

Milano Serravalle - Milano Tangenziale S.p.a.  
Via del Bosco Rinnovato 4/a  
20090 Assago



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

E.prot DVA - 2013 - 0015850 del 05/07/2013

**OSSERVAZIONI**

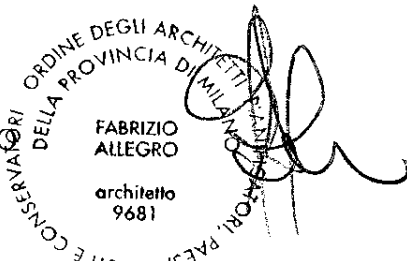
ALLA COMUNICAZIONE DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO, AI SENSI  
DEGLI ARTT. 7,8 E 14 DELLA L. 241/1990 E DEGLI ARTT. 10 E 11 DEL  
D.P.R. 327/2001 RELATIVA ALLA APPROVAZIONE DEL PROGETTO  
DELLA

**“RIQUALIFICAZIONE DELLA SP46 RHO MONZA”,  
dal termine della Tangenziale Nord di Milano al ponte sulla linea  
ferroviaria Milano - Varese**

REDATTE DALLA:

**SFORZIN ILLUMINAZIONE  
VIALE DELL'INDUSTRIA 21  
20037 FABERNO DUGNANO**

IL TECNICO  
ARCH. ALLEGRO FABRIZIO



LO STUDIO LEGALE  
STUDIO AVVOCATI SALA

IL COMMITTENTE  
SFORZIN GUIDO

Arch. Fabrizio Allegro  
Studio  
Paizza Gramsci, 45  
Cinisello Balsamo - 20092  
Ph./Fax 02.39.44.69.13

Email: [fabrall@tin.it](mailto:fabrall@tin.it) [ufficiodam@gmail.com](mailto:ufficiodam@gmail.com)

# INDICE

1. PREMESSE
2. PROCEDIMENTO
3. CRITICITA' DEL PROGETTO
4. OSSERVAZIONI
5. IPOTESI ALTERNATIVE
6. ALLEGATI:
  - 6.1. OSSERVAZIONI AL PROGETTO ESECUTIVO ED ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE PRESENTATE DALLA SOCIETA' SFORZIN ILLUMINAZIONE IN DATA 2.11.2012, CON RELATIVI ALLEGATI.

## 1. PREMESSE

L'opera in esame, viene denominata "Riqualfica con caratteristiche autostradali della SP46 RHOMONZA, 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 - RHOMONZA".

Nello specifico, esaminando le caratteristiche prime della "Riqualfica con caratteristiche autostradali della SP46 RHO MONZA" è evidente il fatto che la A52 si interrompa in corrispondenza dello svincolo di Calderara in Paderno Dugnano, ovvero non esiste detto tronco in corrispondenza degli immobili di proprietà della SFORZIN ILLUMINAZIONE.

Il livello di servizio e percorribilità nella confluenza del traffico nelle direzioni Meda o Milano-Rho è garantita dalla Milano-Meda, sino allo svincolo de "le Giraffe", ovvero all'attuale punto di inizio della SP46 RHO MONZA.

La SP46 RHOMONZA, attualmente ha sede in una porzione limitata del territorio di Paderno Dugnano, ovvero unicamente in prossimità del quartiere denominato "Villaggio Ambrosiano", oltre l'asse del fiume Seveso ed in direzione ad Est dello stesso. Diversamente dagli altri territori e comuni interessati, in Paderno Dugnano viene inserito un nuovo tratto autostradale, in ambito urbano (rif. DM 22/11/2001).

Preliminarmente alla indizione della Gara di Appalto sono stati inviati degli "Avvisi di avvio delle procedure di esproprio" ad un numero contingente di cittadini padernesì, società ed enti, nel dicembre 2011, tra i quali la azienda SFORZIN ILLUMINAZIONE.

A tale comunicazione la SFORZIN ILLUMINAZIONE ha presentato suggerimenti e proposte con comunicazione del 22/10/2010 spedita il 23/12/2010 alla Società Milano Serravalle e Milano Tangenziali. A tale atto di osservazioni la società Milano Serravalle e Milano Tangenziali ha replicato con nota del 5/05/2011, Protocollo n. 26966, informando che la sede per esprimere le osservazioni era la attuale fase di VIA del SIA allegato al Progetto Esecutivo della impresa aggiudicataria.

In relazione a tale precisazione, nel corso della procedura di valutazione di impatto ambientale depositata presso il Ministero dell'Ambiente e delle

Tutela del territorio e del mare su istanza del 5/9/12 del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per la Lombardia e la Liguria, la Società scrivente ha presentato osservazioni inviate a Ministero/Regione e Provincia di Milano con raccomandata R/R del 2.11.2012 (allegate al punto 6.1 delle presenti osservazioni), qui da intendersi integralmente trascritte e richiamate. Nello specifico, la Società scrivente ha contestato la legittimità, l'opportunità e la sostenibilità ambientale del progetto preliminare dell'opera, evidenziando, nell'ambito delle suddette osservazioni, non solo i profili di criticità dell'atto ma proponendo un progetto alternativo che garantisca un miglior rapporto costi/benefici non soltanto in termini economici ma altresì ambientali.

Con comunicazione del 14 maggio 2013 prot. 04391/DAG/SAL/MLC/EP/PF, notificata a mezzo servizio postale il 29.5.2013, la Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.a. (concessionaria dell'ANAS, ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Struttura di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali), ha comunicato alla scrivente l'avvio del procedimento, ai sensi degli artt. 7, 8 e 14 della L. 241/1990 e degli artt. 10 11 del D.P.R. 327/2001 per l'approvazione del progetto della riqualifica con caratteristiche autostradali della SP 46.

Dall'esame degli elaborati progettuali e la documentazione depositata presso l'Ufficio Espropri della Milano Serravalle è emersa una sostanziale conferma degli aspetti di criticità evidenziati dalla scrivente in sede delle citate osservazioni al procedimento di VIA.

Contestualmente, sono state respinte altresì le proposte progettuali avanzate dagli Enti comunali interessati al progetto e promosse dai Comitati cittadini che hanno proposto vari progetti alternativi.

L'intera popolazione di Paderno D.no e la Amministrazione Comunale hanno sempre manifestato il parere negativo nelle sedi deputate all'iter di approvazione del progetto esecutivo e prima di quello preliminare.

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 105 del 30.05.2013, il Comune di Paderno Dugnano ha, nuovamente, espresso parere negativo per il progetto di riqualificazione SP 46 Rho Monza, con ulteriori motivate osservazioni, da presentare in ambito di procedura di VIA di competenza statale ai sensi del D.lgs. 152/2006 promossi dal Provveditorato delle

OOPP, con ciò confermando i profili di criticità già in passato emersi e non rimossi dall'Ente espropriante.

In data 19.06.2013 è stata presentata una mozione da parte del Movimento 5 Stelle, approvata all'unanimità dal Consiglio Regionale Lombardia tesa a sollecitare il Ministero competente a riaprire il dialogo ed il tavolo di lavoro per individuare soluzioni non impattanti per il territorio lombardo.

## 2. PROCEDIMENTO

Come anticipato, in sede di osservazioni il 2.11.2012 al progetto esecutivo ed allo studio impatto ambientale, si ritiene la procedura attuata illegittima sotto vari profili. Avverso detta procedura, il Comune di Paderno D. ha promosso ricorso al TAR Reg 452/2011., vedendo negato l'accoglimento delle richieste per la mera tardività nella presentazione dell'opposizione.

A tal proposito si ribadiscono le ragioni di illegittimità già avanzate in sede di VIA, osservazioni che si integrano con il presente atto.

Da tutti gli enti interessati e coinvolti dall'impatto della strada in esame, oltre che da privati cittadini, associazioni no profit, ambientaliste, politiche e non, emergono più forti le opposizioni al progetto esecutivo circa le manifeste criticità del progetto in essere.

Sul sito della Regione Lombardia, nella sezione dedicata del portale SILVIA, per l'esame delle VIA (codice NAZ171-RL), si riscontra una cartella "D - Integrazioni" al SIA.

E' stato richiesto approfondimento allo studio di impatto ambientale, ma non si ha traccia di tale richiesta da quale ente sia sopravvenuta.

Detto Studio, se analizzato nel merito, enuncia netti miglioramenti degli impatti mentre le determinazioni e conclusioni dell'estensore sono forzosamente e volutamente contrarie.

Essa si configura come una contraddizione in termini.

Si confida nell'esame del Ministero competente poiché sono insiti i miglioramenti sempre sostenuti dalla collettività, oltre che dallo scrivente.

### 3. CRITICITA' DEL PROGETTO

Si ritiene che la proposta progettuale alternativa (presentata non solo dalla Società odierna osservante ma altresì dai Comitati cittadini e dalle Amministrazioni di Paderno Dugnano, Cormano, Bollate, Baranzate, Novate Milanese) comprensiva di tratte in parte interrate ed in parte in trincea, sia stata comunque valutata per il netto miglioramento generale degli impatti ma in definitiva svalutata e scartata, senza adeguata istruttoria dall'Ente espropriante e senza una adeguata valutazione costi/benefici, ma con enunciazioni prive di fondatezza come la seguente: a pagina 3, *“la soluzione proposta dai comuni presenta elementi di infattibilità dal punto di vista della normativa statale”* rif. Elaborato P00GENIA00RE03A del SIA a firma della costituenda ATI (PROGIN spa e Manens-Tifs), per conto della ATI Concorrente e aggiudicataria GLF, Collini Lavori Spa, ICG srl.

Alla stessa pagina 3 del fascicolo menzionato però si enuncia anche quanto segue: *“una eventuale soluzione a norma (con miglioramento del doppio flessso)”*, definendo come fattibile la terza proposta progettuale alternativa dei comuni nel seguito elencata (Progetto con suddivisione dei flussi tra SS35 e SP46).

Ancora a pagina 3 *“le analisi ambientali hanno mostrato che l'alternativa dei comuni nel nodo di Paderno, rende meno omogenea la fascia con la massima concentrazione degli inquinanti”*.

Ciò equivale ad un netto miglioramento della qualità ambientale!

Anziché ponderare e confrontare il “peso” ambientale delle due soluzioni (quella in aggiudicazione provvisoria, di cui alla VIA ex L.152/06, e la alternativa dei comuni) come previsto dalle linee guida per la redazione del SIA, si determinano conclusioni estemporanee.

A fondamento dell'accoglimento di ipotesi alternative prospettate, come detto, a tutti i livelli, sono stati istituiti tavoli istituzionali tra Enti, cittadini, istituzioni.

Di tutto questo lavoro non si trae una giusta ed equilibrata conclusione.

In tale scenario la volontà di risolvere le criticità per Paderno D. hanno portato allo studio di tre soluzioni progettuali, note, e valutate anche in contraddittorio con il concessionario società Serravalle, ed esposte nel Consiglio Provinciale ed in audizione nelle varie commissioni trasporti (Provincia e Regione Lombardia).

Per brevità sono riepilogate come segue, già allegate alle precedenti osservazioni già depositate sub doc. 6.1, con autorizzazione dell'estensore:

1. Progetto con Galleria naturale (perforazione con TBM)
2. Progetto con commistione dei flussi tra SS35 e SP46
3. Progetto con suddivisione dei flussi tra SS35 e SP46

Quest'ultima ipotesi è stata redatta nell'ambito di un accordo tra i 5 Comuni interessati, pertanto è pubblicato sui siti istituzionali delle Amministrazioni locali.

Si chiede, in sede di approvazione del progetto definitivo, la esatta veridicità e verifica del confronto tra i due progetti (aggiudicato e alternativa dei comuni) con adeguato approfondimento della soluzione alternativa proposta. A tal proposito, la motivazione poste alla base del rigetto della suddetta proposta sono di esclusiva natura economica mentre sono evidenti i miglioramenti delle componenti ambientali.

Si cita sempre il fascicolo SIA aggiornato ad aprile 2013, da pagina 4, P00GENIA00RE03A.

#### **Atmosfera**

Si cita solo il caso di Novate/Bollate e si rimanda ad uno studio più approfondito per Paderno D.

In tale tratta si pesano valori differenti.

E' indicato un aggiornamento ai valori di riferimento anno 2011, in sostituzione di quelli del progetto preliminare anno 2005.

Si riporta un solo dato espresso dal proponente nel SIA circa la mortalità derivante dall'impatto degli inquinanti in atmosfera.

Da Censimento Istat, al primo posto delle cause di morte si manifestano malattie del sistema circolatorio (34,74%) seguite dai tumori (34,19%).

Tali cause di morte costituiscono quasi i tre quarti di tutte le morti che si verificano in Lombardia, con un superamento del dato nazionale nella sola Regione Lombardia.

Ritenere questa con alternativa progettuale sotterranea (con galleria artificiale a Paderno) l'occasione per determinare una riduzione degli impatti e fare prevenzione sulla salute pubblica deve essere elemento fondamentale nella valutazione dell'analisi COSTI/BENEFICI.

Ciò nonostante è ancora ripetuta una disomogenea valutazione dei recettori ante/post opera.

Il proponente dichiara che si metterà in campo un sistema di monitoraggio per verificare il rispetto dei limiti normativi.

Non si valuta la soluzione alternativa sotterranea come soluzione qualificante, nonostante se ne attribuiscono i miglioramenti: *“le analisi ambientali hanno mostrato che l’alternativa dei comuni nel nodo di Paderno, rende meno omogenea la fascia con la massima concentrazione degli inquinanti”*

In questo caso *“disomogenea”* sta a significare che lungo la tratta interrata c’è una netta riduzione della emissione di PM10 e altri composti volatili.

La stessa normativa in merito alla progettazione autostradale prescrive il trattamento d’aria delle emissioni in galleria.

Questo trattamento d’aria può abbattere anche le emissioni in prossimità degli imbocchi, ma questo non viene ne valutato tantomeno enunciato!

La sede della Sforzin Illuminazione è in diretta contiguità con l’infrastruttura e subirà un forte rischio di incremento dei danni alla salute dei lavoratori, pertanto si certifica un danno alla salute.

#### **Falda**

La soluzione in trincea/galleria non interferisce con la soggiacenza della falda e si possono adottare eventuali soluzioni atte a fermare eventuale affioramento in caso di innalzamento della stessa.

Sono altresì prevedibili sottostazioni di pompaggio, oltre a drenaggi sia della piattaforma stradale sia delle murature interrate.

La soluzione interrata non causa un peggioramento in relazione alla presenza di acque sotterranee poste a profondità tali da non interessare la piattaforma stradale.

#### **Movimentazione Terre**

Nel caso di tracciato in galleria artificiale si può operare con lo scavo all’interno delle murature/trincee, senza interessare le aree limitrofe, in tal senso immettendo i mezzi direttamente sulla viabilità veloce per il trasporto a discarica.

La soluzione interrata presenta un miglioramento degli impatti sia sul traffico sia sulla dispersione in atmosfera di inquinanti

#### **Cantierizzazione**

Ad una prima fase di impatto sul territorio, e la viabilità, si valuta un notevole risparmio e una gestione del cantiere sotterraneo senza impatti diretti sul tessuto locale.

E’ l’esempio della SS36 a dare certezza a tale affermazione.



Si veda il caso di allestimento e realizzazione su due livelli (quello di servizio al piano campagna, quello di cantiere ad un livello sotterraneo).  
La soluzione interrata presenta un miglioramento degli impatti

#### **Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi**

Sebbene lo scavo per la soluzione interrata sia relativamente impattante ed in un arco temporale limitato, la sussistenza della infrastruttura a tempo indeterminato causa specifico impatto residuale non eliminabile.

La soluzione interrata presenta un miglioramento degli impatti

#### **Rumore e Vibrazioni**

“i lievi miglioramenti della soluzione dei comuni rispetto al PE si presentano nelle zone indagate” asserisce il proponente nel SIA.

Anche sul tema Rumore e Vibrazioni c'è un miglioramento con la soluzione interrata.

#### **Comune di Paderno (pag. 20 SIA)**

(...) *“la soluzione progettuale scelta di un tratto in galleria, permette il mantenimento della continuità dell'ambito e del paesaggio per favorire la coltivazione e la cura dei fondi”.*

#### **Mitigazione Ambientale**

Si cita una richiesta di Regione Lombardia e una più generale *“osservazione pervenuta dal territorio”*, rispondendo con un accoglimento da parte del proponente, e nel caso in specie per Paderno D.:

*“con riferimento al punto 4 delle osservazioni del comune pervenute (...) si prenderà in considerazione la possibilità, a titolo compensativo, di provvedere alla realizzazione di un'area boscata di opportuna estensione in considerazione dell'area sottratta (...)”*

Si fa riferimento anche alla molteplicità delle altre osservazioni pervenute, e in modo del tutto aleatorio si propone: *“si potrà prendere in considerazione l'alternativa progettuale relativa all'unione delle due gallerie artificiali previste dal Progetto Esecutivo, al fine di realizzare n unico ecodotto avente dimensioni opportune”*

Tratto di cui nel progetto non si trova riscontro.

La soluzione interrata si presenta senza necessità di rilevanti opere di *“mitigazione ambientale”*

Le gallerie foniche fuori terra, i rilevati, le opere di fondazione del ponte sopra la SS35 Milano Meda, la stessa realizzazione del ponte in

carpenteria metallica si presentano con un impatto non paragonabile alla soluzione sotterranea.

#### 4. OSSERVAZIONI

Premesso quanto sopra in relazione agli aspetti di criticità emersi già in fase studio di impatto ambientale, richiamato il contenuto delle osservazioni presentate nel procedimento di VIA, si svolgono le seguenti ulteriori osservazioni.

1. Sul piano dell'impatto ambientale dell'opera. Sono già state dettagliatamente e motivatamente esposte, nelle già citate osservazioni al progetto esecutivo ed allo studio di impatto ambientale 2.11.2012 gli elementi di criticità del progetto autostradale. Si aggiunga che l'opera progettata non migliorerà la qualità dell'aria poiché a fronte di una maggiore ipotetica fluidificazione del traffico, si assisterà ad un considerevole aumento dei flussi.
2. Impatto negativo sul paesaggio. Il suddetto aspetto, pare alla Società scrivente essere stato sottovalutato in sede progettuale. Si richiama a tal fine il lavoro svolto dalle Amministrazioni comunali ed un Comitato di cittadini che hanno redatto un progetto alternativo e formulato delle osservazioni al progetto (cfr. pag. 3 della delibera Giunta Comunale Comune di Paderno Dugnano del 30.05.2013, richiamata in premessa).
3. Sulla sicurezza della circolazione. Come detto emerge anche graficamente dagli elaborati di progetto, l'opera (di considerevoli proporzioni) attraverserà il centro abitato di Paderno Dugnano, anche a confine con una scuola elementare, oltre che con i fabbricati di proprietà della SFORZIN ILLUMINAZIONE. Il progetto alternativo proposto dalla Scrivente con la previsione di un tratto interrato sarebbe **certamente di minore impatto** e maggiormente sicuro per la circolazione stradale. Le motivazioni poste alla base del rigetto si basano su una valutazione tecnica che si ritiene contestabile perché basata su un punto di flesso (curve e controcurve) del tracciato, che non è presente nella soluzione 3), ed è lo stesso soggetto proponente che lo descrive come risolto, sotto il profilo geometrico del tratto

4.

Arch. Fabrizio Allegro  
Studio  
Paizza Gramsci, 45  
Cinisello Balsamo - 20092  
Ph./Fax 02.39.44.69.13

10

Email: [fabrall@tin.it](mailto:fabrall@tin.it) [ufficiodam@gmail.com](mailto:ufficiodam@gmail.com)

stradale in riferimento ad un Valore di Velocità di Progetto non praticabile sulla tratta interessata. Tant'è che in via cautelativa si potrebbe prevedere una riduzione dei limiti di velocità di percorrenza, e quindi di VP (velocità di progetto), previsti in prossimità della galleria, senza ridurre il livello di servizio della autostrada. Lo stesso Progetto esecutivo la definisce di livello "D"!

5. Sul periodo di cantierizzazione del territorio. Sempre, come evidenziato dal Comune di Paderno Dugnano nella citata delibera G.C. del 30.05.2013, l'organizzazione della cantierizzazione non ha valutato l'impatto per la salute delle popolazione, per l'aumento del rumore e delle polveri indotte dai lavori e dai disagi delle deviazioni del traffico indotte dalle opere. A questi gravi disagi non corrisponderà, peraltro, alcun vantaggio per il Comune suddetto e, tantomeno, per la Società scrivente che avrebbe potuto beneficiare dell'indotto prodotto dall'Expò 2015. Il ritardato inizio dei lavori rendono molto poco credibile il crono programma del progetto in fase di approvazione e conseguente possibilità di finire il progetto per la data dell'Expò 2015, con le ovvie conseguenze in termini economici e quindi senza una opportuna valutazione costi/benefici sulla sua permanenza e quindi sulla salute pubblica.
  
6. Sui danni subiti dalla Società Sforzin Illuminazione. La SFORZIN ILLUMINAZIONE è una azienda storica sul territorio di Paderno Dugnano già dal lontano 1985. Alcune indicazioni progettuali inesatte e le criticità conseguenti delle stesse previsioni **incideranno notevolmente** sulla attività della azienda rischiando fortemente di compromettere l'attività commerciale, per gli Impatti Diretti ed anche per quelli Indiretti che interessano le aree, i fabbricati e le pertinenze della stessa. Sul punto andrà valutata una opportuna **voce di danno** (svincolata ed autonoma rispetto a quella relativa alla mera indennità di esproprio per la perdita del terreno). Ciò per consentire in sede di approvazione definitiva del progetto autostradale di effettuare una ponderata valutazione del rapporto costi/benefici, non solo dunque, in termini di impatto ambientale, ma anche in termini economici.

Nello specifico, si evidenziano per sommi capi (riservandoci la quantificazione vera e propria per l'eventuale successiva fase conseguente alla approvazione del progetto) le seguenti voci di danno:

- deterioramento della qualità dell'aria,
- deterioramento dei livelli di rumore,
  
- aumento delle sollecitazioni da vibrazione sulla salute dei dipendenti
- necessità di isolare la struttura dei fabbricati a causa del notevole impatto acustico che la realizzazione del progetto comporterà,
- perdita di visibilità degli immobili e dello Showroom, con conseguente perdita di clientela e rischio di riduzione del personale che oggi lavora a pieno ritmo per la Società, nonostante l'attuale momento di congiuntura economica;
- minore fruibilità degli spazi (riduzione degli spazi per la sosta, riduzione delle possibilità di manovra nelle operazioni di carico/scarico delle merci) e difficoltà per raggiungere la sede;
- eventuali problemi logistici connessi alla riduzione dello spazio fronte strada, oggi adibito a parcheggio auto.

Il rapporto costi/benefici è di livello ben superiore a quello documentato dal Progetto Esecutivo, e comporta un extra-costo per le opere di natura differente, oltre che una quantificazione dei danni non indifferente.

Si pensi ai danni conseguenti a tutte le attività Padernesi direttamente coinvolte, come per la SFORZIN ILLUMINAZIONE.

Un miglioramento evidente sotto tutti i principi di conservazione e tutela dell'ambiente e del territorio e delle attività produttive presenti nel territorio, in un contesto così grave di congiuntura economica, con ogni ricaduta anche sul piano occupazionale, si può avere unicamente con la soluzione con interrimento della tratta.

In tal senso non si prevedrebbero attività espropriative e la visibilità dell'immobile della SFORZIN ILLUMINAZIONE rimarrebbe garantita e quindi l'attività imprenditoriale da essa svolta.

\*\*\*\*\*

Tutto ciò premesso, la esponente SFORZIN ILLUMINAZIONE, in persona del suo titolare Sig. Guido Sforzin, integralmente richiamati gli atti, le osservazioni e la documentazione presentati nel corso della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, con espressa riserva di ulteriormente

Arch. Fabrizio Allegro  
Studio  
Paizza Gramsci, 45  
Cinisello Balsamo - 20092  
Ph./Fax 02.39.44.69.13

12

Email: [fabrall@tin.it](mailto:fabrall@tin.it) [ufficiodam@gmail.com](mailto:ufficiodam@gmail.com)

contestare, dedurre e produrre, confida nell'accoglimento delle proposte alternative già presentate, preannunciando, nella denegata ipotesi di mancato accoglimento delle presenti osservazioni, l'intenzione di proporre in ogni competente sede tutte le azioni necessarie a tutela dei propri diritti e interessi gravemente lesi, per contestare le legittimità della approvazione dell'opera pubblica in questione, e per il risarcimento di tutti i danni diretti e indiretti.

Con osservanza

  
SFORZIN ILLUMINAZIONE

Guido Sforzin

24/06/2013

Arch. Fabrizio Allegro  
Studio  
Paizza Gramsci, 45  
Cinisello Balsamo – 20092  
Ph./Fax 02.39.44.69.13

13

Email: [fabrall@tin.it](mailto:fabrall@tin.it) [ufficiodam@gmail.com](mailto:ufficiodam@gmail.com)

Avviso di ricevimento

Raccomandata  Pacco  
 Assicurata Euro \_\_\_\_\_

Numero 63271436

Data di spedizione 02/11/2012 Dall'ufficio postale di Fraz. 38163 Sez. 9

Destinatario PROVINCIA DI MILANO - AREA PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE SETTORE PIANIFICAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE  
Via VIALE PICENO 60

C.A.P. 20139 Località BOVINGHIA DI MILANO  
5 - NOV 2012



Firma per esteso del ricevente \_\_\_\_\_ Data \_\_\_\_\_ Firma dell'incaricato alla distribuzione \_\_\_\_\_ Bollo dell'ufficio di distribuzione \_\_\_\_\_

Consegna effettuata ai sensi dell'art. 33 D.M. 09.04.01.  
 Invi multipli a un unico destinatario  
 Sottoscrizione rifiutata

Avviso di ricevimento

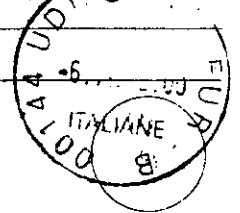
Raccomandata  Pacco  
 Assicurata Euro \_\_\_\_\_

Numero 63271414

Data di spedizione 02/11/2012 Dall'ufficio postale di Fraz. 38163 Sez. 9

Destinatario MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE - DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI  
Via CRISTOFORO COLOMBO 44

C.A.P. 00147 Località ROMA

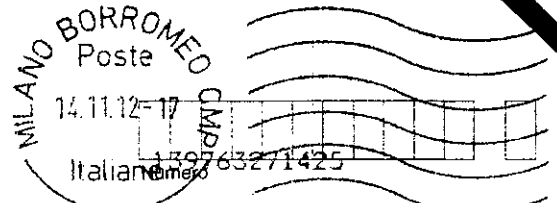


Firma per esteso del ricevente \_\_\_\_\_ Data \_\_\_\_\_ Firma dell'incaricato alla distribuzione \_\_\_\_\_ Bollo dell'ufficio di distribuzione \_\_\_\_\_

Consegna effettuata ai sensi dell'art. 33 D.M. 09.04.01.  
 Invi multipli a un unico destinatario  
 Sottoscrizione rifiutata

Avviso di ricevimento

Raccomandata  Pacco  
 Assicurata Euro \_\_\_\_\_



Data di spedizione 02/11/2012 Dall'ufficio postale di Fraz. 38163 Sez. 9

Destinatario REGIONE LOMBARDA - DIREZIONE GENERALE AMBIENTE, ENERGIA E RETI - UNITA' ORGANIZZATIVA SVILUPPO SOSTENIBILE E VALUTAZIONI AMBIENTALI  
Via PIAZZA CITTA' DI LOMBARDBA 1

C.A.P. 20124 Località MILANO

Firma per esteso del ricevente \_\_\_\_\_ Data \_\_\_\_\_ Firma dell'incaricato alla distribuzione \_\_\_\_\_ Bollo dell'ufficio di distribuzione \_\_\_\_\_

Consegna effettuata ai sensi dell'art. 33 D.M. 09.04.01.  
 Invi multipli a un unico destinatario



- Home
- Area Normativa
- Quale VIA
- Area procedure
  - ▶ Agenda
  - ▶ V.I.A. nazionali
  - ▶ V.I.A. regionali
  - ▶ V.I.A. provinciali
  - ▶ V.I.A. comunali
  - ▶ Verifiche regionali
  - ▶ Verifiche provinciali
  - ▶ Verifiche comunali
  - ▶ Archivio procedure
- Area documentazione
- Area Cartografica
- Area reportistica
- FAQ

VIA Nazionale elenco studi per l'anno 2012 - Scheda di Sintesi per informazioni al pubblico

**Progetto:** Riqualifica con caratteristiche autostradali della SP 46 Rho-Monza, dal termine della Tangenziale nord di Milano al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese corrispondenti alle tratte 1 e 2 nei comuni di Bollate, Cormano, Novate Milanese, Paderno Dugnano (MI).

Codice: NAZ171-RL

Stato: In Corso

Autorità competente: Regione Lombardia

<b>Proponente del progetto</b>		<b>Estensori dello studio</b>		
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI - Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Lombardia e Liguria		MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI - Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Lombardia e Liguria		
<b>Descrizione dell'intervento</b>				
Riqualifica con caratteristiche autostradali della SP 46 Rho-Monza, dal termine della Tangenziale nord di Milano al ponte sulla linea ferroviaria Milano Varese corrispondenti alle tratte 1 e 2 nei comuni di Bollate, Cormano, Novate Milanese, Paderno Dugnano (MI).				
<b>Enti coinvolti</b>				
Province: Provincia di Milano				
Comuni: Bollate; Cormano; Novate Milanese; Paderno Dugnano				
<b>Funzionari istruttori</b>				
Funzionari istruttori: Civati Giuseppe, Girola Riccardo				
<b>Riferimenti normativi</b>				
Opere Principali	Settore	Sotto-settore	Provvedimento	Riferimento
Autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietati l'arresto e la sosta auto	Infrastrutture per la mobilità	Strade e Autostrade	D.Lgs 152/2006	ALL. II.10
<b>FASI E PROVVEDIMENTO DI CHIUSURA</b>				
<b>Archivio Documentale</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ A-QUADRO PROGRAMMATICO</li> <li>▶ B-QUADRO PROGETTUALE</li> <li>▶ C-QUADRO AMBIENTALE</li> <li>▶ D-INTEGRAZIONI</li> <li>▶ SINTESI NON TECNICA</li> </ul>				



agenzia del  
Territorio

# TIPO FRAZIONAMENTO E MAPPALE

## Atto di Aggiornamento

Informazioni geometriche

Ufficio provinciale di: MILANO

Protocollo n:

Data:

Codice file PREGEO: 6.723.526

Pag. 5 di 16

### Dati generali del tipo

Comune: PADERNO DUGNANO  
Foglio: 0590  
Tecnico: MAURO MARONI  
Provincia: MILANO

Sez. Censuaria:  
Particelle: 189, 169, 68  
Qualifica: GEOMETRA  
N. iscrizione: 8596

**Proposta di aggiornamento cartografico: Rappresentazione grafica**

*I punti di appoggio e le nuove linee da introdurre in mappa sono descritte nel LIBRETTO DELLE MISURE*

Scala 1 : 1000

