



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

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA-2007-0023893 del 06/09/2007

*Pratica N. ....*

*Ref. Mittente .....*

ANTICIPATA VIA FAX

Al Comune di Rozzano  
Direzione di Linea Prorammissione del  
Territorio  
Piazza G. Foglia n. 1  
20089 Rozzano (MI)  
(fax 02/89200788)

Alla Società Milano Serravalle-Milano  
Tangenziali S.p.a.  
Strada 3  
Palazzo B4  
20090 Assago MilanoFiori (MI)

All'ARPA Lombardia  
Viale F. Restelli n. 3/1  
20214 Milano

Al Ministero per i Beni e le Attività  
Culturali  
D.G. per i Beni Architettonici e il  
Paesaggio  
Servizio IV Paesaggio  
Via di San Michele n. 22  
00153 Roma

Alla Regione Lombardia  
D.G. Territorio e Urbanistica  
U.O. Programmazione integrata e  
valutazione di impatto  
Struttura VIA  
Via Sassetti 32/2  
20124 Milano

Al Parco Agricolo Sud Milano  
Via Principe Eugenio 53  
20155 Milano

**OGGETTO: Verifica di esclusione dalla procedura di VIA ex art.6 della  
L. 349/86 relativa al progetto "Nuovo svincolo di Quinto  
Stampi sulla Tangenziale Ovest di Milano nel Comune di**

Ufficio Mittente: Div. III VIA - Sez. Opere civili  
Funzionario responsabile: Arch. Giovanna Borzi Tel: 06/57225906  
DSA-VIA-OCI-05\_2007-0088.DOC

**Rozzano (MI). Proponente: Comune di Rozzano.  
Comunicazione degli esiti della verifica.**

Il Comune di Rozzano con nota prot. n. 439 del 11/05/2006, assunta al protocollo della scrivente in data 16/05/2006 con il n. DSA-2006-13525, ha trasmesso gli elaborati relativi al progetto "nuovo svincolo di Quinto Stampi sulla Tangenziale Ovest di Milano nel Comune di Rozzano (MI)" richiedendo l'esclusione dalla procedura di VIA ex art. 6 della L. 349/86.

Tale documentazione è stata sottoposta alla Commissione VIA per il parere di competenza.

A seguito dell'istruttoria tecnica (svolta anche sulla base di quanto emerso nelle riunioni del 05/07/2006 e del 08/05/2007, del sopralluogo del 11/07/2006 e dei successivi chiarimenti forniti dal proponente ed assunti al protocollo della scrivente in data 18/07/2006 con il n. 19144, in data 16/02/2007 con il n. 4829 e in data 12/06/2007 con il n. 16688) la Commissione VIA ha espresso il proprio parere n. 952 del 12/07/2007 che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali.

**PREMESSA**

- il progetto in esame consiste nella realizzazione del Nuovo Svincolo sulla Tangenziale Ovest di Milano il quale, unitamente alle rampe di collegamento alla viabilità comunale che sono ormai quasi realizzate, costituiscono le opere viabilistiche a servizio della zona commerciale del Comune di Rozzano (MI);
- l'intervento in progetto si colloca a cavallo della Tangenziale Ovest di Milano, all'estremità nord-orientale del territorio comunale di Rozzano ed è posto a breve distanza dal confine meridionale del territorio di Milano. La rete viaria principale nella quale si inserisce l'intervento è costituita: in direzione Est-Ovest, dalla tangenziale Ovest; in direzione Nord-Sud, dalla A7 autostrada Milano-Genova; dalla S.S. 35 dei Giovi e dalla S.S. 412 della Val Tidone. Le strade a carattere locale sono viale Isonzo (in direzione Est-Ovest) e la direttrice via Curiel-via dei Missaglia (in direzione Nord-Sud) che convergono ambedue verso l'intervento previsto;
- con l'attuazione del progetto si intende raggiungere i seguenti obiettivi:
  - migliorare l'accessibilità al sistema autostradale da Rozzano con la realizzazione di un nuovo svincolo sulla Tangenziale Ovest a servizio dei flussi di traffico provenienti o diretti su di essa oggi costretti a impegnare l'uscita S.S. n. 35 "dei Giovi", percorrendo viale Monte Amiata e via Isonzo, interne al centro urbano di Rozzano e congestionate per molte ore al giorno con le conseguenti ricadute ambientali;
  - eliminare la congestione che si genera alle intersezioni tra la Tangenziale Ovest e gli innesti con la A7 Milano Genova e la S.S. 35 dei Giovi;
  - razionalizzare lo schema della viabilità a servizio dell'intero comparto posto a ridosso dell'interscambio via Curiel-via Di Vittorio-via Isonzo in Comune di Rozzano, in modo da rendere maggiormente fluido il traffico diretto al centro commerciale Fiordaliso, al cinema multisala ed ai nuovi insediamenti commerciali;

- le aree interessate direttamente dallo svincolo in progetto sono esterne al centro urbano di Rozzano e ricadono in parte nel perimetro del Parco Agricolo Sud Milano. Le aree al contorno sono caratterizzate, oltre che dalla presenza del centro commerciale Fiordaliso, da altre strutture di dimensioni ragguardevoli quali il Depuratore "Milano sud" ed il cinema multisala "Multiplex";
- allo stato attuale l'uso del suolo delle aree interessate all'intervento è rappresentato da aree agricole a seminativo;

## ASPETTI PROGRAMMATICI

### VISTO CHE:

- le aree interessate direttamente dallo svincolo in progetto ricadono in parte nel perimetro del Parco Agricolo Sud Milano.

Il Parco Agricolo Sud Milano è stato istituito con L.R. 23 aprile 1990 n. 24 e la sua gestione è affidata alla Provincia di Milano. Detto parco è classificato come "parco regionale agricolo e di cintura metropolitana" ed è dotato di un Piano Territoriale di Coordinamento che è stato approvato con D.G.R. 3 Agosto 2000. Esso ha effetti di piano paesistico coordinato con i contenuti paesistici del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Le rampe di svincolo in progetto previste a nord della Tangenziale Ovest interessano direttamente una superficie, compresa nei "territori agricoli a verde di cintura urbana - ambiti dei Piani di cintura urbana", regolata dall'art. 26 delle norme tecniche di attuazione del P.T.C. del Parco. Detta tipologia di area si caratterizza per la propria collocazione intermedia tra l'agglomerato dell'area milanese ed i vasti territori agricoli di cintura metropolitana. In tali aree devono essere temperate le esigenze di salvaguardia, di recupero paesistico ed ambientale e la difesa della attività agricola con la realizzazione di interventi legati alla fruizione di parco quali aree a verde attrezzature sociali e ricreative, impianti sportivi e funzioni di interesse generale.

Le rampe di svincolo in progetto previste a sud della Tangenziale Ovest, invece, interessano una porzione dei "territori agricoli di cintura metropolitana" soggetti alle disposizioni di cui all'art. 25 delle norme tecniche di attuazione del P.T.C.. L'ambito territoriale di interesse è classificato, inoltre, zona di tutela e valorizzazione paesistica ai sensi della art. 34 delle norme tecniche di attuazione del P.T.C. del parco.

Secondo quanto disposto dall'art. 25, i territori agricoli di cintura metropolitana sono destinati alla conservazione delle funzioni agricole produttive, assunte quale settore strategico primario per la caratterizzazione e la qualificazione del parco.

A norma dell'art. 34 le zone di tutela e valorizzazione paesistica comprendono quelle aree di particolare interesse e rilevanza paesistica per morfologia del suolo, densità dei valori ambientali, storici e naturalistici in cui l'attività agricola contribuisce a mantenere e migliorare la qualità del paesaggio. All'interno delle zone di tutela e valorizzazione paesistica si devono privilegiare gli interventi mirati alla qualificazione e alla ricostruzione del paesaggio agrario;

- il vigente strumento urbanistico del Comune di Rozzano destina le aree interessate dal progetto ad aree da adibirsi a sedi stradali e spazi pubblici ad essi accessori (Variante del PRG del Comune di Rozzano del 2003);

**PRESO ATTO che:**

- nei documenti iniziali del maggio 2004, oltre al progetto del Nuovo Svincolo sulla Tangenziale Ovest di Milano, dal proponente erano state considerate per completezza anche le rampe di collegamento alla viabilità comunale, ma che attualmente sono opere quasi completate, in quanto si tratta di interventi previsti dallo strumento urbanistico a servizio dell'area commerciale di Rozzano. Inoltre lo svincolo era considerato quale caposaldo di un tratto di viabilità intercomunale di collegamento tra Rozzano, Assago, Buccinasco (la cosiddetta "Strada parco") all'epoca ipotizzata a doppia carreggiata e con due corsie per senso di marcia mentre attualmente le amministrazioni coinvolte propongono al massimo una strada ad una corsia per senso di marcia con svincoli su un livello. In proposito il Comune di Rozzano ha inserito il tracciato di questa nuova previsione, nel Dicembre del 2006, nel Documento di Inquadramento del Piano di Governo del Territorio. Inoltre, l'area interessata dall'intervento, dal 2004 ad oggi, è stato oggetto di sviluppo insediativo, in adiacenza allo svincolo in progetto, con la realizzazione di un cinema multisala e di una nuova struttura commerciale situata immediatamente a sud del centro commerciale Fiordaliso;

**CONSIDERATO che:**

- il PTC del Parco Agricolo Sud Milano tende a considerare, sia sotto il profilo paesistico sia per le necessarie tutele ambientali, l'importanza degli elementi superstiti della valle fluviale del Lambro meridionale almeno al di fuori delle aree urbanizzate, a sud di Ponteseato, e li propone come Parco Naturale. Il limite di detto ambito è situato ad una distanza maggiore di 200 m dalle opere di progetto.
- non sono previsti neanche effetti indiretti sul parco in quanto nel progetto è previsto il trattamento delle acque di piattaforma;
- il progetto prevede la realizzazione di circa 5 ha di sistemazioni a verde che includono filari alberati e fasce boscate;
- l'Assessore all'Ambiente della Provincia di Milano ha rappresentato, con nota acquisita in data 16/05/2007 con il prot. n. 13922, che con disposizione dirigenziale n. 73/98 del 23/10/1998 il Direttore del Parco Agricolo Sud Milano ha espresso parere favorevole sul progetto preliminare dello svincolo, riservandosi una valutazione più dettagliata sul progetto definitivo e sul relativo intervento di mitigazione ambientale;

**ASPETTI PROGETTUALI****VISTO che:**

- le dimensioni delle piattaforme tipo adottate nel progetto sono:
  - per le rampe monosenso a una corsia dei rami di accesso alla tangenziale, di 6,50 m (1,00+4,00+1,50) di larghezza oltre a due arginelli erbosi laterali di 1,25 m, così da consentire la manutenzione ordinaria e straordinaria senza la chiusura del ramo;
  - per le rampe monosenso a due corsie, di 9,00 m (1,00+3,50+3,50+1,00) di larghezza oltre a due arginelli erbosi laterali di 1,25 m in rilevato;

- per le rampe bisenso, di 10,50 m (1,50+3,75+3,75+1,50) di larghezza oltre a due arginelli erbosi laterali di 1,25 m in rilevato e due marciapiedi di 1,50 m sugli impalcati;

Nelle zone di aggancio con il tracciato principale della tangenziale ovest sono state previste corsie di accelerazione e decelerazione di lunghezza, nell'ordine, pari a 295,00 m e 255,00 m, misure queste comprensive delle zone di raccordo e di segnaletica;

- le opere d'arte principali sono costituite da un cavalcavia sulla Tangenziale Ovest, dai tombini scatolari e circolari relativi agli attraversamenti idraulici, nonché dalle murature di sostegno costituite da muri tipo terra armata. In particolare:
  - Cavalcavia di svincolo Rampa B Ltot=98.60 m
  - Muro tipo T.A. Rampa B in sx Ltot= 142.00 m
  - Muro tipo T.A. Rampa B in dx Ltot= 136.50 m
  - Rampa C n°1 tombini circolari Ø 1500
  - Rampa E n°1 tombini circolari Ø 1500
  - Allungamenti tombini esistenti scatolari 2.00 x 2.00;

#### ASPETTI TRASPORTISTICI

VISTO che:

- il proponente ha utilizzato dati di traffico rilevati nel gennaio 2004 in 9 postazioni di conteggio; tali dati sono stati poi aggiornati con una nuova campagna di rilievo condotta nel 2006. Il medesimo ha, inoltre, utilizzato i dati del 2002 relativi al progetto di ammodernamento della S.S. 35 ed i dati forniti dalla Società concessionaria per quanto riguarda i veicoli transitanti sulla Tangenziale Ovest. In base ai dati di traffico il proponente, mediante il modello di calcolo Trips 32 Citilabs, ha effettuato le simulazioni modellistiche di traffico relative alla porzione stradale relativa all'area commerciale di Rozzano, ivi incluso il tratto di Tangenziale Ovest interessato;
- gli scenari di progetto simulati dal proponente sono: quello di medio periodo (2014) che vede il completamento di tutte le opere viabilistiche e di tutti gli interventi urbanistici connessi con l'area; quello di lungo periodo (2025) che si differenzia solamente per effetto degli incrementi complessivi di traffico sulla rete non connessi con nuovi insediamenti nell'area e non connessi con la nuova strada-parco che non influenzerà più l'asta di Via Curiel – Via Dei Missaglia. Sono stati costruiti grafi di rete allo stato di fatto di progetto e sono stati compilati matrici di origine/destinazione costituite da 12 zone; tali elaborati sono riferiti all'ora di punta della mattina (7,30 – 8,30) ed all'ora di punta della sera (17,00 – 18,00);
- allo stato di fatto il traffico complessivo dell'area presa in esame (area commerciale del Comune di Rozzano), nell'ora di punta della mattina, ammonta a 15.409 vph, mentre in quella serale a 16.318 vph. Nello scenario di medio periodo il traffico complessivo dell'area presa in esame (area commerciale del Comune di Rozzano), nell'ora di punta della mattina, ammonta a 16.032 vph, mentre in quella serale a 16.945 vph. Nello scenario di lungo periodo il traffico complessivo dell'area presa in esame (area commerciale del Comune di Rozzano), nell'ora di punta della mattina, ammonta a 16.654 vph, mentre in quella serale a 17.572 vph;

- dalle simulazioni modellistiche degli scenari di previsione è risultato che:
  - per lo scenario di medio periodo, il traffico sulle rampe d'ingresso/uscita dalla tangenziale sullo svincolo di progetto è complessivamente di 605 vph in uscita (260 vph dalla carreggiata nord e 345 dalla carreggiata sud) e 626 vph in entrata alla tangenziale (312 vph verso la carreggiata nord e 314 vph verso la carreggiata sud) nell'ora di punta del mattino; per l'ora di punta serale di 682 vph in uscita (325 vph dalla carreggiata nord e 357 dalla carreggiata sud) e 640 vph in entrata alla tangenziale (332 vph verso la carreggiata nord e 308 vph verso la carreggiata sud).

Per quanto riguarda la percentuale di veicoli pesanti il proponente ha stimato che, durante l'ora di punta del mattino, si possano assumere valori analoghi a quelli rilevati nel vicino svincolo con la S.S. n. 35; le percentuali di veicoli pesanti risultavano rispettivamente del 10,3% in uscita dalla carreggiata nord, del 5,1 in entrata alla carreggiata nord, del 6,8% in uscita dalla carreggiata sud e del 10,5 in entrata alla carreggiata sud.

Per l'ora di punta serale il proponente ha fatto riferimento ai dati della campagna di rilevamento del gennaio 2004 da cui durante l'ora di punta serale sulle sezioni delle strade afferenti all'intersezione tra le vie Curiel, Isonzo, Di Vittorio e l'accesso al centro commerciale Fiordaliso si sono riscontrate percentuali di traffico pesante marginali e generalmente inferiori al 2%; si è stimato in via cautelativa che sulle rampe d'ingresso uscita dalla tangenziale sia ammissibile un traffico di veicoli pesanti dell'ordine del 5% dei transiti totali, e sempre inferiori al 10%;

- nello scenario di lungo periodo il traffico sulle rampe della tangenziale è risultato di 1209 vph in uscita (520 vph dalla carreggiata nord e 689 dalla carreggiata sud) e 1.251 vph in entrata alla tangenziale (623 vph verso la carreggiata nord e 628 vph verso la carreggiata sud) nell'ora di punta del mattino; per l'ora di punta serale di 1.365 vph in uscita (650 vph dalla carreggiata nord e 715 dalla carreggiata sud) e 1.281 vph in entrata alla tangenziale (665 vph verso la carreggiata nord e 616 vph verso la carreggiata sud);
- la rete stradale, secondo il proponente, risulta adeguatamente dimensionata e le verifiche condotte dal proponente sulle rampe dello svincolo e sulla viabilità comunale danno al medesimo risultati soddisfacenti; infatti non si evidenziano criticità sulle rampe dello svincolo di progetto e la configurazione prevista sulla rimanente viabilità locale appare in grado di sopportare i carichi di traffico previsti, benché, il traffico complessivo risulta di una certa consistenza;
- l'adeguamento dello studio di traffico è stato necessario in quanto dal 2004 al 2007 è cambiato il quadro di riferimento programmatico. Nel 2004 era stato inserito nello scenario di lungo periodo la strada-parco a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia. Quest'ultima partiva dallo Svincolo di Quinto Stampi, sottopassava Via Dei Missaglia e la tranvia per attraversare il Comune di Rozzano e raggiungere i Comuni di Assago, Milano e Buccinasco. Questa previsione, contenuta nel P.T.C.P. della Provincia di Milano non è stata recepita nei PRG di Milano e Rozzano. Inoltre il Comune di Assago ne ha progettato un tratto declassandola a strada a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia. Infine il Comune di Rozzano l'ha inserita, nel Dicembre del 2006, nel

Documento di Inquadramento del PGT ma l'ha accorciata in quanto, pur collegando ancora Rozzano con Assago, non sottopassa più la Tranvia e la Via dei Missaglia per raggiungere Via Curiel ed il Nuovo Svincolo di Quinto Stampi, ma percorre viabilità esistente;

## ASPETTI AMBIENTALI

### componente atmosfera

VISTO che:

- la Regione Lombardia è dotata di Piano di tutela e risanamento della qualità dell'aria (PRQA), la cui formazione fu avviata con DGR n. 35196 del 20 marzo 1998. Successivamente la Giunta Regionale della Lombardia ha emanato la DGR n. VII/6501 del 19/10/01 (modificata dalla D.G.R. n. VII/1863 del 28/10/02), avente per oggetto, tra l'altro, la zonizzazione del territorio regionale per il conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria ambiente. Nella DGR 7/6501 del 19/10/2001 la zonizzazione si basa sull'individuazione di: zone critiche sovracomunali (vengono classificati "critici" anche i comuni capoluogo di Provincia), zone di risanamento, zone di mantenimento. Per zona e comune critico si intende, parte del territorio regionale nel quale i livelli di uno o più inquinanti comportino il superamento dei valori limite e delle soglie d'allarme o i livelli di uno o più inquinanti eccedano il valore limite aumentato del margine di tolleranza;
- il Comune di Rozzano risulta classificato all'interno della zona critica unica di Milano e del Sempione;
- pur ricadendo il progetto all'interno dei limiti amministrativi del Comune di Rozzano, per la definizione della qualità dell'aria allo stato attuale il proponente ha fatto riferimento all'intera area metropolitana di Milano, in particolare al quadrante sud della stessa. Tale scelta è stata operata in quanto il Comune di Rozzano rientra nell'area critica di Milano ed in quanto le emissioni provocate all'interno del capoluogo influenzano i livelli di concentrazione di inquinanti nei comuni limitrofi, ma anche, in particolare, per la mancanza di centraline sul territorio comunale di Rozzano;
- la definizione della qualità dell'aria allo stato attuale è stata ricavata dal proponente a partire dai dati registrati nelle centraline regionali per la misurazione degli inquinanti, così come elaborati ed validati da ARPA Lombardia all'interno del documento "Rapporto sulla qualità dell'aria Milano e provincia – anno 2005". In particolare la stazione di P.le Abbiategrasso (collocata ad una altitudine di 109 m s.l.m., circa 4 km a nord del sito di progetto e finalizzata alla misurazione degli ossidi di azoto) risulta collocata nelle vicinanze dell'opera in esame;
- nel corso dell'anno 2005 è stata inoltre condotta, sempre da ARPA Lombardia, una campagna di monitoraggio mediante mezzo mobile, nel periodo dal 19/01/05 al 22/02/05, nel Comune di Rozzano (stazione URBANA - TRAFFICO), i cui risultati vengo di seguito riportati:

| inquinanti monitorati  | CO                    | NO <sub>2</sub>          | O <sub>3</sub>           | SO <sub>2</sub>         |
|------------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Valori medi registrati | 1,1 mg/m <sup>3</sup> | 80 microg/m <sup>3</sup> | 13 microg/m <sup>3</sup> | 5 microg/m <sup>3</sup> |

- il superamento dei limiti a breve termine nella provincia di Milano si è riscontrato per i seguenti inquinanti:
  - $O_3$  : da maggio a settembre, raggiungendo i valori massimi nel mese di giugno.
  - $PM_{10}$  : prevalentemente da gennaio a marzo e da settembre a dicembre.
 I valori limite risultano rispettati sia per il biossido di Azoto ( $NO_2$ ) sia per il Benzene  $C_6H_6$ ;
- a livello annuale, i valori limite, considerate le tolleranze previste per l'anno 2005, non risultano rispettati per il biossido di Azoto ( $NO_2$ ), gli ossidi di Azoto ( $NO_x$ ) ed il  $PM_{10}$ , mentre risultano rispettate per il CO e per il benzene ( $C_6H_6$ );
- negli anni precedenti il 2005, in generale, si riscontrano concentrazioni in calo per i tipici inquinanti da traffico, come il CO e l' $NO_2$ , mentre gli inquinanti che non fanno riscontrare netti miglioramenti sono il  $PM_{10}$  e l' $O_3$ , i quali, non a caso, sono i responsabili dei numerosi superamenti dei limiti (nei mesi invernali il primo, nella stagione calda il secondo).

Per il monossido di carbonio (CO) è in netto calo la massima concentrazione media sulle 8 ore, i valori registrati nei vari anni sono tutti al di sotto dei limiti, comprensivi del margine di tolleranza, ed anche nel 2005 il valore limite, pur con margine di tolleranza zero, non è stato superato.

Il Benzene ( $C_6H_6$ ) mostra una decisa tendenza alla diminuzione; i valori registrati sono già nettamente al di sotto del valore limite e la probabilità di rispettare nel 2010 il valore limite europeo è molto alta.

Il biossido di azoto ( $NO_2$ ) rispetta il limite del 98° percentile; nel 2001 ha raggiunto il minimo del periodo di 6 anni considerato. I valori della concentrazione media annua, registrati per il 2005, comprensivi del margine di tolleranza, mostrano invece il superamento dei limiti europei, per cui l'obiettivo per l'anno 2010 potrà essere raggiunto solo con alcuni interventi correttivi.

Il  $PM_{10}$  mostra una sostanziale stazionarietà nelle concentrazioni annuali, anche se nel 2005 vi è stata una debole diminuzione delle concentrazioni rispetto a quelle registrate nel 2002. I valori registrati mostrano un andamento al di sopra dei limiti europei, per cui nel 2005 non è stato possibile il raggiungimento dell'obiettivo, specialmente per quanto riguarda il numero dei superamenti giornalieri ammessi.

Nella tabella seguente si riportano le situazioni di inquinamento acuto riscontrate nella zona critica sovracomunale della provincia di Milano, così come definita dalla Regione Lombardia per l'attuazione dei piani e dei programmi di contenimento delle emissioni (DGR 6501/01 e successive modifiche ed integrazioni).

| Inquinante   | N. giorni con superamento del limite |           |           |           |           |           |
|--|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|  | Anno 2005                            | Anno 2004 | Anno 2003 | Anno 2002 | Anno 2001 | Anno 2000 |
| $PM_{10}$ in giorni con media giornaliera $> 50 \mu g/m^3$ | 137                                  | 111       | 142       | 140       | 137       | 129       |

In conclusione, dall'analisi dei trend dei parametri considerati si evince che con l'eccezione dell' $O_3$  e del  $PM_{10}$ , nell'ultimo decennio la qualità dell'aria di Milano è andata gradualmente migliorando in seguito alla diminuzione delle concentrazioni di  $NO_x$  e CO. Infatti, mentre il CO ha raggiunto il livello minimo dall'inizio delle



osservazioni, l'O<sub>3</sub>, dopo la fase di crescita tra il 1993 ed il 1997, è stazionario sui livelli più alti mai registrati dall'inizio delle osservazioni;

- per quanto riguarda i trend stagionali dei principali inquinanti da traffico calcolati per l'intera provincia di Milano, tutti gli inquinanti considerati nel presente paragrafo (Benzene, PM<sub>10</sub>, CO ed NO<sub>2</sub>) mostrano dei picchi centrati sui mesi autunnali ed invernali, quando il ristagno atmosferico causa un progressivo accumulo degli inquinanti, in genere emessi dal traffico autoveicolare e dagli impianti di riscaldamento;

#### CONSIDERATO che:

- la definizione della qualità dell'aria nello scenario futuro di realizzazione dell'infrastruttura in esame è stata ricavata dal proponente a partire da una serie di simulazioni finalizzate a ricostruire l'andamento degli inquinanti, nelle immediate vicinanze dello svincolo in progetto, con lo scopo principale di confrontare i valori simulati con le soglie fissate dalla normativa vigente;
- la realizzazione di simulazioni sia allo stato attuale che nello scenario futuro di realizzazione dell'infrastruttura ha permesso inoltre il confronto tra gli scenari ante e post operam;
- nella ricostruzione dello scenario di progetto è stato fatto riferimento ai dati dello studio di traffico relativi all'anno 2025. Tale scenario, delineato come di lungo termine, comprende la realizzazione della Strada Parco come intervento a 2 corsie. La scelta dello scenario è dettata dalla rappresentatività dello stesso; in particolare è stato scelto di non considerare uno scenario medio al 2014 in quanto poco significativo in termini di funzionalità trasportistica (scenario medio, in cui non risultano ultimati alcuni degli interventi considerati nel lungo periodo) ed in termini di emissioni di inquinanti. Infatti, data l'incognita delle future normative sui parametri emissivi degli autoveicoli in entrambi gli scenari sarebbero stati considerati gli stessi parametri (Euro I, EII, EIII, ed EIV), con una predominanza di veicoli Euro IV;
- le simulazioni relative alla diffusione degli inquinanti sono state effettuate mediante l'utilizzo del software CALINE 4, (modello ufficiale EPA riconosciuto a livello internazionale), implementato all'interno di CALRoads View, programma che fornisce un'interfaccia in ambiente Windows dei codici di calcolo dell'EPA e che permette di mappare i risultati delle simulazioni elaborati attraverso CALINE 4;
- la viabilità oggetto di studio per la valutazione sulla qualità dell'aria è stata modellizzata, nel suo complesso, attraverso una serie di archi (o links), che schematizzano la Tangenziale Ovest, il nuovo svincolo e la viabilità ad esso direttamente connessa;
- i flussi di traffico utilizzati nel modello, per ciascun arco, sono quelli risultanti dallo studio di traffico aggiornato (a Maggio 2007) e sono riferiti alla ricostruzione del modello della situazione attuale (comprendente il cinema multisala, gli spazi commerciali e relativa viabilità di servizio) e dello scenario di progetto, conseguente la realizzazione dello svincolo; tali dati sono stati riportati in precedenza, nell'ambito dello studio trasportistico;
- per la verifica del rispetto dei limiti sono necessarie due verifiche: la prima finalizzata all'individuazione di eventuali episodi acuti di inquinamento, la seconda

finalizzata alla definizione di uno scenario medio annuo che permetta il confronto con i relativi limiti annui. Tali verifiche possono essere eseguite considerando due distinti scenari meteorologici: il primo relativo al mese di Gennaio (mese che manifesta le condizioni meteorologiche meno favorevoli alla propagazione degli inquinanti), il secondo caratterizzato invece da parametri medi annui effettivamente registrati nelle centraline presenti sul territorio.

I principali parametri meteorologici necessari per la simulazione degli inquinanti attraverso un modello gaussiano sono: la temperatura, la velocità e la direzione del vento. Nella dispersione degli inquinanti entrano poi in gioco la classe di stabilità atmosferica (secondo Pasquill), l'altezza dello strato di rimescolamento e lo scarto quadratico medio della direzione del vento.

I parametri utilizzati dal proponente sono illustrati nella tabella seguente.

| Parametro                              | Scenario relativo al mese di Gennaio  | Scenario medio annuo  | Unità di misura           |
|--|---|---|---------------------------|
| Velocità del Vento                     | 1,5   | 1,2   | m/s                       |
| Direzione del vento                    | WCWA (worst case wind angle – la direzione di vento più sfavorevole alla dispersione degli inquinanti)                            | direzioni sud-ovest e nord-ovest (i valori più frequenti nella stazione di Corsico)                           | °<br>sessagesimali        |
| s <sub>q</sub> (direzione del vento)   | 5   | 5-10  | °<br>sessagesimali        |
| Temperatura                            | 5   | 14  | ° C                       |
| Classe di Stabilità                    | F (estremamente stabile)  | D (neutra)  | (classi secondo Pasquill) |
| Altezza dello strato di rimescolamento | 200   | 200-1000  | m                         |
| Concentrazione di Fondo                | concentrazioni medie orarie massime di Gennaio epurate del contributo emissivo percentuale medio legato al traffico autoveicolare | concentrazioni medie annue epurate del contributo emissivo percentuale medio legato al traffico autoveicolare | ppm                       |

All'interno della tabella si specifica, inoltre, la definizione della concentrazione di fondo, in quanto ricavata da considerazioni analoghe a quelle funzionali alla scelta dei parametri meteo. La concentrazione di fondo è stata ricavata a partire dalle concentrazioni registrate (nel mese di Gennaio 2005 o nell'intero anno) al netto del contributo emissivo percentuale medio legato al traffico autoveicolare di seguito specificato: per NO<sub>x</sub> il contributo del trasporto su strada è pari al 54%, per NO<sub>2</sub> al 25%, per CO al 73%, per PM<sub>2.5</sub>, PM<sub>10</sub> e PTS al 47%.

- per quanto riguarda il monossido di carbonio (CO) (che non è un inquinante critico), il limite per la protezione della salute umana risulta rispettato. Lo scenario futuro mostra una leggera diminuzione delle concentrazioni di inquinante rispetto

allo stato di fatto; tale diminuzione è attribuibile al miglioramento dei parametri di emissione degli autoveicoli;

- per quanto riguarda il Biossido di Azoto ( $\text{NO}_2$ ), il limite per la protezione della salute risulta rispettato sia allo stato attuale che nello scenario futuro. Si segnala una lieve diminuzione della concentrazione di inquinante attribuibile al miglioramento dei parametri di emissione degli autoveicoli.

Con riferimento al valore in vigore per l'anno 2007 (46  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), il limite annuo per la protezione della salute risulta rispettato, tuttavia nelle vicinanze della Tangenziale i valori massimi registrati sono prossimi a tale limite. Il valore medio è invece di poco inferiore. Con riferimento al valore limite senza tolleranza in vigore al 2010 (40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) i valori massimi stimati dal proponente sono di poco superiori (40,82).

Da tali analisi emerge come il Biossido di Azoto continui ad essere un parametro critico per la qualità dell'aria. Tuttavia nell'area di indagine il contributo emissivo più rilevante è provocato dal traffico circolante sulla Tangenziale. La realizzazione dello svincolo non comporta un aumento dei livelli di concentrazione che, al contrario, risultano diminuiti in conseguenza del miglioramento dei parametri di emissione degli autoveicoli;

- per gli Ossidi di Azoto i limite annuo per la protezione della vegetazione non risulta rispettato né allo stato attuale né nello scenario progettuale nonostante si registri una consistente diminuzione di tale inquinante. E' però doveroso specificare che tale limite deve essere rispettato in presenza di ecosistemi di rilevante interesse mentre le simulazioni sono state effettuate su un'area di indagine ristretta ad alcune decine di metri dalla Tangenziale Ovest di Milano;
- per il Particolato ( $\text{PM}_{10}$ ) in ciascuna delle simulazione eseguite risultano rispettati i limiti futuri per l'inquinante. Dal confronto tra lo scenario attuale e quello di progetto si osserva una diminuzione delle concentrazioni attribuibile alla diminuzione dei fattori emissivi degli autoveicoli.

I risultati per le simulazioni del  $\text{PM}_{10}$  sono tuttavia fortemente dipendenti dalla scelta della concentrazione di fondo utilizzata all'interno delle stesse. Tali risultati non devono perciò essere ritenuti esaustivi e vanno letti soprattutto come confronto fra gli stati ante e post operam per arrivare alla conclusione che la realizzazione dello svincolo non inciderà in senso negativo sulle concentrazioni future del particolato, essendo tali livelli di concentrazione fortemente dipendenti dalle emissioni riconducibili alla Tangenziale Ovest;

- le concentrazioni di Benzene ( $\text{C}_6\text{H}_6$ ) possono essere ricavate a partire dalle concentrazioni del Monossido di Carbonio attraverso relazioni empiriche. Tale operazione ha portato alla definizione di livelli di concentrazione medi annui di Benzene prossimi ad 1,5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , in linea con i trend dell'inquinante registrati negli ultimi anni nel capoluogo, non risultando un parametro critico;

RITENUTO che:

- la realizzazione del nuovo svincolo e la relativa sistemazione della viabilità di connessione alla rete esistente non influiscono in modo significativo sulla qualità dell'aria in quanto hanno effetti del tutto trascurabili in confronto ai volumi di emissioni derivanti dalla circolazione veicolare sulla Tangenziale Ovest, la quale

rimane indubbiamente la principale fonte di inquinamento atmosferico nella zona considerata. Infatti allo stato attuale su 15.409 vph circolanti lungo la viabilità dell'area di studio nell'ora di punta mattutina 10.983 percorrono la Tangenziale; su 16.318 vph circolanti lungo la viabilità dell'area di studio nell'ora di punta serale 10.373 percorrono la Tangenziale. Inoltre la diminuzione dei veicoli diretti e/o provenienti dall'area commerciale di Rozzano in entrata uscita sulla Tangenziale Ovest dallo svincolo sulla S.S. n. 35 dei Giovi contribuirà alla riduzione delle emissioni lungo Viale Isonzo, posto all'interno del centro abitato di Rozzano (nel gennaio 2004 nell'ora di punta serale dalle 17,00 alle 18,00 lungo Viale Isonzo sono stati registrati 1.569 vph verso l'area commerciale e 1.182 vph dall'area commerciale verso la S.S. n. 35);

- durante la realizzazione dei lavori è previsto che una certa quantità di mezzi pesanti si metta in movimento sulla viabilità esistente provocando un aumento delle emissioni in atmosfera. Il numero massimo di mezzi di cantiere circolanti sulla viabilità stimato risulta pari a circa 4 veicoli/ora (considerando già i percorsi di andata e ritorno), quantità che non provocano significativi effetti sulla qualità dell'aria. Inoltre tali flussi di traffico sono previsti per un periodo limitato di 80 giorni;
- per quanto riguarda la dispersione di polveri in atmosfera sono previste tutte le misure necessarie per limitarla quali bagnatura delle pista sterrate, lavaggio dei pneumatici dei mezzi in uscita dal cantiere, adozione di teli umidi sui cassoni degli automezzi in fase di trasporto di inerti;
- data la limitatezza dell'area coinvolta dal cantiere, nonché la breve durata delle lavorazioni, si ritiene coerente l'affermazione del proponente che non si verifichino consistenti impatti sulla qualità dell'aria in fase di cantiere, fermo restando la necessità di prevedere le consuete ed opportune misure di mitigazione legate alle modalità di lavorazione;

#### componente ambiente idrico

VISTO che:

- per l'ubicazione ed il dimensionamento dei presidi ambientali, si è fatto riferimento a quanto previsto dal Regolamento Regionale della Lombardia n. 4 del 24/03/2006 "Disciplina dello smaltimento delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne", che recita:  
 "Sono considerate acque di prima pioggia quelle corrispondenti per ogni evento meteorico ad una precipitazione di 5 mm distribuita sull'intera superficie scolante servita dalla rete di drenaggio. Alle acque meteoriche di dilavamento deve essere destinata una apposita rete di raccolta e dilavamento munita di un sistema di alimentazione delle vasche di prima pioggia che le escluda automaticamente a riempimento avvenuto; la rete deve esser dimensionata sulla base degli eventi meteorici di breve durata e forte intensità caratteristici di ogni zona, e comunque quanto meno assumendo che l'evento si verifichi in quindici minuti e che il coefficiente di afflusso alla rete sia pari ad 1 per la superficie scolante e a 0,3 per quelle permeabili di qualsiasi tipo ad esse contigue, escludendo dal computo le superfici incolte o ad uso agricolo."

- la raccolta delle acque di piattaforma viene effettuata secondo tre modalità principali:
  - tramite batterie di embrici che provvedono a convogliare le acque presso il relativo fosso di guardia in terra;
  - mediante pozzetti con griglia che convogliano le acque presso i fossi di guardia;
  - mediante canale prefabbricate in calcestruzzo da cui le acque vengono convogliate in tubazioni e infine scaricate all'interno del fosso di guardia al piede dei rilevati;
- l'opera si innesta in una porzione di territorio caratterizzata da una maglia ramificata di canali colatori alcuni dei quali si sviluppano anche al di sotto della piattaforma autostradale, mediante tombini scatolari in cemento armato. Le interferenze con lo svincolo in progetto hanno reso necessaria una revisione generale del reticolo idrografico esistente, implicando interventi di deviazione e di risezionamento dei corsi d'acqua. La sistemazione idraulica è stata ideata e progettata onde consentire il totale ripristino delle condizioni globali delle caratteristiche di deflusso;
- sulla base delle caratteristiche territoriali descritte è stato previsto di recapitare le acque dello svincolo, raccolte nei fossi posti a margine dei rilevati, in corrispondenza delle intersezioni con il reticolo idrografico esistente o in deviazione;
- nella documentazione di chiarimento fornita dal proponente nel corso dell'istruttoria vengono descritte delle varianti al sistema di drenaggio che saranno recepite nella revisione del progetto definitivo.

Gli scarichi finali saranno ancora identificati nel reticolo idraulico superficiale esistente, ma con l'interposizione, a monte degli stessi, di un sistema di controllo qualitativo, al fine di preservare il sistema idrografico limitrofo da fenomeni di inquinamento, nel rispetto della normativa vigente.

Il sistema di protezione ambientale prevederà che le acque siano raccolte in corrispondenza delle carreggiate stradali, incanalate in una rete idraulica (come da progetto definitivo) e scaricate, infine, in fossi di guardia rivestiti posti al piede dei rilevati. Mediante un convogliamento a gravità i flussi saranno recapitati in corrispondenza del reticolo idraulico superficiale.

A monte di ogni scarico è previsto l'inserimento di un impianto di tipo prefabbricato in grado di separare e depurare, mediante processi di sedimentazione e disoleazione, le acque di prima pioggia; i presidi ambientali così concepiti consentiranno di garantire una concentrazione delle sostanze inquinanti allo scarico inferiore ai valori limite di legge.

Le acque provenienti dalla rete di drenaggio, tramite i fossi di guardia rivestiti, verranno fatte defluire in un pozzetto dotato di un sistema di regolazione della portata e di una tubazione bypass di scarico: quando la portata in arrivo risulterà maggiore di quella massima trattabile dalla vasca (determinata in ottemperanza al sopracitato Regolamento Regionale), l'eccedenza sarà inviata direttamente al recapito finale. Le acque in uscita dall'impianto saranno riunite a quelle bypassate in un ulteriore pozzetto a valle della vasca stessa. In questo modo, da un lato sarà garantito il regolare funzionamento della vasca (e quindi l'efficacia del processo

depurativo), dall'altro saranno scongiurati pericolosi fenomeni di rigurgito nella rete afferente.

Le vasche di trattamento assolvono, inoltre, alla funzione di stoccaggio degli eventuali sversamenti accidentali provenienti dalle carreggiate stradali;

CONSIDERATO che:

- lo schema previsto consente di intervenire sull'inquinamento, soprattutto di tipo cronico, dovuto all'azione di dilavamento della piattaforma stradale e presenta, inoltre, la capacità di trattenimento degli sversamenti accidentali. Il sistema di regolazione della portata consente di evitare il sovradimensionamento delle opere di trattamento; il decantatore trattiene l'inquinamento dovuto ai solidi sedimentabili; il separatore di liquidi leggeri rimuove l'inquinamento diffuso causato da olii minerali ed idrocarburi in genere. Pertanto le acque che perverranno al Fiume Lambro, provenienti dalle opere in progetto, avranno parametri qualitativi conformi alle tabelle di cui al D.Lgs 152/2006 e non contribuiranno al peggioramento della qualità delle acque superficiali;
- in fase di costruzione, allo scopo di prevenire l'inquinamento delle acque superficiali e sotterranee, è prevista l'adozione dei seguenti accorgimenti:
  1. l'area di stoccaggio dei materiali sarà realizzata con pavimentazione permeabile costituita da strati di ghiaia a diverso spessore e stabilizzato di frantoio compattato in modo da consentire la dispersione delle acque di pioggia per semplice infiltrazione o, con riferimento alla conformazione della pavimentazione, il deflusso nei fossi e nelle canalette di raccolta, realizzate in terra, e successivamente riversate nel reticolo idrografico superficiale;
  2. le aree ove si prevedono lavorazioni a rischio rilascio di inquinanti nel suolo, quali olii ed idrocarburi, nonché i depositi di materiale ferroso, cementizio, plastico ecc, saranno circoscritte e controllate sì da evitare che le acque di pioggia dilavino inquinanti;
  3. in caso di sversamenti accidentali gli strati di terreno contaminato saranno immediatamente rimossi e trasportati a discarica;
  4. l'area di cantiere sarà dotata di rete fognaria per la raccolta delle acque reflue nere e grigie;
  5. le sostanze inquinanti quali olii, idrocarburi, composti chimici di ogni genere saranno stoccati in serbatoi fuori terra, dotati di bacini di contenimento opportunamente dimensionati. Il parcheggio, il rifornimento e la manutenzione dei mezzi operativi e di trasporto devono avvenire su superfici impermeabilizzate ed attrezzate in modo tale da evitare sversamenti al suolo;
  6. l'area di cantiere sarà dotata di un impianto di trattamento depurativo dei reflui prodotti nella lavorazione industriale allo scopo di salvaguardare la qualità dei corpi idrici, superficiali e sotterranei (tale impianto garantirà il rispetto dei valori di rilascio previsti dalla normativa vigente in materia);

#### componente suolo e sottosuolo

VISTO che:

- lo svincolo in esame comporta il consumo di circa 58000 m<sup>2</sup> di suolo agricolo coltivato a seminativo e destinato dalla Variante del PRG del Comune di Rozzano

del 2003 ad aree da adibirsi a sedi stradali e spazi pubblici ad esse accessorie;

- con l'esecuzione degli scavi effettuati per le recenti realizzazioni del cinema multisala e della struttura commerciale, entrambi limitrofi all'area di progetto, si sono resi disponibili 93.953 mc. di materiale da rilevato da trattare a calce che è già depositato in corrispondenza dell'area di progetto e che sarà riutilizzato per la formazioni dei rilevati dello svincolo in progetto. In ragione di ciò il fabbisogno di materiale per rilevati ammonta a soli 10.991 m<sup>3</sup>;
- per far fronte a tale fabbisogno si farà ricorso all'ambito territoriale estrattivo (ATEg31) localizzato in Comune di Zibido San Giacomo e individuata nel Piano Cave della Provincia di Milano approvato il 16 Maggio 2006. Il percorso viario individuato per il transito dei mezzi di cantiere ha uno sviluppo di circa 6 Km;
- per quanto riguarda il traffico di cantiere, considerando che per la formazione dei rilevati si prevedono 80 giorni di lavorazioni per 8 h al giorno e l'utilizzo di mezzi aventi una capacità pari 9 m<sup>3</sup>, viene stimata la necessità di circa n. 2 viaggi/h. Quindi, considerando i viaggi di andata e ritorno il traffico complessivo generato equivale a 4 viaggi/h;

#### componente vegetazione, fauna ed ecosistemi

VISTO che:

- l'intervento in progetto interessa direttamente delle aree che hanno ormai perso le caratteristiche di naturalità;
- con il progetto delle mitigazioni ambientali si intende creare delle fasce boscate, per una superficie di circa 5 ha aventi la funzione di limitare gli impatti nei confronti delle aree agricole circostanti e nello stesso tempo introdurre delle specie vegetali autoctone aventi la funzione di valorizzazione ecologica dell'intero ambito di interesse, in coerenza anche con le indicazioni del P.T.C.P. di Milano che classifica le aree interessate dalla realizzazione dello svincolo in esame come "zone extraurbane con presupposti per l'attivazione di progetti di consolidamento ecologico". In particolare, il progetto di sistemazione a verde delle aree adiacenti alle opere in esame include l'introduzione di esemplari delle seguenti specie: *Corylus avellana*, *Prunus avium*, *Cornus sanguinea* e *Frangula alnus*, *Quercus robur*, *Carpinus betulus*, *Crataegus monogyna*, *Euonymus europaeus*, *Populus alba* e *Alnus glutinosa*;
- sempre a riguardo della continuità ecologica, si prevedono opportune opere idrauliche atte a mantenere inalterati gli equilibri attuali, per la salvaguardia del reticolo idrografico esistente;

#### componente rumore vibrazioni

VISTO che:

- il Comune di Rozzano ha adottato il Piano di Classificazione Acustica del proprio territorio comunale, pertanto sono validi i limiti prescritti dal d.p.c.m. 14/11/97;
- la nuova infrastruttura occuperà un'area inserita totalmente in classe IV ed i ricettori si troveranno in classe III; vi è in oltre la presenza delle fasce di pertinenza autostradale che determinano un aumento dei livelli ammissibili per i ricettori che saranno oggetto di studio;

- al fine di tarare nel modo più corretto possibile il modello matematico usato dal proponente, le sorgenti sonore da considerare sono:
  - i flussi veicolari delle strade limitrofe all'area di progetto;
  - il flussi veicolari relativi alla Tangenziale;
  - il traffico indotto dalla nuova struttura;
- per meglio comprendere il clima acustico della zona è stata effettuata una campagna di monitoraggio acustico composta da misure fonometriche di lungo e breve periodo.

La misura è di lungo termine per la durata di una settimana, dal 22 al 29 maggio 2007.

Nell'analizzare i valori di pressione sonora sul territorio è stato considerato l'ambito sia diurno che notturno ed i valori riportati sono stati stimati a 1,5 metri e 4 metri di altezza.

Per meglio comprendere le emissioni sui ricettori il proponente ha individuato n°6 ricettori significativi, valutando i livelli teorici per ciascun piano degli edifici.

La tabella seguente indica i valori ai ricettori rispetto i punti individuati (stato attuale):

| SITUAZIONE ATTUALE | PIANO | ALTEZZA | LIVELLO DB(A) | LIVELLO DB(A) |
|--------------------|-------|---------|---------------|---------------|
|                    |       |         | DIURNO        | NOTTURNO      |
| RICETTORE 1        | P T   | 1.5     | 59.7          | 53.1          |
|                    | P I   | 4.5     | 61.2          | 54.7          |
|                    | P I   | 7.5     | 63            | 56.6          |
| RICETTORE 2        | P T   | 1.5     | 59.8          | 53.3          |
|                    | P I   | 4.5     | 61.5          | 55            |
|                    | P I   | 7.5     | 63.7          | 57.3          |
| RICETTORE 3        | P T   | 1.5     | 58.7          | 52.3          |
|                    | P I   | 4.5     | 60.5          | 54.2          |
|                    | P I   | 7.5     | 62.3          | 56.1          |
| RICETTORE 4        | P T   | 1.5     | 59.1          | 52.6          |
|                    | P I   | 4.5     | 60.5          | 54            |
|                    | P I   | 7.5     | 62.1          | 55.8          |
| RICETTORE 5        | P T   | 1.5     | 60.3          | 53.7          |
|                    | P I   | 4.5     | 62            | 55.5          |
| RICETTORE 6        | P T   | 1.5     | 59.7          | 53.1          |
|                    | P I   | 4.5     | 61.3          | 54.8          |

- la situazione futura considera il progetto dello svincolo funzionante e pertanto modificherà la situazione acustica attuale.

Nell'analizzare i valori di pressione sonora sul territorio è stato considerato l'ambito sia diurno che notturno e sono stati stimati i valori a 1,5 metri e 4 metri di altezza.

Per meglio comprendere le emissioni sui ricettori sono stati individuati n°6 ricettori significativi, valutando i livelli teorici per ciascun piano degli edifici.



La tabella seguente indica i valori ai recettori rispetto i punti individuati (stato di progetto):

| SITUAZIONE ATTUALE | PIANO | ALTEZZA | LIVELLO dB(A) | LIVELLO dB(A) | DIFFERENZA dB(A) | DIFFERENZA dB(A) |
|--------------------|-------|---------|---------------|---------------|------------------|------------------|
|                    |       |         | DIURNO        | NOTTURNO      | DIURNO           | NOTTURNO         |
| RECETTORE 1        | P.T.  | 1.5     | 59.8          | 53.2          | 0.1              | 0.1              |
|                    | P.1   | 4.5     | 61.4          | 54.9          | 0.2              | 0.2              |
|                    | P.2   | 7.5     | 62.9          | 56.5          | -0.1             | -0.1             |
| RECETTORE 2        | P.T.  | 1.5     | 59.8          | 53.3          | 0                | 0                |
|                    | P.1   | 4.5     | 61.5          | 55            | 0                | 0                |
|                    | P.2   | 7.5     | 63.7          | 57.4          | 0                | 0.1              |
| RECETTORE 3        | P.T.  | 1.5     | 58.9          | 52.5          | 0.2              | 0.2              |
|                    | P.1   | 4.5     | 60.7          | 54.3          | 0.2              | 0.1              |
|                    | P.2   | 7.5     | 62.2          | 55.9          | -0.1             | -0.2             |
| RECETTORE 4        | P.T.  | 1.5     | 59.1          | 52.6          | 0                | 0                |
|                    | P.1   | 4.5     | 60.5          | 54            | 0                | 0                |
|                    | P.2   | 7.5     | 62.1          | 55.8          | 0                | 0                |
| RECETTORE 5        | P.T.  | 1.5     | 60.5          | 53.9          | 0.2              | 0.2              |
|                    | P.1   | 4.5     | 62.2          | 55.7          | 0.2              | 0.2              |
| RECETTORE 6        | P.T.  | 1.5     | 59.9          | 53.4          | 0.2              | 0.3              |
|                    | P.1   | 4.5     | 61.4          | 55            | 0.1              | 0.2              |

CONSIDERATO che:

- dall'osservazione dei dati ottenuti dalla modellizzazione e dalle misure eseguite dal proponente, è possibile osservare la situazione dell'area in esame e della zona circostante. Nello scenario attuale è constatabile una efficace schermatura della Tangenziale Ovest dovuta alla barriera installata verso i ricettori più esposti ed è inoltre evidente come, in conseguenza di questo intervento, le strade limitrofe ai ricettori stessi diventino causa di disturbo principale; complessivamente i livelli ottenuti restano al di sotto dei limiti previsti.

Nello scenario futuro è previsto un lieve aumento complessivo dei livelli di pressione sonora in ricezione ma l'entità dell'incremento non porterà i valori oltre i limiti di legge previsti;

- l'impatto acustico in fase di cantiere può essere considerato irrilevante sia in considerazione del fatto che gran parte del materiale da rilevato è già depositato in corrispondenza dell'area di intervento (per cui le operazioni di cantiere da effettuare sono molto limitate nello spazio e nel tempo e che il traffico di cantiere più rilevante è pari a 4 veic/h per 80 giorni) e sia in virtù del fatto che l'intervento in esame consiste nella realizzazione di uno svincolo a cavallo della Tangenziale ovest di Milano che costituisce un fonte di rumore rilevante.

Inoltre, l'area destinata a cantiere base è stata individuata in una porzione di territorio dove non vi è presenza di ricettori sensibili e comunque la presenza dei cumuli di terra già depositati in corrispondenza dell'area di intervento costituiscono

ostacolo per la propagazione del rumore nei confronti del nucleo abitato di Ponteseato dove sono collocati degli edifici residenziali più vicini.

In ogni caso, qualora dovessero essere superati i limiti stabiliti dalla normativa, si dovranno mettere in atto idonee misure di mitigazione (quali barriere temporanee in prossimità dei ricettori sensibili) oppure si dovrà far ricorso all'autorizzazione in deroga per le attività temporanee, di cui al DPCM 1 marzo 1991 art. 1 comma 4;

VISTO il parere favorevole del soggetto gestore del Parco Agricolo Sud Milano;

VISTO il parere favorevole della Regione Lombardia che, convocata alla riunione istruttoria del 08/05/2007, ha dichiarato con il proprio rappresentante la coerenza dell'opera con le politiche territoriali e infrastrutturali regionali;

COSIDERATO che il progetto in esame è relativo ad un intervento su di un'opera esistente rientrante nella categoria di cui all'art. 1, comma 1, lettera g) del DPCM 10.8.1988 n. 377, e che da tale intervento non deriva un'opera con caratteristiche sostanzialmente diverse dalla precedente;

CONSIDERATO che sono previste idonee misure di compensazione per il consumo di suolo agricolo derivante dall'attuazione del progetto e consistenti nella realizzazione di aree verdi includenti fasce boscate e filari alberati;

RITENUTO che dall'attuazione del progetto:

- si verifichi un miglioramento della qualità dell'aria all'interno del centro abitato di Rozzano, a causa della diminuzione del traffico lungo Viale Isonzo;
- non si producano peggioramenti dei livelli di servizio lungo la Tangenziale Ovest di Milano ma che si migliorino le condizioni di funzionalità dello svincolo S.S. n. 35 dei Giovi nonché dello svincolo Assago sulla A7 Milano – Genova;
- che il trattamento delle acque di piattaforma non determini il peggioramento della qualità delle acque superficiali, a causa delle acque in uscita dalle aree di progetto;

CONSIDERATO altresì che il progetto prevede il recupero e riutilizzo di circa 94.000 m<sup>3</sup> di terre e rocce di scavo prodotte dall'esecuzione degli scavi effettuati per le recenti realizzazioni del cinema multisala e della struttura commerciale, entrambi limitrofi all'area di progetto, e che in ragione di ciò il fabbisogno di materiale per il progetto ammonta solamente a circa 11.000 m<sup>3</sup>;

VALUTATO infine che il progetto in esame non determina fattori che possono causare ripercussioni di notevole importanza sull'ambiente, in relazione alla natura dell'intervento, alle sue caratteristiche tecniche e dimensionali, alla sua ubicazione nonché agli effetti sulle componenti ambientali coinvolte.

Sulla base delle considerazioni e valutazioni sopra riportate espresse dalla Commissione VIA, la scrivente Direzione ritiene che le modifiche infrastrutturali all'autostrada Tangenziale Ovest di Milano A50, proposte dal Comune di

**Rozzano (MI) (in base ad una convenzione con il soggetto gestore dell'infrastruttura: Milano Mare, Milano Tangenziali) e consistenti nel nuovo svincolo di Quinto Stampi non siano tali da configurare un'opera con caratteristiche sostanzialmente diverse dall'esistente e non siano tali da provocare notevoli ripercussioni sull'ambiente e che, pertanto, non debbano essere sottoposte alla procedura di valutazione dell'impatto ambientale di cui all'art. 6 della L. 349/86, subordinatamente al rispetto delle seguenti prescrizioni:**

- 1) il proponente in accordo con ARPA Lombardia, in fase di esercizio dell'opera, deve effettuare il periodico monitoraggio della concentrazioni degli inquinanti atmosferici connessi al traffico veicolare, presso i recettori presenti nell'area, al fine di verificare le stime effettuate sulla base delle simulazioni modellistiche;
- 2) il proponente in accordo con ARPA Lombardia, in fase di esercizio dell'opera, deve effettuare il periodico monitoraggio acustico, presso i recettori presenti nell'area, al fine di verificare le stime effettuate sulla base delle simulazioni modellistiche;
- 3) il proponente in accordo con ARPA Lombardia, in fase di esercizio dell'opera, deve effettuare il periodico monitoraggio della qualità delle acque in uscita dal sistema di depurazione delle acque di piattaforma, al fine di verificare il rispetto dei limiti di legge;
- 4) per gli interventi di mitigazione ambientale, il proponente, in fase di progettazione esecutiva, deve prevedere il massimo utilizzo delle tecnologie previste dal D.M. 1.4.2004 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale".

#### DISPONE

- la comunicazione del presente provvedimento alle Amministrazioni in indirizzo per gli ulteriori seguiti dell'iter autorizzativo del progetto;
- che il proponente trasmetta al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Salvaguardia Ambientale, ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della legge 24/11/2000 n. 340.

Il Direttore della Divisione III



Il Direttore Generale  
Ing. Bruno Agricola

