

Spett. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale  
Via Cristoforo Colombo 44  
00147 ROMA

Regione Lombardia  
Direzione Generale Ambiente, Energia e Reti  
U/O Tutela Ambientale – Struttura V.I.A.  
Piazza Città di Lombardia 1  
20124 MILANO

p.c. Sindaco del Comune di ~~Novate Milanese~~ Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
NOVATE MILANESE

E.prot DVA - 2012 - 0027689 del 15/11/2012

**Oggetto: Precisazione circa le Osservazioni** sullo Studio di Impatto Ambientale e il Progetto Esecutivo relativi a "Riqualfica 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 ed A50 Tangenziale Ovest di Milano", inviate a codesto Ministero tramite Raccomandata R.R. il 31.10.2012.

La scrivente Associazione culturale e ambientale di Novate Milanese denominata "*all'ombra dell'albero*", lo scorso 31.10.2012 ha inoltrato tramite Raccomandata R.R. a codesto Ministero le proprie Osservazioni in merito al Progetto Esecutivo e allo Studio di Impatto ambientale in Oggetto, corredate da 965 firme di cittadine e cittadini di Novate Milanese, raggruppate in n° 68 fogli.

Nella lettera di accompagnamento, che alleghiamo, abbiamo erroneamente indicato che l'originale delle firme sarebbe stato consegnato alla Struttura V.I.A. della Regione Lombardia. Infatti, grazie alla disponibilità offertaci dal Comune di Novate Milanese, alla Struttura V.I.A. della Regione Lombardia le nostre Osservazioni sono state inviate tramite posta elettronica certificata da parte dell'Ufficio Tecnico del Comune, presso il quale abbiamo consegnato e protocollato il documento in Oggetto il giorno 31.10.12. L'originale delle firme in calce alle Osservazioni é stato invece allegato alla Raccomandata inviata a codesto Ministero e indicata in Oggetto.

Si coglie l'occasione per allegare un ulteriore modulo compilato con n° 23 firme, da aggiungere alle precedenti.

Porgiamo distinti saluti.

Novate Milanese, 09.11.2012

Per l'Associazione "*all'ombra dell'albero*"  
la Presidente Simonetta Bono

*Simonetta Bono*



**OSSERVAZIONI**  
**SU PROGETTO ESECUTIVO E STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**  
**RELATIVO ALLA RIQUALIFICAZIONE DELLA S.P. 46 RHO MONZA**  
**PER IL TRATTO COMPRESO TRA IL TERMINE DELLA TANGENZIALE NORD DI MILANO**  
**(GALLERIA ARTIFICIALE) E IL PONTE SULLA LINEA FERROVIARIA MILANO – VARESE (COMPRESO),**  
**CORRISPONDENTE ALLE TRATTE 1 E 2 DEL PROGETTO PRELIMINARE.**

I sottoscritti cittadini residenti o aventi rapporti lavorativi o familiari in Novate Milanese, raccogliendo l'appello dell'Associazione *"all'ombra dell'albero"*, OSSERVANO quanto segue:

1. Il progetto esecutivo, lo studio di impatto ambientale e la sintesi non tecnica depositati per la pubblica consultazione presso gli Uffici del Comune di Novate Milanese, risultano del tutto incompleti nella versione cartacea e privi di documenti essenziali nella versione informatizzata, pur essendo definiti come "liberi" nella classificazione del diritto di accesso. Citiamo, come esempio, l'esclusione dei prezzi nei documenti relativi al computo metrico estimativo; la mancanza del documento "Quadro economico" e del documento "Costi di manutenzione". Questo rende impossibile un confronto tra i costi delle diverse soluzioni ingegneristiche ai problemi insorgenti nella realizzazione del tratto autostradale, in particolare: scavalco in rilevato oppure in galleria della linea ferroviaria Milano Varese; attraversamento in galleria o in rilevato del centro abitato di Paderno Dugnano e connessione con la Tangenziale Nord. La dimensione dei costi è stata indicata dalla società Milano Serravalle, concessionaria di queste tratte di tangenziale, come l'elemento decisivo per scelte che hanno una forte ricaduta sulla salute e la qualità della vita degli oltre 200.000 cittadini che vivono nell'area interessata dalla riqualificazione della SP 46. Di conseguenza, osserviamo che devono essere preliminarmente consegnati i dati dei prezzi del Computo Metrico Estimativo, con un supplemento dei tempi disponibili per le Osservazioni.

2. Il Progetto Preliminare, redatto nel 2008, fu approvato dall'ANAS il 2.2.2009. Successivamente il 9.9.09 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici espresse parere favorevole alla eliminazione della fase della redazione del Progetto Definitivo, per arrivare direttamente all'appalto concorso, indetto dal Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per la Lombardia e la Liguria, e comprendente Progetto Esecutivo e Studio di Impatto Ambientale. Intorno all'impatto ambientale, il Progetto Esecutivo presentato in sede di gara non ha sviluppato approfondimenti che invece noi riteniamo necessari sia per il carattere di completezza che deve avere uno studio definitivo, sia per le variazioni ambientali, sociali e produttive conseguenza degli sconvolgimenti globali economici e geopolitici di questi ultimi 3 anni. Citiamo lo Studio del Traffico, fondamentale in quanto sta alla radice dell'eventuale necessità di riqualificazione della SP 46. Ebbene, nella Relazione di accompagnamento si afferma: " con il P.E. si confermano i risultati delle analisi condotte con lo studio svolto nel P.P.B.G.".

Citiamo tra i tanti 2 aspetti che invece dovevano essere approfonditi:

- Effetti del nuovo assetto di continuità dell'asse autostradale con la Tangenziale Nord e la Tangenziale Est, ai fini della riduzione delle code su tutto il percorso delle 2 Tangenziali citate.
- Effetti della riqualificazione sulla distribuzione del traffico nelle diverse ore del giorno e della notte, con riferimento in particolare all'impatto del rumore.

Osserviamo che deve essere aggiornato e approfondito tutto lo studio di impatto ambientale.

3. La documentazione presentata dall'ATI vincitrice dell'appalto concorso è datata settembre 2011. Essa si riferisce ad alcuni Atti amministrativi prodotti da diversi Enti nel corso del 2010 ma omette di citare la Conferenza dei Servizi del 22 aprile 2010 in cui sono state espresse valutazioni e proposte che, seppure verbalizzate, non sono state oggetto di approfondimento. Indichiamo ad esempio il caso dei Comuni di Novate Milanese e Cormano, nonché l'Ente parco del PLIS della Balossa, proprio relativamente al consumo di ettari di suolo del Parco come conseguenza del tracciato dell'autostrada e delle strade complanari.

Inoltre, nel corso degli anni 2010 e 2011, migliaia di cittadini dei 5 Comuni interessati all'opera in questione hanno espresso una forte opposizione alla soluzione del tracciato in medio e alto rilevato, soluzione individuata nel Progetto Preliminare e posta quindi come base per l'appalto concorso. Le Amministrazioni comunali dei 5 Comuni hanno invece elaborato uno schema progettuale che, a settembre 2011, era ampiamente noto sia all'opinione pubblica che al Concessionario Milano Serravalle.

Il Progetto Definitivo dell'autostrada che viene ora presentato non tiene conto della posizione dei Comuni e quindi si presta al rischio di un voto contrario in sede di Conferenza dei Servizi. In ogni caso, risulta in contrasto con il principio della partecipazione democratica dei cittadini, principio posto dalla legislazione vigente in tema di Impatto Ambientale come condizione per la realizzazione dell'opera. Proponiamo in alternativa una soluzione in linea con lo schema progettuale dei

5 Comuni, in particolare: galleria sotto la Ferrovia Milano Varese, interrimento a Paderno Dugnano in alternativa alla galleria fonica e al ponte sospeso.

4. Il 10 agosto 2012 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare ha decretato la compatibilità ambientale del 3° tratto di autostrada A8-A52, variante di Baranzate, indicando tra le prescrizioni: "Approfondire la valutazione di fattibilità tecnico economica della soluzione alternativa del sottopasso in galleria della linea ferroviaria, anche tramite la predisposizione di specifico studio". Si osserva che, in seguito a questa prescrizione del Ministero, debba essere riconsiderata la scelta dello scavalco in rilevato della ferrovia, scelta così riassunta a pag.8 della Relazione di accompagnamento: "Il P.E. è stato impostato... nel pieno rispetto delle previsioni plano-altimetriche di sezione trasversale di cui al P.P.B.G. in corrispondenza del raccordo con la tratta 3 dell'intervento".

Da parte nostra ricordiamo che esiste e può essere applicata la tecnologia consolidata e a costi ridotti, denominata "a spinta", che presenta indubbi vantaggi ambientali e paesaggistici.

5. Per la realizzazione del tracciato stradale rileviamo una contraddizione. Mentre la Relazione Generale a pag. 56 classifica l'arteria come Autostrada in ambito urbano e stabilisce una larghezza totale della piattaforma stradale pari a 25 metri, a cui aggiungere la larghezza delle complanari (9,50 m per doppio senso di marcia; 5,50 m per unico senso di marcia), nelle sezioni di tracciato emerge un notevole consumo di suolo. Il problema si presenta sia in ambito strettamente urbano, ad esempio in corrispondenza del sottopasso di via Bollate: qui viene proposto un muraglione alto oltre 8 metri + una barriera antirumore alta 5 metri, con una larghezza del manufatto pari a 74 metri(!); sia in ambito di area protetta, in corrispondenza del PLIS della Balossa.

Si propone di ridurre in ogni modo il consumo di suolo superfluo, soprattutto con interventi strutturali. Ad esempio, il rilevato alto 8 metri richiede più spazio per le spalle di sostegno rispetto alla trincea profonda 6 metri; le complanari monodirezionali, oltre ad essere meno sicure, consumano più suolo delle strade a doppio senso di marcia.

6. Il consumo di suolo in corrispondenza del PLIS della Balossa viene motivato dal miglioramento delle caratteristiche prestazionali assicurato dalla riqualificazione del tracciato e, quindi, la modifica del raggio di curvatura dovrebbe assicurare maggior velocità e sicurezza.

Dalla tabella di pagina 57 della Relazione Generale, tuttavia, si apprende la distribuzione dei limiti amministrativi di velocità e le corrispondenti velocità di progetto. Nella carreggiata est (da Rho in direzione Monza) nei tratti corrispondenti al PLIS la velocità ammessa sarà di 80/90 km/ora. Quindi, va rivista la modifica della curva, subordinando la velocità (nella massima sicurezza) alla salvaguardia dell'area del PLIS.

7. Il Progetto Esecutivo prevede una interessante novità per circa 1 km nel tratto del Plis della Balossa: la soluzione in trincea. Rimane tuttavia il problema in passato già oggetto di osservazioni, sia della nostra Associazione che del Comune di Novate Milanese e del Parco della Balossa: la compatibilità con l'ambiente.

La Sintesi non tecnica a pag. 75 proclama: "Per garantire la realizzazione di tale corridoio verde di connessione, nel tratto di autostrada che si svolge al confine tra i comuni di Bollate e di Novate Milanese è stata prevista la realizzazione di interventi di deframmentazione consistenti in due gallerie artificiali, delle quali una, con esclusiva funzione ecologica, assicura la connessione di macchie paesistiche separate ed il ripristino di connessioni ecologiche alterate dalla presenza dell'infrastruttura stessa". La realtà diventa diversa: proprio in corrispondenza di questo corridoio ecologico, il Progetto Esecutivo prevede la realizzazione di una stazione di servizio! Noi riteniamo che vi sia evidente incompatibilità di questo impianto (azienda insalubre) con il parco e il corridoio ecologico.

8. Con l'intenzione di fornire "nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi", si osserva che la cartografia collocata nel Progetto Esecutivo e nello Studio di Impatto ambientale e relativa al tratto ad ovest dell'intersezione a raso tra Via Brodolini e Complanare A, non recepisce un dato importante: la presenza di un bosco dalle dimensioni di metri 25x200, quindi oltre i 2.000 mq stabiliti dalla L.R. 27 del 28 ottobre 2004 (confermata dalla l.r. 31/2008) come condizione per la definizione di bosco, in aggiunta alla copertura del suolo di almeno il 20%.

Di conseguenza, ai sensi della legge Galasso, il bosco deve essere salvaguardato nella sua integrità, ridisegnando la complanare A, stabilendo modalità di cantiere che non compromettano le alberature presenti, evitando di sbancare un bosco allo scopo di ripiantumare una "striscia boscata di larghezza di circa 15-20 metri" come si afferma a pag. 55 della Relazione Descrittiva.

La nostra preoccupazione è suffragata altresì dal fatto che la foto simulazione della successiva pag. 56, cancella dallo scenario post operam non solo il bosco sopra citato, ma anche il fontanile detto S. Giacomo e la fascia boscata che lo circonda. Si tratterebbe di una soluzione in contrasto con la normativa provinciale a difesa dei fontanili, nonché in contrasto con le previsioni degli strumenti urbanistici in vigore (PRG del Comune di Novate Milanese, Piano naturalistico) o in fase di approvazione (a Articolo 65 delle Norme di Attuazione del PGT adottate a luglio 2012).

Si precisa inoltre che anche la tavola T02 del Piano delle Regole del PGT adottato dal Comune, destina a bosco una parte di quest'area.

9. Inquinamento atmosferico. La Relazione Quadro di Impatto ambientale, a pag. 25, prevede nel 2015 un aumento del 19% delle percorrenze ed una contemporanea diminuzione delle emissioni complessive annuali di percentuali "comprese tra il 9% e il 28%, variabili a seconda dell'inquinante: il PM10 in particolare diminuisce del 15%. Il diverso segno della variazione di percorrenze e emissioni è dovuto all'effetto del rinnovo del parco veicolare". Si osserva che non è pertinente l'appropriazione ai fini della realizzazione di una infrastruttura, della riduzione dell'inquinamento dovuto al cambiamento tecnologico dei mezzi circolanti: si dovrebbe invece provvedere mediante interventi proprio a livello di infrastruttura, ad esempio riducendo la dispersione degli inquinanti attraverso tracciati interrati.

Novate Milanese, ottobre 2012

CIRCOLAZIONE

NOME E COGNOME	INDIRIZZO	COMUNE DI RESIDENZA	DOCUMENTO	FIRMA
Sacchi Roberto	VIA G. PARADISO 9	NOVATE M. SE	AK 8251660	[Firma]
CRESPIATICO MAURIZIO	V. GRAN PARADISO 9	NOVATE M. SE	AK 5306039	[Firma]
BORSOMI DAVIDA	" " " "	NOVATE M. SE	AK 5305103	[Firma]
BOTTI GABRIELLA	" " " "	NOVATE M. SE	AS 6269658	[Firma]
PARRIS ANTONIO	" " " "	NOVATE M. SE	AS 6269659	[Firma]
PEDRAZZI VIRIDIO	" " " "	NOVATE M. SE	AM 8221278	[Firma]
PAGLIA ROBERTO	Via G. Paradiso 9	ICPRM	AT 8359602	[Firma]
PAGLIA DAVIDE	" " " "	NOVATE - M. SE	AK 2882157	[Firma]
PAGLIA BRUNO	" " " "	NOVATE M. SE	AR 574015	[Firma]
PINO VANIA-LOREDANA	" " " "	NOVATE M. SE	AT 9323107	[Firma]
FALASCO DAVIDE	" " " "	NOVATE M. L.	AN 0062144	[Firma]
CAVATRUCCI VINCENZA	" " " "	" "	A09542157	[Firma]
MADDALO ASSUNTA	VIA GRAN PARADISO 9	NOVATE MILANESE	N0383108	[Firma]
SACCHI MARCO	" " " "	NOVATE MI	A09541458	[Firma]
BISSA ENRICO	" " " "	NOVATE MI.	A00730070	[Firma]
BISSA G. DANIELA	" " " "	" "	AT 2652866	[Firma]
SOMMACAMPAGNA FEDERICA	" " " "	NOVATE MILANESE	AT 3055624	[Firma]
SOMMACAMPAGNA ALESSANDRA	VIA GRAN PARADISO	NOVATE MILANESE	AT 3055808	[Firma]
PAOLA PEDRAZZINI	" "	NOVATE MIL SE	AT 932320	[Firma]
ALICEGAIA INVERNICI	" "	" "	AN 2141879	[Firma]
LUCIANA WEINBERG	VIA IDEA RIPARIA 4	MILANO	POTENTE MI 2375655	[Firma]
MINORA ANNA	VIA G. PARADISO 9	NOVATE MILANESE	AM 2059664	[Firma]
ROSI NI BRUNO	VIA G. PARADISO 9	NOVATE MIL SE	A09540664	[Firma]
LETTA ROSINI	VIA G. PARADISO 9	NOVATE MIL SE	AR 5744100	[Firma]
ANTONIO OLIVA	VIA GRAN PARADISO 9	NOVATE MIL. SE	A09541542	[Firma]

Spett. Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale  
Via Cristoforo Colombo 44  
00147 ROMA

Regione Lombardia  
Direzione Generale Ambiente, Energia e Reti  
U/O Tutela Ambientale – Struttura V.I.A.  
Piazza Città di Lombardia 1  
20124 MILANO

p.c. Sindaco del Comune di  
NOVATE MILANESE

**Osservazioni** sullo Studio di Impatto Ambientale e il Progetto Esecutivo relativi a “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” ed A50 Tangenziale Ovest di Milano).

Con la presente l'Associazione culturale e ambientale “*all'ombra dell'albero*” inoltra al Ministero in indirizzo le proprie Osservazioni in merito al Progetto Esecutivo e allo Studio di Impatto ambientale relativi al tratto autostradale suddetto.

Tali Osservazioni sono state sottoscritte da n° 965 cittadine e cittadini in calce al testo che alleghiamo. Queste firme in originale (raggruppate in n° 68 fogli) sono state consegnate e protocollate il giorno 31.10.12 presso la Regione Lombardia alla Struttura VIA indicata in indirizzo.

Si allega il testo delle Osservazioni.

Con l'occasione porgiamo distinti saluti.

Novate Milanese, 31.10.12

Per l'Associazione “*all'ombra dell'albero*” Onlus  
la Presidente Simonetta Bono

