

OSSERVAZIONI – DOCUMENTO DI SCOPING VAS

RE-000017 02

- **1- OSSERVAZIONE n. 1 AL DOCUMENTO DI SCOPING VAS RE-000017 02: A Pag. 12,** paragrafo che fa riferimento al Tunnel Patroclo, il Documento di Scoping VAS afferma che *“La classifica funzionale delle strade del Comune di Milano definisce la strada come di interquartiere, categoria non prevista nel DM 5/11/2001. La strada interquartiere viene considerata una via di mezzo tra la tipo D di scorrimento e la tipo E di quartiere”*. Tale affermazione va radicalmente ribaltata in quanto non corrisponde al vero: il citato DM 5/11/2001 distingue e separa (escluse le autostrade) la **Rete Principale stradale** (di cui fanno parte: tangenziali, strade interregionali e regionali extraurbane, **strade interquartiere** in ambito urbano) e la **Rete Secondaria stradale** (di cui fanno parte le strade provinciali e le strade di quartiere in ambito urbano). E come confermato da una comunicazione ufficiale prodotta formalmente il 5 giugno 2026 dal Direttore Area Pianificazione e Programmazione Mobilità - Direzione Mobilità, ***“l’attuale via Patroclo è secondo il PGTU vigente e l’ordinanza 334/2021 classificata come Rete di tipo D principale (interquartiere)”***. Dunque, nessuna via di mezzo: separazione funzionale netta fra il Tunnel Patroclo e la viabilità di quartiere.
- Semmai sono i proponenti del Documento di Scoping che prevedono una radicale trasformazione del Tunnel Patroclo, in funzione del proprio progetto: come si legge esplicitamente poco più avanti nel Documento, *“il progetto ha le caratteristiche di tipo E ovvero strada di quartiere”*: il progetto dei club prevede infatti una radicale trasformazione, strutturale e funzionale, di questa arteria stradale: da collegamento interquartiere (di tipo D) attraversamento nord/sud senza alcuna interferenza con la viabilità di superficie dell’area GFU, ad asse locale di quartiere (di tipo E) per smistare il traffico verso i futuri parcheggi interrati a servizio delle funzioni previste dal progetto distretto commerciale / terziario / alberghiero; proposta la cui ammissibilità deve necessariamente essere sottoposta ad accurata procedura di VAS. Ed è a questo punto, a fine paragrafo, che il Documento di Scoping rivela il motivo per il quale tenta di anticipare un inquadramento funzionale del Tunnel Patroclo difforme dalla sua funzione e classificazione attuale ai sensi del PGTU vigente: *“Negli allegati delle opere da sottoporre alle procedure di screening sono presenti le strade di tipo D (senza soglia) e le tipo E con una soglia di 1500 m. La lunghezza dell’intervento non raggiunge i 1500m e non risultano applicabili i criteri di dimezzamento della soglia de DM 30 marzo 2015. Non si ritiene quindi che il progetto stradale rientri di per sé negli allegati”*. Ecco svelata la strategia: tentare di sottrarre la trasformazione del Tunnel Patroclo prevista dal progetto dei club alle ordinarie procedure VAS/VIA. L’Allegato III del DM 2015 prevede l’assoggettabilità a procedura di VAS/VIA per le strade urbane di quartiere con

lunghezza superiore a 1.500 metri. Ma il Tunnel Patroclo (circa 500 metri di lunghezza) è classificato come Strada Interquartiere (tipo D) per la quale non esiste una soglia di lunghezza e quindi, da parte dell'Autorità Competente, deve essere ribadito in modo formale che ogni intervento sul Tunnel Patroclo previsto dal progetto va rigorosamente assoggettato a ordinaria procedura VAS/VIA, anche perché il progetto dei club ne prevede una radicale trasformazione funzionale con conseguenti impatti sulla mobilità urbana.

- **2 - OSSERVAZIONE n. 2 AL DOCUMENTO DI SCOPING VAS RE-000017 02: A Pag. 14, Paragrafo 2.3 - Impostazione metodologico-procedurale del percorso integrato Piano/VAS.** Questa impostazione va esplicitamente integrata, da parte dell'Autorità Competente, inserendo nella relazione e nel programma dei lavori un obiettivo fondamentale così sintetizzabile: **“tutte le compensazioni ambientali previste devono avere ricadute locali, senza l'utilizzo di crediti di carbonio”.**
- **3. OSSERVAZIONE n. 3 AL DOCUMENTO DI SCOPING VAS RE-000017 02: A Pagg. 17-18, Il percorso di VAS.** Ai punti 7 e 9 si prevede che *“l'autorità competente per la VAS, d'intesa con l'autorità procedente, alla luce della proposta di Piano e Rapporto Ambientale, formula il parere motivato, che costituisce presupposto per la prosecuzione del procedimento di approvazione del Piano. L'autorità procedente adotta/approva il Piano comprensivo del rapporto ambientale”.* Viene dato per scontato, come se fosse parte automatica del procedimento, l'adozione/approvazione del Piano da parte del Comune (Autorità procedente). Tale formulazione va così corretta e riformulata da parte dell'Autorità Competente: *“l'autorità competente per la VAS, d'intesa con l'autorità procedente, alla luce della proposta di Piano e Rapporto Ambientale, formula il parere motivato, che costituisce presupposto per la prosecuzione del procedimento di approvazione del Piano, **qualora la proposta di Piano sia risultata ammissibile sulla base della VAS**”.*
- **4- OSSERVAZIONE n. 4 AL DOCUMENTO DI SCOPING VAS RE-000017 02: alle Pagg. 39-40, paragrafo 3.3 Le indicazioni dell'iter svolto sul DOCFAP e della Convenzione Quadro.** Vengono elencate le richieste emerse dalla Conferenza di Servizi Preliminare e citate nella Determinazione conclusiva del 27/5/2025: **incredibilmente non compare alcun accenno al problema del Tunnel Patroclo emerso in sede di Conferenza di Servizi ed al conseguente grave rischio per la viabilità urbana.** L'Autorità Competente, al contrario, deve prendere in considerazione quanto verbalizzato dalla Direzione Mobilità del Comune di Milano in sede di Conferenza di Servizi preliminare, che conferma la necessità di una specifica procedura di VAS/VIA dedicata a questa infrastruttura viabilistica: *“Nella proposta la Via Patroclo non si configura più come itinerario di attraversamento, in quanto il progetto la porta a convergere sulla rotatoria*

prevista davanti al nuovo stadio. Tale previsione comporta che tutti i flussi sia di attraversamento sia destinati alle funzioni dell'area analizzata insistano sulla rotatoria, con rischio di paralisi della viabilità. Pertanto si conferma la necessità di sottoporre a procedura di VAS/VIA ordinaria il progetto di rifacimento del Tunnel Patroclo".

- **5- OSSERVAZIONE n. 4 AL DOCUMENTO DI SCOPING VAS RE-000017 02: a Pag. 44, Paragrafo 3.4 - Gli obiettivi del piano attuativo:** viene indicato che *"Elemento centrale dell'intervento è la ricucitura urbana... In tale quadro, assume rilievo prioritario il miglioramento dell'accessibilità e della mobilità"*: esattamente il contrario di quanto prospettato con il rifacimento del Tunnel Patroclo – come documentato dal citato parere espresso dalla Direzione Mobilità del Comune di Milano in sede di Conferenza di Servizi preliminare - e con la realizzazione di funzioni con parcheggi sotterranei 7/7 h 24. La relazione prosegue: *"Particolare attenzione è dedicata al sistema ambientale... le aree verdi urbane vengono incrementate e qualificate"*. Non è così: come emerge dagli stessi dati riportati nel Documento di Scoping, le aree verdi di verde profondo e permeabile rimangono identiche, anzi leggermente ridotte (circa 50.000 mq rispetto ai 61.409 attuali), esattamente il 18% della superficie complessiva come confermato dal DocFAP e dal Documento di Scoping. Il resto è verde pensile, di arredo, non profondo, non permeabile.

- **6- OSSERVAZIONE n. 6 AL DOCUMENTO DI SCOPING VAS RE-000017 02: a Pag. 88. QUADRO AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO. 5.1 Sintesi dei fattori ambientali positivi e negativi (SWOT).** Nella Scheda "Verde e biodiversità" si legge: *"La presenza, nel settore urbano di riferimento e nelle adiacenze dell'ambito di PA, di aree verdi urbane (Parco Monte Stella, Parco delle Cave, Boscoincittà, il nuovo parco previsto nell'adiacente Piano Attuativo del Trotto) e grandi spazi aperti non costruiti, ancorché recintati (le aree dell'Ippodromo di San Siro, Trenno e La Maura, che rientrano nel Parco Agricolo Sud e sono designate come zone per impianti sportivi e ricreativi e che saranno interessate, in parte, da riqualificazione) costituisce una opportunità per incrementare il valore ecologico della trasformazione, attraverso le relazioni e connessioni che può stabilire con esse. La presenza di una "connessione verde esistente" lungo via Harar – via Dessiè contribuisce alla integrazione delle nuove aree verdi previste nel PA nel sistema di collegamenti verdi che innerva il settore urbano connettendolo al centro città, all'area periurbana e al sistema dei parchi ad ovest. la trasformazione prevista può divenire l'opportunità per tali elementi, ripensati nel PA, di integrarsi e relazionarsi con i sistemi ecologici locali della REC e con il vicino Parco Agricolo Sud, e attraverso di essi, con i grandi parchi dell'ovest"*.
Analisi condivisibile a conferma della continuità e delle connessioni ecologiche esistenti con il sistema verde di cintura urbana e metropolitana formato dal Parco Sud

e dall'insieme di parchi ed aree verdi incluse nel suo perimetro; analisi che, tuttavia, gli stessi proponenti ribaltano, come vedremo nel successivo **Allegato 2**, per tentare di minimizzare l'impatto effettivo che la realizzazione del Piano Attuativo avrebbe sull'intero sistema verde dell'ovest milanese, anche al fine di promuovere una procedura VAS semplificata, anziché ordinaria.

- **7- OSSERVAZIONE n. 7 AL DOCUMENTO DI SCOPING VAS RE-000017 02: a Pag. 92, Paragrafo 7 - DEFINIZIONE PRELIMINARE DELL'AMBITO DI INFLUENZA SPAZIO – TEMPORALE DEL PIANO.** Si legge *“Si prevede, infatti, che la realizzazione del nuovo stadio all'interno di un masterplan polifunzionale, unitamente alla attivazione della zona a traffico limitato, indirizzeranno gli utenti a pianificare diversamente il proprio viaggio e ad adottare modalità di spostamento alternative all'uso dell'auto privata.”* Affermazione totalmente priva di fondamenti economici, progettuali, tecnici ed operativi, dato che la realizzazione, oltre che di un nuovo stadio, anche di un nuovo distretto commerciale, terziario e alberghiero (GFU) aperto 7/7 h 24 e dotato di parcheggi sotterranei, e il contestuale impiego di circa 60 mln di euro di oneri di urbanizzazione non per potenziare la rete di trasporto pubblico (esempio: per l'operazione City Life il Comune incassò 15 mln di euro destinati alla nuova linea M5) ma per rifare il Tunnel Patroclo ad uso del trasporto privato per le nuove funzioni previste dal progetto, è destinata a consolidare ed incrementare per l'intero arco della settimana l'uso dell'auto per raggiungere l'area oggetto di Piano Attuativo, con le conseguenti ricadute ambientali nell'area. Da parte dell'Autorità Competente è necessario ribadire che l'impatto di questo intervento richiede, oltre ad un'accurata e completa procedura di VAS/VIA, anche l'indicazione immediata e preventiva alla realizzazione di opere, a carico dei privati, per il necessario potenziamento del sistema di trasporto pubblico per accedere all'area.
-
- **8 - OSSERVAZIONE n. 8 AL DOCUMENTO DI SCOPING VAS RE-000017 02: a Pag. 110, Paragrafo 9.2 Clima ed emissioni climalteranti. Leggiamo:** *“Relativamente alla valutazione delle emissioni di CO₂eq in fase di esercizio, oltre agli impianti fissi, si terrà anche conto delle emissioni relative alla mobilità incrementale indotta dalla realizzazione dell'intervento. L'analisi della componente sarà effettuata sulla base della Relazione relativa alla neutralità carbonica che sarà redatta nelle successive fasi di progettazione dell'intervento”.*
Ipotesi che l'Autorità Procedente deve cassare con fermezza, dato che è finalizzata chiaramente a riservarsi la possibilità di utilizzare i crediti di carbonio: la valutazione complessiva delle emissioni di CO₂eq va realizzata subito, unitamente alla definizione delle misure di compensazione, priva dell'avvio della realizzazione del progetto. **Non calcolare in questa fase iniziale l'intero impatto del progetto in termini di CO₂eq, ma rimandare la "Relazione sulla neutralità carbonica" a non meglio identificate "successive fasi di progettazione dell'intervento", significa non adempiere agli obblighi previsti dalla procedura di VAS/VIA. LA RELAZIONE VA**

**PRESENTATA SUBITO, INSIEME AGLI INTERVENTI DI COMPENSAZIONE di CO₂eq
SU BASE LOCALE (che pertanto devono escludere il ricorso ai crediti di carbonio)**