



APPENDICE ALLA RESTITUZIONE DEL II INCONTRO PUBBLICO

“Stadio Milano: le ragioni dell’intervento”

Risposte scritte alle domande rimaste inevase

Questa appendice è stata elaborata e pubblicata successivamente alla restituzione dell’incontro per fornire risposta scritta alle domande relative al tema della serata che non hanno potuto essere trattate in diretta.

Attenzione: in questa appendice non trovano risposta le domande raccolte durante la serata che riguardano temi che verranno trattati in incontri successivi.

TEMA: RISTRUTTURAZIONE DEL MEAZZA

1) È stato valutato il completamento del terzo anello, utilizzando l’area del Trotto, per schermare acusticamente l’attuale impianto?

a. A vedere la classificazione acustica dello stadio esistente e le dispersioni, dalla relazione il lato più esposto è sicuramente quello sulla via Piccolomini (e su Trotto); questo anche in mancanza del terzo anello su quel lato. È stata fatta qualche ipotesi di intervento per schermare l’acustica su quel lato o si è data per scontata l’impossibilità di qualunque fattibilità?

Risposta dei club/progettisti:

Il completamento del terzo anello non comporterebbe alcuna riduzione all’inquinamento acustico generato dagli eventi nello Stadio Meazza: come esposto nell’intervento dedicato ai requisiti acustici nel corso dell’incontro del 03.10, gli anelli sovrapposti sono densi di aperture e quindi fortemente permeabili al suono. La invitiamo ad approfondire nel dettaglio il tema consultando le presentazioni disponibili fra i materiali presenti sul sito.

È poi importante precisare che la situazione attuale (superamento dei limiti massimi, disagi creati ai residenti e conseguente necessità di autorizzazioni in deroga) non è determinata dall’inquinamento sonoro verso il Trotto (ora disabitato), ma verso la piazza e verso gli edifici residenziali di Via Dessié.

Ogni ipotesi di bonifica acustica dello Stadio Meazza deve quindi considerare l’intero edificio, cosa notevolmente complessa per mancanza degli spazi tecnici necessari intorno a tutto l’impianto.

2) Su quali basi si sostiene che il pubblico non acceda ad uno spettacolo per scarsa confortevolezza?

a. Quali studi dimostrano che il pubblico non acceda allo spettacolo a causa delle presunte ragioni di scarsa confortevolezza e inadeguata (rispetto a quali benchmark) "esperienza" del fruitore ?

Risposta dei club/progettisti:

Relativamente alle ragioni tecniche per le quali si ritiene che l'attuale Stadio Meazza non risponda più alle esigenze dei Club si sono forniti chiarimenti preliminari nell'incontro del 28.09 e ampi approfondimenti nell'incontro del 3.10. La invitiamo quindi a consultare la documentazione e le registrazioni video caricate sul sito del Dibattito Pubblico.

Elevare la qualità dell'esperienza di assistere ad una partita, sia in termini di servizi che di qualità visiva dell'evento, risulta essere un punto fondamentale delle necessità e volontà dei club.

Questa attenzione ai servizi a corollario dello spettacolo da parte dei tifosi è frutto di un progressivo affermarsi di nuovi standard di benessere e comfort nella società già a partire dagli anni '60 che hanno indotto un adeguamento della proposta offerta dallo stadio (cfr. S. Tosi, Cultural stadi. Città, consumi e politiche, Ledizioni, 2018). Da qui trae origine la necessità di uno stadio nuovo con funzioni integrate che affiancano l'evento partita: "il calcio costituisce il centro di un'offerta più articolata di attività culturali, commerciali e di svago" (Filippi e Vallinotto, Lo stadio che cambia il calcio, Priuli & Verlucca, 2011).

L'attuale stadio di Milano, per le caratteristiche strutturali del suo impianto originario e le scelte tecniche dei successivi innesti, appare poco conforme a soddisfare sia le necessità operative e manageriali dei Club sia le esigenze di visibilità, comfort ed esperienziali, delle tifoserie. Tale criticità risulta ancor più evidente se si osservano le recenti pratiche di costruzione di nuovi stadi nel mondo, ispirate a principi ampi di sostenibilità e, più puntualmente, attente a creare spazi multitematici di partecipazione.

Rispetto alle modalità di fruizione tradizionali, la partecipazione dei tifosi e delle tifose alle partite di calcio è divenuta sempre più esigente, versatile e attiva, richiedendo esperienze dedicate e immersive, con accenti di esclusività, quali l'accoglienza per i tifosi e le postazioni in stretta prossimità del campo di gioco; i tifosi mostrano inoltre interesse per le proposte multitematiche di uno stadio, che affianchino allo spettacolo prettamente sportivo offerte complementari, capaci di amplificare la qualità dell'esperienza vissuta. Più in generale, al pubblico calcistico sono riservate le più intense e recenti sensibilità progettuali, che mirano a garantirne una esperienza immersiva, un comfort diffuso, oltre alla generale sicurezza, prevedendo la piena accessibilità dei diversi spazi e delle aree di servizio.

Per un'analisi dettagliata sui benchmark, rimandiamo al Dossier di progetto disponibile sul sito del Dibattito Pubblico, in particolare il Capitolo 5 "I limiti della situazione attuale" e l'Appendice, nella quale vengono descritti i più recenti interventi in ambito internazionale di realizzazione di un impianto calcistico.

TEMA: DIBATTITO PUBBLICO

1) Chi finanzia il dibattito pubblico?



a. Chi sostiene i costi del dibattito pubblico per ciascuna figura di direzione e coordinamento (es: quelli del coordinatore)?

Risposta del Comune di Milano:

L'art. 7, comma 1, lettera e), del D.P.C.M. 10 maggio 2018 n. 76, con cui è stato approvato il *"Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali, delle opere sottoposte a dibattito pubblico"*, prevede che *"l'Amministrazione aggiudicatrice o l'Ente aggiudicatore provvede ... a sostenere i costi relativi allo svolgimento del dibattito pubblico, previsti negli oneri della progettazione"* dell'opera.

Come disposto dalla citata norma e confermato dalla Commissione Nazionale del Dibattito Pubblico con nota del 14 dicembre 2021, i costi del dibattito pubblico sono stati inseriti nel quadro economico dell'intervento come *"oneri a carico dell'Amministrazione"*.

2) Perché durante gli incontri si dedica tempo alle presentazioni dei proponenti?

a. Ma che dibattito è??? è la fotocopia del precedente!!! un monologo pieno di falsità delle 2 società!!

b. Il dibattito pubblico è sempre la stessa bella oratoria di chi si magnifica come benefattore e non lascia spazio alle richieste dei cittadini

Risposta del Coordinatore:

Oltre a garantire la partecipazione ed il confronto, il dibattito pubblico ha lo scopo di fornire informazioni alla cittadinanza riguardo alla proposta oggetto di discussione. Per questo motivo, durante ciascun incontro, la prima metà viene dedicata alle presentazioni, e la seconda alle domande e agli interventi del pubblico, affinché ciascuno possa esprimere la propria opinione, e anche richiedere chiarimenti o approfondimenti.

3) Perché il dibattito non discute diverse alternative come previsto dalla legge sugli stadi?

a. La legge sugli stadi non prevede un confronto fra le soluzioni, che è stato disatteso?

b. Una considerazione: il tema dell'abbattimento o meno del vecchio stadio sta impedendo il dibattito sulla qualità specifica del progetto.

Risposta del Coordinatore:

La legge che disciplina il dibattito pubblico (DPCM n.76/2018) prevede che il dibattito pubblico possa essere aperto su progetti di fattibilità, oppure su documenti di fattibilità delle alternative progettuali. Nel caso del dibattito pubblico sullo stadio di Milano, il dibattito è stato aperto sul Progetto di fattibilità tecnico-economica presentato dalle squadre, quindi l'oggetto del dibattito è la proposta del nuovo stadio. Nonostante questo, data l'importanza del tema, si è dato comunque spazio alla discussione delle ipotesi di ristrutturazione del Meazza, presentate da Jacopo Mascheroni, Riccardo Aceti e Nicola Magistretti durante l'incontro del 3 ottobre. Ed altre eventuali proposte potranno essere raccolte attraverso i Quaderni degli attori.



4) È ancora possibile presentare progetti alternativi alla proposta delle squadre? Se sì, come?

a. All'assessore Tancredi) Secondo lei su che base dovrebbe essere richiesta la presentazione di progetti alternativi (che sono estremamente costosi e se non fatti benissimo immediatamente contestabili) per una valutazione delle alternative da parte dell'Amministrazione? L'opposizione ad un'iniziativa deve essere ben dotata finanziariamente o la valutazione della Giunta dovrebbe basarsi sul parere di enti/soggetti realmente terzi interpellati alla bisogna? Grazie

Risposta del Comune:

Ad oggi è stato depositato un unico studio di fattibilità, congiuntamente dalle due squadre concessionarie dell'impianto, ed è quello oggetto dei provvedimenti deliberativi che hanno dichiarato l'interesse pubblico, anche relativamente al fatto che i costi per la rigenerazione urbana dell'area e la realizzazione del nuovo stadio sono tutti a carico del proponente. Il DP è relativo a questa proposta.

Nel caso in cui un nuovo proponente voglia presentare una nuova proposta alternativa relativamente all'ambito San siro, quest'ultima dovrà contenere tutta la documentazione afferente ad uno studio di fattibilità ovvero PFTE, *corredato da un piano- economico finanziario e dell'accordo con una o più associazioni o società sportive utilizzatrici in via prevalente* - come previsto dalla Legge Stadio - ovvero secondo altri istituti giuridici vigenti al momento della presentazione dell'eventuale proposta. Una volta acquista agli atti del Comune la proposta verrebbe istruita secondo l'iter previsto dalla normativa vigente.

TEMA: IPOTESI ALTERNATIVE

1) Sono state valutate dal Comune opzioni alternative all'edificazione di un nuovo stadio?

a. Quali progetti alternativi alla edificazione di uno stadio sono stati valutati dal Comune di Milano?

b. Quali sono i progetti di ristrutturazione e riconfigurazione dell'attuale Stadio sono stati richiesti e valutati dal Comune di Milano in alternativa alla nuova edificazione?

Risposta del Comune di Milano:

Ad oggi non ci sono agli atti proposte progettuali alternative. E' stato depositato un unico studio di fattibilità, dalle Squadre, ed è quello oggetto dei provvedimenti deliberativi. Nel caso ci fosse uno studio di fattibilità alternativo, dotato di tutta la documentazione necessaria, potrebbe essere valutato ed entrare nel corretto iter amministrativo.

2) Perché non si è scelto di realizzare il nuovo stadio in un'altra area? Si è considerata l'ipotesi di avere uno stadio per ciascuna squadra?

- a. Data l'opposizione di molte persone perché non fare lo stadio in altre zone es: area ex-manovre esercito in via Forze armate o area ex-fal... a sesto S.G?
- b. Sono per il mantenimento dello stadio senza terzo anello, chiedo se entrambe hanno considerato di avere due stadi separati

Risposta del Comune di Milano:

La volontà dell'Amministrazione comunale si è espressa nelle previsioni di Piano di Governo del Territorio e, quindi, nella GFU San Siro (Grande Funzione Urbana) che conferma la permanenza dello stadio nell'area. Tale previsione è supportata dal fatto che l'area presenta tutte le condizioni (dimensione, accesso TPL, vocazione storica, vocazione sportiva) per continuare ad ospitare lo stadio. Obiettivo peraltro confermato dalla volontà espressa dalle squadre con la proposta.

Risposta dei club/progettisti:

In questo momento, come dimostra l'impegno sul dibattito pubblico, i Club sono concentrati sul progetto di un nuovo stadio, e più ampiamente di rigenerazione, nell'area di San Siro.

La costruzione di un nuovo stadio è cruciale per il futuro di A.C Milan S.p.A. e F.C. Internazionale Milano S.p.A., in particolare per la loro competitività a livello internazionale. Non è, tuttavia, meno radicata la consapevolezza che la storia dei due Club non può prescindere da San Siro. La scelta di non lasciare l'attuale area di insediamento dell'impianto è il riconoscimento più forte alla memoria di San Siro, un toponimo che rimarrà a livello globale sinonimo di stadio di Milano.

La possibilità di realizzare stadi indipendenti per i due Club è strettamente connessa alla sostenibilità economica. Nel contesto del mercato italiano, realizzare un Nuovo Stadio condiviso fra due Club, come quello di questa proposta, è di grande aiuto per la sostenibilità del nuovo progetto (a partire dai costi di investimento e gestione che si riducono del 50%).

TEMA: LA PROPOSTA DELLE SQUADRE

1) Perché si reputa che una capienza di 60.000 posti sia sufficiente nonostante negli anni passati si sia raggiunto più volte il tutto esaurito?

a. Nell'incontro precedente il relatore dell'Inter ha detto che solo derby e Juve portano più di 60.000 spettatori reali. bugia colossale, smentita non più tardi di 2 giorni fa a Inter-Roma (e tante altre). negli anni vittoriosi, poi, si faceva il tutto esaurito quasi ogni domenica. quindi finiamola con la buffonata che bastano 60.000 posti

b. Con tutto il rispetto, ma i posti non possono essere di 60.000, ma minimo 70.000/75.000. I motivi: 1) Stiamo parlando di uno stadio di una metropoli come Milano con delle squadre, Milan/Inter, con un grande bacino di utenza a livello cittadino e nazionale; 2) Si devono escludere i posti destinati a invitati e vip e quindi per gli spettatori rimarrebbero effettivi 60.000/55.000 posti.

c. Attualmente abbiamo 75k capienza con 6k premium. Con lo stadio nuovo sarebbero 60k di cui 10k premium. Quindi si passa da 69k posti "normali" a 50k. Quasi 20k in meno. Come si



concilia questa riduzione con le dichiarazioni di entrambe le società di tornare tra i top club europei che quindi presuppongono un aumento di interesse e spettatori? Grazie.

d. Se già ora abbiamo ca 40k abbonamenti, quindi ca il 45% della capienza totale, con quello nuovo di soli 60k posti, si manterrà lo stesso numero di abbonamenti o diminuiranno anche quelli?

e. Se già ora abbiamo ca 40k abbonamenti, quindi ca il 45% della capienza totale, con quello nuovo di soli 60k posti, si manterrà lo stesso numero di abbonamenti o diminuiranno anche quelli?

f. L'anno scorso 44mila spettatori, ma con CAPIENZA RIDOTTA AL 50% causa restrizioni covid. La media di quest'anno è SUPERIORE AI 70 mila per entrambe le squadre. Anche partite "minori", come Inter-Spezia, hanno superato i 71.000 spettatori.

Risposta dei club/progettisti:

Relativamente alla capienza dello Stadio è stata data una risposta nel corso dell'incontro del 28.09. La invitiamo quindi ad approfondire nel dettaglio il tema consultando la presentazione "Capienza nuovo Stadio" disponibile fra i materiali presenti sul sito e rivedendo la registrazione dell'incontro (dal minuto 2h 13' 30" al minuto 2h 25' 30").

A integrazione di quanto esposto, si ricorda che

- il Nuovo Stadio è dimensionato per circa 60.000 posti: nel corso delle successive fasi di sviluppo progettuale si valuterà la possibilità di arrivare a 63.000/65.000 posti sempre mantenendo un'organizzazione a due anelli.
- la quota di posti corporate del Meazza oggi è il 4% rispetto al totale, contro una media di circa il 15% negli impianti di top club comparabili. I club vogliono certamente elevare la qualità dell'esperienza di assistere a una partita ma sono consapevoli della popolarità del gioco del calcio e vogliono che il Nuovo Stadio per Milano sia, anche in futuro, "aperto a tutti". Sono proprio i posti corporate – quelli che vengono acquistati dalle aziende – a generare i ricavi che servono a mantenere i posti per i tifosi a costi accessibili.

2) È già stata decisa la collocazione definitiva dello stadio?

a. Collocazione effettiva del nuovo stadio?

Risposta dei club/progettisti:

La collocazione dello stadio prevista nel progetto di fattibilità è stata definita sulla base dei vincoli generati dall'area di intervento, in primis lo spazio disponibile e la presenza di manufatti interrati (Sottopasso Patroclo e Linea Metro 5), e dall'esigenza dei Club di poter continuare a praticare l'attività calcistica nell'esistente Stadio Meazza durante la realizzazione del nuovo impianto.

Identificata l'area di intervento, compresa tra via Tesio e il Sottopasso, l'orientamento è stato definito tenendo in considerazione, quali elementi imprescindibili della progettazione, la geometria dell'area e il rispetto della tradizionale disposizione delle tifoserie (Nord/Sud).



L'edificio sarà orientato in senso nord/sud con una leggera inclinazione compresa tra i 5° e i 10° verso ovest. Tale scelta è stata ritenuta la più corretta poiché soddisfa contemporaneamente la norma, la storia e i vincoli fisici del lotto.

Nella progettazione definitiva, verrà identificata compiutamente la posizione del nuovo impianto.

3) La nuova collocazione dello stadio presentata garantisce sufficienti spazi di sicurezza o saranno necessarie nuove deroghe?

- a. La domanda è se la nuova collocazione garantisce gli spazi di sicurezza o se saranno nuovamente necessarie deroghe, e quali. Relativamente alla sicurezza, alla dotazione di parcheggi da normativa Coni e per la normativa sugli impatti acustici.
- b. Si continuano a illustrare flussi di accesso allo stadio, ma non vi è accenno a come sarà risolto il problema dell'afflusso nella zona dello stadio, oggi selvaggio e tale da paralizzare la zona a chilometri di distanza.
- c. Sull'area di massima sicurezza delle manifestazioni calcistiche. Ma al di là di un parere di ATM sui possibili costi (non mi risulta mai pubblicati) dello spostamento del capolinea della linea tranviaria che costituiva una grossa limitazione sul lato sud, è stato mai fatto dal 1990 qualcosa per risolvere l'irregolarità che era oggetto di deroga?

Risposta del Comune di Milano:

Il Masterplan, presentato all'interno dello Studio di Fattibilità Tecnico Economica dello Stadio di San Siro, rappresenta un assetto dell'accessibilità che, come dichiarato dagli stessi operatori, dovrà essere verificato e validato nel prosieguo della progettazione. A tal proposito la documentazione riporta che: "L'attività di progettazione sarà accompagnata da un approfondito studio trasportistico che consentirà di quantificare, analizzare e simulare, con gli strumenti della pianificazione dei trasporti e dell'ingegneria del traffico, le condizioni di accessibilità e i livelli di servizio dell'impianto viario".

Tale assetto viabilistico sarà basato su:

- le linee di indirizzo dell'Amministrazione comunale;
- le mutate condizioni al contorno dell'area (nuovi interventi previsti/realizzati);
- la ZTL in previsione.

Il progetto prevede, in ogni caso, una riduzione della quota modale di accessibilità all'area con l'auto privata che passa dal 72% odierno al 50%.

In accordo con l'Amministrazione tale quota è stata fissata dai proponenti come obiettivo del progetto e, nelle successive fasi della progettazione, dovranno essere assunte tutte le scelte progettuali necessarie al raggiungimento di tale quota. Sarà oggetto di attenta valutazione nelle fasi successive dello sviluppo del progetto la definizione degli interventi di incremento della efficacia dei servizi di trasporto collettivo e di incentivazione all'utilizzo di sistemi di mobilità alternativa, quali a titolo esemplificativo la realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali e lo sviluppo di sosta protetta per biciclette.

Si precisa che sono già in corso i lavori per la realizzazione dei varchi di controllo della ZTL - già deliberata - che garantiranno un corretto flusso in accesso all'area in quanto la disciplina dovrà prevedere una relazione tra la profilazione per gli accessi e la dotazione di sosta interna. Per quanto attiene la sicurezza e l'eventuale arretramento dei servizi tranviari la definizione delle regole avviene di concerto con la Questura.

Risposta dei club/progettisti:

Come illustrato nel corso del corso dell'incontro del 03.10 la posizione del nuovo Stadio è stata definita al fine di rispondere ai requisiti funzionali, di sicurezza ed acustici.

Nello specifico la posizione e le dimensioni del nuovo stadio e del podio sopraelevato garantiscono il raggiungimento dell'area di massima sicurezza normativamente richiesta.

Relativamente al tema dell'inquinamento acustico, per poter soddisfare le limitazioni imposte dalle norme vigenti, l'ipotesi di progetto prevede la realizzazione di uno stadio "parzialmente chiuso" (dotato di un'ampia apertura superiore in corrispondenza del campo da gioco) che permette la limitazione dell'emissione sonora sul piano orizzontale - in direzione dell'edificio circostante - attraverso la realizzazione di una cortina verticale che racchiuderà l'edificio. L'obiettivo è quello di sviluppare uno stadio a "impatto acustico zero" che lo studio di fattibilità - contenente una prima modellazione acustica virtuale - ha dimostrato realizzabile attraverso un corretto bilanciamento dei materiali di costruzione e un'attenta valutazione del rapporto pieno/vuoto dell'involucro esterno.

La invitiamo ad approfondire nel dettaglio il tema consultando le presentazioni "Requisiti Funzionali dello Stadio", "Requisiti di Sicurezza dello Stadio" e "Requisiti Acustici dello Stadio" disponibili fra i materiali presenti sul sito e rivedendo la registrazione dell'incontro (dal minuto 30' 00" al minuto 1h 10' 00").

Per quanto riguarda, invece, le modalità di afflusso all'impianto, nel progetto di fattibilità sono stati sviluppati gli studi preliminari utili a definire le strategie e gli obiettivi da perseguire.

Il piano di mobilità dell'intervento sarà definito nel dettaglio e validato, tramite modelli di simulazione, nel corso della progettazione definitiva. La progettazione sarà indirizzata a limitare l'uso da parte dei tifosi del veicolo privato attraverso misure quali l'attuazione della zona a traffico limitato (oggi allo studio da parte del Comune di Milano), l'individuazione di parcheggi alternativi, il potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico, l'istituzione di servizi navetta tra le aree di sosta e lo stadio. Tra i principali elementi progettuali che concorreranno a innescare il processo di rigenerazione dell'area e di cambiamento delle attuali dinamiche di mobilità, si citano ad esempio la rimozione dei parcheggi di superficie, la creazione di assi pedonali di penetrazione e attraversamento radiale dell'area, la realizzazione di spazi pubblici vivi e fruibili, la collocazione di funzioni urbane attive continuativamente nell'anno a servizio del quartiere e dei tifosi, che potranno fruirne prima e dopo gli eventi modificando gli attuali profili e modalità di arrivo e allontanamento dallo stadio.



4) Come il progetto cambierà la vita del quartiere circostante? Ci saranno sufficienti parcheggi? Quante persone frequenteranno lo stadio per usufruire di attività diverse da quelle sportive?

a. Bisogna illustrare oltre all'intervento sullo stadio anche e soprattutto sull'intervento urbanistico dell'area circostante lo stadio. In sostanza come cambierà la gestione e la vita nel quartiere.

b. Dove sono i parcheggi a standard e quanti sono?

c. Quali sono i dati di pubblico ed economici relativi alla fruizione degli spazi all'interno dello stadio in orari diversi da quelli in cui si svolgono gli eventi?

d. Pur comprendendo l'affetto per il Meazza da tifosa milanista che ha passato parte della sua giovinezza in curva fatico a comprendere le obiezioni alla realizzazione del nuovo stadio con un progetto in cui, a mio avviso, vincono tutti. I soldi li mettono i club e non gravano sui cittadini, la zona acquisterà bellezza e valore sia economico che sociale, i tifosi usufruiranno di uno stadio più sicuro e moderno, gli spazi saranno fruibili non solo dai tifosi ma da tutta la comunità e il progetto sarà sostenibile dal punto di vista ambientale migliorando addirittura la situazione attuale. Dire no significa fare un torto, non tanto ai club e ai tifosi, ma alla città di Milano e ai milanesi. Soprattutto ai residenti in zona san siro i cui figli e nipoti hanno l'opportunità di avere in eredità un quartiere più bello e una casa con valore aumentato Milano non sarebbe Milano se visse nel passato e nella nostalgia. Non sarebbe Milano se non accogliesse le sfide.

Risposta del Comune di Milano (per quanto attiene il tema dei parcheggi):

La proposta prevede una riduzione del numero dei parcheggi, in linea con l'obiettivo di riduzione della quota modale di accessibilità all'area con il mezzo privato al 50%. Le successive fasi di progettazione dovranno garantire che tale obiettivo possa essere raggiunto sviluppando contestualmente le strategie di incentivazione dei sistemi alternativi all'auto privata per centrare l'obiettivo di quota modale con tale mezzo sotto il 50%.

Ad oggi lo Studio di Fattibilità dell'ambito, individua una dotazione di sosta che soddisfa la prima valutazione della domanda sia del nuovo stadio sia delle struttura multifunzionale gli specifici approfondimenti che saranno condotti nella fase di progettazione definitiva, avranno il compito di mantenere la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità posti dall'Amministrazione, anche con una rivalutazione delle quantità, delle modalità di utilizzo e gestione nonché eventualmente dell'accessibilità.

Risposta dei club/progettisti:

La dotazione di sosta del comparto di progetto è dimensionata secondo le normative vigenti per le diverse vocazioni urbane. Si riportano di seguito i dati aggregati relativi alla dotazione di sosta:

Posti auto	Superficie (mq)
------------	-----------------

Comparto Plurivalente	Parcheeggi pertinenziali	1.116	36.812
	Parcheeggi rotazione	2.599	85.759
Comparto Stadio		840	27.806

All'interno del progetto di fattibilità tecnico economica "Relazione tecnica - Volume 8 - Recepimento delle condizioni della delibera di giunta n.1379 del 05/11/21" sono riportati nel dettaglio superfici e posti auto previsti.

La stima del fabbisogno di sosta espresso dall'intervento sarà aggiornata e affinata in fase di progettazione definitiva. La dimostrazione del corretto bilanciamento della sosta (rapporto tra domanda ed offerta) sarà uno dei principali elementi di analisi all'interno del necessario studio di traffico che verrà sviluppato in sede di progetto definitivo.

Per quanto riguarda la fruizione degli spazi stadio, si stima un flusso annuo pari a 1 milione di visitatori per il tour dello stadio, l'ingresso al museo e l'accesso alle visitor attractions; i ricavi corrispondenti ammontano a circa 30 milioni di Euro come riportato nel Piano Economico Finanziario.

5) Come sarà gestita l'area di sicurezza di via Tesio? Quali tipologie di barriere saranno utilizzate?

- a. L'area di massima sicurezza come funziona sul lato via Tesio?
- b. Anche il nuovo Meazza non sarebbe baricentrico. Sulla via Tesa ci sarà un "muro di Berlino"? Come si garantisce la sicurezza dei cittadini abitanti nella via Tesio?
- c. Che cosa si intende come barriere alternative che vadano a sostituire l'effetto "carcere"?

Risposta dei club/progettisti:

La strategia adottata per progettare tutti gli accessi dell'area di massima sicurezza è volta a migliorare le caratteristiche di sicurezza e incrementare la velocità di ingresso dell'attuale stadio, rispondendo pienamente alla normativa vigente. Gli ingressi sono stati studiati per assorbire le possibili code di accesso ai tornelli, che avverranno in uno spazio coperto, limitando l'impatto sonoro e nascondendo le tornellerie alla vista. Aree di preselezione saranno



predisposte di fronte ai punti di accesso limitando l'impatto sulla viabilità e gli spazi pedonali del quartiere.

Sul lato di Via Tesio saranno presenti tre punti di ingresso: ad ovest sul lato principale saranno situati due punti di ingresso per il settore corrispondente, mentre a nord ovest vi sarà il punto di ingresso per il settore nord.

La normativa vigente richiede la creazione di un'area sicura (area di massima sicurezza) con un perimetro antisfondamento e anti scavalco alto almeno 2.5 m. Il posizionamento dell'area di massima sicurezza al livello del podio permetterà la creazione di un'area sicura che non presenti le tipiche recinzioni degli stadi italiani. Il perimetro di sicurezza verrà quindi caratterizzato da finiture di materiali di alto livello ed addolcito e mascherato dal verde (alberi maturi ad alto fusto, aiuole e cespugli) in maniera tale da schermare e impedire l'introspezione rispetto alle residenze di Via Tesio.

6) Quale sarà la cubatura delle attività commerciali presenti sul podio dello stadio?

a. Che superficie raggiungono gli spazi commerciali nel podio, cioè al piede del nuovo stadio? Questi spazi sono separati dalle vie di uscita dei tifosi?

Risposta dei club/progettisti:

Nel comparto è previsto l'insediamento di circa 38.400mq di "funzione sportiva" (area atleti e spettatori), circa 31.500mq di attività "funzionali all'area sportiva" (punti vendita/ristoro, accoglienza...) e circa 29.000mq di attività "di servizio all'area sportiva" (magazzini, locali tecnici, area stampa).

All'interno del progetto di fattibilità tecnico economica "Relazione tecnica - Volume 8 - Recepimento delle condizioni della delibera di giunta n.1379 del 05/11/21" è rappresentata la distribuzione ai diversi livelli delle funzioni di cui sopra, che tuttavia dovrà essere affinata nelle successive fasi progettuali.

7) Dove è possibile consultare le stime utilizzate per il calcolo dei tempi di accesso e deflusso?

a. Dove è possibile verificare i calcoli eseguiti per il calcolo dei tempi di accesso e deflusso dai vari settori dello stadio? Ha il Comune, tramite i propri tecnici, verificato quanto presentato nel progetto?

Risposta dei club/progettisti:

In questa fase progettuale i tempi di accesso e deflusso sono stati calcolati utilizzando delle stime di massima, con indici superiori a quelli minimi previsti dalla normativa.

Durante la successiva fase di progettazione i sistemi di accesso e deflusso quali tornellerie, postazioni di accesso e controllo veicolare, collegamenti verticali e orizzontali, spazi per il movimento e la circolazione esterna dei tifosi verranno ulteriormente verificati anche tramite



l'uso di simulazioni CFD (Computational Fluid Dynamics) e modelli computerizzati per assicurarne il corretto funzionamento durante gli eventi.

8) L'abbassamento della quota del campo da gioco ne garantisce le dimensioni regolamentari minime?

a. È stato verificato se, abbassando la quota del campo da gioco, siano garantite le dimensioni minime regolamentari del campo da gioco stesso?

Risposta dei club/progettisti:

Si conferma che le misure del campo da gioco saranno in linea con quelle richieste dall'UEFA (lunghezza da 100 a 110 metri, larghezza da 64 a 75), e riprodurranno le attuali dimensioni del "G. Meazza), 105 x 68 mt.

TEMA: PROPOSTE MIGLIORATIVE SUL PROGETTO PRESENTATO

1) Perché non si è scelto di allontanare lo stadio dalle case, al fine di ridurre l'impatto sui residenti?

Si riportano di seguito tutte le domande pervenute su questo tema durante l'incontro del 28 settembre e durante il II incontro del 3 ottobre.

Domande riportate dal I incontro pubblico

- a. Il progetto Boeri spostava il sottopassaggio per spostare lo Stadio più in centro, non è meglio per le abitazioni intorno?
- b. Come possono le squadre sostenere che la presenza del Meazza è troppo vicina alle case che costruiranno sul trotto e contemporaneamente costruire un nuovo stadio vicino alle già esistenti case di via Tesio? C'è una logica in questo?
- c. Se dice che lo spazio con le costruzioni del trotto è troppo vicino anche per sicurezza, come è possibile quindi costruirlo vicino alle case di via Tesio??
- d. Per Ing. Zucchetti, ci ha elencato quale benessere avranno gli spettatori ma è stato analizzato l'aspetto peggiorativo degli abitanti di Via Tesio con uno stadio non più lontano ma davanti a casa propria?
- e. Mi pare di aver capito che lo stadio si farà sicuramente nella zona attuale ...è corretto?

Domande del II incontro pubblico

- a. Buon pomeriggio, il nuovo stadio avrà un impatto enorme sui cittadini che abitano la via Tesio poiché, seguendo il render, l'impianto graverà sulla stessa via cancellando una nuova zona verde. Si potrebbe ovviare costruendolo sempre nella zona centrale della piazza Axum dandogli inoltre l'importanza scenografica che merita. Grazie
- b. distanza di circa 40-50 metri in linea d'aria dagli stabili di via Tesio



- c. Non fate mai vedere il lato ovest nei vostri rendering! Come mai?!
- d. Abito in via Capecelatro vicino allo stadio e abbiamo da sempre i problemi di cui parlava il signore qualora lo stadio venisse spostato vicino a via Tesio

Risposta dei club/progettisti:

La collocazione dello stadio prevista nel progetto di fattibilità è stata definita sulla base dei vincoli generati da luogo, in primis lo spazio disponibile e la presenza di manufatti interrati (Sottopasso Patroclo e Linea Metro 5), intrecciati alle esigenze dei Club di poter continuare a praticare l'attività calcistica nell'esistente Stadio Meazza durante la realizzazione del nuovo impianto.

Relativamente all'impatto sull'edificato esistente, l'argomento è stato oggetto di intervento nel corso dell'incontro del 03.10. La invitiamo ad approfondire nel dettaglio il tema consultando le presentazioni disponibili fra i materiali presenti sul sito e rivedendo la registrazione dell'incontro.

In particolare, per quanto riguarda gli aspetti acustici si ribadisce che l'ipotesi di progetto prevede la realizzazione di uno stadio "parzialmente chiuso" (dotato di un'ampia apertura superiore in corrispondenza del campo da gioco) che permette la limitazione dell'emissione sonora sul piano orizzontale attraverso la realizzazione di una cortina verticale che racchiuderà l'edificio.

2) Perché non realizzare il nuovo stadio di fianco all'attuale una volta ridimensionato?

a. Si potrebbe mantenere il primo anello del Meazza e ristrutturarlo per farlo diventare il nuovo museo per i due team (migliore museo del Meazza non esiste) con all'interno anche la funzione commerciale/ristorazione/biosfera o corte interna verde/conferenze ecc. e costruire a fianco il nuovo stadio? Si riduce così il tutto al primo anello storico e qualche (o tutte) le torri e i costi di manutenzione sarebbero notevolmente inferiori rispetto agli attuali, riconvertendolo così senza snaturare la sua forma abbattendolo a metà (o quasi del tutto) e avere al contempo un ritorno economico, il tutto immerso in un vero contesto di verde in terra e non in vasca.

Risposta dei club/progettisti:

La collocazione dello stadio prevista nel progetto di fattibilità è stata definita sulla base dei vincoli generati da luogo, in primis lo spazio disponibile e la presenza di manufatti interrati (Sottopasso Patroclo e Linea Metro 5), intrecciati alle esigenze dei Club di poter continuare a praticare l'attività calcistica nell'esistente Stadio Meazza durante la realizzazione del nuovo impianto.

L'insediamento dei volumi immobiliari previsti nel progetto di fattibilità per il comparto ad ovest del sottopasso Patroclo risulta alla base del mantenimento dell'equilibrio finanziario. Dal punto di vista realizzativo il mantenimento proposto delle strutture del primo anello risulta incompatibile con la necessità di realizzare superfici interrate (locali tecnici, aree logistiche e parcheggi) a servizio delle nuove funzioni.



3) È possibile realizzare il nuovo stadio riprendendo il “look and feel” dell’attuale San Siro?

a. Un comune che fa abbattere San Siro dovrà risponderne alla storia. e, se proprio si deve fare, il nuovo stadio non può essere un anonimo ovale orrendo fatto da uno studio straniero, con tutti gli architetti di valore che abbiamo qui (tipo boeri). Infine, una proposta: quello nuovo potrebbe riprendere il "look and feel" dell'attuale san siro (quello dei 2 anelli). una sorta di san siro 2.0, che renderebbe meno indigesto l'abbattimento.

Risposta dei club/progettisti:

Al momento il progetto in discussione è un progetto di fattibilità e come tale si pone come obiettivo la definizione di volumi ed elementi prestazionali. Come indicato dalla documentazione e come previsto dalla normativa italiana, il progetto architettonico verrà sviluppato nella fase di progettazione definitiva.

L'ingombro rimarrà il medesimo, ma con la concessione della Pubblica Utilità i Club proseguiranno gli investimenti, rilevanti, nella progettazione definitiva, definendo e poi svelando l'immagine finale di quello che sarà l'avanguardistico nuovo stadio di Milano.

TEMA: IL PUBBLICO INTERESSE

1) Perché il Comune reputa di suo interesse il progetto delle squadre e, quindi, concedere l'area per 90 anni senza poter cogliere altre opportunità?

a. Per quali ragioni prevalgono gli interessi dei 2 club rispetto a quelle dei cittadini, in particolare dei residenti? È interesse di cittadini quello di concedere, senza la possibilità di cogliere altre opportunità di uso del suolo per ben 90 anni?

b. Lo stadio è la priorità per la cittadinanza di Milano?

Risposta del Comune di Milano:

Ad oggi l'unica proposta pervenuta è quella dei Club che propongono l'acquisizione del diritto di superficie delle aree comunali per 90 anni.

La priorità dell'Amministrazione è la rigenerazione dell'ambito GFU che abbia delle ricadute pubbliche sull'intero quartiere e che ingloba anche l'impianto sportivo.

2) È stata mai valutata l'ipotesi della vendita diretta dell'area? Se sì, perché non è stata reputata l'alternativa migliore?

a. Perché non è mai stata ipotizzata la vendita diretta dell'area (o lo è stato)?

Risposta del Comune di Milano:

L'ente ha richiesto all'Agenzia delle Entrate una prima valutazione del solo stadio di San Siro (e delle aree strettamente connesse allo stesso – quello del perimetro di accesso) quando ancora si ipotizzava la sua vendita.

La vendita “autonoma” delle aree attigue al comparto stadio non è mai stata prospettata.



Le aree del comparto attiguo, vista la prossimità allo Stadio esistente, sono rimaste a disposizione dell'ente in un'ottica di sviluppo urbanistico dell'area.

La proposta ricevuta, con le specifiche in essa declinate come presupposti dell'operazione, estesa all'intero comparto, è stata successivamente sottoposta a valutazioni di congruità che si riferiscono anche ai valori patrimoniali delle Aree da concedere.

TEMA: COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE URBANA

1) I valori previsti dal PGT saranno rispettati?

a. Non è vero che i valori del PGT sono rispettati

Risposta del Comune di Milano:

I valori volumetrici del PGT risultano rispettati.

Il parametro per definire le volumetrie ammissibili è la Superficie lorda (SL), così come disciplinata dal vigente PGT ed utilizzata come parametro nello Studio di fattibilità.

La superficie lorda (art. 5, comma 6 del Piano delle Regole) rappresenta la somma delle superfici al netto di quelle accessorie ed è il parametro urbanistico che definisce la volumetria assentita o da assentire con riferimento ad una determinata area/compendio immobiliare.

Inoltre le superfici aventi carattere di servizio - ossia quelle da convenzionare - non concorrono alla determinazione della superficie lorda (SL) complessiva.

Più nel dettaglio, le superfici di cui si propone il convenzionamento corrispondono a 8.000 mq, così suddivise:

- 4.000 mq destinati al Centro Congressi
- 2.700 mq per attività museali
- 1.300 mq per attività sportive

Posto che l'indice territoriale (IT) è dello 0,35 mq/mq per la Grande Funzione Urbana San Siro, la volumetria ammissibile ovvero la SL(calcolata come Superficie Territoriale per IT) è pari a 98.320,60 mq, come riportato nella Proposta.

2) Come si sono calcolate le cubature delle attività fuori dallo stadio?

a. Non mi è comprensibile perché siano necessarie cubature così imponenti extra stadio e perché sia prevista una torre che si eleva al di sopra del profilo tipico del quartiere

Risposta dei club/progettisti:

Le superfici proposte all'edificazione nel progetto di fattibilità sono state definite in accordo con l'indice territoriale imposto dalla Delibera n.1379, pari a 0,35 mq/mq. Tale indice applicato alla superficie della GFU pari a 280.916mq garantisce una superficie lorda insediabile pari a 98.321mq.



Il programma d'intervento per la superficie territoriale a est del sottopasso Patroclo prevede l'insediamento dei seguenti volumi immobiliari:

- edificio "Uffici" di 21.321 mq di Superficie Lorda
- edificio "Centro Commerciale" di 68.000 mq di Superficie Lorda
- edificio "Intrattenimento" di 9.000mq di Superficie Lorda
- attività convenzionate non costituenti SL per un totale di 8.000mq

All'interno del progetto di fattibilità tecnico economica "Relazione tecnica - Volume 8 - Recepimento delle condizioni della delibera di giunta n.1379 del 05/11/21" sono riportate nel dettaglio le superfici previste.

3) Come sono stati progettati i flussi di spettatori che arrivano con il trasporto pubblico o con la mobilità dolce?

a. Si cita un notevole incremento della mobilità dolce, ciò significa che tutti arriveranno a piedi, in bici e in monopattino? La M5 sosterrà i nuovi flussi di tifosi e sportivi?

Risposta Comune:

Il progetto prevede, nelle successive fasi della procedura, la definizione di interventi di rafforzamento dei servizi di trasporto collettivo e mobilità attiva così da assicurare un'alternativa conveniente e concorrenziale rispetto all'uso del mezzo privato. Tali interventi, in accordo con gli strumenti di pianificazione vigenti, dovranno rispettare quanto previsto dall'Amministrazione comunale relativamente all'ambito oggetto di studio e contribuire alla riduzione dell'accessibilità con il mezzo privato al di sotto del 50%.

Le fasi successive di progettazione vedranno quindi una attenta verifica da parte dell'Amministrazione rispetto alle garanzie di ottenimento del risultato fissato. In relazione a ciò occorre anche tenere in conto la prospettiva di contenimento del traffico generato da auto private dovuta alla ZTL con controllo automatico su base targa che dovrà essere parte integrante del progetto di accessibilità

Risposta dei club/progettisti:

Nel PFTE sono state sviluppate delle analisi preliminari circa l'attuale utilizzo della rete metropolitana e più in generale della rete di trasporto pubblico locale. La sostenibilità del piano di mobilità dell'intervento sarà valutata nel dettaglio in fase di progettazione definitiva.

Un approfondimento sul tema della viabilità è previsto per l'incontro di Lunedì 24 ottobre h 20.00-23.00, presso l'Auditorium Baldoni del Municipio 8.