



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO MILANO



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO MILANO

DOSSIER DI PROGETTO





Il presente Dossier, avendo ad oggetto una proposta di project financing presentata dalle società A.C. Milan S.p.A. e F.C. Internazionale S.p.A ai sensi della cosiddetta Legge Stadi (legge 27 dicembre 2013, n. 147 e successive modificazioni), è composto da due sezioni: la prima, a cura del Comune di Milano, che illustra l'inquadramento generale della proposta, mentre la seconda, a cura dei due club calcistici, contiene la descrizione dell'intervento.

PREMESSA	03
SEZIONE 1 INQUADRAMENTO GENERALE DEGLI INTERVENTI	06
<i>a cura del Comune di Milano</i>	
1. LA PROPOSTA	07
1.1 La legge stadi	
1.2 Genesi	
1.3 Contenuti di interesse pubblico e valutazioni	
2. STRUMENTAZIONE VIGENTE DEL COMUNE DI MILANO E INDIRIZZI	13
2.1 MILANO 2030_PGT	
2.2 Piano Aria Clima (PAC)	
2.3 Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)	
2.4 Mosaico San Siro	

Giancarlo Tancredi

Assessore Rigenerazione Urbana

Oggi lo Stadio Meazza, come nei decenni passati, fa parte di un grande distretto per gli eventi sportivi, che ricomprende anche tutte le strutture per l'ippica, nonché l'area del palasport crollato a metà anni '80, che da tempo soffre della ridotta attrattività e della dismissione di alcuni impianti – ad esempio il Trotto – e della necessità di ripensare alle relazioni tra i grandi impianti sportivi e la città.

Facendo proprio questo obiettivo l'Amministrazione Comunale, nel primo mandato del Sindaco Sala, ha inserito l'area dello Stadio Meazza e il suo ambito di intorno tra le Grandi Funzioni Urbane del Piano di Governo del Territorio, strumento di pianificazione generale per la rigenerazione urbana della città, confermando la funzione stadio come grande funzione di interesse generale, con la possibilità di realizzare attività connesse.

Il presente *Dossier di Progetto*, che costituisce documento alla base del Dibattito Pubblico di cui al DPCM n. 76 del 10/05/18, si innesta in un percorso avviato il 10 luglio 2019, anticipatamente all'approvazione definitiva del Piano di Governo del Territorio, quindi anche della relativa disciplina urbanistica propria della Grande Funzione Urbana, con la presentazione congiunta da parte dei due Club di una proposta di fattibilità ai sensi della cd. Legge Stadi.

L'area di interesse è di notevole estensione, circa 280.000 mq., oggi occupati dallo Stadio Meazza e dalla sua pertinenza, e da grandi spazi esclusivamente funzionali all'accessibilità allo Stadio – parcheggi, strutture ambulanti per ristorazioni e vendita di *gadget* – oltre all'area a prato dove crollò il palasport, agli spazi superficiali della stazione della linea metropolitana 5, e al capolinea della linea tranviaria.

Sono evidenti le criticità nella qualità urbana e nelle carenze di connessione con la città, come altrettanto evidenti le potenzialità che l'area offre per una rigenerazione ancora più estesa che ricomprenda il sistema Ippodromo nel suo complesso e i quartieri nell'intorno.

Tuttavia è un dato difficilmente incontrovertibile pensare che un disegno di rigenerazione di questo quadrante non possa prescindere dal futuro dello stadio, e dalla indissolubile relazione con i Club calcistici.

Milan e Inter sono parte della gloriosa storia della città, con i loro prestigiosi successi a livello planetario. Uno dei principali veicoli di immagine di Milano nel mondo.

San Siro è il luogo dove è stato costruito, poi ampliato e in più riprese ristrutturato, lo stadio dove le squadre per lungo tempo hanno giocato. Anche attualmente lo stadio è in concessione alle squadre e tutti gli interventi strutturali e di manutenzione sono in funzione delle esigenze di Milan e Inter, e delle norme in materia di eventi calcistici, sebbene nel periodo estivo, per circa un mese nell'arco dell'anno, lo stadio ospiti anche concerti musicali.

Penso sia illusoria e fuorviante una visione futura sulla sede calcistica dei due Club senza misurarsi con le strategie e le esigenze degli stessi, come è altrettanto essenziale che questa visione risponda agli obiettivi e alle istanze dell'Amministrazione e del territorio.

Peraltro la recente esperienza dei Club a livello internazionale fa dei nuovi stadi un elemento di rigenerazione e forte attrazione turistica-sociale.

Con la proposta presentata congiuntamente dalle squadre nel 2019 si è aperta inoltre la riflessione sulla necessità e opportunità di realizzare un nuovo stadio o mantenere lo stadio attuale, eventualmente ristrutturato.

Le squadre, utenti come detto esclusive dello stadio, al netto dei concerti estivi, hanno fin dallo studio iniziale proposto la realizzazione di un nuovo impianto affiancato da altre funzioni in uno Studio di fattibilità esteso all'intera area della GFU.

La ristrutturazione del Meazza è stata dai Club esclusa per diverse motivazioni da loro riprese anche nel presente Dossier, e non ritenuta compatibile con le esigenze di sussistenza e rilancio economico e sportivo delle due società.

È stato più volte anche affermato dai Club che il futuro degli stessi e le loro ambizioni di riposizionamento ai vertici del ranking internazionale, dipendono dal progetto di un nuovo stadio e delle aree all'intorno.

La proposta delle squadre è stata oggetto di successivi atti dell'Amministrazione: la determinazione dirigenziale adottata dal Responsabile Unico del Procedimento il 21 ottobre 2019, a conclusione della Conferenza dei Servizi sullo Studio di fattibilità presentato dalle squadre, l'ordine del giorno approvato dal consiglio Comunale il 28 ottobre 2019, e le tre successive delibere della Giunta Comunale in data 8 novembre 2019, 5 novembre 2021 e 20 settembre 2022.

Nei diversi atti l'Amministrazione ha ritenuto di dichiarare il pubblico interesse sulla proposta ponendo delle condizioni alle quali in parte i club hanno risposto con progressivi aggiornamenti della proposta stessa, fino all'ultimo consegnato dai Club in data 05/09/2022 e in parte ai quali saranno tenuti ad adempiere in fase di progettazione definitiva.

Il Dibattito Pubblico che a breve si svolgerà dovrà esprimere punti di vista, proposte, osservazioni, richieste di chiarimenti, sullo Studio proposto dai Club, dando voce alle diverse componenti della città.

Un'occasione di confronto e dialogo per poter poi assumere da parte della nostra Amministrazione la decisione di conferma o meno dell'interesse pubblico.

Ci si dovrà anche interrogare sui possibili scenari alternativi, a partire dallo scenario zero o inerziale dello *status quo*, che tuttavia non è in linea, come già valutato dagli Uffici comunali, con le valutazioni di sostenibilità economico finanziaria nella gestione futura, in caso di abbandono della struttura da parte dei club.

Tra i temi centrali del Dibattito sarà anche il valore emozionale dello Stadio Meazza, che la proposta delle squadre prevede di sostituire con un distretto per lo sport e il tempo libero, caratterizzato da un uso estensivo del verde.

Il punto è per tutti molto delicato, e il Dibattito sarà ulteriore occasione per interrogarsi, mettendo in conto tutti i molteplici e complessi fattori in gioco, su quale sia il modo migliore per dare valore alla memoria dello Stadio Meazza e del *luogo San Siro*.

La proposta dei Club risponde a questo interrogativo con la realizzazione *nello stesso luogo*, anche se in area contigua, di un nuovo Stadio Meazza, in linea con le logiche contemporanee dei moderni stadi.

Uno scenario che ritengo possa rispettare e dare continuità alla memoria del sito se fonderà il suo consenso e la sua credibilità sulla qualità architettonica e ambientale, sulle elevate capacità di accoglienza degli spettatori e dei fruitori, sull'inserimento nel contesto urbano nell'ambito di un progetto ben più esteso con riflessi socioeconomici e ambientali di grande scala.

Il fatto di creare le condizioni di permanenza sul sito è senza dubbio più meritoria dell'abbandono della stessa a favore, magari, di un diverso Comune.

Ma la visione di rigenerazione della città non può e non deve fermarsi all'*oggetto Stadio*.

Qui è in gioco la rigenerazione di un quadrante ben più esteso, e la soluzione di problematiche ben più profonde.

Il mio Assessorato ha di recente promosso e redatto uno Studio d'Area, "*Mosaico*", che analizza le problematiche di un ampio settore di città, da P.le Lotto al Parco delle Cave, dal limite nord degli ippodromi alla Piazza d'Armi, e delinea soluzioni e interventi di rigenerazione sullo spazio e su immobili pubblici, sulla ricucitura delle diverse parti di città, sulla creazione e il potenziamento delle connessioni, su interventi anche immateriali di sostegno alla lotta contro l'emarginazione e il disagio giovanile, che in alcuni quartieri prossimi allo Stadio è notoriamente presente.

Confido sul fatto che il Dibattito abbracci la molteplicità e complessità dei diversi temi e delle diverse scale, che possa essere ulteriore occasione di confronto e dialogo, e che possa arricchire lo scenario di rigenerazione dell'area della G.F.U. Stadio e dei quartieri all'intorno.



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO MILANO



Sezione 1

INQUADRAMENTO
GENERALE
DEGLI INTERVENTI

a cura del Comune di Milano



Comune di
Milano

1 La Proposta

1.1. La legge stadi

La costruzione di impianti sportivi è normata dalla legge di conversione n. 96 del 21 giugno 2017 che ha convertito il Decreto Legge del 24 aprile 2017, n. 50 che, con l'art. 62, ha introdotto una serie di interventi normativi in riforma alla disciplina di cui al comma 304 dell'art. 1 della Legge del 27 dicembre 2013, n. 147 (cd. Legge di stabilità 2014).

In sintesi la disciplina attualmente vigente prevede i seguenti passaggi.

Il soggetto che intende realizzare l'intervento presenta al comune interessato uno Studio di fattibilità ai sensi dell'articolo 1, comma 304, lettera a), della legge 27 dicembre 2013, n. 147. Lo studio di fattibilità può prevedere la demolizione e ricostruzione dell'impianto con diverse volumetria e sagoma, nonché la riconversione o riutilizzazione a fini sportivi. Ai fini del complessivo equilibrio economico-finanziario dell'operazione è possibile prevedere la costruzione di immobili con destinazioni d'uso diverse da quella sportiva, complementari o funzionali al finanziamento o alla fruibilità dell'impianto sportivo, ad esclusione della funzione residenziale.¹

Il verbale conclusivo della conferenza di servizi preliminare che esamina lo studio di fattibilità è pubblicato sul sito internet istituzionale del Comune e sul Bollettino Ufficiale della regione e ove la proposta sia valutata positivamente ed il comune abbia dichiarato il pubblico interesse.

Dichiarato il pubblico interesse il soggetto proponente presenta il progetto definitivo. Quest'ultimo deve essere redatto nel rispetto delle norme di attuazione del codice dei contratti pubblici tenendo conto delle condizioni indicate in conferenza di servizi preliminare; può discostarsene motivatamente e deve essere corredato - nel caso di interventi da realizzare su aree di proprietà pubblica o su impianti pubblici esistenti - da un piano economico-finanziario asseverato - che indichi l'importo delle spese di predisposizione della proposta, e da una bozza di convenzione con l'amministrazione proprietaria che specifichi:

- l'obbligo della preventiva o contestuale realizzazione delle opere di urbanizzazione;
- le caratteristiche dei servizi e della gestione;
- la durata della cessione del diritto di superficie o di usufrutto.

La conferenza di servizi decisoria si svolge in forma simultanea e sincrona e il verbale conclusivo di approvazione del progetto, in caso di impianti sportivi che ricadono in parte su aree pubbliche, costituisce dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza dell'opera, con eventuali oneri espropriativi a carico del promotore e costituisce verifica di compatibilità ambientale e variante allo strumento urbanistico comunale. Ove il progetto comporti atti di competenza regionale, la conferenza decisoria è convocata dalla Regione.

Il soggetto proponente deve essere in possesso dei requisiti di cui all'art. 183 comma 8, del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, associando o consorziando altri soggetti laddove si tratti della società o dell'associazione sportiva utilizzatrice dell'impianto.

¹ Nel caso di impianti sportivi pubblici, la conferenza di servizi preliminare, nel rispetto delle procedure di affidamento previste dal codice di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, esamina comparativamente eventuali istanze concorrenti individuando quella da dichiarare di interesse pubblico e da ammettere alla conferenza di servizi decisoria di cui alla lettera b) del medesimo comma 304 dell'articolo 1 della legge n. 147 del 2013.

Il progetto definitivo approvato è fatto oggetto di procedura ad evidenza pubblica; alla gara è invitato anche il soggetto proponente, che assume la denominazione di promotore.

In materia di costruzione e realizzazione di impianti sportivi il 1° gennaio 2023, tra i decreti della c.d. riforma dello sport, entrerà in vigore il D.lgs. 38/2021.

Le principali modifiche saranno le seguenti:

- il soggetto proponente dovrà presentare, a valere sul progetto preliminare, il documento di fattibilità delle alternative progettuali, in luogo dello studio di fattibilità;
- riduzione delle tempistiche dell'iter;
- per contribuire al consolidamento patrimoniale delle Società e associazioni sportive proponenti, il documento di fattibilità può prevedere la cessione, anche a titolo gratuito a fronte del valore dell'intervento, del diritto di superficie o del diritto di usufrutto sull'impianto sportivo o sulle aree contigue di proprietà pubblica per una durata novantenne o il trasferimento della proprietà alle Società;

1.2. Genesi

In data 10/07/19² A.C Milan S.p.A. e F.C. Internazionale S.p.A. congiuntamente, in qualità di promotori già concessionari e utilizzatori dello Stadio Giuseppe Meazza, hanno presentato la **Proposta** (consistente in uno studio di fattibilità PFTE) per la realizzazione di un nuovo complesso sportivo multifunzionale nell'area del quartiere San Siro, dove è ubicato l'attuale Stadio Meazza³.

Tale proposta - **comportante Variante alla strumentazione urbanistica** - è stata oggetto di istruttoria; è stata anzitutto convocata in data 27 settembre 2019 e 4 ottobre 2019 una Conferenza di Servizi preliminare, le cui risultanze, unitamente a tutti i pareri, sono state oggetto di pubblicazione sul sito istituzionale del Comune di Milano dal 14/10/19, sull'Albo Pretorio - dal 14/10/19 al 13/12/19 - oltre che sul BURL n. 43 del 23/10/19 per quanto attiene il solo Verbale.

Tale proposta prevedeva - su aree di proprietà comunale da cedere in diritto di superficie - la demolizione dell'attuale stadio Meazza, la realizzazione del nuovo stadio su 6 livelli per una capienza di 60.000 posti, la realizzazione di un comparto multifunzionale dove tutte le funzioni erano di carattere privato per una Superficie Lorda (SL) complessiva pari a **165.769 mq**. Tale volumetria era ottenuta applicando un indice territoriale pari a circa **0,63 mq/mq** ad un ambito di mq 261.982, che vedeva l'esclusione dell'area occupata dalla fermata metropolitana e del torna indietro del tram.

L'iter istruttorio della Proposta si è concluso con la Deliberazione di Giunta n. 1905/2019 del 8/11/19 in cui è stato dichiarato l'interesse pubblico della proposta con prescrizioni, il cui recepimento avrebbe costituito presupposto necessario per l'ottenimento dei successivi atti di assenso. Le prescrizioni consistevano nella presentazione di uno Studio di Fattibilità aggiornato - da sottoporre a successiva approvazione della stessa Giunta Comunale - con l'obiettivo prioritario della rifunzionalizzazione

² ai sensi dell'articolo 1, comma 304, lettera a), della legge 27 dicembre 2013, n. 147, come modificato dall'art. 62 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 coordinato con la legge di conversione 21 giugno 2017 n. 96 cosiddetta **Legge Stadi**.

³Con provvedimento del Consiglio Comunale n. 9/2019 lo Stadio Giuseppe Meazza è stato inserito all'interno del Piano di Alienazioni e Valorizzazioni Immobiliari (PAVI). In data 11 novembre 2019 l'Agenzia delle Entrate ha trasmesso all'Amministrazione Comunale la relazione contenente la determinazione del valore dello Stadio Giuseppe Meazza di Milano.

dell'attuale impianto "G. Meazza" in San Siro di proprietà comunale, mediante l'inserimento, in via prevalente, di funzioni di interesse pubblico e generale.

Oltre alla prescrizione anzidetta la Giunta ha previsto, avallando quanto approvato e prescritto dal Consiglio Comunale nella seduta del 28 ottobre 2019, altre prescrizioni, tra cui:

- assumere l'obiettivo di minimizzare l'impatto ambientale realizzando una cittadella di sport e servizi "car free";
- prevedere un incremento significativo di verde pubblico fruibile;
- rafforzare la vocazione sportiva dell'area;
- definire un piano di interventi tali da garantire ricadute positive sull'area circostante;
- connettere l'area di San Siro ai sistemi di grandi aree verdi limitrofe (Trenno, Piazza d'Armi, Parco delle Cave, Bosco in Città, Figino) e al quartiere caratterizzato a sud da grandi concentrazioni abitative (in particolare di edilizia pubblica) e da dismissioni di grandi impianti sportivi quali l'ex Trotto;
- rifunzionalizzare l'impianto di San Siro mediante l'inserimento di funzioni di interesse pubblico e generale - privilegiando fra queste quelle sportive - e funzioni complementari a carattere privato; tale rifunzionalizzazione sarà oggetto di rivalutazioni da parte dell'AC al fine del raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario;

Subito dopo l'approvazione di detta delibera, l'Amministrazione ha avviato la procedura di Verifica di Interesse Culturale (VIC) del Meazza e in data 13 maggio 2020 è pervenuto il provvedimento da parte della Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale della Lombardia con il quale è stato comunicato che l'immobile denominato "Stadio Giuseppe Meazza (San Siro)" non presentava interesse culturale ai sensi degli articoli 10, 12 e 13 del Codice dei beni Culturali n. 42/2004.

In linea con quanto indicato dal Consiglio Comunale nell'Ordine del giorno approvato il 28 ottobre 2019 e fatto proprio dalla Giunta Comunale con Delibera del 2019, Le Società calcistiche in data 6 novembre 2020 hanno presentato l'aggiornamento della proposta iniziale.

L'aggiornamento prevedeva – sempre sulle aree di proprietà comunale da cedere in diritto di superficie - la realizzazione del nuovo impianto calcistico, oltre alla rifunzionalizzazione dell'impianto Meazza mediante la realizzazione di un "comparto plurivalente" suddiviso in due distretti, uno multifunzionale e l'altro dedicato allo sport & entertainment; nel comparto plurivalente erano insediate funzioni di carattere privato per una SL complessiva pari a **145.000 mq**, che corrispondeva ad un indice territoriale pari a circa **0,51 mq/mq** applicato all'intero perimetro dell'ambito GFU - così come riportato negli elaborati di PGT - pari a mq 280.916.

A detta consegna documentale è seguita da parte dell'Amministrazione Comunale in data 04/12/20 richiesta di integrazione. All'esito di ulteriore interlocuzione sono stati verificati i titolari effettivi, i casellari giudiziari e la certificazione antimafia degli stessi.

Tra la documentazione trasmessa i Club hanno fornito il Piano Economico Finanziario (PEF) aggiornato; in detto aggiornamento hanno tenuto conto, al fine di calcolare il valore del diritto di superficie delle aree comunali, delle risultanze della stima dall'Agenzia delle Entrate, circa l'ipotesi di vendita dello Stadio Meazza e dell'area di stretta pertinenza.

Al fine di reimpostare il PEF in funzione della trasformazione dell'intero ambito GFU "San Siro", in data 17/06/2021 è stata formalizzata ad Agenzia delle Entrate la richiesta di determinazione del corrispettivo per il diritto di superficie novantennale dell'intera area interessata dalla Proposta come

aggiornata nel novembre 2020- oltre alla relativa rata annua da corrispondere al Comune di Milano da parte dei Club ai fini dell'attuazione dello sviluppo immobiliare previsto.

In data 04/08/2021 l'Agenzia ha formalizzato la propria stima, dalla quale risulta il valore dell'area ed un valore del corrispettivo del diritto di superficie sulla base di articolate valutazioni e conteggi.

Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 1379 del 05/11/2021 è stato confermato il pubblico interesse della Proposta, richiamando nell'atto il rispetto di tutte le prescrizioni già contenute nella precedente deliberazione (n. 1905/2019) e nei pareri allegati al Verbale della Conferenza dei Servizi e - anche alla luce di quanto emerso dalle valutazioni dell'Agenzia.

Più in particolare con la Deliberazione n. 1379 è stata formulata la richiesta di adeguare la proposta alle seguenti condizioni, necessarie per ottenere i successivi atti di assenso sul PFTE stesso:

- adeguamento dell'**indice di edificabilità territoriale** a quello massimo previsto dalla Norma del Piano di Governo del Territorio approvato con riferimento alla Grande Funzione Urbana (GFU) *San Siro*, pari a **0,35 mq/mq** fermo restando che servizi e/o attrezzature di interesse pubblico/generale convenzionate non concorrono alla determinazione della SL;
- riconfigurazione a distretto sportivo dell'area ove attualmente insiste il Meazza con ampia valorizzazione e incremento del verde;
- aggiornamento, nella successiva fase progettuale, del Piano Economico Finanziario (PEF), sulla base di quanto stabilito dal provvedimento di Giunta.

In seguito alla delibera del novembre 2021, l'Amministrazione ha avviato l'interlocuzione con la Commissione Nazionale Dibattito Pubblico.

Con nota del 01/12/2021 il Comune ha chiesto chiarimenti circa l'applicabilità delle norme sul Dibattito pubblico ai sensi dell'art.22 del d.lgs. n. 50/2016 alla Proposta presentata congiuntamente da parte delle squadre Inter e Milan ai sensi dell'articolo 1, comma 304, lettera a), della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e s.m.i.

Con nota del 14/12/2021, la Commissione Nazionale ha confermato l'applicazione della normativa sopracitata in tema di Dibattito Pubblico alla proposta del nuovo Stadio [*rammentando tuttavia la possibile deroga da tale applicazione ai sensi dell'art. 8, comma 6 bis, del Decreto legge 76 del 16 luglio 2020, convertito con la legge n. 120 del 11/09/2020, per ragioni legate all'emergenza COVID-19 e comunque fino alla data del 31 dicembre 2023*].

In data 03/01/2022 il RUP ha inviato una comunicazione ai Club riportando quanto indicato dalla Commissione sul tema del dibattito pubblico e ha contestualmente chiesto un aggiornamento dello Studio di Fattibilità per quanto attiene gli aspetti indicati in delibera di ricondurre le volumetrie a quanto previsto dal PGT.

Con nota del 14/01/2022 le squadre hanno dato riscontro alla nota del RUP esponendo le condizioni utili ad ipotizzare una deroga al procedimento del dibattito pubblico ai sensi di legge, come sopra indicato.

In risposta alla richiesta di deroga che precede, in data 08/02/2022, gli uffici del RUP hanno inoltrato una ulteriore comunicazione ai Club, motivando la scelta dell'Amministrazione di procedere con il dibattito pubblico sulla Proposta e richiedendo nuovamente l'aggiornamento di parte della documentazione di progetto sulla base di quanto disposto dalla Deliberazione n. 1379/2021. Il Comune ha ritenuto che trattandosi di un *progetto di particolare rilevanza per la Città di Milano, tra i requisiti fondanti di un'ipotesi derogatoria non può invocarsi esclusivamente l'ampio confronto svoltosi*

in seno agli organismi consiliari, dovendosi piuttosto sottolineare come ad oggi non siano stati ancora coinvolti e consultati gli ambiti di partecipazione dei cittadini. Infatti, anche alla luce di quanto recentemente emerso nel corso delle numerose sedute delle competenti Commissioni Consiliari, si ritiene che il confronto con la cittadinanza sulla realizzazione di una opera pubblica di rilevanza internazionale come questa, possa essere la sede appropriata per la formulazione di ponderate valutazioni sulla Vostra proposta, così come fino ad oggi indirizzata dall'Amministrazione nei propri atti - dichiarazione di pubblico interesse con DGC n.1905 del 08/11/2019, confermata con DGC n. 1379 del 5/11/2021 - e, non ultimo, sulla riconfigurazione dell'area occupata dallo stadio Meazza a funzioni private e pubbliche e di interesse pubblico generale di natura differente da quelle attualmente insediate.

Con ulteriore nota datata 8 marzo 2022, inviata alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, l'Amministrazione si è resa disponibile ad attivare direttamente le procedure per l'individuazione e la nomina del Coordinatore del Dibattito e con Determina Dirigenziale n. 2789 del 12/04/2022 è stata approvata la documentazione per l'affidamento - mediante procedura negoziata - del servizio di progettazione e gestione del Dibattito pubblico sulla proposta relativa allo "Stadio di Milano" presentata dalle due squadre.

L'esito della selezione, avvenuto in data 20/05/2022, ha individuato come migliore offerta quella di Avventura urbana S.r.l., con il dott. Andrea Pillon come coordinatore del dibattito pubblico supportato da un team di 15 professionisti; l'incarico è stato attivato con determinazione dirigenziale n. 4936 del 17 giugno 2022.

In data 03/06/2022 il RUP ha inviato alle Società calcistiche una nota al fine di presentare la documentazione di competenza per la redazione del dossier di progetto finalizzato allo svolgimento del Dibattito Pubblico.

In data 05/09/2022 è stato formalizzato da parte dei proponenti (Milan e Inter Club) l'aggiornamento della Proposta alle condizioni indicate nella Deliberazione n. 1379 sopra citata.

1.3. Contenuti di interesse pubblico e valutazioni

Le Delibere sopra indicate (n. 1905/2019 del 8/11/19 e n.1379 del 05/11/2021) hanno dichiarato il pubblico interesse della Proposta (presentata dai Club Milan e Inter) di realizzazione di un nuovo complesso sportivo multifunzionale nell'area del quartiere San Siro, che prevede la realizzazione di un nuovo impianto calcistico e di un "comparto plurivalente" dedicato ad un distretto sportivo/museale di interesse pubblico e generale e funzioni complementari di carattere commerciale/intrattenimento.

Dall'analisi della proposta e sulla base delle prescrizioni indicate negli atti del Comune la dichiarazione di pubblico interesse si è basata sui seguenti aspetti:

- una complessiva rigenerazione di un esteso ambito urbano caratterizzato dalla presenza dello Stadio attuale, ma anche dequalificato dalla presenza di ampie superfici in asfalto (spazi di afflusso e deflusso spettatori, parcheggi) utilizzate solo in occasione degli eventi svolti nello Stadio;
- la realizzazione di un intervento articolato che può costituire nuova centralità della città, vissuto 365 giorni l'anno e in tutte le ore del giorno, e con potenziali ritorni di immagine e incremento di turismo a livello cittadino, in un contesto che presenta alcune criticità (in particolare la presenza di patrimonio edilizio da risanare e la dismissione di grandi impianti sportivi quali l'ex Trotto, carenza di servizi a livello locale);

- la realizzazione di un nuovo impianto sportivo multifunzionale moderno, un nuovo stadio in linea con gli standard internazionali più avanzati che, negli obiettivi dei proponenti, migliorerà il confort degli spettatori e accrescerà la presenza di un pubblico più orientato alle famiglie, con condizioni di sicurezza ed un'offerta di servizi molto più efficienti.
- la realizzazione di tutti gli interventi a prevalente carico del soggetto privato, con assunzione dei relativi rischi;
- la potenziale realizzazione di spazi a verde fruibili e di valenze ecologia in connessione con il sistema dei parchi limitrofi;
- un minor impatto acustico dell'impianto, rispetto alla situazione attuale, secondo quanto dichiarato dai proponenti;
- la potenziale versatilità dell'impianto, capace di ospitare eventi sportivi non solo calcistici ed altre forme di spettacolo;
- l'intervento prevede un significativo indotto occupazionale.

Dal punto di vista finanziario la proposta aggiornata al 2022 si basa sul completo finanziamento dell'investimento complessivo a carico delle Società Milan e Inter. Le aree (che rimangono di proprietà comunale) vengono cedute in diritto di superficie per 90 anni, a valere su un corrispettivo complessivo pari a circa **195,8 mil/€**, pari ad una rata annua di circa 2,2 mil/€.

Inoltre la Proposta aggiornata al 2022 prevede l'adeguamento delle volumetrie previste **all'indice di edificabilità territoriale unico di 0,35 mq/mq**; tali volumetrie prevedono funzioni commerciali, di intrattenimento e terziarie – complementari e/o funzionali al complesso sportivo – ed in parte costituiscono una Grande Struttura di Vendita (GSV) la cui competenza autorizzativa è in capo all'organo regionale.

Sulla base della normativa di riferimento sopra analizzata, si specifica che l'interesse pubblico della Proposta è stato dichiarato sulla base di un progetto di fattibilità (alias *progetto preliminare*) e quindi solo nella successiva fase il proponente dovrà elaborare e poi formalizzare un progetto definitivo, che tenga conto anche delle condizioni e prescrizioni espresse in sede di Conferenza dei Servizi (CdS) preliminare e negli atti assunti dall'AC.

È importante sottolineare che l'eventuale scenario zero o inerziale dello *status quo* - non in linea con le previsioni del PGT – comporterebbe, in caso di abbandono della struttura da parte dei Club, la necessità di una gestione diretta dell'impianto da parte del Comune, con costi di manutenzione, che, solo per la parte straordinaria, si stimano in circa 5 mil/€ annui. È infatti prevedibile che non vi siano soggetti terzi che possano avere interesse a prendere in gestione la struttura, considerati i rilevanti costi di utilizzo e mantenimento che non troverebbero un equilibrato riscontro economico negli eventuali ricavi ipotizzabili per manifestazioni e iniziative diverse da quelle calcistiche di livello professionistico ed internazionale. Pertanto la gestione e manutenzione dell'impianto non potrebbe che essere affidata alle squadre Milan e Inter attuali concessionarie (scadenza concessione 2030) che ad oggi - come indicato nello studio di fattibilità – ritengono come unico scenario perseguibile la realizzazione di una nuova struttura sportiva di livello internazionale per gli eventi calcistici.

Inoltre la nuova localizzazione permetterebbe un miglioramento dei flussi di entrata/uscita dall'impianto in particolare in tema di sicurezza, permettendo, fra l'altro, il rispetto dell'area di

filtraggio prevista dal c.d. Decreto Pisanu, applicato in deroga all'attuale struttura per l'impossibilità tecnica di garantire le distanze previste.

2 Strumentazione vigente del Comune di Milano e indirizzi

2.1 MILANO 2030_PGT

Il Consiglio comunale, con Delibera n. 34 del 14/10/19 e divenuto efficace con pubblicazione sul BURL n.6 del 5/02/2020, ha approvato il Piano di Governo del Territorio (PGT) composto dal nuovo Documento di Piano, dalle varianti del Piano dei Servizi, comprensivo del Piano per le Attrezzature Religiose, e del Piano delle Regole e corredato dal nuovo studio geologico.

Il Piano di Governo del Territorio di Milano fissa gli obiettivi verso Milano 2030 in una fase di crescita della città sotto il profilo demografico, economico, turistico.

Nonostante la fase di crescita della Città sia destinata a prolungarsi anche in vista delle Olimpiadi del 2026, si è deciso di aggiornare norme e regole al fine di rendere la crescita più equa, diffusa e sostenibile.

I tre punti su cui il piano innova fortemente la visione della città, anche in un'ottica metropolitana, sono quindi:

- ambiente e cambiamenti climatici;
- periferie e quartieri;
- diritto alla casa e affitti calmierati.

Per quanto riguarda i temi ambientali e cambiamenti climatici Milano negli ultimi 10 anni ha promosso politiche di riduzione del traffico, di potenziamento del trasporto pubblico, di gestione dei rifiuti e incremento del verde che hanno notevolmente migliorato le performance della città in questi campi. Inoltre il nuovo Piano ha obiettivi legati all'implementazione del verde ed alla riduzione del consumo di suolo ed in particolare alla creazione di nuove connessioni verdi di collegamento fra parchi, oltre alla realizzazione di edifici più efficienti energeticamente, *carbon neutral* (zero emissioni).

In particolare le norme del Piano delle Regole dettano disposizioni sulla sostenibilità ambientale e la resilienza urbana (art. 10) al quale il futuro progetto definitivo dovrà attenersi, mediante l'introduzione di nuovi standard, fra i quali la riduzione delle emissioni di CO2 e, la riduzione dell'impatto climatico (inteso come rapporto fra superfici verdi e superficie territoriale) o eventuali misure compensative per la realizzazione di progetti di verde pubblico.

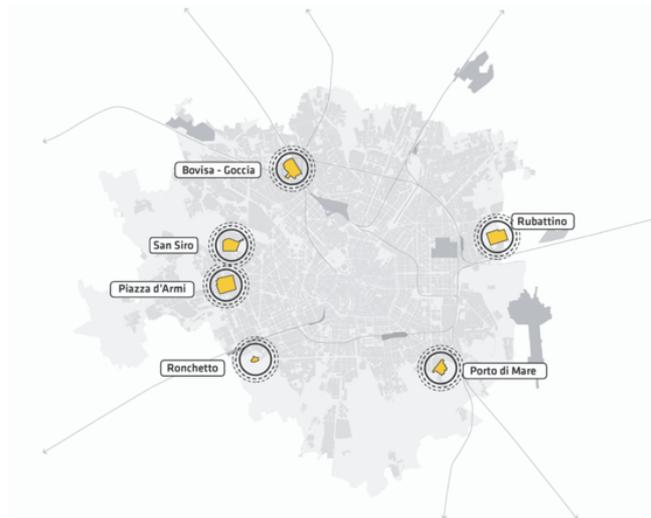
Ulteriore obiettivo del PGT il sostegno ad alcuni quartieri con gli interventi pubblici e privati. Da un lato il Piano Quartieri prevede stanziamenti per il valore di 1,6 miliardi di euro, in larga parte fuori dalla cerchia della linea 90/91, dall'altro il PGT introduce misure volte a favorire gli investimenti privati. Fra i principali obiettivi ci sono:

- reinvestimento di metà degli introiti comunali da interventi urbanistici nel Municipio 1 negli altri Municipi;

- riduzione dell'indice edificatorio massimo per le aree meno accessibili al trasporto pubblico;
- norma contro gli edifici abbandonati;
- riqualificazione di 7 Piazze strategiche e 13 Nodi di interscambio per ricucire i quartieri e il comune con la città metropolitana, in continuità con il piano di riqualificazione in atto di 80 piazze milanesi.

Oltre ai nodi ed alle piazze il PGT introduce le **GFU** (Grandi Funzioni Urbane): luoghi che hanno caratteristiche di accessibilità, localizzazione e conformazione compatibili con l'accoglimento di funzioni di carattere strategico, di uso pubblico e/o di interesse pubblico o generale, anche private. Gli ambiti Bovisa-Goccia, Porto di Mare, Ronchetto sul Naviglio, Piazza d'Armi, San Siro e Rubattino consentono la crescita di funzioni di eccellenza e, in generale, della capacità attrattiva della città a scala globale.

Individuazione delle GFU



2.1.1 GFU San Siro

Il PGT vigente prevede per l'area la disciplina della Grande Funzione Urbana. Gli ambiti delle GFU sono destinati alla localizzazione di rilevanti funzioni per servizi pubblici e/o di interesse pubblico o generale, per attrezzature pubbliche, nonché funzioni, anche private, aventi carattere strategico.

La funzione per servizi di interesse generale prevista nell'ambito San Siro è lo Stadio

La normativa vigente prevede l'applicazione per queste aree di un indice di utilizzazione territoriale pari a 0,35 mq/mq di SL per la realizzazione di funzioni urbane accessorie o comunque compatibili, necessarie a garantire la sostenibilità finanziaria della stessa GFU, senza necessità di variante urbanistica. L'indice territoriale viene applicato alla superficie territoriale in questo caso di mq 280.916

Per l'ambito San Siro è ammesso l'insediamento di una GSV (grande struttura di vendita) entro l'indice di edificabilità massima previsto, senza ulteriore autorizzazione da parte del Consiglio Comunale.

L'attuazione degli interventi nelle GFU può avvenire per parti distinte e qualora non venga realizzata direttamente dal Comune, sarà necessario predisporre una convenzione quadro al fine di regolare le funzioni accessorie e compatibili, il sistema della mobilità e del TPL, la dotazione di servizi e le eventuali cessioni/asservimenti, il cronoprogramma e lo schema progettuale di massima.

Stralcio Tav-R02 GFU San Siro



2.2 Piano Aria Clima (PAC)

Il Piano Aria e Clima del Comune di Milano è lo strumento, di ambito urbano, finalizzato a ridurre l'inquinamento atmosferico, contribuire alla prevenzione dei cambiamenti climatici e definire le strategie di adattamento per il territorio del Comune di Milano, nel rispetto dei principi di diritto alla salute, equità e giustizia e considerando i criteri prioritari dell'inclusione sociale e della tutela delle fasce deboli della popolazione.

Il Piano punta a trasformare le azioni per la qualità dell'aria e il clima in un investimento sistemico che garantisca una società e un'economia urbana sostenibili e fiorenti: se da un lato si vuole migliorare la salute e il benessere degli abitanti, creare luoghi e quartieri migliori e più vivibili, favorire la coesione sociale, dall'altro si possono generare importanti vantaggi economici, sbloccando nuovi settori di mercato che aumentano la competitività e creano nuovi posti di lavoro.

Uno degli obiettivi principali è trasformare Milano - entro il 2050 - in città *carbon neutral* (a impatto climatico nullo): la lotta al cambiamento climatico deve integrare l'investimento in soluzioni tecnologiche innovative e allo stesso tempo il coinvolgimento di tutti gli attori.

Per dimostrare la possibilità concreta che Milano si trasformi in città *carbon neutral*, l'Amministrazione intende anticipare quest'obiettivo con una o più Aree Carbon Neutral pilota. Queste avranno fini dimostrativi nei confronti dei cittadini e di determinati stakeholder, come progettisti e costruttori e consentiranno di sottoporre a prove pratiche, tecnologie e sistemi innovativi di grande efficienza ambientale in diversi settori di intervento, compresa la promozione della mobilità attiva e movimentazione di beni e materiali a zero emissioni.

A questo proposito il Piano Aria e Clima, valuterà, nella fase attuativa, la fattibilità di inserimento dell'area San Siro tra quelle *Carbon Neutral* previste dall'Azione 3.1.1 dello stesso piano, che include anche la gestione sostenibile dei materiali da costruzione e demolizione in fase di cantiere e promuove il riuso e l'utilizzo di materiali ad elevato contenuto di riciclato.

Il progetto inoltre, tenuto conto anche della possibile presenza di più cantieri contemporaneamente, porrà particolare attenzione alle emissioni generate, prevedendo clausole specifiche (tipologie mezzi, piano di monitoraggio qualità dell'aria etc) ad integrazione di quanto già previsto dagli attuali provvedimenti vigenti (es. dall'art.7 del vigente **Regolamento per la qualità dell'aria**)

Come evidenziato nel PAC il Profilo Climatico Locale di Milano mostra come il clima stia diventando sempre più caldo e secco. Questo comporta un calo dei consumi invernali per il riscaldamento e l'aumento consistente dei consumi di energia elettrica per il raffrescamento. Il rischio climatico per Milano si traduce nella necessità di gestire gli effetti del caldo estremo e sviluppare una gestione resiliente del deflusso delle acque piovane, in particolare in riferimento ai fenomeni di pioggia estremi. In questa direzione il PFTE propone l'implementazione di verde profondo e la riduzione di isole di calore mediante la creazione di un parco di cui si ipotizza di mettere a dimora un'elevata quantità di nuove alberature con un'implementazione rispetto all'intero quadrante di circa il 6/8%, con un miglioramento ambientale tendente a circa 30 tonnellate di CO2 assorbita annualmente ed una superficie a verde profondo con caratteristiche di completa permeabilità di oltre 50.000 mq.

2.3 Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

Con D.C.C n. 38 del 12 novembre 2018 il Comune di Milano ha approvato il PUMS, con l'indicazione di voler assicurare con il Piano "...il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali".⁴

Gli obiettivi generali del PUMS sono i seguenti:

- **mobilità sostenibile** - soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese e degli utenti della città, contribuendo al governo di area metropolitana e restituendo gli spazi pubblici urbani alla condivisione tra tutti gli utenti;
- **equità, sicurezza e inclusione sociale** – garantire adeguate condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione per tutti;

⁴ Definizione ai sensi del D.lgs. 257/2016

- **qualità ambientale** - promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema di mobilità;
- **innovazione ed efficienza economica** - valorizzare le opportunità di innovazione, perseguire la sostenibilità e le priorità di spesa in ottica di equilibrio con il quadro di risorse finanziarie limitate.

Le politiche sulla sosta rivestono un ruolo essenziale nella costruzione delle strategie del PUMS per la loro capacità di orientare la scelta dei modi di trasporto nonché come strumento di regolazione e controllo dell'uso dello spazio pubblico.

Per quanto attiene l'utilizzo di sistemi di pagamento avanzati e tariffazione dinamica, il Piano propone l'attivazione di un progetto pilota in un particolare ambito sensibile della città, dove la domanda di sosta presenta elevati livelli di variabilità nell'arco delle 24 ore o in relazione a eventi: l'area San Siro. Quest'ultima è stata individuata come ideale per la sperimentazione di questo nuovo sistema di gestione degli accessi e della sosta. Attualmente durante gli eventi legati allo stadio Meazza sono attivi i provvedimenti di ZTL ed è in previsione che vengano implementati con telecamere per il controllo degli accessi connessi anche al pagamento della sosta. Nell'ottica di una gestione maggiormente funzionale oltre che di una maggiore sicurezza e di un miglior sistema di deflusso del traffico alla conclusione degli eventi, la ZTL prevede un sistema di ingressi limitati e autorizzati preventivamente. Nello specifico, possono accedere alla ZTL San Siro gli aventi diritto, previa registrazione della targa (residenti, veicoli di attività produttive e venditori ambulanti, disabili, e veicoli autorizzati da specifiche ordinanze, addetti ai lavori e autobus tifoserie) e, senza registrazione targa, coloro che hanno preventivamente acquistato un titolo per sostare. Il sistema funziona con l'utilizzo di telecamere per il controllo degli accessi alla ZTL e ai parcheggi, pannelli a messaggio variabile per l'indirizzamento e l'organizzazione di prevendita dei biglietti: in questo modo i veicoli che hanno acquistato sia il biglietto dell'evento che lo spazio sosta, saranno autorizzati all'accesso nella ZTL e sarà possibile conoscere la disponibilità di sosta. Verificati la validità del titolo e la corretta destinazione attraverso la lettura della targa o di un codice, un operatore consente l'accesso e, allo stesso tempo, verifica che il posto occupato corrisponda a quello prenotato, soprattutto per quanto riguarda la disponibilità di sosta su strada, indirizzando l'utente verso il parcheggio corretto.

Per quanto attiene la realizzazione dei nuovi parcheggi nell'ambito della proposta progettuale presentata, il PGT prevede che la loro realizzazione avvenga unicamente in sottosuolo o in struttura e, nel caso specifico, verrebbero liberate le superfici pavimentate in soprasuolo esistenti.

Per quanto riguarda gli interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria esistente, lo Scenario di Piano è stato definito sottoponendo le infrastrutture previste dal PGT ad un processo valutativo volto ad individuare l'equilibrio fra i costi e i benefici, considerando quali parametri di riferimento anche aspetti ambientali (quali ad esempio la riduzione della domanda di mobilità individuale, il risparmio di suolo, la sottrazione di traffico di attraversamento dagli ambiti locali, ecc). Nel versante Ovest della Città, ed in particolare l'ambito San Siro il PUMS ha valutato che poiché lo sbocco del tunnel di San Siro (via Patroclo) è stato realizzato ad ovest del Trotto, risulta costosa e di complessa realizzazione la prevista connessione sotterranea in corrispondenza di via Harar - anche per le interferenze con il manufatto della M5. Quindi si è optato di procedere con la riqualificazione del tracciato mediante interventi di parziale ridisegno delle geometrie stradali realizzabili in ragione dell'ampia disponibilità di spazi, con interventi altrettanto efficaci ma economicamente più vantaggiosi - in particolare le intersezioni Diomede/Sant'Elia e Ippodromo/Patroclo -

2.4 Mosaico San Siro

Lo Studio d'area è uno strumento di indirizzo del Comune di Milano che propone delle linee guida con l'obiettivo di restituire le caratteristiche di un determinato quadrante urbano attraverso analisi quantitative e qualitative, e allo stesso tempo proporre una strategia in grado di orientare la rigenerazione urbana della città. Lo studio si propone di accompagnare la pianificazione attuativa colmando il distacco fra le strategie della pianificazione generale ed i progetti operativi, fornendo coordinate coerenti per l'azione pubblica. Inoltre lo studio può essere base di supporto ai processi di confronto strutturato con la città, aperto ad accogliere sollecitazioni e contributi utili a far evolvere la discussione pubblica e a migliorare la progettualità.

La strategia dello studio si concentra su alcuni approfondimenti "affondi progettuali" che hanno l'obiettivo di definire le specifiche strategie d'azione alla luce di un'analisi che individua le criticità e le potenzialità di ciascun ambito:

1. riqualificazione del quartiere pubblico e apertura verso la città, Quartiere ERP San Siro;
2. permeabilità dell'asse e spazi pubblici contigui, via Rospigliosi/Harar e via Novara;
3. la città verde dei grandi recinti, via Caprilli e ippodromi;
4. connessione del verde e attivazione degli spazi pubblici, Quarto Cagnino

A ogni affondo corrispondono i seguenti focus di progetto che ha l'obiettivo di evidenziare le indicazioni progettuali:

1. tra piazza Selinunte e via Paravia;
2. piazza Axum - San Siro Stadio;
3. piazzale dello Sport - via Achille;
4. piazza d'Armi - Parco delle Cave.

Le azioni specifiche individuate per ciascun ambito di rigenerazione sono raggruppate nell'Abaco delle Azioni, suddivise in tre marco-strategie:

- le connessioni ecologiche e la valorizzazione delle aree verdi;
- il miglioramento del tessuto urbano e delle connessioni pedonali e ciclabili;
- la creazione di nuove centralità e l'attivazione degli spazi pubblici.

Per quanto attiene l'ambito San Siro - non in riferimento al solo perimetro della GFU - le azioni suggerite, di cui i futuri progetti dovranno tener conto, sono:

- creare una continuità di spazio pubblico che comprenda l'area sud-est della GFU San Siro, la fermata della metropolitana M5 e il parco del PA7 Trotto che permetta di raccordare e animare le trasformazioni urbane avviate nel settore;
- creare uno spazio d'attraversamento nord-sud tra il fronte commerciale di Piazza Axum, la nuova area in trasformazione del Trotto e il nuovo spazio pubblico San Siro, integrando i percorsi pedonali esistenti troncati;
- valorizzare i futuri servizi localizzati nella GFU San Siro dedicati alle attività culturali, sportive e di formazione, rendendoli facilmente accessibili dagli abitanti del quartiere attraverso nuovi collegamenti e valorizzazione degli spazi intorno;
- creare una rete di connessioni verdi e filari alberati tra l'area dello stadio, il Piazzale dello Sport, il PA7 Trotto e la via Federico Caprilli;
- valorizzare e attivare le distese alberate intorno ai chioschi collocati a nord del nuovo quartiere PA7 Trotto, mantenendo la loro funzione di parcheggio ma al contempo progettare un uso

flessibile degli spazi, offrendo la possibilità di utilizzarli per attività sportive, eventi culturali di quartiere;

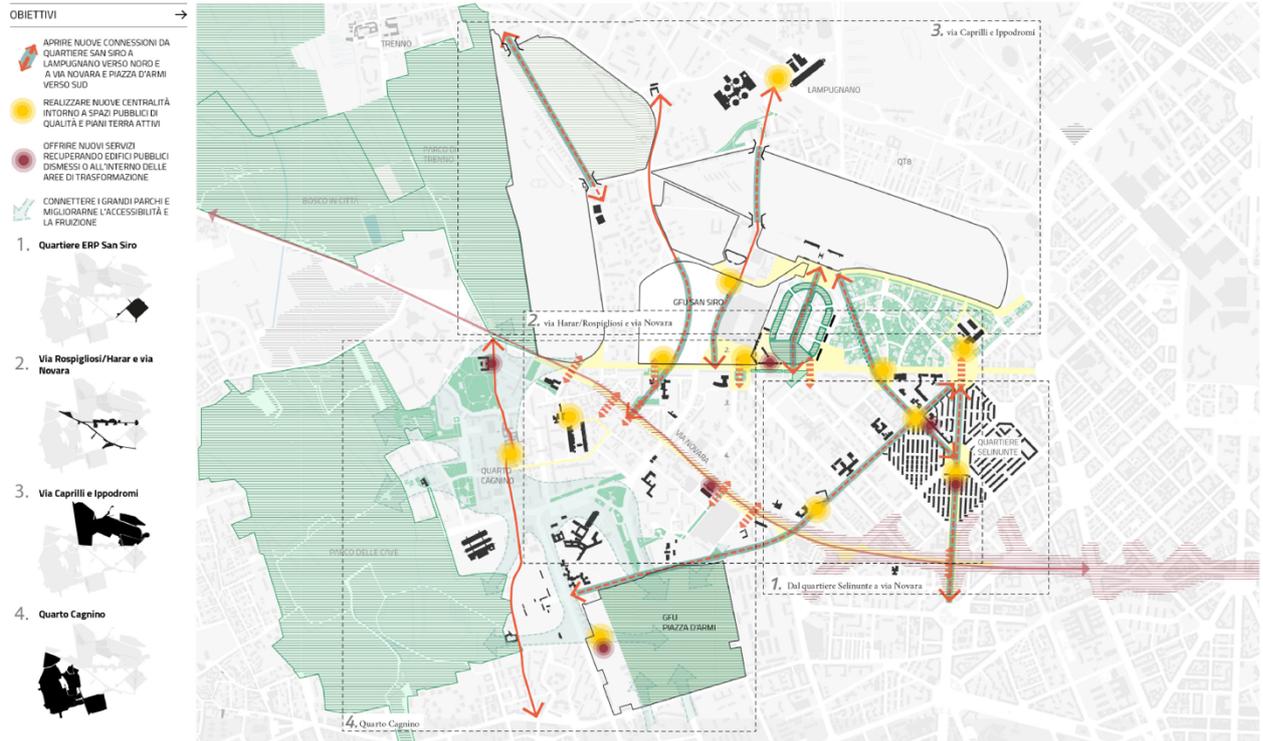
- creare un nuovo spazio pubblico che possa connettere la GFU San Siro, il “Teatro delle Terme” e i servizi lungo la via Achille con l’obiettivo di trasformare il “retro” dello stadio in una nuova centralità;
- creare una continuità pedonale nord-sud che possa connettere la via Harar/Rospigliosi e la GFU San Siro con la stazione di Lampugnano, studiando la possibilità di un passaggio attraverso l’ippodromo, collegando la via Fetonte con la via Ippodromo;
- Rafforzare le connessioni pedonali nord-sud, con il nuovo quartiere PA7 Trotto ed est-ovest, tra il quartiere giardino Ottoboni e il quartiere Patroclo;
- valorizzare le funzioni commerciali esistenti e in progetto, attraverso la creazione di fronti permeabili, trasparenti e in continuità con i servizi e attività commerciali previsti nella GFU San Siro;
- valorizzare i futuri servizi localizzati nella GFU San Siro dedicati alle attività culturali, sportive e di formazione, rendendoli facilmente accessibili dagli abitanti del quartiere attraverso nuovi collegamenti e valorizzazione degli spazi intorno.

L’ambito urbano considerato è rappresentato da un quadro spaziale frammentato, composto da parti distanti e difficilmente componibili che paiono legittimare approcci progettuali non organici, autoreferenziali che tendono a concentrarsi entro il proprio perimetro di intervento e quindi poco attenti agli spazi urbani esterni.

Questa complessità fisica e sociale diviene la spinta affinché l’intervento proposto alla macro scala della GFU San Siro, possa favorire processi di interazione capaci di generare nuovi luoghi e rigenerare gli spazi esistenti attraverso:

- la trasformazione ed il riutilizzo delle ampie superfici a parcheggio (spazi per la sosta a carattere precario) poste a servizio del grande impianto sportivo, utilizzate solo in occasione dei grandi eventi e per lo più estranee alla quotidiana vita cittadina;
- la creazione di un sistema del verde diretto alla creazione di maggiori connessioni con i grandi parchi esistenti, anche finalizzato ad assicurare la creazione di una rete ecologica e di verde profondo e fruibile, rafforzando l’accessibilità pedonale e ciclabile;
- la creazione di relazioni (es. spazi aperti, parchi, giardini, funzioni pubbliche) con il nuovo insediamento previsto nell’adiacente area ex Trotto rafforzando l’accessibilità pedonale/ciclabile e la continuità delle aree;
- la rottura/apertura dei recinti urbani che caratterizzano estesi tratti degli isolati, che raccontano di grandi funzioni specializzate con accesso dedicato (gli Ippodromi, il Meazza, ecc.) e che costituiscono un recinto fisico, contribuendo in maniera significativa a generare distanze e marginalità nell’eterogenea popolazione residente;
- la valorizzazione degli elementi caratterizzanti il paesaggio urbano al fine di unificare quel paesaggio cangiante e puntellato di emergenze urbane che rimane la peculiarità di questa parte della città;
- la creazione di nuovi centri di aggregazione quotidiana, capaci di definire una nuova morfologia del territorio, in primis legata al mondo dello sport.

Estratto Mosaico San Siro - Obiettivi

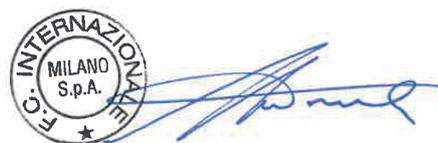




Sezione 2

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

a cura dei Club calcistici





PREMESSA

A tutti i concittadini milanesi,

Il progetto di un nuovo stadio per Milano ha rappresentato, e rappresenterà ancora in futuro, un terreno per sperimentare forme di collaborazione che potevano sembrare, anche solo fino a pochi anni fa, difficili da immaginare. L'ambizione di disegnare una infrastruttura urbana, e non solo sportiva, capace di esprimere un concept moderno, funzionale e sostenibile, ha, infatti, portato A.C Milan S.p.A. e F.C. Internazionale Milano S.p.A, a lavorare a lungo insieme per individuare una soluzione condivisa, sulla base delle quale impostare un partenariato pubblico privato con il Comune di Milano.

La presentazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica del nuovo Stadio al Comune di Milano il 10 luglio 2019 ha rappresentato il punto di inizio di questo percorso. Da allora, il confronto con l'Amministrazione Comunale è continuato in maniera serrata ed ha prodotto le sollecitazioni, i contributi, gli spunti recepiti dai Club, volti a migliorare la progettualità dell'impianto e del vicino distretto multifunzionale, fino alla dichiarazione di pubblico interesse giunta nel mese di settembre 2022.

I criteri di natura sportiva, ma anche sociale, ambientale e urbanistica ai quali si è guardato per rispondere alle ambizioni competitive dei due Club della città e soddisfare le esigenze delle tifoserie, dei residenti dei quartieri più vicini all'impianto e, in senso più ampio, della comunità milanese, trovano ampio spazio nel Dossier. L'obiettivo è, infatti, chiarire nel dettaglio, pur nei limiti dell'attuale avanzamento della progettazione, le caratteristiche del nuovo concept, nella convinzione che un'informazione diffusa e consapevole potrà alimentare la dimensione costruttiva del Dibattito Pubblico, allargando il confronto anche a nuovi pubblici, e portare lo scenario progettuale a un livello di sostenibilità e innovazione ancora più elevato.

I capitoli centrali del documento rendono espliciti i principi ispiratori del progetto, teso, nel rispetto di quanto previsto dalla disciplina urbanistica della Grande Funzione Urbana "San Siro" e dallo Studio d'area "Mosaico San Siro", a costruire una nuova centralità urbana multifunzionale che faccia leva sulla presenza a Milano di uno stadio di livello internazionale e diventi allo stesso tempo il cuore del quartiere nel quale identificarsi. Un'evoluzione rispetto al ruolo attuale di San Siro, da icona sportiva a spazio urbano attivo 365 giorni l'anno.

Il quartiere che sorge intorno San Siro è pertanto visto e immaginato come luogo nevralgico da rifunzionalizzare e rendere più accessibile, in una logica di rete a scala metropolitana. Gli interventi finalizzati alla costruzione del nuovo stadio, rispondono, pertanto, a obiettivi di riduzione di consumo del suolo e di riqualificazione di quello degradato, di riforestazione e riconnessione delle aree verdi, di innesto di funzioni complementari e integrazione del sistema di esercizi di vicinato, di miglioramento della viabilità.

Al termine dei lavori, il distretto che sorgerà tutt'intorno al nuovo stadio rappresenterà, con i suoi 281 mila mq complessivi, l'area pedonale attrezzata più grande di Milano. Tre centralità ne renderanno



evidente le potenzialità di valorizzazione degli spazi pubblici e di sviluppo di funzioni sociali: un polo sportivo con impianti convenzionati dedicati a più discipline, fruibili da utenti con caratteristiche e necessità diverse; un polo di servizi sul modello della shared street di ispirazione europea, dove troveranno spazio 98 mila mq di uffici, spazi commerciali e per il tempo libero, tra i quali il Museo dello Sport; un terzo polo diffuso di tipo comunitario, la spina dorsale dell'area, che accoglierà funzioni aggregative dedicate ai cittadini, oltre che un corridoio ecologico che potenzierà la biodiversità dell'area, raddoppiando l'attuale suolo verde fino a una dotazione complessiva di 10 ettari.

È evidente come la costruzione di un nuovo stadio sia cruciale per il futuro di A.C Milan S.p.A. e F.C. Internazionale Milano S.p.A. 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.

Il Dibattito Pubblico rappresenta l'occasione per generare una nuova fase evolutiva per i due Club e rinnovarne il rapporto con la città, continuando a tramandare alle nuove generazioni il legame emotivo che lega indissolubilmente le due società a Milano.

A.C. Milan S.p.A.

Paolo Scaroni



F.C. Internazionale Milano S.p.A.

Alessandro Antonello





3. Le finalità del progetto di un nuovo stadio a Milano

Il progetto di un nuovo stadio a Milano intende rispondere a una molteplicità di obiettivi, di natura innanzitutto sportiva, ma anche sociale, ambientale e urbanistica, che soddisfino i fabbisogni, espressi o latenti, dei Club calcistici della città, delle rispettive tifoserie, dei residenti nell'area oggetto di intervento e, più ampiamente, della complessiva collettività milanese.

Le squadre A.C. Milan S.p.A. e F.C. Internazionale Milano S.p.A. necessitano oggi di una struttura sportiva moderna, efficiente, con elevati requisiti di sostenibilità ambientale ed energetica, che ne potenzi la capacità competitiva in ambito internazionale, consolidandone il primato sportivo in Italia.

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 VIP 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, quali ad esempio le degustazioni enogastronomiche e la possibilità di roof walk, ovvero passeggiate turistiche sul tetto del nuovo stadio. Più in generale, al pubblico calcistico sono riservate le più intense e recenti sensibilità progettuali, che mirano a garantirne un comfort diffuso, oltre alla generale sicurezza, prevedendo la piena accessibilità dei diversi spazi e delle aree di servizio.

In breve, la definizione di stadio allarga oggi il proprio perimetro identitario riappropriandosi dei tratti e delle aspirazioni storiche di un'arena e ispirandosi alle più artistiche suggestioni dell'esperienza teatrale. I tifosi partecipano allo spettacolo del calcio immergendosi totalmente nelle sue dimensioni; spazio e tempo, ma anche e sempre più emozioni e percezioni sensoriali, vicini al palcoscenico che è divenuto il campo sportivo.

Il progetto di un nuovo stadio a Milano, inoltre, si rivolge alla più ampia comunità cittadina, in particolare ai residenti nell'area circostante l'intervento, prevedendo la riqualificazione degli spazi adiacenti, la dotazione di funzioni complementari, il miglioramento della viabilità e l'innesto di un nuovo patrimonio ambientale e urbanistico. Le soluzioni disegnate rispondono a canoni di innovazione e di sostenibilità, migliorando la vivibilità dell'area da parte dei cittadini, la disponibilità di servizi commerciali, ricreativi e sportivi, la presenza di aree di verde, raccordate ai parchi esistenti, e l'offerta di proposte immobiliari destinate alle funzioni di ufficio.

In tale prospettiva, il ruolo dell'impianto sportivo, tradizionalmente fruibile dalla collettività in occasione delle sole competizioni calcistiche o di manifestazioni specificamente ospitate, si apre a una visione ampia e a un utilizzo dinamico, integrandosi nel tessuto di Milano e definendone strategicamente nuove opportunità di benessere.

Alla luce delle riflessioni che verranno svolte il progetto del nuovo stadio si candida dunque a rinnovare, rafforzandolo compiutamente, il rilievo di Milano nel panorama calcistico internazionale, testimoniando il senso di appartenenza, genetico e immutato, dei due Club calcistici alla propria città.



Il progetto inaugura inoltre una nuova e importante occasione di dialogo con la comunità milanese, facendo proprie le ambizioni più attuali della sua Amministrazione: consolidare la reputazione della città nei suoi valori più virtuosi; rafforzarne l'attrattività turistica; migliorare la fruibilità degli spazi cittadini, rigenerando le zone in disuso e sostituendone le funzioni obsolete; recuperare le aree periferiche; promuovere una cultura ampia della partecipazione e dell'inclusione sociale; incentivare interventi sotto il segno della sostenibilità ambientale ed energetica.



4. La situazione attuale

Il presente capitolo si pone più obiettivi:

- illustrare la storia dell'attuale stadio Giuseppe Meazza, ovvero lo stadio San Siro, al fine di evidenziare, anche alla luce dell'analisi di benchmark che sarà presentata nella parte seguente, i limiti dell'attuale struttura;
- esplicitare gli accordi esistenti tra il Comune di Milano e i due Club cittadini, A.C. Milan S.p.A. e F.C. Internazionale Milano S.p.A., con riferimento, in particolare, agli aspetti operativi e temporali della concessione in essere;
- alla luce dei successi storici ottenuti dalle due squadre milanesi e degli eventi calcistici ospitati in passato dallo stadio San Siro, dimostrare l'importanza per Milano di conservare la presenza di un impianto sportivo di rilievo internazionale e di perpetuare la ricca tradizione cittadina del calcio, realizzando un nuovo stadio, ancor più funzionale ed efficace, aderente ai canoni di fruibilità oggi richiesti dai Club e dalle tifoserie;
- sottolineare la valenza mediatica e turistica di uno stadio a Milano, oggi costituito dall'impianto Meazza, ma in futuro rappresentabile da uno stadio ancor più iconico e attrattivo per i visitatori e le visitatrici della città;
- esprimere il connubio identitario che sussiste tra il calcio e un territorio, per porre in rilievo, da un'ultima determinante prospettiva, l'importanza di mantenere a Milano la funzione attualmente rivestita da San Siro, rafforzata e arricchita nell'ipotesi di un nuovo stadio.

4.1 La nascita e l'evoluzione dello stadio San Siro

L'impianto sportivo di San Siro nasce per iniziativa privata nel 1925. È il presidente del Milan, Piero Pirelli, già ampiamente coinvolto nella realizzazione, nella gestione e nella promozione delle strutture ippiche di San Siro, a farsi promotore della costruzione dello stadio calcistico nelle vicinanze dell'ippodromo del trotto.

La struttura, progettata dall'ingegnere Alberto Cugini e dall'architetto Ulisse Stacchini, è realizzata in tempi rapidi: solo 13 mesi e mezzo fra la posa della prima pietra, avvenuta il 1° agosto del 1925, e l'inaugurazione, che ha luogo il 19 settembre 1926, in occasione del derby con l'Inter.

La struttura del primo San Siro era simile a quella tipica degli stadi inglesi, con quattro tribune indipendenti in cemento armato (di cui la principale, ad ovest, coperta con pensilina in ferro ed eternit), senza curve, atta ad ospitare circa 35.000-40.000 spettatori. L'immobile appare da subito abbastanza modesto per forme, materiali scelti, superfici a disposizione e qualità del terreno di gioco, se confrontato con altri impianti realizzati in tempi contemporanei, come il "Littoriale" di Bologna, oggi noto come stadio Dall'Ara, che sin dalla sua inaugurazione s'impone come campo di livello internazionale.

L'impianto milanese era inoltre caratterizzato dal profilo spezzato delle tribune a diversa altezza, corrispondenti alla tipologia cosiddetta "a segmento", priva cioè delle parti di raccordo che



configuravano l'immagine canonica della cavea, racchiusa fra le linee tese ed ininterrotte degli spalti, e che ne determinavano la peculiare forma compatta, autonoma e comprensibile ad un unico sguardo. Era questo, del resto, il dato più caratterizzante e ricco di possibilità espressive nell'architettura dello stadio, mentre San Siro rappresentava piuttosto la risposta a programmi semplificati e prudenti, non consapevoli delle potenzialità di attrazione di uno sport in rapidissima ascesa.

È d'altronde significativo che, nello stesso impianto, le necessità del calcio si incrociassero con quelle degli adiacenti ippodromi, adibendo gli spazi ricavati sotto gli spalti non solo a spogliatoi, docce, uffici direttivi, sala per gli arbitri e così via, ma anche a scuderie per cavalli, fienili, magazzini di foraggio, in rapporto diretto e quasi a sussidio di quelle attività che per prime avevano segnato il destino sportivo del quartiere.

L'indubbio successo di pubblico dello stadio San Siro, la celebrità delle squadre ambrosiane e le previsioni urbanistiche per la zona fanno sì che nel 1935 lo stadio sia acquistato dal Comune di Milano, entrando a far parte della gamma di impianti sportivi ad interesse civico.

L'afflusso di pubblico, al limite della tollerabilità in occasione della semifinale dei Campionati del Mondo tra Italia e Austria (1934), segnala la necessità di lavori di ampliamento, con l'obiettivo di aumentarne la capienza. Il 10 settembre 1937 una Delibera del Comune approva tale ampliamento, progettato dall'ingegner Giuseppe Bertera e dall'architetto Perlasca dell'Ufficio Tecnico Comunale. Il progetto prevedeva la sopraelevazione delle tribune di testa fino al livello delle tribune principali e la parallela costruzione di quattro nuove tribune/curve di raccordo, con l'obiettivo di raggiungere la capienza di 100.000 persone. Viene di conseguenza risistemato il parterre e sono costruiti ex novo i servizi per gli atleti, aumentati e razionalizzati gli accessi, estromesse definitivamente le attività di supporto alle strutture ippiche. Il cantiere del nuovo stadio inizia nel 1938 e incontra difficoltà di approvvigionamento dei materiali, ma riesce a concludersi l'anno seguente (con una spesa pari a 5.100.000 Lire) per l'appuntamento con la partita inaugurale, datata 13 maggio, tra Italia e Inghilterra (2-2), che frutta un incasso di 1.200.000 Lire.

Con la fine del secondo conflitto mondiale e con il ridestarsi dell'interesse del calcio cittadino, che giovava della presenza di due squadre ai vertici nazionali, torna a proporsi il problema della ridotta capienza dello stadio. La Giunta, con deliberazione del 17 aprile 1953, provvede dunque all'acquisto del progetto Calzolari-Ronca, Società Anonima Fondiaria Imprese Edili, per la cifra complessiva di 750.000.000 Lire pagabili in rate bimestrali e dilazionate nel periodo di otto anni, in relazione allo stato di avanzamento dei lavori. In conseguenza di tutto ciò, nel 1954 - 1955 un secondo ampliamento dello stadio ne opera una trasformazione radicale, con l'innalzamento di un secondo anello di tribune sovrastante le originarie. Il progetto di ampliamento (studiato appunto dall'architetto Armando Ronca e dall'ingegner Ferruccio Calzolari per conto della Società Anonima Fondiaria Imprese Edili) inseriva un sistema di gradinate a sbalzo e una serie di rampe di accesso esterno; in pratica, intorno al corpo dello stadio preesistente viene aggiunta una struttura elicoidale portante esterna al vecchio impianto, su cui vengono costruite a sbalzo le nuove gradinate, che vanno in tal modo a sovrapporsi alle tribune esistenti, parzialmente coperte dalla balconata della tribuna sovrastante.



La nuova balconata va a costituire il settore "Popolari", il cui accesso aveva un prezzo inferiore del sottostante settore "Distinti" e della "Tribuna centrale numerata" che, contrariamente agli altri due settori, il cui tagliando dava diritto al solo accesso e non ad uno specifico posto, aveva comodi posti riservati e dava la possibilità agli spettatori disposti a spendere di più di arrivare anche all'ultimo momento senza essere relegati ai posti rimasti disponibili, normalmente quelli con la peggiore visibilità sul campo, corrispondenti alle curve.

La nuova fase di ampliamento segue pertanto la sola logica della crescita del numero di spettatori, non prendendo in considerazione alcuno degli altri elementi (comodità e lunghezza del percorso di accesso allo stadio, aumento delle superfici a disposizione degli spettatori e/o di supporto all'attività sportiva, miglioramento del microclima interno per favorire l'attecchimento e la crescita del manto erboso nonché del drenaggio del terreno, etc.) che più tardi si sarebbero rivelati essere fattori determinanti per la vita dell'impianto. Così facendo, la parte nuova dello stadio viene a costituire una sorta di scatola-sarcofago che racchiude la parte più vecchia, mantenendo d'altro canto interamente la propria autonoma struttura e funzionalità.

Le rampe elicoidali di accesso alle nuove tribune rinnovano totalmente l'immagine architettonica dell'impianto, la cui capienza sale di nuovo a 100.000 spettatori; successivi provvedimenti riducono la capienza massima a 80.000 spettatori circa, ma tale dato comprendeva anche i posti in piedi: il numero dei posti a sedere si attestava in effetti su circa 60.000.

Per circa tre decenni la struttura non subisce significative trasformazioni, tant'è che il Secondo Anello dei "popolari" rimane completamente scoperto; si procede invece con interventi di ammodernamento e/o ristrutturazione, di cui si riportano in breve i più significativi:

- 1957: primo sistema d'illuminazione notturno d'Italia;
- 1967: posa in opera del primo tabellone elettronico;
- 1979: ristrutturazione della parte di edificio costruito nel 1935-1939, con sostituzione dell'intero impianto d'illuminazione.

All'alba del 1986 il Primo Anello viene interamente numerato con seggiolini colorati: rossi in Tribuna centrale, arancio sul rettilineo opposto, verdi sotto la Curva nord, blu sotto la Curva sud. In occasione della Coppa del Mondo del 1990, tenutasi in Italia e che comporta una ventata di lavori di ammodernamento degli stadi italiani, il Comune di Milano decide di dare inizio ad un ulteriore profondo rinnovamento dello stadio Meazza, dopo aver accantonato l'idea della costruzione di un nuovo impianto per motivi di costo e per i tempi ristretti a disposizione.

Si opta quindi per la costruzione del Terzo Anello e la copertura della totalità dei posti a sedere. Il progetto, firmato dall'Architetto Giancarlo Ragazzi, dall'Architetto Hoffer e dall'Ingegnere Leo Finzi, prevedeva sostegni autonomi, su cui appoggiare il nuovo anello, disposti attorno allo stadio esistente.

Vengono così realizzate undici torri cilindriche in cemento armato che danno accesso alle gradinate, quattro delle quali con funzione altresì di sostegno delle travi reticolari di copertura. Anche quest'ultimo significativo intervento, che rinnova totalmente l'immagine dello stadio, rimane concepito con l'unica prospettiva dell'aumento della capienza della struttura, senza alcun soddisfacente



miglioramento del comfort e degli spazi di supporto allo spettatore o alla società di gestione dell'impianto. Ancora una volta il nuovo stadio è, dunque, immaginato come una scatola sovrapposta alla struttura precedente; una sorta di matryoska contenente, l'uno dentro l'altro, i due stadi precedenti, caratteristica pressoché unica nel panorama degli impianti sportivi mondiali e curioso esempio di riuso dell'esistente.

Attualmente è possibile osservare con chiarezza la vecchia struttura portante il Secondo Anello al di sotto della struttura ad undici pilastri che sorregge il Terzo Anello; la struttura del primo stadio (realizzato nel 1938-39) è inoltre tuttora ben visibile guardando verso l'interno dalla struttura elicoidale di accesso al Secondo Anello. Da sottolineare che il Terzo Anello abbraccia solamente tre dei quattro lati dello stadio, in quanto ne risultò impossibile la realizzazione sul lato di via dei Piccolomini, dove non esisteva sufficiente spazio libero, data la vicinanza delle tribune dell'Ippodromo del Trotto.

Per garantire il massimo del comfort agli spettatori e alle spettatrici tutti i seggiolini installati sono ergonomici, numerati e suddivisi cromaticamente in quattro settori. Gli 85.700 posti a sedere che ne risultano sono stati coperti da lastre in polycarbonato, che garantiscono ancor oggi una maggiore comodità per il pubblico. Con la terza fase di rinnovamento di San Siro, inoltre, viene realizzato un nuovo impianto di illuminazione, oltre a un sistema di riscaldamento del manto erboso, al fine di garantire un controllo costante della temperatura del terreno, impedendo la formazione di ghiaccio.

Tuttavia, la tenuta del manto erboso, minato da un microclima risultato assolutamente non adatto al corretto attecchimento ed alla crescita dell'erba, rimarrà uno dei punti deboli dell'impianto anche nella sua ultima versione, in quanto il campo sarà soggetto a fenomeni di rapida usura, e quindi risulterà molto spesso sconnesso, rendendo necessarie continue rizolature del terreno.

L'8 giugno 1990, lo stadio Meazza ospita la partita di apertura dei Campionati del Mondo con Argentina-Camerun. Lo stadio negli ultimi 25 anni è stato oggetto di una continua manutenzione e, per quanto possibile di un ammodernamento alle nuove esigenze televisive e di comfort richiesto dagli spettatori. Nel 2002, ad esempio, vengono costruiti i primi 15 skybox – ovvero salottini riservati per offrire agli ospiti privacy e il massimo comfort - e successivamente, sotto la Curva sud, è inaugurato il negozio di Inter e Milan. Dopo essere stato teatro della finale di Champions League nel 2016, lo stadio Meazza ottiene dalla UEFA la certificazione di "stadio d'élite".

4.2 L'assetto proprietario e concessorio dello stadio San Siro

In data 1° luglio 2000, il Comune di Milano da un lato e F.C. Internazionale Milano S.p.A. e A.C. Milan S.p.A. dall'altro (chiamate le concessionarie), sottoscrivono la convenzione per la concessione d'uso e di gestione dello stadio Giuseppe Meazza e dei relativi servizi; viene così concesso solidalmente l'uso e la gestione dello stadio, con i relativi servizi, accessori e pertinenze, i parcheggi interni ed esterni, le biglietterie. La durata della concessione è stabilita in anni 30 a partire dal 1° luglio 2000, con scadenza il 30 giugno 2030.



La concessione ha ad oggetto la gestione dello stadio, degli altri immobili accessori e dell'area di pertinenza per lo svolgimento di attività sportiva, ricreativa e di spettacolo; essa dà conseguentemente diritto di esercitare senza soluzione di continuità e in via permanente (per tutti i giorni della settimana), congiuntamente e disgiuntamente, tutte le attività connesse e compatibili nonché le seguenti attività accessorie e complementari:

- la gestione delle biglietterie;
- la pubblicità (cartellonistica, fonica, luminosa e ogni altra attività pubblicitaria possibile all'interno e all'esterno dello stadio o comunque collegata allo stadio), con la possibilità di utilizzare la denominazione stadio "Meazza" o "S. Siro" o "Stadio Meazza di San Siro" e di creare e registrare e utilizzare marchi riferiti allo (o aventi ad oggetto lo) stadio;
- la somministrazione e la vendita di alimenti e bevande e ristorazione;
- la gestione dei parcheggi sotterranei e di superficie adiacenti allo stadio;
- la vendita e la distribuzione di materiale commerciale (Store);
- ogni altra attività ricreativa (Concerti), culturale (Tour&Museo), convegnistica, commerciale che non sia in contrasto con la destinazione urbanistica dello stadio e non sia atta a pregiudicare l'integrità del campo di gioco e delle strutture dello stadio.

Per la gestione dello stadio Milan e Inter hanno costituito un consorzio, denominato "Consorzio San Siro 2000" e sostituito nel 2012 dalla società M-I Stadio s.r.l., partecipata al 50% da A.C. Milan e al 50% da F.C. Internazionale Milano. Le due concessionarie possono affidare a terzi le singole attività descritte, ovvero parte di esse, nonché ogni altra attività connessa agli obblighi previsti senza che ciò costituisca subconcessione o cessione della concessione. In ogni caso le concessionarie rimangono direttamente responsabili nei confronti dell'Amministrazione Comunale in caso di inadempimento agli obblighi derivanti dalla concessione.

Le concessionarie si impegnano a corrispondere al Comune un corrispettivo per ogni anno contrattuale, oltre I.V.A., rivalutato annualmente in base agli indici EUROSTAT; il corrispettivo annuo è suddiviso in due importi:

- il primo, pari al 53,3% del totale e denominato corrispettivo ordinario, è pagato in rate trimestrali anticipate di uguale importo;
- il secondo, pari al 46,7% del totale e denominato corrispettivo a scomputo, può essere sostituito dall'esecuzione, a cura e spese delle concessionarie, di interventi di manutenzione straordinaria (2/3 del corrispettivo a scomputo) e di innovazione (1/3 del corrispettivo a scomputo), in linea con un di interventi programma concordato e approvato dal Comune.

La manutenzione ordinaria della struttura spetta alle concessionarie, che devono mantenere tutti gli impianti e le strutture di cui lo stadio è dotato in stato di efficienza e idoneità all'uso e devono garantire il regolare svolgimento delle attività oggetto della concessione. La manutenzione straordinaria spetta invece all'Amministrazione Comunale attraverso il meccanismo dei lavori a scomputo sopra descritto; rimane inoltre a carico dell'Amministrazione Comunale tutto quanto attiene alle verifiche sulla solidità



statica e strutturale dello stadio e di ogni sua parte, comprensivo delle operazioni di monitoraggio permanente dello stadio.

Le concessionarie hanno la facoltà di comunicare in qualsiasi momento il recesso dalla concessione con preavviso di almeno due anni contrattuali. Il recesso può essere esercitato anche da una sola delle due concessionarie; in tal caso il rapporto prosegue tra l'Amministrazione Comunale e l'altra concessionaria, che si farà integralmente carico, dal momento dell'efficacia del recesso, di tutti gli obblighi contrattuali. La Concessione non è tacitamente rinnovabile.

4.3 La storia del calcio a Milano

La storia del calcio milanese è quasi totalmente riconducibile alle squadre del Milan (fondato nel 1899 come Milan Cricket and Football Club, con un'ampia presenza fra i soci fondatori di inglesi) e dell'Inter (fondata nel 1908 come Internazionale Football Club Milano, tra i soci una larga partecipazione di soggetti stranieri, soprattutto svizzeri), pur se negli anni del calcio "eroico" e successivamente fino al 1929, anno di inizio del calcio moderno, la città di Milano vantava la presenza di altri Club di buon livello, primo fra tutti l'U.S. Milanese.

Negli anni seguenti, quasi cento, Milan e Inter hanno scritto anche la storia del calcio italiano, europeo e mondiale. Una storia di successi, di scudetti vinti e di coppe conquistate che hanno portato la città di Milano ai livelli di eccellenza in Italia e in Europa.

"Calcio, Milano regina di coppe" è il titolo di un articolo pubblicato da "Il Sole 24Ore" il 23 maggio 2016, nell'imminenza della finale di Champions League sul campo milanese di San Siro, nel quale si sottolinea la leadership europea della città per i successi ottenuti dai suoi Club nei principali tornei europei e per aver ospitato grandi incontri internazionali (i Campionati Mondiali, le finali di Coppe). Negli ultimi anni Milano ha ceduto il proprio trono a Madrid, ma - come appare evidente nella rassegna statistica che segue - rimane saldamente sul podio delle città europee.

4.3.1 Milano nella storia del calcio nazionale

Fin dai primi anni del secolo scorso il calcio milanese ha rappresentato un punto di riferimento per la presenza delle proprie squadre nei principali campionati nazionali; nel 1910, 4 dei 9 Club partecipanti al maggiore torneo italiano appartenevano infatti alla città di Milano (Milan, F.C. Internazionale, U.S. Milanese e Ausonia F.C.).

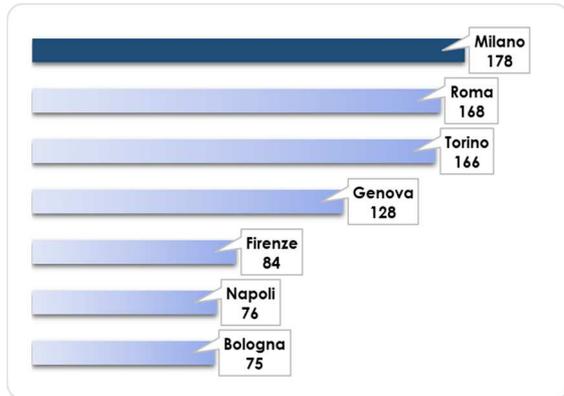
Nonostante sino al 1929 i successi conseguiti dai Club locali si siano sostanziati in soli 3 scudetti per il Milan e 2 per l'Inter, e al di là di alcuni trionfi nel corso degli anni '30, la reale consacrazione del calcio milanese inizia negli anni '50 con numerose vittorie, dopo l'epoca del Grande Torino tragicamente scomparso a Superga. Da allora la città di Milano, con l'Inter e il Milan, ha conseguito risultati di eccellenza in Italia, e non solo, vivendo stagioni ricche di importanti successi.

Con riferimento agli ultimi novant'anni (dal 1929-30, anno del primo campionato di Serie A a girone unico), Milano guida la classifica delle città italiane per numero di presenze delle squadre nella



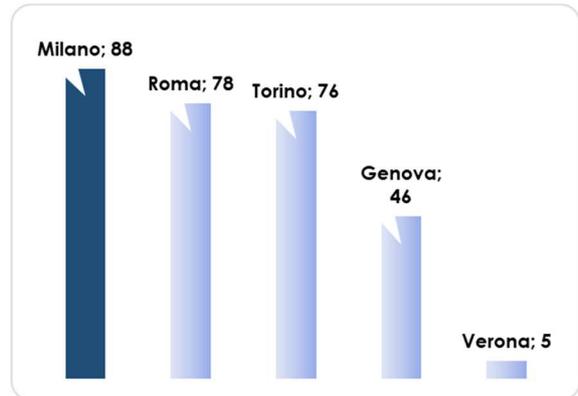
massima serie (178, di cui 90 con l'Inter – unica squadra sempre presente – e 88 con il Milan), distanziando Roma (168) e Torino (166); con un altro primato, in 88 campionati (su 90) la città ha onorato la sua presenza in Serie A con 2 Club (anche in questo caso precedendo Roma e Torino).

Città e presenze delle squadre in serie A (*)



(*) dal 1929 - 30, primo campionato a girone unico; totale incluso 2021-22, 90 campionati

Città con 2 squadre in serie A: numero di campionati (*)



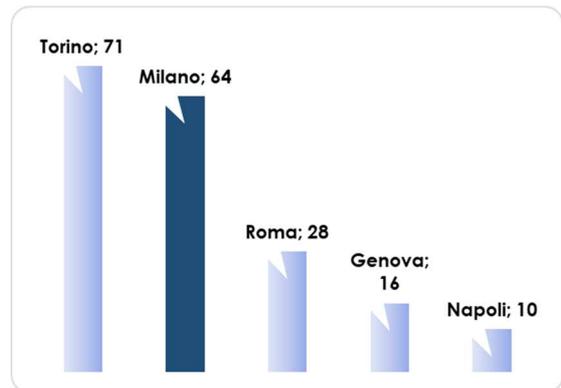
(*) dal 1929 - 30, primo campionato a girone unico; totale incluso 2021-22, 90 campionati

Classifica delle città per numero di vittorie nel Campionato e nelle Coppe (*)

Città	Campionato	Coppa Italia	Supercoppa	Totale
Torino	43	19	9	71
Milano	38	13	13	64
Roma	5	16	7	28
Genova	10	5	1	16
Napoli	2	6	2	10

(*) prime 5 città

Classifica delle città per numero di vittorie complessive in Italia (*)



Quanto ai successi a livello nazionale, Milano è preceduta da Torino (71 vittorie a fronte di 64), ma sopravanza ampiamente Roma, Genova e Napoli. Leadership che torna ad appartenere al capoluogo lombardo (60, con Torino 57) se si restringe l'arco temporale di osservazione agli ultimi settant'anni, dal 1950 ad oggi; un lungo periodo, quest'ultimo, caratterizzato da una indiscussa guida di Milano fra le città italiane nelle grandi competizioni internazionali.



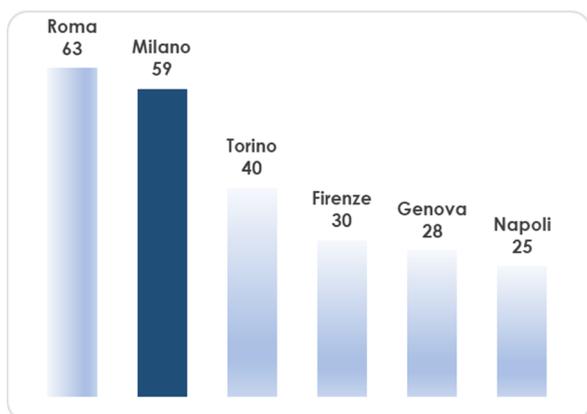
4.3.2 La città di Milano e le partite della Nazionale italiana

L'esordio della Nazionale italiana è avvenuto a Milano il 15 maggio 1910 (avversaria la Francia, si giocava allo Stadio Civico Arena); nell'anno successivo la Nazionale azzurra gioca altre due partite in città. In quegli anni lo sviluppo del calcio milanese andava progressivamente ridimensionando l'asse Genova-Torino, che nel decennio precedente aveva concentrato la gran parte dell'attenzione sportiva e organizzativa.

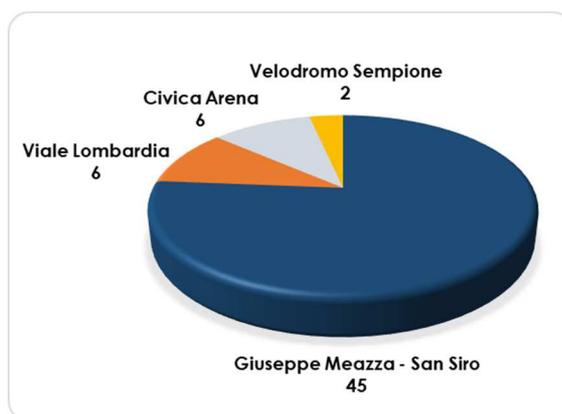
Dopo l'interruzione dell'attività a seguito della guerra, Milano torna al centro della scena ospitando il 18 giugno 1920 la prima partita della Nazionale italiana (avversaria ancora la Francia, si giocava al Velodromo Sempione). Milano rimane quindi per tutto il decennio 1920-30 la città di riferimento per la Nazionale azzurra, che vi disputa 12 partite delle 31 complessivamente giocate (39%); la Nazionale è presente in città ininterrottamente dal 1920 al 1929.

Sempre a Milano, il 19 aprile 1942 l'Italia disputa l'ultima partita prima della nuova interruzione bellica (avversaria la Spagna nello stadio San Siro); 1° dicembre 1946 è di nuovo Milano ad ospitare il primo incontro della Nazionale azzurra successivo al secondo conflitto mondiale (contro l'Austria, a San Siro). Negli anni successivi la Nazionale torna a Milano più raramente a seguito di orientamenti federali che intendono soddisfare le richieste di più territori a ospitare le partite della squadra italiana. Nella classifica "all time" delle città, al termine della stagione 2021-22, Milano si posiziona al 2° posto con un numero complessivo di 59 incontri, superata da Roma (63) e precedendo Firenze, Genova e Napoli.

Città sede di partite dalla Nazionale italiana



Stadi di Milano che hanno ospitato partite della Nazionale



4.3.3 Milano in Europa tra le città leader per i successi sul campo

Negli anni '30 il calcio milanese esce dai confini nazionali partecipando alla "Coppa dell'Europa Centrale", un torneo per Club di paesi appartenenti all'area danubiana, i cui campionati e le relative nazionali in quell'epoca rappresentavano un'eccellenza in Europa. Alla Coppa (la prima edizione nel 1927, l'ultima nel 1939) partecipa una sola squadra milanese, l'Ambrosiana-Inter, nata nel 1929 dalla fusione fra F.C. Internazionale e U.S. Milanese.

Nel 1930, all'esordio nel torneo, l'Ambrosiana-Inter viene eliminata in semifinale; nel 1933 perde la



finale e nel 1936 non va ancora oltre la semifinale, raccogliendo risultati meno positivi in altre quattro edizioni. Per lo sport milanese, comunque, l'occasione è importante per conoscere i grandi Club di Vienna, Praga e Budapest.

Agli inizi degli anni '50 è la volta del Milan; la squadra rossonera, tornata ai vertici nazionali dopo un trentennio di risultati poco soddisfacenti, inizia il suo percorso internazionale. L'opportunità è data dalla Coppa Latina (con squadre francesi, spagnole, portoghesi e italiane), la cui prima edizione è disputata nel 1949. Nel 1951 il torneo si gioca a San Siro e il Milan non manca la vittoria, così come nel 1956, con le partite di nuovo a Milano e il Milan vincitore. L'ultima edizione della Coppa Latina viene disputata nel 1957 per lasciare spazio ai nuovi e più organizzati tornei promossi dalla UEFA, la Federazione Europea.

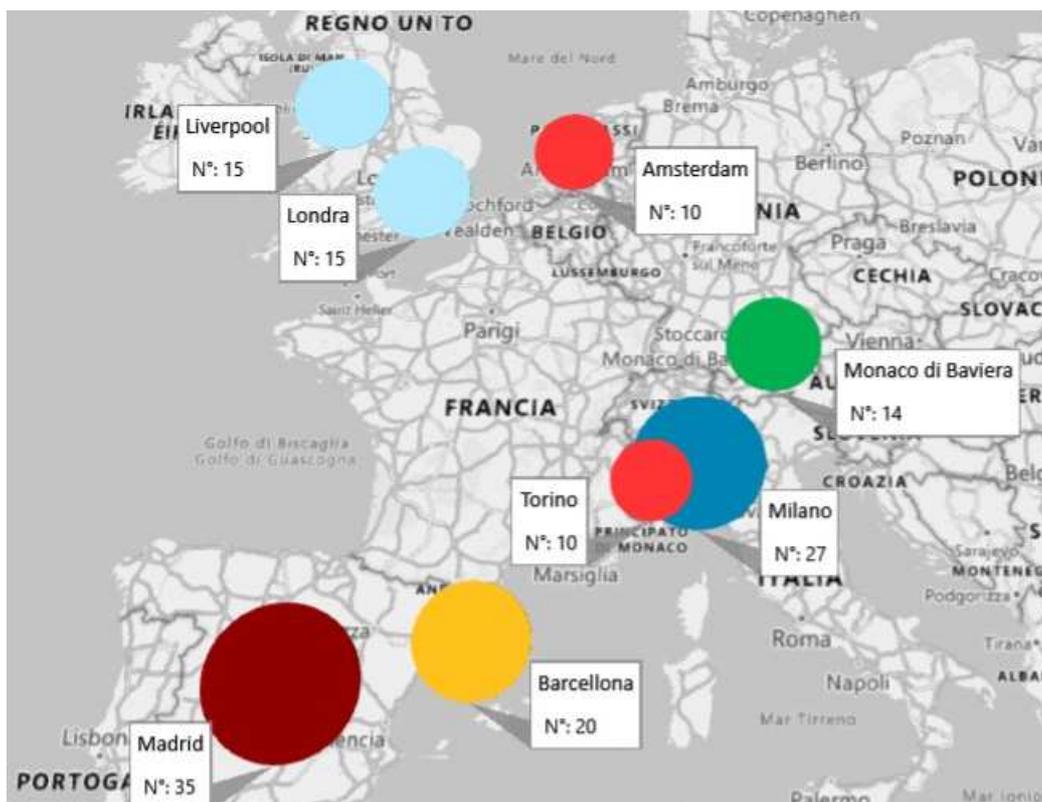
Milano è presente con il Milan nella prima edizione della Coppa dei Campioni (1955-56); per l'Inter l'esordio nella Coppa Città delle Fiere avviene nel 1956. Il dato di maggior rilievo, in quanto a partecipazioni, concerne la presenza ininterrotta di Milano nei grandi tornei organizzati in Europa; per sessant'anni consecutivi, con uno o due Club, la città non ha infatti mancato le competizioni continentali. Sarà assente, unica nota negativa, solo nella stagione 2015-16, per riprendere la serie di presenze nell'anno successivo.

Ancor più di rilievo è la doppia partecipazione di Milano nelle 67 stagioni di Coppe Europee, con la presenza contemporanea di Inter e Milan: ben 37 volte, una performance che colloca Milano fra le prime 5 città europee.

Per numero di vittorie conseguite a livello internazionale (la prima con il Milan, vincitore della Coppa dei Campioni nel 1963; l'ultima con l'Inter, in Champions League nel 2010), Milano (27) è invece saldamente al 2° posto in Europa, superata solo da Madrid (35); il capoluogo lombardo precede Barcellona (20), Londra (15) e Liverpool (15), mentre, in Italia, distanzia Torino, ferma a 10 successi. Le 10 Coppe dei Campioni/ Champions League conquistate (7 dal Milan, 3 dall'Inter) collocano Milano sul podio europeo, anche in questo caso dopo Madrid.



Classifica delle città europee per titoli conquistati nel complesso nei principali tornei internazionali



Classifica delle città europee per titoli conquistati nei principali tornei internazionali

N.	Città	Coppa dei Campioni, Champions League	Coppa delle Coppe	Coppa UEFA, Coppa delle Fiere, Europa League	Supercoppa, Coppa Intercontinentale, Mondiale per Club	Totale
1	Madrid	14	1	5	15	35
2	Milano	10	2	3	12	27
3	Barcellona	5	4	3	8	20
4	Londra	2	5	5	3	15
5	Liverpool	6	1	3	5	15
6	Monaco di Baviera	6	1	1	6	14
7	Torino	2	1	3	4	10
8	Amsterdam	4	1	1	4	10

4.3.4 Milano in Europa tra le città leader per attrattività di grandi match internazionali

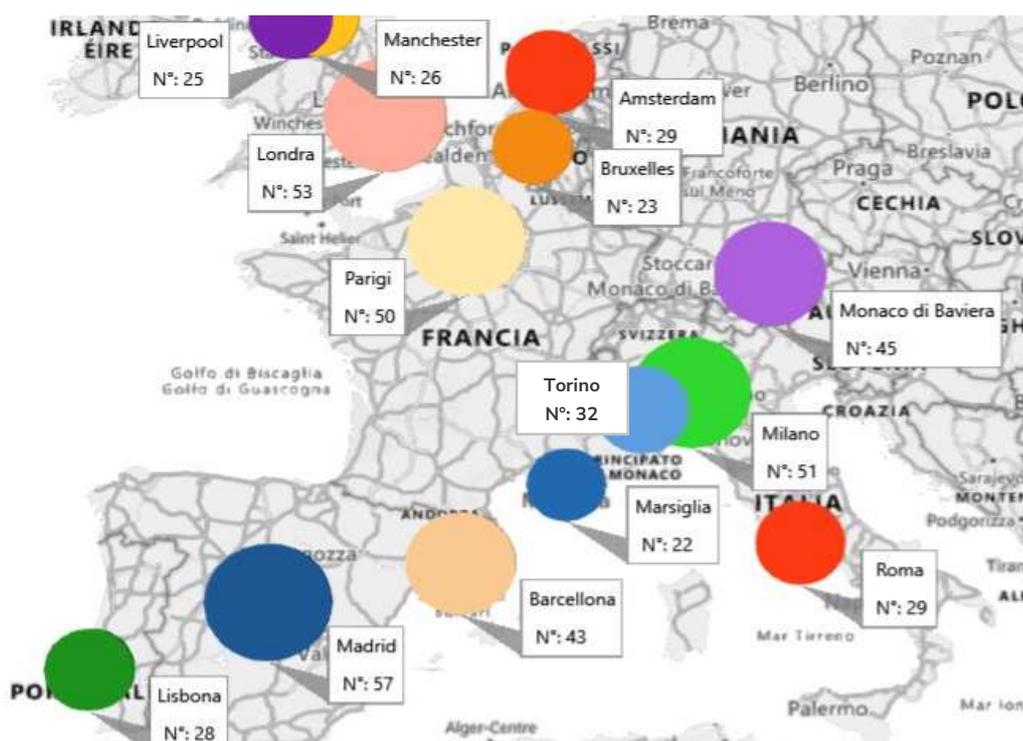
La presenza di Milano ai vertici del calcio europeo è confermata dai dati sulle partite di rilevanza internazionale; la terza posizione dopo Madrid e Londra viene attribuita alla città considerando le competizioni dei Campionati Mondiali ed Europei e, recentemente, le finali nella Nations League; le semifinali e le finali della Champions League; le finali di tutte le altre Coppe Europee e Intercontinentali. Nella graduatoria Milano (51) precede Parigi (50), Monaco di Baviera (45), Barcellona (43), Torino (32) e Roma (29).

Nel maggio 1934 Milano, con altre città italiane, ha inoltre inaugurato a San Siro il primo Campionato Mondiale di calcio disputato in Europa, ospitando nell'occasione altri due incontri; nel 1990, in particolare, la partita di apertura del Mondiale viene giocata nel rinnovato stadio Meazza, che accoglie in tale circostanza altri 5 incontri mondiali.

Non sono mancati in città i Campionati Europei: nel 1980 tre incontri nello stadio San Siro e recentemente, nel 2021, una semifinale e la finale del nuovo torneo della UEFA per squadre nazionali, la Nations League.

Di rilievo la presenza in città di partite decisive nella principale competizione europea per Club, la Coppa dei Campioni/ Champions League: ben 20 gli incontri di semifinale ospitati (grazie ai risultati di Inter e Milan) con l'aggiunta dell'organizzazione di 4 finali, la prima nel 1965 e l'ultima nel 2016. In vetta alla classifica si attestano Londra (7), Parigi (6) e Bruxelles (5), mentre Milano, con Monaco di Baviera, si colloca al vertice fra le città non capitali. Milano si inserisce ai vertici della classifica delle città "attraenti del grande calcio" anche grazie alle 5 finali di Super Coppa Europea (dopo Montecarlo, stesso numero di Barcellona) e alle 4 di Coppa Intercontinentale (prima città in Europa con Madrid).

Città europee per numero di partite di grande rilevanza internazionale



Classifica delle città europee per numero di partite di grande rilevanza internazionale

N.	Città	Campionati Mondiali, Campionati Europei; Nations League	Semifinali e finali Champions League	Finali altri tornei (*)	Totale
1	Madrid	9	40	8	57
2	Londra	24	21	8	53



3	Milano	14	24	13	51
4	Parigi	38	8	4	50
5	Monaco di Baviera	17	24	4	45
6	Barcellona	10	20	13	43
7	Torino	12	12	8	32
8	Roma	20	6	3	29
9	Amsterdam	9	11	9	29
10	Lisbona	10	13	5	28
11	Manchester	8	15	3	26
12	Liverpool	9	12	4	25
13	Bruxelles	7	7	9	23
14	Marsiglia	19	3	0	22

(*) Coppa delle Fiere, Coppa UEFA, Europa League, Supercoppa Europea, Coppa Intercontinentale

4.4 La notorietà di Milano in relazione alla presenza del suo stadio di calcio

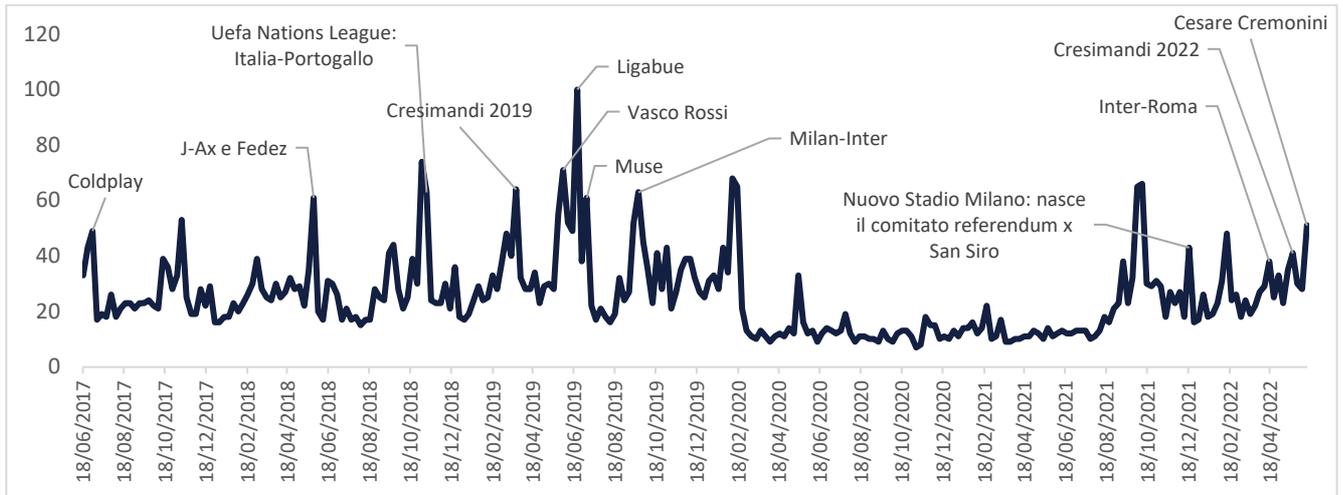
La frequenza e l'intensità con cui l'espressione "Stadio San Siro" è ricercata dagli utenti di Google possono essere assunte quali validi indicatori della notorietà e dell'interesse suscitato, più ampiamente e in una visione anche prospettica, ovvero connessa alla realizzazione di un nuovo impianto calcistico, dal tema "stadio di Milano". In linea con tale approccio, riferibile alla Big Data Analysis, la reputazione dello stadio cittadino appare elevata, come confermano i grafici sottostanti, i quali analizzano la frequenza delle ricerche di "Stadio San Siro" (nell'accezione di "impianto sportivo a Milano, Italia") in tutto il pianeta negli ultimi cinque anni; in particolare, il grafico pone uguale a 100 l'intensità di ricerca nel periodo di massimo picco e misura proporzionalmente la potenza di indagine osservata per gli altri periodi. Nel primo grafico la ricerca è estesa a "Tutte le categorie¹", nel secondo grafico è limitata alla "Categoria sport".

Secondo quanto rappresentato dai due grafici, il tema "stadio di Milano" appare ricercato costantemente e con una buona intensità, la quale aumenta sensibilmente in corrispondenza dell'utilizzo dello stadio per grandi eventi, sportivi o di intrattenimento, sottolineandone la diffusa capacità di coinvolgimento mediatico.

¹ Google Trends permette di filtrare i risultati in base a una categoria specifica per ottenere i dati relativi alla versione corretta di quella parola.



Intensità di ricerca del tema "stadio di Milano". Ultimi 5 anni (*). Tutte le categorie. Tutto il mondo



Intensità di ricerca del tema "stadio di Milano". Ultimi 5 anni (*). Categoria Sport. Tutto il mondo

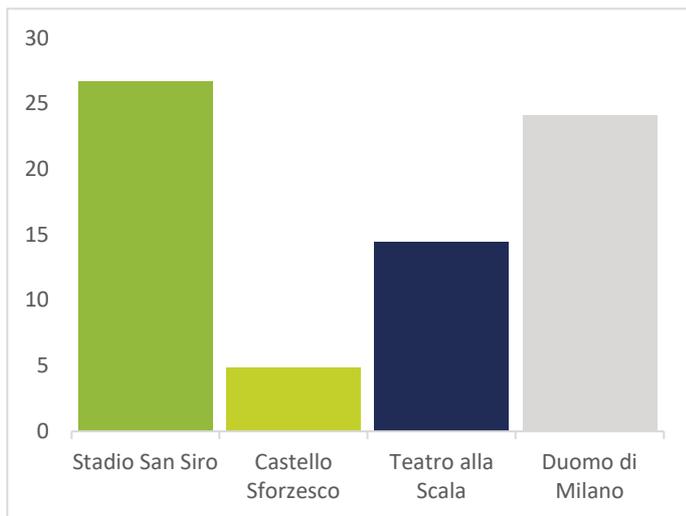


(*) Settimane dal 18 giugno 2017 al 12 giugno 2022

Limitando l'analisi agli ultimi 12 mesi (20 giugno 2021-12 giugno 2022) e confrontando i dati di ricerca di "Stadio San Siro" (impianto sportivo a Milano, Italia) con quelli dei principali attrattori turistici della città, si osserva inoltre un'intensità della consultazione di Google sull'impianto calcistico superiore, in media, a quanto rilevato sia per "Duomo di Milano" sia per "Castello Sforzesco" e "Teatro alla Scala". Tale evidenza afferma con chiarezza la centralità del ruolo rivestito dallo stadio per Milano, che ne costituisce non solamente un fulcro sportivo, ma anche un luogo di interesse mediatico, con valenza turistica.

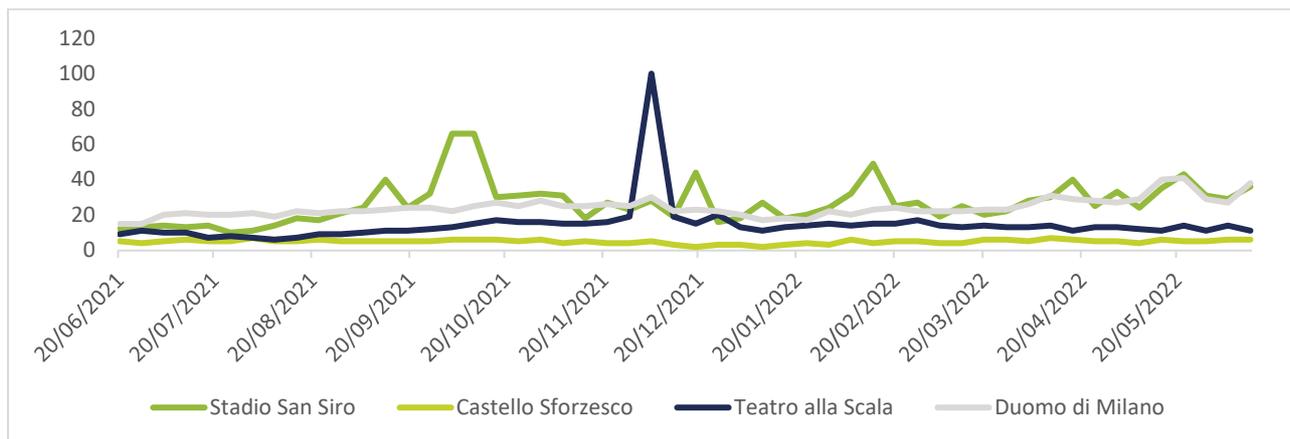


Intensità di ricerca media. Ultimi 12 mesi. Tutte le categorie. Tutto il mondo



La linea relativa allo stadio di Milano evidenzia, in particolare, come alcuni eventi producano una crescita di attenzione, suggerita dall'aumento del numero delle ricerche in Google. È il caso, ad esempio, dell'interesse suscitato dalla UEFA Nations League Finals (6-10 ottobre 2021) o di alcune partite di calcio particolarmente attrattive, così come è evidente la sensibilità di ricerca dimostrata in occasione della Prima della Scala, il 7 dicembre 2021.

Intensità di ricerca. Ultimi 12 mesi. Tutte le categorie. Tutto il mondo



Un ulteriore esempio risiede nella finale della UEFA Champions League 2015-2016, tenutasi a Milano il 28 maggio 2016, che ha radunato circa 72.000 spettatori. In prossimità dell'evento le ricerche in Google di "Stadio San Siro", limitatamente alla "Categoria sport", sono aumentate in modo significativo, superando l'interesse generato dall'intera città di Milano. Il ruolo della città appare d'altra parte fortemente correlato alla capacità attrattiva del Meazza, come desumibile dal grafico sottostante, che ne sottolinea un aumento delle ricerche in corrispondenza della data della partita finale.

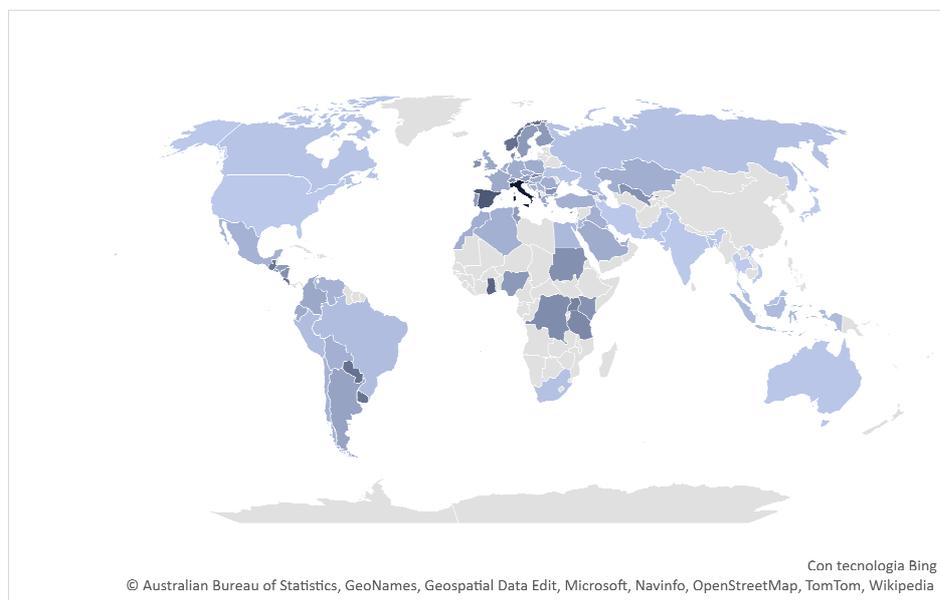


Intensità di ricerca. Anno 2016. Categoria Sport. Tutto il mondo



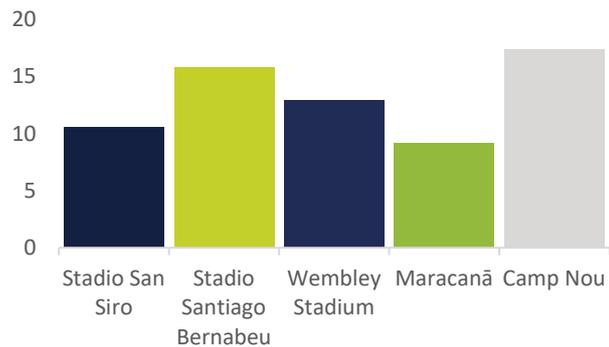
La mappa sottostante illustra i principali bacini geografici che, secondo i dati raccolti da Google, hanno manifestato la maggiore attenzione al tema “stadio di Milano” in corrispondenza della finale della UEFA Champions League 2015-2016, evidenziando una diffusione ampia e trasversale dell’interesse nei diversi continenti, in particolare in Europa e in America. Come anticipato, il connubio costituito dalla presenza dell’impianto calcistico nel capoluogo milanese e la realizzazione di un grande evento dona alla città un forte impulso attrattivo nei confronti dei flussi turistici, anche stranieri, e dei media nazionali e internazionali.

Interesse per area geografica per il tema “stadio di Milano”. 20 maggio 2016-10 giugno 2016. Categoria Sport. Tutto il mondo

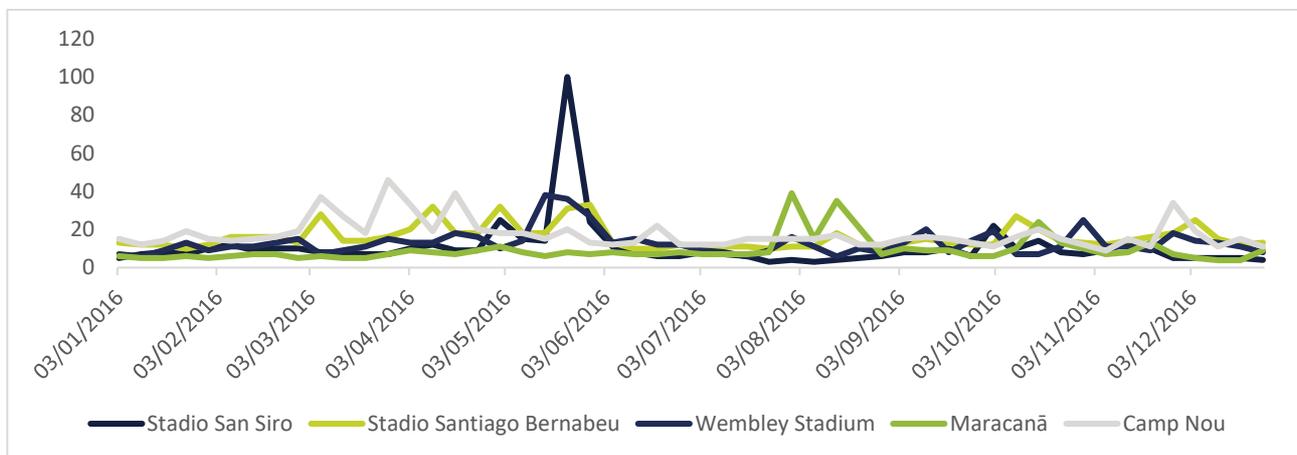


Anche il confronto con i grandi stadi calcistici esteri evidenzia la misura in cui un grande evento calcistico può contribuire all'aumento della notorietà internazionale dello stadio di Milano. Come testimoniato dal grafico sottostante, infatti, la finale della UEFA Champions League 2015-2016 è risultata essere la manifestazione calcistica del 2016 che ha permesso allo stadio Meazza di riscuotere una maggior attenzione rispetto ai principali competitor internazionali.

**Intensità di ricerca media. Anno 2016.
Categoria Sport. Tutto il mondo**



Intensità di ricerca. Anno 2016. Categoria Sport. Tutto il mondo



4.5 Il calcio come vettore identitario dei territori

Il calcio, per mezzo della sua rappresentazione e della sua narrazione, è in grado di produrre un repertorio mitologico collettivo di simboli, rituali, narrative, immagini, azioni e modelli e di stringere vincoli identitari molto forti, al punto che alcuni osservatori hanno paragonato lo sport a una religione. Pasolini, che fu calciatore, oltre che grande appassionato di sport, definì il calcio “l’ultima rappresentazione sacra del nostro tempo”, “rito nel fondo” con le sue regole e la sua drammaturgia, ma allo stesso tempo “evasione” grazie all’impianto emozionale che alimenta le partite e i campionati². L’impegno sportivo di atleti e squadre assume, pertanto, una connotazione rappresentativa di specifici ambiti territoriali, di “case” alle quali gli atleti e le atlete riconoscono la propria affiliazione. Le competizioni generano e alimentano, infatti, in coloro che le seguono un forte senso di identificazione collettiva, di “appartenenza”, che sia ad una squadra, ad un gruppo, ad una città o a una porzione di essa: tifare e appartenere al contesto di un team sportivo può costituire un’esperienza che va oltre la sfera dello sport, fino a definire in parte anche l’identità della persona che tifa. Tale dinamica è stata definita negli anni Settanta del secolo scorso BIRGing (Basking in Reflected Glory) - il godere della

² C. Sabatini, *Lo sport, religione del nostro tempo*, intervista a P. P. Pasolini, «Guerin Sportivo», 5-11 novembre 1975.



gloria riflessa - una forma di benessere psicologico che si fonda su un meccanismo di autorappresentazione, che porta a identificarsi nei successi dei campioni e delle squadre in cui ci si riconosce, al punto da utilizzare "noi" quando si parla della propria squadra³.

L'identità storica di un luogo o di una comunità rappresenta, pertanto, per i Club uno strumento per rafforzare e ampliare il capitale relazionale, mantenendo l'unicità che contraddistingue il Club e che permette ai tifosi di riconoscersi in quei colori.

Coinvolti dal movimento culturale legato all'affermazione di politiche e pratiche di sostenibilità, e pur in una fase di forte spinta all'internazionalizzazione e alla globalizzazione che ha portato le organizzazioni sportive di alcune città a costruirsi un seguito di sostenitori internazionale, alcuni Club professionistici si sono mossi negli ultimi anni per incoraggiare la costruzione di una rete strutturata di contatti e scambi con le comunità di riferimento, con l'obiettivo finale di fare in modo che il sostegno al Club diventi un tratto distintivo dell'identità individuale dei cittadini della comunità stessa.

Il Barcellona FC, ad esempio, ha rafforzato la sua dimensione sociale adottando policy finalizzate alla creazione e al consolidamento di valori etici tangibili. Un deciso orientamento strategico, ed un conseguente sforzo organizzativo ed economico, ha permesso al Club già da più di un decennio, di utilizzare la rete dei rapporti e il radicamento nel "sistema Catalogna" per innovare, distinguersi ed espandersi a livello globale. L'identità catalana è, infatti, parte integrante dell'immagine del Club ed elemento chiave delle strategie di gestione dei portatori di interesse e delle strategie di marketing: oltre al suo significato strettamente sportivo, il Barcellona ha rappresentato storicamente il desiderio di libertà, di autonomia e di democrazia dei catalani; oggi, lo slogan "més que un Club" viene declinato, in via prevalente, nel contributo che il Club cerca di offrire allo sviluppo e al benessere della società civile.

Alcuni team hanno scelto, inoltre, strumenti visivi per riaffermare l'appartenenza alla comunità locale. Le maglie, ad esempio, soprattutto in anni recenti e dietro la duplice spinta dei manager delle squadre e degli sponsor tecnici, si sono rinnovate esplorando il tema dell'"identità cittadina".

Anche le ultime stagioni di Inter e Milan sono state caratterizzate da una riflessione su nuove modalità di rappresentazione visiva del rapporto tra Club e città. Il Milan, sposando il progetto "Crafted from Culture" dello sponsor PUMA, ha scelto i motivi geometrici che compongono la pavimentazione della Galleria Vittorio Emanuele II nella stilizzazione del motivo che fa da sfondo alla maglia home della stagione 2020/2021. L'Inter, per la stagione 2021/2022 ha lavorato a una nuova identità visiva, che conserva lo spirito storico ed emotivo con cui i tifosi si identificano esaltando i valori fondanti del Club e rafforzando il legame con la città di Milano. Il nome è stato, infatti, semplificato da Football Club Internazionale Milano a "Inter Milano" e nel logo, le due lettere che guidano il cambiamento sono "I" e "M", che richiamano il nome della società, "Internazionale Milano" giocando con l'espressione inglese "I (a)M" "Io Sono".

³ L. Bifulco, *Tra eroismo calcistico, identità e comunità. Maradona, Napoli e il tifo partenopeo*, «Bibliomanie. Letterature, storiografie, semiotiche», 52, no. 1, dicembre 2021.



5. I limiti della situazione attuale

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 e più diffusamente 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.

Alla luce di tali osservazioni, il presente capitolo svolge un'analisi di benchmark sul paradigma di riferimento per la realizzazione di nuovi stadi o la riqualificazione di strutture esistenti, approfondendo i casi internazionali di maggiore successo; un ultimo paragrafo, in particolare, estende la riflessione sulle aree circostanti gli impianti calcistici, suggerendo forme di valorizzazione degli spazi disponibili, in una prospettiva di ispirazione per il progetto di un nuovo stadio a Milano.

5.1 L'analisi di benchmark

Nel corso dell'ultimo secolo l'"edificio stadio" ha vissuto un intenso processo di trasformazione, capace di incidere sia sulle sue forme sia sulle sue funzioni. Da una sintetica analisi storica è possibile individuare facilmente tre fasi che tale tipologia di struttura ha dovuto attraversare.

Nei primi cinquant'anni del '900 lo stadio risulta essere sostanzialmente un immobile moderno, costruito sull'idea della massimizzazione della resa funzionale delle strutture (la forma coincide con la funzione), progettato per accogliere il maggior numero di spettatori e spettatrici, pertanto, essenziale nelle sue caratteristiche fisiche; in tale visione, la quasi totalità degli stadi risultava privo di posti a sedere e di funzioni complementari, nonché di opportune coperture dalle intemperie.

Nella successiva fase generazionale, a partire dagli anni '60, il progressivo affermarsi di nuovi standard di benessere e di comfort nella società induce anche un adeguamento della proposta offerta dallo stadio. *"Incominciano a comparire servizi per gli spettatori - toilette, punti di ristoro e di vendita di cibo e bevande – come elementi qualificanti delle nuove strutture. In questa fase la partita di calcio inizia ad entrare in competizione con una serie diversificata di proposte di loisir. Il calcio non è più l'unico importante svago di massa e ciò, insieme alla nascente televisione e al conseguente inizio di televisivizzazione dello sport, contribuisce ad imprimere una svolta agli stadi nella direzione di una relativa riduzione della loro capienza."*⁴

A partire dall'ultimo decennio del '900, dopo i mondiali italiani e a seguito dell'entrata in vigore in Inghilterra di una serie di restrizioni ispirate dal cosiddetto "Rapporto Taylor"⁵, oltre che dall'affermarsi delle nuove tendenze degli sport americani, si assiste ad una nuova fase di trasformazione che vede:

⁴ S. Tosi, *Cultural stadi. Calcio, città, consumi e politiche*, Ledizioni, 2018, Milano

⁵ Il Rapporto Taylor ha apportato le seguenti restrizioni negli stadi inglesi: sostituzione delle terrazze con tribune standard per passare da posti in piedi a seduti: questo aspetto ha avuto il maggior impatto sugli stadi delle prime divisioni in quanto sono stati per la maggior parte ricostruiti o comunque utilizzati a capacità



- da un lato, lo stadio monofunzionale, cioè strettamente connesso al calcio o a saltuari eventi extra-sportivi, strutturarsi ed organizzarsi sempre più sulla base delle necessità degli operatori radiotelevisivi;
- da un altro, una sostanziale convergenza verso la spettacolarizzazione e la commercializzazione dell'evento sportivo.

Se il fulcro dell'evento rimane lo stesso, ovvero la partita, gli avvenimenti a corollario si moltiplicano in misura esponenziale, così come le possibilità di acquisto, in una sorta di enorme parco a tema dedicato al calcio. Le ragioni che hanno dato avvio al fenomeno descritto sono sicuramente molteplici e toccano sia esigenze collettive (pubblica sicurezza, forze dell'ordine impiegate, feriti, denunce ed arresti) sia interessi privatistici (trasformazione delle proprietà dei Club in aziende legate ad un profitto).

Lo stadio inizia così ad assumere caratteristiche profondamente differenti dal recente passato, imponendosi come una chiara trasposizione fisica dei tratti caratteristici della post-modernità: non più una semplice architettura, ma una vera e propria opera d'arte.

Da qui trae origine la necessità di uno stadio "nuovo", con funzioni integrate che ne consentano lo sfruttamento oltre i singoli eventi sportivi, 365 giorni l'anno. Al semplice luogo in cui assistere alla partita si affiancano, incorporandosi, molteplici attività non strettamente connesse al calcio; nascono dunque servizi commerciali e di intrattenimento in grado di attrarre il visitatore anche al di là del tempo della partita.

"Il calcio costituisce il centro di un'offerta più articolata di attività culturali, commerciali e di svago, gestite anche beneficiando di azioni di promozione coordinate con il marchio di una società di calcio" (Filippi e Vallinotto, 2011 p.20).

Il nuovo impianto sportivo calcistico si presenta pertanto tecnologicamente avanzato e configurato con una capienza ottimale, in ragione della squadra che ospita, con un catino progettato in modo tale che tutti possano godere di una visuale ottimale e una copertura capace di arricchire architettonicamente l'edificio, oltre che svolgere la sua funzione primaria.

L'immobile deve offrire numerosi servizi di accoglienza e svago (attività d'intrattenimento organizzate durante gli eventi, al fine di coinvolgere la tifoseria); oltre a ciò, deve fornire servizi accessori, tra i quali la ristorazione svolge un ruolo centrale. Ai tradizionali chioschi bar si affiancano, dunque, aree ristorante specializzate, che accolgono il tifoso prima e dopo la partita.

Lo stadio deve, inoltre, essere concepito per l'utilizzo da parte di componenti estranee a quella sportiva. Pertanto, esso viene completato da sale conferenze e skybox da affittare 7 giorni su 7 per mostre, galà, convention e riunioni d'affari che possono poi intrecciarsi a tour unici dello stadio con accesso diretto al campo.

ridotta; rimozione di recinzioni alte specialmente nelle zone non presidiate da Polizia; creazione del SAG (safety advisory group) dove il team locale composto da SGSA inspector, Police, Building control, Club, Ambulance and Fire, discute i punti principali per un evento in sicurezza ogni anno.



Il passaggio da uno stadio di costo (pubblico) a uno stadio di ricavo è determinato principalmente dalla diversificazione del business, dalla multifunzionalità e dal tempo di utilizzo; *“questa infrastruttura dovrebbe trasformarsi in un luogo di socialità destinato alla comunità, concepito come destinazione per tifosi, clienti corporate, famiglie e bambini, sia per le partite di calcio che per altri eventi sportivi”*⁶.

La nuova impiantistica, sopra descritta, appare caratterizzata dal progressivo disimpegno del settore pubblico a favore dell'ascesa del modello privatistico. La logica alla base del nuovo stadio di proprietà simboleggia la sintesi della cultura sportiva e di quella d'impresa, puntando alla massimizzazione del potenziale dell'impianto. Lo stadio si trasforma nella vera e propria casa del Club, ospitando il museo e lo store della squadra, ma anche servizi di tipo direzionale-ricettivo e commerciale, al fine di garantirne la sostenibilità economica.

Alla luce di quanto sopra descritto, appare oggi fondamentale il confronto tra quanto realizzato in Europa e in Italia; da tale comparazione emerge per il Belpaese una situazione di unicità nel continente. Se infatti in Europa i nuovi stadi di proprietà rappresentano attualmente una realtà ormai consolidata (basti pensare che dal 2009 al 2019 ne sono stati realizzati 160⁷), in Italia la situazione, escluse rare eccezioni (tra le quali Atalanta, Juventus, Udinese e Sassuolo), appare opposta.

Gli impianti del settore professionistico (serie A, B e C), quasi esclusivamente patrimonio della pubblica collettività, risultano vetusti, con un'età media di circa 62 anni; in particolare, sono poco confortevoli e non pienamente rispondenti agli standard di sicurezza, nonostante gli sforzi di adeguamento realizzati degli ultimi anni.

I musei di calcio più visitati⁸

Club	Città	Anno di inaugurazione	Numero di visitatori annui
Camp Nou Experience (Barcellona)	Barcellona (Spagna)	1984	1.500.000
FC Bayern Erlebniswelt (Bayern Monaco)	Monaco (Germania)	2012	1.300.000
Tour Bernabeu (Real Madrid)	Madrid (Spagna)	2002	1.200.000
Manchester United Museum (Manchester United)	Manchester (Inghilterra)	1986	360.000
Casa Milan (Milan)	Milano (Italia)	2014	310.000
San Siro Museum (Milan e Inter)	Milano (Italia)	1996	250.000
Juventus Museum (Juventus)	Torino (Italia)	2012	170.000

La sola serie A, campionato a 20 squadre, si fonda su 17 impianti, in alcuni casi utilizzati da più Club della medesima città; gli impianti hanno un'età media di 56 anni e una capienza media di 38.415 spettatori. 12 sono di proprietà pubblica, 3 delle squadre e 2 di altro intestatario (il Mapei Stadium,

⁶ V. Puglisi, *Sviluppo e valorizzazione degli impianti sportivi. Esempi eccellenti di stadi per il calcio*, Maggioli editore, 2017, Santarcangelo di Romagna (RN)

⁷ *Report del Calcio 2020*

⁸ *Elaborazione Centro Studi FIGC*



che ospita il Sassuolo, è di proprietà di Mapei S.p.A.); il 24% degli stadi è dotato di una pista di atletica, solamente 2 utilizzano fonti rinnovabili di energia, l'82% è dotato di punti di vendita per attività commerciali (3 impianti ne sono totalmente sprovvisti) e solamente il 78% dei posti a sedere risulta coperti⁹.

Che i deficit "fisici" descritti esercitino una scarsa attrazione per gli spettatori lo testimonia anche la lettura dei dati riferiti all'affluenza e al riempimento degli stadi per la stagione 2018/2019. In effetti, se confrontiamo la Serie A con gli altri 4 principali tornei continentali (Bundesliga, Premier, Liga e Ligue 1) possiamo chiaramente vedere che, se in Inghilterra il campionato determina una percentuale di riempimento medio degli impianti pari al 95%, nel Belpaese il numero cala di oltre il 30%, attestandosi su un modesto 63% (il dato più basso tra quelli presi in considerazione). Questo elemento risulta ancor più preoccupante quando si prendono in considerazione le partite riferite alla Coppa nazionale (35% contro una media del 69%) o alle Coppe europee (58% contro una media del 78%).

In sintesi, l'impianto sportivo post-moderno è da intendersi come una struttura polivalente e innovativa dal punto di vista sia funzionale che delle tecnologie utilizzate per la sua costruzione, in larga parte di provenienza industriale per garantire realizzazioni più rapide, a costi controllati e certi. Una struttura integrata, dunque, dedicata a ospitare non solamente eventi sportivi, ma molte altre tipologie di avvenimenti, destinati a più target di spettatori (tifosi, famiglie, bambini, turisti, etc.).

5.2 Le buone pratiche di riferimento

Alla luce dell'analisi di benchmark svolta nel paragrafo precedente e al fine di focalizzare gli elementi di maggiore rilievo per la definizione del progetto di uno stadio funzionale e attrattivo per la città di Milano, le schede contenute nell'"Appendice A. Best practices" del presente documento – alla quale si rimanda – descrivono alcuni tra i più recenti interventi, in ambito internazionale, di realizzazione di un impianto calcistico o di riqualificazione di una struttura esistente, illuminandone le principali caratteristiche in termini di funzioni attivate, dotazioni addizionali, criteri di sostenibilità adottati nella costruzione, impatto sul contesto urbano di riferimento.

Le realtà considerate sono:

- l'Emirates Stadium (Londra);
- il Tottenham Hotspur Stadium (Londra);
- l'Amsterdam Arena (Amsterdam);
- l'Al Janoub Stadium (Al-Wakrah, Qatar);
- il Wembley Stadium (Londra);
- la Reale Arena (San Sebastian).

⁹ Dati riferiti alla stagione calcistica 2019-2020



5.3 Le nuove funzioni e lo sviluppo delle aree urbane circostanti

Le trasformazioni degli stadi si intrecciano strettamente ai cambiamenti che hanno interessato, negli ultimi decenni, l'approccio alle politiche urbane, inteso come insieme di forme, modi e attori coinvolti nel loro sviluppo, come contenuti delle policy disegnate e come tipologie di effetti prodotti.

I mutamenti delle politiche pubbliche possono essere analizzati a partire da due linee di evoluzione:

- il "progressivo decentramento" delle decisioni, con un ruolo sempre più imprenditoriale delle città;
- la diversificazione degli attori coinvolti nei processi di costruzione delle politiche stesse.

Per quanto attiene al primo punto, il decentramento e la territorializzazione delle politiche pubbliche, iniziati a partire dagli anni '70 del secolo scorso, hanno definito uno spazio di rilievo per la "politica delle città" (Governa, 2010; Pinson, 2002), con una crescente competizione tra i centri urbani, chiamati ad attivarsi per reperire e attrarre le risorse necessarie alle politiche locali (Buck et al., 2005; Vicari Haddock, 2004).

La seconda tendenza riguarda il passaggio dal *government* alla *governance*, che ha determinato un allargamento degli attori coinvolti nelle politiche locali. Nella definizione delle politiche pubbliche, all'attore pubblico e ai suoi apparati tecnici si affiancano ora, e talvolta si sostituiscono, gli attori privati, che introducono concetti quali "partnership", ossia la costruzione di coalizioni pubblico/privato nella produzione di politiche locali, e "sussidiarietà", come ingiunzione all'intervento di attori intermedi che provvedano alla fornitura di servizi in modo diretto e non determinato dall'intervento pubblico (DiGaetano e Strom, 2003 Halpern e Pollard, 2013; Le Galés, 2002).

A determinare la spinta più significativa verso la direzione descritta ha contribuito in misura decisiva il peggioramento delle condizioni finanziarie dello Stato centrale, che sempre più si trova a operare con vincoli che determinano un assottigliamento delle risorse destinate alle politiche locali. Alla mancanza dei trasferimenti statali le città hanno reagito con spinte autonome per la ricerca delle risorse necessarie alla copertura delle loro spese, innescando una competizione tra metropoli, a scala nazionale e internazionale, orientata a rafforzare il ruolo rivestito nel panorama mondiale, con la valorizzazione dei propri punti di eccellenza.

All'interno di tale scenario si colloca, da qualche tempo, anche il tema dello sport, in particolare del calcio, la cui accresciuta importanza come fatto globale ha innalzato le più importanti manifestazioni internazionali a elemento di attrattività delle città. Gli stadi vengono così a costituire la cornice entro la quale gli spettacolari eventi calcistici si svolgono e, al contempo, assurgono a un ruolo simbolico, che li lega a doppio filo alla nuova immagine della città.

L'iniziativa dei Club sportivi nella progettazione, nella costruzione e nella gestione dei nuovi grandi stadi integrati di proprietà ne fa attori del policy making urbano. I nuovi stadi non si limitano a ridisegnare campi di gioco e spalti; al contrario, offrono l'occasione per il ripensamento di ampi territori, intervenendo su consistenti parti della città con la possibilità di orientarne in modo decisivo le linee di sviluppo.

In tale accezione, i nuovi stadi stanno sempre più assumendo un ruolo di rilievo nella ridefinizione dell'immagine delle città, in quanto non più semplici scatole di cemento, ma oggetti affidati alle mani di architetti capaci di potenziarne la visibilità mediatica (Norman Foster, Camp Nou, Barcellona – Norman



Foster, Nuovo Wembley, Londra – Herzog & De Meuron, Allianz Arena, Monaco – Herzog & De Meuron, Nido d'uccello, Pechino – Zaha Hadid, New National Stadium, Tokyo).

La realizzazione di un nuovo stadio costituisce, inoltre, quasi sempre il nodo di una più ampia trasformazione urbana dedicata a incrementare i servizi collettivi e a integrare complessi urbanistici destinati al tempo libero nelle sue più diverse sfaccettature. Tale approccio progettuale configura un vero e proprio polo di attrazione tematica, a vocazione sportiva, che ospita, oltre ai musei dedicati alle squadre locali, centri commerciali, cinema, spazi per l'intrattenimento, il fitness e il wellness, sottolineando la centralità dei temi della salute e della forma fisica nella nuova idea di città. I nuovi stadi hanno, infine, dimostrato il loro potenziale di presidio sociale anche nelle aree più periferiche, non apparendo più, quindi, come elementi destabilizzatori all'interno dei quartieri, ma come elementi capaci di innescare dinamiche migliorative.

Lo stadio tende dunque ad affermarsi come una vera e propria icona architettonica all'interno del paesaggio urbano, in grado di impattare significativamente su tutte le infrastrutture circostanti, divenendo motore della riqualificazione di interi quartieri e contribuendo in maniera significativa all'innalzamento della qualità della vita dell'area in cui si colloca.



6. Lo Scenario Alternativo

Al fine di descrivere più efficacemente il valore dell'ipotesi progettuale selezionata, illustrata nel dettaglio nella successiva sezione 7, si ritiene opportuno porre tale ipotesi a confronto con uno scenario alternativo realistico, che considera la possibilità che il nuovo stadio a Milano non venga realizzato.

Intuitivamente, costituiscono alternative alla costruzione di un nuovo impianto le scelte di: a) mantenere invariata l'infrastruttura esistente; b) ristrutturare lo stadio attuale. Il capitolo mostra, con ampio dettaglio di analisi, che nessuna delle due alternative (mantenere lo stadio nella situazione attuale o ristrutturarlo) è in grado di fornire le condizioni ritenute dai Club essenziali per il rinnovo della concessione e che, pertanto, alla mancata realizzazione del nuovo impianto seguirebbe necessariamente il ritorno della struttura nella piena disponibilità e responsabilità della amministrazione comunale.

I paragrafi che seguono accompagnano nella dimostrazione logica di tale affermazione, delineando le decisioni che, in ultimo, sarebbero assunte da A.C. Milan S.p.A. e F.C. Internazionale Milano S.p.A. e tratteggiando una chiara fotografia delle conseguenze che queste scelte avrebbero per i Club, gli appassionati di calcio e, più ampiamente, per Milano.

Ciò avverrà, nel dettaglio, attraverso:

- l'analisi delle possibili soluzioni di intervento sull'impianto esistente del Meazza, già considerate dalle squadre nello studio "Un nuovo stadio per Milano. Un progetto di eccellenza per San Siro e la città di Milano" (2019), e della relativa efficacia funzionale alla luce dell'analisi di benchmark sviluppata nel paragrafo 5.1 e delle best practice evidenziate nel 5.2;
- la verifica della compatibilità di tali interventi con lo svolgimento del calendario calcistico;
- una riflessione sul peso di tale soluzione sulla capacità competitiva dei due Club.

6.1 La descrizione degli interventi necessari per lo stadio San Siro

Per comprendere i limiti dell'attuale impianto San Siro, alla luce delle consolidate necessità di multifunzionalità e integrazione emerse negli ultimi decenni, occorre innanzitutto ricordare che l'Italia non possiede attualmente, tranne rare eccezioni, strutture sportive adeguate e di livello comparabile all'offerta dalle altre principali nazioni europee. Gli stadi di calcio, in particolar modo, sembrano essersi fermati ai tempi dei Mondiali di calcio di *Italia 90*; le squadre sportive italiane, tra cui A.C. Milan e F.C. Internazionale, si trovano pertanto a dover utilizzare impianti spesso obsoleti, sicuramente inadeguati e mai completamente sicuri. Nel caso specifico, come già menzionato nel paragrafo 4.1, l'attuale stadio Meazza è un manufatto architettonico edificato a partire dal 1925, protagonista con cadenza trentennale di ristrutturazioni importanti (l'ultima nel 1990) che ne hanno variato sensibilmente la capienza netta.

La ristrutturazione di uno stadio per ampliarne le capacità ricettive, ovvero la capienza non solo degli spettatori, ma più generalmente dei visitatori, mediante un'estensione delle superfici accessorie di comfort, è un'opzione spesso meno impegnativa, dal punto di vista finanziario, della costruzione di un



nuovo impianto, ma ciò dipende innanzitutto dalle caratteristiche del manufatto esistente e dagli obiettivi che si pone la ristrutturazione. Infatti, la ristrutturazione può presentare alcuni importanti limiti rispetto alla totale demolizione dello stadio esistente e la contemporanea edificazione di un nuovo impianto, sul medesimo sito oppure altrove, come sarà descritto a seguire. La decisione dipende da un gran numero di variabili e da considerazioni specifiche sul progetto, anche se è evidente che un nuovo stadio ha il vantaggio di *“non essere vincolato da configurazioni datate del catino, e offre la flessibilità per facilitare funzioni ed attività che possono migliorare la fattibilità economica del progetto.”*¹⁰

Nel caso di una nuova costruzione, ma ancor più in quello di una ristrutturazione, occorre definire gli obiettivi di progetto (miglioramento del catino, inserimento delle funzioni complementari mancanti e necessarie al fine di costruire uno stadio integrato, etc.) che dovranno comunque ispirarsi agli standard internazionali di riferimento, garantendo un utilizzo dello stadio in un ampio orizzonte futuro.

Il quadro delle esigenze dei due Club milanesi richiede, in primo luogo, una totale rivisitazione del tempo di utilizzo dello stadio di Milano. L'uso del Meazza, come avviene per gli impianti calcistici più obsoleti di proprietà pubblica, è infatti dimensionato quasi esclusivamente sui giorni delle partite o, in casi più sporadici, su eventi extra calcistici (concerti, raduni, etc.); diversamente, gli stadi post-moderni sono progettati per ospitare servizi con apertura giornaliera, dando così l'opportunità di utilizzare meglio la struttura e ottimizzare i flussi di ricavo. All'utilizzo continuativo si affianca inoltre l'esigenza di offrire allo spettatore, o più in generale al visitatore, un *“ambiente adatto per un intrattenimento di alta qualità”*¹¹.

La commercializzazione dello stadio passa pertanto dai seguenti aspetti:

- l'identificazione di opportuni spazi dedicati alla ristorazione e all'intrattenimento, che incoraggino il tifoso a estendere il tempo trascorso all'interno della struttura;
- la costruzione di spazi esclusivi, come skybox privati destinati alla clientela VIP;
- l'individuazione di strutture e attività che soddisfino i bisogni della comunità locale ristabilendo un rapporto virtuoso con gli abitanti della zona;
- l'affitto di parte delle strutture dello stadio ad aziende private per conferenze e riunioni esclusive all'interno di una cornice unica;
- l'opportunità della vendita al dettaglio del merchandising delle squadre;
- la sostenibilità ambientale dello stadio (architettura green);
- la fruibilità dello stadio per tutte le persone (architettura blu).

Alla luce di quanto affermato, appare evidente che le nuove occasioni di commercializzazione all'interno dello stadio debbano discendere dalla creazione di spazi accessori, integrati alla struttura monofunzionale costituita dal catino, la quale dovrà comunque essere migliorata dal punto di vista del comfort offerto agli spettatori.

Al fine di valutare l'effettiva percorribilità di azioni di intervento sulla struttura, che consentano di rispondere in termini efficaci agli obiettivi sopra identificati e di allinearsi, più ampiamente, alle

¹⁰ UEFA, *Guida UEFA agli stadi di qualità*, 2011, Nyon

¹¹ UEFA, *Guida UEFA agli stadi di qualità*, 2011, Nyon, p.26



prestazioni funzionali espresse dalle best practice internazionali, si è proceduto a individuare i principali elementi di criticità dell'attuale stadio e la fattibilità di specifiche soluzioni tecniche.

Nel dettaglio l'osservazione dell'immobile, la valutazione del suo uso durante gli eventi sportivi ed extra sportivi, l'analisi dei tempi di non utilizzo, nonché le verifiche sulla sua gestione, hanno contribuito a costruire un quadro da cui sono emerse situazioni di insufficienza dell'attuale stadio San Siro sotto almeno nove profili:

1. l'ubicazione;
2. la capacità di sicurezza;
3. il volume dell'impianto sportivo;
4. i costi di manutenzione e gestione;
5. la capienza netta;
6. il comfort;
7. le aree di servizio;
8. il microclima interno;
9. l'inquinamento acustico.

La sezioni che seguono rappresentano tali temi di criticità, pervenendo a una risposta riguardo la possibilità di una risoluzione tramite specifici interventi strutturali.

6.1.1 L'ubicazione

Nonostante le ragguardevoli dimensioni dell'ambito GFU – Grande Funzione Urbana¹² (oltre 280.000 mq) lo stadio Meazza non risulta baricentrico al sito (posizione ideale che permetterebbe l'agevole circolazione degli spettatori, una maggiore flessibilità di configurazione e la possibilità di future modifiche per espansioni o rinnovamenti), bensì posizionato in prossimità del perimetro est dell'area, tangente alla via dei Piccolomini e pertanto nell'immediate adiacenze dell'area PA7-Trotto.

Tale condizione, non modificabile, nel passato si è già dimostrata un pesante vincolo progettuale durante il rinnovamento della struttura avvenuto in concomitanza dei Mondiali di Calcio di *Italia 90*. In quel caso l'ampliamento del solo catino, con la costruzione del cosiddetto Terzo Anello, non ha potuto essere svolto in misura completa, proprio perché lungo il suddetto confine non esistono sufficienti spazi per l'espansione (sopra la Tribuna arancio il Terzo Anello non è stato realizzato).

In un processo di ristrutturazione dell'immobile, tenendo conto dell'impossibilità di modificare l'attuale requisito, la condizione di cui sopra può determinare la mancata massimizzazione del posizionamento e

¹² Per la compiuta definizione dall'ambito di intervento si rimanda a quanto riportato nel capitolo 3.8 dell'Aggiornamento dello Studio di Fattibilità Tecnico Economica (30 ottobre 2020).

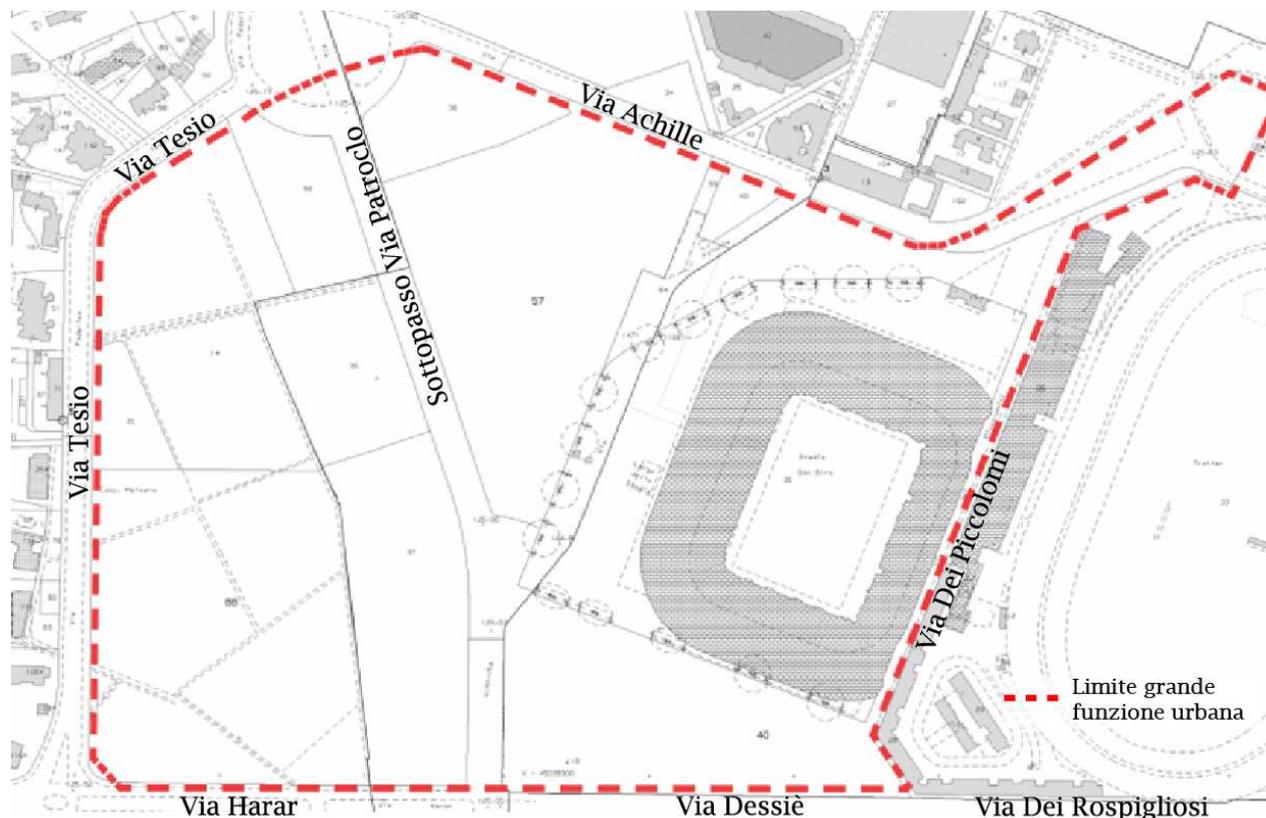
Il compendio è compreso all'interno del vigente Piano di governo del territorio (PGT). Nel dettaglio, nel Documento di Piano il compendio è identificato quale "Ambito per grandi funzioni urbane – San Siro" in cui l'identificazione di grandi funzioni urbane "attrattive", pubbliche o private (nel caso in oggetto costituita dal nuovo impianto sportivo) possa fare da traino alla rigenerazione, anche attraverso l'insediamento di funzioni "accessorie"; nel Piano delle Regole (Tav. R02/1) il compendio ricade fra le Grandi Funzioni Urbane, all'interno degli ambiti di rigenerazione, i cui interventi sono disciplinate dall'art. 16 delle Norme di attuazione, ed è quasi completamente compreso all'interno di un ambito caratterizzato da elevati livelli di accessibilità alle reti di trasporto pubblico.



dell'utilizzo di tutte le nuove superfici annesse all'impianto, provocando il perdurare degli attuali disagi (limiti di spazi accessori, complessi percorsi per usufruirne, difficoltà di accesso alla Tribuna arancio).

In conclusione, il vincolo identificato non può essere rimosso, ma solamente gestito nei termini di cui sopra e pertanto condiziona pesantemente l'eventuale ristrutturazione, rendendola non pienamente rispondente alle nuove esigenze del pubblico e dei Club.

Ubicazione



6.1.2 La capacità di sicurezza

La capacità di sicurezza è un requisito obbligatorio, che si concentra sull'incolumità degli spettatori e delle spettatrici. L'analisi in termini di adeguatezza dello stadio Meazza evidenzia come l'impianto sportivo soddisfi le previsioni solamente attraverso il ricorso all'istituto della deroga e come tale situazione sia solo in parte risolvibile attraverso interventi particolarmente invasivi sul manufatto esistente.

Perdurano altresì contingenze che non risultano in alcun modo sanabili, originate dal non ottimale posizionamento del manufatto rispetto alla sua area concessoria. Tra queste spicca la superficie dell'area annessa all'impianto, la cosiddetta "area di massima sicurezza", che attualmente risulta inferiore allo 0,5 mq/persona, superficie minima prevista dalla norma, e la cui non uniforme distribuzione non può essere modificata per i vincoli fisici presenti sul lotto; nel dettaglio:

- sul lato est, per la vicinanza dei manufatti dell'area PA7-Trotto e per le costrizioni imposte dalla via dei Piccolomini;

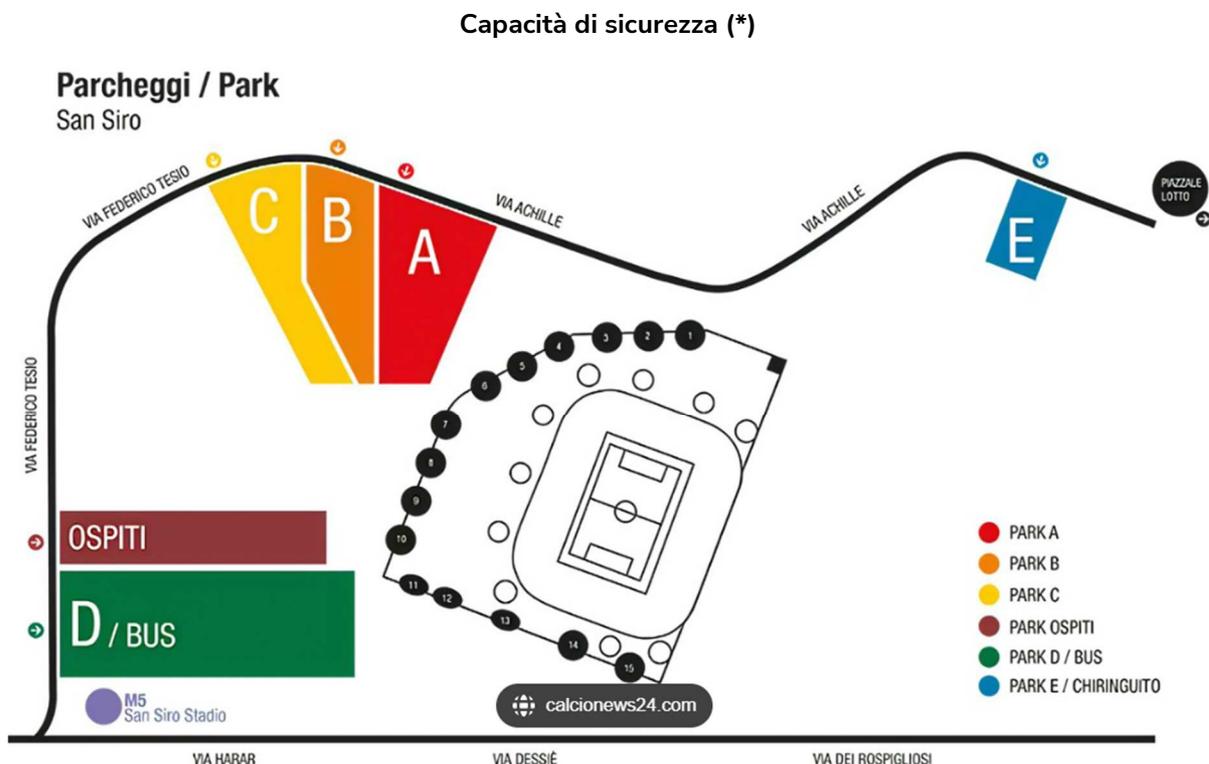


- sul lato sud, per la presenza del capolinea della linea tramviaria.

Si osserva inoltre la mancata possibilità di accesso al Secondo e Terzo Anello da parte degli spettatori e delle spettatrici con limitata capacità motorie, che nemmeno una ristrutturazione pesante potrebbe pienamente risolvere, a causa della sua particolare conformazione a rampa.

Si pone inoltre il problema della segregazione della tifoseria ospite. Benché la UEFA supporti il principio di stadi privi di barriere per tutte le gare, sulla scorta dell'idea per cui "qualsiasi barriera tra il terreno di gioco e gli spettatori, o tra gruppi di spettatori, provochi un senso di chiusura che non è in linea con l'esperienza delle partite di calcio di oggi"¹³, la stessa istituzione ritiene necessaria una strategia per prevenire potenziali focolai di disordine, confinando gruppi opposti di tifosi all'interno di settori diversi dello stadio. Attualmente la maggiore criticità riguarda il percorso flessibile che conduce i tifosi dal "parcheggio ospiti" all'accesso al settore riservato del Terzo Anello; in questo caso, la mancanza di un percorso dedicato, protetto e completamente autonomo vede l'incrociarsi dei tracciati d'ingresso delle opposte tifoserie, con conseguente dispiego di ingenti forze dell'ordine per garantire la sicurezza dell'area. La suddetta condizione si ripete identica per qualsiasi tipologia di match poiché ha una ridotta capacità di flessibilità legata al singolo grado di rischio.

In conclusione, il vincolo identificato non può essere rimosso, ma solamente gestito nei termini di cui sopra; pertanto, anche in questo caso, la ristrutturazione non risponde pienamente alle nuove esigenze del pubblico e dei Club.



(*) Immagine tratta dal sito "calcionews24.com" - San Siro tutte le informazioni sullo stadio di Milan e Inter, articolo a cura di Marco Spartà del 16 novembre 2019

¹³ UEFA, *Guida UEFA agli stadi di qualità*, 2011, Nyon, p.59

6.1.3 Il volume dell'impianto sportivo

Lo stadio Meazza è stato costruito con la sovrapposizione di tre strutture, nell'arco di poco meno di settant'anni, con il Primo Anello che raggiungerà il secolo di vita nell'anno 2025. Dall'ultimo ampliamento (il Terzo Anello), avvenuto in concomitanza dei Mondiali di Calcio di *Italia 90*, lo stadio non è stato più interessato da interventi radicali, volti alla sua trasformazione, ma ha ricevuto esclusivamente opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, allo scopo di migliorare il comfort dei tifosi anche attraverso l'introduzione di nuove aree dedicate ai servizi, nei limitati spazi esistenti al di sotto delle tribune.

L'impianto risulta pertanto eterogeneo nella sua composizione, a causa della sua realizzazione per fasi; nello specifico, le strutture più datate corrispondenti all'intero Primo Anello e al secondo presentano un certo grado di obsolescenza, nonché limiti significativi per i possibili processi di trasformazione o adeguamento, come ad esempio la vicinanza dei pilastri di sostegno e la presenza delle rampe che impediscono di disporre di ampie superfici interne.

Anche in questo caso, il vincolo identificato non può essere rimosso e limita pesantemente le soluzioni progettuali; anche in questo caso l'eventuale ristrutturazione non potrebbe rispondere pienamente alle nuove esigenze del pubblico e dei Club.

Volume dell'impianto sportivo



6.1.4 I costi di gestione e manutenzione

Le operazioni di manutenzione ordinaria dello stadio Meazza, che ne permettono il corretto funzionamento e il continuo adeguamento al mutare delle norme FIFA e UEFA, sono in carico ai Club; tali opere consentono di utilizzare lo stadio in occasione di tutte le tipologie di manifestazioni calcistiche ad oggi presenti nel panorama internazionale. Un'analisi dell'attuale stato degli impianti e delle strutture portanti ha evidenziato la possibilità di incrementare le prestazioni su entrambi i fronti, giungendo alla massima ottimizzazione delle strutture e dell'efficientamento impiantistico rispetto allo scenario attuale.



Tale soluzione permetterebbe di continuare a gestire lo stadio come fatto negli ultimi tre decenni senza tuttavia risolvere una serie di criticità contingenti, che si sono via via generate nel corso del tempo e che appaiono sempre più vincolanti per il corretto utilizzo dell'impianto, quali ad esempio i limiti di utilizzo derivanti dall'insufficiente insonorizzazione acustica; il permanere delle condizioni di agibilità in deroga principalmente alle condizioni di norma previste in merito alle aree di servizio annesse all'impianto e alle vie di esodo; i limiti di visibilità, fruibilità, comfort, etc.

6.1.5 La capacità netta

La capacità netta è il numero di posti disponibili per la vendita e include i sedili per gli spettatori, i funzionari (UEFA, FIFA, etc.), gli spettatori con disabilità e i loro accompagnatori.

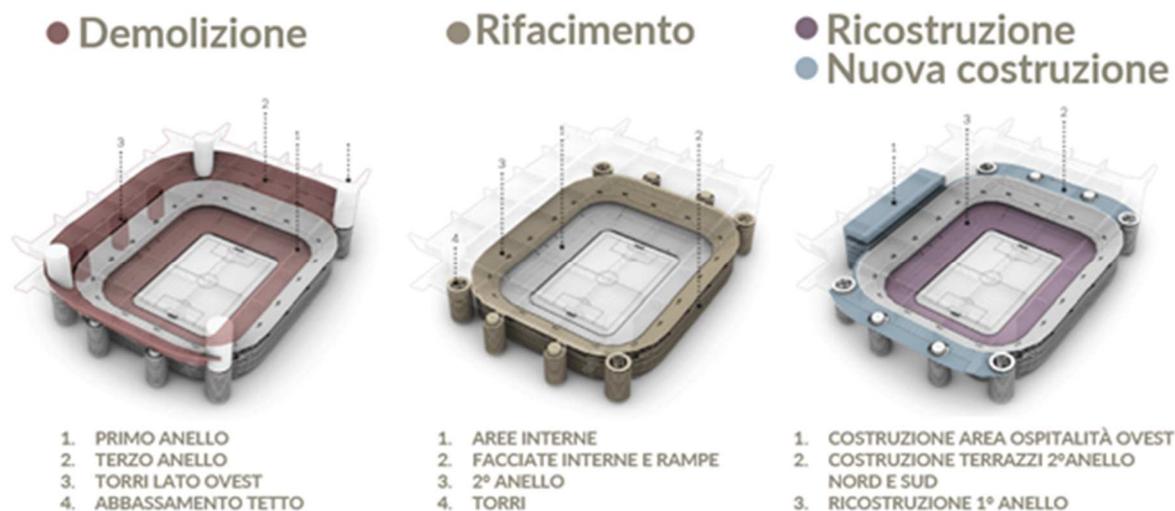
Nel tempo, lo sviluppo dello stadio Meazza ha consentito di dotare l'impianto di 80.065 posti a sedere (dato 2008), risultando tra i più capienti nel panorama europeo; l'attuale capacità complessiva è tuttavia stata ridotta a 75.923 posti nell'estate del 2019, quando la Commissione Provinciale di Vigilanza, ha decretato la chiusura permanente dei settori 349-351-352 (Terzo Anello Verde) e 307-309-310 (Terzo Anello Blu).

Se sotto alcuni aspetti tale caratteristica permette di ospitare una grande affluenza di spettatori in corrispondenza di partite importanti e di grandi eventi, per la maggior parte delle partite di campionato la disponibilità di posti non è quasi mai saturata, tanto che negli ultimi anni il Terzo Anello, nella sua interezza, è spesso rimasto chiuso. Tale aspetto determina un'inefficienza dal punto di vista dei costi di gestione e manutenzione.

Il vincolo identificato può essere rimosso tramite la demolizione del Terzo Anello; l'intervento permetterebbe all'impianto di tornare ad una capienza di quasi 60.000 posti; tuttavia, la necessità di i) riconfigurare le sedute per aumentare lo spazio per le gambe, ii) realizzare i settori premium, iii) ricavare spazi per servizi (magazzini, uffici dei club, logistica) restituirebbero di fatto una capienza ancor più ridotta.



Ipotesi di recupero dello stadio San Siro con demolizione del Terzo Anello e introduzione di nuove superfici di supporto



6.1.6 Il comfort

“In passato l’obiettivo era stipare quante più persone possibile in uno stadio, la maggior parte delle quali nelle zone in cui si stava anche in piedi. Negli ultimi decenni c’è stato lo spostamento verso stadi con soli posti a sedere”¹⁴ (secondo gli standard UEFA che prevedono sedili individuali, fissi, separati gli uni dagli altri, sagomati, numerati, fatti di materiale infrangibile e non infiammabile, dotato di schienale di altezza minima di 30 cm). “Ciò è stato pilotato dall’introduzione di regolamenti di sicurezza più stringenti, ma anche da un riconoscimento del fatto che gli spettatori dovrebbero potersi godere la visione della partita in tutta comodità. I tifosi si aspettano di potersi procurare cibi e bevande con il minimo disturbo, e quindi il catino dello stadio dovrebbe essere progettato per permettere il passaggio semplice e veloce dall’area dei posti a sedere verso le toilette e le strutture di ristorazione.”¹⁵

A tale riguardo si registra il disagio delle tifoserie in termini di comfort dell’impianto, con la palese inadeguatezza del Terzo Anello, le cui condizioni di seduta (spazi molto limitati), fruizione delle vie di accesso (lunghezza dei percorsi all’interno delle torri) e distribuzione (forte inclinazione) appaiono anacronistiche se confrontate con altri stadi simili. Si indicano, in particolare, le seguenti lacune:

- l’insufficienza degli spazi di distribuzione e supporto al Secondo e Terzo Anello, che risultano minimali o comunque non sufficienti per l’ordinaria gestione di afflusso e deflusso dagli spalti;
- l’inadeguatezza delle superfici dedicate alle aree bar/ristorazione e ai servizi igienici. In tale senso, il Terzo Anello appare in effetti fortemente penalizzato, ma anche il Secondo non risulta comunque godere di strutture adeguate;
- la difficoltà di accesso alla Tribuna arancio (Secondo Anello) e in generale a tutto il Secondo Anello

¹⁴ UEFA, *Guida UEFA agli stadi di qualità*, 2011, Nyon, p.48.

¹⁵ UEFA, *Guida UEFA agli stadi di qualità*, 2011, Nyon, p.48.

che, per la sua particolare configurazione, prevede che per alcune posizioni il punto d'accesso sia decisamente distante dal posto a sedere a cui si è destinati.

Anche in questo caso il vincolo non può essere rimosso e pertanto l'eventuale ristrutturazione non potrebbe rispondere pienamente ai fabbisogni del pubblico e dei Club.

6.1.7 Le aree di servizio

Tra le caratteristiche imprescindibili dei nuovi impianti sportivi, un ruolo di rilievo è giocato dalla capacità di far propri i bisogni di comfort e benessere delle persone, sia dal punto di vista psicologico che fisico. Tale attenzione risponde ai principi di "architettura blu", la quale si "focalizza anche sull'importanza di creare una consapevolezza del luogo e incoraggia l'interazione sociale, che è particolarmente significativa negli edifici come gli stadi, in cui l'idea di sviluppare una comunità è molto rilevante. Ciò si può promuovere attraverso una varietà di strutture e attività aggiuntive all'interno del complesso dello stadio, che possono fornire alla comunità strutture di svago necessarie, senza dimenticare i vantaggi commerciali che queste porteranno al committente dello stadio"¹⁶.

Aree di servizio



¹⁶ UEFA, Guida UEFA agli stadi di qualità, 2011, Nyon, p.98.



Oltre a ciò, l'impianto non appare attrezzato per promuovere e consolidare la comunità sopra descritta, per la scarsità di:

- aree d'incontro e socializzazione, prima, durante e dopo l'evento sportivo;
- spazi da destinare al merchandising e alla ristorazione (con annessa cucina);
- aree dedicate all'accoglienza per i tifosi VIP;

ovvero di tutte quelle superfici (strutture d'intrattenimento e ricreative) che nei tre momenti chiave della costruzione dello stadio non sono mai state oggetto di attenzione da parte di progettisti e proprietà, e che hanno materializzato uno stato di fatto nel quale esse appaiono indubbiamente sottostimate rispetto alle attuali esigenze gestionali.

Il problema descritto tende ad amplificarsi in corrispondenza di grossi eventi, durante i quali gli spazi tecnici necessari non risultano sufficienti a soddisfare le necessità dell'organizzazione. Infatti, l'attuale stadio Meazza registra una cronica mancanza di spazi di supporto alle funzioni accessorie al match, da destinarsi a magazzino, deposito e uffici per l'ordinaria amministrazione.

Anche in questo caso, il vincolo può essere rimosso solamente attraverso una ristrutturazione che preveda l'inserimento di volumi aggiuntivi a quelli esistenti: tuttavia, le limitazioni fisiche dovute all'ubicazione del manufatto all'interno del lotto non consentono di disporre delle superfici e della conformazione richiesta per rispondere pienamente ai fabbisogni del pubblico e dei Club.

6.1.8 Il microclima interno

La presenza di posti a sedere coperti, normativamente non obbligatoria, permette di elevare lo standard dello stadio e di ampliarne l'utilizzo in condizioni meteorologiche avverse. Da tali considerazioni è nata, durante l'ultima fase di ampliamento e rinnovo del Meazza, l'idea di introdurre una copertura del catino di gioco. Tale soluzione non sembra, però, aver tenuto conto di tutti i complessi risvolti che si sono generati; in particolare negli ultimi trent'anni il tema del microclima interno ha registrato valori di criticità elevati.

Se la situazione del campo non è mai risultata ottimale, sin dalla quasi immediata realizzazione delle curve di collegamento tra i diversi spalti (anni '30 del secolo scorso), il peggioramento più significativo è emerso a seguito della realizzazione del Terzo Anello e della copertura del catino.

La strategia messa in atto ha richiesto soluzioni strutturali complesse, al fine di garantire la miglior visuale possibile del campo per tutti i posti a sedere, ma non ha tuttavia risolto pienamente le tematiche di ombreggiatura del terreno di gioco e di adeguata esposizione solare. La mancanza di sole, in particolare, ha esasperato la difficoltà di crescita e di attecchimento del manto erboso, già storicamente problematica, che nel corso del tempo è stata più volte affrontata da prospettive e con modalità diverse, ma che comunque, ancora oggi, non ha trovato una definitiva soluzione.

Il microclima interno, a seguito della collocazione della copertura, comprometteva la crescita naturale del manto erboso e ha determinato l'imprescindibile rizollatura periodica del campo, che nel periodo invernale si ammalora precocemente. Attualmente il manto è un misto di fibre sintetiche mescolate



all'erba naturale; tale opzione ha risolto il problema del microclima, ma necessita di un complesso ed oneroso sistema di luce artificiale (ragno d'acciaio – sistema che sostiene 60 lampade da mille watt a circa due metri d'altezza dal campo di gioco), che accelera il processo di ricrescita ma comporta un oneroso dispendio energetico.

In conclusione, il vincolo identificato può trovare una parziale soluzione con la rimozione del Terzo Anello, anche se occorre ricordare che il deterioramento del microclima è apparso già con la chiusura delle curve.

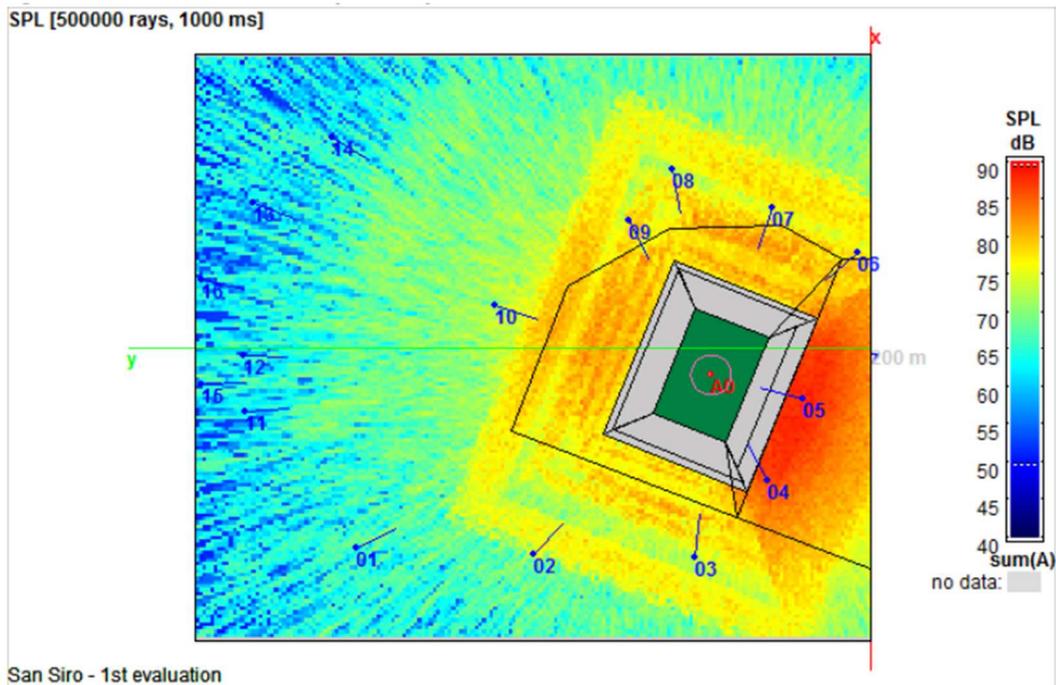
6.1.9 L'inquinamento acustico

Il Meazza è in sostanza uno stadio aperto, composto da diversi ordini di gradinate e una copertura superiore per la protezione del pubblico dalle intemperie, fortemente permeabile al suono ai diversi livelli di accesso. La schermatura offerta al diffondersi del rumore generato al suo interno è pressoché nulla e ciò male si accorda con la sua posizione in un contesto urbano altamente urbanizzato; tale situazione è da oltre un decennio origine di lamentele da parte del quartiere e costituisce uno dei più forti impedimenti a un utilizzo intensivo della struttura, anche per eventi non necessariamente sportivi.

L'ipotesi di "schermare" l'impianto attuale allo scopo di migliorarne l'isolamento acustico è di fatto non perseguibile – occorrerebbe racchiudere l'intero edificio in una sorta di "cuffia fonoimpedente". Trascurando costi e difficoltà tecniche di un simile intervento (del tutto impossibile dietro alla tribuna arancio per le citate carenze di spazio su via dei Piccolomini), esso verrebbe a stravolgere l'immagine attuale dello stadio e, per i limitati spazi a contorno, a influire negativamente su sicurezza, accessi, aree di servizio e microclima interno, già fortemente critici.

È plausibile inoltre sostenere che l'attuale condizione di disagio del quartiere possa essere aggravata dalla realizzazione di nuovi edifici sul lotto confinante (area PA7-Trotto) in adiacenza alla parte dello stadio priva del Terzo Anello.

Inquinamento acustico



Anche in questo caso il problema non può essere rimosso, ma solamente gestito nei termini di cui sopra e la ristrutturazione non risponderebbe pienamente alle richieste della popolazione residente nel quartiere e alle esigenze dei Club.

6.2 La compatibilità degli interventi con il calendario calcistico

La trasformazione dello stadio per rispondere ai requisiti essenziali descritti nei paragrafi precedenti richiede la realizzazione di interventi invasivi nei confronti della normale operatività dell'impianto. L'ipotesi di mantenimento dell'attuale stadio che risponda alle esigenze di fornire un intrattenimento di alta qualità è presentata nel già citato documento "Un nuovo Stadio per Milano. Un progetto di eccellenza per San Siro e la città di Milano" (2019) nel quale si prevede:

- la demolizione e ricostruzione del Primo Anello, sia per ragioni funzionali che di durata residua delle strutture, risalenti al primo impianto del 1925;
- la ristrutturazione del Secondo Anello;
- la demolizione del Terzo Anello, con il mantenimento delle torri a nord e delle torri a sud per la realizzazione di terrazzi in quota da destinare a servizi commerciali;
- la realizzazione di un nuovo edificio per ospitalità ad ovest;
- il mantenimento della copertura esistente con abbassamento dalla quota attuale alla futura quota di copertura oltre il Secondo Anello.

Macrofasì di intervento per la riqualificazione dello stadio Meazza



L'ipotesi di realizzare questi interventi mantenendo in funzione lo stadio deve tenere in attenta considerazione alcuni vincoli fondamentali che hanno un impatto rilevante sulla pianificazione e, di conseguenza, sullo sviluppo temporale delle attività.

Lo stadio Meazza ospita le partite in casa di due squadre iscritte al Campionato, alla Coppa Italia e alle competizioni UEFA. Rispetto ad altri stadi di analoga importanza che ospitano una sola squadra, ad esempio il Santiago Bernabeu di Madrid, lo stadio Meazza ospita ogni anno un numero doppio di partite, circa 54 nei 9 mesi tra settembre e maggio, con un calendario che nei mesi più intensi accoglie una partita casalinga ogni 3-4 giorni. Questo calendario rende incompatibile l'ipotesi di intervenire mantenendo la piena operatività dello stadio con una ristrutturazione diffusa su tutto l'impianto, interrompendo le attività solo in occasione dell'evento sportivo: un approccio di questo tipo, infatti, richiede che le lavorazioni si interrompano 48 ore prima di ogni partita per realizzare gli interventi di messa in sicurezza delle aree circostanti e interne allo stadio. I giorni utili di cantiere si vanno così a ridurre a circa 160 giorni solari durante la stagione calcistica; per contro la frammentazione delle lavorazioni fa lievitare i costi delle lavorazioni e i costi per la sicurezza, rendendo di fatto questa soluzione non perseguibile.

L'intervento di ristrutturazione deve essere quindi pensato chiudendo alternativamente i 4 segmenti dello stadio (verde-rosso-blu-arancio) lavorando contemporaneamente su tutti i 3 anelli per una durata stimata di 8 mesi ognuna. In ciascuna fase gli abbonamenti dovranno essere riassegnati ad un altro settore dove dovranno rimanere per tutta la durata della stagione. Inoltre, la conformazione elicoidale delle vie di accesso e uscita del Secondo Anello fa sì che durante i lavori in un segmento dello stadio debba essere limitata la capienza anche del Secondo Anello del segmento adiacente in senso orario, per evitare che l'accesso e l'uscita delle tifoserie debba avvenire attraverso le aree di cantiere.

È preferibile che l'organizzazione del cantiere in ogni settore sia effettuata nei mesi estivi, partendo dalla conclusione del campionato, in modo da sfruttare al massimo il periodo di giugno-agosto nel

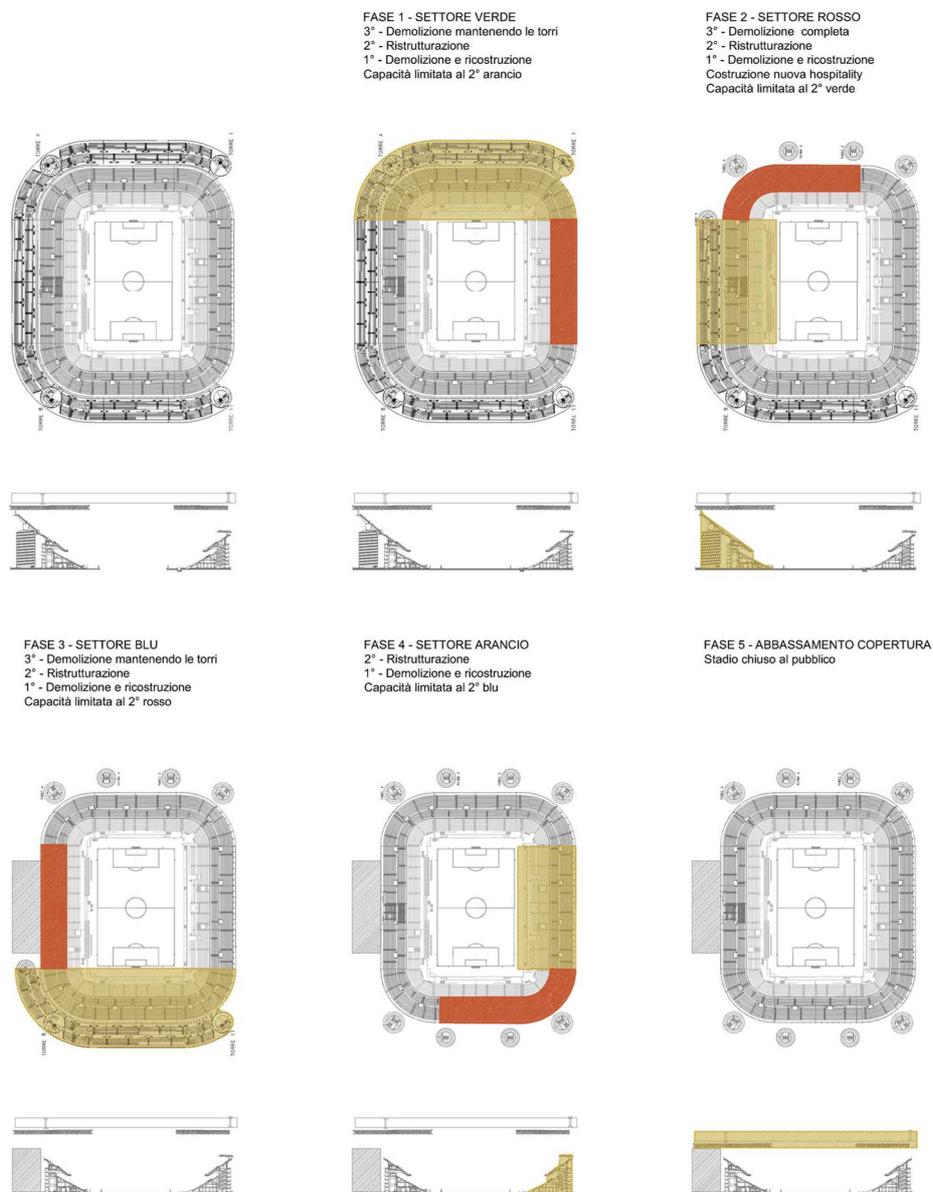


quale non sono previsti eventi sportivi; ne consegue però che, per tutto il periodo della ristrutturazione dello stadio, non sarà possibile ospitare concerti ed eventi speciali.

Infine, va tenuto in attenta considerazione il fatto che, mentre tutte le lavorazioni sui 4 settori possono avvenire a stadio aperto con capienza ridotta, per ragioni di sicurezza, l'abbassamento della copertura dovrà necessariamente avvenire a stadio chiuso; ne consegue che per un periodo oggi stimato in 3 mesi le partite dovranno essere ricollocate in un impianto alternativo al di fuori della città di Milano.

Le immagini seguenti descrivono l'ipotesi di fasizzazione degli interventi proposta.

Fasi di intervento per la riqualificazione dello stadio San Siro per settore

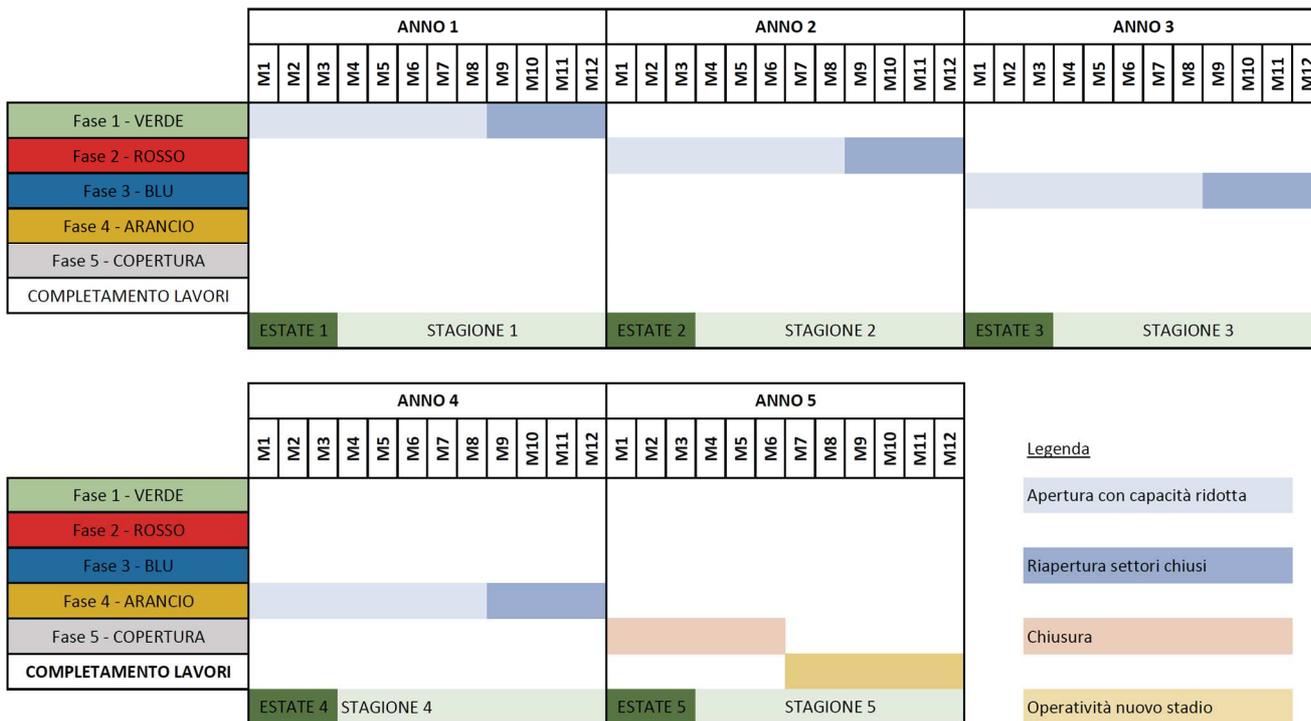


La pianificazione temporale degli interventi che tenga in conto i vincoli sopra descritti porta alla stima della durata complessiva dell'intervento di trasformazione dello stadio Meazza descritta nel prospetto



seguinte. La durata complessiva è di 54 mesi, con influenza su 5 stagioni calcistiche. Nei primi 4 campionati lo stadio opererà con settori chiusi e una capienza ridotta (37.000 spettatori di media con una punta minima di 30.000 spettatori nella quarta stagione). Nei primi 3 mesi della quinta stagione l'impianto sarà chiuso e le squadre dovranno essere ricollocate in altro impianto. Non sarà possibile organizzare concerti ed eventi estivi per 5 anni consecutivi.

Pianificazione temporale degli interventi per la riqualificazione dello stadio San Siro



Sono evidenti le gravi ripercussioni che questa soluzione comporterebbe per il pubblico e per i Club, che si troverebbero con importanti riduzioni nelle entrate con ovvie ripercussioni sulla possibilità di mantenere elevati standard di competitività sportiva, oltre che di serio rischio di sbilancio economico.



6.3 La descrizione degli interventi previsti nell'ambito della mobilità

Lo scenario di mantenimento dell'attuale stadio attraverso interventi di ristrutturazione lascia irrisolte alcune criticità attinenti all'intero sito perimetrato dall'area della c.d. Grande Funzione Urbana (GFU). L'odierna condizione dell'area, non utilizzata nella maggior parte delle giornate dell'anno, richiede infatti azioni su diversa scala, volte:

- in primo luogo, al rinnovo di manufatti infrastrutturali, il cui limite di fine vita risulta sempre più prossimo;
- secondariamente, a far fronte alla politica urbana di innovazione intrapresa dalla città, al fine di ricucire gli spazi del quartiere, ridefinire i collegamenti verdi e blu su scala ampia e ripensare gli spazi aperti attraverso il concetto della multifunzione.

Per quanto attiene al primo punto, è possibile sostenere che su scala vasta, nei prossimi decenni, sarà necessario intervenire con il totale rifacimento e adeguamento del sottopasso Patroclo, più volte oggetto di manutenzione e oggi chiaramente inadeguato al rispetto dell'evoluzione della normativa stradale in materia di sicurezza seguita alla sua inaugurazione. Il rinnovo di questa struttura stradale, oltre a determinare un'importante situazione di disagio per la viabilità, richiederà un ingente costo a carico della Amministrazione Comunale.

Alla scala di quartiere, alla luce degli importanti interventi edilizi a guida pubblica in atto sull'area PA7 Trotto e sulle Ex Scuderie Montel (Reinventing Cities "Teatro delle Terme"), nonché quelli di iniziativa esclusivamente privata (come il PDC Rospigliosi), è immaginabile che l'Amministrazione Pubblica attiverà tutti gli strumenti necessari a risolvere le criticità urbanistiche ad oggi evidenziate all'interno del "Mosaico San Siro". Tale linea guida vagheggia una città diversa, più verde, più attrattiva, più sostenibile e più inclusiva, ipotizzando una pluralità di politiche e di progetti, sia materiali che immateriali, capaci di determinare una profonda trasformazione del quartiere e, in particolar modo, dell'area che gravita attorno allo stadio; l'obiettivo è ricucire gli spazi, definendo nuovi collegamenti e nuovi luoghi della socialità locale. In sintesi, una visione verso cui orientare gli interventi futuri, che vede nella GFU dello stadio un'importante superficie da recuperare e valorizzare all'interno del più ampio quadrante ovest della città.

Riorientare i luoghi significherà, per esempio:

- recuperare a un uso diverso le ampie superfici, attualmente monofunzionali, dei parcheggi di servizio allo stadio;
- valorizzare il "Piazzale dello Sport", creando un collegamento dolce con la nuova centralità definita dal "Teatro delle Terme" (nuovo spazio pubblico);
- rafforzare i corridoi verdi e creare collegamenti tra i parchi a nord e a sud del quartiere per mezzo di filari alberati, quali elementi guida per i cittadini;
- creare una continuità di spazio pubblico che comprenda l'area sud-est della GFU San Siro, la fermata della metropolitana M5 e il parco del PA7 Trotto, permettendo di raccordare e animare le trasformazioni urbane avviate nel settore;
- creare una rete di connessioni tra il quartiere Harar e l'area in trasformazione GFU San Siro.



Questo insieme di trasformazioni non sarebbe possibile, o lo sarebbe in misura decisamente meno efficace, perseguendo la via della ristrutturazione dell'attuale stadio.

6.4 Le valutazioni dei Club riguardo le opportunità disegnate dallo Scenario Alternativo

I paragrafi precedenti hanno evidenziato significativi elementi di criticità riguardo l'ipotesi di riqualificazione dello stadio Meazza e del suo futuro utilizzo da parte dei Club calcistici.

- 1) Gli interventi di adeguamento dell'impianto non ne risolverebbero le principali insufficienze strutturali e non garantirebbero, nel dettaglio, il soddisfacimento delle esigenze del pubblico e dei Club. In particolare, le analisi condotte hanno evidenziato:
 - l'impossibilità di raggiungere elevati standard di sicurezza, accessibilità ed efficienza logistica, a causa di vincoli fisici non completamente superabili;
 - l'irrealizzabilità di soluzioni che permettano di ricavare la tipologia, la quantità e la qualità di spazi aggiuntivi e di aree "premium", come descritte nelle pagine precedenti, che rappresentano il principale elemento di valorizzazione degli stadi di costruzione più recente;
 - la probabile sproporzione dei costi di ristrutturazione, sempre molto incerti quando si va a intervenire su strutture dell'età e della complessità dello stadio Meazza, rispetto ai costi di costruzione di una nuova struttura;
 - la superiorità dei costi di gestione e di manutenzione ordinaria e straordinaria della struttura esistente, pur riqualificata, rispetto a un impianto calcistico nuovo, più efficiente;
 - l'impossibilità di raggiungere i medesimi livelli di efficienza energetica, contenimento acustico, riduzione di impatto visivo e risparmio idrico che caratterizzerebbero il nuovo stadio di Milano.
- 2) Gli interventi di adeguamento dello stadio Meazza ne cambierebbero molto l'identità: la nuova struttura esterna ne modificherebbe infatti radicalmente gli elementi caratterizzanti.
- 3) La scelta di intervenire con lavori edilizi incisivi e complessi su una struttura in attività avrebbe conseguenze in termini di:
 - sicurezza, in quanto la ristrutturazione necessiterebbe di un cantiere, con notevoli rischi durante l'attività sportiva delle due squadre;
 - disponibilità di posti per gli spettatori, significativamente ridotta per un periodo di tempo molto lungo (fino a 5 anni per la conclusione delle opere);
 - difficoltà logistica ed economica per i tifosi.
- 4) Nel periodo di cantiere maggiormente invasivo, i Club sarebbero costretti a giocare le partite lontano da Milano; in tale fase, sarebbe necessario utilizzare impianti a più di 100 km dalla città, con una capienza inferiore ai 30/40.000 posti, quali il Bentegodi di Verona (31.045 posti), lo stadio Olimpico Grande Torino (28.177) o il Dall'Ara di Bologna (36.462). Come osservato al punto 3, anche tale circostanza determinerebbe difficoltà di spostamento ed economiche per i supporter delle due squadre.



5) Alla luce di quanto osservato ai punti 3 e 4, si assisterebbe a una riduzione dei ricavi da bigliettazione e ancillari (merchandising, diritti, etc.) per i Club, con la conseguente contrazione delle rispettive disponibilità finanziarie e il rischio di un indebolimento della capacità competitiva nel panorama internazionale. Tale scenario appare ancor più severo alla luce dell'impossibilità di ultimare i lavori prima del 2026, anno in cui il Comune di Milano ha preso l'impegno con il Comitato Olimpico per l'inaugurazione delle Olimpiadi Invernali di Milano – Cortina.

Il quadro delineato rappresenta una prospettiva non soddisfacente per il pubblico e per i due Club milanesi.

Nell'ipotesi che il Comune di Milano, proprietario dello stadio, volesse intraprendere la sua ristrutturazione, la decisione delle squadre milanesi sarebbe molto probabilmente quella di realizzare altrove il progetto di nuovo stadio, identificando un'area alternativa a San Siro. In tale caso, lo stadio Meazza resterebbe nella disponibilità del Comune di Milano, il quale si troverebbe a provvedere in proprio alla gestione, compresa la manutenzione ordinaria e straordinaria.

Quanto analiticamente esposto, permette di concludere che la ristrutturazione del Meazza non sia una ipotesi realisticamente perseguibile.

Lo Scenario Alternativo al Progetto è quindi o la conservazione dello stadio nella sua forma attuale, senza che in esso si svolgano le partite dei Club, oppure la sua demolizione con la successiva destinazione dell'area a diversa funzione urbana. Come si vedrà nell'analisi economica, entrambe le ipotesi comporterebbero comunque importanti oneri a carico della amministrazione comunale, oneri che, invece, il Progetto permette di evitare.

7. Lo Scenario di Progetto

Il capitolo delinea lo Scenario di Progetto, con attenzione ai temi di inquadramento complessivo, i principi di valorizzazione delle aree di intervento e le funzioni previste, il sistema della viabilità e, in ultimo, la proposta di dettaglio, partendo dai criteri ispiratori e sino all'evoluzione della proposta.

7.1 L'inquadramento progettuale

La Grande Funzione Urbana San Siro si pone come nuovo landmark cittadino, capace di modificare e migliorare l'attuale percezione del territorio, valorizzando l'area attraverso il rifacimento del volume stadio, l'introduzione di nuove funzioni complementari, moderne ed efficienti e ridefinendo il ruolo del verde come elemento caratterizzante l'intera area.

Il programma di intervento prevede, da un lato, la costruzione di un nuovo moderno impianto sportivo nell'area posta ad ovest del sottopasso Patroclo, identificata come "Comparto Stadio", dall'altro, si pone come obiettivo la valorizzazione dell'area tra il sottopasso Patroclo e l'ex area Trotto, identificata come "Comparto Plurivalente", all'interno della quale il verde assume un ruolo di primaria importanza.

Comparto Stadio e Comparto Plurivalente



In ragione di quest'ultimo elemento il progetto è stato perfezionato attraverso una rilettura interpretativa del contesto territoriale dell'intero quadrante ovest.

L'attenzione a queste condizioni ha portato ad una semplificazione dei landmark di progetto che vede da una parte lo stadio, il principale elemento capace di soddisfare i bisogni dei privati promotori



dell'intervento, e dall'altro il verde quale strumento di soddisfacimento dei bisogni collettivi, punto di riferimento di una nuova visione orizzontale della città, in cui l'elemento di naturalità si scopre luogo d'incontro e componente di raccordo spaziale.

Per questo il parco invade ed avvolge letteralmente gran parte dell'area fornendo un'unica qualifica del rinnovato paesaggio urbano, che dovrà fungere da esempio per i futuri interventi cittadini. Verranno infatti messe a dimora elevate quantità di nuove alberature con l'obiettivo di implementare il verde presente all'intero del quadrante e di ottenere un significativo miglioramento ambientale e conseguente riduzione di CO2. Il risultato finale sarà ovviamente molto migliorativo della situazione esistente, ove su un'area a verde filtrante di circa 50.000mq si contano solo 42 esemplari d'alto fusto, il tutto attualmente contornato da aree pavimentate destinate a parcheggio a raso, utilizzate solo in occasione degli eventi e costituenti vere e proprie isole di calore.

La riduzione delle funzioni complementari rispetto alla versione di Piano di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) presentata nel 2020 ha contribuito anche al riconoscimento della funzione sportiva quale elemento principale della GFU. Tale visione è stata, tuttavia, trasformata nel progetto da quella che oggi si percepisce come una prevalenza di aree sportive private concentrate e non diffuse, dedicate a una ristretta tipologia di utenza, a quella diffusa ed integrata ai grandi parchi dell'ovest (Bosco in Città, Parco delle Cave e Parco Trenno), dove ampie aree verdi pubbliche vengono attrezzate per il gioco e per lo sport di vicinato.

Il progetto acquisisce un nuovo obiettivo, ovvero di integrare/sovrapporre alla funzione storica dell'area, che dimostra come da più di un secolo la vocazione di questo quadrante della città sia prettamente sportiva (Ippodromo, Trotto, Lido, stadio, Palazzetto dello Sport, etc.), un nuovo punto di forza connesso al rafforzamento della quantità e della qualità delle aree verdi attrezzate dedicate al quartiere, in ragione del miglioramento dell'inclusività sociale.

Il suddetto traguardo potrà essere raggiunto tramite un'azione condotta su due fronti distinti ma sovrapposti che prevedono:

- 1) il miglioramento e l'ampliamento delle funzioni sportive private insediate (nuovo stadio, nuove funzioni integrate allo sport e all'intrattenimento specializzato nel comparto ad est del sottopasso Patroclo);
- 2) la creazione di una nuova area verde attrezzata di circa 10 ettari aperta alla vita cittadina, in particolare a quella degli abitanti del Municipio, ad integrazione del "Sistema Verde Quadrante Ovest" ove già insistono 760 ettari di verde pubblico e privato.

Le aree verdi costituenti il nuovo parco urbano di oltre 10 ettari, definiranno un'inconsueta centralità urbana, capace di fungere da elemento di raccordo/unione tra le differenti forme di naturalità e le altrettante forme di utilizzo esterne al perimetro d'intervento.

Le superfici attrezzate, disposte ad altezze dissimili e differentemente accessibili, saranno qualificate da una profonda razionalizzazione degli spazi di mobilità, con conseguente contenimento delle superfici non inerbate a favore delle specifiche aree attrezzate dedicate a giochi o sport.



Queste ultime sono collocate in corrispondenza del verde fruibile che occupa complessivamente circa il 65% del Comparto Plurivalente, venendo a costituire una sorta di “Cittadella dello Sport” e porteranno ad un potenziamento significativo della percentuale di popolazione che potrà accedere alle aree gioco e sportive in non più di 15 minuti a piedi dalle proprie residenze.

Cittadella dello Sport – Running Track



Va ricordato che, seppure il quadrante ovest della città sia caratterizzato da una dotazione verde decisamente superiore rispetto a quella degli altri municipi milanesi, non è così in merito all’offerta delle aree di cui sopra, rispetto a cui la media cittadina si attesta al 51%, mentre qui scende al 41%.

All’interno di queste superfici si dipaneranno chiari percorsi pedonali ed ambientali, capaci di svolgere una funzione distributiva alla scala del perimetro d’intervento, di raccordo alla dimensione di quartiere,

- facilitando l’accesso dalle principali vie a sud e a nord;
- abbattendo puntualmente le barriere viarie che oggi costituiscono un insormontabile elemento di perimetrazione;
- collegando i differenti parchi e le aree verdi, oggi frammentate all’interno di un vero e proprio arcipelago urbanizzato.

Una cospicua parte della modifica progettuale introdotta nell’aggiornamento del PFTE, strettamente correlata alla riduzione delle volumetrie acconsentite, è costituita dal considerevole incremento della superficie verde con caratteristiche di completa permeabilità. Se precedentemente l’intera area permeabile proposta costituiva poco più del 10% della superficie oggetto d’intervento, con l’odierna modifica si è giunti a offrire oltre 51.000 mq di spazio a verde profondo, migliorando leggermente la situazione pre-intervento.



Si vengono così a consolidare due dei principali caposaldi della proposta in termini di miglioramento ambientale:

- 1) garantire il mantenimento e/o il miglioramento della superficie permeabile già insediata;
- 2) minimizzare l'impermeabilizzazione dei suoli attraverso l'uso più esteso possibile di materiali che permettano l'infiltrazione, la ritenzione e la detenzione temporanea delle acque nel terreno.

Il tutto nel rispetto dei capisaldi già presenti nel PFTE 2020, ovvero:

- 1) garantire il mantenimento e/o il miglioramento dell'efficienza idraulica attraverso la messa in atto di misure di mitigazione tali da non aumentare, nell'areale di influenza considerata, l'entità delle acque di deflusso superficiale e sotterraneo rispetto alle condizioni precedenti all'intervento stesso. Gli interventi vengono subordinati all'esecuzione di specifici accorgimenti tecnici e modalità costruttive che favoriscano, in via preferenziale, l'infiltrazione delle acque meteoriche nel terreno e qualora necessario prevedano l'immagazzinamento temporaneo delle acque e il lento rilascio dei deflussi nei corpi ricettori;
- 2) garantire il miglioramento dell'efficienza idraulica del lotto o della porzione di bacino interessato.

Per quanto riguarda il Comparto Stadio, il nuovo stadio di Milano vuole configurarsi come l'erede della prestigiosa storia e della straordinaria atmosfera dello stadio San Siro, diventando la principale destinazione per grandi masse di tifosi, visitatori, ma soprattutto per la comunità locale. Il nuovo stadio si propone come principale catalizzatore di rigenerazione urbana ed economica del quartiere, inserendo spazi di aggregazione sociale all'interno dell'edificio anche durante le giornate di non-partita.

Il collegamento naturale alla "Cittadella dello Sport" rinforzerà anche i flussi dei visitatori durante la settimana, agevolando la circolazione a livello del Masterplan per garantire una forte frequentazione delle aree interne ed esterne e quindi un'esperienza in sicurezza per tutti i visitatori.

Suggerione progettuale. Vista da nord-est





L'inserimento di una zona a prevalenza commerciale genererà un'attrattiva anche per i cittadini residenti ad una maggiore distanza dal quartiere, grazie anche ai collegamenti garantiti dalla rete di trasporti pubblici.

Il progetto proposto per l'area a sud-est non si limita all'organizzazione degli spazi commerciali, di ristorazione e intrattenimento; non si tratta dunque di un progetto autoriferito. Il parco a più livelli interagisce con l'intero progetto e genera una totale connessione fra interni ed esterni, fra funzioni commerciali, spazi pubblici e quartiere. Gli abitanti e i visitatori potranno utilizzare gli spazi verdi e aperti indipendentemente dalle funzioni commerciali oppure scegliere di accedervi attraverso il Centro commerciale.

Le destinazioni commerciali stanno ripensandosi e il progetto proposto porta con sé alcuni degli elementi chiave di questa trasformazione:

- essere parte di un intervento che mira a costruire una **nuova centralità urbana** multifunzionale e attiva durante l'intero arco della giornata;
- essere **funzionalmente complesso**, con le attività commerciali affiancate da un'offerta di ristorazione, di sport organizzato e informale, di spazi culturali, ludici e educativi;
- essere fortemente **connesso al contesto urbano e sociale** sia funzionalmente che spazialmente ed essere servito da un trasporto pubblico di qualità e grande capacità;
- essere portatore e parte allo stesso tempo **della costruzione di uno spazio pubblico contemporaneo** di qualità aperto a tutti.



Centro commerciale. Vista interna (1)



Centro commerciale. Vista interna (2)





L'edificio è organizzato su più livelli e ciascuno ha accesso diretto anche dall'esterno. Il piano terreno ospita attività commerciali e la galleria principale ne costituisce la spina dorsale con un duplice ruolo, commerciale e urbano, costituendo di fatto un percorso pedonale che permette di collegare il quartiere a sud e l'asse di via Harar con la via Achille e il Galoppatoio.

Lo spazio della galleria permette anche di collegare il piano terreno con il primo livello, dove attività commerciali, ristorazione e leisure sono compresenti. Questo livello si affaccia anche all'esterno su una parte del parco che ospita spazi di sport, gioco eventi e spettacoli così come il terzo livello dell'edificio e del parco, destinato ad attività di svago e sportive.

Tra gli elementi caratterizzanti il progetto si possono identificare:

- **il parco a più livelli**, che copre l'intera superficie del Centro commerciale divenendo una destinazione esso stesso ospitando attività ludiche, spazi per eventi e spettacoli e attività sportive informali e organizzate;
- al primo livello del parco **uno spazio per spettacoli all'aperto**, che si apre verso il nuovo stadio ed è servito dalle attività di ristorazione e servizi del primo piano della galleria;
- **la galleria commerciale**, che attraversa da nord a sud il corpo dell'edificio collegando anche i due piani commerciali e i diversi livelli del parco in copertura. Il suo tracciato, pur facilitando il suo uso anche come percorso urbano, consente la sua segregazione dai flussi di accesso allo stadio durante i giorni di utilizzo di quest'ultimo;
- **l'affaccio urbano verso via Harar**, dove l'edificio si apre verso la città e il viale, un luogo ideale per ospitare servizi e commercio di quartiere e per gli utenti del trasporto pubblico.

7.2 I criteri di valorizzazione delle aree

Ad un'analisi preliminare l'area si pone oggi quale grande "vuoto urbano", uno spazio separato dalla città e occasionalmente utilizzato dai residenti per eventi sportivi, generatore di incomunicabilità fisica e sociale tra il nord ed il sud del quartiere. In questo modo all'impermeabilità longitudinale degli spazi si sommano i negati collegamenti trasversali che definiscono una sorta di elemento di discontinuità nel tessuto urbano, incapace di un qualsiasi dialogo con il suo immediato intorno.

Tali considerazioni evidenziano che questo quadrante di città si caratterizza per ambiti fortemente specializzati, ma poco propensi all'interazione con le altre porzioni urbane.

I criteri per la sistemazione e la valorizzazione delle aree del comparto sono indicate negli atti di orientamento già compiuti dall'Amministrazione comunale e risultano chiaramente tracciati all'interno dell'attuale strumento urbanistico, che tra gli obiettivi principali si pone quello di *"Implementare un sistema di servizi di scala metropolitana, integrati nel tessuto urbano e accessibili col trasporto pubblico, che può fare da volano alla rigenerazione di aree degradate, attrarre investimenti internazionali e creare posti di lavoro, accelerando la rivitalizzazione dei quartieri e connettendo lo sviluppo del sistema del verde e della mobilità collettiva. La città del prossimo decennio è pienamente*



*consapevole di tale opportunità e mira non solo a consolidare la struttura dei grandi servizi esistenti ma a far coincidere le più importanti occasioni di rigenerazione con l'attrazione di grandi funzioni di rilievo metropolitano, pubbliche e private. (...) A questa visione fa riferimento la scelta di destinare i grandi vuoti urbani – Bovisa-Goccia, Villapizzone, San Siro, San Siro-Trotto, Piazza D'Armi, Ronchetto, Porto di Mare, Rubattino – prevalentemente a funzioni di carattere strategico, di uso pubblico e/o di interesse pubblico o generale, in una logica di integrazione con altri grandi progetti urbani e metropolitani in divenire”.*¹⁷

La GFU San Siro è pertanto vista e immaginata come luogo nevralgico da rifunzionalizzare e rendere nuovamente accessibile, di contro capace di generare una nuova centralità nella logica di rete a scala metropolitana, dove i nodi esterni divengono ambiti prioritari per avvicinare le periferie al centro e, di conseguenza, riequilibrare il mercato dei valori urbani.

Si sottolinea, dunque, la vocazione all'interesse collettivo del progetto, teso a ricucire un importante brano di città e a configurare nuove forme di unità territoriale e opportunità di vita condivisa.

Per questo ambito, a prevalente proprietà comunale, è già autorizzata (art.16 del PdR del PGT Milano 2030) la realizzazione di Grande Struttura di Vendita tra le funzioni urbane accessorie o comunque compatibili, necessarie a garantire la sostenibilità finanziaria della stessa Grande Funzione Urbana, senza necessità di variante urbanistica.

L'obiettivo è quello di porre al centro gli spazi pubblici e la loro naturale vocazione pedonale, che manifesta la vita tra gli edifici generando nuovi luoghi d'incontro e di socialità, diffusa al fine di assottigliare le distanze fisiche e sociali tra le diverse parti di città.

“Gli spazi pubblici intesi come rete di piazze, strade, marciapiedi, portici, fermate dei mezzi di trasporto pubblici, verde attrezzato, che si protrae nell'attacco a terra degli edifici, luogo privilegiato di crescita dell'economia urbana, la cui qualità può incentivare la vitalità del commercio di prossimità e lo sviluppo dei distretti commerciali naturali.”

Accanto a ciò, come indicato nella figura sottostante, si pongono gli obiettivi di riduzione di consumo del suolo e di riqualificazione di quello degradato, di riforestazione e riconnessione delle aree verdi, allo scopo di raggiungere nuovi standard ambientali atti a prevenire e mitigare i sempre più evidenti cambiamenti climatici in atto.

¹⁷ Documento di Piano, Milano 2030 Visione, Costruzione, Strategie, Spazio



PGT Milano 2030, stralcio elaborato "Strategia 5 - schema cartografico"



7.3 Le funzioni previste

All'interno della Grande Funzione Urbana San Siro è previsto l'insediamento, accanto al principale impianto sportivo della città, nel cosiddetto comparto "Cittadella dello Sport", di funzioni compatibili ed integrate allo stesso, al fine di migliorare il dialogo con la circostante parte dell'urbe, implementando il sistema di servizi di scala metropolitana integrati nell'attuale tessuto e facilmente accessibili con il mezzo pubblico.

In ragione di ciò il progetto ha fatto sue le principali previsioni di Piano (PGT Milano 2030), includendo tra le funzioni complementari previste una Grande Struttura di Vendita, allo scopo di migliorare l'offerta alla cittadinanza (nuovo polo attrattivo su scala vasta) andando ad integrare il sistema di esercizi di vicinato (implementato con il progetto PA7 Trotto), di cui il Municipio è particolarmente carente (il 67% della popolazione ha limitata accessibilità ad esercizi alimentari a 15 minuti a piedi contro una media per la città di Milano del 47%).

La nuova area commerciale si estenderà per una superficie lorda di 68.000 mq distribuiti all'interno di un volume disposto su tre livelli eterogenei e ubicati nell'area attualmente occupata dallo stadio Meazza, a ridosso della metropolitana e dei nuovi insediamenti residenziali in corso di realizzazione nell'area ex Trotto. Tale posizionamento permetterà di innescare diffusi processi di rigenerazione urbana, permettendo la trasformazione dell'asse viario Harar-Dessié-Rospigliosi da confine



immaginario per i cittadini oltre il quale si estende una terra non ancora integrata con il reticolo urbano vivo della città a ponte/collegamento tra i quartieri a sud e le aree sportive a nord.

Il collegamento orizzontale tra l'uscita della linea metropolitana M5, il nuovo fronte commerciale e il nuovo sistema residenziale area ex Trotto diviene elemento qualificante dell'intervento e punto nodale del medesimo, capace di ricucire lo strappo con la sottostante città.

Il nuovo volume ospitante l'edificio commerciale sarà completato da alcune attività complementari, corrispondenti a 9.000 mq di intrattenimento, 2.700 mq di museo e 1.300 mq di spazi per attività sportive.

A completamento delle funzioni citate è previsto l'insediamento di circa 21.000 mq di attività terziarie in corrispondenza dello sbocco del sottopasso Patroclo all'altezza di via Achille. Tale soluzione, necessaria al fine di garantire alle squadre adeguati spazi di rappresentanza, ha permesso di migliorare sensibilmente la quantità di verde permeabile rispetto alle precedenti proposte. Alla base dell'edificio si ipotizza la collocazione di uno spazio congressi di circa 4.000 mq.

7.4 Il sistema di viabilità

Si ritiene che i temi di accessibilità e mobilità inerenti al sito oggetto di intervento rappresentino elementi centrali e determinanti per il successo dell'iniziativa, soprattutto in termini di impatto delle diverse componenti di mobilità indotta sulla qualità e sulla vivibilità del tessuto urbano.

Gli elementi centrali del quadro di analisi trasportistica possono essere sintetizzati come segue:

- lo stretto dialogo fra le diverse vocazioni e l'“uso” stesso di funzione, che determina la necessità di esplorare importanti ambiti di ottimizzazione del capitale infrastrutturale sia in termini di sistemi di accesso, sia per quel che riguarda la dotazione di sosta;
- la sovrapposizione di presenza delle diverse categorie di utenza (fruitori dello stadio, clienti del comparto commerciale e dell'offerta ricettiva, addetti del comparto direzionale, nonché addetti alle aree logistiche e ai flussi di servizio) impone attente riflessioni sulle diverse esigenze e tipologie di mobilità che andranno a determinarsi (utenze taxi, ospiti e tifoserie avversarie organizzate, VIP, categorie vulnerabili, etc.);
- la definizione di strategie di accessibilità in chiave “multimodale” (traffico privato, trasporto pubblico, mobilità dolce, taxi, sistemi di sharing e servizi on-demand, etc.);
- l'attenta diagnosi dei flussi pedonali e il corretto dimensionamento del sistema connettivo pedonale all'interno del comparto al fine di garantire adeguati livelli di servizio, comfort e sicurezza all'utenza.

Il sistema di accessibilità proposto intende promuovere il massimo grado di permeabilità pedonale dell'area garantendo al contempo un efficace sistema di accessibilità veicolare con mezzo privato e rafforzando i legami con il sistema di trasporto pubblico a servizio del comparto.

La definizione del sistema di accessibilità è stata indirizzata nel rispetto dei seguenti obiettivi:

- promuovere una distribuzione equilibrata dei flussi pedonali e veicolari afferenti all'area;



- assicurare il massimo grado di separazione dei flussi veicolari da quelli pedonali diretti alle diverse funzioni;
- minimizzare l'impatto veicolare sulla rete stradale adiacente al comparto.

7.4.1 L'accessibilità ai comparti

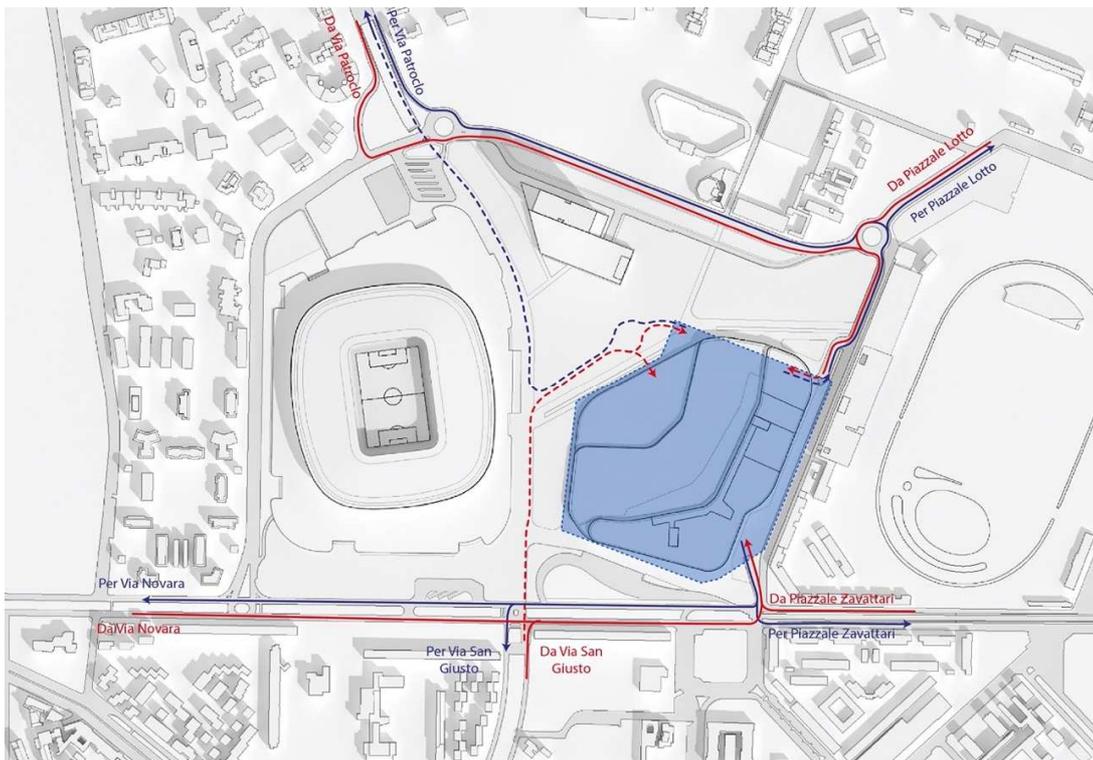
La strategia di accessibilità veicolare all'area, volta ad assicurare una funzionalità ottimale per il traffico privato pur massimizzando la fruibilità degli spazi pubblici di progetto per la componente pedonale, propone la realizzazione di varchi di accesso alle aree di parcheggio lungo i limiti nord-est, sud-est ed ovest dell'area, oltre all'accesso veicolare dal Tunnel Patroclo, a livello interrato.

Negli schemi di seguito riportati si osserva come la caratterizzazione dei bacini di sosta in funzione dell'utenza attesa e la molteplicità di connessioni offerte consentono una distribuzione equilibrata dei flussi relazionati con le diverse funzioni insediate.

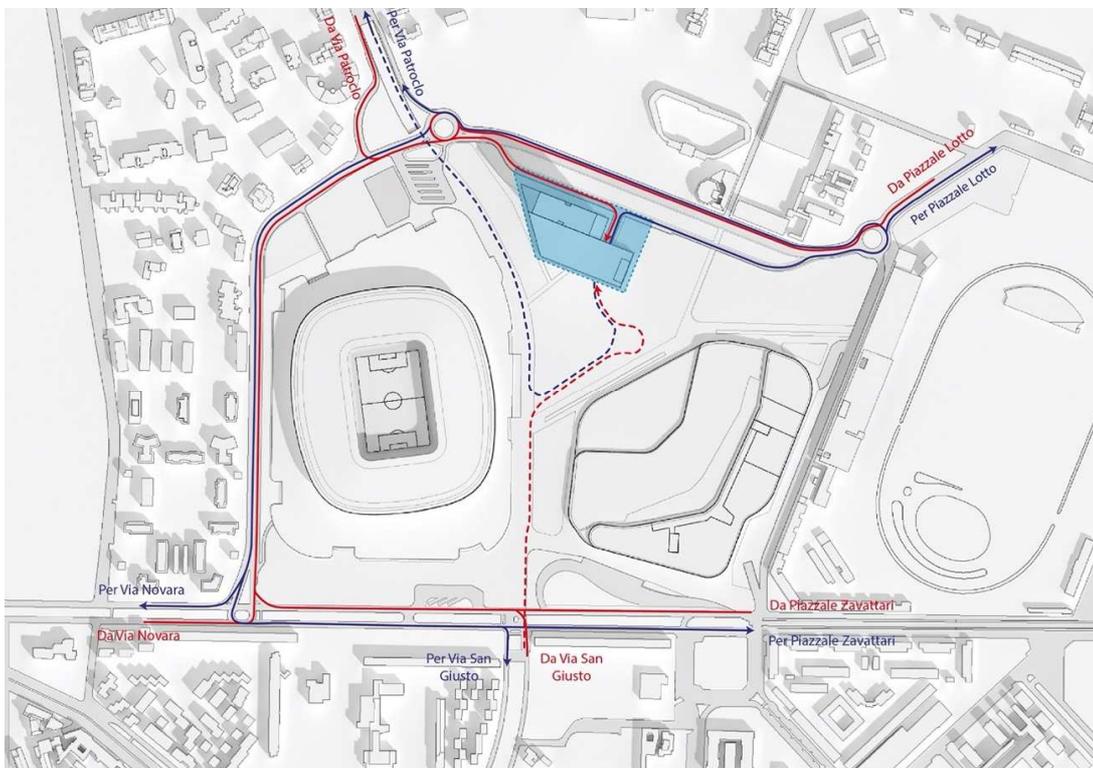
I tre schemi identificano i percorsi di ingresso e di uscita dai bacini di sosta, a seconda delle provenienze, per gli utenti del Comparto Stadio e del Comparto Plurivalente. Si osserva come la soluzione proposta concorra a preservare dal traffico di destinazione la via Piccolomini, privilegiando il carattere locale del futuro asse.



Accessibilità veicolare al Comparto Plurivalente Sud

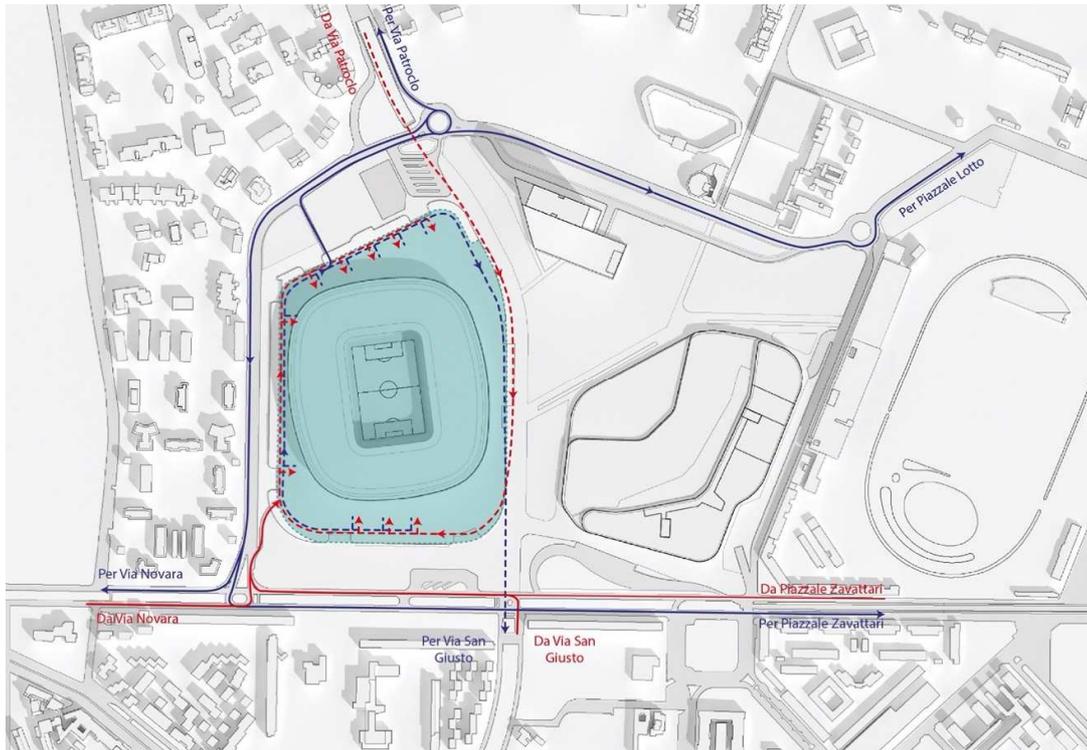


Accessibilità veicolare al Comparto Plurivalente Nord





Accessibilità veicolare al Comparto Stadio



La proposta del nuovo sistema di accessibilità al comparto si fonda su una radicale rivisitazione del ruolo assunto dal Tunnel Patroclo, attualmente transitante al di sotto dell'area di progetto. La proposta prevede infatti un'opera di riqualificazione del fabbricato al fine di consentirne sia un ammodernamento strutturale, in grado di accogliere le strutture edificate in superficie, che la possibilità di accedere ai piani interrati di progetto facilitando la distribuzione delle diverse categorie di utenza tra le diverse aree di sosta.

Nel seguito si riportano le principali caratteristiche geometriche della rete viabilistica di progetto ed un paragrafo dedicato al rifacimento del Tunnel Patroclo.

VIA ACHILLE E VIA TESIO

L'asse di via Achille risulta invariato rispetto allo stato di fatto, mantenendo l'attuale sezione ad una corsia per senso di marcia. Il progetto prevede tuttavia l'inserimento di due intersezioni a rotatoria in corrispondenza dell'immissione lungo via Patroclo (dove via Achille diviene via Tesio) e dell'intersezione con l'asse di via Piccolomini. Tale sistema, permette di fluidificare la circolazione ed evitare possibili interferenze e conflittualità tra i differenti flussi. Grazie alle due nuove intersezioni l'utente è infatti agevolato nel guadagnare qualsiasi direzione. L'intersezione a rotatoria tra via Achille e via Tesio prevede, oltre alle due direttrici già citate, un ramo di uscita in direzione di via Patroclo ove si ricongiunge con l'esistente corsia di immissione e un braccio di sola immissione proveniente dall'area di discesa dai bus delle tifoserie organizzate (area drop off). La seconda rotatoria, intersezione tra via Achille e via Piccolomini prevede, oltre ai due rami di via Achille entrambi bidirezionali, un braccio di raccordo con via Piccolomini.



Nel corso delle fasi progettuali successive ogni intervento di revisione dell'attuale sezione stradale verrà dettagliato in maniera più approfondita. Al fine di garantire l'accesso alle aree di parcheggio interrato evitando possibili interferenze (svolte in sinistra) il progetto vede l'inserimento di un controviale parallelo a via Achille tra le due nuove intersezioni a rotatoria. Il controviale prevede sul fronte sud una fascia da dedicare alla sosta breve (per la discesa e il carico dei tifosi) in aggiunta ad un accesso in rampa alle aree di parcheggio interrato.

La viabilità lungo via Tesio risulta invece invariata rispetto allo stato attuale. Lungo l'asse sono previste da progetto due rampe di accesso all'area interrata sottostante il comparto stadio.

VIA PICCOLOMINI

Il progetto prevede l'apertura di via Piccolomini, oggi chiusa al traffico, tra via dei Rospigliosi e via Achille.

Lungo il suo sviluppo sono inserite due rampe di accesso all'area interrata di parcheggio a servizio del Comparto Plurivalente Sud. Come già anticipato nei paragrafi precedenti, il nuovo tracciato di via Piccolomini scambia a nord con via Achille, tramite la nuova intersezione a rotatoria. Per ciò che riguarda la rampa sud in uscita dal parcheggio, il suo asse viene prolungato fino all'intersezione semaforizzata con via dei Rospigliosi, andando così a comporre una carreggiata bidirezionale.

La disposizione degli accessi agli interrati del Comparto Plurivalente permette di scaricare il tratto centrale della viabilità dai flussi veicolari diretti alle nuove funzioni insediate così da potenziarne e promuovere il carattere prettamente locale del nuovo asse potenziando così la sua vocazione pedonale di ricucitura con il comparto di nuova realizzazione sul lato est (PA7 – Trotto).

VIABILITÀ INTERRATA: COMPARTO PLURIVALENTE

Il Comparto Plurivalente è dotato di aree a parcheggio su più livelli interrati, organizzato in due bacini di sosta, distinti tra Comparto Sud e Comparto Nord. Entrambe le aree sono accessibili dal Tunnel Patroclo tramite una rampa bidirezionale collegata ad un'intersezione a rotatoria, che funge da nodo di smistamento per il traffico di adduzione alle aree di parcheggio.

Il Comparto Nord, in aggiunta, è raggiungibile attraverso la rampa di accesso lungo le vie Achille. L'area di sosta a servizio di uffici e centro congressi si sviluppa su tre piani interrati ospitando sia i parcheggi a rotazione per i visitatori che le aree di sosta pertinenti delle due funzioni sopra citate.

Il Comparto Sud è servito da tre rampe di accesso. Oltre alla già citata connessione con il Tunnel Patroclo, che garantisce accesso alla porzione nord-ovest del primo livello interrato, il bacino di sosta è collegato a via Piccolomini tramite rampe poste alle estremità nord e sud del fronte est. L'area di sosta è organizzata su due livelli interrati destinati ai parcheggi pertinenti e a rotazione per le funzioni commerciali, di intrattenimento, museali e sportive.

VIABILITÀ INTERRATA: COMPARTO STADIO

Il Comparto Stadio e il relativo sistema di accessibilità non presentano variazioni rispetto a quanto riportato nel PFTE 2020. Si riportano di seguito le principali caratteristiche del sistema di circolazione veicolare interna e di accessibilità.

I livelli interrati del Comparto Stadio accolgono due anelli distributivi dei flussi veicolari così composti:



anello di circolazione interno a livello -2: il transito è riservato a mezzi di soccorso, addetti ai lavori e squadre. Da questo livello è possibile raggiungere il terreno di gioco;
anello di circolazione esterno a livello -1: circuito monodirezionale dedicato alla circolazione di adduzione alle aree di sosta VIP.

Entrambi gli anelli di circolazione sono raggiungibili tramite la rampa in ingresso lungo via Tesio, in prossimità dell'intersezione con via Harar, e tramite il Tunnel Patroclo per i veicoli provenienti da nord. Le uscite sono posizionate lungo il Tunnel Patroclo in direzione sud e lungo via Tesio, in prossimità della rotatoria di progetto.

VIABILITÀ SUPERFICIALE: AREA DROP-OFF BUS TIFOSERIE

Il progetto prevede due distinte aree per il drop-off dei mezzi di trasporto collettivo delle tifoserie organizzate. Una è posizionata a nord dell'area di progetto lungo via Tesio mentre l'altra, a sud del nuovo stadio, si collega a via Harar. In termini di offerta di sosta, le due aree possono ospitare rispettivamente 12 (area a nord) e 6 (area a sud) bus tradizionali da 12 metri.

Lo schema di circolazione interno all'area drop-off nord prevede una circolazione perimetrale a senso unico antiorario con le pensiline disposte perpendicolarmente al senso di marcia. L'accesso avviene da via Tesio mentre l'uscita insiste direttamente sulla nuova intersezione a rotatoria tra via Tesio e via Achille. L'area a sud è invece caratterizzata da una circolazione parallela a via Harar e aree di fermata disposte lungo i due lati. Sul lato sinistro sono posizionati 3 stalli disposti a 30 gradi e sul lato destro altri 3 stalli paralleli al senso di marcia. L'accesso e l'uscita avvengono direttamente su via Harar. La configurazione proposta consente di riservare a nord, un corridoio pedonale di larghezza non inferiore ai 25 metri per i flussi provenienti o diretti alla stazione della linea metropolitana.

Il collegamento pedonale di accesso allo stadio dall'area drop-off è invece garantito da una passerella pedonale rialzata che permette di accedere direttamente al settore ospiti, senza interferire con i flussi legati al trasporto pubblico.

7.4.2 Il rifacimento del Tunnel Patroclo

La soluzione progettuale ha introdotto quale intervento infrastrutturale primario la riqualificazione del Tunnel Patroclo, oggi asse di scorrimento per il traffico passante e in futuro asse di distribuzione alle diverse vocazioni urbane individuate dal progetto.

L'asse stradale di via Patroclo delimita la ripartizione funzionale dell'area di progetto, definendo ad ovest il comparto stadio con i relativi servizi e ad est il Comparto Plurivalente (uffici, complesso e centro congressi, intrattenimento, commerciale, museo dello sport e centro sportivo).

Le strategie di accessibilità proposte hanno inteso garantire la massima fruibilità delle funzioni insediate e l'opportuna separazione delle diverse categorie di utenti attesi, individuando idonee aree di sosta in corrispondenza delle destinazioni d'uso in programma.

Poiché l'intenzione è quella di realizzare un'opera con un'aspettativa di vita di cento anni, non appariva logico conservare all'interno del lotto funzionale un manufatto in c.a., il sottopasso Patroclo, con quasi



quarant'anni di vita, e diversi problemi manutentivi, aprendosi al concreto rischio di dover intervenire pesantemente su quest'ultimo nell'arco dei prossimi tre decenni o nella peggiore delle ipotesi direttamente durante lo svolgersi naturale del cantiere.

La proposta di realizzazione dello stadio prevede pertanto fin da subito la demolizione e la ricostruzione della strada sotterranea senza alcuna modifica nelle zone d'ingresso e d'uscita ma con un adeguamento della parte interrata alla norma cogente e alle nuove esigenze funzionali del lotto.

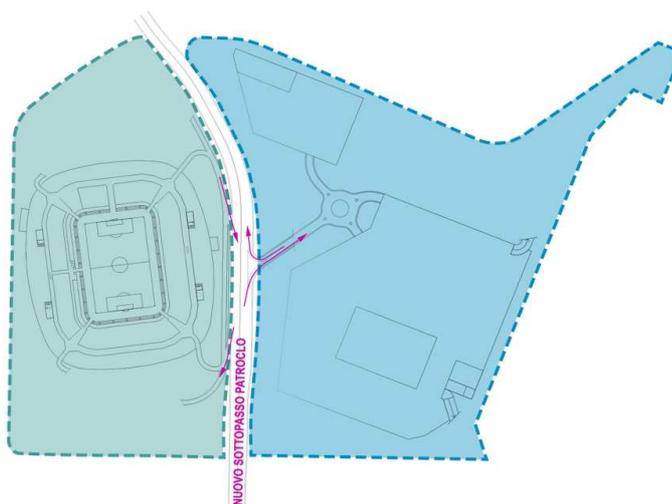
La quota stradale di scorrimento sarà lievemente abbassata, nella parte centrale del sottopasso, in maniera tale da permettere l'inserimento in quota delle corsie di preselezione a servizio del:

Comparto Stadio con accesso da nord e deflusso verso sud;

Comparto Plurivalente con accesso da sud e deflusso verso nord.

La modifica altimetrica del manufatto garantirà inoltre la "sutura impiantistica" dei due Comparti, che attualmente non risulta compatibile con gli spessori del terreno di ricoprimento del manufatto.

Nuovo sottopasso Patroclo



L'asse viabilistico di via Patroclo, che corre in galleria sotto l'area di progetto, ricopre oggi il ruolo di asse di attraversamento consentendo la connessione tra le vie Novara, a sud, e Montale, a nord, che l'istituzione della ZTL non consente tramite la viabilità superficiale.

La proposta del nuovo sistema di accessibilità al comparto si fonda su una radicale rivisitazione del ruolo assunto dal Tunnel Patroclo.

La proposta prevede infatti un'opera di riqualificazione del sottopasso al fine di consentirne sia un ammodernamento strutturale, in grado di accogliere le strutture edificate in superficie, che la possibilità di accedere ai piani interrati di progetto facilitando la distribuzione delle diverse categorie di utenza tra le diverse aree di sosta.

Il nuovo tracciato del Tunnel Patroclo è stato dimensionato secondo gli standard relativi alle strade di categoria "D" in ambito "urbane di scorrimento" il cui intervallo di velocità di progetto è pari a 50-80



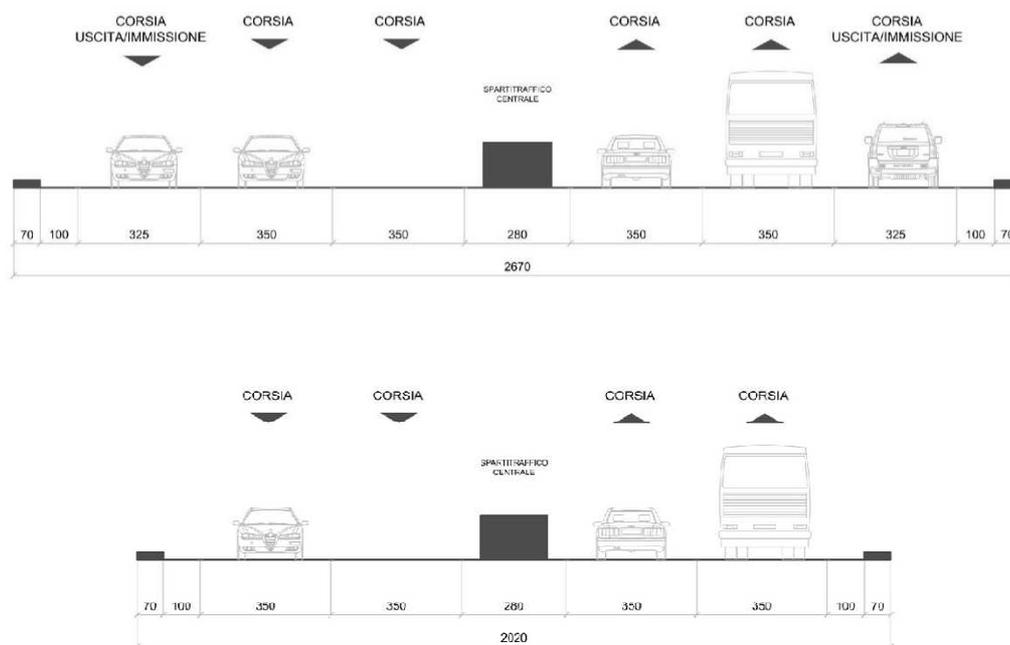
km/h. Per offrire adeguato spazio alla realizzazione del nuovo stadio, il tracciato esistente del tunnel viene modificato sia in termini planimetrici che in termini altimetrici. Il tracciato, tenendo invariati i due punti di imbocco all'estremo sud e nord, subisce una leggera traslazione verso est ed il suo asse è progettato ad una quota di 8,50 metri sotto il piano campagna. Il tracciato è composto da doppia carreggiata, una per senso di marcia, con due corsie di scorrimento di 3,5 metri per direzione.

Lo spartitraffico centrale, che dovrà ospitare all'interno del suo sviluppo setti strutturali, è dimensionato secondo normativa ed ha una larghezza pari a 1,80 metri. La banchina in sinistra è fissata pari a 50 cm mentre quella in destra pari a 1 metro. Oltre a tale banchina in destra viene progettata una via di fuga rialzata rispetto al piano stradale di larghezza pari a 70 cm. L'altezza libera del tunnel è pari a 5 metri, così come richiesto da normativa.

La nuova sezione stradale del tunnel deve essere raccordata alle due sezioni esistenti agli imbocchi, sia dal punto di vista planimetrico che dal punto di vista altimetrico.

Lungo lo sviluppo del Tunnel Patroclo sono posizionati ingressi e uscite dalle viabilità interrato di adduzione alle aree di parcheggio. Tali accessi si concretizzano in corsie specializzate di uscita e di immissione di larghezza pari a 3,25 metri, come indicato dal D.M. 19/04/2006 per strade urbane di tipo D. Lungo il lato che insiste sulla viabilità sottostante il nuovo stadio, le due corsie specializzate si fondono in una corsia di scambio di lunghezza complessiva pari a circa 160 metri.

Nuovo sottopasso Patroclo. Distribuzione delle corsie



7.5 La proposta progettuale

All'interno del Masterplan proposto, i percorsi pedonali sono stati disegnati seguendo la logica della connettività e della massima accessibilità della comunità dai quartieri circostanti l'area di San Siro, per ricucire i tessuti urbani e promuovere aggregazione sociale.

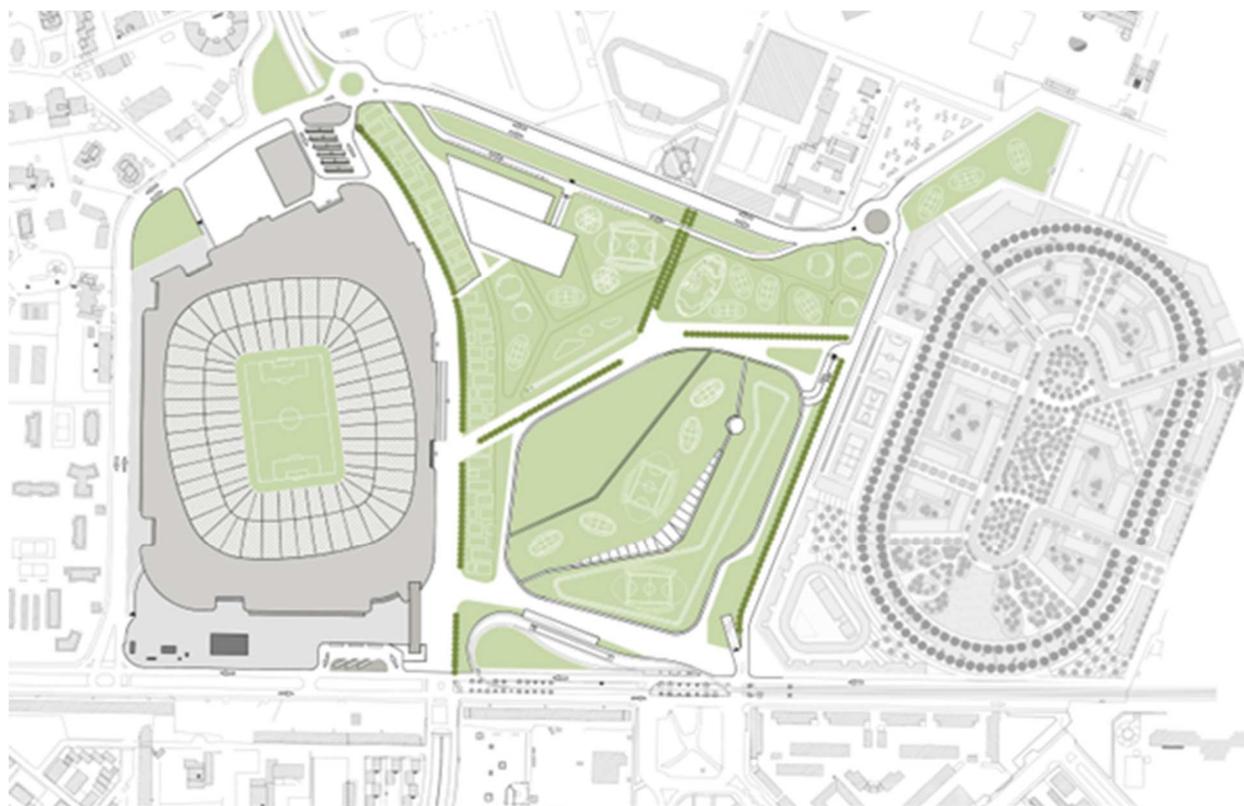
In particolare:

- l'asse nord/sud vuole connettere la Grande Funzione Urbana (GFU) San Siro con la stazione della M1 Lampugnano e con il quartiere Harar;
- l'asse est/ovest vuole connettere la GFU San Siro con il PA7 (Trotto);
- il percorso a sud-est del Masterplan funge da principale ingresso e connessione tra piazza Axum e il nuovo ambito San Siro.

I percorsi principali sono caratterizzati da filari alberati che accompagnano e indirizzano le persone verso i principali poli attrattivi dell'area, creando una rete di viali verdi diramati in tutto il Masterplan.

La relazione con la città consolidata è garantita anche dalla connessione visiva con il "Teatro delle Terme" e i servizi lungo la via Achille. Ulteriori percorsi più informali sono stati disegnati all'interno delle aree verdi diffuse.

Nuovo Masterplan

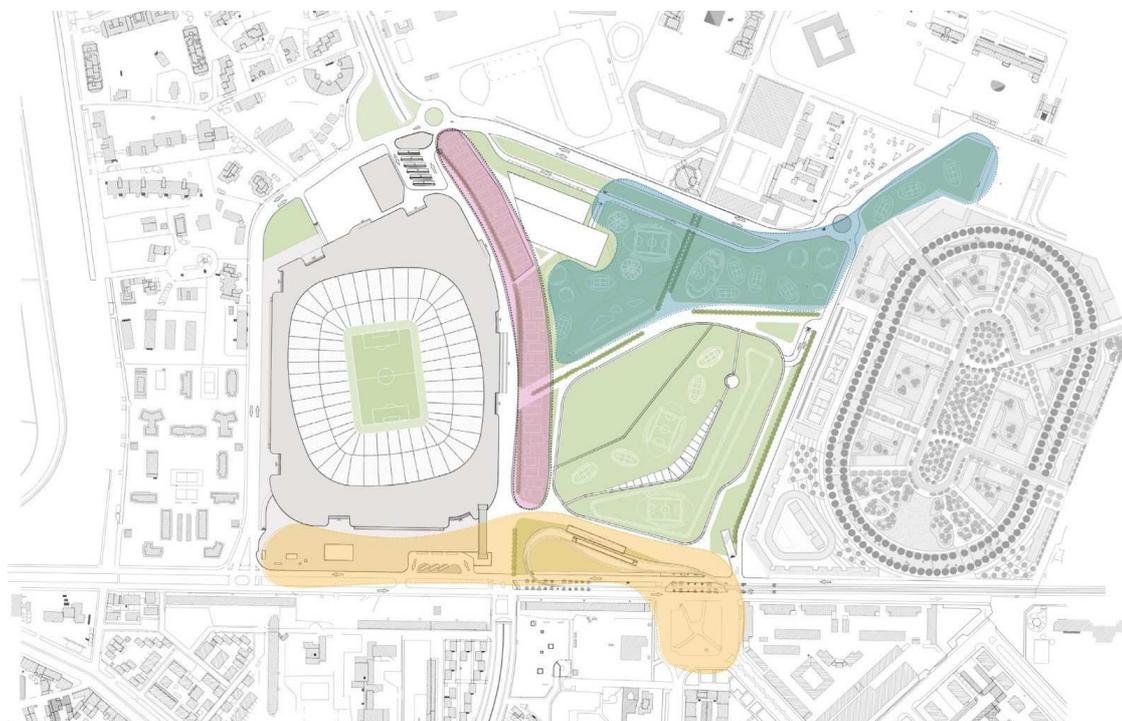


L'intervento si sviluppa su una maglia a stella, dove i principali poli attrattivi si estendono creando una rete diffusa di attività, completamente accessibile dalla città consolidata.



Il Masterplan prevede, in via preliminare ed in attesa di ulteriori riflessioni, tre centralità volte alla valorizzazione degli spazi pubblici e allo sviluppo di funzioni dedicate alla comunità, creando un luogo di aggregazione all'interno della nuova GFU San Siro, sia per gli utenti locali che per gli utilizzatori delle funzioni "Stadio" e "Centro commerciale" provenienti da altre parti della città.

Diagramma delle funzioni e centralità di progetto



Il polo sportivo

- Campo da calcio
- Skatepark
- Street basketball
- Campi da padel
- Campi da beach volley
- Campi da tennis
- Spazi multifunzionali per eventi e concerti

La shared street

- Attivazione del fronte commerciale
- Appropriazione pedonale

Il polo comunitario

- Giochi da tavolo e attività per la comunità

I singoli elementi sopraindicati potranno essere meglio dettagliati nelle successive fasi progettuali, anche tenendo conto delle esigenze che potranno emergere in sede di Dibattito Pubblico.



Il primo polo, di tipo comunitario, si sviluppa da nord a sud dell'area e ne costituisce una vera e propria spina dorsale. Diverse attività aggregative urbane, favoriscono l'incontro tra generazioni diverse, promuovendo principi di sostenibilità sociale. Inoltre, la presenza di aree a forte vegetazione locale segna la transizione tra tessuto urbano e natura, connettendosi alle dotazioni verdi metropolitane della città consolidata, in linea con le direttive della Municipalità espresse nel "Mosaico San Siro" (15/06/2022).

Questo corridoio ecologico, oltre a rafforzare la rete del paesaggio urbano, è in grado di potenziarne la biodiversità tramite la piantumazione di diverse specie botaniche.

Il secondo polo, di tipo sportivo, si sviluppa da est a ovest, estendendosi dal Piazzale dello Sport fino al nuovo stadio. Ancora una volta la realizzazione di un'area diffusa consente la massima accessibilità pedonale e offre aggregazione sociale alla comunità.

La creazione di un'area sportiva ha una forte valenza sociale e culturale e va letta come il tentativo di liberare l'icona San Siro, non in quanto "edificio stadio" ma come funzione aggregativa, per rendere lo sport accessibile a tutta la popolazione. Gli impianti sportivi diversificati e convenzionati, permettono infatti la massima fruibilità a tutte le tipologie di utenza.

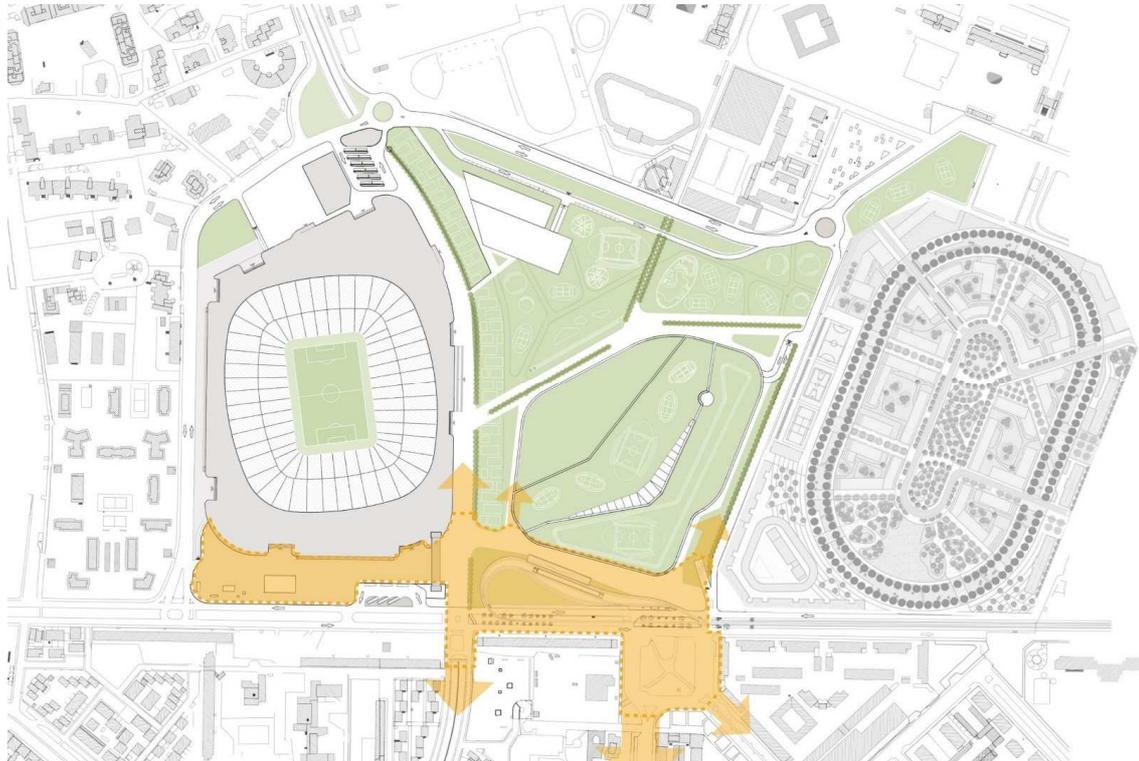
Il terzo polo diffuso si estende lungo il fronte sud del Masterplan, adiacente a via dei Rospigliosi, e rappresenta la facciata oltre che il principale portale d'accesso al quartiere San Siro.

Quest'area d'interfaccia con la città consolidata invita all'esplorazione del nuovo quartiere e diventa suolo per l'appropriazione urbana da parte della comunità, un grande spazio dedicato all'esposizione temporanea e alla libera espressione individuale e sociale. Pertanto, il fronte sud del Masterplan è progettato sul modello della "shared street"¹⁸, il cui dominio pedonale prevale nel caso di eventi nel Comparto Stadio.

¹⁸ Tale modello prevede la realizzazione di una strada progettata come spazio di integrazione tra la circolazione dei pedoni e delle automobili. Prevede infatti la presenza di piste ciclabili, percorsi pedonali, attività sociali, velocità di traffico ridotte, pavimentazione tattile, etc.



Diagramma concettuale della shared street a sud dell'intervento

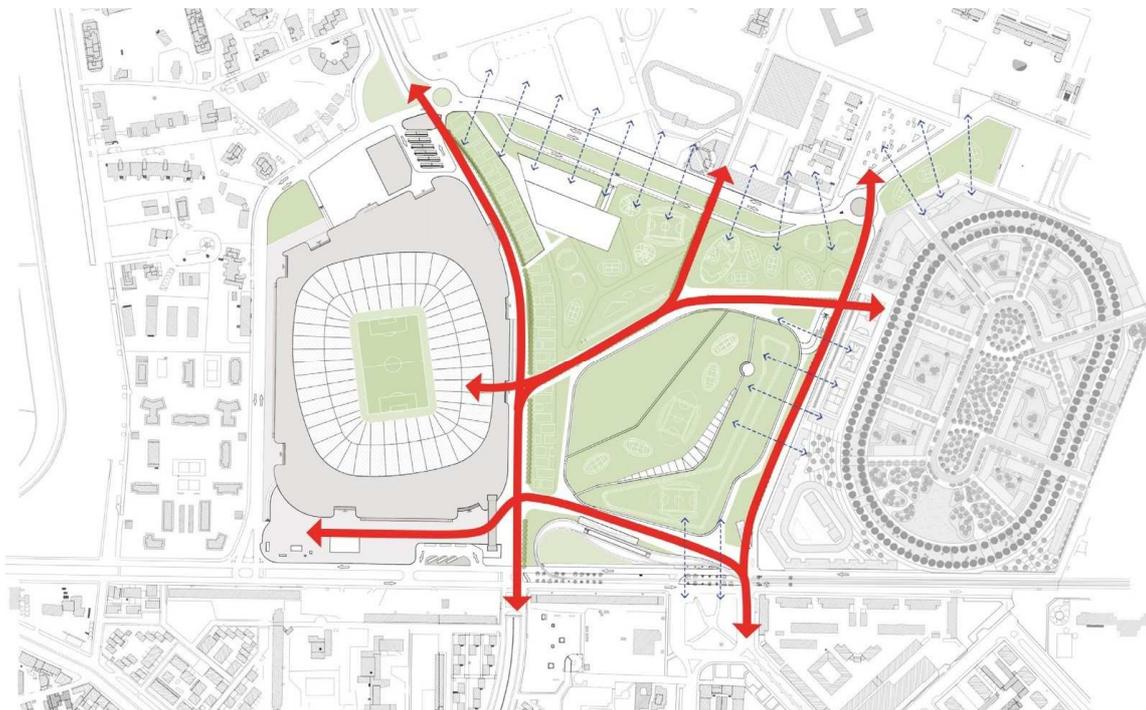


Parte fondamentale della strategia, infine, è la ricucitura del tessuto urbano tramite la connessione di piazza Axum con il nuovo ambito San Siro. La creazione di un fronte attivo in corrispondenza del Centro commerciale, oltre ad incentivare ulteriormente la mobilità pedonale verso lo stadio e il PA7 Trotto, aumenta la percezione di sicurezza dell'area.

Altre connessioni dello stesso tipo sono state previste in corrispondenza delle connessioni pedonali con il tessuto verde a nord e in corrispondenza di via dei Piccolomini, che rappresenta la cerniera tra l'intervento proposto e il PA7 Trotto.



Diagramma delle connessioni e degli assi principali



Il programma d'intervento del Comparto Stadio, area ovest compresa tra le vie Tesio, Harar e il sottopasso Patroclo, prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- impianto sportivo "Stadio", per 60.000 posti, costituito dal campo di calcio e da una serie di funzionalità di servizio ubicate all'interno del perimetro dell'immobile stesso e nel sottostante podio che ne costituisce la base d'appoggio;
- sistema di connettività "interna", che consiste nella viabilità carrabile e pedonale ad uso dello stadio;
- opere di urbanizzazione primaria (viabilità pubblica, gas, acquedotto, rete elettrica, fognatura, illuminazione pubblica) e Secondaria (verde urbano, percorsi pedonali e ciclabili, parcheggi);
- sistema di connettività "esterna", che consiste nel miglioramento del sistema infrastrutturale insistente sul lotto d'intervento e principalmente concentrato sull'area del sottopasso Patroclo;
- opere di mitigazione ambientale, nonché scelte progettuali che conterranno il rumore sotto la soglia prevista dalla norma nonostante l'avvicinamento del manufatto a un numero superiore di ricettori sensibili.



7.5.1 I principi ispiratori

I principi ispiratori per il progetto possono essere riassunti nei seguenti punti principali.

NUOVA CENTRALITÀ URBANA

Il progetto vuole costruire una nuova centralità urbana multifunzionale che faccia leva sulla presenza di uno stadio di livello mondiale e diventi allo stesso tempo il cuore del quartiere nel quale identificarsi. Un passo in avanti dall'attuale icona sportiva a un vero spazio urbano attivo 365 giorni l'anno.

Complementarità funzionale, continuità visiva, unicità e varietà delle esperienze, aggregazione e soluzioni centrate sull'inclusività sociale sono gli elementi che caratterizzano il Masterplan e danno una fisionomia distintiva al progetto.

È un progetto per tutti e per ciascuno di noi:

- per la comunità locale e il quartiere, dove bisogni e aspirazioni sono serviti da uno spazio pubblico di grande qualità;
- per i cittadini e le cittadine di Milano e dell'area metropolitana che aspirano a passare una giornata di nuove esperienze e relax;
- per i turisti e le turiste, che sempre più numerosi visitano Milano;
- e infine per i visitatori e le visitatrici dello stadio e degli eventi straordinari che lo occuperanno.

UN'ICONA GLOBALE

I monumenti milanesi, fonte di ispirazione per il nuovo stadio di Milano



Il concetto architettonico che ha ispirato il design del nuovo stadio di Milano deriva dall'analisi delle architetture storiche monumentali milanesi, in particolar modo dell'attuale San Siro, del Duomo e della Galleria Vittorio Emanuele II: questi edifici rappresentano la tradizione calcistica dei due Club, la storia



architettonica e stilistica dell'architettura cittadina e la materializzazione pura della maniera meneghina di vivere la città di Milano.

Milano è una città storica, famosa per i suoi monumenti e la sua stratificazione artistica che esprimono la sua grandezza senza tempo e ne definiscono una precisa identità urbana. Al tempo stesso è una città contemporanea vibrante e internazionale, sottoposta ad un continuo processo di evoluzione creativa e cuore pulsante del design, della cultura e dell'industria italiana.

I recenti interventi di nuova costruzione hanno mirato alla massima qualità funzionale ed estetica, combinata con il tentativo di creare strutture sostenibili, tecnologicamente avanzate, in grado di soddisfare gli standard italiani di eleganza ed efficienza. Il progetto intende allinearsi ai nuovi interventi sul territorio cittadino, offrendo uno spazio completamente radicato al contesto milanese e quindi non replicabile, che trae ispirazione dall'architettura locale.

Architettura contemporanea milanese e il Monumento San Siro



Il nuovo stadio di Milano vuole inserirsi nel tessuto urbano, diventando il Monumento contemporaneo della Città, un'icona globale per Milano e per i suoi cittadini, in grado di combinare elementi della tradizione e della cultura elegante milanese con le più avanzate innovazioni tecnologiche e digitali del ventunesimo secolo.

Proprio per questo, si è deciso di aggiungere un'ulteriore dimensione architettonica al progetto focalizzando l'attenzione anche sull'energia, sui colori, sui suoni che percepiscono i tifosi e nel complesso sull'interazione e partecipazione all'evento stesso.

DALLA PASSIONE AL QUARTIERE

La progettazione dell'impianto è focalizzata sulla definizione di un'atmosfera unica e memorabile, realizzata su misura a partire dal campo da gioco fino allo studio di numerose alternative per la disposizione delle sedute per le grandi masse di tifosi. Questo progetto rappresenta un'opportunità unica per la città di Milano di creare un impianto internazionale per due dei più famosi Club di calcio al mondo. Nel disegno delle sedute saranno integrate soluzioni flessibili per adattarne la capacità a seconda degli eventi e l'esperienza dei tifosi e dei giocatori sarà accompagnata e amplificata da rivoluzionarie tecnologie visive e acustiche.



Il concept progettuale si fonda sull'idea di proporre ai cittadini e cittadine una continuità esperienziale, innescata dall'eccezionalità dello stadio e allo stesso tempo supportata e arricchita dalla qualità dello spazio pubblico e dell'offerta di servizi e funzioni disponibili ogni giorno. La vita quotidiana e gli eventi eccezionali trovano un terreno comune che li ospita. Tale continuità, fondamentale per un uso pieno dei diversi spazi, assume concretezza e validità gestionale, in un disegno armonico delle diverse aree. Sul tema della motivazione sportiva si innesca quindi, senza forzature, un ciclo virtuoso di soluzioni a bisogni diversi, che offrono risposte sia al quartiere sia alla città più in generale.

ACCESSIBILE A TUTTI

L'intento è progettare uno stadio e un Masterplan accessibile a tutti, dedicato alle generazioni future di cittadini, sportivi, tifosi ed artisti; un luogo aperto a qualsiasi tipo di evento sociale e civico.

Lo stadio contemporaneo a livello internazionale è infatti molto di più di un luogo destinato allo sport, viene pensato come un palcoscenico per una varietà di eventi e deve mantenere quell'atmosfera che lo distingue da qualsiasi altra tipologia di edificio esistente.

L'idea di un impianto condiviso deriva dalla collaborazione di successo tra la città di Milano e le due squadre meneghine, uno spazio in grado di riunire i tifosi e i cittadini all'interno di un nuovo quartiere dedicato alla cultura dello sport.

Durante gli eventi, i visitatori e le visitatrici potranno accedere ad una serie di spazi adiacenti all'area di spettacolo e usufruire di punti di street food, ristoranti di diversi livelli così come delle zone lounge. Queste aree, progettate in maniera flessibile, cambieranno identità a seconda del tipo di evento, accogliendo gli utilizzatori finali e invitandoli a vivere lo spazio anche prima del fischio di inizio e a rimanere anche a partita conclusa.

Esempi di spazi dedicati alla ristorazione e street food per il Nuovo Stadio



A livello di Masterplan, la presenza di servizi di trasporto pubblico di massa (metropolitana, tram, etc.) ha favorito e indirizzato lo schema insediativo affinché l'intero nuovo insediamento potesse far leva su questa grande opportunità. I percorsi all'interno dell'area di intervento e il diagramma commerciale



sono stati modellati anche in relazione alla grande opportunità offerta dalla adiacente presenza del trasporto pubblico di massa.

Il progetto prevede inoltre aree di sosta specifiche per le due ruote, per le biciclette e per i sistemi di mobilità condivisa già presenti in città. In aggiunta va considerato che le considerazioni insediative che hanno guidato la formazione del Masterplan sono state fortemente indirizzate dal contesto; allineamenti, percorsi, posizionamento di ingressi e localizzazione di alcune attività e servizi renderanno naturali gli spostamenti pedonali massimizzando gli stessi.

7.5.2 La descrizione del progetto

7.5.2.1 *La posizione e l'orientamento*

Il nuovo stadio di Milano trae ispirazione da riconosciuti modelli inglesi, che attualmente si sono imposti in ambito globale come i più avanzati, dal punto di vista tecnologico, e i più apprezzati per livelli di comfort e servizi offerti al tifoso.

Il nuovo Stadio del Tottenham Hotspur



L'obiettivo dichiarato per quanto concerne i livelli di prestazione minima da raggiungere per il nuovo stadio è rappresentato dall'attuale massima categoria identificata dalla UEFA (livello 4).

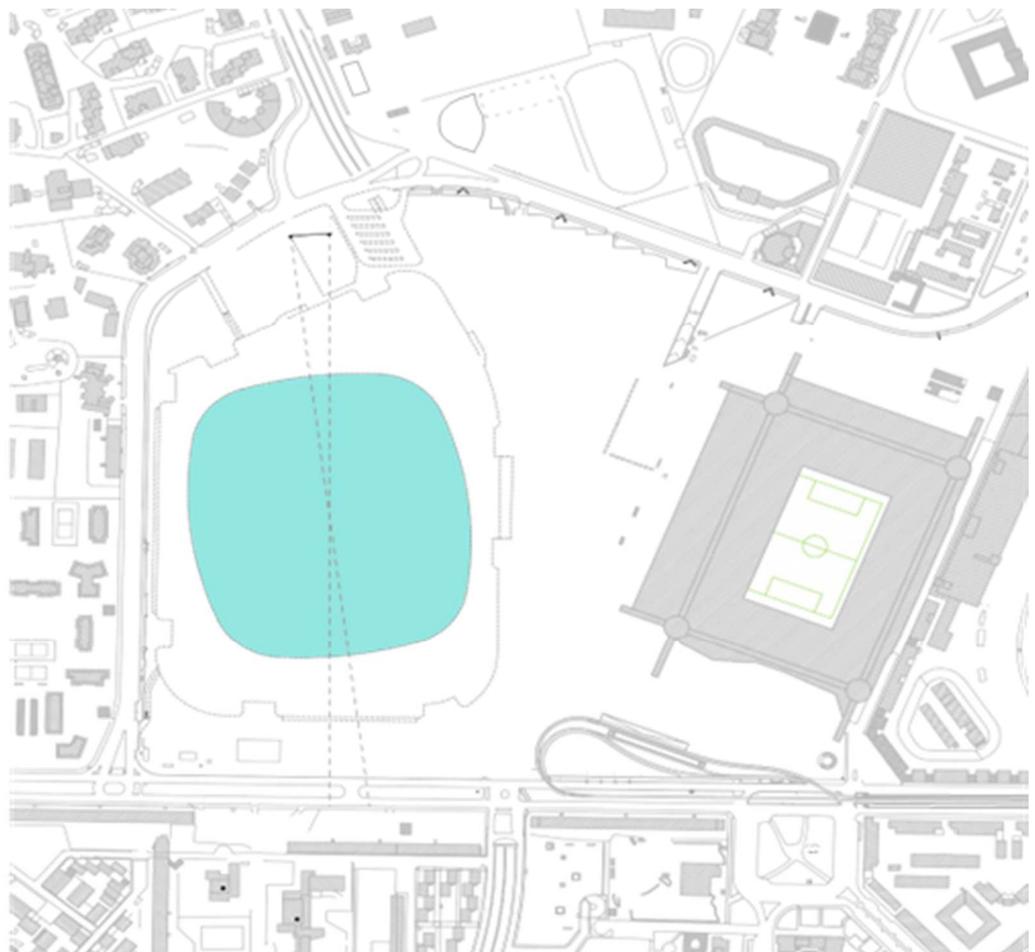
Oltre a ciò, il progetto punta ad un significativo miglioramento dei servizi offerti a latere dell'evento calcistico, con l'obiettivo di recepire appieno e potenzialmente anticipare le esigenze degli utenti del servizio e della cittadinanza in generale.



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.

Il rispetto della tradizionale disposizione delle tifoserie (Nord/Sud) e del settore autorità è parso dover diventare elemento imprescindibile della progettazione. Parallelamente ad esso i limiti ed i vincoli generati dal luogo (spazio disponibile, presenza di manufatti interrati viabilistici, aree parcheggi), intrecciati alle esigenze dei Club di poter continuare a praticare l'attività calcistica durante la realizzazione del nuovo impianto, sono andati a delineare un'area d'intervento in cui le possibilità di orientamento del manufatto sono definite tenendo in considerazione la geometria dell'area.

Diagramma orientamento stadio



7.5.2.2 L'architettura dello stadio

Lo stadio è composto da quattro parti principali: il podio, il catino con le sedute, il telaio strutturale primario e l'involucro esterno della facciata e della copertura.

Il **podio** radica l'edificio nel contesto e definisce gli ingressi coperti ai tifosi e la transizione verso le aree verdi circostanti, trasmettendo una sensazione di monumentalità e grandezza all'arrivo dei visitatori.



Il **catino delle sedute** è stata disegnato con l'intento di portare i tifosi a vivere la partita in maniera attiva e il più vicino possibile al campo da gioco.

Il **telaio** della struttura primaria crea una serie di portali d'ingresso, che incorniciano l'anello degli spazi della galleria e che conducono le tifoserie all'interno dell'edificio tramite ascensori e scale mobili.

La **facciata continua vetrata**, costituita da pannelli disposti secondo una griglia razionale, definisce il perimetro rettangolare dell'edificio e avvolge i visitatori in un velo trasparente, consentendo una connessione visuale continua tra interno ed esterno dell'edificio. La **copertura** segue la logica strutturale del telaio dell'edificio ed è composta da pannelli rigidi, che riflettono acusticamente i cori delle tifoserie verso l'interno del catino, e bordi vetrati, che consentono alla luce di filtrare all'interno della struttura.

7.5.2.3 *Lo schema distributivo e l'accessibilità*

Lo stadio è organizzato secondo un preciso schema distributivo che facilita e velocizza gli ingressi e permette un esodo ordinato, in tutta sicurezza, anche in caso di eventi di emergenza.

L'involucro dello stadio, a differenza di quello attuale, non poggerà direttamente sul piano campagna bensì su una piastra sopraelevata, circa 2 metri, la cui superficie soddisfa le esigenze di ordine pubblico andando a identificare essa stessa l'area di servizio annessa all'impianto richiesta dalla norma.

La progettazione del podio è stata studiata in relazione al tessuto urbano circostante e permette la connessione tra lo stadio e la città di Milano, amplificando l'esperienza delle tifoserie e offrendo diversi spazi che riflettono l'architettura dello stadio stesso.

La geometria del podio è la risposta progettuale alle diverse sfide legate al contesto, agli accessi e all'architettura dello stadio. I principali fattori che ne hanno influenzato il disegno sono l'asse che connette la linea di mezzera dello stadio, la Piazza e la Torre a est, le aree residenziali a ovest e la suddivisione degli spazi dello stadio per i due Club.

L'accesso dell'impianto da parte della tifoseria locale avverrà dal piano campagna. Sul perimetro del podio, in corrispondenza dei diversi settori nei quali lo stadio è stato suddiviso, saranno ubicati gli elementi della distribuzione verticale (scale e ascensori), ai piedi dei quali saranno organizzati gli accessi, dotati di tornelli a norma e dove avverranno di conseguenza i controlli da parte delle autorità preposte.

L'ingresso alla piastra del podio sarà riservato ai soli spettatori muniti di apposito biglietto, che non dovranno più effettuare alcun controllo prima di entrare nello stadio vero e proprio.

L'accesso principale per il pubblico sarà ubicato ad est (fronte privilegiato dell'impianto) in affaccio sulla grande area pedonale, organizzata in un mix di spazi verdi e aree pavimentate, interna al lotto funzionale.

I tifosi e le tifose ospiti (nelle due configurazioni) accederanno allo specifico spicchio a loro riservato da aree poste su via Tesio e su via Harar, perimetrata e facilmente controllabili durante gli eventi sportivi; in questo modo non sarà permesso loro entrare in contatto con la tifoseria locale.

Una parte selezionata delle tifoserie di Inter e Milan potrà accedere allo stadio dagli ingressi automobilistici riservati posti lungo via Tesio e all'interno del sottopasso Patroclo. Questi



permetteranno loro di raggiungere la superficie a parcheggio posta a livello -1 direttamente al di sotto della piastra del podio.

Gli stessi percorsi potranno essere utilizzati dalle autorità, che godranno di uno spazio drop off in collegamento diretto con l'area di accoglienza in corrispondenza della Tribuna ovest, e dal personale di servizio che accederà all'impianto dal livello -2 dove è stata identificata una vasta area di supporto alla vita dello stadio con magazzini, depositi, locali tecnici posti diretto contatto con il campo da gioco.

Per quanto riguarda le squadre e la terna arbitrale, entreranno di norma attraverso il sottopasso Patroclo da nord e, tramite l'anello di viabilità interna disposto alla quota del campo, accederanno direttamente alle aree spogliatoi, alla mix zone e al centro medico.

In generale tutte le aree sopra citate saranno rese accessibili alla cosiddetta "utenza ampliata" (Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità ratificata con L. n.18 del 3 marzo 2009), poiché il progetto nel suo complesso è stato orientato non solo all'applicazione della norma ma ad una più ampia e generalizzata visione di accessibilità degli spazi secondo il criterio sopra enunciato.

Il podio non svolge solo il ruolo di piastra d'appoggio dello stadio, ma si presenta come elemento contenitore di funzioni. Il suo sviluppo verticale, al di sotto del piano di campagna, definisce una serie di spazi di servizio allo stadio che vengono allocati su due differenti livelli. Tali aree di supporto vanno ad assolvere l'insieme delle esigenze fino ad oggi emerse nella gestione dell'attuale manufatto e ad oggi risultanti insoddisfatte. Particolare attenzione sarà posta nella collocazione degli uffici amministrativi, di quelli riservati ai due Club, di tutte quelle aree previste da normativa FIFA e agli altri spazi di supporto che vanno dall'area lavanderia e deposito uniformi, al deposito spazzatura e punto di riciclaggio, ai magazzini dei macchinari per la manutenzione del campo da gioco fino alle aree di stoccaggio.

A settentrione del volume del podio, in affaccio sulla via Tesio, si è ritenuto utile identificare una superficie libera alla stessa quota del piano campagna, di circa 7.000 mq. L'Area di Servizio Nord funge da supporto logistico agli eventi dello stadio e sarà utilizzata in tutti i casi in cui sia necessario ubicare attrezzature particolari che, per caratteristiche e/o dimensioni, non possano accedere o sostare ai livelli sotterranei. Il "polmone" ospiterà anche l'area "energy center" contenente le cabine di trasformazione e possibili spazi di servizio per le forze dell'ordine, i VVF o i soccorritori. Tale superficie potrà pertanto essere suddivisa diversamente in ragione delle diverse, temporanee e specifiche esigenze.

Il podio, sul fronte di via Tesio e su quello meridionale (verso la fermata della metropolitana), oltre alle funzioni sopra riportate e meglio specificate in seguito, ospiterà una serie di attività commerciali il cui accesso pubblico avviene da uno spazio parallelo al grande marciapiede ma seminterrato (quota -2,50 metri).

7.5.2.4 Il catino

Il nuovo stadio, pur occupando un sedime superiore se confrontato all'attuale Meazza, non è stato concepito per replicarne la capienza (oggi ridotta a poco più di 78.000 persone). Un'approfondita ricerca ha indicato che quella ottimale per un nuovo edificio nel mercato milanese sarebbe di 55 – 65 mila spettatori. All'interno di questa forchetta è stato deciso di svilupparne uno disposto su due anelli, capace di ospitare circa 60.000 persone.

Lo stadio è stato concepito come un contenitore adatto non solo ad ospitare le partite dei due Club, ma anche eventi sportivi e non complementari ad una struttura di questa natura, rinnovando una tradizione consolidata che ha visto l'attuale Meazza ospitare grandi concerti, alcuni dei quali unici nel panorama nazionale (Bob Marley 1980), e tradizionali adunate di massa come l'annuale incontro tra i cresimandi e l'arcivescovo cittadino.

Diverse saranno le configurazioni che questi potrà assumere; in particolare in quella prevista per i concerti un sistema di protezione del manto erboso favorirà la flessibilità dell'edificio in cui è già stato previsto un accesso privilegiato per il retropalco, direttamente alla quota del campo da gioco al di sotto della Curva nord.

Assonometria del catino del Nuovo Stadio Milano



Il catino è organizzato su due anelli che seguono l'impianto ovoidale dello stadio. Come da tradizione, le tifoserie dei Club milanesi manterranno la posizione classica a nord (FC Internazionale) e sud (AC Milan), con spazi e punti di ristoro dedicati e personalizzati a seconda delle tifoserie.

Le aree hospitality, associate ai posti premium, saranno situate nelle sezioni ovest ed est della cavea. L'offerta premium è stata dimensionata sui 9.000 posti corporate, modulabili fino a un massimo di 13.500 in modo da poter offrire la possibilità anche ai tifosi di acquistare un'esperienza premium in associazione al proprio biglietto per un singolo match. Il dimensionamento è stato calcolato al fine di assicurare un equilibrio tra l'esigenza di rispondere alla domanda crescente di un pubblico corporate mantenendo calmierati i biglietti e gli abbonamenti ordinari.

7.5.3 L'evoluzione del progetto e gli elementi migliorativi

Fermo restando quanto contenuto nel PFTE e sopra rappresentato, i Club hanno iniziato a valutare alcuni aspetti migliorativi del progetto – che sono ancora in fase di studio e di valutazione tecnica – e



che rappresentano “un’evoluzione”. A fini di condividere preliminarmente tali aspetti, sono da considerarsi gli elementi che seguono.

EVOLUZIONE DEL PROGETTO

La possibile evoluzione del progetto – nelle successive fasi di progettazione previste dalla normativa vigente - prevede la possibilità che si considerino “design alternativi” purché in linea con i cardini principali del progetto iniziale, ad esempio in termini di aree, ingombri e capienza.

In questo scenario, i Club sono interessati a sviluppare alcuni “miglioramenti” al progetto che possono superare alcuni “limiti” che il progetto di fattibilità ha fatto emergere. In tale contesto, si è iniziato a studiare – *in via molto preliminare e parametrica* – alcune evoluzioni del *design* del progetto che per il Comparto Stadio è stato definito: “Cattedrale”.

Vista dal Masterplan. Lato est



L’idea progettuale della c.d. “Cattedrale” prende forma in risposta alle necessità e criticità evidenziate durante la fase del processo di fattibilità. La forma architettonica nasce dalla combinazione di elementi architettonici contemporanei con referenze storiche e si pone come un edificio dalla struttura monumentale con volte arcate in contrasto con la trasparenza e l’eleganza della facciata continua vetrata. Il Duomo di Milano è la principale fonte di ispirazione strutturale di questa “*evoluzione del design*” del nuovo stadio: l’eleganza e l’efficienza strutturale delle alte volte gotiche che supportano la copertura, i contrafforti Medioevali sospesi in pietra chiara che rinforzano la struttura e le migliori soluzioni tecnologiche del XIX secolo sono state riprese e riordinate in un’unica struttura. Il risultato è uno scheletro strutturale visibile avvolto da una facciata continua in vetro elegante e leggera, che riprende l’atmosfera teatrale e vibrante di Galleria Vittorio Emanuele II.



Vista della Galleria e dettaglio della struttura ad arcate rampanti



ELEMENTI MIGLIORATIVI

In linea con il progetto alla base dello studio di fattibilità, i possibili miglioramenti al progetto dello stadio sono riassumibili in quattro elementi fondamentali: il podio, il catino, la struttura della galleria e il sistema di facciata e copertura.

Il livello del campo verrebbe portato al di sopra del livello di falda di progetto: non sarebbe quindi necessario realizzare costose fondazioni impermeabili e verrebbe ridotto il quantitativo di materiale di scavo. L'orientamento del nuovo stadio verrebbe leggermente modificato in maniera tale da migliorare il rapporto con gli edifici vicini e con il resto del Masterplan.

Il podio radica l'edificio nel contesto e definisce gli ingressi coperti ai tifosi e la transizione verso le aree verdi circostanti, trasmettendo una sensazione di monumentalità e grandezza all'arrivo dei visitatori. L'angolo sud-est verrebbe ri-modellato in modo da creare una piazza di benvenuto con due grandi scalinate su entrambi i lati. Il disegno della piazza permetterebbe la massima integrazione dello stadio con il tessuto urbano circostante, ottimizzando anche l'ingresso in totale sicurezza. Due scalinate andrebbero a creare un anfiteatro all'aperto, un elemento architettonico dalla forte valenza simbolica, che da una parte richiama la tradizione urbana italiana e dall'altra parte rappresenta la contemporaneità dell'intervento.

Le aree di sicurezza dei tifosi delle squadre ospiti verrebbero così ricollocate al piano sotto al podio, in modo da separare visivamente e fisicamente la tifoseria di casa dalla tifoseria ospite.

Il catino delle sedute, al fine di migliorare ancora di più la fruibilità dell'esperienza calcistica, verrebbe disegnato con l'intento di portare i tifosi e le tifose a vivere la partita in maniera attiva e il più vicino possibile al campo da gioco.



La struttura portante primaria descrive la forma rettangolare tramite una serie di fluide colonne che avvolgono le sedute del catino e supporta la facciata vetrata in tutto il suo perimetro, creando aree di incontro dei visitatori più efficienti e ampie.

All'interno della Galleria la struttura primaria riprende i principi dell'architettura gotica utilizzati nella realizzazione del Duomo, utilizzando però tecnologie contemporanee per ottenere le ampie campate strutturali. I pannelli di rivestimento ricordano il marmo dai toni caldi e chiari del Duomo, in grado di catturare e di restituire diversi effetti di luce a seconda dell'ora del giorno. Lo stadio assumerà quindi una diversa colorazione durante la giornata, dalle tonalità di grigio e ocra durante le ore d'ombra alle tonalità del bianco quando illuminato direttamente dal sole. All'interno dello stadio verrebbero utilizzati materiali semplici e durevoli per creare uno "spazio senza tempo".

La Galleria, illuminata naturalmente, verrebbe studiata per accogliere e proteggere i visitatori oltre a offrire uno spazio per l'attivazione del fronte commerciale non solo durante le partite ma anche durante la settimana. Dall'esterno sarà così possibile percepire lo stadio come una vera e propria destinazione, una quinta teatrale animata costantemente dai diversi utenti. La trasparenza della facciata permetterà una costante connessione visiva tra le persone all'interno e al di fuori dallo stadio, oltre che una continua vista sulle aree verdi circostanti alla struttura.

Materiali e suggestioni per lo spazio "Galleria"



Pavimenti in cemento lucido connetterebbero la Galleria agli atrii; balaustrine trasparenti definiscono il perimetro dell'area di accoglienza, che si affaccia allo spazio della Galleria. Il podio e le aree verdi



saranno uniti tramite interventi paesaggistici, che vedono delle aiuole verdi agli angoli dell'atrio principale, animando ulteriormente gli interni dello stadio.

La facciata, in coordinamento con la progettazione impiantistica, verrebbe progettata per introdurre strategie passive che supportino la richiesta energetica dell'edificio. Il vento prevalente da nord, che soffia statisticamente nell'intero arco dell'anno, viene sfruttato per fornire la ventilazione naturale. Le facciate trasparenti della Galleria sono guidate dall'intento architettonico e sono accompagnate da dispositivi di ombreggiamento avvolgibili, che riflettano l'energia solare all'esterno in estate e permettano l'ingresso di calore per irraggiamento in inverno.

L'efficacia di questa soluzione dovrebbe essere verificata in fase di "progettazione definitiva" mediante specifiche analisi di irraggiamento solare e di dinamica dei fluidi per garantire il raggiungimento del comfort nell'edificio nonché per verificare il rispetto dei livelli di consumo energetico prefissati.

Mentre l'intento architettonico richiede un involucro di facciata il più trasparente possibile, i contrafforti di sostegno della copertura offriranno un solido supporto verticale.

Da qui, è stata colta l'opportunità di immaginare una soluzione più innovativa rispetto a quanto finora studiato, sviluppando una facciata in rete di cavi all'avanguardia dove i pannelli di vetro con trattamenti specifici per il tipo di utilizzo sono supportati da cavi verticali in acciaio inossidabile, tesi tra i contrafforti superiori e le strutture della Galleria inferiori. Questa soluzione permette di minimizzare la quantità di materiali per la struttura portante della facciata e di ridurre il contenuto energetico in termini di CO₂.

La struttura della copertura, che segue le logiche della struttura portante colonnata sottostante, verrebbe formata da pannelli rigidi che riflettono l'acustica della folla all'interno del catino stesso, mentre gli angoli vetrati permettono l'ingresso di luce naturale sul campo da gioco.

In aggiunta all'evoluzione architettonica del progetto, si evidenziano i seguenti elementi migliorativi principali, che si vorrebbero studiare ed analizzare nelle successive fasi di progettazione:

- portare il livello del campo al di sopra del livello di falda di progetto. Non sarebbe quindi necessario realizzare costose fondazioni impermeabili e verrebbe ridotto il quantitativo di materiale di scavo;
- la concezione dell'edificio principale come una serie organizzata e razionale di telai in calcestruzzo armato. Si otterrebbe un'ampia varietà di spazi interni, mediante la combinazione "smart" di componenti prefabbricati e gettati in opera per ottimizzare tra l'altro i costi e tempi di costruzione. Materiale di riferimento nell'industria delle costruzioni italiana, il calcestruzzo è caratterizzato da un'intrinseca economicità, durabilità, flessibilità durante la costruzione, resistenza al fuoco;
- la revisione in numero e posizione dei nuclei in calcestruzzo armato. Tale scelta fornirebbe la necessaria stabilità e rigidità nei confronti delle azioni orizzontali anche a fronte di una loro riduzione;
- la soluzione reticolare modulare, che al momento potrebbe rappresentare una "evoluzione migliorativa" per la copertura, ben comprensibile e realizzabile da parte delle carpenterie metalliche, che verrebbe caratterizzata da efficienza nella costruzione, grazie all'uso di sezioni in acciaio aperte a all'utilizzo di semplici connessioni bullonate. Le reticolari della copertura possono essere montate sequenzialmente senza richiedere particolari puntellamenti o sequenze di



costruzione, consentendo la contemporanea installazione dei rivestimenti ed un utilizzo efficace dei tempi di costruzione;

- la scelta dei materiali ancor di più orientata alla sostenibilità, prediligendo prodotti che siano caratterizzati da un ridotto impatto ambientale e da un'elevata percentuale di contenuto riciclato.

La struttura del nuovo stadio di Milano, in questa visione ancora embrionale ma certamente in chiave evolutiva del PFTE, verrebbe progettata e presentata solamente nelle fasi successive del procedimento amministrativo per creare un'architettura dall'aspetto unico, in grado di offrire una nuova sede per i due Club locali e incorporarne le due distinte identità all'interno dello stesso edificio.

Schizzo Progettuale. Progetto Cattedrale. Vista da nord-est





8. La valutazione di sostenibilità

Il presente capitolo intende valutare la sostenibilità dello Scenario di Progetto, come descritto nelle sezioni precedenti. L'approccio adottato assume, nel dettaglio, una triplice prospettiva (ambientale, sociale ed economica), al fine di verificare la profittabilità dell'intervento, in termini di benefici rispetto ai costi, per i residenti nell'area oggetto di intervento e, più in generale, per la comunità di Milano.

Per quanto concerne la valutazione di sostenibilità ambientale, le dimensioni di analisi considerate riguardano:

- la presenza di verde;
- la mobilità;
- l'impatto acustico;
- il consumo energetico;
- la soddisfazione del principio Do No Significant Harm (DNSH), che prevede che gli interventi programmati non arrechino alcun danno significativo all'ambiente.

Da una prospettiva di valutazione socioeconomica, diversamente, il capitolo si declina secondo le metodologie di:

- analisi costi benefici, con evidenza quali-quantitativa delle dinamiche connesse alle fasi di realizzazione e di attività del progetto del nuovo stadio e, più in generale, del Masterplan;
- analisi dei wider economic effects, ovvero degli ulteriori impatti economici e sociali correlati alle dinamiche principali già approfondite nell'ambito dell'analisi costi benefici. Particolare attenzione viene posta all'incremento della notorietà internazionale di Milano, al rafforzamento della sua immagine di città dinamica e in trasformazione, ma anche al contributo della "fede calcistica" alla costruzione della identità cittadina. In tale sezione trova inoltre spazio l'analisi input-output, ovvero la stima dell'impatto socioeconomico del progetto in termini di produzione, valore aggiunto e occupazione attivata in modo diretto, indiretto e indotto.

Una sezione dedicata evidenzia, successivamente, la sostenibilità finanziaria del progetto per i Proponenti, comparando i flussi di entrate e uscite connessi all'iniziativa.

Un ultimo paragrafo si sofferma, infine, sugli equilibri di governance perseguiti dai Club, sottolineandone la disponibilità a definire specifiche intese con il Comune di Milano e gli stakeholder locali per il miglior sviluppo del progetto del nuovo stadio.

8.1 Il cronoprogramma e i costi di investimento

La realizzazione del progetto del nuovo stadio di Milano e, in particolare, del complesso di opere previste nel Masterplan interesserà un arco temporale di 8 anni a partire dal 2023. La conclusione dei lavori è prevista per il 2030.



Nel dettaglio, il Comparto Stadio sarà ultimato in due fasi, la prima delle quali, inclusa tra il 2024 e il 2027, ne consentirà l'entrata in esercizio; la seconda si svilupperà nel biennio 2027-2028. Il Comparto Plurivalente, anch'esso costruito in due periodi consecutivi, sarà realizzato negli anni 2024-2027 e 2027-2030.

Il costo di investimento complessivo è stato valutato in 1.294,3 milioni di Euro, dei quali 1.037,6 per il Comparto Stadio, l'energy power station, il Comparto Plurivalente e la demolizione dello stadio Meazza. L'intero investimento sarà a carico congiuntamente di A.C. Milan S.p.A. e F.C. Internazionale Milano S.p.A.

8.2 La sostenibilità ambientale

Il presente paragrafo declina le principali coordinate di sensibilità ambientale del progetto del nuovo stadio di Milano, analizzando la dotazione di verde, le dinamiche della mobilità, gli aspetti di impatto acustico, il consumo energetico e il rispetto del criterio Do No Significant Harm (DNSH).

La progettazione per il nuovo stadio di Milano si incentra, in particolare, sui seguenti obiettivi per uno sviluppo sostenibile:

1) **Attuare una riduzione operativa del carbonio:**

- Ridurre la richiesta di raffreddamento degli spazi comuni, utilizzando la stratificazione del calore e schermature adattive stagionali;
- Utilizzare il sottosuolo per la produzione di acqua refrigerata.

2) **Attivare i punti cardine della certificazione LEED**, un punto di riferimento per stadi sostenibili di livello mondiale:

- Utilizzo ottimizzato della posizione del sito di progetto, tramite uno studio puntuale delle condizioni ambientali a contorno e delle disponibilità di materiali e sistemi a livello locale;
- Prestazioni energetiche degli impianti migliorate;
- Riduzione dell'uso di acqua all'interno e all'esterno della costruzione;
- Materiali e produzione dei materiali a basso impatto ambientale;
- Migliore qualità dell'aria interna;
- Dare priorità ai requisiti locali e regionali di Milano.

3) In conformità alla Legge 10, sul rispetto delle normative locali sull'**efficienza energetica**:

- Massimizzare l'uso di pannelli fotovoltaici per la produzione di energia elettrica in loco;
- Generazione di energia da riscaldamento e raffrescamento da fonti rinnovabili alternative (e.g. geotermico)

4) Al fine del raggiungimento del **benessere degli utenti**:

- Ottimizzare la qualità dell'aria interna;
- Garantire un'esperienza confortevole per gli utenti;
- Garantire un contatto diretto per lo meno visivo con spazi verdi.



5) **Puntare ad un ciclo di vita sostenibile**, tramite una valutazione di impatto ambientale e un approccio intelligente semplificato:

- Massimizzare il riutilizzo e il riciclaggio;
- Integrare nella matrice decisionale di selezione di materiali, materiali a basso contenuto di carbonio.

Diagramma della Road Map per uno sviluppo sostenibile del nuovo stadio di Milano



8.2.1 Il verde

La riqualificazione urbana che sottende all'intera iniziativa progettuale, nonché alle volontà pianificatorie espresse nell'attuale strumento urbanistico, vede il tema del "verde" quale elemento essenziale ed irrinunciabile al fine di ridefinire questo brano di città.

L'azione sul patrimonio esistente agisce su molteplici piani distinti ma indissolubilmente intrecciati nella loro finalità, "migliorare la qualità della vita degli abitanti": perché se un'area è pulita e ordinata la lascio pulita e ordinata, in questa banale affermazione risiede il principio per cui le azioni di riqualificazione spesso cambiano in meglio le abitudini dei cittadini.

All'interno di questo orientamento progettuale, la proposta include i seguenti target qualitativi in tema di dotazioni di verde:

- contenimento dell'effetto "isola di calore urbana" (UHI – Urban Heat Island);
- creazione di nuove connessioni ecologiche;
- miglioramento della biodiversità;



- miglioramento del tessuto urbano;
- creazione di nuovi luoghi di socialità.

Il fenomeno di surriscaldamento urbano che attanaglia le città dell'intero pianeta ha preso il nome di "isola di calore urbana", una vera e propria cappa causata dall'alterazione delle superfici terrestri e dalla generazione di dispersione di calore, dovute da una parte ai materiali utilizzati per la costruzione degli edifici in cui viviamo (cemento) e delle strade su cui ci muoviamo (asfalto) e dall'altra alle emissioni di gas provenienti dalle nostre auto, dagli impianti di riscaldamento e raffrescamento dei nostri appartamenti e da quelli generati dalle industrie.

Al fine di mitigare questo fenomeno, il cui contenimento a livello globale prevede azioni di governo sovraordinate, il progetto intende mettere in atto rimedi semplici capaci di avere effetti positivi sulla sostenibilità del paesaggio urbano e sulla salute ambientale della città attraverso la creazione di spazi e corridoi verdi,

Per mezzo di azioni di de-pavimentazione, rafforzamento delle superfici permeabili e considerevole accrescimento della piantumazione dell'area sarà possibile contribuire positivamente al miglioramento dell'attuale contesto abbassando significativamente le temperature, migliorando la qualità dell'aria circostante e contribuendo a gestire in maniera più efficace l'acqua piovana (la capacità delle superfici vegetali di trattenere l'acqua e convogliarla nel suolo è un importante fattore di prevenzione da alluvioni poiché è in grado di ridurre la piena nel deflusso).

Gli alberi sono infatti una delle soluzioni più semplici ed efficaci per ridurre le temperature perché non solo ombreggiano l'area in cui sono piantati ma, grazie al processo di evapotraspirazione, creano un ambiente fresco, oltre ad essere in grado di assorbire alcune sostanze inquinanti nocive come ossido e biossido di azoto e biossido di zolfo, rilasciando al contempo ossigeno nell'ambiente.

Il progetto, pertanto, prevede la de-pavimentazione di oltre 50.000 mq attualmente ospitanti i parcheggi a raso dello stadio a favore di superfici verdi piantumate ed attrezzate, e il rafforzamento dei correnti 50.000 mq di aree filtranti (parco dei Capitani), con l'obiettivo di garantire il raddoppio dell'attuale suolo verde (target 35% della GFU) implementandone significativamente la dotazione arborea attualmente scarsa e di inadeguata varietà. Si verrà così a creare un nuovo parco di circa 10 ettari con caratteristiche più urbane e con espresse finalità connettive.

Di fatto, una nuova e ricca piantumazione (ipotizzato circa 700 alberi) caratterizzerà l'intera area, in particolar modo la Cittadella dello Sport. Essa assumerà inoltre il ruolo di nuovo connettore ecologico tra le diverse altre realtà già presenti all'interno del Municipio con il dichiarato obiettivo di ripristino dei corridoi ecologici alla scala locale nel tentativo di riattivare parzialmente la continuità ambientale tra i parchi, permettono lo spostamento della fauna e lo scambio genetico tra le specie vegetali (incoraggiare aree verdi urbane e collegare frammenti di spazio verde, separato da attività o strutture antropiche, con corridoi ecologici è utile a migliorare la biodiversità e la dispersione di specie animali nel paesaggio urbano).

Questa iniziativa per incrementare le aree verdi sarà oggetto di uno specifico approfondimento nella successiva fase progettuale al fine di definire delle vere e proprie linee guida di ripristino ecologico, in



modo da evitare messe a dimora monotone con un piccolo numero di specie che non saranno resilienti ai mutamenti.

Nella progettazione di queste nuove aree, il piano comprenderà la lista delle specie necessarie in base agli strati principali di vegetazione, al fine di circoscrivere la migliore comunità vegetale da usare in questo paesaggio pubblico e all'evoluzione prevista delle condizioni climatiche.

“I potenziali effetti collaterali, derivanti per esempio dall'introduzione di specie esotiche, devono essere considerati in termini di qualsiasi impatto negativo sulla biodiversità locale. Possono esserci anche effetti collaterali positivi nell'impiego di specie vegetali autoctone e non, sia in termini di riduzione degli impatti dei cambiamenti climatici sia in termini di aumento della biodiversità e del valore estetico” (Alizadeh & Hitchmough, 2018).

Infine, va ricordato che, la salute e il benessere della popolazione urbana (felicità, comfort, incolumità e sicurezza) migliorano grazie alla possibilità di accesso a parchi, aree giochi o vegetazione in luoghi pubblici e privati.

8.2.2 La mobilità

La rilevanza strategica delle vocazioni urbane che compongono il layout funzionale del Masterplan, la localizzazione dell'area di intervento all'interno di un quadrante urbano in evoluzione, l'insediamento di nuove funzioni ad elevata attrattività e spazi pubblici, la realizzazione di nuovi collegamenti di natura non solo veicolare ma soprattutto pedonale e ciclabile, determinano un importante livello di complessità progettuale che dovrà essere indagato non solo dal punto di vista funzionale ma anche sotto il profilo della qualità urbana, della permeabilità pedonale, del livello di connettività con il territorio circostante e di fruibilità per i futuri utenti.

Come emerso dal documento di Mosaico San Siro - Studio d'Area San Siro pubblicato il 15 giugno 2022, la proposta progettuale si inserisce in un contesto urbano interessato da rilevanti ambiti di riqualificazione urbana e dovrà contribuire a promuovere una trasformazione dell'area, creando nuove occasioni di connessione e sinergia con il contesto urbano limitrofo. Il quartiere vedrà nel prossimo futuro la realizzazione di una serie di nuovi progetti di rigenerazione urbana (tra tutti, lo sviluppo PA7 Trotto) che dovranno necessariamente essere considerati ed integrati nelle fasi successive di progettazione del Masterplan. Il sistema di accessibilità al comparto, in chiave multimodale, dovrà essere ottimizzato nelle successive fasi progettuali per dare risposta alle linee strategiche definite nello Studio d'Area; il nuovo impianto sportivo, unitamente alle nuove funzioni che verranno insediate, dovranno diventare luoghi di elevata attrattività, fruibili e vivibili nella quotidianità.

Secondo le più recenti previsioni di progetto la superficie lorda dedicata alle funzioni private previste nel Masterplan quali Uffici, Commercio e Intrattenimento sarà pari a 98.321 m², con una riduzione, pari a circa 47.000 m² rispetto al progetto originario. Il carico urbanistico più contenuto rappresenterà inevitabilmente un minore impatto sulla mobilità dell'area rispetto alle precedenti previsioni e si configura come uno degli elementi chiave di aggiornamento dello studio trasportistico.



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.

L'approccio metodologico di analisi trasportistica prevede una revisione delle strategie di mobilità alla luce delle linee di indirizzo espresse dalla amministrazione comunale, delle mutate condizioni al contorno conseguenti alla approvazione degli interventi di rigenerazione urbana limitrofi all'area di intervento e della volontà comunale di istituire una zona a traffico limitato nei giorni di evento mirando a realizzare un impianto sportivo moderno, integrato con il territorio circostante, attraverso un intervento che riesca a coniugare le esigenze di mobilità di un grande attrattore con la necessità di avere un'area viva e fruibile per residenti, addetti, visitatori e turisti che quotidianamente la andranno a popolare.

In aggiornamento a quanto già fatto in sede di PFTE, si prevede l'utilizzo di modelli di traffico a differenti scale di analisi, la scala macroscopica per individuare gli impatti all'interno del quadrante urbano di riferimento e la scala locale, per analizzare la corretta gestione veicolare in afflusso e deflusso dallo stadio e supportare la progettazione rispetto alla definizione del sistema di accessibilità e sosta.

Lo studio trasportistico verrà aggiornato partendo dall'approfondimento dello scenario di riferimento incorporando tutte le componenti di traffico indotte dalle aree di trasformazione urbanistica attigue all'area di San Siro, nonché tutti gli interventi infrastrutturali pianificati per ciascun modo di trasporto secondo i documenti programmatici in vigore (Piano di Governo del Territorio - PGT, Piano generale del Traffico Urbano - PGU, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS, etc.).

Al fine di predisporre una piattaforma modellistica adeguata a rappresentare il quadro di mobilità atteso, il processo di definizione della domanda di traffico relazionata con il Masterplan si avvarrà dell'innovativo utilizzo di Big Data, nello specifico dati di analisi di presenze in celle telefoniche.

Tale tipo di fonte consente di disporre di dati di affluenza allo stadio, identificando a posteriori gli eventi ritenuti più significativi, in termini di presenze, tipologia di utente, giornata e orario della partita e profilazione degli arrivi. Il dato consentirà di comprendere la distribuzione territoriale della domanda in arrivo allo stadio, consentendo di identificare le principali direttrici di provenienze e le più appetibili linee di trasporto pubblico. L'acquisizione di questo tipo di dato consentirà di avere dati statisticamente attendibili per la valutazione della ripartizione modale dei tifosi e delle tifose, parametro trasportistico tra i più importanti nella definizione delle strategie di accessibilità all'impianto. Avendo nozione del dato di affluenza su trasporto pubblico attuale, sarà infatti possibile definire il Masterplan trasportistico dell'intervento andando a individuare soluzioni progettuali che possano incentivare un cambiamento modale da parte dei tifosi verso sistemi di trasporto più sostenibili e meno impattanti.

Il Masterplan trasportistico sarà ulteriormente sviluppato così da dare chiara evidenza dei più innovativi principi di mobilità sostenibile e condivisa a supporto di una netta riduzione dell'utilizzo dell'auto privata. Il progetto di mobilità e le relative strategie messe in atto saranno volte, infatti, a rinforzare e favorire i collegamenti ciclopedonali e l'accessibilità ai sistemi di trasporto collettivo, al



fine di garantire la corretta fruizione di tutte le opportunità urbane offerte dal progetto – non ultimo lo stadio. L'integrazione del Masterplan con il contesto urbano di riferimento è infatti fondamentale per il suo successo nell'ottica di realizzare un nuovo sistema di spazi pubblici attivo 7 giorni su 7.

Le strategie di accessibilità veicolare e di sosta risponderanno alla volontà condivisa di realizzare un ambito urbano nel quale il trasporto privato non costituisca una barriera alla fruibilità delle funzioni insediate. Tale obiettivo viene declinato accogliendo strategie di mitigazione della pressione veicolare nell'intorno dello stadio, quali la realizzazione della ZTL San Siro, attualmente allo studio dell'amministrazione comunale. La domanda di sosta generata dal comparto troverà collocazione all'interno di strutture a parcheggio interrato collegate alla viabilità tramite rampe. Nelle giornate nelle quali sono previsti eventi presso il futuro stadio, si definirà un sistema di indirizzamento verso le aree di sosta e di interscambio ritenute più idonee per le quali si garantirà un'attenzione particolare nell'assicurare collegamenti efficaci e confortevoli per tutte le categorie di utenti. Nel piano di gestione della domanda relazionata con gli eventi sportivi si andranno inoltre a definire interventi di rafforzamento dei servizi di trasporto collettivo così da assicurare un'alternativa conveniente e concorrenziale rispetto all'uso del mezzo privato.

8.2.3 L'inquinamento acustico

Lo stadio Meazza venne costruito nel 1926 sul modello tipico degli stadi inglesi dell'epoca, ovvero sia un campo da gioco centrale con tribune indipendenti sui quattro lati; fu realizzato ai margini della città di allora, in prossimità dei grandi impianti di equitazione (trotto – galoppo) ma lontano da quartieri abitati.

Tutti gli interventi successivi, fino alla realizzazione del Terzo Anello nel 1990 che ha dato all'impianto l'immagine di oggi, hanno seguito la sola logica della crescita del numero di spettatori, senza modificare di fatto il modello originale. A dispetto dell'apparente imponenza dell'edificio attuale, il Meazza rimane un campo da calcio circondato da diversi anelli di tribune e completato da un grande copertura sovrapposta.

Questa modalità costruttiva è la ragione della grande permeabilità al suono che l'edificio dimostra; nessuno degli interventi eseguiti nel secolo di esistenza dello stadio ha compreso la realizzazione di una cortina per il contenimento del rumore prodotto dagli eventi (sportivi e non) che trovano ospitalità all'interno della struttura stessa.

Dal dopoguerra ad oggi, da una parte l'incessante espandersi della città che ha visto l'edificato avvicinarsi sempre più, fino al limitare fortemente le aree pertinenziali per sicurezza e parcheggio; dall'altra l'evolversi delle partite di calcio in eventi spettacolari, con l'introduzione di sistemi di amplificazione sonora di elevata potenza, e la necessità di ospitare grandi eventi musicali che non trovano altra possibile sede in città sono state le inevitabili cause di un inquinamento acustico sempre maggiore, che ha dato innesco alle rimostranze degli abitanti del quartiere.

8.2.3.1 *La situazione attuale*

Le numerose campagne di rilievi fonometrici condotte in passato da soggetti pubblici o privati, compreso quella eseguita in fase di redazione del presente PFTE, portano alle seguenti conclusioni:



- 1) gli eventi sportivi, che si svolgono prevalentemente in periodo diurno (fino alle ore 22:00), comportano un inquinamento acustico ambientale prossimo al valore limite diurno per le Classi acustiche delle aree interessate e superiore ai limiti ammessi per il periodo notturno (dalle 22:00 alle 6:00);
- 2) le manifestazioni musicali hanno un impatto acustico notevole sulle zone circostanti, ed in particolare sui ricettori sensibili (abitazioni residenziali), con un notevole superamento sia dei limiti assoluti sia di quelli differenziali.

Sono conclusioni relativamente ovvie, e certo ben conosciute e condivise dalla popolazione del quartiere. Il grande impatto dei concerti rock/pop è stato spesso origine di lamentele da parte di singoli o di associazioni; molte di esse, per la loro valenza sociopolitica, sono emerse nei quotidiani e nella stampa locale e nazionale.

Per l'importanza del problema sulla reale possibilità di sfruttare lo stadio Meazza per manifestazioni con grande affluenza di pubblico, sono state tentate in passato diverse ipotesi di mitigazione acustica; preme ricordare quella realizzata dal Consorzio SanSiro2000 su progetto di Assomusica e approvato da ARPA, che ha installato circa 60 metri di pannellature al Terzo Anello dello stadio Meazza, sul lato lungo via Dessiè, per mitigare l'impatto del suono derivante dai concerti in quella direzione.

Ma non esiste di fatto alcun possibile intervento capace di riportare i livelli di rumore generati dalla struttura attuale entro i limiti della norma vigente, non tanto per una questione di costo ma soprattutto per l'inesistenza degli spazi e dei volumi necessari allo scopo.

Per via del forte impatto acustico sulle aree circostanti, l'utilizzo dello stadio per manifestazioni diverse dagli eventi sportivi è considerato oggi "attività temporanea soggetta a deroga", con le limitazioni imposte dall'Amministrazione Comunale: massimo 8 eventi per anno solare (4 con utilizzo di tutto lo stadio e 4 con utilizzo dei soli Primo e Secondo Anello); sono posti limiti d'orario ("le manifestazioni presso lo stadio Meazza avranno termine sempre entro e non oltre le ore 23:30") e limiti sull'immissione sonora presso i ricettori più esposti (80 dBA per l'utilizzo di tutto lo stadio e 78 dBA per i soli primi 2 anelli), livelli in ogni caso molto alti se confrontati con il clima sonoro tipico dell'area.

È evidente che l'obbligo per l'Amministrazione Comunale di tutelare la popolazione residente pone oggi severe restrizioni all'uso dello stadio per eventi sportivi e manifestazioni musicali, con un reale sottoutilizzo della struttura.

Ma la possibilità d'uso dell'attuale stadio Meazza subirà ulteriori restrizioni nel prossimo futuro, per due principali ragioni.

Innanzitutto, perché, su stimolo della Comunità Europea, la normativa sull'inquinamento acustico ambientale diverrà più restrittiva e rivolta ad una maggiore tutela delle condizioni e della qualità dell'abitare, limitando ulteriormente le possibilità di deroga ed i livelli sonori ammessi in deroga.

In secondo luogo, per la prossima realizzazione del Piano Attuativo n. 7 (Trotto), che autorizza la realizzazione di edifici residenziali nell'area ora occupata dall'impianto del Trotto e che comporterà, per omogeneizzazione degli strumenti urbanistici, la riduzione della Classe acustica attribuita all'area



Trotto - dalla attuale Classe V ad una più corretta Classe IV - con limiti inferiori per l'inquinamento sonoro massimo ammesso.

La valutazione di impatto ambientale del progetto Trotto, per dimostrare la compatibilità sonora dell'area alla destinazione residenziale, è costretta a considerare anche gli eventi sportivi all'interno dell'attuale Meazza come eventi occasionali, necessariamente soggetti ad autorizzazione in deroga, poiché i nuovi limiti derivanti dalla Classe IV saranno ampiamente superati anche da un ordinario incontro calcistico.

8.2.3.2 *L'ipotesi di progetto*

La proposta di realizzazione di un nuovo stadio non può esimersi dal trovare una equilibrata ed efficace soluzione al problema dell'inquinamento acustico ambientale.

Non potrà essere uno stadio "aperto" (come ora il Meazza), ovvero sia con anelli di gradinate cui è semplicemente sovrapposta una copertura.

Dovrà necessariamente essere uno stadio "parzialmente chiuso"; pur mantenendo l'ampia apertura superiore (grossomodo corrispondente al campo da gioco) e pur salvaguardando la possibilità di una massiva ventilazione naturale (necessaria per il campo da gioco e per gli spettatori), l'edificio dovrà essere racchiuso in una cortina verticale con caratteristiche tali da limitare l'emissione sonora sul piano orizzontale verso l'edificato circostante. Questo approccio concorda con la volontà di "circondare" le tribune con un tessuto di servizi ed attività complementari per accrescere il comfort dello spettatore.

L'obiettivo ambizioso è quello di mantenere l'attività sportiva e musicale entro i limiti (assoluti e differenziali) posti dal Piano di Classificazione Acustica (quello vigente e la possibile variante futura), affinché essa possa svolgersi senza necessità di deroga alcuna e nel rispetto della quiete della popolazione residente. Raggiungere tale obiettivo è condizione indispensabile per l'uso intensivo della nuova struttura, per facilitare un netto incremento del numero e del tipo di eventi (sportivi e non sportivi) che il nuovo stadio potrà accogliere, per poter immaginare una gestione sostenibile.

Sebbene le particolarità architettoniche e strutturali del nuovo stadio siano solo abbozzate in questa fase del lavoro, lo studio di fattibilità contiene una prima modellazione acustica virtuale della struttura, per dimostrare che uno stadio ad "impatto acustico zero" è fattibile con un corretto bilanciamento dei materiali di costruzione ed un'attenta valutazione del rapporto pieno/vuoto dell'involucro esterno.

La modellazione acustica virtuale ha permesso di dimensionare una possibile "area di influenza" del nuovo stadio. Per "area di influenza" si intende la porzione del territorio circostante in cui la realizzazione della nuova opera potrebbe determinare una variazione significativa dei livelli di rumore ambientale, ovvero sia la zona entro la quale gli eventi interni allo stadio saranno di fatto percepibili. Tale area è stimabile limitata ad una fascia larga circa 80 metri attorno alla nuova costruzione; ciò significa che gli eventi, sportivi e non, potranno essere percepiti dal passante occasionale (rendendo viva e partecipata la vita della struttura), ma che risulteranno non chiaramente avvertibili nell'edificato a sud e a nord.

Particolari opere di mitigazione, riguardo anche al rumore indiretto nelle fasi di ingresso ed uscita degli spettatori, sono inoltre previsti lungo la via Tesio.



Va infine ricordato che il PFTE prevede una generale riorganizzazione della viabilità dell'intero comparto, con lo spostamento all'interrato delle aree di sosta a servizio dello stadio, la realizzazione, sempre in interrato, dei parcheggi a servizio delle nuove funzioni terziarie, la formazione di accessi dedicati direttamente connessi al sottopasso Patroclo. Ciò libera l'ambiente esterno da una porzione significativa del traffico indotto dovuto alle nuove funzioni commerciali e da una parte sostanziale del traffico di superficie relativo agli eventi nello stadio.

La descritta riorganizzazione della viabilità nell'area consente quindi una significativa riduzione dell'impatto sonoro del traffico veicolare di superficie rispetto alla situazione attuale.

8.2.3.3 *L'attività di cantiere*

La realizzazione del nuovo stadio e dell'edificio previsto da PFTE è a tutti gli effetti una "grande opera", destinata ad avere durata pluriennale e con massiccia movimentazione di materiale e manufatti. L'impatto ambientale del cantiere sarà quindi significativo; tuttavia, la corretta organizzazione ed il controllo continuo delle attività consente di limitare quanto possibile il disturbo acustico indotto nel quartiere.

Già in fase preliminare, con il supporto della norma vigente, sono previsti momenti successivi di pianificazione e controllo, qui fortemente sintetizzati per chiarezza:

- 1) in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, evidenziare le fasi lavorative che hanno maggiore impatto acustico sui ricettori a margine e le specifiche caratteristiche di ciascuna di dette fasi. Il "maggior impatto" può derivare infatti da molteplici fattori: uso di macchinari particolarmente rumorosi (es: palificatori), durata prolungata nel tempo (es: scavi di fondazione), posizione nell'area complessiva (es: a margine o al centro dell'area). Questa prima analisi consente di redigere il cronoprogramma dei lavori anche in considerazione dell'impatto acustico delle diverse attività, e di dimensionare e quantificare tutte le opere di mitigazione necessarie;
- 2) in fase di realizzazione delle opere, obbligo dell'appaltatore alla redazione di un "Piano di Gestione Integrata del Rumore di Cantiere" ed obbligo di richiesta di autorizzazione in deroga per ciascuna fase della costruzione in cui è previsto il superamento dei limiti normativi; monitoraggio in continuo dell'effettivo rumore prodotto al margine dell'area di cantiere.

Questa procedura consente una accurata previsione dell'andamento giornaliero del clima acustico di cantiere, una precisa quantificazione dell'esposizione al rumore della popolazione interessata e la possibilità di attivazione di procedure cautelative.

8.2.4 Il consumo energetico

Come già accennato, le sfide globali che ci riguardano più da vicino sono: cambiamento climatico, scarsità di risorse, tecnologizzazione, cambiamenti demografici, trasformazione sociale e globalizzazione. In particolare, le città ricoprono un ruolo cruciale in quanto accolgono il 70% della popolazione mondiale, e sono responsabili di circa il 30% dei consumi e delle emissioni globali.



In questo contesto, un progetto come quello della riqualificazione dell'area di San Siro rappresenta un'occasione unica per la città di Milano per compiere un ulteriore passo avanti verso la sostenibilità ambientale, sociale ed economica del suo tessuto urbano.

Poiché la componente energetica gioca un ruolo fondamentale in tal senso, non si può prescindere quindi dalla definizione di un Energy Masterplan che possa definire in maniera accurata i reali fabbisogni dell'area in oggetto, identificando eventuali sinergie e valutando i più efficaci metodi di approvvigionamento, con ovvia priorità alla minimizzazione dei consumi e alla produzione di energia in sito, preferibilmente attraverso l'uso di fonti ad energia rinnovabile, secondo il concetto di distretto a zero emissioni o quasi (Near Zero Emission Buildings, "NZEB").

Pertanto, il piano di gestione energetica è stato pensato al fine di ottenere il massimo livello di prestazioni in termini di efficienza energetica e di impatto ambientale, rispettando tutte le migliori pratiche tecniche, standard, norme e direttive in vigore.

Nello specifico, la gestione energetica di un'infrastruttura sportiva presenta peculiarità, quali ad esempio una forte stagionalità, e soprattutto una significativa variazione dei consumi tra i giorni di manifestazioni sportive, e gli altri giorni della settimana.

Tali necessità rendono complessa la gestione della produzione di energia in sito, sia per il corretto dimensionamento degli impianti, che per le diseconomie relative alla produzione di energia da fonte rinnovabile, in quanto la simultaneità tra produzione e consumo risulta ottimale. Tuttavia, il contesto intorno al futuro stadio vede presenti anche altre attività, che suggeriscono un approccio integrato alla gestione dell'energia, in quanto permette:

- una gestione più razionale dei consumi, con maggiore simultaneità nell'uso di refrigerazione e condizionamento, e conseguenti benefici ambientali
- una più semplice gestione durante la fase operativa, economie di scala;
- una gestione razionale della produzione di energia da fonte rinnovabile con maggiore simultaneità tra produzione e consumo
- di perseguire l'obiettivo di avere un distretto a "zero emissioni"
- un approccio in linea con eventuali certificazioni LEED o BREEAM

Su tali basi, il masterplan energetico dell'area in oggetto verrebbe quindi strutturato secondo una logica integrata per soddisfare i fabbisogni di tutte le utenze e garantire la climatizzazione invernale ed estiva nei vari edifici, e ottenere, rispetto all'attuale configurazione, enormi benefici energetici e ambientali.

Ovviamente la priorità è la riduzione delle emissioni in sito, sia tramite l'utilizzo di sistemi efficienti che seguono la logica dell'elettrificazione come le pompe di calore – ormai in voga in tutti i piani di sviluppo nazionale – sia tramite la produzione di energia verde, a coprire parte dei consumi stessi, anche oltre i criteri previsti dalla normativa, perseguendo un obiettivo di distretto a emissione zero.



Le pompe di calore assicurano il riscaldamento, il raffreddamento, il rinnovo e la purificazione dell'aria e la produzione di acqua calda sanitaria, sfruttando l'energia solare in tutte le sue forme e permettendo un abbattimento dei consumi medi annuali di energia primaria anche del 50% ed una riduzione del 45% delle emissioni indirette di CO₂, soprattutto se usate a basse temperature. L'alimentazione elettrica consente inoltre di eliminare il rilascio in atmosfera di gas nocivi e tutte le operazioni di manutenzione degli impianti a combustione, quali caldaie a gas metano, o simili.

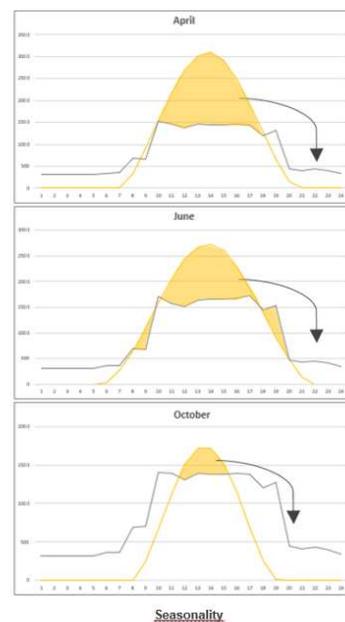
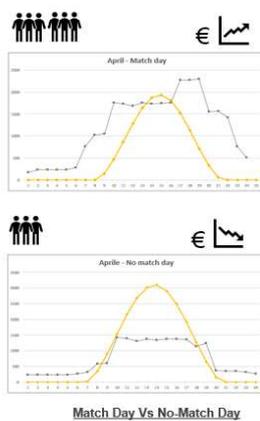
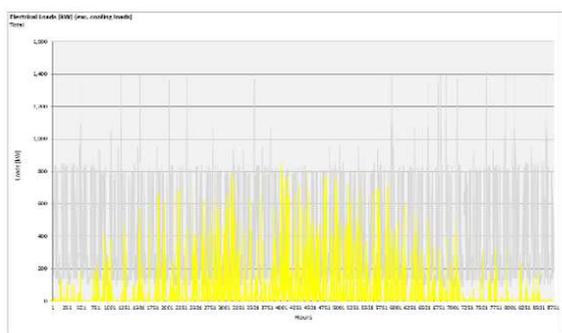
L'approvvigionamento di energia elettrica prevederà quindi una percentuale di produzione da energia fotovoltaica per tutte le utenze coinvolte, mentre il fabbisogno restante sarà coperto dalla rete.

In attesa di uno sviluppo architettonico di dettaglio, il carico di picco termico atteso con tale configurazione integrata sarebbe approssimativamente nell'ordine dei 7 MW per il riscaldamento degli ambienti, e di circa 20MW per il raffreddamento degli stessi.

Per quanto riguarda il carico di picco elettrico, stiamo parlando di circa 12 MW elettrici, inclusivi anche delle utenze ausiliare per la copertura dei carichi termici di cui sopra.

Così come richiesto da normativa, il 60% di tali fabbisogni sarà coperto da fonte rinnovabile, di cui approssimativamente circa il 50% da fotovoltaico.

Per garantire la massima efficienza e stabilità del sistema, potranno essere valutate, inoltre, varie ipotesi di accumulo energetico, sia per quanto riguarda i vettori termici che per la componente elettrica.



L'adozione di tecnologie innovative, l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili quali la geotermia e il fotovoltaico, abbinata con i più avanzati sistemi di accumulo, consentiranno massima efficienza, massimizzazione di autoconsumo del distretto, minimizzazione di utilizzo energia dalla rete, e azzeramento di utilizzo di combustibili tradizionali.

È da rimarcare che l'utilizzo dell'acqua di falda presenta numerosi vantaggi energetici rispetto alle tradizionali unità ad aria, quali ad esempio i migliori rendimenti termodinamici, la maggiore costanza rispetto alla variazione della temperatura aria esterna, l'assenza di ingombri esterni, e il ridotto impatto acustico.



A livello tecnologico la sfida progettuale sarà quella di avere un quartiere a prova di futuro, dove tutte le soluzioni saranno concentrate su quanto è all'avanguardia oggi, ma soprattutto quanto sarà a disposizione domani, privilegiando soluzioni impiantistiche che permetteranno integrazioni in maniera semplice, senza stravolgere i concetti alla base del progetto attuale, e soprattutto garantendo la massima "cybersecurity".

Particolare attenzione viene chiaramente dedicata al tema della sicurezza, sia durante i match day che nel resto della settimana. La convivenza di questi due diversi scenari è cruciale, perché deve permettere rapidi accessi ed evacuazioni nei giorni di manifestazioni sportive, mentre deve consentire l'utilizzo delle aree comuni in assoluta libertà negli altri giorni dell'anno, favorendo la socializzazione e l'utilizzo delle aree a disposizione della comunità locale.

Anche la gestione energetica del distretto citata deve convivere con questa doppia anima. Un approccio integrato all'energia non può prescindere dal soddisfare due diverse tipologie di consumi: quelli di picco durante il giorno della partita (dove, peraltro, l'affidabilità dell'approvvigionamento deve garantire la riuscita dello show, senza alcun rischio), con quelli invece completamente diversi durante la settimana. La gestione automatizzata delle due configurazioni è condizione necessaria per permettere di gestire il tutto in maniera ottimale.

Il tutto si integra nel massimo rispetto dell'ambiente circostante e delle sue risorse, che sono salvaguardate da sistemi di ricircolo e riuso delle acque, e dall'utilizzo di materiali eco-compatibili e volti a minimizzare gli impatti sul territorio, come già accennato.

Tali temi sono chiaramente compatibili con le varie linee guida definite da FIFA e UEFA per lo sviluppo di Green Stadium, e pertanto con le certificazioni di sostenibilità come LEED o BREEAM.

8.2.5 Il criterio DNSH

Il principio "Do No Significant Harm" (DNSH) cioè di "non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali" si basa su quanto specificato nella "Tassonomia per la finanza sostenibile" (art. 17 del Regolamento UE 2020/852), adottata per promuovere gli investimenti del settore privato in progetti verdi e sostenibili nonché contribuire a realizzare gli obiettivi del Green Deal Europeo (Accordo di Parigi).

Il principio DNSH, declinato sui sei obiettivi ambientali, ha lo scopo di valutare se una misura possa o meno arrecare un danno ai sei obiettivi ambientali individuati nell'accordo di Parigi. In particolare, un'attività economica arreca un danno significativo:

- "alla mitigazione dei cambiamenti climatici, se porta a significative emissioni di gas serra (GHG);
- all'adattamento ai cambiamenti climatici, se determina un maggiore impatto negativo del clima attuale e futuro, sull'attività stessa o sulle persone, sulla natura o sui beni;
- all'uso sostenibile o alla protezione delle risorse idriche e marine, se è dannosa per il buono stato dei corpi idrici (superficiali, sotterranei o marini) determinandone il loro deterioramento qualitativo o la riduzione del potenziale ecologico;
- all'economia circolare, inclusa la prevenzione, il riutilizzo ed il riciclaggio dei rifiuti, se porta a significative inefficienze nell'utilizzo di materiali recuperati o riciclati, ad incrementi nell'uso diretto



o indiretto di risorse naturali, all'incremento significativo di rifiuti, al loro incenerimento o smaltimento, causando danni ambientali significativi a lungo termine;

- alla prevenzione e riduzione dell'inquinamento, se determina un aumento delle emissioni di inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo;
- alla protezione e al ripristino di biodiversità e degli ecosistemi, se è dannosa per le buone condizioni e resilienza degli ecosistemi o per lo stato di conservazione degli habitat e delle specie, comprese quelle di interesse per l'Unione europea".¹⁹

Il Regolamento e gli Atti delegati della Commissione del 4 giugno 2021 descrivono i criteri generali affinché ogni singola attività economica non determini un "danno significativo", contribuendo quindi agli obiettivi di mitigazione, adattamento e riduzione degli impatti e dei rischi ambientali; ovvero per ogni attività economica sono state raccolti i criteri cosiddetti DNSH.

La proposta progettuale contiene in sé numerosi elementi di corrispondenza con i principi del DNSH e gli approfondimenti delle successive fasi consolideranno queste ipotesi in particolar modo, i nuovi edifici e le relative pertinenze perseguiranno gli obiettivi di minimizzazione dell'uso dell'energia e delle emissioni di carbonio, durante il loro intero ciclo di vita (edificio ad energia quasi zero, NZEB).

Dovrà essere garantita la circolarità economica, e sarà dimostrato che almeno il 70% dei rifiuti non pericoloso sarà inviato a recupero. Contemporaneamente saranno verificati i materiali in ingresso al fine di non utilizzare componenti, prodotti e materiali contenenti sostanze inquinanti presenti nell'Authorization List., sarà redatto uno specifico Piano ambientale di Cantiere (PAC) per prevenire e ridurre l'inquinamento, infine si promuoverà il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi esistenti attraverso una specifica politica di rimboschimento.

Anche e soprattutto il cantiere sarà oggetto di attenta progettazione secondo i principi del DNSH, al fine di perseguire gli obiettivi di:

- mitigazione del cambiamento climatico (contenimento del consumo di carburante e delle emissioni di gas derivante dai mezzi d'opera);
- uso sostenibile e protezione delle acque (contenimento del consumo delle acque dovuto ai processi costruttivi o alla gestione del cantiere, verifica delle interferenze alla cantierizzazione dell'idrografia superficiale, controllo delle acque reflue e dilavanti, minimizzazione della produzione di rifiuti liquidi);
- economia circolare (aumento dell'uso di materiali riciclati e del riutilizzo delle rocce e terre da scavo come sottoprodotto, minimizzazione dei trasporti di rifiuti in discarica e della loro produzione);
- prevenzione e riduzione dell'inquinamento (minimizzazione delle emissioni in atmosfera di gas e polveri inquinanti, azzeramento della dispersione di sostanze nocive al suolo o in acqua, riduzione degli inquinanti nel suolo di cantiere);

¹⁹ Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (cd. DNSH), Governo italiano, Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2021



- protezione e ripristino della biodiversità (utilizzo di legni certificati, adeguata collocazione del cantiere).

I singoli progetti e l'intervento in generale saranno, quindi, valutati considerando i criteri DNSH. Coerentemente con le linee guida europee, la valutazione tecnica stimerà in una prospettiva a lungo termine, per ogni intervento finanziato, gli effetti diretti e indiretti attesi.

8.3 La sostenibilità socioeconomica

La valutazione di sostenibilità socioeconomica del progetto si articola in due passaggi successivi e complementari: l'analisi costi benefici e l'analisi dei wider economic effects.

8.3.1 L'analisi costi benefici

L'analisi costi benefici (ACB) analizza il progetto da una duplice prospettiva:

- dal punto di vista del promotore, adottando un'ottica di impresa e quindi considerando le spese e i ricavi al fine di valutare se il progetto sia in grado di ripagare e remunerare adeguatamente tutti i capitali necessari per la sua realizzazione; in questo caso, il promotore sono i due Club;
- dal punto di vista della collettività su cui il progetto stesso insiste, ovvero la variazione del benessere sociale ed economico derivante dalla sua realizzazione. Essa adotta una prospettiva di carattere pubblico che può riferirsi alla comunità locale, regionale, nazionale o sovranazionale, a seconda della rilevanza dell'intervento esaminato; in tale ottica. In questo caso, la collettività di riferimento è la collettività che abita la città di Milano, chiamata, attraverso l'Amministrazione Comunale, a valutare la convenienza del Progetto.

L'analisi costi benefici pone a confronto lo Scenario di Progetto con lo Scenario Alternativo, nella duplice ipotesi, definita a seguito dell'analisi compiuta nel paragrafo 4, che:

- l'Amministrazione Comunale decida di conservare lo stadio Meazza nelle condizioni odierne, pur senza che esso venga utilizzato dai Club;
- oppure che decida di demolirlo per destinare l'area ad un utilizzo alternativo.

8.3.1.1 L'analisi finanziaria

L'analisi finanziaria, che guarda al progetto adottando il punto di vista del proponente, ha l'obiettivo di verificare che il progetto sia in grado di reggersi sotto il profilo finanziario. A questo fine è stato elaborato un Piano Economico Finanziario (PEF), parte integrante del PFTE, i cui elementi essenziali sono di seguito riassunti.

L'investimento complessivo previsto è di un miliardo e 294 milioni, al netto di IVA: come mostra la tabella seguente, la costruzione dello stadio richiede 553 milioni e le strutture del comparto polivalente 309 milioni. Oltre a questi costi, sono previste opere di urbanizzazione per 93 milioni e di bonifica per 5,7 milioni. Infine, la demolizione dello stadio Meazza richiederà 52 milioni. Inoltre, sono previste spese tecniche e altre spese per complessivi 235 milioni e l'onere da costo di costruzione di 21 milioni, essendo le opere di urbanizzazione previste di importo superiore agli oneri di urbanizzazione stimati e, quindi, in grado di assolverli integralmente.



Costo di costruzione ambito San Siro		
Comparto stadio		603.501.752
<i>Opere di bonifica</i>	3.002.014	
<i>Strutture e impianti</i>	553.869.861	
<i>Opere di urbanizzazione</i>	46.629.877	
Energy power station		23.013.525
Comparto polivalente		359.030.757
<i>Opere di bonifica</i>	2.709.654	
<i>Strutture e impianti</i>	309.927.639	
<i>Opere di urbanizzazione</i>	46.393.464	
Demolizione stadio Meazza		52.070.085
TOTALE COSTI COSTRUZIONE		1.037.616.119
Altri costi		235.570.246
<i>Rilievi e imprevisti</i>	68.813.391	
<i>Spese tecniche</i>	144.436.163	
<i>Altre spese</i>	22.320.691	
ONERI DA COSTO DI COSTRUZIONE		21.150.834
TOTALE GENERALE		1.294.337.198

I costi incrementali annuali per la Manutenzione Ordinaria del Comparto Stadio e del Comparto Plurivalente ammontano a circa 14 ML/€ (escluso IVA), di cui:

- circa 12 ML/€ per Comparto Stadio
- circa 2 ML/€ per il Comparto Plurivalente (con l'inclusione di costi di gestione della proprietà).

Quanto ai costi per la gestione straordinaria dei manufatti va tenuto in considerazione che le nuove costruzioni verranno realizzate con tecniche e con materiali che, con una costante e buona manutenzione ordinaria per rendere funzionale gli impianti, consentono di allungarne la vita utile. Per questo motivo abbiamo ipotizzato costi "forfettari" di manutenzione straordinaria pari a circa 9 milioni per anno (di cui 5 milioni relativi al Comparto Stadio e 4 milioni relativi al comparto Plurivalente) da "spendere" con cadenza decennale a partire dalla fine dei lavori di costruzione.

A questi costi si devono aggiungere:

- per il Comparto Stadio, Costi di Servizi, per circa 8 milioni l'anno e spese di gestione per attività nei giorni "Non Matchday" pari a circa 8,6 milioni all'anno;
- per il Comparto Plurivalente, Tasse sugli Immobili: pari a circa 4,6 milioni all'anno.

I ricavi stimati sono riportati nella tabella seguente e sono da attribuire

- per circa 80 milioni al comparto stadio
- per circa 40 milioni al comparto plurivalente.



RICAVI		
Ricavi incrementali Comparto Stadio		82.127.366
<i>Namign Righits e Sponsor</i>	26.880.000	
<i>Parcheggi</i>	1.000.000	
<i>Altri eventi</i>	46.738.183	
<i>Merchandise</i>	5.500.000	
<i>Food & Beverage</i>	2.009.183	
Ricavi incrementali Comparto Plurivalente		40.284.500
<i>Centro congressi</i>	910.066	
<i>Uffici</i>	8.861.625	
<i>Parcheggi</i>	7.304.717	
<i>Attività di divertimento e commerciali</i>	23.208.092	
TOTALE RICAVI		122.411.866

L'analisi Economica Finanziaria è stata elaborata assumendo come riferimento – come già presentato nel PFTE - lo stato attuale dell'assetto gestionale dello Stadio Meazza da parte di A.C. Milan S.p.A. e F.C. Internazionale Milano S.p.A e lo Scenario di Progetto che prevede la demolizione dell'attuale stadio e la realizzazione completa del nuovo Comparto Plurivalente. L'analisi è stata realizzata a valori reali e seguendo le indicazioni fornite dalle best practices internazionali.

Si è considerato di realizzare l'intervento mediante un finanziamento con Loan to value (LTV) medio di circa 60%, con una durata media tra i diversi comparti pari a circa 20 anni; un interesse totale di circa 4,5% "reale" annuo; un Piano di Ammortamento a ventidue anni e, come indicatore di bancabilità, un debt service coverage ratio adjusted (DSCR "Adj") a regime di 1,23 volte.

Considerati tutti questi elementi, (costi di costruzione e gestione, ricavi e oneri finanziari) nel loro sviluppo in un orizzonte temporale di 90 anni, si calcola che l'investimento produca un tasso interno di rendimento lordo incrementale (IRR) pari al 5,5% reale. Questo tasso di remunerazione viene a coincidere con il costo medio ponderato del capitale (WACC) reale del 5,5%, stimato sulla base di parametri di mercato e selezionando una serie di riferimenti comparabili nell'ambito delle società quotate di riferimento.

Appare dunque evidente come tale intervento consenta ai Promotori di garantire la sostenibilità economica del progetto e di garantire una corrispondenza tra ritorno stimato e costo del capitale, seppure subordinatamente alle ipotesi formulate che dovranno essere via via verificate.

Allo stesso tempo, si evidenzia come la somma algebrica dei canoni di superficie che verranno pagati al Comune nel corso dei 90 anni sia pari a circa 198 ML/€ (a valori reali).

I promotori si riservano di negoziare in sede di proposta definitiva una eventuale quota a scampo,



per tenere conto delle manutenzioni straordinarie da effettuare nell'ultimo periodo di vita della concessione.

8.3.1.2 L'analisi economica

Per la redazione dell'analisi economica si è fatto riferimento alla Guida europea all'ACB²⁰ che disciplina la metodologia di riferimento e, nel dettaglio, suggerisce:

- l'adozione di un orizzonte temporale di osservazione delle dinamiche socioeconomiche del progetto pari a 30 anni, comprensivo del tempo di realizzazione delle opere (2023-2030) e dunque esteso dal 2023 al 2052;
- l'applicazione di specifici coefficienti di conversione socioeconomica ai costi finanziari di investimento, depurati dagli esborsi fiscali, e ai costi operativi, al fine della conversione dei relativi prezzi di mercato nei corrispondenti prezzi ombra. Tali coefficienti sono rispettivamente indicati nello 0,90 e 0,85;
- un tasso di sconto sociale dei flussi di costi e benefici pari al 3,0% reale, al fine del calcolo del Valore Attuale Netto Economico (VANE).

I COSTI PER LA COLLETTIVITÀ

Iniziamo considerando i costi che ricadono sulla collettività di riferimento, i cittadini di Milano, nello scenario di progetto: in attuazione dello schema di partenariato pubblico privato, tutti i costi di investimento, sia iniziali sia connessi alle manutenzioni straordinarie, sono assunti direttamente dai Club. Di conseguenza, il costo a carico della collettività della città di Milano è zero; infatti, un costo è la sottrazione di una risorsa ad un utilizzo alternativo e in questo caso la realizzazione del progetto non sottrae alcuna risorsa alla collettività milanese.

Rimangono invece a carico della collettività le esternalità negative, sociali e ambientali, prodotte in fase di cantiere: la progettazione al livello fattibilità non fornisce elementi sufficienti per la loro stima puntuale, che sarà oggetto di una specifica quantificazione nell'ambito della progettazione definitiva, quando saranno definiti le tipologie e i volumi degli interventi ma anche gli opportuni interventi di mitigazione. Al momento è necessario segnalare che la presenza di un importante cantiere avrà un impatto negativo sulla qualità della vita dei residenti nel quartiere e il benessere di coloro che gravitano intorno ai suoi poli funzionali, a causa delle emissioni acustiche e atmosferiche, prodotte sia delle attività interne al cantiere sia dal traffico di mezzi pesanti. Ulteriori esternalità negative riguarderanno la congestione stradale e l'eventuale incidentalità del traffico veicolare derivanti dal movimento dei mezzi pesanti, in particolare nelle fasi di smaltimento delle macerie di cantiere, e i conseguenti disagi per le persone e le merci in termini di tempo di spostamento da, verso e all'interno del quartiere.

Diversamente avviene in uno scenario in cui si decide di ristrutturare lo stadio o di demolirlo.

In entrambi i casi, i lavori saranno a spese del Comune di Milano, proprietario dello stadio e, dopo la scadenza della concessione, unico possessore. Ad oggi, non essendo disponibile un progetto, neppure a livello di PFTE, di una eventuale ristrutturazione, non è possibile stimare il costo di un simile intervento;

²⁰ European Commission, Directorate-General for Regional and Urban policy, *Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020*, 2014



tuttavia, è probabile che esso si collochi nell'ordine di molte centinaia di milioni. Inoltre, avendo appurato la mancanza di interesse dei Club ad utilizzare la struttura ristrutturata, i costi per la gestione della struttura e la sua manutenzione con tutta probabilità non potrebbero essere coperti dalle manifestazioni che in essa si terranno, aggiungendo un onere stabile a carico del Comune e quindi dei cittadini milanesi.

Nel caso, invece, che si decida di demolirlo, il costo necessario è noto: nel PEF esso è quantificato in circa €52 milioni di euro, oltre all'IVA, che nel caso di gestione diretta del Comune sarebbe un costo. Oltre a ciò, l'area rimarrebbe nello stato attuale di degrado e il Comune dovrebbe farsi comunque carico del costo di rifacimento del tunnel Patroclo, il cui costo è oggi stimato in circa €33 milioni euro (di cui circa 7,5 di demolizione e 25,5 di costruzione), oltre ad IVA.

Anche nello scenario alternativo ci saranno esternalità negative, seppure di minore entità, dovute alla presenza del cantiere di ristrutturazione o di demolizione dello stadio e del tunnel Patroclo.

I BENEFICI PER LA COLLETTIVITÀ

Anche in questo caso iniziamo a considerare i benefici a favore della collettività di riferimento, i cittadini di Milano, nello scenario di progetto: essi sono riconducibili ad alcune dimensioni primarie:

- **l'incremento della qualità dell'esperienza di partecipazione agli spettacoli calcistici da parte dei tifosi milanesi**, in ragione sia del miglioramento del comfort ricettivo e dell'estensione dei servizi offerti nelle aree GA (General Admission) sia della proposta di nuovi spazi, dedicati all'hospitality, che amplificheranno il benessere percepito durante la permanenza allo stadio;
- **la crescita dell'attrattività di Milano** per la capacità di offrire modalità appaganti di fruizione dello spettacolo calcistico e proposte di intrattenimento sul tema (tour dello stadio e museo, visitor attractions), oltre a opportunità coinvolgenti e innovative per eventi (con la possibilità per lo stadio di ospitare eventi aziendali o privati);
- **la variazione della spesa, turistica o escursionistica, sostenuta a Milano dagli spettatori** degli eventi calcistici dello stadio provenienti da altri territori (Lombardia, Italia o estero), le cui spese di pernottamento, ristorazione, shopping, spostamento e altre costituiscono un impulso per l'economia locale;
- **la spesa turistica sostenuta a Milano dai visitatori del nuovo stadio**, ovvero i turisti interessati a partecipare al tour organizzato dello stadio stesso e all'ingresso al museo;
- **il miglioramento della vivibilità dell'area del nuovo stadio** da parte dei suoi residenti e di coloro che gravitano intorno alle funzioni in essa insediate.

LA MAGGIORE FRUIBILITÀ DELLO STADIO PER I TIFOSI MILANESI

Il nuovo stadio di Milano avrà caratteristiche di comodità e disponibilità di aree di servizio che consentiranno agli spettatori di assistere allo spettacolo calcistico in termini più ricchi e appaganti. Con riferimento alla collettività di Milano, rispetto alla quale è svolta l'analisi costi benefici, i tifosi presenti alle competizioni (Campionato di serie A o altre partite; con abbonamenti o biglietti singoli; posti a sedere nel settore GA o nel settore ospitality) potranno dunque trarre un beneficio in termini di qualità dell'esperienza vissuta superiore alla proposta attualmente offerta da San Siro. Tale beneficio è stato stimato sulla base della disponibilità a pagare (willingness to pay) per l'accesso alle partite, espressa



dai ricavi tariffari attesi dalle due squadre; il Valore Attuale Netto Economico dei flussi annui nel periodo 2023-2052, osservato al 2022, ammonta a **427,6 milioni di Euro**.

LA MAGGIORE ATTRATTIVITÀ DI MILANO

La proposta del nuovo stadio di Milano concorre ad amplificare l'attrattività della città, innalzandone la notorietà e arricchendone la reputazione, in Italia e all'estero; in particolare, costituiscono un importante catalizzatore di interesse sulla città di Milano:

- l'elevata qualità delle forme di fruizione dello spettacolo sportivo, rese possibili da una notevole attenzione al comfort all'interno dello stadio, l'offerta di aree di servizio dedicate ai tifosi e la definizione di proposte di alta gamma (hospitality);
- il disegno di nuove esperienze di interesse, quali il tour dello stadio, il museo e ulteriori attrazioni per i visitatori;
- la disponibilità degli spazi dello stadio per l'organizzazione di iniziative business esclusive (i corporate events).

L'incremento della capacità attrattiva della città può essere rispettivamente stimato sulla base de:

- l'aumento della willingness to pay per l'accesso alle partite da parte degli spettatori provenienti da aree esterne a Milano (Lombardi, Italia ed estero);
- i ricavi attesi dalle visite allo stadio, al museo e alle attrazioni presenti da parte dei turisti in città;
- i ricavi attesi dalla domanda delle aziende di disporre degli spazi dello stadio per la realizzazione di corporate events.

In termini attualizzati al 2022, il valore netto economico totale dei benefici descritti, e dunque della maggiore attrattività di Milano conseguente alla realizzazione del progetto del nuovo stadio, equivale a **1.502,7 milioni di Euro**.

LA VARIAZIONE DELLA SPESA TURISTICA ED ESCURSIONISTICA A MILANO

La proposta di soluzioni esclusive per assistere alle competizioni di calcio, rappresentate dalla definizione degli spazi dell'hospitality, attrarrà spettatori con una disponibilità economica elevata, con una potenziale ricaduta positiva su Milano in termini di spesa turistica o escursionistica.

In particolare, assumendo che la relativa spesa media in città, considerando i costi di pernottamento, ristorazione, shopping, spostamento e altre, si attesti tra i 230 e i 575 Euro/giorno²¹ al variare della provenienza dei tifosi (provincia di Milano e Lombardia, nord e centro Italia, sud Italia, Svizzera, altri paesi esteri) e del loro comportamento di viaggio (con o senza pernottamento), si stima un incremento della spesa, turistica ed escursionistica, a Milano pari a **1.076,7 milioni di Euro** in valore attuale netto.

A tale dimensione occorre sommare la spesa sostenuta dai turisti attratti dalla proposta di visita con tour dello stadio e del museo o dalle attrazioni previste nello stesso stadio. A tale proposito si è

²¹ La base di tale stima è costituita dai dati di Banca d'Italia al 2019 per quanto concerne gli escursionisti e i turisti stranieri (*Indagine sul turismo internazionale*) e dai dati di ISTAT al 2019 per gli escursionisti e i turisti italiani (*Movimento turistico in Italia. Gennaio-settembre 2021*). La quantificazione ha inoltre considerato i valori di spesa indicati nel volume *Turismo di Alta Gamma. Leva strategica per l'Italia*, realizzato da Altgamma, in collaborazione con Bain & Company, Boston Consulting Group, ENIT e Global Blue.



prudenzialmente assunto un bacino di riferimento pari a 750.000 ingressi annui, con una permanenza aggiuntiva in città di mezza giornata per partecipare alle esperienze descritte; per la sua unicità all'interno del panorama dell'offerta turistica di Milano, la visita allo stadio e al museo, come l'ingresso alle altre proposte dedicate al tema calcistico, può infatti essere considerata un attrattore turistico aggiuntivo, e non succedaneo, e dunque alternativo, ad altre esperienze turistiche in città.

Assumendo una ripartizione tra gli arrivi di visitatori italiani e stranieri pari a 43,2% e 56,8%²² e una spesa media giornaliera rispettivamente eguale a 109 e 140 Euro, in linea con le indicazioni di Banca d'Italia e ISTAT, la spesa turistica incrementale a Milano è calcolata in 47,5 milioni di Euro l'anno. Il VANE al 2022 di tale flusso di benefici per la città, nell'arco temporale 2023-2052, ammonta a **734,7 milioni di Euro**.

LA MAGGIORE VIVIBILITÀ DEL QUARTIERE

Il complesso di interventi previsti dal Masterplan, inerenti alla realizzazione del nuovo stadio e di un comparto multivalente, consentiranno di riattivare un'area attualmente sottoutilizzata, restituendola ai residenti del quartiere e a coloro che gravitano intorno ai suoi poli funzionali in una condizione di maggiore fruibilità, sicurezza e, più in generale, vivibilità.

Il valore generato dalla riqualificazione dell'area, che in alternativa resterebbe connotata da un impianto sportivo "spento" per la maggior parte della settimana e che il progetto intende invece dotare di servizi attrattivi, a disposizione della città 7 giorni su 7, è stato stimato considerando la willingness to pay per l'accesso alle nuove proposte del Distretto sportivo e di entertainment, ovvero i ricavi attesi per tali spazi nel periodo 2023-2052. Secondo tale approccio, la maggiore vivibilità del quartiere circostante lo stadio presenta un VANE di **295,3 milioni di Euro**.

Sommando le diverse voci, il Valore Attuale Netto Economico del complesso di benefici generati dal progetto del nuovo stadio di Milano è valutabile in **4.036,9 milioni di Euro**.

La soluzione alternativa, ristrutturazione e utilizzo non calcistico dello stadio o sua demolizione, fanno perdere in massima parte o totalmente questi benefici.

²² Annuario Statistico Regionale della Lombardia. Dati indicati per la provincia di Milano, con riferimento al 2019.



8.3.2 I wider economic effects

Tra i benefici più estesi che il progetto del nuovo stadio porterebbe alla città di Milano si citano, in termini qualitativi, i seguenti temi:

- l'incremento della notorietà della città, in parte già declinato nel paragrafo precedente, ma la cui rilevanza può essere ampliata considerando l'effetto sulla attrattività di Milano derivante dalla realizzazione di un'opera innovativa e iconica, un **landmark** di elevato interesse architettonico e con un forte richiamo internazionale, a prescindere dalle sue valenze calcistiche. Lo stadio diventa un elemento pensato in un costante rapporto fra interno ed esterno, attorno al quale la città stessa può ri-immaginare sé stessa in una prospettiva di sviluppo. In questo scenario, il nuovo stadio contribuirà al disegno di Milano contemporanea e, di riflesso, alimenterà il processo di city branding già in atto, costruendo valore attraverso l'hardware della città, la sua architettura, l'edilizia, le infrastrutture;
- la **riqualificazione di una porzione importante del tessuto urbano**. Il progetto di un nuovo stadio a Milano si rivolge anche alla comunità cittadina, in particolare ai residenti nell'area circostante l'intervento, grazie a un modello di pianificazione a rete, che produrrà un forte impatto positivo sulla realtà locale. Come i casi descritti nell'analisi di benchmark hanno evidenziato, la costruzione di un nuovo impianto sportivo è in grado di innescare dinamiche di riqualificazione diffusa del territorio, avviando logiche di intervento parallele e correlate, all'interno di un processo di ridisegno complessivo della città. Gli interventi finalizzati alla costruzione del nuovo stadio, si pongono, infatti, obiettivi di riduzione di consumo del suolo e di riqualificazione di quello degradato, di riforestazione e riconnessione delle aree verdi; di innesto di funzioni complementari e integrazione del sistema di esercizi di vicinato, di cui il municipio è particolarmente carente; di miglioramento della viabilità;
- condizioni di **accessibilità e sicurezza dell'esperienza di fruizione** dei contenuti – sportivi e non – che saranno ospitati nello stadio. Nei paragrafi precedenti è stata sottolineata l'insufficienza di un'ipotesi di ristrutturazione, per quanto ampia, per risolvere il problema dell'impossibilità di accesso al Secondo Anello dello stadio San Siro da parte degli spettatori e delle spettatrici con limitata capacità motorie, a causa della particolare conformazione a rampa dell'elemento architettonico. L'accessibilità è essenziale per permettere alle persone con disabilità di esercitare i propri diritti e di partecipare pienamente alla società. Come ricordato dalle linee guida UEFA²³, tuttavia, l'accessibilità degli stadi di calcio e dei servizi è nell'interesse anche di tutto il personale, dei volontari, dei tifosi e degli utenti con una varietà di esigenze e necessità specifiche, i quali trarrebbero tutti beneficio da impianti inclusivi. La valutazione circa la sostenibilità del nuovo stadio è, pertanto, anche sociale, oltre che ambientale e economica: l'impianto nasce come architettura sostenibile per le persone, per promuovere il benessere, la salute e il comfort dell'utente attraverso una progettazione centrata sulle sue necessità. Allo stesso tempo, e come in parte anticipato al punto precedente, il progetto si compone, inoltre, di soluzioni pensate per incoraggiare l'uso e lo sfruttamento di spazi comuni, per creare una consapevolezza del luogo e arricchire, così, l'interazione sociale;

²³ UEFA-CAFE, *Accessibilità per tutti. Guida delle buone pratiche per uno stadio accessibile e una partita piacevole*, 2016.



- un concetto di **sostenibilità** che, come visto, abbraccia tutte le funzioni dell'impianto. Il design proposto per l'impianto contiene in sé numerosi elementi di corrispondenza con i principi del DNSH (Do Not Significant Harm), validi già nella fase di cantiere, prima ancora che in quella di piena operatività della nuova infrastruttura. I nuovi edifici e le relative pertinenze perseguiranno gli obiettivi di minimizzazione dell'uso dell'energia e delle emissioni di carbonio, durante il loro intero ciclo di vita (edificio ad energia quasi zero, NZEB). Parallelamente, i flussi di attività connessi alle diverse funzioni saranno progettati per limitare l'incremento nell'uso diretto o indiretto di risorse naturali, l'aumento dei rifiuti, nonché le inefficienze nell'utilizzo di materiali recuperati o riciclati. All'interno di questo orientamento progettuale, come visto, la proposta include importanti obiettivi qualitativi in tema di dotazioni di verde, quali: il contenimento dell'effetto "isola di calore urbana" (UHI – Urban Heat Island); la creazione di nuove connessioni ecologiche; il miglioramento della biodiversità;
- la conferma, rafforzata, della sinergia esistente tra Milano, "la città di Milan ed Inter", e le due squadre, che ne costituiscono un importante patrimonio sociale, culturale e, in ultima analisi, identitario. La costruzione del nuovo stadio rappresenta una importante occasione per sperimentare e scalare sul territorio nazionale accordi di **Partenariato Pubblico Privato** in grado di accelerare il processo di ammodernamento dell'impiantistica sportiva italiana. La proposta di realizzazione del nuovo stadio di Milano è stata, infatti, depositata in attuazione delle nuove norme di sicurezza per la costruzione e l'esercizio degli impianti sportivi e della normativa in materia di ammodernamento o costruzione di impianti sportivi (D.Lgs. n. 38/2021), che prevedono che, dopo la dichiarazione di pubblico interesse della proposta, le squadre predispongano un progetto definitivo da sottoporre alla seconda fase di istruttoria. Partnership pubblico-private così costruite hanno la potenzialità di agire da moltiplicatore, sia delle risorse a disposizione sia dell'efficienza del loro impiego per verificare che siano realmente garantiti il miglior rapporto costi-benefici e la tutela dell'interesse pubblico.

Accanto a tali aspetti occorre infine considerare l'impatto del progetto sul sistema occupazionale e produttivo nazionale, come descritto nella sezione che segue.

L'ATTIVAZIONE ECONOMICA E OCCUPAZIONALE

La realizzazione del progetto sarà, inoltre, in grado di contribuire alla fase di rilancio dell'economia, milanese e italiana: i capitali che saranno investiti nel progetto sono di origine internazionale e costituiscono perciò quello che gli economisti chiamano uno "shock da domanda", cioè uno stimolo che, dall'esterno, viene dato all'economia milanese e italiana. Lo strumento che in questi casi si utilizza per valutarne gli effetti è l'analisi delle interdipendenze settoriali, detta anche analisi input output. Questo strumento è stato sviluppato a partire dagli anni '40 dall'economista Wassily Leontief, e si fonda su una matrice statistica che misura le relazioni tra i diversi comparti economici di un territorio e consente di valutare l'impatto socioeconomico prodotto da uno shock sul lato della domanda in termini di occupazione, produzione interna e valore aggiunto.

Il modello di analisi input output distingue quattro tipologie di effetti, correlati in termini consequenziali a un vettore di investimento iniziale in beni o servizi:



- effetti diretti, strettamente generati dalla spesa iniziale;
- effetti indiretti (o leonteviani), relativi alla catena di fornitura degli input necessari alla produzione dei beni e dei servizi oggetto della spesa diretta;
- effetti indotti (o keynesiani), creati dalla spesa del reddito, salari e profitti, nelle attività dirette e indirette;
- effetti globali, coincidenti con la somma degli impatti precedenti.

Come anticipato, il modello input output descrive ciascuna categoria di impatto in termini di variazione de:

- l'occupazione creata, espressa in anni-uomo, cioè in unità lavorative annue a tempo pieno
- la produzione attivata, concetto assimilabile al "fatturato";
- il valore aggiunto, cioè la differenza tra il valore finale dei beni e dei servizi prodotti e il valore dei beni e dei servizi impiegati nel processo produttivo²⁴.

Nell'ambito dell'attività di valutazione dell'impatto del nuovo stadio di Milano, l'analisi input output è stata innanzitutto utilizzata per la stima degli effetti socioeconomici generati nel territorio italiano dalla spesa di investimento sostenuta per la realizzazione del progetto (Comparto Stadio e Comparto Plurivalente) nell'orizzonte 2023-2030.

In aggiunta a tali valutazioni, il modello è stato inoltre applicato alla quantificazione dell'impatto socioeconomico della spesa turistica sostenuta dai futuri visitatori del nuovo stadio, ovvero i turisti interessati a partecipare al Tour organizzato dello stadio stesso e all'ingresso al museo, la cui entità è stata prudenzialmente stimata in 750.000 presenze annue.

A tale fine, è stata adottata la matrice delle interdipendenze settoriali elaborata da ISTAT per l'Italia con riferimento all'anno 2018, per il quale è attualmente disponibile la versione più aggiornata del modello.

Complessivamente, la spesa di investimento sostenuta per la realizzazione del progetto nell'orizzonte 2023-2030 ammonta, al netto di oneri fiscali e accantonamenti²⁵, a 1.251,4 milioni di Euro, attribuibili per l'84,6% al settore delle costruzioni.

Sulla base di tale valore, l'applicazione del modello input output ha consentito di stimare un impatto diretto sull'occupazione pari a 10.348 anni uomo²⁶. Poiché i lavori si protrarranno per circa 8 anni, l'impatto occupazionale sarà in media di 1.294 occupati l'anno.

La figura sottostante mostra l'effetto complessivo del Progetto sull'occupazione; oltre agli occupati diretti, altri 9.004 anni uomo saranno necessari per la produzione dei beni e servizi necessari per la costruzione (effetto indiretto) e ulteriori 7.408 anni uomo saranno attivati dall'incremento di consumi resi possibili dai

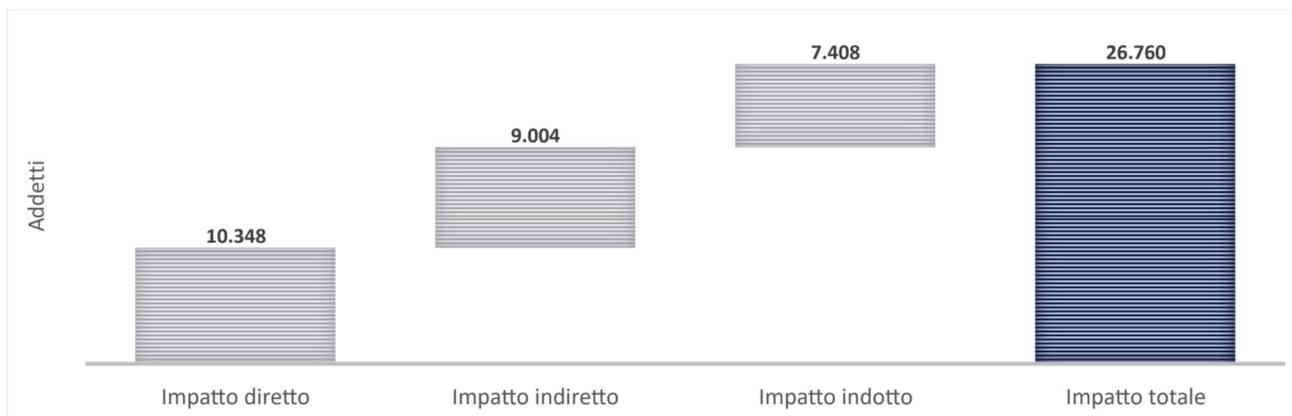
²⁴ Chiunque abbia dimestichezza con l'IVA, Imposta sul Valore Aggiunto, sa che l'imposta si calcola appunto sul Valore Aggiunto, cioè sulla differenza tra il valore della produzione, il "fatturato", e la somma dei beni e servizi acquistati.

²⁵ La necessità di sottrarre queste due voci fa in modo che il dato differisca da quello utilizzato nell'ambito del PEF, dove invece è necessario tenerne conto

²⁶ Con il termine, "anni uomo", esprimiamo il concetto statistico di "unità di lavoro" che indica la quantità di lavoro fornita da un addetto che operi per un anno a tempo pieno. Le "persone occupate" saranno invece di più, perché una parte di esse non opererà a tempo pieno ma in maniera stagionale o a tempo parziale.

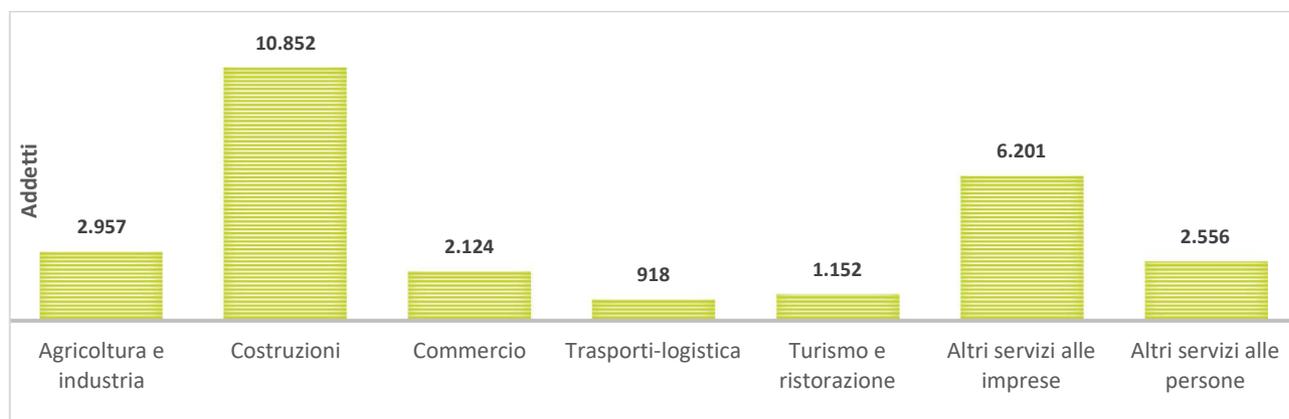
redditi distribuiti per le attività dirette e indirette (effetto indotto). In totale, negli otto anni di realizzazione del progetto, sarà attivata occupazione per complessivi 26.760 anni uomo.

Impatto sull'occupazione dell'investimento iniziale. Valore complessivo



La realizzazione del progetto del nuovo stadio genererà occupazione in più settori dell'economia italiana. I comparti economici maggiormente sollecitati riguarderanno le costruzioni (10.852 addetti) e i servizi alle imprese (6.201 addetti); seguono, come evidenziato nel grafico sottostante, l'agricoltura e l'industria, i servizi alle persone, il commercio e, seppur in misura meno significativa, i servizi di alloggio e ristorazione, oltre ai trasporti e la logistica.

Impatto sull'occupazione dell'investimento iniziale. Valore per comparti produttivi



Il modello permette anche di stimare il valore della produzione e del valore aggiunto attivati. Tali grandezze macroeconomiche hanno scopi diversi, ovvero:

- la stima della produzione guarda a quanto crescerà il "fatturato" di un settore a seguito dell'aumento di domanda complessivamente espresso dal Progetto; serve quindi per valutare quale stimolo esso fornisca ai singoli comparti produttivi;
- la stima del valore aggiunto permette di comprendere quale contributo il Progetto dia alla crescita complessiva dell'economia, essendo il valore aggiunto un aggregato vicino al Prodotto Interno Lordo (in Italia, il valore aggiunto è circa il 90% del PIL).



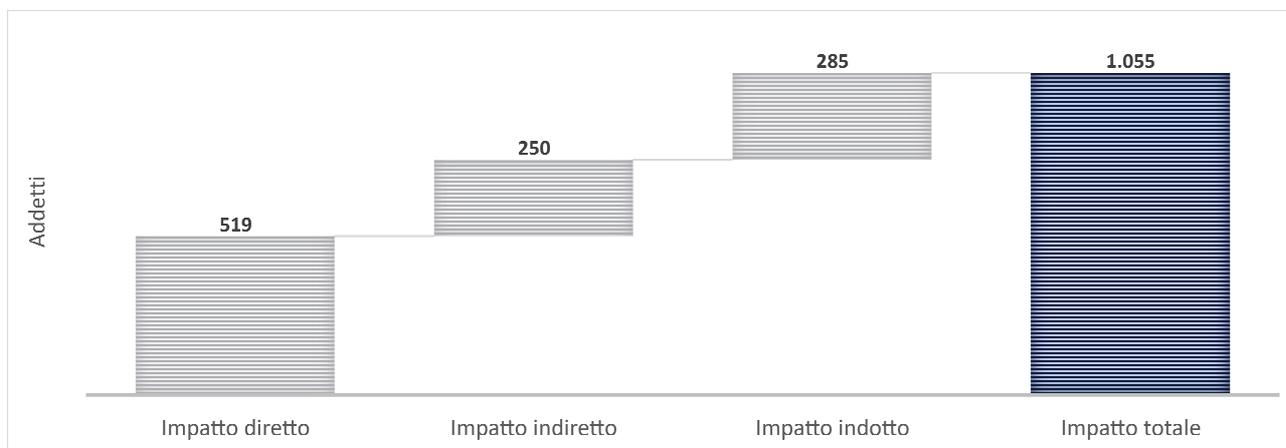
L'impiego del modello ho portato alle seguenti stime:

- l'investimento di 1.251 milioni (impatto diretto), prevalentemente nel settore delle costruzioni, permette di attivare un "fatturato" di 1,3 miliardi nella catena di fornitura (impatto indiretto) e di altri 952 milioni nelle attività che rispondono alla cresciuta domanda di beni e servizi da parte dei percettori dei redditi che hanno lavorato nel cantiere e nella fornitura dei beni e servizi (impatto indotto).
- Sempre il medesimo investimento, che richiede un valore aggiunto di 475,5 milioni (effetto diretto) e ne attiva 570 nella catena di fornitura (effetto indiretto) e 500 per opera del circuito reddito - consumi.

I futuri visitatori del nuovo stadio, ovvero i turisti interessati a partecipare al Tour organizzato dello stadio stesso e all'ingresso al museo, la cui entità è stata valutata in 750.000 presenze annue, sosterranno nella città di Milano una spesa turistica annua pari a 47,5 milioni di Euro, come indicato nel paragrafo 8.3.1. A tale spesa è possibile associare un incremento annuo dell'occupazione diretta, in particolare nelle attività di alloggio e ristorazione, commerciali (legate allo shopping) e di trasporto, pari a 519 addetti; l'impatto complessivo, ovvero diretto, indiretto e indotto, è stimabile in 1.055 addetti l'anno.

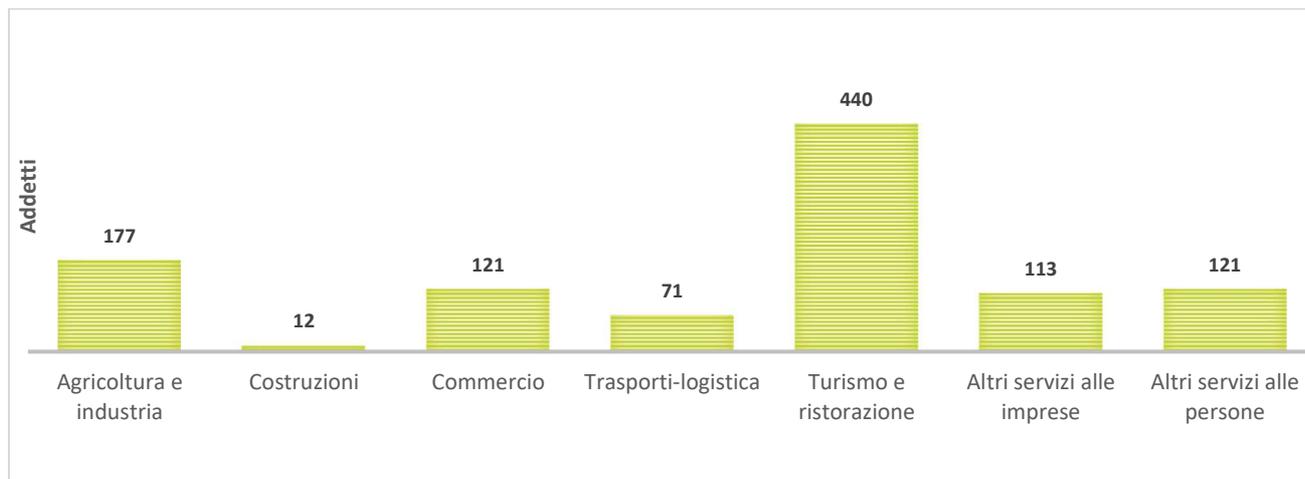
Impatto sull'occupazione della spesa turistica sostenuta dai visitatori del nuovo stadio di Milano.

Valore complessivo



I nuovi occupati interesseranno prevalentemente il settore del turismo e della ristorazione (440 unità di lavoro annue); seguono l'industria, il commercio e i servizi alle persone.

**Impatto sull'occupazione della spesa turistica sostenuta dai visitatori del nuovo stadio di Milano.
Valore per comparti produttivi**



Si valuta che la spesa turistica sostenuta dai visitatori del nuovo stadio di Milano permetterà di attivare complessivamente 123,5 milioni di Euro in termini di produzione lorda, con un effetto moltiplicativo pari a 2,6. L'impatto complessivo sul valore aggiunto della stessa spesa turistica è inoltre stimato in 59,6 milioni di Euro, a fronte di un impatto diretto pari a 23,2 milioni di Euro.

8.4 Gli equilibri di governance

I Club concordano sulla disponibilità a individuare con il Comune di Milano e la cittadinanza coinvolta le migliori forme di governance per lo sviluppo del progetto del nuovo stadio e l'accompagnamento del processo di trasformazione urbana del quartiere San Siro. Accanto alla possibilità di attivare un Comitato Direttivo, realizzando una cabina di regia centrale del progetto, si sottolinea l'utilità di creare un "tavolo intersezionale", sul quale fare convergere il contributo di delegazioni di soggetti, pubblici e privati, imprenditoriali e del terzo settore, per l'evoluzione del quartiere. Si evidenzia inoltre l'opportunità di predisporre la redazione di un bilancio di sostenibilità dei servizi eco-sistemici realizzati con il progetto.



9. Il cronoprogramma dell'opera

Il capitolo espone i tempi e le caratteristiche della fase di cantiere, soffermandosi sugli accenti di criticità costituiti dalla gestione dei materiali di scavo e delle macerie da demolizione e dalle emissioni di polveri.

9.1 I tempi e le caratteristiche della fase di cantiere

La fasistica di intervento ed il relativo cronoprogramma sono definiti con l'obiettivo di rispondere a differenti esigenze, tra cui:

- avere sempre uno stadio fruibile dalla Città di Milano, garantendo la funzionalità dello stesso in termini di accessibilità e collegamento con il sistema di trasporto pubblico nonché le condizioni di sicurezza per il consueto svolgimento degli eventi sportivi;
- ottimizzare la durata del cantiere, con occhi di riguardo al rapido completamento del nuovo sottopasso Patroclo in modo da ridurre le ricadute sulla viabilità locale.

Alla luce delle inderogabili necessità soprariportate ed in considerazione della conformazione fisica dell'ambito di intervento è prevista la realizzazione delle opere in due macrofasi successive, per una durata complessiva pari a circa 2.400 giorni.

La prima fase, di durata indicativa a pari a 1.400 giorni e coincidente con l'istituzione del cantiere nella porzione occidentale dell'area di intervento, prevede:

- il mantenimento in funzione dello stadio Meazza;
- la demolizione e ricostruzione del sottopasso di via Patroclo;
- la realizzazione del nuovo stadio;
- la realizzazione dell'Energy Power Station;
- la realizzazione della Torre uffici e del Centro Congressi e relativi interrati.

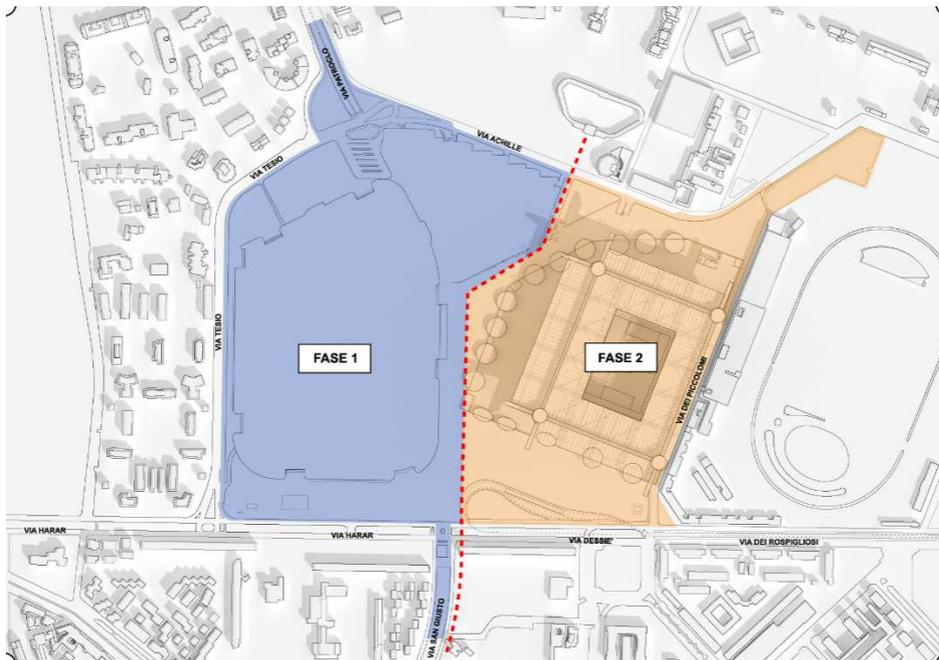
La seconda fase, di durata indicativa a pari a 1.000 giorni e coincidente con lo spostamento del cantiere nella porzione orientale dell'area di intervento, prevede:

- la completa demolizione dello stadio Meazza;
- la realizzazione dell'edificio dedicato al Centro commerciale e altre funzioni poste in copertura e relativi interrati;
- la realizzazione delle aree destinate all'uso pubblico.

Fermo restando che il programma definitivo dei lavori sarà oggetto di successivi approfondimenti e sviluppi a valle del consolidamento progettuale dell'intervento, si descrivono di seguito le opere e la configurazione dei loghi in ciascuna fase di attività.



Suddivisione tra Fase 1 e Fase 2



1. FASE 1

1.1. Installazione del cantiere

In prima battuta si procederà con l'istituzione di un sistema di viabilità provvisoria che consentirà, previa deviazione dei flussi di traffico da definire nel dettaglio con la Pubblica Amministrazione, di chiudere al traffico il sottopasso esistente di via Patroclo.

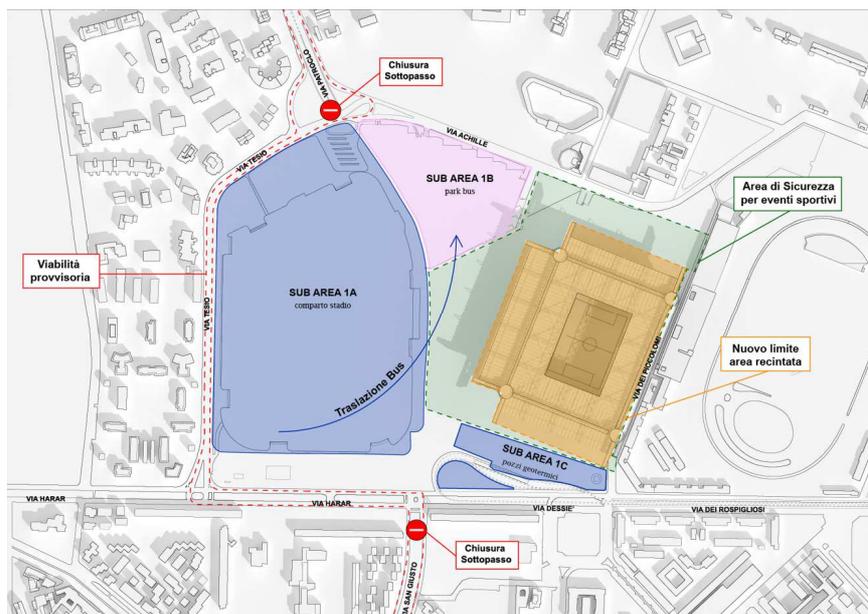
Contemporaneamente si procederà:

- alla traslazione del parcheggio destinato, in concomitanza con gli eventi sportivi, alla sosta degli autobus per le tifoserie ospiti nell'area 1B;
- realizzazione nuova delimitazione dell'area recintata e riposizionamento, sul perimetro dello stadio, dei varchi di controllo accesso e delle uscite di sicurezza per garantire l'esodo degli spettatori alla fine dell'evento, in accordo con le prescrizioni;
- delimitazione dell'area di intervento 1A all'interno della quale avranno inizio le operazioni di scotico, eventuale bonifica dei terreni di riporto superficiali, realizzazione pozzi geotermici, e scavo sino al raggiungimento della quota finale di fondo scavo sino a 10m dal piano campagna.

In parallelo si procederà alla realizzazione della batteria dei pozzi geotermici posti a sud del Meazza, sempre garantendo superfici adeguate alle aree di massima sicurezza.



Installazione del cantiere

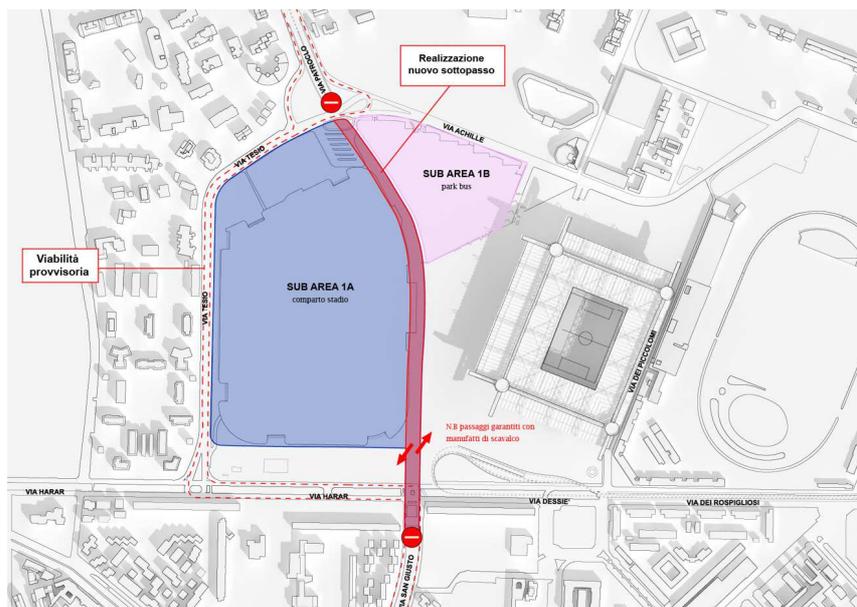


1.2. Nuovo sottopasso

Raggiunto il fondo scavo nella Sub area 1A, inizieranno la demolizione del sottopasso esistente e la realizzazione del nuovo manufatto di via Patrolo, opportunamente ampliato con l'aggiunta di due corsie laterali, una di accesso al futuro comparto stadio ed una di accesso al futuro Comparto Plurivalente. Durante la costruzione sarà posta particolare cura alla continuità dei flussi pedonali di accesso allo stadio Meazza, che saranno sempre garantiti con la realizzazione di manufatti provvisori che consentano lo scavalco in quota delle aree interessate dalla costruzione del nuovo manufatto stradale.



Nuovo sottopasso



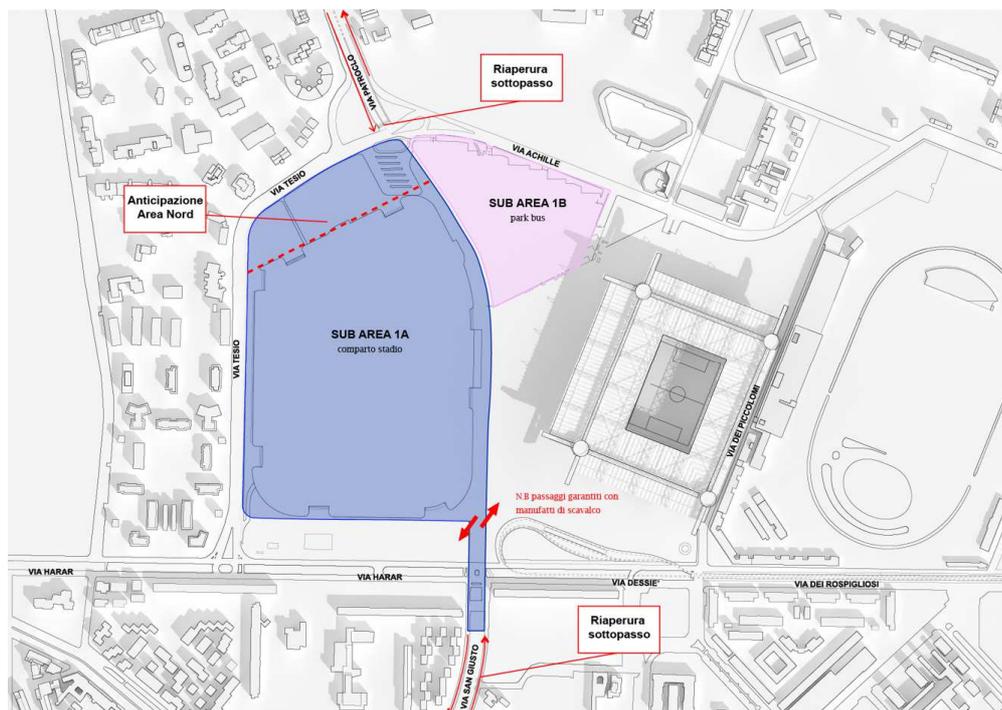
1.3. Area di servizio Nord

Completato il nuovo sottopasso Patroclo, verranno riaperte nuovamente al traffico le carreggiate di scorrimento in direzione nord e sud in modo da ridurre al minor tempo possibile l'impatto sul quartiere della viabilità provvisoria precedentemente istituita.

In parallelo si procederà con la costruzione del nuovo stadio, anticipando i lavori previsti nell'area Nord di servizio al nuovo stadio. In corrispondenza di tale area verrà realizzata, nell'interrato, la centrale termica a servizio dell'intero lotto funzionale che verrà quindi allacciata alla rete di presa e resa delle acque di prima falda, mentre in superficie si localizzeranno il Drop Off Nord (terminal bus per i tifosi ospiti), l'Energy Center a servizio dello stadio ed il Media Center.



Area di servizio Nord



1.4. Completamento dello stadio e realizzazione della Torre Uffici

Completata la suddetta area nord, si potrà spostare il terminal bus e delimitare l'area di 1B all'interno della quale iniziare le operazioni di scavo e successiva costruzione della torre uffici e del centro congressi.

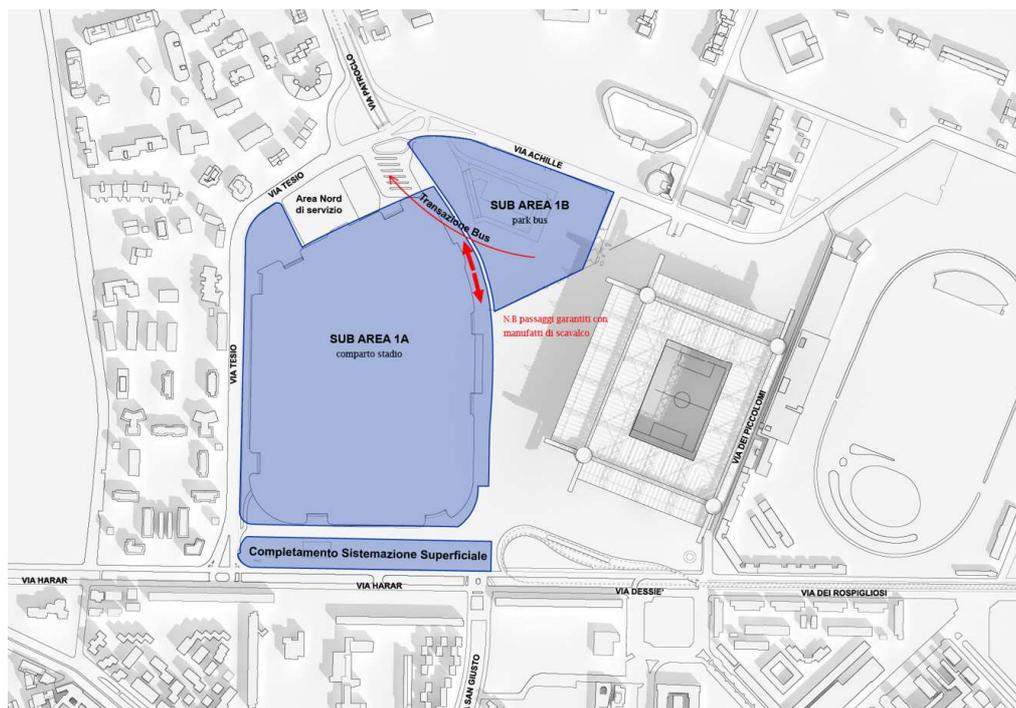
Nel frattempo, verranno posate le reti di sottoservizi necessarie alla vita del comparto stadio ed effettuati gli allacciamenti ai pubblici servizi.

In ultimo, suddividendo gli interventi in ulteriori sottofasi che garantiranno costantemente l'accesso alla stazione della metropolitana M5, dopo aver arretrato le cesate della Sub Area 1A in corrispondenza del podium di accesso allo stadio, si realizzerà la struttura di scavalco del marciapiede nord di via Harar, che conetterà direttamente il drop off sud con il podium, in corrispondenza del settore ospiti della Curva sud. Verrà poi completato il soprassuolo del Comparto Stadio, con le pavimentazioni, gli arredi, l'illuminazione pubblica ed il verde.

Con la messa in funzione dei sistemi di sicurezza e l'apertura la traffico della corsia del sottopasso di via Patroclo, di accesso ai piani interrati del comparto, il nuovo stadio verrà quindi aperto al pubblico.



Completamento dello stadio e realizzazione della Torre Uffici



2. FASE 2

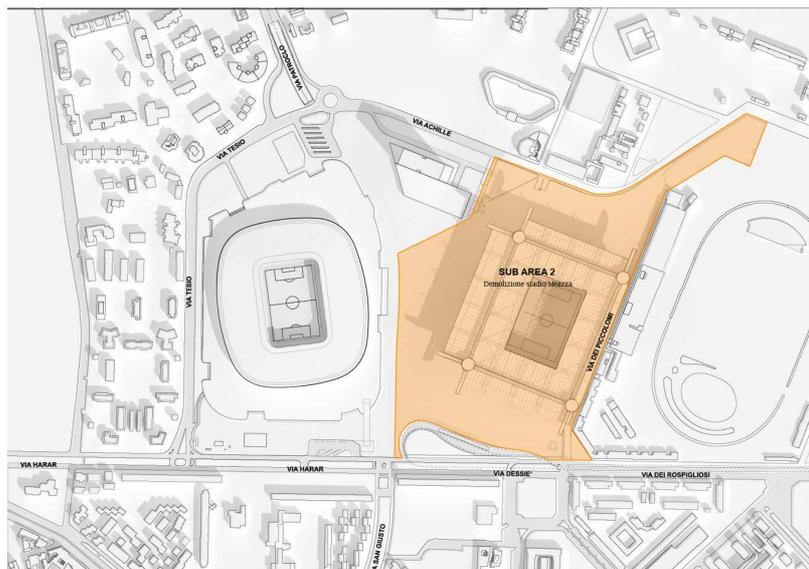
2.1 Demolizione dello stadio Meazza

Dopo l'apertura al pubblico del nuovo stadio, si procederà alla delimitazione dell'Area 2.

La prima attività consisterà nella rimozione preventiva di tutti gli elementi estranei alle mere strutture edilizie dello stadio Meazza. Si procederà quindi alla decostruzione dello stesso. Durante l'attività di decostruzione si metteranno in atto opportune azioni correttive atte a contenere gli impatti ambientali essenzialmente correlati a: emissione delle polveri, immissione di rumore e trasmissione di vibrazioni. Per la definizione compiuta della sequenza di attività prevista, nonché delle suddette misure compensative previste (es. utilizzo di getti d'acqua nebulizzata, montaggio pannelli fonoassorbenti, etc.), si rimanda a quanto riportato nel Volume 8 del PFTE - Appendice 3.



Demolizione dello stadio Meazza



2.2 La Cittadella dello Sport

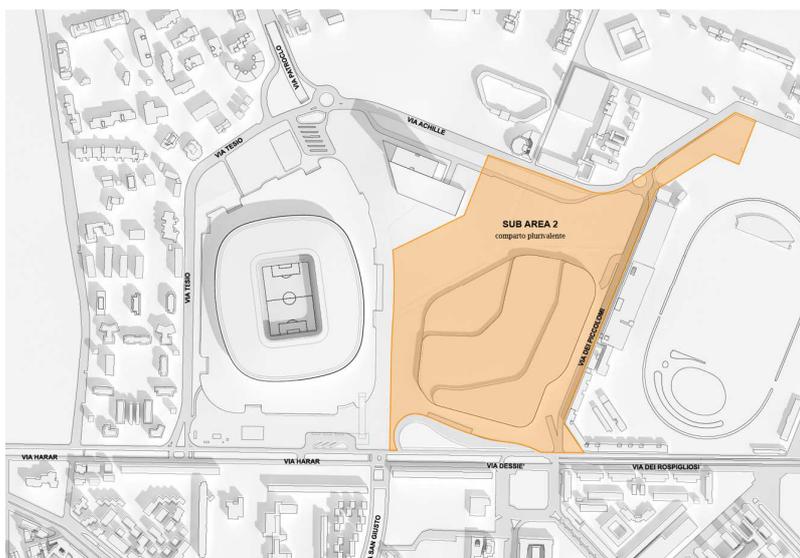
Ultimate le attività di demolizione, smaltimento macerie ed eventuali bonifica, si procederà con l'esecuzione degli scavi sino al raggiungimento delle profondità di scavo previste per la realizzazione dei piani interrati destinati a parcheggio.

Si realizzeranno quindi le strutture interrate dei parcheggi e successivamente prenderanno quindi il via i lavori di costruzione dell'edificio dedicato al Centro commerciale, Intrattenimento, Museo ed Attività sportive.

Verrà poi completato il soprassuolo del Comparto Plurivalente, con le pavimentazioni, gli arredi, l'illuminazione pubblica, il verde e le attrezzature sportive, sia a livello del piano stradale, che a livello delle coperture delle strutture commerciali.



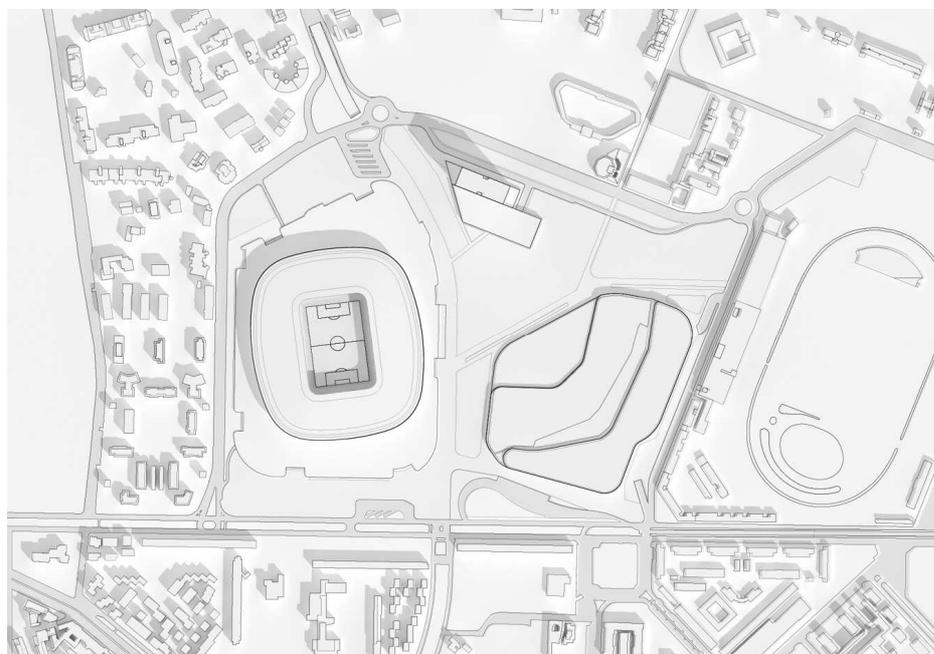
Cittadella dello Sport



2.3 Completamento dell'intervento

Con la messa in funzione dei sistemi di sicurezza e l'apertura la traffico della corsia del sottopasso di via Patroclo, di accesso ai parcheggi interrati e alle aree di carico/scarico merci, il nuovo comparto multifunzionale verrà infine aperto al pubblico.

Masterplan





9.2 La gestione dei materiali nelle fasi di costruzione

La realizzazione delle opere in progetto comporterà la demolizione dei manufatti esistenti (stadio San Siro e sottopasso Patroclo) e l'esecuzione di scavi su gran parte dell'area.

Secondo le più recenti previsioni di progetto il volume di materiali da scavo ammonterà a circa 1,7 M m³ mentre le macerie saranno circa 200.000 m³.

Gli importanti volumi in gioco fanno sì che la gestione dei materiali da demolizione e scavo costituisca un aspetto chiave della fase di cantiere. Il principio guida, in linea con la logica di sostenibilità DSNH (Do No Significant Harm) dettata dalla Comunità Europea, sarà quello di contenere la produzione di rifiuti e preferire -ove possibile- il riutilizzo dei materiali in sito e la gestione come sottoprodotti esternamente al sito contenendo gli impatti di cantiere.

9.2.1 I materiali da scavo

L'aspetto che guiderà le modalità di gestione dei materiali da scavo sarà, innanzi tutto, la qualità merceologica e ambientale degli stessi.

La presenza o meno di sostanze inquinanti e la composizione del suolo determinerà infatti se sarà necessario eseguire un intervento di bonifica del suolo, se si dovrà smaltire come rifiuto o se si potrà riutilizzare come sottoprodotto (all'interno o all'esterno dell'area). I riferimenti normativi sono i seguenti:

- la gestione come rifiuto e i procedimenti di bonifica sono disciplinati dal Testo Unico Ambientale (TUA) D. Lgs. 152/06 s.m.i.;
- la gestione come sottoprodotto, e nel caso in esame anche il riutilizzo in sito, sono disciplinati dal DPR 120/2017.

Le caratteristiche del suolo verranno verificate attraverso l'esecuzione di un'estesa campagna di indagine che consisterà nella realizzazione di sondaggi geognostici e nel prelievo e analisi chimica di campioni di terreno.

In attesa di realizzare tale indagine, le informazioni attualmente disponibili lasciano presupporre che il quadro di qualità ambientale del suolo possa essere sostanzialmente favorevole. L'analisi dell'uso storico dell'area ha mostrato l'assenza di attività produttive/industriali che possano aver generato impatti negativi sul suolo e sottosuolo. Inoltre, le verifiche dirette eseguite nel 2011 da parte del Comune di Milano sulla porzione ovest del comparto nell'ambito del cantiere di costruzione della Linea M5 hanno mostrato l'assenza di inquinamento del suolo, che è risultato compatibile con i limiti normativi più stringenti previsti dal TUA per l'uso residenziale o a verde (Concentrazioni Soglia di Contaminazione CSC di Colonna A del D. Lgs. 152/06 s.m.i.).

In questo quadro si ritiene che l'eventuale criticità legata alla qualità del suolo possa essere costituita dal materiale di riporto. Il riporto è uno strato costituito da un misto di terreno e componenti di origine antropica, frutto di riempimenti e livellamenti della topografia, onnipresente nelle aree fortemente urbanizzate come il territorio milanese. A causa della presenza di materiali diversi dal terreno naturale il riporto può in alcuni casi contenere alcuni inquinanti. La normativa ambientale impone quindi che su



tale materiale venga eseguito, oltre alla verifica delle CSC sopra richiamate, anche un test di cessione (con metodica e limiti ai sensi dell'All. 3 del DM 05/02/98 s.m.i.) per valutare l'eventuale rilascio di sostanze verso la falda acquifera.

Anche per la gestione come sottoprodotto il riporto è soggetto a verifiche più stringenti rispetto al terreno naturale. Il DPR 120/2017 impone che il riporto non possa contenere materiale antropico oltre il 20% in peso e debba essere conforme al test di cessione (con metodica ai sensi dell'All. 3 del DM 05/02/98 s.m.i. e limiti previsti dal TUA per le acque sotterranee).

Le stratigrafie disponibili per l'area indicano che in sito è presente uno strato superficiale di riporto di spessore medio di circa un metro costituito da sabbie e ghiaie con frammenti di laterizi e asfalto.

Sulla base delle informazioni disponibili e -come detto- nelle more di eseguire un'approfondita indagine in sito, si espone quello che si ritiene uno scenario probabile di gestione dei materiali da scavo. Nel dettaglio si ipotizza che:

- una porzione del materiale di riporto non sia conforme ai limiti di qualità ambientale (CSC o test di cessione) e che quindi debba essere oggetto di un intervento di bonifica;
- una porzione del materiale di riporto non rispetti i requisiti del DPR 120/2017 (significativa quota di componente antropica- maggiore al 20% in peso- o test di cessione non conforme) e che quindi debba essere gestito come rifiuto;
- la restante porzione del materiale di riporto possa essere gestita come sottoprodotto o, in subordine ove ciò non sia percorribile, come rifiuto;
- il terreno naturale, che si ipotizza esente da contaminazione, possa essere riutilizzato in sito in base ai fabbisogni del cantiere, gestito come sottoprodotto o, in subordine ove ciò non sia percorribile, come rifiuto.

Si specifica che qualora i materiali da scavo venissero gestiti come rifiuti si prediligerà il conferimento dei materiali non pericolosi ad impianto di recupero piuttosto che a discarica.

9.2.2 Le macerie da demolizione

La produzione di macerie deriva dalle seguenti lavorazioni:

- demolizione dello stadio San Siro e demolizione del sottopasso Patroclo;
- demolizione dei pacchetti stradali e dei piazzali dei parcheggi (manto bituminoso + sottofondo).

La fase di demolizione sarà preceduta dalla fase di strip out²⁷ che prevedrà l'eventuale bonifica dei materiali contenenti amianto (MCA) e la rimozione di altri materiali potenzialmente pericolosi come le fibre artificiali vetrose (FAV).

Dall'ispezione condotta in sito, sulla base delle caratteristiche e dell'età dei manufatti, sono stati individuati dei potenziali MCA e FAV limitatamente ad alcune parti impiantistiche dell'attuale stadio

²⁷ In italiano, processo di scheletrizzazione e smontaggio selettivo. Si tratta di una demolizione selettiva non invasiva, in preparazione del vero e proprio abbattimento dell'edificio o della ristrutturazione: la tecnica prevede la rimozione di parti non strutturali, garantendo il corretto recupero della maggior parte dei materiali derivanti dal processo di demolizione.



(bruciatore della caldaia, guarnizioni di flange). Verrà eseguito un censimento di tali materiali con prelievo ed analisi di campioni per verificare che tali materiali non siano presenti in altre porzioni degli impianti o delle strutture.

Dalle informazioni disponibili il fabbisogno legato al riutilizzo di macerie in sito è trascurabile. Alla luce di questo si è scartata l'ipotesi di recuperare le macerie tramite un impianto mobile di vagliatura e frantumazione. Si ipotizza pertanto di gestire le macerie come rifiuto conferendo i materiali di demolizione ad impianti di recupero, come da previsione di normativa.

9.2.3 La sintesi degli scenari esaminati

La tabella riportata di seguito rappresenta una sintesi di quanto esposto in precedenza sulle possibili modalità di gestione dei materiali da scavo e demolizione. Le quantità esposte andranno ovviamente riviste alla luce degli esiti delle indagini di caratterizzazione del suolo che consentiranno di verificare l'effettiva composizione e qualità ambientale.

In rispondenza ai principi DSNH (Do No Significant Harm) ai quali si ispira il progetto nel suo complesso verrà perseguito l'obiettivo dell'economia circolare prevedendo ove più possibile il riutilizzo delle rocce e terre da scavo in sito ed esternamente al sito come sottoprodotto e la minimizzazione dei trasporti di rifiuti in discarica e della loro produzione.

Inoltre, qualora si rendesse necessario conferire i materiali come rifiuto, almeno il 70% dei rifiuti non pericolosi sarà inviato a recupero anziché a discarica.

Gestione dei materiali da scavo e demolizione e stima dei quantitativi

RIPORTO		
Caratteristiche	Q.tà stimata [m ³]	Possibili modalità di gestione previste
Riporto non conforme al TdC All 3 DM 5/2/98 smi ▼ stimato in circa il 10% del volume totale del riporto	25000,00	BONIFICA (RIMOZIONE)
Riporto conforme al TdC All 3 ma non idoneo alla gestione come sottoprodotto (materiale antropico >20% in peso o non conforme a TdC Tab 2) ▼ stimato in circa il 10% del volume totale del riporto	25000,00	RIFIUTO
Riporto conforme al TdC (sia limiti All 3 5/2/98 smi che Tab 2 D. Lgs. 152/06 smi) e materiale antropico < 20% in peso ▼ stimato in circa l'80% del volume totale del riporto	202142,00	SOTTOPRODOTTO oppure RIFIUTO
TERRENO NATURALE		
Caratteristiche	Q.tà stimata [m ³]	Possibili modalità di gestione previste
Non contaminato da riutilizzare in sito	64500,00	RIUTILIZZO IN SITO
Non contaminato da allontanare dal sito	1452737,00	SOTTOPRODOTTO oppure RIFIUTO
MACERIE		
Caratteristiche	Q.tà stimata [m ³]	Possibili modalità di gestione previste
Macerie per riutilizzo in sito come MPS	0 (fabbisogno in sito trascurabile)	CAMPAGNA DI RECUPERO IN SITO
Macerie da allontanare dal sito	208060,00	RIFIUTO

9.3 Le emissioni di polveri derivanti da attività di cantiere e loro dispersione

La realizzazione delle opere di progetto comporterà una serie di movimentazioni di materiali in ingresso e in uscita dal sito dovuti a:

- demolizione dei manufatti e allontanamento delle macerie (circa 200.000 m³);
- gestione dei materiali da scavo (riutilizzo in sito e trasporto all'esterno del sito) (circa 1.700.000 m³);
- approvvigionamento dei materiali da costruzione (circa 560.000 m³).

Per determinare i possibili impatti sull'ambiente derivanti da tali lavorazioni, nell'ambito del PFTE è stata eseguita una stima dei flussi di traffico legati alle attività di cantiere.

A partire dai volumi previsti per ciascuna tipologia di materiale e dal cronoprogramma di cantiere -e conoscendo la capacità di carico dei mezzi- è stato possibile determinare i flussi espressi in termini di viaggi camion/giorno medi su base mensile.



Considerando il cantiere nel suo complesso il valore medio di viaggi/giorno è pari a 173. Il periodo che presenta i flussi di traffico più significativi generati dal cantiere è quello compreso tra il mese 6 e il mese 12 del cronoprogramma, quando si sovrappongono la realizzazione degli sbancamenti nell'area Ovest e la demolizione del sottopasso Patroclo. In tale periodo, in cui sono previste le maggiori movimentazioni tra materiali da scavo, materiali da demolizione e materiali da costruzione, il valore medio di viaggi/giorno è pari a 372.

Sulla base dei dati sopra esposti è stato considerato il contributo emissivo dovuto alle polveri sollevate dalle operazioni di cantiere.

La stima delle emissioni di polveri è stata condotta adottando l'approccio più cautelativo possibile, considerando il periodo compreso tra il mese 6 e il mese 12 del cronoprogramma caratterizzato dai maggiori flussi di traffico che risulta essere rappresentativo delle condizioni operative peggiori in termini di impatto atmosferico.

L'emissione di PM10 calcolata per il periodo in esame è pari a 5317,14 g/h ed è stata ottenuta sommando i contributi dovuti alle attività di:

- scotico e sbancamento (88,42 g/h);
- carico dei terreni sui camion (291,60 g/h);
- transito dei camion su strada non asfaltata (4915,71 g/h);
- demolizioni (20,85 g/h);
- carico delle macerie sui camion (1,00 g/h).

Il fattore più significativo, che costituisce circa il 92,5% dell'emissione calcolata, è costituito dal trasporto di materiali sulle strade bianche di cantiere.

Per la valutazione delle emissioni in relazione ai limiti di qualità dell'aria si è fatto riferimento all'approccio proposto dall'ARPA Toscana nelle "Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti" del novembre 2009.

La metodologia impiegata consiste nel definire inizialmente una situazione emissiva standardizzata (sorgente) con caratteristiche compatibili con quelle tipiche delle attività interessate come sorgenti di polveri diffuse (cave, cantieri); quindi, mediante l'applicazione di un modello di dispersione (in questo caso è stato impiegato ISCST3 dell'EPA) si vanno a determinare le concentrazioni di PM10 alle diverse distanze dalla sorgente (ipotizzando il terreno piano). La proporzionalità tra concentrazioni stimate e flussi di massa (emissioni in un dato tempo) permette allora di valutare quali emissioni specifiche (e globali) corrispondono a concentrazioni paragonabili ai valori limite per la qualità dell'aria.

Attraverso tale approccio si possono determinare delle soglie di emissione (in termini di flusso emesso) al di sotto delle quali non sussistono presumibilmente rischi di superamento o raggiungimento dei valori limite di qualità dell'aria. Selezionando i parametri di calcolo più cautelativi indicati dalle Linee guida, è stato ottenuto un valore soglia di emissione pari a 330 g/h. Tale valore si riferisce ad un'area urbana, coerentemente con l'ubicazione del cantiere in esame, e ad una cella standard di dimensioni pari a 2500 m².



Ipotizzando che l'attività di cantiere sia omogenea in tutta l'area, per confrontare il valore complessivo di PM10 (5317,14 g/h) generato dal cantiere che ha un'estensione di circa 280000 m² con la soglia di emissione è dunque necessario suddividerlo per il numero di celle standard di 2500 m² in esso contenute (112).

Il risultato che si ottiene è pari a 47,47 g/h, inferiore ad un sesto del valore soglia di 330 g/h.

A seguito delle valutazioni effettuate è emerso, pertanto, che l'emissione stimata per il cantiere in esame risulta inferiore alle soglie di emissione.

In ogni caso, a scopo cautelativo, sono state previste delle misure finalizzate a contenere ulteriormente le emissioni in atmosfera, quali l'umidificazione dei depositi temporanei di terre. Per evitare formazioni di polveri potranno essere previste inoltre ulteriori misure di abbattimento/mitigazioni da mettere in atto per contenere gli impatti, quali: il lavaggio dei tratti di viabilità ordinaria contigui all'ingresso/uscita dai cantieri, l'utilizzo di autocarri con sistema di copertura dei cassoni con teloni, la copertura dei cumuli, la localizzazione, ove possibile, delle aree di deposito dei materiali sciolti e di macerie lontano da fonti di turbolenza dell'aria, la periodica pulizia dei mezzi di cantiere (lavaggio ruote), la pianificazione adeguata delle fasi, degli orari di lavoro e di movimentazione dei materiali, ad esempio individuando i percorsi di accesso all'area di cantiere a minore impatto, la sospensione dei lavori durante le giornate ventose, la regolare bagnatura delle piste di cantiere etc.

In conclusione, si ritiene possibile mettere in atto misure con efficienza di abbattimento intorno al 75%, delle polveri emesse tali da garantire un'emissione di polveri il cui contributo alla situazione della qualità dell'aria sia, con ampio margine di sicurezza, nei limiti già a breve distanza dal perimetro del cantiere.



APPENDICE

Le schede che seguono descrivono alcuni tra i più recenti interventi, in ambito internazionale, di realizzazione di un impianto calcistico o di riqualificazione di una struttura esistente, illuminandone le principali caratteristiche in termini di funzioni attivate, dotazioni aggiuntive, criteri di sostenibilità, impatto sul contesto urbano di riferimento.

Emirates Stadium

Collocazione	 <p>Londra, Regno Unito</p>
Squadra	Arsenal F.C.
Tipologia di intervento	Impianto di nuova costruzione, demolizione Highbury
Inaugurazione	2006
Progettista	Christopher Lee (Studio Populous)
Costo dell'infrastruttura	500 milioni di Euro
Capienza	60.000 posti
Funzioni attivate	<ul style="list-style-type: none">● Diamond Club dello stadio (ristorante 2 stelle Michelin)● Ristoranti in funzione anche nel corso della settimana● Museo● Centro conferenze● Flagship store● Tour
Altre dotazioni	<ul style="list-style-type: none">● Directors Box, spazio con vista campo riservato agli incontri tra i rappresentanti dell'Arsenal e quelli della squadra avversaria, dotato di una zona bar e ristorazione;● Executive Box, per esperienze esclusive di ospitalità durante le partite;● Servizi a disposizione per utenti con disabilità (accessi riservati, lounge, servizi, servizi per cani guida, lounge area);● Parcheggi
Criteri di sostenibilità nella costruzione	<ul style="list-style-type: none">● Arsenal è diventato il primo Club della Premier League inglese ad aderire allo Sports for Climate Action Framework, il manifesto programmatico promosso dalle Nazioni Unite per coinvolgere la comunità sportiva mondiale nella lotta ai cambiamenti climatici.● Alimentazione energia rinnovabile● Illuminazione LED● Batterie di stoccaggio energetico



Impatto sulla città

Il progetto dell'Emirates Stadium costituisce una esemplare esperienza di valorizzazione incrementale del tessuto urbano.

L'investimento infrastrutturale è stato avviato sulla base della necessità del Club britannico di sostituire lo storico impianto, non più idoneo al calcio professionistico, e sulla prerogativa di ricollocare la nuova struttura all'interno dello stesso quartiere, in conseguenza dello stretto legame esistente tra quest'ultimo e la società sportiva. Il progetto di costruzione del nuovo stadio dell'Arsenal ha generato:

- la costruzione di alcuni complessi residenziali insistenti sull'area ricavata dalla demolizione del vecchio stadio Highbury. Una parte importante della riconversione immobiliare è rappresentata proprio dal progetto Highbury Square inaugurato nel settembre 2009, un complesso residenziale che recupera parte delle storiche tribune perimetrali organizzando lo spazio aperto interno mediante una trama di orti e giardini;
- la riqualificazione di una terza area in stato di abbandono, all'interno della quale è stato previsto un sistema di servizi pubblici, a potenziamento di quelli presenti nell'area dove è sorta la nuova struttura.

Il miglioramento dei sistemi di trasporto e la creazione di nuovi posti di lavoro ha rafforzato il legame tra la società sportiva e la comunità locale, mediante la definizione di un programma funzionale e gestionale che ha consentito di affiancare all'aspetto puramente economico e finanziario anche finalità di natura sociale tra le quali l'obbligo di rendere commercialmente accessibile almeno il 25% dei nuovi alloggi costruiti nelle vicinanze dello stadio e l'inserimento di strutture e servizi pubblici quali un asilo, una scuola secondaria, una biblioteca e una scuola calcio integrata al sistema scolastico. L'intervento è stato in parte finanziato dall'Amministrazione con i proventi derivanti dalla cessione di aree pubbliche e dalle lotterie, in parte da investitori privati (in particolare dalla compagnia aerea Emirates, già sponsor del Club, la quale ha associato il proprio nome al nuovo stadio tramite un contratto pluriennale di sponsorizzazione), e in parte direttamente dal Club. Per l'ottenimento del permesso di costruire, la società Arsenal ha dovuto sottoscrivere lo Stadium Management Plan, un documento che ha imposto all'attuatore dell'intervento di impegnarsi con l'Islington Borough of London al fine di mantenere aggiornata in modo continuativo la comunità sullo stato di avanzamento dei lavori e limitare gli impatti locali derivanti dall'insediamento (P. Chierici, *Sviluppo e valorizzazione degli stadi per il calcio. Strategie, strumenti e opportunità per la definizione di un modello italiano*, 2016).

**Tottenham Hotspur Stadium**

Collocazione		Londra, Regno Unito
Squadra	Tottenham Hotspur F.C.	
Tipologia di intervento	Impianto di nuova costruzione, demolizione White Heart Lane	
Inaugurazione	2019	
Progettista	Christopher Lee (Studio Populous)	
Costo dell'infrastruttura	815 milioni di Euro	
Capienza	62.850 posti	
Funzioni attivate	<ul style="list-style-type: none"> ● Gare NFL ● Ristorante stellato ● 65 punti ristoro ● birrifico per la produzione di birra direttamente all'interno dell'impianto e sistemi di erogazione automatica che permetteranno di riempire 10mila bicchieri al minuto ● Centro conferenze ● Banqueting Hall ● 500 unità residenziali ● Albergo da circa 180 stanze ● Centro medico ● Centro sportivo Tottenham ● Uffici Tottenham ● Flagship store 	
Altre dotazioni e servizi	<ul style="list-style-type: none"> ● Tunnel Club (ristorante con vista sul tunnel di accesso dei calciatori) ● H Club ● 55 Premium Suites Suite private, ● Sky Lounges ● Campo in erba naturale retrattile ● Tour ● Attrazioni per i visitatori (The Dare Skywalk, The Edge) ● Parcheggio 	
Criteri di sostenibilità nella costruzione	<p>Nel progetto di costruzione del nuovo impianto è risultata fondamentale la componente eco-sostenibile, con il riuso di alcuni materiali del vecchio stadio, il risparmio costruttivo con la scelta di una copertura in cavi e tensostrutture, e i sistemi di ventilazione naturale interna. Si segnalano, inoltre i seguenti aspetti.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Efficienza energetica: l'infrastruttura tecnologica dello stadio degli Spurs consente di consumare meno energia durante i periodi di bassa attività ● Riduzione/rimozione plastica monouso: qualsiasi tipo di plastica monouso è stata eliminata in ogni struttura di proprietà del Tottenham. L'acqua, ad esempio, viene distribuita nelle confezioni di cartone ● Gestione dei rifiuti: la società calcistica ha una politica di gestione dei rifiuti "zero-discarica". Al Tottenham Hotspur Stadium sono presenti numerosi cestini per la raccolta differenziata, i quali vengono smaltiti dopo ogni partita con un sistema organizzativo d'avanguardia. 	



Impatto sulla città	<p>La prima proposta di riqualificazione di White Hart Lane e dell'area circostante viene presentata dal Tottenham nel 2007. Ma, già dalla fine degli anni Novanta, la questione del futuro dello stadio storico impianto degli "Spurs" aveva aperto un dibattito importante.</p> <p>Il nuovo impianto nasce con l'obiettivo di presentare il passato, il presente e il futuro del Tottenham Hotspur FC e di promuovere un più ampio apprezzamento del ruolo della comunità locale nel plasmare l'identità del Club nel corso dei suoi 137 anni di storia. La Warmington House, edificio storico protetto, è stata ristrutturata e incorporata nel progetto, scegliendo attentamente i materiali da costruzione; la terrazza sul tetto a gradini sopra l'edificio settentrionale è pubblicamente accessibile dal livello del podio e sarà utilizzata per organizzare eventi; l'area sopra il museo dispone di un caffè all'aperto che si affaccia sulla nuova area paesaggistica di Park Lane Square.</p> <p>L'impianto è stato riconosciuto dall'Architects Journal come "Miglior edificio per il tempo libero" del 2019, nell'ambito della rassegna annuale AJ Architecture Awards 2019.</p> <p>A valle della realizzazione del progetto di costruzione, il Club ha stimato un impatto di 5.000 posti di lavoro, diretti, indiretti e nell'indotto, oltre i 293 milioni di sterline a beneficio dell'economia locale ogni anno.</p>
----------------------------	---

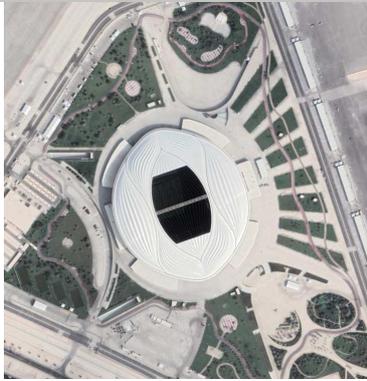
Amsterdam Arena

Collocazione		Amsterdam, Paesi Bassi
Squadra	Amsterdamsche Football Club Ajax	
Tipologia di intervento	Impianto di nuova costruzione	
Inaugurazione	1996, ristrutturazione 2017	
Progettista	Rob Schuurman	
Costo dell'infrastruttura	141 milioni di Euro + 20 milioni di Euro per l'adeguamento	
Capienza	53.748	
Funzioni attivate	<p>L'impianto nasce come contenitore per spettacoli e eventi di diverse discipline, anche non sportive. In ottica di polifunzionalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● lo stadio centrale può essere suddiviso in piccoli campi: negli anni sono stati organizzati tornei di tennis, pallavolo, boxe e competizioni di pattinaggio sul ghiaccio; ● 3.000 mq di ristoranti adibiti ad ospitalità aziendale durante gli eventi e ad attività business-to-business nei giorni senza eventi. 	
Altre dotazioni	<ul style="list-style-type: none"> ● 9 skybox per i fondatori ● 54 skybox per altre società e privati ● 8 skylounge ● 12 skyroom ● 20 posti per personalità particolarmente importanti ● 1.500 posti business ● Parcheggi e parcheggi sotterranei 	



Criteria di sostenibilità nella costruzione	<ul style="list-style-type: none"> ● Pannelli solari posizionati sul tetto dell'impianto ● Batterie per lo stoccaggio dell'energia (capacità complessiva di 4 Megawatt) ● Sistema di recupero delle acque piovane
Impatto sulla città	<p>Il progetto dell'Amsterdam Arena inizia con la candidatura di Amsterdam per l'organizzazione dei Giochi Olimpici del 1992. Costruito 26 anni fa e oggetto di quattro significative opere di ammodernamento e aggiornamento della struttura, l'impianto è il primo costruito in Europa secondo il modello di stadio multifunzionale. La Stadion Amsterdam NV, società proprietaria dell'impianto, si è imposta sullo scenario internazionale come modello da seguire, al punto che opera come consulente per Venue Management di organizzazioni come Zenit, Lechia Gdansk, Shakhtar Donetsk, SpartakMoscow, Gremio, oltre che al comitato per lo sviluppo degli impianti Qatar 2022. Prima della costruzione dello stadio, nell'area individuata per l'impianto non erano presenti attività economiche rilevanti. Si trattava, infatti, in origine, di una zona lontana dal centro della città e poco frequentata.</p> <p>Ora, attorno allo stadio, su una superficie di 35.000 metri quadri, si è sviluppata una cittadella del tempo libero e dello sport che fa dell'intrattenimento il proprio core business. Negozi sportivi, uffici commerciali, hotel, ristoranti, cinema, centri commerciali avvolgono la Crujff Arena. Tutto ciò rende viva e redditizia la struttura 7 giorni su 7. La città di Amsterdam ha considerato l'Arena nell'ambito di un più ampio progetto di sviluppo urbano, in cui lo stadio rappresenta l'elemento catalizzatore. AFC Ajax è il principale cliente ed utilizzatore dell'impianto, e ha siglato un accordo per lo sfruttamento dello stadio limitatamente alle partite casalinghe, in cambio di un canone di affitto.</p>

Al Janoub Stadium

Collocazione		Al-Wakrah, Qatar
Squadra	-	
Tipologia di intervento	Impianto di nuova costruzione	
Inaugurazione	2019	
Progettista	Zaha Hadid Architects	
Costo dell'infrastruttura	660 milioni di Euro	
Capienza	40.000	
Funzioni attivate	<ul style="list-style-type: none"> ● Piscine ● Spa ● Centro commerciale ● Spazi business 	
Altre dotazioni e servizi	<ul style="list-style-type: none"> ● Sistema di raffreddamento 	
Criteria di sostenibilità nella costruzione	Nel novembre 2018, lo stadio ha ricevuto un rating A dal Global Sustainability Assessment System (GSAS), che ha riconosciuto l'impegno dei progettisti nella mitigazione dell'impatto ambientale della struttura.	



Impatto sulla città	<p>Al Wakrah è una delle aree abitate più antiche del Qatar ed è stata per lungo tempo un centro per le immersioni e la pesca delle perle. Nuovo simbolo della città marinara le cui attività degli abitanti si sono basate per secoli sulla pesca, l'architettura dell'impianto è un costante richiamo ai riferimenti culturali del luogo, dagli scafi alle vele delle imbarcazioni, dai motivi ornamentali agli stili calligrafici arabi. Il risultato è un'architettura, fatta di geometrie, dettagli e materiali, ancorata alla storia locale, capace di esaltare tecnologia, funzionalità e comfort. Lo stadio rappresenta il fulcro di un progetto urbano più ampio, che si estende su circa 58 ettari e comprende altri campi da calcio e 20 ettari di spazi verdi con 800 alberi e una macchia verde a basso consumo idrico, piste ciclabili, percorsi pedonali e per passeggiate a cavallo.</p> <p>Al termine degli incontri in programma per i Mondiali la struttura diventerà la casa della squadra locale, Al Wakrah, con la capienza ridotta a 20mila spettatori e l'altra metà dei posti donata a progetti sportivi in fase di costruzione in paesi in via di sviluppo.</p> <p>Il nuovo stadio fa parte di un piano di sviluppo della città araba e prevede un mix di funzioni per far sì che le aree attorno all'impianto possano essere vissute anche nelle giornate senza sport: sono stati previsti una scuola, una moschea, una sala per matrimoni, ristoranti, mercati e palestre, oltre a investimenti diretti al suq, al porto e alla <i>corniche</i>.</p>
----------------------------	--

Wembley Stadium

Collocazione		Londra, Regno Unito
Tipologia di intervento	Impianto di nuova costruzione, demolizione vecchio stadio di Wembley	
Squadra	Nazionale Inglese	
Inaugurazione	2007	
Progettista	Populous e Foster+Partners	
Costo dell'infrastruttura	880 milioni di Euro	
Capienza	90.000	
Funzioni attivate	<ul style="list-style-type: none"> ● 34 bar ● 8 ristoranti ● 98 cucine ● Spazi business ● Eventi Rugby Football League ● Eventi NFL ● Museo ● Concerti ● Corporate Suites ● Pitch View Room ● Wembley Suite ● Great Hall ● Bobby Moore Room 	



Altre dotazioni e servizi	<ul style="list-style-type: none"> Membership esclusive (Private Box, One twenty, Bobby Moore, Inner Circle, Number Nine, Centre Circle, Inner Circle) Tour Esperienze esclusive con la squadra
Criteri di sostenibilità nella costruzione	n.d.
Impatto sulla città	<p>Quando Wembley fu demolito, fra il 2002 e il 2003, per far spazio al progetto del nuovo stadio, la cancellazione del suo elemento iconico principale fu un contraccolpo piuttosto forte per il calcio e la storia dell'architettura: le due "torri gemelle", pur sottoposte a vincolo dall'English Heritage, sono state demolite e sostituite dall'attuale arco luminoso come punto di riferimento nel nuovo skyline di Londra.</p> <p>Nella zona di Northolt a ovest della cintura cittadina della capitale, le colline dei Northala Fields, straordinario spazio di verde pubblico con laghi artificiali per praticare sport acquatici, aree giochi per bambini e aree attrezzate, e il fulcro del parco è costituito da un gruppo di quattro colline artificiali che ricordano antichi tumuli funerari dell'ancestrale storia britannica, le colline sono state realizzate nel 2008 riutilizzando i detriti provenienti dalla demolizione del vecchio Wembley, e quelli del cantiere per la costruzione del centro commerciale Westfield, a Sheperd's Bush.</p> <p>La zona attorno allo stadio, di proprietà della società immobiliare Quintain è il più grande progetto di rigenerazione urbana nel Regno Unito. Da un residente negli Anni Duemila, il guardiano dello stadio, adesso Wembley conta oltre 9mila metri quadrati di uffici e 1500 dipendenti. Il passaggio di persone è salito da 3 milioni all'anno, concentrati ai giorni delle partite, a 16 milioni. Da punto di riferimento, ma vuoto e disabitato, Wembley è un quartiere vero con punte di innovazione: Wembley non è più solo un glorioso stadio in mezzo al nulla, una cattedrale nel deserto, dove si respirava un'aria da "zona industriale" in disarmo, ma una città nella città.</p>

Reale Arena

Collocazione		San Sebastian, Spagna
Squadra	Real Sociedad	
Tipologia di intervento	Riqualificazione impianto esistente (Anoeta)	
Inaugurazione	2019	
Progettista	Izaskun Larzabal	
Costo dell'infrastruttura	78,6 milioni di Euro	
Capienza	40.000	
Funzioni attivate	Flagship store	
Altre dotazioni	<ul style="list-style-type: none"> Nuova illuminazione, Parcheggi Sedute VIP Zona hospitality 	



Criteri di sostenibilità nella costruzione	Pannelli fotovoltaici posizionati sulla copertura, per una potenza complessiva di 70,4 kWp
Impatto sulla città	<p>La Reale Arena è considerata tra i progetti che si ergono a modello europeo per la proposta di adeguamento di stadio a pianta ovale agli standard attuali e a un livello di fruizione di qualità da parte degli spettatori. Per rilanciare il Club dal punto di vista sportivo, la Real Sociedad ha puntato su un progetto che fosse moderno ma al tempo stesso fedele all'esistente.</p> <p>L'impianto è, infatti, situato a ridosso del centro storico cittadino, in una zona densamente edificata dove vive circa il 20% dell'intera popolazione di San Sebastian, inserito in una cittadella poli-sportiva che è fulcro della vita locale. Qui si trovano anche un velodromo, un mini-stadio, alcune piscine, due palazzetti indoor e un'arena del ghiaccio, oltre a vari piccoli campetti sportivi comunali.</p> <p>Con la riqualificazione sono stati ricavati vari spazi disponibili che consentono usi complementari allo stadio, come le zone per l'accoglienza e la ricettività, gli antepalchi, ma soprattutto superficie destinata ad uso culturale. All'esterno, è stato realizzato un nuovo involucro ecologico in Etilene tetrafluoroetilene (EFTE) in grado di proiettare un'immagine rinnovata dello stadio, rinforzandone l'immagine di landmark dentro la città.</p>



SEZIONE 1 INQUADRAMENTO GENERALE DEGLI INTERVENTI

A cura di



Comune di Milano

Giancarlo Tancredi

Assessore Rigenerazione Urbana

Simona Collarini

Direttore Rigenerazione Urbana

Responsabile Unico del Procedimento

Marco Contini

Direzione Rigenerazione Urbana

Supporto al Responsabile Unico del Procedimento

Con

Maria Assunta Guerriero e Francesca Tonegutti

Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio

Con il contributo di

Sabina Banfi

Direttrice Dir. Lavoro Giovani e Sport

Silvia Brandodoro

Direttrice Dir. Demanio e Patrimonio

Roberto Colangelo

Direttore Dir. Bilancio e Partecipate

Maria Lucia Grande

Direttrice Dir. Centrale Unica Appalti

Massimiliano Papetti

Direttore Dir. Tecnica e Arredo urbano

Angelo Pascale

Direttore Dir. Verde e Ambiente

Stefano Riazzola

Direttore Dir. Mobilità

Nicola Nicolliello

*Area Pianificazione e programmazione
Mobilità*

Caterina Padovani

Area Energia e Clima

Paolo Poggi

*Direttore Area Valutazioni, Controllo e
Gestione Economica Partecipate*



SEZIONE 2
DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

a cura di



Coordinamento generale



Progettista PFTE e Coordinamento tecnico



Advisor legale

Studio Ammlex Amministrativisti Associati

Avv. Ada Lucia De Cesaris

Avv. Marta Spaini