

OSSERVAZIONI

DOCUMENTO DI SCOPING VAS - ALLEGATO 2 QUADRO AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO

RE-000019_2

1. **OSSERVAZIONE n. 1 al DOCUMENTO DI SCOPING VAS - ALLEGATO 2 - QUADRO AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO RE-000019_2**, : il progetto prevede, oltre al nuovo stadio e al completo rifacimento funzionale del Tunnel Patroclo con esiti non ancora valutati sul sistema di mobilità urbana dell'ovest milanese, la creazione di nuove funzioni nella GFU destinate ad attrarre persone 7/7 h 24; quindi un aumento dei flussi di attrattività e traffico nell'area interessata; **nonostante ciò non si prevede alcun potenziamento della rete di trasporto pubblico;**

L'inquadramento ambientale del contesto attorno all'area di intervento del PA ignora – suddividendo artificiosamente le aree verdi esistenti in base a distinte classificazioni formali – la fondamentale continuità del sistema verde di cintura urbana che dalle aree agricole arriva fino al cuore del territorio urbanizzato dell'ovest milanese, e che rappresenta l'essenza dell'ecosistema generato dalla presenza del Parco Sud finalizzato a potenziare ed estendere la biodiversità in ambito urbano.

- **2 – OSSERVAZIONE n. 2 al DOCUMENTO DI SCOPING VAS - ALLEGATO 2 - QUADRO AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO RE-000019_2, Pag. 5:** *“Il progetto prevede la riqualificazione e la valorizzazione del quartiere attraverso la creazione di un nuovo stadio localizzato nell'area attualmente destinata ai parcheggi di via Tesio e di un comparto polifunzionale ad est dello stesso.”* **NO: il nuovo stadio non sorgerà al posto dei parcheggi: sorgerà nell'area verde del Parco dei Capitani, sottraendo alla città l'unico spazio di verde profondo esistente nel quartiere.**
- **3 – OSSERVAZIONE n. 3 al DOCUMENTO DI SCOPING VAS - ALLEGATO 2 - QUADRO AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO RE-000019_2, Pag. 16,** nel paragrafo *‘Inquadramento infrastrutturale a scala locale’*, dopo l'elenco dei parcheggi di superficie attualmente esistenti a servizio dello stadio Meazza, leggiamo: *“Nel settore nordoccidentale è inoltre presente un'area a verde denominata ‘Parco dei Capitani’, la quale tuttavia risulta poco fruibile e poco attrattiva.”* **La fruibilità dell'area è diminuita da quando ha cambiato proprietà ed è stata occupata e recintata: in realtà, rappresenta un importante polmone verde pienamente fruito dai cittadini del quartiere.**

- **4 – OSSERVAZIONE n. 4 al DOCUMENTO DI SCOPING VAS - ALLEGATO 2 - QUADRO AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO RE-000019_2, Pagg. 16 – 17, ‘Inquadramento infrastrutturale a scala locale’:** All’interno dell’area trovano collocazione i parcheggi di superficie destinati ad accogliere i tifosi e gli spettatori degli eventi dello stadio. La capacità di sosta è di circa 2000 auto e quasi 200 bus distribuiti nelle seguenti aree meglio identificate nell’immagine a seguire: Parcheggio **A**, utilizzato dai tifosi locali, con una capienza di **923 posti auto**; Parcheggio **B**, utilizzato dai tifosi locali, con una capienza di **299 posti auto**; Parcheggio **C**, utilizzato dai tifosi ospiti, con una capienza di **82 bus** e **52 auto** (capacità rimodulabile a seconda del numero di autobus della tifoseria ospite); Parcheggio **D**, utilizzato dai tifosi ospiti e dalla tifoseria organizzata, con una capienza di **579 auto** e **100 autobus**; Parcheggio sotterraneo, con una capienza di **120 auto** e **4 autobus**.
QUESTIONE CENTRALE (VEDI PISTA MAURA): attualmente le aree di sosta esistenti sono quindi in grado di accogliere 186 **pullman** (in realtà anche **oltre 200**, essendo la capacità del parcheggio C rimodulabile).
Nel progetto dei club (DocFAP) **NON ESISTE ALCUNO SPAZIO DI SOSTA PER BUS:** solo all’ingresso del nuovo stadio è previsto uno stallo temporaneo in grado di accogliere non più di 5 bus per volta, per scaricare i tifosi diretti all’ingresso dell’impianto. Tutti i parcheggi previsti sono sotterranei, per le auto. Che fine fanno i pullman dei tifosi? **IL DOCUMENTO DI SCOPING DEVE AFFRONTARE ORA E DARE RISPOSTA DEFINITIVA E PREVENTIVA A TALE PROBLEMA, PRIMA DI PROSEGUIRE CON LA PROCEDURA PREVISTA DALLA VAS.** Questo aspetto di elevato impatto, ovvero la futura localizzazione dell’area per la sosta dei pullman dei tifosi - localizzazione inspiegabilmente rimossa nel DocFAP e nel Documento di Scoping - deve essere preventivamente risolto e pubblicamente illustrato nel Documento di Scoping in quanto meritevole di adeguata valutazione ambientale a seconda della localizzazione che verrà indicata



Figura 1.1.10 Aree di sosta in dotazione al Meazza

- **5- OSSERVAZIONE n. 5 al DOCUMENTO DI SCOPING VAS - ALLEGATO 2 - QUADRO AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO RE-000019_2, Pag. 18**, paragrafo ***Clima e Emissioni Climalteranti***: nessun accenno alle emissioni inquinanti collegate alla demolizione e ricostruzione del Tunnel Patroclo, alla demolizione dello Stadio Meazza, e alle opere legate alla trasformazione della GFU. **TUTTE QUESTE EMISSIONI VANNO CALCOLATE ORA SECONDO LA PROCEDURA VAS E VANNO INDICATE ORA LE MISURE DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE COMPLESSIVE.**

-

- **6- OSSERVAZIONE n. 6 al DOCUMENTO DI SCOPING VAS - ALLEGATO 2 - QUADRO AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO RE-000019_2, Pag. 31, 1.3**, paragrafo ***Qualità dell'aria***. *“Lo stato di qualità dell'aria nel contesto dell'intervento in progetto è ben caratterizzato nel Rapporto Qualità dell'Aria di Milano pubblicato da ARPA Lombardia per il 2024. Il quadro che emerge è quello di un miglioramento progressivo, con diversi parametri che toccano i minimi storici, nonostante rimangano alcune criticità specifiche legate al meteo e al traffico urbano.”* Il documento ignora completamente il fondamentale lavoro di ricerca prodotto da UOC epidemiologia e dalla Direzione strategica di ATS- Agenzia per la tutela della salute della Città Metropolitana di Milano, pubblicato da Epidemiologia e Prevenzione nel numero di gennaio-febbraio 2024, intitolato ***“Stima dei decessi attribuibili all'inquinamento da NO2, PM10 e PM2,5 nella Città di Milano nel 2019”***.
 L'obiettivo di questa importante ricerca era *“descrivere l'impatto sulla salute dell'esposizione agli inquinanti misurato in termini di decessi attribuibili all'esposizione ambientale a NO2, PM10 e PM2,5 nel 2019. La popolazione in studio è costituita dai cittadini assistiti dall'Agenzia per la Tutela della Salute di Milano e residenti nel Comune di Milano al 01.01.2019 di età uguale o superiore ai 30 anni, la popolazione è stata seguita fino al 31.12.2019. Le residenze della popolazione in studio sono state georeferenziate e i decessi e le relative cause sono stati ottenuti dall'anagrafe degli assistiti e dal Registro Nominativo della Cause di Morte.*
Principali misure di outcome: stima dei decessi attribuibili alle esposizioni in studio per cause non accidentali, malattie cardiovascolari, respiratorie e tumore al polmone.
Conclusioni: l'impatto sulla salute dell'esposizione a particolato atmosferico nella popolazione del CdM è elevato. *È importante che i cittadini, la politica e i portatori di interesse in genere si confrontino con questa problematica, alla luce sia dell'impatto sulla salute sia del forte impatto economico dei relativi costi sanitari e di cura.”*
 Lo studio è stato condotto in modo capillare (come si è detto, georeferenziato) attraverso gli 88 NIL, Nuclei di Identità Locale equivalenti ai diversi quartieri di Milano, dato che *“gli impatti dell'esposizione all'inquinamento atmosferico nel territorio del Comune di Milano non sono omogenei. Ebbene: Il tasso (per 100.000 abitanti) dei decessi attribuibili a concentrazioni di NO2 (originate per circa il 60 dal traffico)*

*rimarca la presenza di tassi più elevati di mortalità per cause naturali nelle zone periferiche della città. A Ovest QT8 (59), Bande Nere (59), Lorenteggio (57) e **Selinunte** (49) mostrano tassi elevati per cause cardiocircolatorie; per quanto riguarda i decessi attribuibili ad esposizione al PM10, anche qui la distribuzione dei tassi di decesso (tabella S3 e figura 2B) mette in evidenza tassi più elevati prevalentemente nelle zone periferiche e la tendenza a formare raggruppamenti di NIL adiacenti... A Ovest si registrano tassi di mortalità elevata per cause respiratorie in Bande Nere (18), Baggio (17), **Selinunte** (18), Lorenteggio (20)."*

Il NIL **Selinunte** è quello direttamente collegato all'ambito di intervento del progetto Meazza. **Nel Documento di Scoping dedicato all'ambiente ed in modo specifico alla qualità dell'aria, non esiste alcun riferimento alla priorità di intervenire per ridurre gli spostamenti su veicoli privati generati dal nuovo insediamento, attraverso il potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico di superficie. IL POTENZIAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO DI SUPERFICIE DEVE ESSERE UNA DELLE MISURE DI COMPENSAZIONE PREVISTE A CARICO DEI PROPONENTI.**

- **7. OSSERVAZIONE n. 7 al DOCUMENTO DI SCOPING VAS - ALLEGATO 2 - QUADRO AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO RE-000019_2, Pag. 81**, paragrafo 1.6.4: **Uso del suolo e permeabilità**. L'area si presenta quindi, per la maggior parte impermeabilizzata, con prevalenza di pavimentazioni in asfalto; facendo riferimento all'intera area d'intervento, si hanno 62.347 m2 di superfici permeabili, costituite da:
 - • verde permeabile profondo per 61.159 m2, di cui 57.080 m2 interni alla GFU ed i restanti 4.079 m2 esterni collocati in corrispondenza di aiole stradali lungo la Via Achille;
 - • pavimentazioni a calcestre per un totale di 1.188 m2.

Con specifico riferimento alla sola area della GFU, la superficie permeabile complessiva risulta pari a 58.268 m2, di cui 57.080 m2 di verde permeabile profondo e 1.188 m2 di pavimentazioni con calcestre; **il verde permeabile profondo (57.080 m2), è collocato, per la maggior parte, in corrispondenza del Parco dei Capitani** (circa 50.000 m2), mentre la superficie restante corrisponde ad aiuole del parcheggio adiacente al parco, oltre ad un'aiuola in prossimità dello spigolo nord-ovest dello stadio

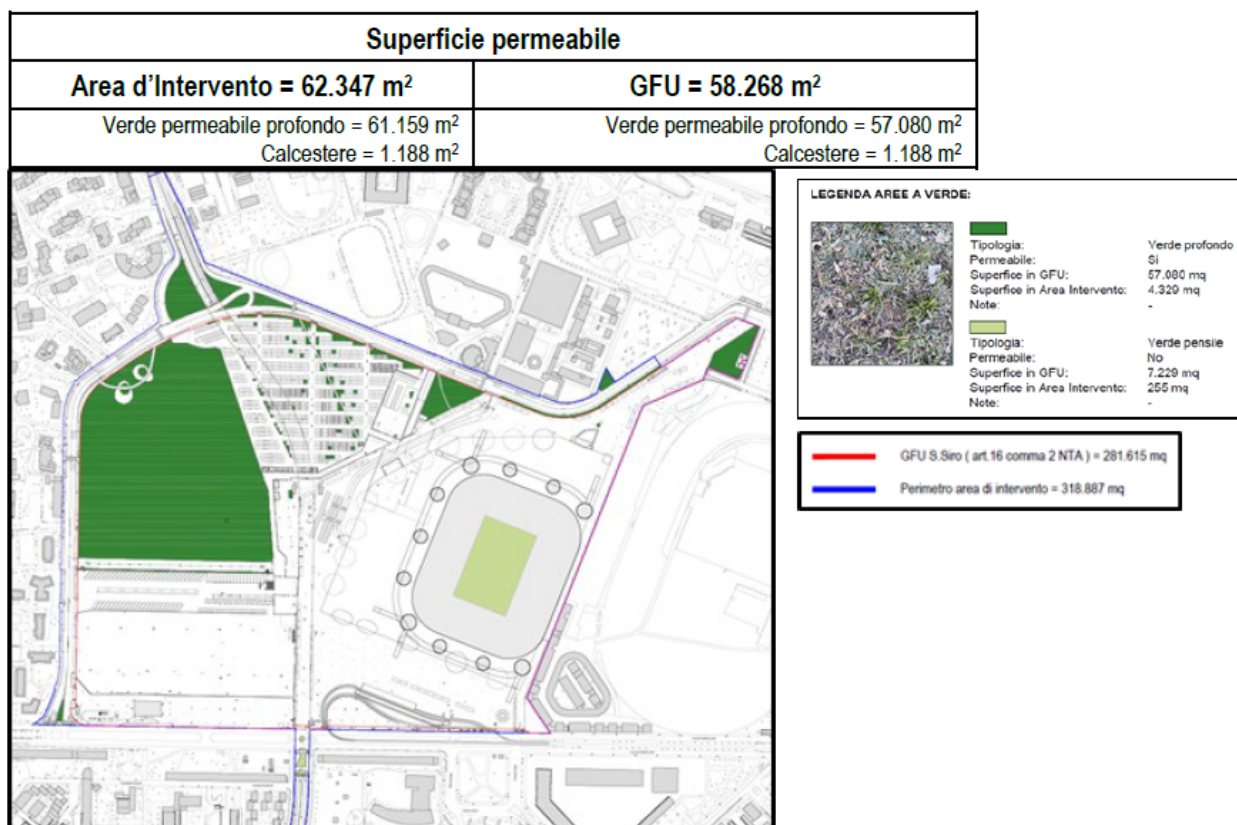


Figura 1.6.14 Planimetria aree verdi esistenti (elaborato a cura di Ag&p)

8. OSSERVAZIONE n. 8 al DOCUMENTO DI SCOPING VAS - ALLEGATO 2 - QUADRO AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO RE-000019_2, a Pag. 119, paragrafo Verde e biodiversità: *“le aree dell’Ippodromo di San Siro, di Trenno e della Maura. Tali spazi, ricompresi nel perimetro del Parco Agricolo Sud e destinati a funzioni sportive e ricreative, **saranno in parte interessati da processi di riqualificazione**. Questo insieme di elementi costituisce una significativa opportunità per valorizzare **il potenziale ecologico della trasformazione prevista**, favorendo relazioni, collegamenti e continuità con il sistema verde esistente.” Quali processi di riqualificazione? Promossi e realizzati da chi? In che modo e con quali “trasformazioni” queste aree comprese nel Parco Sud dovrebbero rappresentare una “opportunità per valorizzare il potenziale ecologico della trasformazione prevista?” L’AUTORITA’ PROCEDENTE E L’AUTORITA’ COMPETENTE DEVONO **RIBADIRE FORMALMENTE NEGLI ATTI DEL PROCEDIMENTO LA NECESSITA’ DI MANTENERE INALTERATO IL VINCOLO DEL PARCO SUD SULLE AREE MAURA E TRENNO, E LA COMPLETA INEDIFICABILITA’ E NON PERMEABILIZZAZIONE DI QUESTE AREE VERDI.***

9 - OSSERVAZIONE n. 9 al DOCUMENTO DI SCOPING VAS - ALLEGATO 2 - QUADRO AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO RE-000019_2, Pag. 123, paragrafo

Verde e biodiversità: *“L’area si trova a circa 300 m dal confine del Parco Agricolo Sud di Milano, in questa porzione esteso alle aree degli Ippodromi, attrezzature sportive e ricreative che si inseriscono all’interno del tessuto urbanizzato, non facenti parte della RER. Porzioni del Parco più arretrate verso ovest (a circa 500 m dall’ambito di PA), afferenti al Parco Aniasi, al Boscoincittà e al Parco delle Cave, costituiscono “Elementi di Secondo livello della RER”. Gli “Elementi di Primo livello della RER”, riferibili alle aree del Parco Agricolo vero e proprio, più distanti dalle aree urbane, si trovano ulteriormente ad ovest, al di là della Tangenziale Ovest di Milano, (le prime porzioni si trovano a circa 2,5 km dall’ambito di PA). Ulteriormente ad ovest, a circa 8 km dall’ambito del PA, si trovano i Siti Natura 2000 più vicini. Nelle porzioni territoriali interposte tra area di PA e aree naturalistiche sono presenti insediamenti, infrastrutture stradali, aree produttive e in misura minore, lacerti di aree agricole coltivate, frammentate e discontinue.”*

Emerge una visione, ed un conseguente inquadramento del sistema verde in relazione all’area interessata dal PA, centrata sull’elenco delle singole identificazioni nominali di ogni singola area verde, che omette il dato essenziale sotto il profilo ambientale: l’importanza strategica della continuità di questo complesso sistema verde che collega l’hinterland agricolo e le aree protette fino al verde urbano attraverso il sistema integrato del Parco Agricolo Sud Milano, ai fini del potenziamento dell’ecosistema urbano. Eloquente e significativo, in tal senso, il seguente commento: dopo avere riportato che l’area oggetto del progetto Meazza *“si trova a circa 300 m dal confine del Parco Agricolo Sud di Milano”* ovvero le aree degli impianti ippici Trenno, Maura e Ippodromo, si aggiunge poi: *“Gli ‘Elementi di Primo livello della RER’, riferibili **alle aree del Parco Agricolo vero e proprio**, più distanti dalle aree urbane, si trovano ulteriormente ad ovest, al di là della Tangenziale Ovest di Milano, (le prime porzioni si trovano a circa 2,5 km dall’ambito di Piano Attuativo”.*

Qui l’ambiguità è doppia: anzitutto perché il Parco Agricolo Sud Milano è incluso nella RER-Rete Ecologica Regionale (infrastruttura regionale che si occupa di connettere i diversi habitat delle diverse aree protette e parchi tutelando e sviluppando i corridoi ecologici per garantire la biodiversità); e poi perché la stessa RER riconosce al Parco Agricolo Sud un ruolo fondamentale di connessione fra il sistema del verde agricolo e le aree protette ai contesti urbani, senza soluzione di continuità. Un sistema che entra dentro il contesto urbano senza soluzione di continuità: esattamente l’opposto di quanto si legge nell’Allegato 2 del Documento di Scoping, laddove si considera **“Parco Agricolo Sud Milano vero e proprio”** gli spazi del Parco Sud **“più distanti dalle aree urbane”**...

Per i redattori del documento, non si sa in base a quale analisi e valutazione, e smentiti dalle straordinarie manifestazioni di biodiversità rilevabili anche nei citati impianti ippici, la continuità si ferma al di là della Tangenziale Ovest (dove secondo loro *“c’è il Parco Agricolo vero e proprio”*, ignorando peraltro la continuità del Parco Sud (che non a caso si chiama **Parco Agricolo di Cintura Metropolitana**) attraverso il Bosco in Città, Cascina Melghera, Parco di Trenno, fino alla Maura) arriva fino alle aree ippiche.

Un ecosistema senza soluzione di continuità. ANCHE IN QUESTO CASO E' NECESSARIO CHE **L'AUTORITA' PROCEDENTE E L'AUTORITA' COMPETENTE RIBADISCANO FORMALMENTE NEGLI ATTI DEL PROCEDIMENTO LA NECESSITA' DI MANTENERE INALTERATO IL VINCOLO DEL PARCO SUD SULLE AREE MAURA E TRENNO, E LA COMPLETA INEDIFICABILITA' E NON PERMEABILIZZAZIONE DI QUESTE AREE VERDI.**

Da notare che l'area di verde profondo oggi esistente più attigua al corridoio ecologico delle aree comprese nel parco di cintura metropolitana – ovvero il Parco dei Capitani – anziché tutelata o messa in connessione con il sistema del verde periurbano attraverso un corridoio ecologico, viene edificata...

Indicativa la conclusione tratta a pag. 124: “Alla luce di quanto descritto, si ritiene ***che non sussistano allo stato attuale effettive connessioni ecologiche tra l'area di trasformazione e i Siti Natura 2000 presenti ad ovest, e che non risulti necessario valutare l'incidenza su elementi della Rete Ecologica Regionale (corridoi primari, elementi di primo livello e tutti i tipi di varchi, ai sensi della DGR 10962/2009) o Provinciale/Metropolitana***”.

E' vero esattamente il contrario: esistono corridoi ecologici sviluppati in direzione del Parco Monte Stella e del Parco City Life (molto più distanti dai confini del Parco Sud rispetto all'area interessata dal PA oggetto del Documento di Scoping) destinati a sviluppare la crescita faunistica ed ecosistemica nel cuore di aree densamente urbanizzate; contemporaneamente, l'area di verde profondo più vicina al sistema verde di cintura metropolitana, il Parco dei Capitani, viene definitivamente azzerata sotto il profilo ambientale. **E' PERTANTO NECESSARIO CHE L'AUTORITA' COMPETENTE RIBADISCA FORMALMENTE L'IMPORTANZA DI TUTELARE INTEGRALMENTE I CONFINI E LE CONNESSIONI ECOLOGICHE GARANTITE DAL PARCO AGRICOLO SUD MILANO NELL'AMBITO PERIURBANO ATTIGUO ALL'AREA DI PROGETTO.** Queste specie, sia terrestri che volatili, fanno parte di un unico ecosistema e non rispettano, per fortuna, le artificiali distinzioni territoriali ipotizzate in una relazione avulsa dal contesto descritto, ma sviluppano relazioni - come avviene da secoli - attraverso la continuità del sistema verde. Continuità garantita dal Parco Agricolo di cintura metropolitana che si sviluppa senza soluzione di continuità dal verde agricolo extraurbano attraverso parco Cave, Bosco in Città, Parco di Trenno e le aree ippiche; nell'area oggetto di intervento del progetto Meazza invece, l'unica area di verde profondo potenzialmente in grado di connettersi- attraverso la realizzazione di un collegamento ecologico come un corridoio verde – con questo sistema, viene cancellata dall'edificazione dello stadio, dei parcheggi interrati e del rifacimento del Tunnel Patrolo.



**10 – OSSERVAZIONE n. 10 al DOCUMENTO DI SCOPING VAS - ALLEGATO 2 -
QUADRO AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO RE-000019_2, Pag. 140:**

“L’area si inserisce tuttavia all’interno di una maglia ecologica di rilevanza prevalentemente comunale, caratterizzata dalla presenza di elementi del verde urbano classificati come “Spazi di appoggio ed elementi funzionali alle infrastrutture verdi e blu”. Pur trattandosi di componenti ecologiche di scala locale, esse costituiscono una base potenziale per sviluppare relazioni funzionali con il sistema ecologico urbano, migliorandone la continuità interna e contribuendo alla qualificazione ambientale del contesto.” **Emerge ancora una visione limitata che separa il verde urbano dal sistema verde metropolitano rappresentato dal Parco Sud. La ricchezza ecologica di questo sistema non si fonda su confini amministrativi, ma naturali: è una parte di verde urbano che, a differenza degli storici parchi urbani come il Sempione, è direttamente connesso ed in continuità col sistema verde di cintura metropolitana.**

**11 – OSSERVAZIONE n. 11 al DOCUMENTO DI SCOPING VAS - ALLEGATO 2 -
QUADRO AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO RE-000019_2, Pag. 146,**

“Le azioni proposte chiedono di “Rafforzare la connessione ecologica tra i parchi pubblici” prevedendo il rafforzamento delle connessioni verdi esistenti e la creazione di nuove (tra Parco di Trenno - Bosco in città a ovest e Parco Monte Stella a nord, attraversando i “recinti” degli ippodromi da riqualificare e/o rifunzionalizzare) che coinvolgono l’ambito di PA”. Quali connessioni si possono realizzare se l’unica area di verde profondo viene eliminata per edificare il nuovo stadio? E ancora ritorna l’obiettivo di “riqualificare” e “rifunzionalizzare” le aree ippiche “attraversando i recinti degli ippodromi. Ma la connessione ecologica fra queste aree e i parchi

pubblici esiste già e non viene minimamente intaccata dalle recinzioni esistenti. ANCHE IN QUESTO UNTO E' ESSENZIALE CHE L'AUTORITA' PROCEDENTE E L'AUTORITA' COMPETENTE RIBADISCANO FORMALMENTE NEGLI ATTI DEL PROCEDIMENTO LA NECESSITA' DI MANTENERE INALTERATO IL VINCOLO DEL PARCO SUD SULLE AREE MAURA E TRENNO, E LA COMPLETA INEDIFICABILITA' E NON PERMEABILIZZAZIONE DI QUESTE AREE VERDI.

-

-