



*Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

**Osservatorio Ambientale SP 46 Rho – Monza**  
**Verbale di riunione del 17 gennaio 2018**

L'Osservatorio Ambientale incaricato della verifica delle ottemperanze riguardanti le prescrizioni dettate per i Lotti 1, 2 e 3 dell'infrastruttura viaria in intestazione, costituito con i decreti del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali – n. 366/2014 e n. 4/2015, si è riunito a Roma il giorno 17 gennaio 2018 alle ore 13.00 circa, presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Alla riunione hanno partecipato i rappresentanti ~~della Soc. Milano/Serravalle (ref. Ing. Maraschi)~~, del Comitato CCIRM (ref. Sig.ra Ripamonti), nonché l'On.le Ezio Casati.

L'Osservatorio in apertura di seduta rende edotti i partecipanti all'odierna riunione dello stato di avanzamento dell'iter procedurale afferente alle compensazioni ambientali da condursi nel Comune di Paderno Dugnano, dando lettura della nota redatta dalla Società Milano/Serravalle (*all. 1*) che formalizza gli impegni assunti nella riunione del 18 dicembre 2017.

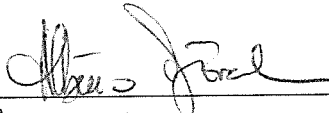
Da parte del CCIRM viene richiamata l'attenzione sulle tematiche ambientali riguardanti: la vasca di laminazione nell'area di sedime compresa tra Via Sesto San Giovanni e la viabilità complanare, il plesso scolastico della Scuola Curiel, l'intersezione tra la rotonda di via Battisti e la rotonda di via Brasile, il tutto come da documento di lavoro in *all. 2*.

L'OA sottopone i temi di cui trattasi all'attenzione della Soc. Milano/Serravalle chiedendo il compimento dei necessari supplementi istruttori, e ricevendo attestazioni di merito dai rappresentanti del Comitato per la particolare sensibilità e attenzione da sempre riservate ai temi delle mitigazioni ambientali e sociali.

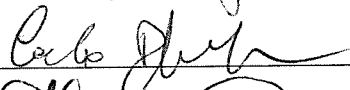
Nel prosieguo dei lavori viene poi acquisita la nota della Società ASPI del 9.1.2018 (*all. 3*) avente a tema il report del monitoraggio ambientale relativo al Lotto 1, per il periodo Luglio-Settembre 2017. Sul punto l'OA conferisce mandato al Presidente di redigere una nota riepilogativa, da indirizzare alla Soc. ASPI e all'ARPA Lombardia, avente ad oggetto la complessiva vicenda della gestione delle terre e rocce da scavo e la verifica dei contenuti dei report ambientali periodici.

Alle ore 15.30 la riunione è dichiarata conclusa.

Dott. Alberto D'ERCOLE

  
\_\_\_\_\_


Dott. Geol. Carlo DI GIANFRANCESCO

  
\_\_\_\_\_

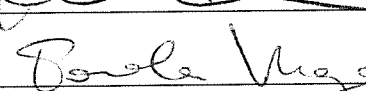
Arch. Stefano CARAGNANO

  
\_\_\_\_\_

Dott. Alessandro DACOMO

  
\_\_\_\_\_

Ing. Paola VIGO

  
\_\_\_\_\_

Ing. Marco ZANETTI

  
\_\_\_\_\_

Arch. Daniele RANCILIO

\_\_\_\_\_ assente \_\_\_\_\_



Spettabile  
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Osservatorio Ambientale  
Progetto SP46 Rho-Monza Lotti 1e 2  
Via C. Colombo, 44  
00147 Roma (RM)  
Pec: [oa.rhomonza@legalmail.it](mailto:oa.rhomonza@legalmail.it)

E p.c.  
Spettabile  
Comune di Paderno Dugnano  
Via Grandi, 15  
20037 Paderno Dugnano (MI)  
Pec: [comunc.paderno-dugnano@pec.regione.lombardia.it](mailto:comunc.paderno-dugnano@pec.regione.lombardia.it)

Spettabile  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici  
Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali  
Via Nomentana, 2  
00161 ROMA  
pec: [svca@pec.mit.gov.it](mailto:svca@pec.mit.gov.it)

Spettabile  
Ministero delle Infrastrutture  
Provveditorato alle OO.PP.  
Lombardia ed Emilia Romagna  
P.zle Morandi 1  
20121 MILANO  
c.a. Provveditore - Ing. P. Barotono  
c.a. Responsabile del Procedimento - Ing. Quirico Goffredo  
Pec: [oopp.lombardiaemilia-uff3@pec.mit.gov.it](mailto:oopp.lombardiaemilia-uff3@pec.mit.gov.it)

Oggetto: 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), corrispondenti alle tratte 1 e 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 RHO-MONZA"

- DM 274/2014 - incontro del 18/12/2017 e riscontro comunicazione mezzo PEC del 09/10/2017

Facendo seguito alla nota del 09/10/2017, riferita alle determinazioni conclusive di competenza di codesto spettabile Osservatorio, si informa che la Scrivente ha avviato la relativa progettazione dando incarico alla propria controllata Milano Serravalle Engineering dell'elaborazione integrata della progettazione degli interventi di compensazione ambientale e sociale di cui al DM 274/2014, affinché, il concedente Ministero Infrastrutture e Trasporti, provveda alla correzione del quadro economico dell'intervento di riqualifica della SP 46 Rho Monza, riconoscendone gli oneri tra i costi dell'opera.

Come anticipato nell'ultimo incontro del 18/12/2017 ed in riscontro alla predetta nota, si riepiloga sinteticamente la tempistica dell'attività progettuale ad oggi ipotizzata.

Alla fine del mese di gennaio del 2018 è prevista la conclusione delle preventive attività di indagine e rilievo, periodo a partire dal quale si intende avviare l'interlocuzione, meramente tecnica, con il Comune di Paderno su alcuni temi dal medesimo indicati.

*Al. A.*

Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.  
Società soggetta a direzione e coordinamento di Asam S.p.A.

Ns. Rif.: 5071/DT/PRNO/AT *Al. A.*

Comunicazione mezzo PEC

Milano Serravalle Milano Tangenziale

Uscita



MSN00533051

Prot: 17/28483 - 21/12/2017

*h* *sp*



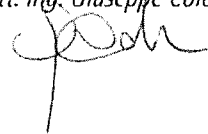
Via del Bosco Rinnovato, 4/A - 20090 Assago (MI)  
T +39 02 575941 F +39 02 57594334  
[serravalle@pec.serravalle.it](mailto:serravalle@pec.serravalle.it)  
[www.serravalle.it](http://www.serravalle.it)

P.IVA - C.F. e Reg. Impr. di Milano 0972670157  
C.C.I.A.A. di Milano 412618 - Cap. Soc. € 93.600.000 i.v.

Le prime elaborazioni progettuali utili sono ipotizzate alla fine del mese di marzo mentre, fermi restando eventuali puntuali iter autorizzativi che dovessero emergere nonché il tempestivo ricevimento degli elementi progettuali non di competenza della scrivente, si presume di concludere la progettazione alla fine di aprile con l'intento di avviare le fasi amministrative nel mese di maggio del prossimo anno.

A disposizione per qualunque necessità, si porgono distinti saluti.

MILANO SERRAVALLE  
MILANO TANGENZIALI S.p.A.  
IL DIRETTORE TECNICO  
*Dott. Ing. Giuseppe Colombo*



OGGETTO: Osservazioni sulla classificazione delle aree destinate allo sviluppo del progetto integrativo di mitigazioni ambientali nel Comune di Paderno Dugnano.

Documento di riferimento:

Cod. Progetto : 5017

Cod. Elaborato P01GENGE00PG02A, Supplemento istruttorio valutazioni proposte del Comitato CCIRM, planimetria 2 di 2, file 20170031927\_03

### 1) ROTONDA DI VIA BATTISTI E ROTONDA DI VIA BRASILE.

Nella parte superiore della tavola planimetrica in oggetto, le rotonde citate sono colorate, con altre porzioni di area, in viola. Questo colore nella legenda non c'è e non si capisce quindi quale sia il significato da attribuire. La parte superiore si chiama PLANIMETRIA ESPROPRI ED INTERFERENZE e si riferisce dunque al regime di proprietà dei terreni. Il colore "viola" è la campitura a cui corrispondono, secondo la legenda riportata, le "AREE DA OCCUPARE DI PROPRIETA' DELLA CITTA' METROPOLITANA DI MILANO"

Nella parte inferiore della tavola, invece, non sono colorate e sono rappresentate semplicemente in bianco. Non sono nemmeno numerate come le altre aree, oggetto di analisi per il previsto sviluppo del progetto di mitigazioni.

Nel progetto originario di Serravalle cod. 5017, elaborato P00AMBIA00PL05C, sono trattate con la tipologia di impianto classificata 09- fascia arbustiva ornamentale. L'idea progettuale proposta dal Dott. Selleri prevede interventi di forestazione anche nelle due rotonde (tra l'altro quella di Via Battisti/Unes subirà un significativo aumento delle dimensioni). Dobbiamo ribadire che effettuare questo tipo di intervento è importantissimo nell'ottica di garantire un netto miglioramento sotto il profilo paesaggistico e di contrasto a rumore e inquinamento, immediatamente a ridosso di aree densamente abitate. Tutto questo compatibilmente, è ovvio, con il problema delle eventuali interferenze. Avere escluso le due rotonde a priori, come appare, dalla analisi propedeutica allo sviluppo del progetto generale, non è comprensibile né accettabile.

Le parti non colorate della parte inferiore della tavola sono riferite a sedimi destinati alla viabilità, comprese dunque anche le rotonde che sono ovviamente parte integrante della stessa. Tra le strade, che si innestano in rotatoria, vi sono: i rami di svincolo di strade extraurbane principali e le strade complanari tipo C extraurbana secondaria secondo Codice della Strada (secondo la Conferenza dei Servizi sarà in gestione a CMM, salvo diversi accordi successivi con Enti Locali).

Il Codice della Strada poi prevede, per un principio di sicurezza alla circolazione, che la distanza dal confine stradale da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada (nel caso di specie sarebbe addirittura all'interno della strada, dato che la rotatoria ne è un elemento) non può essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m (art. 26 del Regolamento al Codice della Strada) e ciò senza citare le questioni legate alla visibilità sia della strada ed intersezione medesima, sia della segnaletica verticale. Da ciò si evince la compatibilità con fasce arbustive, ma non con un intervento di forestazione.

Integrazione del 7/11/2017

Considerata l'aspettativa che i cittadini hanno nella nuova rivisitazione del progetto complessivo di mitigazioni ambientali e le premesse di carattere generale, ci saremmo aspettati dall'Ing. Maraschi, qualcosa di più di una semplice riproposizione del progetto originario. Dobbiamo, quindi, necessariamente, ribadire e precisare ulteriormente le nostre osservazioni.

Occorre rammentare che il supplemento istruttorio ad oggi condotto è stato finalizzato unicamente ad individuare le aree oggetto di mitigazione aggiuntiva, mentre il progetto delle mitigazioni integrative è in corso di sviluppo.

Come noto nel processo d'individuazione di dette aree, non è stato possibile prescindere dagli oggettivi vincoli derivati delle condizioni in essere, già circostanziate dall'Osservatorio nella propria istruttoria; pertanto le attività progettuali si possano limitare alle aree:

- classificate tipo A (immediatamente integrabili nel progetto di sistemazione a verde già definito)
- classificate di tipo B (tecnicamente compatibili con la progettualità assentita ed integrabili sia nel medio termine sia nel progetto di sistemazione a verde già definito).

In particolare si rammenta che le aree di tipo A sono quelle ricomprese nel provvedimento di compatibilità ambientale dell'opera; una modifica sostanziale di quanto già assentito comporterebbe il necessario avvio degli opportuni iter di rivisitazione del predetto provvedimento previsti dalle vigenti norme con le conseguenti tempistiche e con gli esiti non scontati connessi.

Le prescrizioni del citato art. 26 del regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della Strada si riferiscono alla piantagione di alberi fuori dai centri abitati, ma l'area della rotatoria fra via Cesare Battisti e lo svincolo autostradale (cosiddetta rotatoria Unes) è interna al centro abitato, come evidenziato dalla tavola di "Delimitazione perimetro centro abitato ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. 285/92" del Comune di Paderno Dugnano. Pertanto le suddette prescrizioni non hanno valore nell'area in oggetto, dove, con riferimento all'art. 892 del Codice Civile, è consentita piantagione di alberature anche d'alto fusto fino a 3 m dalla carreggiata.

La piantagione delle corone delle rotatorie in ambito urbano è pratica del resto assai diffusa, ai fini di garantire qualità paesaggistica e mitigazione ambientale dell'impatto dell'infrastruttura.

Si sottolinea inoltre che, dato l'ampio diametro della corona della rotatoria in oggetto (65 m), sarebbe possibile piantarvi alberi d'alto fusto anche qualora si trovasse in ambito extraurbano e valessero le prescrizioni dell'art. 26 del Codice della Strada.

La verifica dei coni visuali dell'intersezione e della visibilità della segnaletica sarà oggetto della progettazione esecutiva e non preclude in alcun modo a priori la possibilità di piantagioni arboree nella corona di una rotatoria di 65 m di diametro e nelle vacant land prossime all'intersezione. L'area può essere nel complesso compatibile con forestazione e piantagione di specie arboree, sarà il progetto esecutivo delle opere a verde a tenere conto delle distanze dalla carreggiata, delle esigenze di visibilità e di ogni altro vincolo, in base alle norme vigenti e al fine di garantire la sicurezza stradale.

E' opportuno riprendere alcune sottolineature già formulate.

1. Nella rotonda in argomento, come già evidenziato, si innestano differenti strade di diversa natura vi sono: i rami di svincolo di strade extraurbane principali e le strade complanari tipo C extraurbana secondaria secondo Codice della Strada (in base alla Conferenza dei Servizi sarà in gestione a CMM, salvo diversi accordi successivi con Enti Locali); il diametro della rotonda citato ne conferma la valenza di una connessione extraurbana, diversamente dalle tipiche più contenute caratteristiche e funzioni di una rotonda urbana. Con l'approvazione dell'opera pubblica, si ritiene auspicabile che il Comune, nell'ambito dell'adeguamento dello strumento urbanistico, rivisitasse normativamente la delimitazione del centro abitato in congruenza con il futuro assetto viabilistico.
2. Nelle intersezioni a rotatoria, le rotonde sono ovviamente parte integrante della strada, e non un elemento terzo o estraneo fuori dal confine stradale (a cui fa riferimento l'articolo del regolamento del Codice della Strada); pertanto, come già esemplificato, poichè il Codice della Strada, per un principio di sicurezza alla circolazione, prevede vincoli sulla distanza dal confine stradale da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada, lo stesso principio non può essere disatteso per un elemento facente parte della strada medesima. Da ciò si evince la compatibilità con fasce arbustive ma non con un intervento di forestazione. Il progetto in attuazione prevede già per la rotonda la piantagione di fasce arbustive ornamentali, come è pratica ormai diffusa.
3. Le questioni legate sia alla corretta visibilità della strada e dell'intersezione medesima, sia alla corretta percezione della segnaletica verticale sono elementi estremamente sensibili e strettamente connessi con la sicurezza alla circolazione stradale di responsabilità dell'ente gestore (nel caso di specie sarà presumibilmente o Città Metropolitana o il Comune di Paderno).

Ricordiamo infine la responsabilità degli enti gestori e costruttori delle infrastrutture autostradali nel notevole consumo di suolo per sedi stradali, intersezioni e aree intercluse, nella frammentazione del territorio, nella preclusione di ampie aree alla vegetazione arborea, nell'inquinamento acustico e atmosferico, nell'aumento delle temperature a livello globale e locale. Questioni che hanno valenza globale e regionale, ma che soprattutto si ripercuotono sulla salute e la qualità della vita dei cittadini dei territori attraversati dalle infrastrutture. La naturalizzazione delle aree intercluse dagli svincoli con soluzioni di qualità paesaggistica e la mitigazione infrastrutturale mediante soluzioni basate sulla natura dovrebbero essere pertanto un obiettivo primario negli interventi infrastrutturali, al pari della sicurezza stradale, e non un tema progettuale secondario o comunque subordinato.

Quest'ultima considerazione non può che essere stata oggetto di valutazione, da parte degli organismi preposti, nelle fasi istruttorie propedeutiche al provvedimento di compatibilità ambientale dell'opera. Il decreto dal quale scaturiscono gli interventi migliorativi (DM 274/2014) prevede in sostanza una integrazione delle mitigazioni ambientali non una modifica sostanziale di quanto già assentito nei provvedimenti.

## 2)PORZIONE RESIDUA DI VIA SESTO SAN GIOVANNI

Si tratta del residuo di un'area, sacrificata alla realizzazione della complanare. In questo tratto specifico, la distanza delle abitazioni dalla complanare e dall'autostrada è davvero di pochissimi metri. Per dare l'idea della situazione basta ricordare che è stato necessario addirittura sottrarre una parte di giardino ad una abitazione privata per fare posto alla complanare. Lo spazio rimasto, da destinare a verde, è purtroppo molto ridotto. Ma questo, non è, secondo noi, motivo sufficiente per rinunciare completamente al tentativo di mitigare, per quanto possibile con alberature, uno spazio che definire critico è un eufemismo. Anche questo caso è trattato, dal supplemento

istrutturio, esattamente come la situazione precedente. È, cioè, un'area che non è colorata né contrassegnata da un numero. E anche questa, nel progetto originario di Serravalle è classificata fascia arbustiva ornamentale. Inoltre, nella tavola descrittiva, all'interno di questo residuo d'area, è indicata, per la prima volta, una forma geometrica circolare che farebbe pensare ad una vasca di laminazione, oppure si tratta di un'altra cosa che non comprendiamo.

Nell'area di porzioni ridotte è già prevista sia una vasca di trattamento delle acque di prima pioggia che una vasca di laminazione.

Integrazione del 7/11/2017

L'area residenziale lungo via Sesto San Giovanni ha subito un impatto devastante a seguito degli interventi di ricostruzione con caratteristiche autostradali della SP46 Rho-Monza e di costruzione della viabilità complanare: esproprio di porzioni significative di giardini pertinenziali delle residenze, abbattimento di tutte le alberature d'alto fusto che mitigavano l'infrastruttura, notevole riduzione della distanza delle infrastrutture viarie primarie dalle abitazioni, con gravi conseguenze di incremento dell'inquinamento acustico e ambientale, notevole perdita di qualità paesaggistica, riduzione del valore immobiliare.

È pertanto essenziale che le vacant land fra via Sesto San Giovanni e la viabilità complanare siano utilizzate per la mitigazione dell'impatto paesaggistico e ambientale dell'infrastruttura sulle vicinissime abitazioni, mediante soluzioni di qualità paesaggistica quali piantagioni di alto fusto e barriere foniche integrate a elementi vegetali.

Si rammenta che apportare in questa fase una modifica sostanziale di quanto già assentito nel provvedimento di compatibilità ambientale dell'opera, come ad esempio la prospettata modifica delle barriere foniche, comporterebbe il necessario avvio degli opportuni iter di rivisitazione del predetto provvedimento di compatibilità. Inoltre occorre osservare che le barriere foniche assentite sono già in corso di realizzazione.

In tale posizione, una vasca di laminazione e trattamento delle acque di prima pioggia di dilavamento delle sedi stradali e autostradali comporterebbe ristagno di acque fortemente inquinate in notevole vicinanza alle abitazioni che già hanno subito un notevole impatto acustico, ambientale e paesaggistico, precludendo l'area alla piantagione di alberature d'altro fusto e alla realizzazione di altre opere di mitigazione paesaggistico-ambientali, e risulterebbe pertanto incompatibile con le esigenze dei cittadini.

Una vasca di laminazione e trattamento delle acque potrebbe essere realizzata in modo più consono sul lato opposto del sedime autostradale, nell'area denominata Z34, di più ampie dimensioni e sita non a ridosso di aree residenziali.

Si sottolinea altresì che tale vasca in oggetto non era prevista negli elaborati progettuali del progetto di riqualifica con caratteristiche autostradali della SP 46 Rho-Monza precedentemente emessi e si chiede motivazione della sua previsione.

Si è accertato che la vasca citata è a servizio della rete di captazione e collettamento delle acque meteoriche della sola strada complanare e non dell'autostrada. Senza entrare nel merito degli aspetti tecnici, si rileva che:

- il sistema prevede dapprima vasche di prima pioggia interrate ed a valle del trattamento di inquinanti vi è una vasca di dispesione.

- l'area denominata Z34, come evidenziato nella tavola, è di proprietà privata dove le mitigazioni di cui al provvedimento di compatibilità ambientale, sono eseguite in regime di convenzione e/o asservimento

Da un approfondimento con il proponente, si è riscontrato che la posizione originaria della vasca era prevista in progetto alla fine di via Sesto San Giovanni su fondo privato in prossimità delle abitazioni esistenti. Nell'ambito del procedimento espropriativo, in accoglimento di diritti di terzi, fu poi riallocata unitamente alle mitigazioni e piantumazioni ad essa connesse, in aree adiacenti tecnicamente compatibili con il funzionamento del sistema di collettamento e smaltimento. Tale ubicazione è prevista peraltro su sedime della Città Metropolitana.

### 3) SCUOLA CURIEL

Nella parte superiore della tavola planimetrica, l'area a nord della Curiel è indicata in verde (mitigazioni) e l'area a est in viola (non comprensibile, come già detto sopra per le altre situazioni). Nella parte inferiore, invece, sia l'area a nord che quella a est della Curiel è colorata in rosso (area C) e contrassegnata con il numero z31. Un'area, dichiarata di proprietà comunale, interessata da interventi di mitigazione previsti dal DM 274 ed assentiti dall'Osservatorio Ambientale con nota del 10/4/2017. Il colore rosso sta ad indicare che si tratta di "un'area che, per peculiarità/criticità di natura tecnica e/o amministrativa comportano particolari difficoltà realizzative". Un'area che non sembra rientrare tra quelle che saranno oggetto di sviluppo del progetto integrativo di mitigazioni ambientali (come lo sono invece le aree A e B).

Ora, con riferimento al quadro prescrittivo indicato nel citato DM 274/2014 art. 2 lett a), l'Osservatorio Ambientale ha ritenuto assentibili, per quanto riguarda il capitolo scuola Curiel, una serie di interventi concertati tra Serravalle e Amministrazione comunale di Paderno Dugnano. Questi interventi sono contenuti nella deliberazione di giunta n° 38 del 16/2/2017 ed è a questi che fa riferimento la nota dell'Osservatorio Ambientale del 10/4/2017, al punto "a", relativo alla sistemazione del plesso scolastico della Scuola Curiel di Via Trieste. Vorremmo soffermarci, in particolare, sui punti 12 e 17.

**"Punto 12- sistemazione area a nord con realizzazione parcheggio ad uso riservato della scuola. Intervento da realizzarsi sulla base del layout fornito dal Comune".** ( alleg. 27).

**"Punto 17- sistemazione complessiva scuola Curiel attraverso: ampliamento area verde a disposizione della scuola attraverso annessione aree adiacenti nella disponibilità di Serravalle".** Si tratta dell'area a est della Curiel. ( alleg. 27).

Il decreto 274, al cap. 2.1- Mitigazione visiva dell'opera, recita tra l'altro "...si prescrive il miglioramento ulteriore rispetto alle prescrizioni dettate nel decreto di compatibilità ambientale con interventi di sistemazione del verde scolastico all'interno dell'area della scuola Curiel....." e più avanti si precisa ancora "Inserimento di fasce a verde di pregio piantumate nel verde scolastico interno alla scuola" ed il lavoro svolto finora va in questa direzione.

Ci chiediamo, però, per quale ragione le aree di cui ai punti 12 e 17, comprese nella zona z31, non rientrino nello sviluppo complessivo del progetto integrativo di mitigazioni. Infatti non si modificherebbe in alcun modo ciò che è stato approvato nel decreto di V.I.A., né nel decreto successivo n° 274, né tantomeno ciò che è stato assentito dall'Osservatorio Ambientale, ma si integrerebbe eventualmente quanto già previsto, al pari delle altre aree che sono oggetto della rivisitazione progettuale in atto. Oltretutto la zona z31 include oggi, nella sua estremità sud, una



porzione d'area che nel progetto originario non era presente e quindi questa zona andrebbe comunque riprogettata.

L'area denominata Z31, alla quale si fa riferimento, è classificata in rosso con la dicitura "Area interessata da interventi di mitigazione previsti dal DM 274 ed assentiti dall'Osservatorio Ambientale con nota del 10/4/2017", ovvero nell'area sono già previsti quegli interventi richiesti dal Comune di Paderno riferiti alla scuola, nei quali sono ricompresi anche i punti 12 e 17 citati, pertanto non possono essere destinati ad altre mitigazioni. L'intervento di mitigazione aggiuntivo di cui alla tavola in argomento infatti si aggiunge a quegli interventi già assentiti dall'Osservatorio con la nota citata nell'elaborato grafico.

Integrazione del 7/11/2017

La scuola elementare Curiel è una struttura sensibile collocata in estrema vicinanza allo svincolo fra la SP 46, la SS35 e la viabilità locale, e ha subito un notevole impatto ambientale, acustico e paesaggistico conseguentemente alla ricostruzione dello svincolo, al potenziamento infrastrutturale della strada Rho-Monza e al relativo incremento dei flussi veicolari. È pertanto fondamentale che le vacant land a nord e a est della scuola e l'adiacente sedime viario dell'ex sottopasso dismesso siano forestate, per garantire alla scuola i benefici della forestazione urbana (abbattimento inquinanti, riduzione CO2 e del fenomeno dell'isola di calore, mitigazione acustica e visiva delle carreggiate), a compensazione del notevole danno ambientale e paesaggistico subito.

La mancata sistemazione paesaggistica e naturalistica di tali aree non può essere compensata da piantagione di alberature di alto fusto effettuata indifferentemente in altre aree della scuola, che non ottempererebbero alle esigenze di mitigazione naturalistica delle infrastrutture.

Se l'area z31 è intoccabile perché gli interventi ad essa relativi sono stati già assentiti dall'O.A. , chiediamo cortesemente di conoscere i contenuti e le modalità con cui verranno effettuati gli interventi di cui al punto 12 ( sistemazione area a nord della Curiel e non parliamo del parcheggio) e punto 17 del documento di concertazione.

Come già rappresentato, nell'area denominata Z31, alla quale si fa riferimento, sono già previsti gli interventi richiesti dal Comune di Paderno, proprietario della scuola pubblica elementare Curiel, interventi di natura differente da quella prospettata dal comitato.

Sappiamo bene quanto sia alta l'attenzione e la sensibilità dell'Osservatorio Ambientale e del suo Presidente Dott. D'Ercole al tema delle mitigazioni, all'impatto ambientale in generale e alla scuola Curiel in particolare. E' anche per questo che ci permettiamo di invitare tutti ad una riflessione ulteriore.

NS. RIF. CGNO/PJM/AF/MV

VS. RIF.

ASPI/RM/09.01.18/0000362/EU



AA09011800003622006000

Spett.le<sup>ROMA</sup>

**Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA

Spett.le

**REGIONE LOMBARDIA**

Direzione Generale Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile Ambientale  
Piazza Città di Lombardia, 1  
20124 MILANO

Spett.le

**REGIONE LOMBARDIA**

Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità  
Piazza Città di Lombardia, 1  
20124 MILANO

Spett.le

**ARPA Lombardia**

Palazzo Sistema  
Via Ippolito Rosellini, 17  
20124 MILANO

e, p.c.



Spett.le

**Osservatorio Ambientale Rho- Monza – lotto 3  
c/o Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA

Spett.le

**SPEA ENGINEERING S.p.A.**

Via G. Vida, 11  
20100 MILANO

**OGGETTO:** Viabilità di Adduzione al sistema autostradale esistente A8 – A52 Rho – Monza  
Riqualifica e potenziamento della SP 46 nella tratta da Paderno a Rho – nuovo Polo Fieristico nel tratto compreso tra la intersezione con la S.S. 233 e il viadotto sulla linea FNM Milano - Saronno (escluso)  
Lotto 3 – Variante di Baranzate  
Monitoraggio Ambientale in Corso d'Opera  
Report Luglio - Settembre 2017

Con riferimento ai lavori indicati in oggetto, allegato alla presente si trasmette il report **Luglio - Settembre 2017** su supporto informatico CD, in cui vengono descritti, per i settori ambientali analizzati nel periodo di riferimento, i dati raccolti e le principali indicazioni emerse dai rilevamenti.

2

Detto Piano risponde alle prescrizioni “16” e “17” del DECVIA n° DVA-2012-0000437 del 10.08.2012 espresso dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sulla base del parere della Regione Lombardia e della Commissione Tecnica VIA.

Nel presente documento sono sintetizzate le analisi condotte nel trimestre **Luglio - Settembre 2017** per le singole componenti ambientali. Le attività di monitoraggio svolte in questo trimestre sono riconducibili al monitoraggio di corso d’opera.

I risultati di cui sopra sono altresì consultabili sul sito web dedicato alle attività di PMA per l’intervento in epigrafe, e più precisamente <http://monitoraggiolotto3.rho-monza.it>.

Distinti saluti

autostrade // per l'italia  
Società per azioni  
Responsabile del Procedimento  
*[Firma]*