



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO MILANO



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Roberto Leonardi

7 novembre 2022

Sono un cittadino del quartiere San Siro; in particolare sono uno dei pochi residenti che già oggi abita a pochi metri dallo stadio (p.le dello Sport, a circa 80 metri dal Meazza). Desidero scongiurare subito il sospetto di essere un classico caso di NIMBY syndrome, poiché allontanandosi lo stadio, personalmente avrò solo benefici e quanto segue mi riguarderà in misura largamente inferiore rispetto a oggi.

Ho seguito per quel che ho potuto il dibattito pubblico sul progetto del nuovo stadio e desidero fare un'osservazione di carattere generale e alcune di merito.

In generale osservo che la polarizzazione del dibattito su "recupero Meazza sì, recupero Meazza no", per toni e argomenti più simile a una querelle tra opposte tifoserie che a una discussione sul futuro del quartiere – ha occupato quasi tutti gli spazi per discutere nel merito del progetto proposto, credo con qualche utilità strumentale per i proponenti e l'Amministrazione, che non hanno dovuto così rispondere concretamente a diverse questioni sollevate nel dibattito e rimaste senza approfondimento.

La principale riguarda la costruzione del nuovo stadio a poche decine di metri dalle abitazioni di via Tesio, liquidata in poche battute, quando invece la sua rilevanza è evidente a chiunque, poiché infligge un peggioramento sensibile alla qualità della vita e alla ricchezza di centinaia di cittadini (le case si deprezzeranno sensibilmente) che dovrebbero trovare proprio nel Comune il loro primo difensore.

Vengo però all'osservazione di merito che mi sta a cuore, poiché riguarda un tema che è stato affrontato solo parzialmente dalla discussione sulla collocazione e sulle modalità di accesso ai nuovi parcheggi dello stadio.

Il mio tema è, per l'appunto, quello della mobilità e dell'impatto sul quartiere generato dal rapido accesso e dal rapido deflusso in poche ore di decine di migliaia di persone nella zona dello stadio in occasione delle partite.

Penso che su questi temi il progetto sia carente e che sia incardinato su mozioni accademiche piuttosto che sulla conoscenza dei problemi odierni e su una attenta programmazione del territorio. O meglio: penso che il progetto non abbia tra i suoi obiettivi prioritari la soluzione dell'impatto delle partite sulla vita del quartiere.

Sono stati illustrati con dovizia di particolari gli interventi previsti per la mobilità lenta, per l'avvicinamento a piedi ecc. Ma tutto ciò riguarda una parte infinitesimale della massa di persone che affluisce allo stadio per la partita e del tragitto che questa percorre. Non si capisce, da quanto esposto, come si pensi di poter concretamente puntare a uno stadio "car free" per recuperare letteralmente l'espressione della Dott.ssa Poli, che indica nella riduzione dei parcheggi disponibili uno degli agenti utili al perseguimento di tale obiettivo.

Personalmente sono preoccupato dalla leggerezza non argomentata di queste affermazioni. Oggi come oggi per una partita anche minore, la zona circostante lo stadio è sequestrata per circa quattro-sei ore dalle auto e dal traffico. I tifosi affluiscono con ogni mezzo, saturando la metropolitana lilla (unico mezzo pubblico efficace per il raggiungimento dello stadio) e inondando di auto e pullman la zona con impatti sul traffico a chilometri di distanza (le vie d'accesso alla città da ovest e la circonvallazione da nord e da sud sono bloccate per mezza giornata).

La viabilità del quartiere è sconvolta dalla chiusura delle strade ad opera dei vigili urbani e dall'inversione del senso di marcia delle direttrici verso/da lo stadio (in particolare viale Caprilli e via Tesio).

I parcheggi disponibili sono presto saturati e inizia il parcheggio selvaggio in ogni angolo, in ogni strada, in ogni anfratto del quartiere raggiungibili in auto. Parcheggiare sull'aiola spartitraffico di un rondò, al centro di una strada a due corsie, o sulla curva di un incrocio sono tra le forme più civili di parcheggio praticate dai tifosi. Poi iniziano passi carrai e giardini pubblici (già, proprio così).

In ultimo, sciame di scooter e motorini, esauriti in un batter d'occhio i parcheggi dedicati, tappezzano i bordi di ogni strada e piazza e coprono interamente i marciapiedi in prossimità dello stadio. Cerco di rendere l'idea di quest'ultimo fenomeno, meno noto, con alcune foto scattate di fronte a casa mia in occasione di una qualunque partita di secondaria importanza:

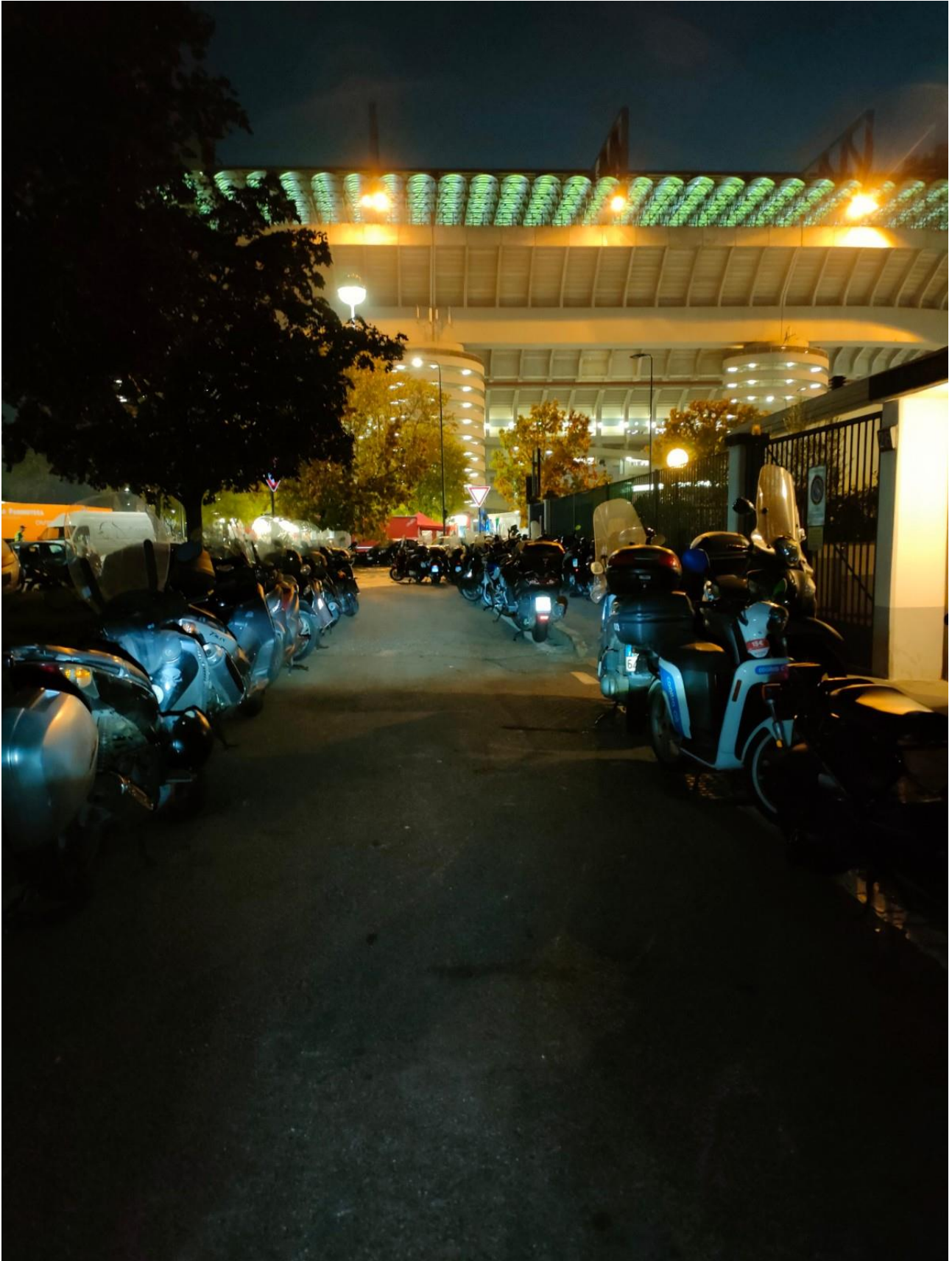


Figura 1 - Si noti l'ostruzione del passo carraio, irrilevante visto che la carreggiata non permetterebbe il passaggio di un'auto.



Figura 2 - Vista del marciapiede di p.le dello Sport verso via Pegaso



Figura 3 - Si noti la minima distanza della pattuglia dei vigili di presidio, a testimonianza dell'abdicazione delle Forze dell'Ordine dalle funzioni ordinarie.

Questo è il livello di problematicità da affrontare nel momento in cui si decide di mantenere lo stadio in città. Io non ho colto, nelle proposte dei tecnici e nelle parole dell'Amministrazione, una piena consapevolezza dello scenario di partenza; nelle soluzioni illustrate non ho percepito la visione ampia necessaria per governarlo e trasformarlo; visione che deve includere l'analisi degli interventi lungo tutto il percorso di avvicinamento del tifoso.

La Dott.ssa Poli ha più volte citato esempi di stadi stranieri di recente edificazione per invertere le sue tesi a supporto del progetto presentato. Ebbene, ho avuto l'opportunità di visitare le maggiori tra queste opere, e l'impressione maggiore l'ho ricevuta non tanto dalle super patinate aree commerciali, o dalla grandiosa perfezione degli impianti di gioco, quanto dalla meticolosa e potente infrastrutturazione e canalizzazione degli accessi a tali impianti.

Non sono un tecnico, ma non credo che qualche pista ciclabile e un bel percorso a piedi nel verde – in sé commendabilissimi – diano risposta al problema di trasportare 60000 persone in un'ora e mezza senza mettere a ferro e fuoco il quartiere; né che fare la vita grama alle auto riducendo i parcheggi sposti il problema. Anzi, in associazione alla gestione iperlassista dell'ordine pubblico da parte delle Forze dell'Ordine (che certo non troverà soluzione con il nuovo stadio, trattandosi di direttive nazionali), con ogni probabilità spingerà ulteriormente a comportamenti viziosi.

Come cittadino credo sia legittimo chiedere che vengano forniti dati di capienza oraria dei mezzi previsti per il trasporto dei tifosi per/da lo stadio, che vengano illustrato i dispositivi dissuasori che saranno

necessari per mutare le abitudini dei tifosi (parcheggiare sull'aiola mi permette di arrivare all'ultimo ed è pure gratis), che vengano descritti i camminamenti o dispositivi previsti per l'avvicinamento allo stadio nell'ultimo tratto, inclusi i servizi accessori, fondamentali per evitare, per esempio, che il quartiere si utilizzi come una latrina a cielo aperto dalle migliaia di persone che, non trovando bagni e non avendo particolari inibizioni, urinano ovunque lungo il percorso che dalla metro, dall'autobus, dal parcheggio o dal pulman li conduce allo stadio.

Sarebbe serio che ai cittadini di San Siro fosse presentata una illustrazione credibile e documentata – finora assente - di come Amministrazione e progettisti ritengono che il progetto del nuovo stadio possa trasformarne gli impatti sul quartiere, ripristinando diritti oggi compressi. Vorrei sapere se il giorno della partita, invece che subire da subito un tifoso che fa pipì sul mio portone sotto gli occhi di un Vigile Urbano, potrò sperare di poter uscire in macchina dal mio passo carraio o – cosa oggi inaudita - invitare un amico a cena (o a pranzo, in funzione dell'orario-partita).

Grazie per l'attenzione.

Roberto Leonardi