Extraurbano	NO
205	511	106	ZI_02.15236	Vernate	SP_30	Principale_2	Urbano	NO
206	510	65	ZI_01.15024	Binasco	SP_exSS35	Principale_1	Urbano	SI
207	498	85	ZI_05.15185	Rodano	SP_182	Secondaria_2	Urbano	NO
208	485	121	ZI_02.15178	Pozzuolo Martesana	SP_180	Secondaria_2	Urbano	NO
209	481	148	ZI_03.15186	Roncello	SP_207	Secondaria_2	Urbano	NO
210	473	199	ZI_07.15184	Robecco sul Naviglio	SP_227	Principale_2	Urbano	NO
211	471	76	ZI_01.15166	Paderno Dugnano	SP_exSS35	Primaria	Extraurbano	SI
212	464	212	ZI_02.15202	San Zenone al Lambro	SP_204	No_Rete_Sovrac	Urbano	NO
213	462	136	ZI_01.15224	Truccazzano	SP_14	Principale_1	Extraurbano	SI
214	452	240	ZI_01.15191	San Colombano al Lambro	SP_23	Secondaria_1	Urbano	NO
215	444	279	ZI_01.15058	Casorezzo	SP_128	Secondaria_1	Extraurbano	NO
216	441	145	ZI_03.15088	Cornate d'Adda	SP_156	Secondaria_2	Urbano	NO
217	440	126	ZI_01.15114	Inzago	SP_180	No_Rete_Sovrac	Urbano	NO
218	439	90	ZI_03.15061	Cassinetta di Lugagnano	SP_197	No_Rete_Sovrac	Urbano	NO
219	436	82	ZI_02.15122	Liscate	SP_39	Principale_1	Extraurbano	SI
220	417	81	ZI_02.15159	Opera	SP_28	Secondaria_1	Extraurbano	SI
221	415	130	ZI_02.15165	Ozzero	SP_183	No_Rete_Sovrac	Urbano	NO
222	415	415	ZI_01.15009	Arese	SP_exSS233	Principale_2	Extraurbano	SI

13

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

## LA GIUNTA PROVINCIALE

Premesso che:

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

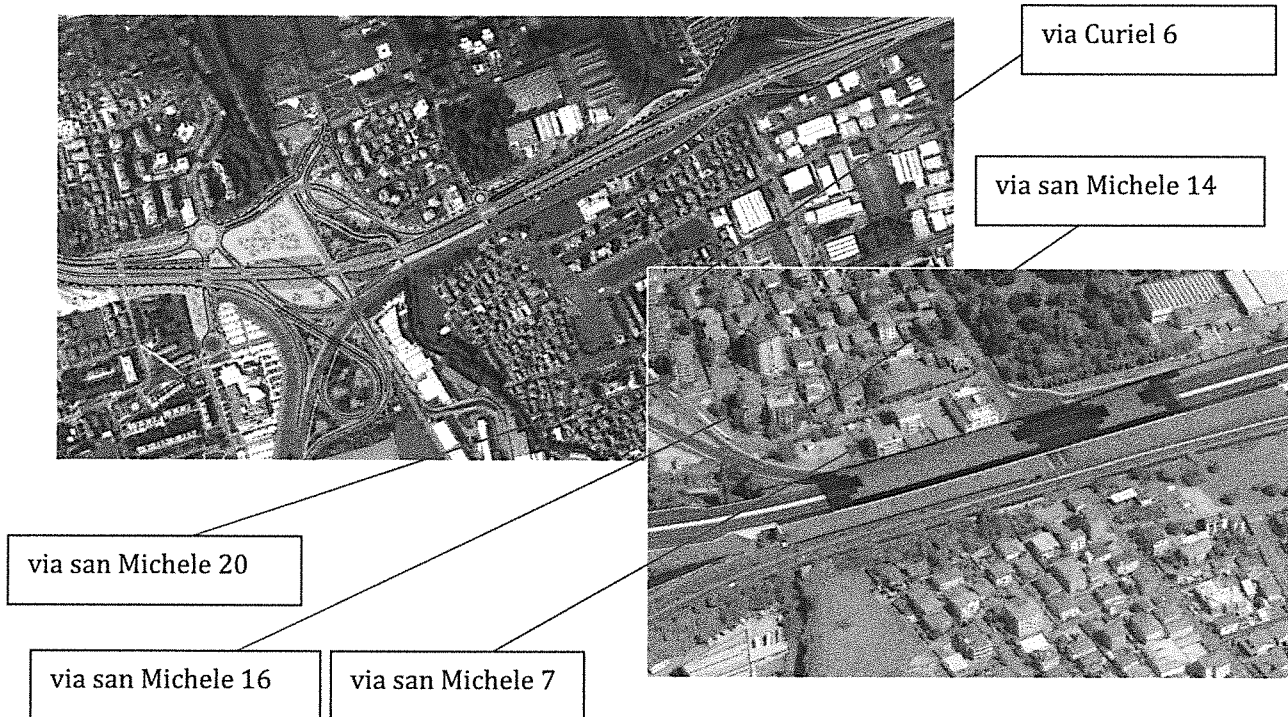
Considerato pertanto che:

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

confermando il fatto che il progetto relativo all'abbattimento del rumore sulla Milano-Meda dovrà andare a stralci, causa il neonato progetto di potenziamento della Rho-Monza e che, comunque, l'intervento descritto dalla DGP571/09 è ricompreso nell'elenco di priorità del vigente piano acustico della provincia di Milano. Essendoci, come da tabella di pagina 27, un solo punto che interessa la Milano-Meda in territorio di Paderno Dugnano, ne consegue che si sta parlando del medesimo intervento e che, quindi, le misure di "mitigazione" previste quasi un anno dopo dalla nuova gestione Podestà, nella delibera DGP 163/10 del 20 Aprile 2010, non sono frutto di uno studio specifico sulla Rho-Monza, ma solo una traslazione di queste norme studiate per la Milano-Meda dalla gestione Penati, il che spiegherebbe il 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.



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.

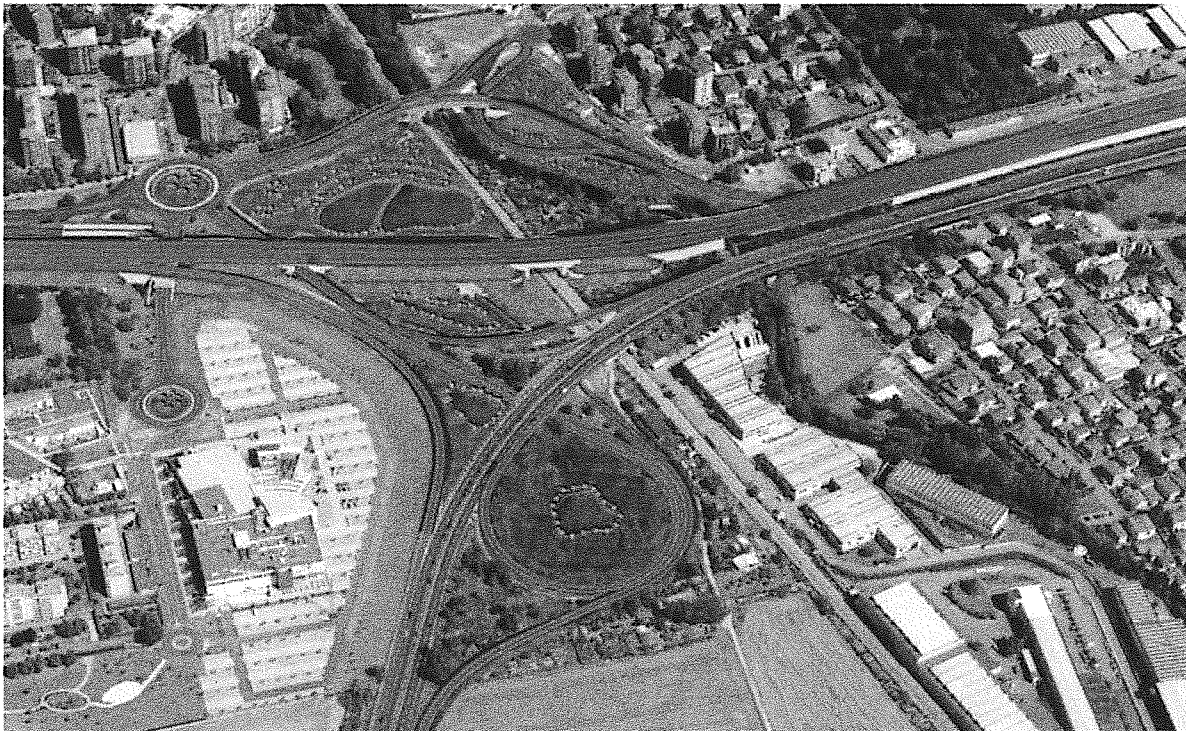
Sui documenti del progetto esecutivo di offerta, la galleria fonica, a parte un re-styling puramente stilistico, compare nella lunghezza in maniera praticamente identica: infatti, anche solo leggendo il P00AMBIA00RE01A, pag. 11, si evince che:

"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 titolo 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 parte della Provincia di Milano stessa, di qualsivoglia progetto in conferenza dei servizi.

Fotosimulazione - Svincolo di Paderno Dugnano - Post operam



RELAZIONE DI SINTESI

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

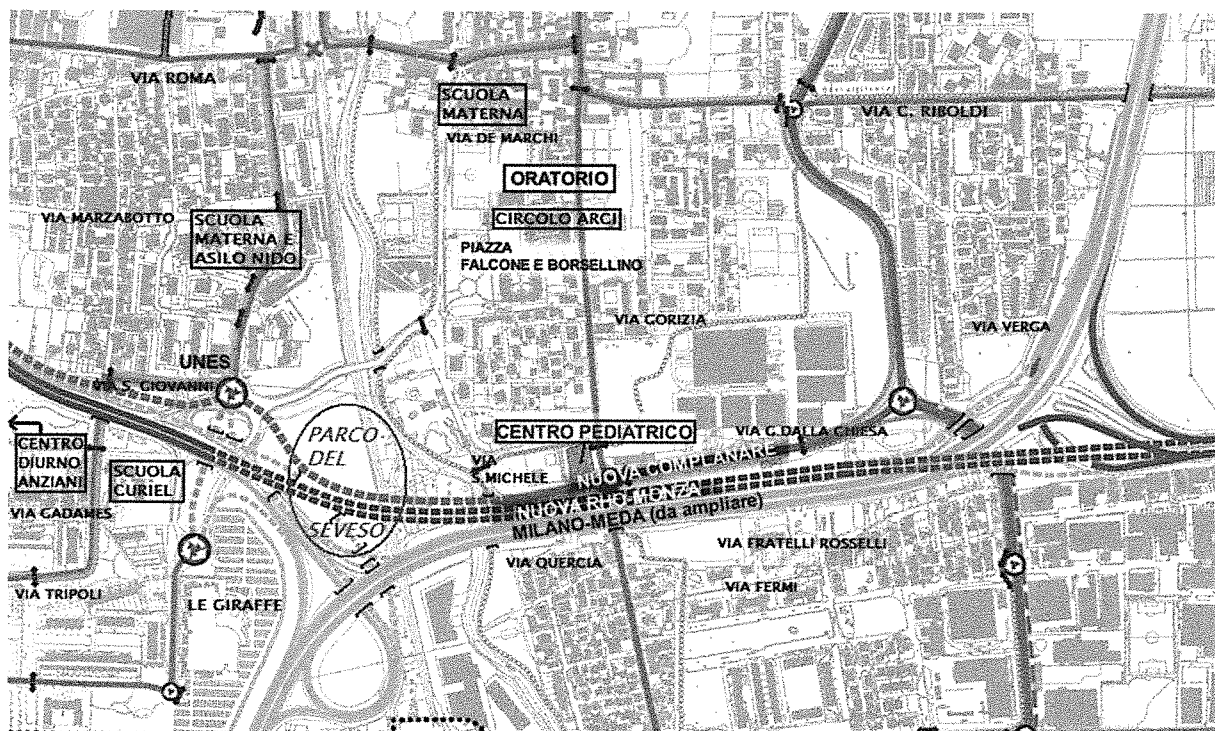
ALLEGATO F16

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.

#### 5.2.2.4 RETTIFICAZIONE DELLA COMPLANARE

---

E' stato già sottolineato dal progetto esecutivo di offerta che (vedi pag. 24 di questo documento) le residue criticità acustiche sarebbero dovute alla presenza della complanare, la quale, come si può vedere dalle cartine dei progetti o anche dalla fotocomposizione complessiva del tracciato di pagg. 29-30 di questo documento, tratta dalla relazione di sintesi, stringe immotivatamente a tenaglia il quartiere fin quasi in piazza Falcone e Borsellino, per piombare poi sul fondo della via Battisti in affiancamento all'esistente ponte a scavalco della linea ferroviaria FNM. A Paderno Dugnano le amministrazioni precedente ed attuale avevano più volte osservato (con formale accettazione delle osservazioni) come fosse **necessaria la stretta attinenza della complanare al tracciato principale della Rho-Monza**, come si può intuire anche dalla successiva illustrazione, tratta dal documento di bozza del PGT del 2009:



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 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 rotonda 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 rotonda dal punto posto più a sud rispetto all'insediato, limitando il più possibile l'impatto diretto del rumore delle auto che non sfilerebbero più sotto i palazzi di via Battisti 77.

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

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

---

- 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'interrimento della tratta. Come risulta dallo studio del 2010, l'impatto acustico, in questo caso, sarebbe veramente risolto:

## Confronto tra Progetto preliminare e Interramento Impatto Acustico



## Confronto tra Progetto preliminare e Interramento Impatto Acustico

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

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

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

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

### 5.2.3 LE QUESTIONI AMBIENTALI: 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 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 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 (SO<sub>2</sub>)
- Monossido di carbonio (CO)
- Ossidi di Azoto (NO<sub>x</sub>)
- Idrocarburi
- Ozono (O<sub>3</sub>)
- 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.

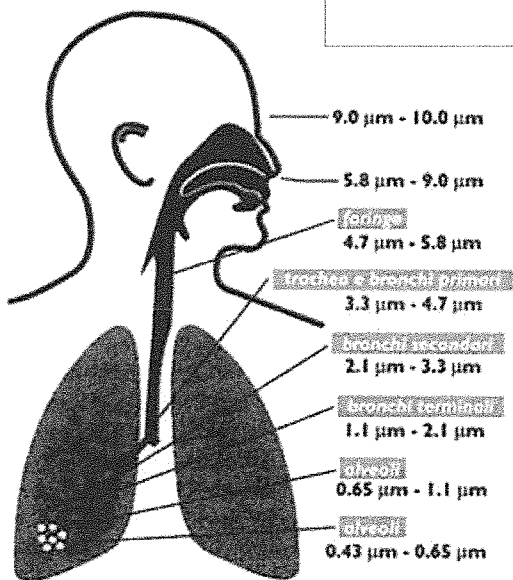
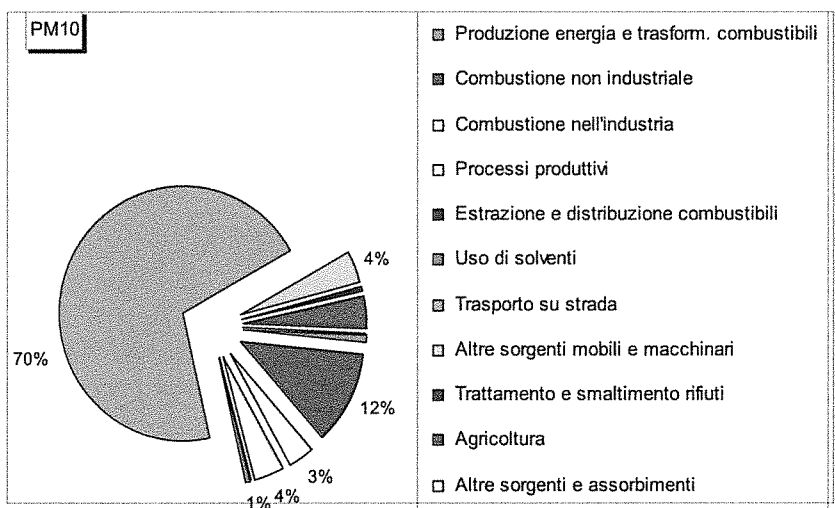
In particolare i bambini sembrano a maggior rischio per alcuni effetti respiratori quali lo scatenamento di crisi di asma bronchiale e l'insorgenza di sintomi respiratori (come tosse e catarro).



### Inventario delle emissioni (INEMAR 2001)

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

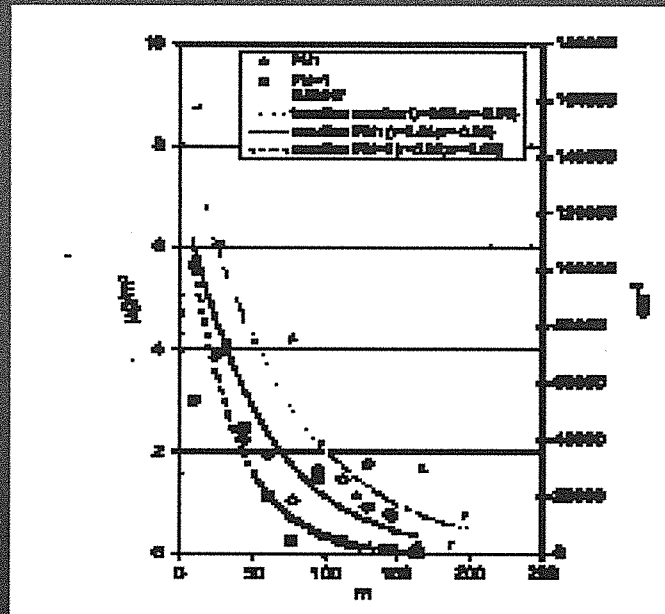
Emissioni in provincia di Milano



**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 - n. 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:

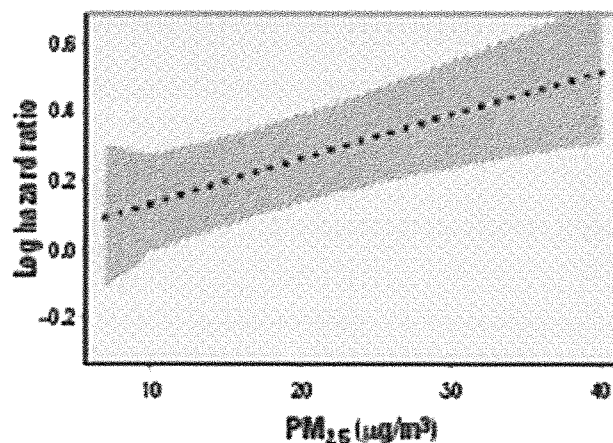


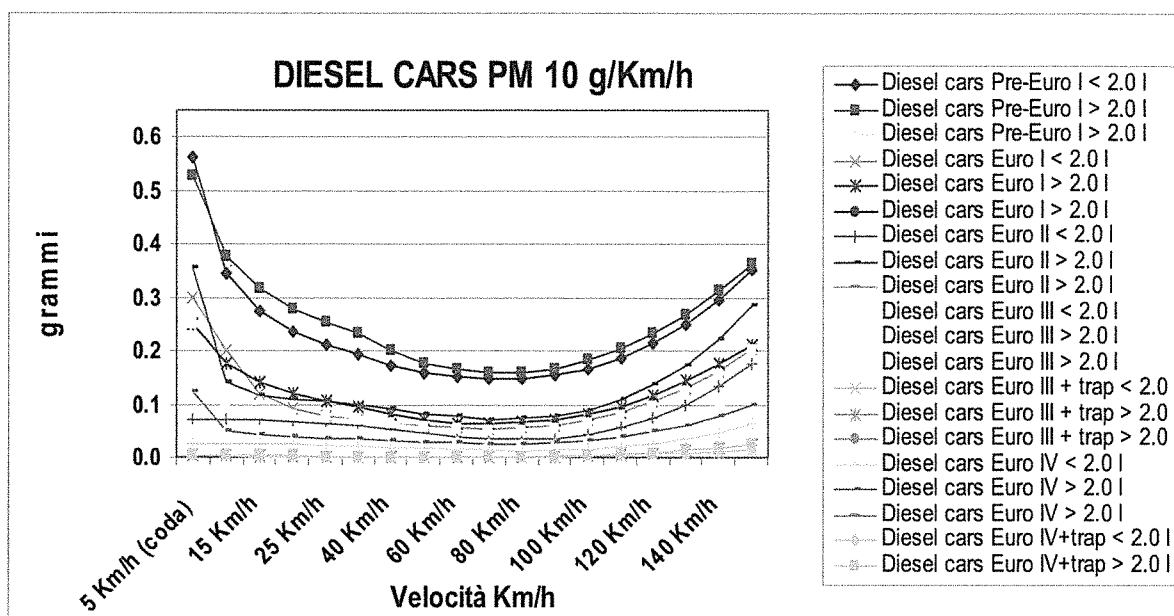
Figure 2. The estimated concentration–response relation between  $PM_{2.5}$  and the risk of death in the Six Cities Study, based on averaging the 32 possible models that were fit. Also shown are the point-wise 95% CIs around that curve, based on jackknife estimates.

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

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, 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

Atti n. 105725\1.1.2\2003\1478

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

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

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? 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.

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 idonea 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 - SO<sub>2</sub>

- 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.

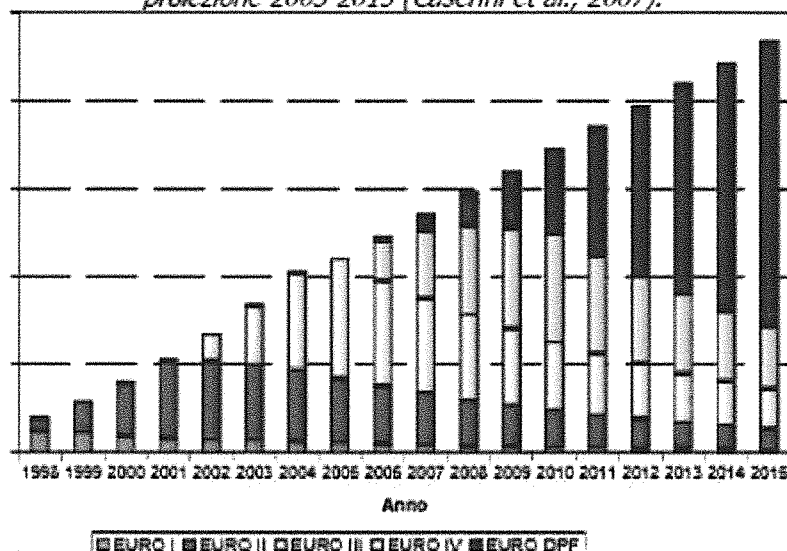
### 5.2.3.1 SUL CONCETTO DI RINNOVO DEL PARCO VEICOLARE

---

Per la valutazione dell'ante operam sono stati considerati il parco macchine e i dati emissivi del 2005 e sono stati confrontati con la stima del parco macchine e dei dati emissivi del 2015.

Il lavoro utilizzato per stimare la composizione del parco macchine nel 2015 è riportato di seguito:

Figura 21 - numero di autoveicoli diesel immatricolato nel periodo 1998-2004 e proiezione 2005-2015 (Casarini et al., 2007).



Lo studio di Casarini et al. del 2007 presuppone un mercato delle auto in continua espansione con una crescita lineare che porta ad avere nel 2015 praticamente solo veicoli Euro 5. Le stime fatte da Casarini non sono però più attuali in quanto il mercato dell'auto ha avuto una forte contrazione negli ultimi anni con un tasso di ricambio dei mezzi molto più basso di quello ipotizzato da Casarini nel 2007. L'ultimo censimento delle auto del 2010 di ACI (Fonte dati: Circolante\_Copert\_2010), riportato nel grafico sottostante, mostra che il ricambio ipotizzato nella realtà non c'è stato e quindi i dati di partenza della valutazione previsionale non sono corretti.

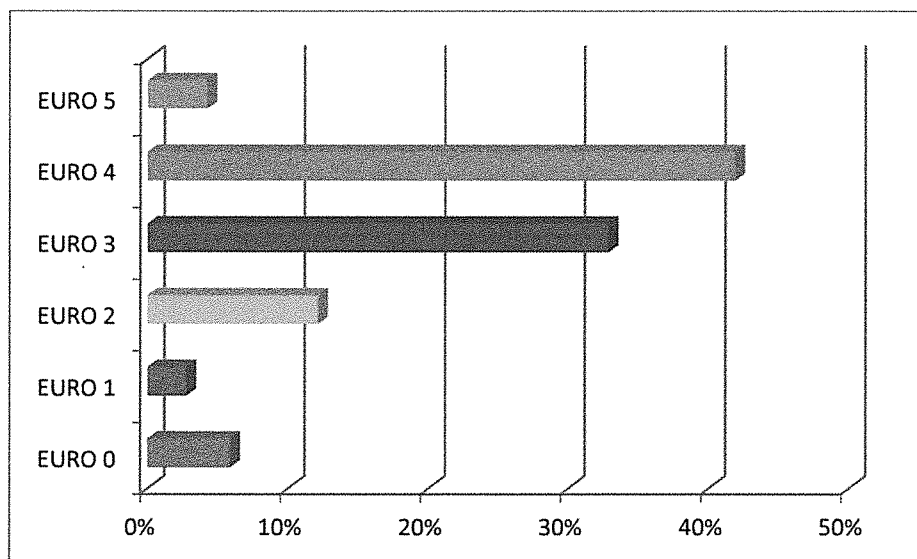


FIGURA 6: FONTE ACI - PARCO MACCHINE DIESEL CIRCOLANTE IN LOMBARDIA NEL 2010 DIVISO PER CATEGORIE

Si contesta quindi fermamente l'affermazione contenuta nello Studio di Impatto Ambientale secondo la quale la realizzazione dell'opera non provocherà peggioramenti della qualità dell'aria per il solo fatto che si prevede l'introduzione di nuovi veicoli sulla scorta di un ipotetico tasso di crescita del numero dei veicoli rapportato agli studi effettuati nel periodo 1998-2004 (pag.23). Ne consegue che l'intera analisi del tasso di inquinamento atmosferico è stata condotta confidando nella realizzazione di una

variabile assolutamente aleatoria ed incerta nel suo verificarsi nei termini previsti. La certezza che l'opera non aggraverà la situazione atmosferica, però, deve essere affidata a dati certi ed inconfutabili e non, invece, a dati presunti.

#### 5.2.3.2 LA VALUTAZIONE PREVISIONALE DELLE EMISSIONI IN ATMOSFERA TRA ANTE E POST OPERAM

A pag 26 del documento P00SIAIA00RE09A, che è lo studio delle componenti ambientali del SIA, si riporta testualmente la seguente frase:

*"La valutazione dell'impatto atmosferico della S.P. 46 è stato realizzato confrontando la situazione attuale (ante operam) con quella in progetto con il funzionamento a regime della strada previsto per l'anno 2016"*

La valutazione previsionale dovrebbe permettere di confrontare due scenari omogenei; nella fattispecie lo scenario con il funzionamento a regime della nuova strada nel 2016 con il parco macchine di quell'anno deve essere confrontato con lo scenario del 2016 con lo stesso parco macchine nel caso che la strada non sia stata realizzata, cioè lo Scenario 0.

Solo con questo confronto si potrebbe valutare l'impatto che la strada ha sulle emissioni in atmosfera in quanto il rinnovamento, che oltretutto è stato valutato erroneamente come riportato al punto precedente, avviene indipendentemente dalla realizzazione dell'infrastruttura, mentre è proprio il traffico indotto dalla nuova strada e le emissioni aggiuntive da esso provocate che devono essere quantificate.

Di conseguenza le conclusioni tratte nello SIA nelle due tabelle di pag 25 e di seguito riportate

*Tabella 24 - percorrenze complessive, in milioni di chilometri/anno, e variazione percentuale*

milioni di km	scenario Attuale	scenario Progettuale	variazioni (%)
percorrenze	1650	1980	+19%

*Tabella 25 - emissioni complessive, in tonnellate/anno, e variazione percentuale*

t/anno	scenario Attuale	scenario Progettuale	variazione (%)
CO	14939	12733	-15
NOx	3456	3102	-10
PM10	168	143	-15
C6H6	75	54	-28

non possono essere utilizzate per affermare che la strada, che oltretutto provoca un incremento del 19% di traffico, comporta benefici nelle emissioni in atmosfera, perché è errato il confronto alla base della valutazione.

**Si richiede quindi che le variazioni di inquinanti emessi in atmosfera sia effettuato confrontando lo Scenario 0, cioè con rinnovamento del parco macchine senza la realizzazione**

dell'opera, con lo scenario di progetto con il funzionamento a regime della nuova strada, entrambe valutate nel 2016.

Si osserva che il beneficio per le emissioni in atmosfera è stato utilizzato per giustificare l'assenza di interventi mitigativi nella fase di esercizio dell'infrastruttura; alla luce di quanto riportato sopra tutte le affermazioni che dipendono da quel dato sono da riconsiderare profondamente.

#### 5.2.4 GLI ASPETTI DI IMPATTO SULLA NATURALITA' E QUELLI ARCHITETTONICI

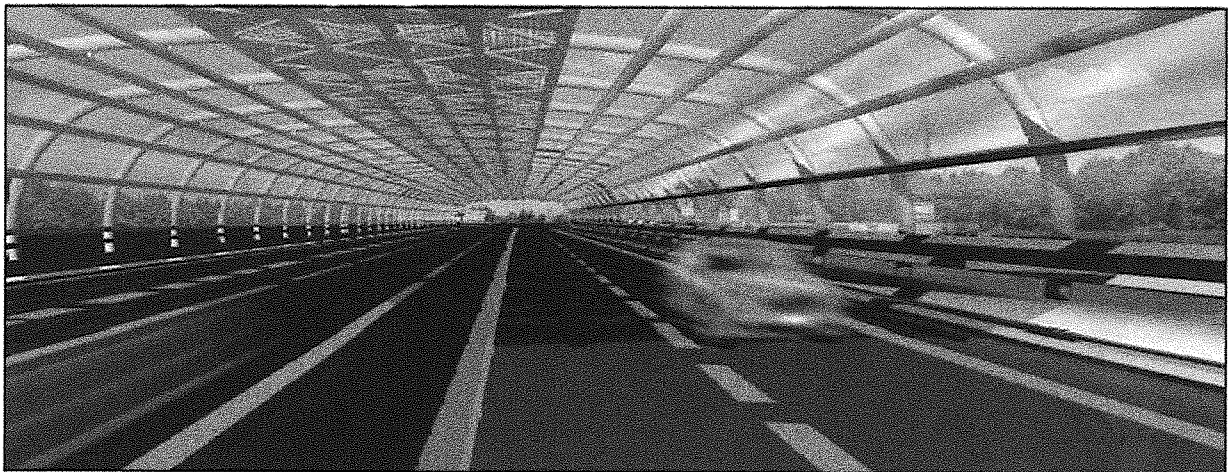
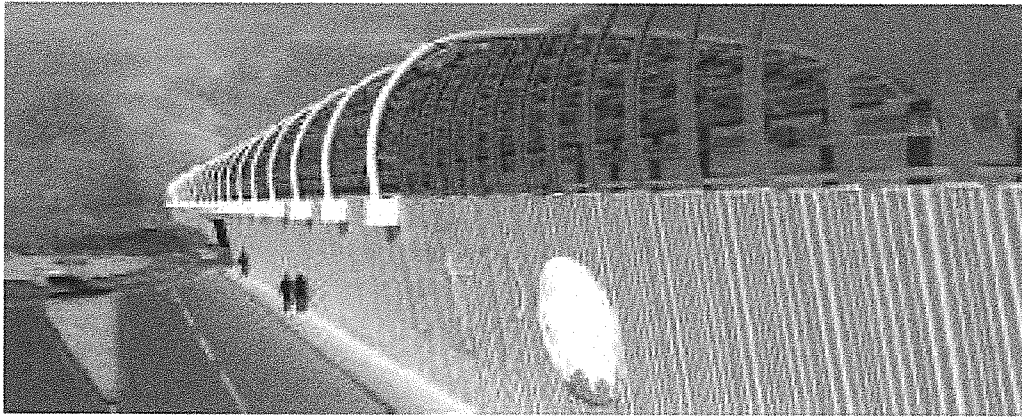
---

Da un punto di vista architettonico si è in presenza di una frattura del paese dal quartiere che si estende 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.



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.



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



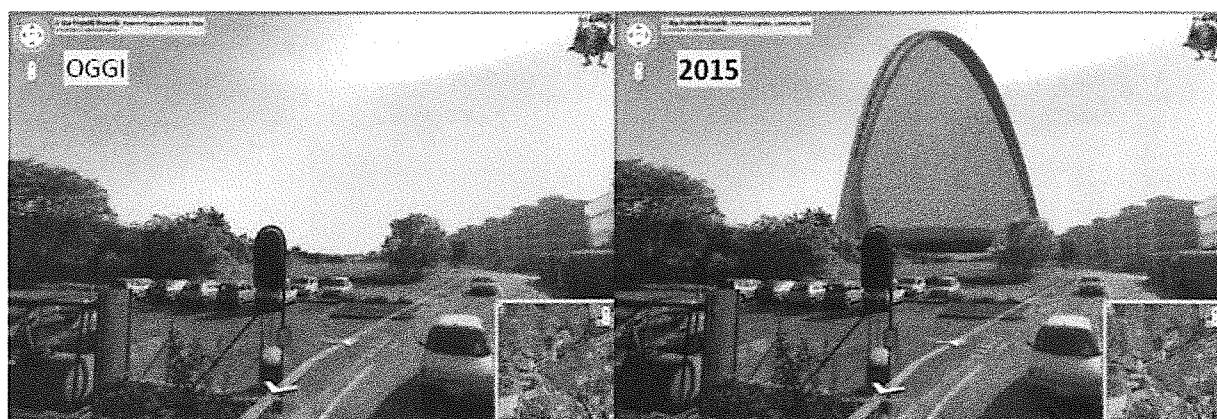
Come si può vedere, la più che quarantennale fascia arborea sullo sfondo cela completamente il viadotto della Milano-Meda, il quale "riappare" solo in inverno, quando i rami degli alberi sono spogli. Le piantumazioni poste più in primo piano sono più recenti e risalgono al periodo in cui la via Colzani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



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. 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. Appare dunque alquanto improbabile la rappresentazione proposta dall'aggiudicatario che ritrae una famiglia che passeggia mano nella mano così come raffigurata nell'immagine consultabile a pag. 46 del elaborato "Sintesi non tecnica". Tutto quanto sopra detto si verificherebbe in un'area classificata A1 ai fini ICI.

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)?

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. Tutto questo non potrà che determinare un ulteriore degrado di aree già fortemente

antropizzate e sacrificate per il solo fatto di rappresentare la "prima periferia" di una grande città, allargando ulteriormente – in questo – il divario tra la città (peraltro messa a nuovo dagli importanti interventi che interessano il Quartiere di Porta Garibaldi e non solo) e la periferia.

### 5.2.5 SOLUZIONE INGEGNERISTICA OBSOLETA E ALTERNATIVE

Da ultimo gli scriventi rilevano come il progetto risultato aggiudicatario non possa trovare autorizzazione in sede di V.I.A. anche in ragione del fatto che lo stesso rappresenta una soluzione ingegneristica obsoleta che non può trovare preferenza se confrontato con soluzioni più virtuose e capaci, davvero, di risolvere i lamentati problemi della viabilità senza chiedere sacrifici permanenti alla cittadinanza.

Nel prosieguo, ed al fine di dare dimostrazione di tale ultima conclusione affidata alla Ill.ma Commissione chiamata ad esprimere il proprio parere, si esporranno:

- Le ragioni per cui il progetto in esame deve ritenersi "obsoleto".
- L'alternativa al progetto.

#### 5.2.5.1 PROGETTO AGGIUDICATARIO 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 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, 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, attende 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 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.

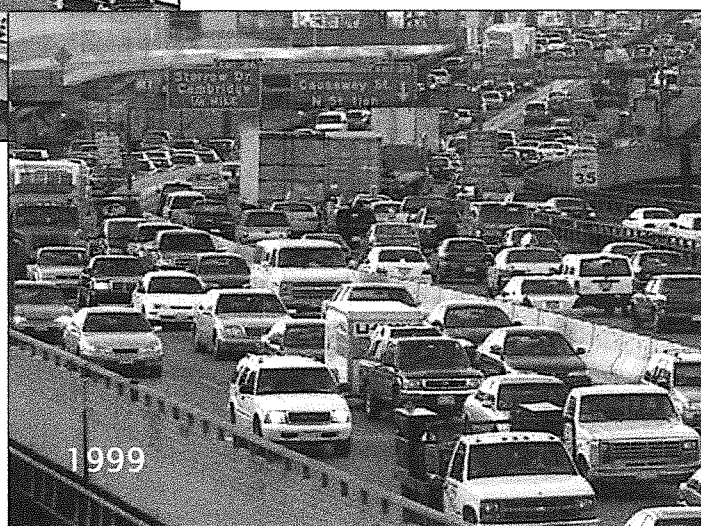
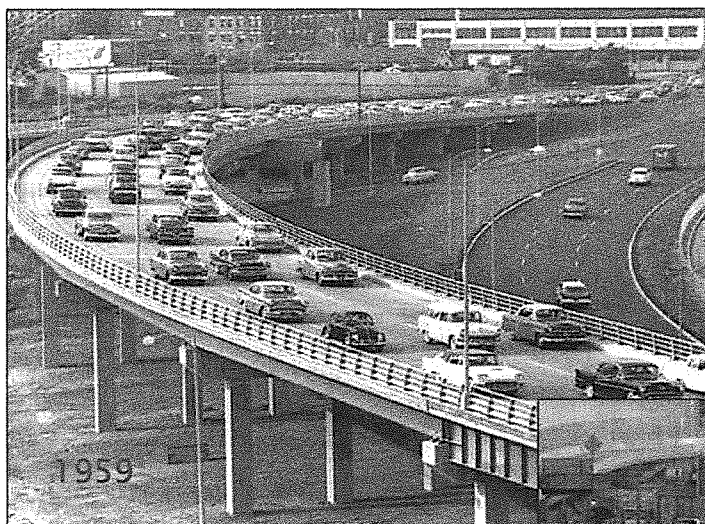
Viaggiare attraverso il centro all'ora di punta di pomeriggio è diminuito da quasi 20 minuti **a meno di tre minuti**.

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. 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.

Fonti.

L. Barison - "La Central Artery, Boston, U.S.A. - presentazione del novembre 2010



#### 5.2.5.2 ALTERNATIVA AL PROGETTO

---

I comitati intercomunali da anni promuovono l'idea che l'opera possa essere realizzata con l'interramento del tratto stradale previsto in affiancamento alla ss 35 nel Comune di Paderno Dugnano. Per sostenere la propria campagna, anche avanti le competenti autorità comunali, provinciali, regionali e statali, è stato, altresì, predisposto un progetto "interrato" con valutazioni di fattibilità e stime di costi successivamente contestati dalla Stazione appaltante.

Il progetto alternativo trova il favore delle autorità Comunali e Provinciali:

- A. Conferenza dei Servizi in sessione deliberante del 22/04/2010: il Sindaco del Comune di Paderno Dugnano esprime parere "Vincolato ad un'ipotesi di interrimento della parte di affiancamento della Milano Meda". In particolare il Sindaco esprime come "il progetto preliminare non tiene conto assolutamente del "prezzo" che verrebbe a pagare il Comune di Paderno Dugnano, un "sacrificio" non tollerabile da una intera comunità, in quanto qui non ci si limita ad attraversare un parco, qui si attraversa una parte fortemente urbanizzata della città [...] adesso, per un bene superiore, ci viene chiesto di pagare un altro prezzo altissimo che oggi questa Comunità non è in grado di poter sopportare, con una progettualità come quella che è stata presentata e pertanto si chiede di riesaminare il progetto riguardo il nodo di Paderno Dugnano, tenendo

conto non solo delle generali esigenze della RHO-Monza, ma considerando gli aspetti di urbanizzazione già presenti.”

- B. In data 1 dicembre 2011, il Consiglio Provinciale di Milano approva una mozione di indirizzo programmatico chiaramente orientata ad addivenire ad una soluzione condivisa con il territorio, recependo così le istanze dei cittadini presenti: “A seguito degli approfondimenti fatti in Commissione [ndr. 2a Commissione Viabilità e Trasporti], visti i sopralluoghi sul territorio, tenuto conto delle posizioni assunte dalle Amministrazioni dei Comuni interessati, il Consiglio Provinciale di Milano INVITA il Presidente della Provincia ad adoperarsi affinché l’ipotesi progettuale predisposta dai comuni e Comitati dei Cittadini [ndr. L’ipotesi in argomento prevede l’interramento della tratta in affiancamento alla SS35 nel Comune di Paderno Dugnano] POSSA ESSERE ACCOLTA nello spirito di evitare contrapposizione tra Enti, INVITA INOLTRE il Governo, la Regione Lombardia, la Provincia stessa e le Società da essa controllate [ndr. La stessa società concessionaria Milano Serravalle, Milano Tangenziali SpA è soggetta alla direzione e coordinamento della Provincia di Milano che detiene il 99,99 % del Capitale Sociale di A.S.A.M. che detiene a sua volta il 52,902 % del Capitale sociale della citata Società Serravalle Spa], ANAS, a reperire le somme indispensabili per la realizzazione dell’opera in modo da garantire così alla Comunità interessate la soluzione tecnica-economica che possa assicurare una migliore qualità dell’aria ed il contenimento dell’inquinamento acustico RIBADISCE INFINE la volontà del Consiglio Provinciale di esercitare anche sulle società controllate il proprio diritto di indirizzo e controllo, ritenendo prioritario il principio del rispetto del territorio e delle popolazioni che li abitano.”

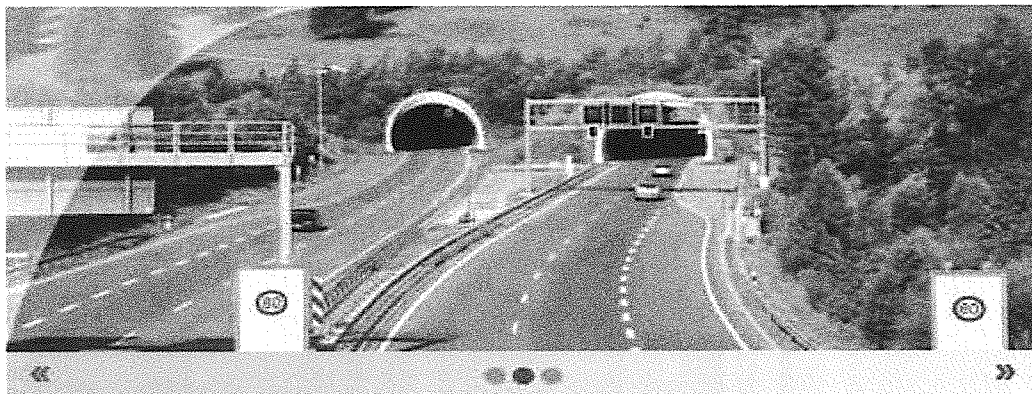
A seguito della presentazione del progetto preliminare di riqualifica della Rho - Monza, l’amministrazione comunale di Paderno Dugnano ha fatto richiesta alla provincia di Milano di valutare l’alternativa di risolvere il tratto in affiancamento alla ex ss 35 mediante la realizzazione di una galleria naturale anziché in rilevato. In ragione di tale richiesta la stazione appaltante su mandato della società Milano Serravalle ha inteso sviluppare uno studio di fattibilità limitatamente alla tratta 1 con lo scopo di sviluppare l’alternativa “**Interramento**”.

Lo studio di fattibilità realizzato da Proiter pur definendo l’ipotesi di interrimento tecnicamente conseguibile non può condiviso nei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale atteso che:

- Ha svolto uno studio soltanto parziale della fattibilità dell’interramento dell’opera, rinviando l’analisi di numerose questioni (pag. 60: “*La soluzione alternativa sarebbe una diluizione degli inquinanti con una serie di camini lungo la canna in direzione Rho [...] Lo sviluppo e l’approfondimento di queste soluzioni è tuttavia pertinenza di analisi di maggior dettaglio, proprie delle successive fasi di progettazione*”).
- Ha concluso che l’interramento non potrebbe comunque risolvere le criticità relative all’inquinamento in quanto potrebbe, al più, spostarne unicamente la loro ubicazione (e così, ad esempio, l’inquinamento atmosferico – secondo quanto affermato nello studio di Proiter – si sposterebbe da Via San Michele all’uscita della galleria interrata). L’inquinamento che si verificherebbe all’uscita della galleria interrata, e sempre secondo lo studio svolto da Proiter, non potrebbe neppure essere trattato in maniera complessiva in quanto esisterebbe soltanto filtri per il trattamento del Pm10 ma non degli altri inquinanti (pag. 60: “*Dalle indagini svolte si è appurato che le attuali tecnologie consentono il trattamento del solo PM10, abbattendo solo parzialmente il problema*”).

A fronte di tali rilevazioni si deve contestare:

- Esistenza di filtri e soluzioni progettuali per il trattamento degli inquinanti. Si cita a titolo esemplificativo ma non certo esaustivo, la proposta consultabile all'indirizzo internet <http://www.aignertunnel.com>, di cui si riporta uno stralcio:



## ECCO NOxCAT

Il traffico stradale è tra le cause maggiori per la produzione di ossidi di azoto.

NO<sub>x</sub> è prevalentemente composto da NO e NO<sub>2</sub>. Per la salute umana è di maggior importanza il NO<sub>2</sub>.

La riduzione delle emissioni di particolato dai motori diesel ha comportato, tuttavia, l'aumento delle emissioni di NO<sub>2</sub> che ad oggi compone tra il 20 % e il 40 % di tutti gli NO<sub>x</sub>.

Questa è una ragione importante per cui, soprattutto per tunnel urbani, si dovrebbe considerare non solo la filtrazione di particolato ma anche di NO<sub>2</sub>.

La soluzione mediante bypass, cioè la pulizia dell'aria prima della sua reintroduzione in galleria, può essere una soluzione economicamente vantaggiosa per tunnel lunghi. In questi tunnel potrebbe essere richiesta la riduzione di emissioni di NO<sub>2</sub> per salvaguardare la salute degli utenti.

**Respira  
profondo**

Per aria salubre in tunnel  
stradali!

## Dati tecnici

- Rendimento NO<sub>2</sub>: > 80 %
- Idrocarburi: 50 - 95 % in funzione degli HC
- Perdita di carico: 250 - 500 Pa
- Vita operativa: > 26.000 h
- By-Pass: Sì, per via del pericolo di auto-combustione

La criticità rilevata da Proiter con riferimento alla soluzione interrata non può non essere riferita anche alla "galleria fonica" prevista nel progetto risultato aggiudicatario con la differenza che:

- Nel progetto che prevede l'interramento dell'opera, i fumi che si creerebbero in uscita alla galleria interrata potrebbero essere trattati con appositi filtri
- Nel progetto risultato aggiudicatario, i fumi che si creerebbero in uscita alla galleria fonica non potrebbero essere, invece, trattati in alcun modo e misura.



## 6. CONCLUSIONI

---

Le osservazioni sopra formulate rappresentano una breve sintesi delle evidenti criticità che un progetto di tale portata e dimensioni riverserà sul territorio. Lo spirito con il quale sono state redatte non è stato quello di contestare la bontà dell'operato dei professionisti che hanno elaborato il progetto, sia nella previsione preliminare che nella versione esecutiva, quanto piuttosto quello di soffermarsi a ragionare ed ad indagare quale sarà l'impatto che quest'opera inevitabilmente avrà sul contesto nel quale la si vuole collocare. È indubbio, come ampiamente dimostrato nelle pagine che precedono, che la scelta di una tale soluzione sia stata fortemente condizionata da due fattori di cui si ha evidenza sia nelle clausole della *lex specialis* di gara sia nelle numerose dichiarazioni rese dai principali attori di questa vicenda e verbalizzate nei molteplici consigli Regionali, Provinciali e tavoli tecnici. Questi fattori sono sostanzialmente legati:

- alle tempistiche di esecuzione dell'opera;
- ai costi di realizzazione.

Con riferimento alle "tempistiche", si ribadisce la necessità, ed opportunità, di ampliare l'orizzonte temporale nel quale contestualizzare l'intervento. Non è necessario, ed anzi è controproducente, pensare che l'opera sia inscindibile appendice di EXPO 2015. Un'infrastruttura che produrrà i suoi effetti rimanendo ben visibile ed immutata sul territorio per i prossimi 50, 60 anni non può - e non deve - sottostare alle tempistiche ed esigenze di un evento che si esaurirà nell'arco di 6 mesi. Il legislatore ha ben chiaro questo concetto, tant'è vero che nulla si legge dell'infrastruttura nella tabella A del c.d. Decreto Expo denominata "Opere Essenziali". Del resto mal si concilierebbe l'opera con il *leitmotiv* dell'evento fortemente orientato verso le tematiche ambientali "*Nutrire il pianeta, energia per la vita*". In definitiva, appare evidentemente riduttiva la necessità di contrarre le tempistiche di realizzazione con il solo scopo di rincorrere l'evento EXPO, tralasciando ovvero subordinando ogni valutazione al raggiungimento di tale scopo.

È altrettanto contestabile la rigidità del quadro economico stilato a corredo dell'intervento. Come si evince ampiamente dalle pagine che precedono, ogni differente soluzione progettuale, ivi compresa la soluzione c.d. alternativa che prevede l'interramento parziale dell'opera nei tratti considerati più critici, sarebbe di fatto subordinata al rispetto del principio di equiparazione degli oneri. Questo principio di massima è stato utilizzato nel tempo quale dogma universale attraverso il quale analizzare le varie proposte presentate. Ebbene, si è dell'idea che un vincolo così stringente, formatosi contestualmente con la formulazione dell'idea progettuale che qui si vuole discutere, non deve - e non può - essere un parametro universale al quale attingere per epurare ogni utile miglioria pensata e proposta per inserire l'opera nel contesto paesistico ambientale ed umano dei siti interessati all'intervento. La richiesta in tal senso è quella di un radicale ripensamento dell'opera in funzione dei benefici che si potrebbero ottenere adottando soluzioni diverse, di certo non adeguatamente e sufficientemente valutate nella documentazione presentata a corredo della procedura di V.I.A. e ciò anche in violazione del principio che vorrebbe che con la Valutazione di Impatto Ambientale venisse analizzata ogni possibile alternativa al progetto presentato (tra le molte: Consiglio di Stato, Sezione V, sentenza 3255/2012: "*La valutazione di impatto ambientale non si sostanzia in una mera verifica di natura tecnica circa la astratta compatibilità ambientale dell'opera, ma implica una complessa e approfondita analisi comparativa tesa a valutare il sacrificio ambientale imposto rispetto all'utilità socio - economica, tenuto conto anche delle alternative possibili e di riflessi sulla stessa c.d. opzione -zero*"). Nell'intera documentazione presentata dall'aggiudicataria, infatti, non vi è traccia della proposta alternativa condivisa all'unanimità dalla totalità delle Amministrazioni Comunali coinvolte dal progetto *de quo*. Proposta che, lo si ricorda, è stata oggetto di studio di fattibilità con esito positivo, nonché oggetto di approfondimento in numerosi tavoli tecnici convocati dalle rispettive Commissioni Regionali e Provinciali ai quali ha partecipato la società concessionaria "Milano Serravalle Milano Tangenziali spa". Opzione, questa, sostenuta a gran voce anche dalla società civile che, in più occasioni

di temere che i possibili effetti nocivi sull'ambiente e sulla salute degli esseri umani possano essere incompatibili con gli opposti e contrapposti interessi economici.

Nel caso di specie, affinché possa trovare piena applicazione il principio succitato è, quindi, necessario che gli interessi economici alla realizzazione dell'opera non prevalgano sugli interessi a tutela della sanità pubblica ed a protezione dell'ambiente.

Atteso che lo SIA presenta, tra le molte dettagliate e di cui sopra si è già detto, le seguenti criticità:

- riferisce di benefici nelle emissioni in atmosfera partendo dal confronto con due situazioni non omogenee; la variazione degli inquinanti dovrebbe invece essere valutata **confrontando lo Scenario 0, cioè con rinnovamento del parco macchine senza la realizzazione dell'opera, con lo scenario di progetto con il funzionamento a regime della nuova strada, entrambe valutate nel 2016.**
- Utilizza i benefici nelle emissioni in atmosfera per giustificare l'assenza di interventi mitigativi nella fase di esercizio dell'infrastruttura; **alla luce di quanto riportato sopra tutte le affermazioni che dipendono da quel dato sono da riconsiderare profondamente.**
- **Nelle conclusioni dello studio di impatto acustico sono riportati 22 edifici che non sono risanati a valle degli interventi mitigativi.**
- Lo studio **non** riporta i dati puntuali calcolati in corrispondenza di tutti i ricevitori, pur essendoci a fine della relazione il capitolo "Allegato livelli di pressione sonora mediante modello matematico". **Questa mancanza è assai grave perché non consente di verificare le analisi effettuate dall'estensore e di conseguenza tutte le successive conclusioni dello studio di impatto acustico.**
- La verifica del rispetto del limite di immissione da parte dei livelli sonori calcolati in facciata dei ricettori avrebbe dovuto essere svolta dettagliando in ogni punto d'indagine i **diversi contributi** calcolati dal modello di calcolo per tutte le **sorgenti di rumore, complanare compresa**, e confrontando ogni contributo con il **limite calcolato col principio di concorsualità** nelle porzioni di territorio in cui vi è sovrapposizione delle fasce di pertinenza.
- Nel paragrafo "Differenze tra i dati di input dell'ante operam e del post operam" si sostiene che l'opera non peggiorerebbe il clima acustico, risultando in livelli post operam inferiori o uguali a quelli dell'ante operam; ciò è stato ottenuto "falsando" il clima acustico calcolato, attraverso l'inserimento della viabilità locale solo nell'ante operam, così come dimostrato. **Ovviamente se si confrontano due entità differenti, l'ante operam con le strade locali presenti e un post operam in cui si considera il contributo solo delle strade principali, l'affermazione che non ci sarebbe peggioramento nel clima acustico è palesemente non veritiera.**

Affinchè ciò non accada è necessario, ed inevitabile, che qualsiasi intervento volto alla riorganizzazione del tratto stradale risolva in via definitiva le problematiche relative alle emissioni in atmosfera indotte dall'incremento di traffico e il contestuale impatto acustico dell'intera opera, complanari comprese, che possono essere efficacemente risolti solo con le seguenti alternative:

- A. **Opzione 0:** che permetterebbe una cristallizzazione dello scenario attuale e che consentirebbe interventi puntuali mirati alla risoluzione delle problematiche connesse alla sola Milano Meda;
- B. **Interramento:** che risolverebbe l'impatto acustico del nuovo tratto della S.p. 46 - Rho - Monza e permetterebbe di approfondire gli interventi, quali ad esempio il trattamento dei fumi attraverso appositi filtri, per mitigare le emissioni in atmosfera.

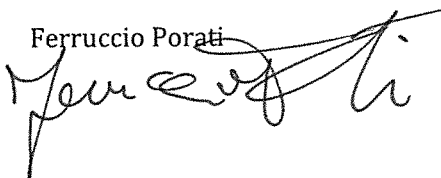
Tutto ciò premesso, si espongono le seguenti conclusioni.

**In base a quanto sopraesposto chiediamo al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di esprimere parere NEGATIVO e dichiarare il progetto presentato per la "riqualifica con caratteristiche autostradali della SP 46 Rho-Monza, dal termine dalla Tangenziale Nord al Ponte sulla linea ferroviaria Milano-Varese corrispondente alle tratte 1 e 2 " NON COMPATIBILE ai sensi del dlgs.152/06.**

Paderno Dugnano, 30.10.2012

CCIRM  
COMITATO CITTADINI PER L'INTERRAMENO  
DELLA RHO MONZA

Ferruccio Porati



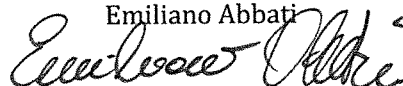
LEGAMBIENTE PADERNO DUGNANO  
"CIRCOLO GRUGNOTORTO"

Giuseppe Bergna



ASSOCIAZIONE AMICI  
PARCO DEL GRUGNOTORTO

Emiliano Abbati



I CITTADINI

(si allegano le firme di coloro che hanno collaborato)

Sottoscrizione Osservazioni in merito al procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale del progetto "Riqualfifica con caratteristiche autostradali della SP46 Rho-Monza, dal termine della Tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese (compreso)", corrispondente alle tratte 1 e 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho-Monza"

NOME e COGNOME	INDIRIZZO	DOCUMENTO D'IDENTITA'	FIRMA
CONCETTA CATRINI	V. N. POLO 4 FABERNO D.	AN 2685272 C.I	Catrina Concetta
SCILIANO SAVERONE FABIO	V. N. POLO 4 FABERNO D.	AO 0534183 C.I	Fabio Saverone
CATRINI ANITA	VIA FELDI ROSSELLI N°3/B <small>POSSO D.</small>	AN 6041738 C.I	Anita
SOTTILE MELCHIORE	VIA F. DI ROSSELLI 30/B <small>POSSO D.</small>	AN 0072434 C.I	Melchiorre
CATRINI PATRUGA	VIA F. DI ROSSELLI 30/B <small>POSSO D.</small>	AK 8263568 C.I	Patruca
LUIGI MUCCIOLO	VIA MARCO POLO N.1 <small>POSSO D.</small>	AO 6992643 O.I	Luigi
BREDLIA MARIA	VIA MARCO POLO N.1 <small>POSSO D.</small>	AT 8091010 O.I	Bredlia Maria
LO DESTRO GRAZIA	VIA MARCO POLO 1 <small>POSSO D.</small>	AN 2685018 O.I	Grazia
URSIÑO GABRIELO	VIA MARCO POLO 1 <small>POSSO D.</small>	AN 2685019 O.I	Gabriello
CATRINI MONIA	VIA MARCO POLO 2 <small>POSSO D.</small>	AN 7997026 C.I	Catrina Monia
LO BIANCO GIOVANNI	VIA MARCO POLO 2 <small>POSSO D.</small>	AO 2743409 C.I	Lo Bianco Giovanni
CATRINI SAVERIO	VIA MARCO POLO 2 <small>POSSO D.</small>	AR 2413225 O.I	Catrina Saverio
TERRACINI MARIA TEA	VIA MARCO POLO 2 <small>POSSO D.</small>	AN 2717426 C.I	Maria Tea Terracini
MINNÒ KATJUSCA	VIA MARCO POLO 1 <small>POSSO D.</small>	AK 7801882 C.I	Katjusca Minno
ROBERTO BARESI	VIA F. DI ROSSELLI 30/A <small>POSSO D.</small>	AT 3032144 C.I	Roberto Baresi

Sottoscrizione Osservazioni in merito al procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale del progetto "Riqualifica con caratteristiche autostradali della SP46 Rho-Monza, dal termine della Tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese (compreso)", corrispondente alle tratte 1 e 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho-Monza"

NOME e COGNOME	INDIRIZZO	DOCUMENTO D'IDENTITA'	FIRMA
CANTÀ SPINGARDI	<sup>PADERNO D.</sup> Via F.lli Rosselli 30/A	CANTÀ D'IDENTITÀ AO 6993686	Cantà Spingardi
BARRESI FENAVGIO	VIA F.lli Rosselli 30/A <sup>PADERNO D.</sup>	AH 66 90409 C.1	Barresi Fenavgio
BARRESI CIENA	VIA F.lli Rosselli 30/A <sup>PADERNO D.</sup>	AS 0297023 C.1	Barresi Ciena
BARRESI ANGELO	VIA F.lli Rosselli 30/A <sup>PADERNO D.</sup>	<sup>COD. FISC.</sup> 8026438425F065H	Barresi Angelo
Castaini F. LIPPRA	VIA F.lli Rosselli 30/A <sup>PADERNO D.</sup>	<sup>COD. FISC.</sup> TRP2P42P64P065F	Castaini F. Lippa
Guido ROBERTO	VIA F.lli Rosselli 30/A <sup>PADERNO D.</sup>	GDURRT70H1A940K <sup>COD. FISC.</sup>	Guido Roberto
Sorice GIULIA	Via F.lli Rosselli 30/B <sup>PADERNO D.</sup>	AR 0513411 C.1	Giulia Sorice
DERACLEA FRANKA	VIA G. LEOPARDINI <sup>PADERNO D.</sup>	DRCEUCS6L5T3508 <sup>C.I.F.</sup>	Deraclea Franka
ALBERTO ORSINO	MANFONTO GRASSI, 182/A <sup>PADERNO D.</sup>	RSNIRT6CT18F0651 C.A.	Alberto Orsino

Sottoscrizione Osservazioni in merito al procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale del progetto "Riqualifica con caratteristiche autostradali della SP46 Rho-Monza, dal terminale della Tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese (compreso)", corrispondente alle tratte 1 e 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho-Monza"

NOME e COGNOME	INDIRIZZO	DOCUMENTO D'IDENTITA'	FIRMA
Rosa Francesco	V. Davis 3 Poggio D.	VC 5039 650K PATENTE	Francesconi
Mascheroni Pierluigi	V. C. Battisti 35 Poggio D.	AO 0594569 C.I.	Pompetto
Rosa Sesto	V. Davis 3 Poggio D.	AO 7708486 C.I.	Beate Lorenza Povero
Berlusconi Maria Pierluigi	V. Davis 3 Poggio D.	AR 5632958 C.I.	Hydro
Santambrogio Giuseppe	V. D. Mintoni, 61 Bress	AS 1159148 C.I.	Povero Maria
FANIZZA MARIA	V. A. Doria 6 TABERNO D.	AT 5128196 C.I.	Povero Maria
ARABBI RENATO	V. CERLINO 39. CUSANO N.	AN 6036473 C.I.	Povero Maria
BIANCHI ETTORE	VIA SAFFEL - PADERNO D.	VR 14043X-PATENTE	Ma. P.
DANIOLO FLAVIO	VIA SAFFEL, 3 PADERNO D.	AK 2917294 C.I.	Zaccaro Flavio
ZACCARELLI CARLA	VIA SAFFEL, 5 PADERNO D.	AO 9622556 C.I.	Povero Maria
SOLOMI. GIANCARLO	VIA CONFARONIERI, 15 PADERNO	AK 8264068 C.I.	Giuseppe Povero
Giuseppe POLOLA	VIA CONFARONIERI 15 PADERNO	AT 3035680 C.I.	Giuseppe Polola
Riccardo FABIO	VIA A. SOBRIA 6 PADERNO D.	AT 5798133 C.I.	Riccardo Fabio
		AO	

Sottoscrizione Osservazioni in merito al procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale del progetto "Riqualfifica con caratteristiche autostradali della SP46 Rho-Monza, dal termine della Tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese (compreso)", corrispondente alle tratte 1 e 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho- Monza"

NOME e COGNOME	INDIRIZZO	DOCUMENTO D'IDENTITA'	FIRMA
De Rossi Lidio	V. Renoir c. 10 Poggiano D.	AM 1319185 C.I.	De Rossi Lidio
Bellissima Paola Rossina	Via Orsina 13 Poggiano D.	AK 8263130 C.I.	Bellissima Paola
Pantusconi Denise	V.F. Rossini 16 Poggiano D.	AN 5064358 C.I.	Pantusconi Denise
TANTONI Roberto	V. Marconi Bussio N. (M.)	CL 21161427 Pat.	Tantoni Roberto
ALBECI SERGIO	V. Montessal 10 Poggiano D.	AT 3035951 C.I.	Sergio Albeci
MIRABILE FABIO	V. Cassini 4 Poggiano D.	AN 4319168 C.I.	Mirabile Fabio
CRACI LUIGIA NERA	V. Cassini 7 Poggiano D.	AR 4897192 C.I.	Craci Luigia Nera
MUZZUPARRA PASQUALE	V. Morandi N. 4 Poggiano D.	AS 0296226 C.I.	Pasquale Muzuparra
MUSINI MIRELA	V. C. Battisti 25 Poggiano D.	AT 3035924 C.I.	Musini Mirela
DE ROSSI IVAN FRANCESCO	V. S. Taccone B. Poggiano D.	AR 8129156 C.I.	Ivan De Rossi
RENZI ADEBARAN	V. Giordano 69-C.M. Sella B (M.)	AN 9966595 C.I.	Adebaran Renzi
FUSCO TIZIANO	V. Quindolificio 23 Poggiano D.	LE 2059664 Patente	Fusco Tiziano
BALBINI ANNA	V. Stenegrani 26 Poggiano D.	AN 9963189 C.I.	Balbin Anna
BERGAMASCHI ANTONIO	V. Cattaneo C. 24 Poggiano D.	A00623436 C.I.	Bergamaschi Antonio
BAZZANO FRANCESCO	V. Marzobotto 9 Poggiano D.	AK 5258098 C.I.	Bazzano Francesco



Sottoscrizione Osservazioni in merito al procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale del progetto "Riqualifica con caratteristiche autostradali della SP46 Rho-Monza, dal termine della Tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese (compreso)", corrispondente alle tratte 1 e 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho-Monza"

NOME e COGNOME	INDIRIZZO	DOCUMENTO D'IDENTITA'	FIRMA
ENRICO BARONIS	VIA ALESSANDRINA 25, PAVIA	AO 2744796	<i>Enrico Baroni</i>
ARTO LUNETTONI	P.ZA FRECONI GORZANO 16, PAVIA	AD 8342153	<i>Arturo Lunettoni</i>
MAURO DOLO MARITA	CARLUCCO PENTOSCELLA VIA SAN MICHELE 82	P.G. MI 5457206X	<i>Mauro Dollo</i>
CALDIERO MARIA LUISA	BOLATE VIA TASSONNI 8	P.G. MI 5602611K	<i>Maria Luisa Caldiro</i>
CERENI OLEA GIOHANNA	VIA GORIZIA 22	AR 5737482	<i>Olga Cereni</i>
NICOLI VASCO	VIA GORIZIA 22	AR 5737483	<i>Nicola Vasco</i>
BUGGIO FORNUNATO	VIA CESARE BATTISTINO	AO 0723755	<i>Bugio Fornunato</i>
BODDINI MARCO	VIA CHEROBINI 8	AR 0512138	<i>Marco Boddini</i>
COLNAGO GIUSEPPINA	VIA CHEROBINI 9	AT 6344130	<i>Colnago Giuseppina</i>
FABIO GOATELLI	VIA BRASILE 5	P.G. PR 2185730Y	<i>Fabio Goatelli</i>
COLLEONI MARIA	VIA ROMA 133	AR 5737742	<i>Maria Colleoni</i>
CANIATO ANTONELLA MARIA	VIA SONDRIO 11	AS 0286066	<i>Antonella Caniato</i>
BUCCI ELENA	VIA C. RIBOLDI 136	AR 8413016	<i>Elena Bucci</i>
GOTTARDI MASSIMO	VIA E. FERMI 22	AT 5726884	<i>Massimo Gottardi</i>
ORLANDINI DANIELA	VIA BOTTEGO 11	AT 8303865	<i>Daniela Orlandini</i>

Sottoscrizione Osservazioni in merito al procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale del progetto "Riqualifica con caratteristiche autostradali della SP46 Rho-Monza, dal termine della Tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese (compreso)", corrispondente alle tratte 1 e 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho-Monza"

NOME e COGNOME	INDIRIZZO	DOCUMENTO D'IDENTITA'	FIRMA
MARA GRANA DE ROSSI	A. FORTASO 4, PADERNO D.	AT 9303449	Roberto M. Grana
ZACCHINI ANTONELLA	SPERU TITO 14, PADERNO D.	AN 2915993	Olivia
SITORI PAOLO	SPERU TITO 14, PADERNO D.	part UR 773300542	Paolo
ANTONELLA MORENA	MOUFFESSORI 12, PADERNO D.	AT 6344182	Morena Antonella
LUCONELLI ROBERTO	VIA VERVA 9, PADERNO D.	AN 5633477	Roberto
BENIGNI ENZA	VIA C. RIBOLDI 90, PADERNO D.	AO 7707994	Bergna Enza
GR. CARLO	VIA C. RIBOLDI 90, PADERNO D.	AO 7708044	Carlo
MARCO DE ZORZO	VIA P. VERVA 8, BOZZATE	AN 6859523	Marco
ROSA ANIBI	VIA CADORINI 4, PADERNO	AR 2099237	Anibali Rosa
ALBERTO GARDASSARINI	VIA FRUPOLI 14, PADERNO	AR 9412862	Alberto
ANTONELLA SOBANI	VIA COSCONA 25, PADERNO	AF 5728452	Antonella
DAVIDE SODANI	VIA SAN MICHELE 16, PADERNO	AO 0724721	Davidela Soda
ALESSANDRO GARGATELLO	VIA STEZUO 49c, CUSANO	AN 6834825	Alessandro Gargatello
VICTORIA FENUZZO	VIA VERVA 13, PADERNO	AN 2099829	Victoria Fenuzzo
HURGIA STEFANO	VIA DE' PREDISI 7, PADERNO	part MI 4313944	Stefano Hurgia

Sottoscrizione Osservazioni in merito al procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale del progetto "Riquadrifica con caratteristiche autostradali della SP46 Rho-Monza, dal termino della Tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese (compreso)", corrispondente alle tratte 1 e 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho- Monza"

NOME e COGNOME	INDIRIZZO	DOCUMENTO D'IDENTITA'	FIRMA
MAURIZIO TURCOTO	VIA CASORRA 13, PADERNO D.	AR 2100108	Turco M
FERUCCIO FORATTI	VIA S. MICHELE 14, PADERNO D.	AT 6343424	Ferucci F
MASSIMILIANO GRESSAN	VIA ROSSETTI 16, PADERNO D.	AT 9304687	M. Gressan
BENATELLO LUCIANO	V.C. BASTIENI 77, PADERNO D.	AR 9412884	Benatello L
MANTIGNELLO MASSIMO	V.C. BASTIENI 77, PADERNO D.	AT 3035627	Mantignello M
A.M.I. SECCHIO	V. A. BENTONI, TORRINO 4, PADERNO D.	NO 513480	A. Secchio
ALBERTON LANTERNO	LABORIO 30 PADERNO D.	MO 891689	A. Lanterno
ROBERTO SESTANO	V. M. R. KING 40 PADERNO D.	AO 296933	Rob. Sestano
ANDREI ROBERTO	V. C. GIUSTINO R. 19 PADERNO D.	AO 9623051	Rob. Andrei
HOGGOTT ENIL	V. C. S. CANTINI 19 PADERNO D.	BR 9413254	Enil Hoggott
PIRELLA GIO BARTOLO	P. ZAD DE VESPERI 5 PADERNO D.	DT 634212	Pirella Gio
SABOTI MIRELLA RINA	V. SAN MICHELE N. 4 PADERNO D.	AT 9302038	Saboti Mirella
OSVALDO GIUSEPPE	V. LEOPONDI 23 PADERNO D.	AR 8430806	Osvaldo G.
LEONARDINI SILVIO	V. ROND 133 PADERNO D.	AO 6993361	Leonardini S.
VESCOVO OTTAVIO	V. C. RICCIARDI 55 PADERNO D.	AO 7708919	Vescovo Ottavio

Sottoscrizione Osservazioni in merito al procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale del progetto "Riquadrifica con caratteristiche autostradali della SP46 Rho-Monza, dal termine della Tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese (compreso)", corrispondente alle tratte 1 e 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho-Monza"

NOME e COGNOME	INDIRIZZO	DOCUMENTO D'IDENTITA'	FIRMA
SILVANA CARCANO	VIA FOSCOLO 2 PADERNO	AR5738408 CI	Silvana Carcano
STEFANIA FEVERANI	VIALE EUROPA 30 PADERNO OGGIANO	CI AR 9411243	Stefania Feverani
WAJTER TIANO	VIA SCIESA, 1 - PADERNO OGGIANO	C.I. AT 3032 268	Wajter Tiano
EMILIANO GIACCARLO ABBATI	VIA SONDRIO, 20	C.I. AT 303 5171	Emiliano Giacarlo Abbate
AUBENO FRAMBAIO	VIA SONDRIO, 20 PADERNO OGGIANO	U. A17997971	Aubeno Frambaio
AZZARDO MICHELÉ ALESSANDRO	VIA BOLLEVA 36 PADERNO OGGIANO	C.I. AS0297436	Azzardo Michelé Alessandro
BIOSSMI LOUIS	VIA MONTE SAURO 28 PADERNO OGGIANO	CI AR 5633 388	Louis Biozzi
TRILICETTI STEFANO	VIA TENTE CUIVETO 14 PADERNO OGGIANO	C.I. AR 4543 218	Trilicetti Stefano
DE ROSA MINA BELLA MARIANGELA	VIA CESARE BATTISTI PADERNO OGGIANO	C.I. AR 5631 675	Mina Bella Mariangela
NATALI KETTI	VIA SAN MARTINO 18 PADERNO OGGIANO	C.I. AR 0512 175	Natali Ketti
TACCO LORENA	VIA CESARE BATTISTI 21 PADERNO OGGIANO	C.I. AT 5727 554	Tacco Lorena
MONTINI ARNALDO	VIA MONVISO 8 PADERNO OGGIANO	C.I. AT 5726 724	Montini Arnaldo
PEDE ANGELA	VIA LAHARRODA 18/18 PADERNO OGGIANO	C.I. AR 0512 513	Pede Angela
CENITORA FABRIZIO	VIA CESARE BATTISTI 21 PADERNO OGGIANO	C.I. AR 841 3466	Cenitora Fabrizio
CENTORA FABRIZIO	VIA LAHARRODA 18/18 PADERNO OGGIANO	C.I. AR 5632 526	Cenitora Fabrizio

Sottoscrizione Osservazioni in merito al procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale del progetto "Riqualfifica con caratteristiche autostradali della SP46 Rho-Monza, dal terminale della Tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese (compreso)", corrispondente alle tratte 1 e 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho-Monza"

NOME e COGNOME	INDIRIZZO	DOCUMENTO D'IDENTITA'	FIRMA
MARIA BOLCIANI	VIA MARZABOTTO 9 - PADERNO D.	C.I. AR 7801115	Maria Bolciani
RAFFAELI MASSIMILIANO	VIA FORTI BONTÀ 9 - BORDIGNO DONAUSO	C.I. AT 5727988	Raffaelli Massimiliano
FEDERICA MASTROBARDINO	VIA MARZABOTTO 9 - PADERNO D.	C.I. AN 6071236	Federica Mastrobardino
PIETRO POGGIOLI	VIA MARZABOTTO 9 PADERNO D.	C.I. DM 5064299	Pietro Poggioli
BRIANI VIRGINIA LUIGIA	VIA MARZABOTTO 9 CINISELLO B.	C.I. AR 0492018	Virginia Biani
SARA ROSANI	VIA MARZABOTTO 9 PADERNO D.	AN 0071998	Sara Rosani
LUIGIA MOCERINI	VIA TRENTO 8 PADERNO DONAUSO	C.I. AS 0126454	Luigia Mocerini
ELENA TORRANTINO	VIA TRENTO 8 PADERNO D.	C.I. AT 0301221	Elena Torrantino
MAURIZIO CANTONI	VIA TRENTO 8 PADERNO D.	GA AD 7403110	Maurizio Cantoni
SERGIO PASSONI	VIA TRENTO 8 PADERNO D.	AT 5728000	Sergio Passoni
LOREDANA MELI	VIA TRENTO 8 PADERNO D.	AT 5726867	Loredana Meli
STEFANIA PASSONI	VIA TRENTO 8 PADERNO D.	AT 0302086	Stefania Passoni
CANTONI GIACOMO	VIA TRENTO 8 PADERNO D.	AR 9412851	Giacomo Cantoni
NAVA DAVIDE	VIA TRENTO 8 PADERNO D.	C.I. AR 9412156	Navade Davide
LODGE IRENE	VIA TRENTO 8 PADERNO D.	C.I. AM 9186463	Irene Lodge

Sottoscrizione Osservazioni in merito al procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale del progetto "Riqualifica con caratteristiche autostradali della SP46 Rho-Monza, dal terminale della Tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese (compreso)"; corrispondente alle tratte 1 e 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho-Monza"

NOME e COGNOME	INDIRIZZO	DOCUMENTO D'IDENTITA'	FIRMA
CASATI EZIO Primo	VIA CHERUFINI 5/B PADERNO D.	COMUNE DI PADERNO DUGNANO C.I. AR 5632467	
CASATI FABIO	VIA CHERUFINI 5/B PADERNO D.	COMUNE DI PADERNO DUGNANO C.I. AR 5634533	
DAVI DANIELA	VIA CHERUFINI 5/B PADERNO D.	COMUNE DI PADERNO DUGNANO C.I. AT 3032128	
STEFANIA PERSONA	VIA S. MICHELE 14 PADERNO D.	COMUNE DI PADERNO DUGNANO C.I. AO 9622605	
GOLLO PATRIZIA	VIA TRIESTE 23 PADERNO DUGNANO	C.I. AS 8328886	
PALASIMO ANTONIO	VIA TRIESTE 23 PADERNO DUGNANO	C.I. AS 0297446	
HONTINI MATTEO	VIA MONVISO 4 PADERNO DUGNANO	C.I. AR 5738336	
FOLVIA COCCATO	VIA HONVISO 8 PADERNO DUGNANO	C.I. AT 5726723	
SPIGAROLO GIUSTINA	VIA HONTE SABOTINO 3 PADERNO DUGNANO	C.I. AK 7802168	
DI LELLA ANGELO	VIA AURORA 42/S PADERNO DUGNANO	C.I. AK 2880478	
HANCHIUTO GIUSEPPINA	VIA AURORA 42/S PADERNO DUGNANO	C.I. AK 8264800	
PERINO MARIA	VIA CESARE BATTISTI 23/B PADERNO DUGNANO	C.I. AN 4318714	
VARAZZI PAURO	VIA LITANARA, 12	C.I. AR 2099289	
LEGHBIENTE PABERNO	VIA ITALIA 13 PADERNO DUGNANO	C.I. AR 2100435	
ASSOCIAZIONE AMICI PARCO GRUGNOTO	VIA SORDIO 20 PADERNO DUGNANO	C.I. AT 3035171	

Sottoscrizione Osservazioni in merito al procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale del progetto "Riquadrifica con caratteristiche autostradali della SP46 Rho-Monza, dal termine della Tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese (compreso)", corrispondente alle tratte 1 e 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho-Monza"


NOME e COGNOME	INDIRIZZO	DOCUMENTO D'IDENTITA'	FIRMA
ANDREA GAMBRO	VIA CESARE BATTISTI 8	AS 02 96047	Andrea Gambro
PARADISO CARLUCA	VIA BATTISTI 8	AO 7708705	Paradiso Carlucella
<del>Roberto</del> <del>Roberto</del>	VIA MARZALBOTTO 6D	AS 0296434	<del>Roberto</del> <del>Roberto</del>
<del>Roberto</del> <del>Roberto</del>	VIA TRIESTE 35	AO 2743468	<del>Roberto</del> <del>Roberto</del>
STUCCI MAURIO	VIA PENONI, 21	AK 8263285	Maurio Stucci
MARCO BORTUCCI	VIA GADAMES 42	AR 0513533	Marco Bortucci
ARMANDO PASQUALONE	VIA CONCORDIA 48	AU 6072604	Armando Pasqualone
SIRAJ SOUFIYA	VIA FAIPOLI 43	AT 3035393	<del>Siraj Soufiya</del>
MARCO SOCCATI	VIA GADAMES 42	AO 7708204	Marco Soccati
FRANCO TABEA	VIA G. VERGA 21	AT 9304063	Franco Tabea
CORRADO VECCHIA	V. C. RUBIDA 11	AR 5736744	Corrado Vecchia
AUGUSTINO DOTTENICO	V. ZOTTARIS GROSSI 8	AQ 847732	Augustino Dottenico
GASTALDO ANTONIO	VIA RENARO SERRA	AT 5727696	Gastaldo Antonino
ALEMANO LAMPELLO	VIA TRAPANI 26	AS 2243714	Alemano Lampello
PARNELLO MONDELLO	VIA PONTESERRA 12	AH 6071143	Parnello Mondello







*Sottoscrizione Osservazioni in merito al procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale del progetto "Rigualifica con caratteristiche autostradali della SP46 Rho-Monza, dal termine della Tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese (compreso)", corrispondente alle tratte 1 e 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho-Monza"*

NOME e COGNOME	INDIRIZZO	DOCUMENTO D'IDENTITA'	FIRMA
SIBONE IANUZZI	VIA AURORA 21	AR9613263	
SABRILE BA	VIA ROBUDI 90B	AN6072195	