



**DIBATTITO PUBBLICO
STADIO MILANO**



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Arch. Aldo Ciocia

8 novembre 2022

Premessa Una questione di urbanistica, non di risanamento di gloriose imprese

Occorre domandarsi se nella proposta del nuovo stadio dobbiamo accantonare l'urbanistica - intendiamo la cultura urbanistica con la quale ci siamo formati come architetti ed urbanisti - ed occuparci di un progetto di risanamento e rilancio di due storiche imprese milanesi, certamente importanti per tutti i tifosi di calcio. Perché di una proposta di risanamento societario si tratta e non, come continuamente dichiarato in pubblico, "semplicemente" di un progetto di un nuovo, moderno stadio. E' un'ambiguità che pesa costantemente nella discussione e che va sciolta: su una questione del genere gli obiettivi (pubblico e privato) non coincidono naturalmente ed una conciliazione è possibile solo dialogando con chiarezza.

Perché temere un accantonamento dell'urbanistica ?

Perché urbanistica, per generazioni di specialisti, ha significato creare le migliori condizioni per abitare, lavorare, circolare, coltivare la mente ed il corpo, come espressero i maestri del razionalismo nel lontano 1933. E' così ancora oggi ma non solo, visto che la città è in massima parte già costruita ed i suoli liberi sono rari. Oggi possiamo aggiungere che urbanistica significa ricerca incessante di un equilibrio fra edificazioni ed ecosistemi, fra novità e memoria, fra regole ed eccezioni, fra trasformare liberamente ed amministrare oculatamente, fra estetica ed etica. Bastano questi richiami per ricordare che l'urbanistica è un'attività a molte dimensioni, che richiede preparazione e sensibilità peculiari per giungere ad una sintesi felice : non è una semplice sommatoria di specifiche competenze bensì un'interpretazione di tutti i vincoli e le potenzialità date nel tempo e nello spazio. Un equilibrio mai scontato, che può stimolare una molteplicità di soluzioni.

Che venga messa sul tavolo un'unica ed invariabile soluzione ("*o così oppure ce ne andiamo*", hanno scritto le società promotrici nelle loro relazioni di progetto) può produrre forzature rilevanti, con diversi effetti negativi. Nelle note che seguono proveremo schematicamente a spiegare perché la proposta attuale appare una forzatura, perché è importante valutare le aspettative di risanamento e rilancio delle squadre, perché delle soluzioni alternative devono essere ricercate.

Il progetto di fattibilità presentato da Inter e Milan non appare rispettoso delle molte dimensioni in gioco per carenze di valutazione prima di tutto di natura urbanistica. Ripercorriamo schematicamente, per punti, i passi determinanti di una riflessione necessaria.

1. Senso della misura

La proposta di Inter e Milan prevede nuove volumetrie, oltre all'arena calcistica, dichiarate dai promotori indispensabili per assicurare la finanziabilità del progetto. Fra comparto stadio ed adiacente comparto "plurivalente" si tratta di inserire nelle immediate adiacenze superfici per circa 100.000 mq. di superfici di pavimento, stadio escluso. Con una variante al PGT potrebbe salire a 150.000 mq. Al nuovo stadio verrebbero accostate funzioni commerciali imponenti (due volte e mezzo lo shopping district di City Life), due torri ad uffici (di volume complessivo equivalente ad 1,3 volte la torre Unicredit principale di Porta Nuova), strutture ricettive per circa 300 camere ed altre funzioni attrattive "secondarie" (centro congressi, multisala, museo, intrattenimento educativo).

Esistono casi simili in Europa ? No, non esistono. Non negli stadi di Londra dove giocano Chelsea, Arsenal e Tottenham, non ad Amsterdam, non a Barcellona, Madrid, Liverpool, Manchester, Monaco di Baviera. Nessuno ha mai azzardato l'accostamento di due strutture ad altissima affluenza come uno stadio da 60.000 posti ed un grande centro commerciale in un tessuto urbano consolidato perché le condizioni basilari di operatività di questi insediamenti sarebbero compromesse. Lo studio di traffico redatto da Righetti & Monte Associati - aggiornato all'ottobre 2020 ma stranamente non presentato nel Dibattito Pubblico (!?) – offre alcuni contributi al riguardo, anche se con i limiti di una sola indagine campionaria risalente al 2018 e diverse carenze.

In primo luogo lo studio ha indagato tramite una breve campagna di interviste il dato fondamentale della scelta del modo di trasporto. Nel 2018 – con MM5 già in esercizio e durante una partita di media affluenza - l'autoveicolo era scelto dal 72% degli spettatori, con un riempimento medio di 2,64 passeggeri/auto (stima da interviste): 32.000 presenze determinavano quindi l'afflusso di 8.600 auto, in gran parte nelle vicinanze dello stadio cioè un'auto ogni 3,7 spettatori. E' molto probabile che nelle partite di tutto esaurito l'afflusso autoveicolare sia proporzionale, avvicinando valori di 15.000 auto in arrivo. Se si aggiunge a questo volume veicolare il fatto che quasi la metà degli autoveicoli in arrivo sarebbero parcheggiate a bordo strada, cioè fuori da strutture o piazzali appositi, ben si comprende come la pressione sugli spazi stradali dei quartieri adiacenti divenga intollerabile.

In secondo luogo occorre sottolineare il dato sulle provenienze dei tifosi, noto a molti ma su cui non si ragiona mai abbastanza: per una partita di media affluenza, la quota prevalente di spettatori arriva da fuori città. Non è un caso che l'80% dei tifosi in arrivo in auto impieghi più di 30 minuti (soglia entro cui le linee di metropolitana permetterebbero di attraversare la città da parte a parte); di questi, quasi la metà dei tifosi (il 45 %) impiega più di 60 minuti. Del resto, gli striscioni dei club sugli spalti parlano chiaro.

Per deduzione possiamo anche ipotizzare che il trasporto pubblico per l'accesso allo stadio sia oggi in gran parte utilizzato dai cittadini milanesi e molto poco da chi proviene dall'area metropolitana ed oltre. Purtroppo dallo studio Righetti & Monte nulla è noto circa le zone effettive di provenienza degli utenti in auto (anche se il dato è in possesso dei club visto il tracciamento nell'emissione dei biglietti) e questa lacuna impedisce di riflettere adeguatamente sulla migliore strategia di contenimento del traffico veicolare in afflusso. Intercettare questi flussi interurbani alla fonte è una faccenda; intercettarli all'arrivo in zona stadio un'altra, assai più complicata.

Circa la congestione stradale lo studio citato appare purtroppo estremamente generico: sono prodotte simulazioni di vari scenari ma risultano tutte condotte con uno strumento adeguato alla macroscale; l'esperienza modellistica insegna però che sarebbe invece servito un software adatto alla microscale, più preciso sulla rappresentazione delle code alle intersezioni. Inoltre, lo studio delle origini-destinazioni dei viaggi in orari tardo-pomeridiani non è stato svolto, rielaborando con un artificio la fonte AMAT sul traffico mattutino; è stato assunto un miglioramento forte della scelta modale a favore del sistema di trasporto pubblico (gli spettatori in auto scenderebbero dal 72% rilevato al 50% previsto), senza spiegare di quale strategia d'intervento sarebbero frutto; gli indicatori utilizzati per la valutazione dei risultati sono applicati ad una rete stradale troppo ampia, che comprende addirittura la tangenziale ovest; non si forniscono risultati previsionali sulle condizioni di deflusso nei punti critici noti come strozzature (*in primis* le intersezioni S.Giusto-Novara, Patrocolo-Ippodromo, Tesio-Harar, Caprilli-Lotto). Infine, ma non meno importante, si simula il solo afflusso, notoriamente scaglionato nel tempo, e non il deflusso, fortemente concentrato a fine partita.

Sempre riguardo alla qualità degli strumenti modellistici, va ricordato che le applicazioni alla microscale sono da anni la prassi per qualunque nuovo centro commerciale venga proposto, superiore a 2.500 mq. Qui sono in gioco 77.000 mq.!

Sempre di senso della misura si tratta considerando più attentamente i risvolti dello scenario masterplan sui servizi di trasporto pubblico. I consulenti dei proponenti presuppongono un agevole travaso di utenza dall'auto al sistema di trasporto pubblico milanese, il cui esercizio sarebbe analogo a quanto effettuato normalmente in ore di punta, dunque praticabile senza investimenti. Purtroppo, a ben vedere non sembrerebbe così, anche assumendo le loro stime. Di seguito una tabella riepilogativa dei volumi attuali e previsti.

Modo di trasporto	ATTUALE CON BIG MATCH (75.000 spettatori)	QUOTE % ATTUALI CON BIG MATCH	MASTERPLAN CON BIG MATCH (60.000 spettatori)	QUOTE % MASTERPLAN CON BIG MATCH	VARIAZIONE MASTERPLAN – ATTUALE CON BIG MATCH
Auto	53.925	71,90 %	30.000	50%	- 23.925
Metro	11.460	15,28%	19.800	33%	+ 8.340
Bus/tram	1.432	1,91%	2.400	4%	+ 968
Bus noleggio	4.965	6,62%	4.200	7%	- 765

Fonte: ns elaborazioni su dati Righetti&Monte, Studio di traffico, ottobre 2020

Perseguire una riduzione di ricorso all'auto dal 72% dei 75.000 spettatori attuali al 50% dei 60.000 previsti comporterebbe un incremento di circa 8.300 utenti sulle linee di metropolitana e di 1.000 su bus e tram. Se assumiamo che il deflusso di progetto possa svolgersi in mezzora (un tempo di attesa più che sensibile, a sera inoltrata) e che i tifosi in ritorno a casa si dividano fra MM5 e MM1, sulla linea 5 occorrerebbe realizzare almeno 8 corse/ora aggiuntive, raggiungendo il cadenzamento di un treno ogni 100" per la mezzora di massima punta all'uscita. Ne conseguirebbe la necessità di acquistare più treni di quelli attualmente disponibili e di sostenere gli extracosti di gestione conseguenti. Sulla linea 1 – ramo Rho-Però – andrebbe mantenuto il livello di servizio dell'ora di punta serale, con unico aggravio di costi di gestione, e compatibilizzazione con l'esercizio sul ramo di Bisceglie. Non proprio una banalità

A fini di interesse pubblico il Comune non può dunque accontentarsi delle verifiche modellistiche finora presentate dai promotori, tanto più che, nell'anno 2000, lo scenario di riqualificazione della zona San Siro era già stato studiato con più appropriati strumenti di simulazione nel quadro della procedura di VIA per la ricostruzione del Palasport, poi abbandonata. Lo "Studio di compatibilità ambientale del nuovo Palazzo dello Sport" a cura dell'Arch. Carlo Masera con Ing. G. Micheloni e Transystem S.p.A., fu sviluppato su incarico della direzione Pianificazione Urbana ed Attuazione P.R. quando all'epoca il Meazza ospitava fino ad 85.700 spettatori e si studiò per la prima volta una strategia di "parcheggi remoti" per due principali motivi: mitigare l'incredibile marasma di pedoni, moto, auto e bus che si creava ogni fine partita ed operare una riqualificazione ambientale e paesistica di tutti gli spazi aperti contermini. In quell'occasione emersero chiaramente i limiti di capacità della rete stradale del quartiere e delle principali intersezioni nei dintorni; i problemi di deflusso dallo stadio apparvero di tale entità da far escludere eventi concomitanti di stadio e nuovo palasport.

Cionondimeno, dalle simulazioni di Righetti&Monte emerge un dato interessante circa il carico veicolare previsto nel tunnel Patroclò a masterplan realizzato: mai al di sopra di 1.700 veicoli/ora/direzione, soglia tipica di capacità di una corsia di marcia su strada urbana veloce. Come a dire che una corsia per direzione basterebbe per sottopassare l'area stadio e che, dal punto di vista prettamente viabilistico, il tunnel sarebbe ancora perfettamente idoneo anche nello scenario di progetto se si rinunciassero alle rampe dirette di accesso ai parcheggi sotterranei previsti. Fra l'altro, nulla è simulato relativamente allo scenario di chiusura e ricostruzione del tunnel, che dovrà necessariamente avvenire in corso di eventi calcistici di ogni genere.

Alla luce di queste considerazioni non si può assolutamente concordare con le conclusioni dello studio di traffico posto agli atti, che dichiarano fattibile il masterplan. Il traffico indotto dagli insediamenti complementari (in particolare, le superfici commerciali e direzionali), la particolare configurazione e limitatezza della rete stradale delle immediate adiacenze e del quartiere, le difficoltà di migliorare la scelta modale degli spettatori provenienti da fuori città contraddetta dall'offerta di 3.500 posti auto in struttura, la concentrazione dei movimenti all'uscita dello stadio, portano ad affermare che l'insieme degli insediamenti previsti non può essere concentrato nell'area disponibile, nel quale uno stadio da 60.000 posti potrebbe essere utilizzato in certi periodi fino a due volte alla settimana.

Per mancanza di senso della misura, le aspettative di investimento immobiliare di Inter e Milan appaiono incompatibili con le stesse condizioni di operatività del comparto stadio e del cosiddetto comparto plurivalente.

2. Senso del luogo

Lo stadio e l'ampia area vuota che lo circonda da anni rappresenta come sappiamo un'incompiuta, da quando si decise di abbandonare la ricostruzione del palasport e la riqualificazione di tutte le aree contermini agli impianti sportivi, definite su progetto dello Studio Aldo Rossi Associati nell'anno 2000. Come tutte le incompiute l'area ha registrato un progressivo impoverimento e degrado, ma ha conservato nel tempo, proprio in virtù dell'architettura eccezionale dello stadio, una funzione significativa di cerniera di tre settori che storicamente compongono il quartiere: la fascia della città giardino, di media e bassa densità con diffusa dotazione di verde privato; la fascia più recente fra le vie Tesio ed Ippodromo, con edifici pluripiano a maggiore densità, il quartiere INA Casa dei cosiddetti "grattacieli orizzontali" di via Harar-Dessiè. Gli impianti ippici a nord ed a ovest hanno in qualche modo contenuto e protetto le prime due fasce, la prima dalla saldatura con il QT8, la seconda dall'espansione a macchia d'olio verso la campagna.

Se consideriamo il cospicuo ingombro dell'ippodromo del galoppo, del trotto e degli anelli di allenamento, oltre al vicino parco di Trenno, potremmo affermare che quello di San Siro sia il settore di città consolidata dove gli spazi vuoti prevalgono più fortemente sui pieni. Si tratta di valutare se questa morfologia urbana abbia ancora un significato e quali criteri si possono assumere per la trasformazione della grande macrostruttura che ne è il fulcro. Avanziamo l'ipotesi che lo sviluppo prevalentemente orizzontale dell'edificato originario degli architetti Figini, Pollini e Ponti, accompagnato dalle altezze contenute degli edifici della città giardino e dalla loro ordinata distribuzione rappresentino un valore identitario che merita di essere difeso da costruzioni troppo alte. Se lo stadio può rappresentare il perno fenomenale su cui ruota tutta la morfologia urbana di questa parte di quartiere, il contesto attuale mal si coniuga con nuovi edifici alti, inseriti come massi erratici negli spazi di risulta dei comparti di progetto.

Dal punto di vista morfologico, la zona San Siro è ancora oggi un bagaglio di esperienze progettuali in cui il rapporto del costruito con il suolo e con gli elementi naturali è costantemente ricercato, ne è la regola insediativa chiave; lo stadio è l'eccezione alla regola che dà una gerarchia al tutto. Non si tratta di forme usuali per la Milano dei quartieri esterni alla cerchia filoviaria; è memoria di una sensibilità che negli anni successivi di crescita urbana si è persa, nell'edilizia sociale come in quella di mercato.

In questo senso il masterplan in progetto appare particolarmente deludente, collocando tre edifici a torre, di altezze differenti, lungo la via Achille sulla fascia residuata dal grande centro commerciale ma pur sempre a contatto con le aree ippiche. Ad est, il lungo affaccio della stessa struttura commerciale pluripiano su via Piccolomini schiaccia i fabbricati delle ex-scuderie senza stabilire alcuna relazione con essi.

In una valutazione morfologica del progetto non può mancare l'esame della collocazione fisica del complesso delle costruzioni previste nello spazio dato. Distanze fra gli edifici, reciproche interferenze fra loro e con il tessuto esistente, altezze massime, soluzione degli spazi aperti e loro sicurezza di giorno e di

notte, porosità e vincoli introdotti delle nuove forme insediative, rapporto con le infrastrutture per la mobilità meccanizzata e dolce sono tutti aspetti che devono giungere ad una sintesi più convincente. Circa gli edifici a torre sul lato nord si è detto. Ma la scelta di realizzare il nuovo stadio su via Tesio appare totalmente incompatibile con il tessuto residenziale esistente, anche se potrebbero migliorare le performance di isolamento acustico e contenimento vibrazionale estremamente penalizzanti per le residenze prospicienti. Su questo aspetto si rinvia alle molte prese di posizione da tempo agli atti del Comune di Milano espresse da gruppi storici di residenti.

Non ultimo, la zona a parco attrezzato collocata a nord dell'ambito di progetto sembra più rispondere alla funzione di "fascia di rispetto" verso le aree ippiche che di spazio verde a disposizione del quartiere come sarebbe se fosse collocata a sud dell'ambito: visibile dalla viabilità frequentata, non nascosta dalle megastrutture proposte, esposta al migliore soleggiamento in tutte le stagioni, più baricentrica alle residenze. Solo un concorso di progettazione potrà a nostro parere interpretare al meglio un contesto urbano con tali peculiarità e dare forma felice agli spazi ed agli edifici che si riterrà opportuno localizzare nell'ambito.

3. Valore storico-testimoniale

I proponenti hanno spesso affermato, nel corso del dibattito pubblico "teniamo a San Siro, è un'icona nel mondo" ma se si optasse definitivamente per l'abbattimento cosa resterebbe della sua memoria? Nulla. E' rilevante? Una risposta valida per tutti non è possibile. E' evidente che ciò che è in gioco nel nostro immaginario non è l'icona stadio - definizione di marketing che può lasciarci indifferenti - ma è il valore storico-testimoniale che attribuiamo al Meazza. Perché parlare di valore? Perché il vecchio stadio è un oggetto evocativo potente e gli oggetti evocativi che scegliamo introiettandoli - come ha scritto Christopher Bollas, psicoterapeuta americano - sono "cibo per la mente", cibo che stimola gli interessi psichici e quindi elabora ed alimenta il desiderio del Sé e delle proprie fantasticherie. Attribuiamo un valore ad oggetti che entrano nella nostra esperienza di vita perché tengono vive le nostre fantasticherie.

Cosa ne consegue per la collettività in genere? Che deve valer la pena demolire un fabbricato amato e, se proprio sarà necessario, ciò che lo sostituirà dovrà assicurarci nuovi significati. Non c'è solo il senso di appartenenza alla squadra da considerare, il "beneficiario della gloria riflessa" - come è stato ben riconosciuto nel Dossier di Progetto - che un qualunque nuovo impianto potrebbe assicurare; esiste anche l'attaccamento identitario e simbolico ai luoghi della competizione cui abbiamo assistito. Non è forse un caso che una buona parte degli stadi di grandi squadre europee sia stato sottoposto a svariati interventi di ristrutturazione ed adeguamento, piuttosto che essere sostituito da nuove strutture.

4. Valenza turistica, sociale, mediatica

Un'altra motivazione ricorrente utilizzata dalle società proponenti per promuovere il nuovo stadio riguarda i benefici indiretti del nuovo stadio sul turismo, i benefici diretti sull'occupazione e l'attrattività mediatica. Al riguardo, resta difficile pensare come un nuovo stadio, con 15.000 posti in meno, possa presentare una valenza turistica e sociale maggiore del Meazza. Quel 20% di spettatori in meno inciderà pure sull'indotto degli eventi: alberghi, ristorazione, cultura, trasporti. A meno di presupporre segmenti di utenza con più alta disponibilità a pagare, selezionati da prezzi più elevati dei biglietti, si prefigura una perdita secca per l'indotto, non un impulso. Inoltre le attività indotte si rifletterebbero maggiormente all'interno dei contenitori che il masterplan propone, anziché diffondersi nel quartiere e nella città (il caso più evidente è quello della ristorazione, ma vale per tutti i generi di consumo che l'adiacente centro commerciale potrà offrire). In ogni caso non si può pensare che un 5% di posti premium sul totale della capienza complessiva possa compensare la perdita del 20% dei posti.

Per quanto riguarda la cosiddetta valenza mediatica, il Meazza è già una struttura altamente attraente, con la sua architettura brutalista. Il contributo che i media hanno assicurato alle attività calcistiche è divenuto progressivamente fondamentale sul piano finanziario ed anche identitario ma, come occorre riconoscere, il luogo non è tutto: conta la comunicazione esercitata dai protagonisti, le vicende di squadra, i successi nazionali ed internazionali, la continuità delle prestazioni positive, le capacità di reazione alle crisi periodiche, la fama dell'allenatore di turno e dei team leader, persino la multietnicità della rosa dei giocatori. Contano le infrastrutture tecnologiche avanzate che permettono di vivere tutto ciò dall'altra parte del mondo. Si tratta di un immaginario che va continuamente alimentato ma che nel caso delle squadre milanesi è già molto sviluppato, anche avendo come cornice uno stadio di 60 anni fa. Portare la maggiore valenza mediatica di un nuovo stadio come motivazione del masterplan è del tutto inappropriato; meglio sarebbe curare la solidità delle società calcistiche, crescentemente indebitate per restare sulla scena mediatica e sportiva.

5. Impatti considerati ed ignorati

Il masterplan è stato sottoposto ad alcune verifiche di impatto, che tuttavia hanno trattato molto sommariamente gli effetti economici, sociali ed ambientali nonché i criteri di cantieramento degli interventi proposti. Del resto il progetto di Populous è ad un livello di definizione molto generico, che non consente valutazioni precise ed incontrovertibili sugli impatti. Si è spesso risposto alle critiche rinviando allo sviluppo del progetto definitivo: peccato che l'approvazione del masterplan di progetto – qualora avvenisse – aprirebbe un percorso di non ritorno dell'operazione, vuoi per l'iter procedurale garantito dalla cosiddetta "Legge Stadi", vuoi per i costi rilevantissimi della progettazione da prevedersi (dell'ordine di decine di milioni di €). Giova sottolineare che è prassi consolidata che le valutazioni di impatto precedano le decisioni vincolanti per le Amministrazioni Pubbliche e quindi sarà opportuno che ogni carenza riscontrata su questo piano venga risolta prima di qualunque decisione di Giunta.

Di seguito un elenco sintetico delle carenze riscontrate.

Circa l'impatto economico-sociale, l'analisi economica presentata nello studio di fattibilità considera solo i benefici degli interventi proposti e nulla circa i costi sociali: eppure già 80 mesi di cantierizzazioni rappresentano una condizione fortemente influente sull'abitabilità degli isolati circostanti. Nulla è approfondito circa le prospettive degli esercizi di prossimità lungo via Novara ed adiacenze, nonostante la legislazione regionale obblighi ad analisi precise dei contraccolpi sul sistema commerciale determinati da proposte di grandi strutture di vendita. Fra i costi sociali andrebbero inoltre considerati i costi della congestione ed il peggioramento dei tempi di viaggio, dando esplicitamente un valore a queste componenti.

Per quanto riguarda la qualità dell'aria, non risulta svolta un'analisi completa né in fase di cantiere né a progetto realizzato nelle due fasi (comparto stadio e comparto plurivalente) sugli inquinanti normalmente trattati. Poiché mancano simulazioni di traffico alla microscala, non sono state quantificate le emissioni inquinanti per quantità e durata legate agli accodamenti prevedibili.

Circa il clima acustico, l'analisi e la previsione delle emissioni di rumore sono state del tutto introduttive al tema, senza l'applicazione di appositi software che rappresentino le qualità fonoassorbenti del nuovo involucro stadio nelle situazioni di partita e di concerto. Come per le emissioni gassose, nessuna valutazione è stata condotta sulle emissioni acustiche da traffico ma solo divulgati dati dalla zonizzazione acustica di cui è dotato il Comune di Milano e dati di rilevazione delle emissioni acustiche per tipologie di eventi. Né è stata svolta una stima sulle emissioni in fase di cantiere, considerate attività rilevanti di demolizione di grandi strutture, il ricorso a macchinari potenti e veicoli pesanti, nonché gli impatti acustici della frantumazione dei calcestruzzi armati da recuperare o smaltire.

Non risultano quantificati i problemi attuali determinati dalle vibrazioni né formulati modelli previsionali circa lo stadio in progetto.

Relativamente agli impatti sull'ecosistema e le aree verdi è già efficacemente intervenuto l'Ordine degli Agronomi, al cui parere si rinvia.

Infine, come già indirettamente segnalato, non è stata condotta una valutazione dell'impatto morfologico-paesistico dell'insieme degli insediamenti. Ci si chiede: sarebbe forse possibile che il progetto salti la valutazione della Commissione Paesaggio del Comune ?

6. Questioni di finanziabilità

Lo spettacolo del calcio non è un'attività remunerativa, tanto più se si guarda alle squadre di eccellenza. Un sintetico esame dei bilanci dei proponenti e delle maggiori società europee è già stato posto agli atti del Dibattito Pubblico, redatto a cura di Riccardo Antoniol del Comitato Referendum San Siro, a cui si rinvia per brevità.

Se così è, ben si comprende come sia stato associato alla sostituzione dell'impianto un investimento immobiliare di notevole portata, quotato complessivamente dai proponenti intorno ai 1.300 milioni di €.

L'intervento – imperniato sul nuovo stadio con ampie superfici accessorie (insieme alle aree tecniche dedicate alle squadre, ai servizi tecnici ed al cosiddetto “podio” si raggiungerebbero oltre 120.000 mq. di superfici di pavimento), una adiacente grande struttura commerciale con parco pensile in copertura, torri direzionali, grande albergo e parcheggi sotterranei, non avrebbe *competitor* a Milano, se non il periferico Bloom a Cascina Merlata, in corso di costruzione ma in posizione marginale rispetto al tessuto consolidato.

Sull'insieme degli interventi sul comparto Stadio e Plurivalente il Piano finanziario delle società prevede rendimenti molto contenuti, poco credibili sia per gli investitori che andranno attratti sia per la bancabilità delle quote da garantire con appositi prestiti. Se i dati divulgati fossero credibili, sarebbe assai difficile concretizzare lo slogan – dichiarato nel Dossier Stadio - “passare da uno stadio di costo ad uno stadio di ricavo”.

Sulla credibilità delle assunzioni molto vi sarebbe da discutere: è comunque chiaro che un piano finanziario basato su un progetto solo abbozzato, con stime grossolane dei costi di investimento, un canone di concessione irrisorio rispetto all'attuale, nonché previsioni di lungo termine di ricavi può servire come prima stima degli equilibri da garantire ma rappresenta solo il primo passo di successive elaborazioni: così è fra l'altro la prassi di molti schemi di project financing. Ma al momento la versione presentata rappresenta un primo passo utile solo ai proponenti, per dare un primo ordine di grandezza all'impegno di capitale proprio e degli oneri prevedibili per servizi del debito. Al Comune deve essere documentato un Piano finanziario più maturo e solido nelle assunzioni ed in ogni caso il Comune – prima di ogni decisione circa questa prima parte di iter procedurale - potrebbe esigere maggiori approfondimenti, la rettifica di alcune assunzioni che lo riguardano (come la durata ed il canone della concessione, coperture assicurative e garanzie varie, oltre che – naturalmente - modifiche del progetto) e far revisionare accuratamente il documento finanziario da un soggetto qualificato indipendente.

7. Procedure inoppugnabili

Nello svolgimento del Dibattito Pubblico la dimensione procedurale dell'operazione è stata tenuta sullo sfondo, anche per oggettiva difficoltà di esposizione dei contorti meccanismi concessionali che andranno affrontati. Tuttavia uno sforzo in più meriterebbe di essere compiuto, perché molte sono state le voci preoccupate registrate in vari momenti della discussione e perché gli esiti per tutti gli attori in campo possono essere influenzati dai vincoli che contraddistinguono oggi l'affidamento in concessione di un'opera in partenariato pubblico/privato.

Pur rischiando di sottolineare aspetti scontati per gli amministrativisti e qualche inesattezza, merita di essere richiamata l'attenzione sui seguenti aspetti:

- La concessione da affidare non potrà rappresentare un rinnovo, trattandosi di un progetto di trasformazione urbana
- ne consegue che occorrerà svolgere una gara di evidenza pubblica, avente oggetto un progetto definitivo completo di tutti gli allegati di definizione tecnica, economica, ambientale, paesistica
- lo svolgimento della gara potrebbe far emergere nuovi promotori, il cui rapporto con le società calcistiche andrà regolato nell'eventualità.

8. Alternative esplorabili

Quanto esposto dovrebbe suggerire la massima cautela in una rapida chiusura delle decisioni sul nuovo stadio. Considerando che:

- L'ambito di progetto non si presta a concentrare due megastrutture ad alta affluenza ed ulteriori volumetrie nelle porzioni residue;
- Il progetto di un nuovo stadio merita di essere più attentamente verificato, anche nell'ottica di contenerne i costi di realizzazione e gli impatti negativi sulla città, le infrastrutture, l'ambiente;
- Sussistono buoni motivi per conservare, per un ragionevole periodo di tempo, lo stadio Meazza, affrontandone una ristrutturazione selettiva;

sarebbe forse più produttivo ragionare in termini di programma e, solo avendo chiarito tempi vincolanti e costi sostenibili, in termini di progetto urbano. Perché mettere in gioco i tempi? Perché lo stadio Meazza, come tutti gli edifici, ha un suo ciclo di vita; ignorarlo significherebbe soltanto andare incontro a costi crescenti ed a volte imprevisi di manutenzione straordinaria.

Un programma ragionevole potrebbe prevedere, alla luce del ciclo di vita del Meazza e delle esigenze di qualità degli eventi prodotti da Milan ed Inter, una ristrutturazione snella, mirata a mitigare i peggiori impatti negativi, tagliata per il prossimo ventennio. Nel frattempo le società verificherebbero le loro effettive capacità di risollevarsi dalla crisi di indebitamento che la pandemia ha acuito. Il Comune potrebbe individuare una grande area fra quelle ancora non edificate, ben infrastrutturata, per creare le condizioni di un decentramento del nuovo stadio. Un'area prossima ad una stazione del passante e dell'alta velocità ferroviaria sarebbe ideale, agli osservatori attenti indovinare dove.

Se così si operasse, forse riusciremo a soddisfare quanto sostiene sempre Bollas quando scrive: “ *la demolizione di un edificio che mi piace è emotivamente dolorosa, ma posso portare con me certi ricordi della struttura scomparsa. D'altra parte, la nuova forma architettonica che si potrà realizzare è determinante per testimoniare materialmente, fisicamente, la nostra visione del futuro, visione con la quale possiamo identificarci o no. Se il nuovo si fonderà nell'ambiente circostante sarà percepito come il prolungamento apparentemente logico di una progressione del tempo architettonico, e simbolicamente come un prolungamento della nostra vita e della nostra intelligenza*”.