

San Siro: ruspe in azione mentre il Tar decide sui ricorsi contro la vendita

Nessun interesse pubblico, nessun vantaggio per i cittadini, solo un grande affare per i fondi d'investimento stranieri proprietari di Milan e Inter: lavori lunghi e complessi con un impatto ambientale enorme, perdita di milioni di euro l'anno che finanziavano le attività sportive della città, e rischio di ingolfare completamente il traffico in una zona nevralgica. È il bilancio che il consigliere comunale del gruppo Misto Enrico Fedrighini traccia della costruzione del nuovo stadio e della demolizione del Meazza di San Siro: una manna per i fondi finanziari, nessun ritorno per la città.

Intanto i **lavori** sono iniziati: il 23 giugno una ruspa ha raso al suolo la biglietteria sud, mentre nelle aule del Tar della Lombardia cinque ricorsi contro la vendita dello stadio attendono ancora una decisione: è la fotografia più chiara di come si sta muovendo l'intera operazione. «Nessun avviso né procedura autorizzativa, ditta operante o responsabile dei lavori», denuncia Fedrighini, tra i più attenti osservatori della vicenda. Le due squadre hanno replicato che i lavori sono regolari, con una Scia depositata in Comune il 27 marzo e i cartelli di cantiere regolarmente esposti. «Non è vero», replica Fedrighini a *L'Indipendente* sottolineando che «ancora oggi non c'è nessun cartello esposto e, ammesso che sia vero che siano state chieste le autorizzazioni, per legge le stesse devono essere affisse in cantiere spiegando quali lavori verranno fatti, l'azienda operante e il responsabile del cantiere e della sicurezza».

Per capire come si è arrivati fin qui bisogna tornare a quando i grandi **fondi finanziari** hanno rilevato il controllo dei due club milanesi: RedBird per il Milan, Oaktree per l'Inter. Da lì è partita la spinta per demolire e ricostruire lo stadio, anziché ristrutturarlo. La legge italiana sugli impianti sportivi lo rende conveniente: chi demolisce e ricostruisce a proprie spese può realizzare volumetrie ulteriori commerciali e terziarie. È lì, il vero affare, molto più che nel calcio giocato. Due anni fa lo studio Arco Associati ha presentato in commissione consiliare congiunta un progetto di ristrutturazione che avrebbe ampliato gli spazi più redditizi del Meazza - skybox, aree ristoro e spazi commerciali - a un costo di circa 300 milioni di euro. I club lo hanno scartato: rifare lo stadio da zero, per le cifre che loro stessi hanno messo nero su bianco nella documentazione presentata, costa quasi 800 milioni, ma apre le porte alle volumetrie aggiuntive che la ristrutturazione avrebbe consentito solo in parte.

La vendita del Meazza è stata accelerata per chiudersi prima del 10 novembre 2025: da quella data sarebbe scattato un **vincolo** sul secondo anello, la parte dello stadio costruita negli anni Cinquanta, con le rampe elicoidali che ne fanno un unicum architettonico. Il rogito è arrivato il 5 novembre, cinque giorni prima della scadenza, per un valore complessivo di 197 milioni riferiti a stadio e aree circostanti - dei quali 73 versati al momento della firma, la stessa cifra che l'Agenzia delle Entrate aveva attribuito al solo

impianto in una valutazione richiesta dal Comune - importo su cui la Procura di Milano [indaga](#) tuttora per turbativa d'asta. Fedrighini paragona l'operazione a quella dello stadio Artemio Franchi di Firenze, la cui ristrutturazione è stata finanziata con circa 90 milioni di fondi pubblici del Pnrr. Milano, al contrario, ha ceduto ai privati un impianto che, calcola il consigliere, garantiva al Comune oltre dieci milioni di euro l'anno: metà per la manutenzione ordinaria e straordinaria della struttura, l'altra metà incamerata da Palazzo Marino per **finanziare** lo sport di base cittadino; con la vendita, quell'entrata ricorrente si è azzerata.

C'è poi il **tunnel Patroclo**, realizzato con fondi pubblici per i Mondiali del '90 e tuttora funzionante come collegamento sotterraneo nord-sud della città, per evitare il traffico che si crea nei giorni delle partite. Nel nuovo progetto diventerebbe la via d'accesso ai parcheggi interrati sotto le future strutture commerciali, ma un parere della direzione mobilità del Comune ha già segnalato il rischio di mandare in tilt il traffico. Sul fronte ambientale Fedrighini fa notare come i club prevedano di compensare l'impatto della demolizione con crediti di carbonio, piantumazioni all'estero a fronte di emissioni che restano tutte a Milano. «L'edificio più sostenibile è quello che viene tenuto, che viene mantenuto», ricorda citando un [articolo](#) del *Financial Times* sulla vicenda, che si conclude con una domanda: «Il calcio globale rade al suolo ciò che incontra pur di fare profitto, ma a volte si scontra con un monumento troppo "resistente" per poterlo abbattere. Che San Siro sia uno di questi?».

Il progetto, ora sottoposto a valutazione ambientale strategica, prevede una prima fase con la costruzione del nuovo stadio accanto al Meazza, durante la quale si continuerà a giocare nello stadio di San Siro, e una seconda in cui, dopo l'inaugurazione del nuovo impianto, il vecchio stadio verrà demolito per far posto alle volumetrie commerciali della Grande Funzione Urbana. «La valutazione ambientale», spiega Fedrighini, «ha tre possibili uscite: la prima è che il progetto va bene così com'è; la seconda è che il progetto potrebbe andar bene, ma siano necessarie modifiche o bonifiche; la terza è che il progetto non va bene, non è ammissibile. Qui si sta **andando avanti** come se la terza opzione non possa nemmeno essere presa in considerazione».

Quell'area comprende anche il **Parco dei Capitani**, l'unico polmone verde della zona, oggi transennato e chiuso senza una motivazione formale, ma con dei cartelli anonimi che dicevano che l'area sarebbe stata bonificata e quindi era interdetto l'uso pubblico. Fedrighini scrive da settimane alla vicesindaca Anna Scavuzzo per ottenere le analisi ambientali dei terreni che avrebbero giustificato la recinzione e dal cui risultato dipendono i futuri lavori: non ha ancora ricevuto risposta. Le transenne, ad oggi, sono ancora presenti, ma sono state abbattute dal forte vento. «Intanto demoliscono la biglietteria sud e recintano la zona. È una situazione dove è molto presente l'interesse e la capacità operativa da parte

dei privati, ma è totalmente assente il presidio pubblico da parte dell'amministrazione comunale», sottolinea il consigliere.

Resta un dettaglio che dice molto sulla natura finanziaria dell'operazione: «Tre giorni dopo la [delibera](#) del Consiglio Comunale - che purtroppo, col voto contrario mio e di altri, decise la vendita del Meazza - il capitale di Oaktree si è arricchito di un nuovo socio, una multinazionale immobiliare canadese entrata con il 30 per cento». Come a dire che è bastato il solo annuncio dell'accordo per produrre benefici a livello finanziario, indipendentemente dal futuro e da come andrà l'operazione.

«La politica torni a fare il proprio mestiere», chiede Fedrighini, che con l'avvocato Nespor e l'ex presidente del Consiglio comunale Basilio Rizzo ha proposto di riaprire la trattativa: salvare il Meazza, non stravolgere il tunnel e ridurre l'impatto complessivo dell'operazione. «In questa vicenda c'è stato chi ordinava, chi dettava la linea, e chi eseguiva, ma così non funziona».



Mario Catania

Giornalista professionista dal 2011, si occupa di inchieste, reportage e attualità. Ha lavorato per la carta stampata, per l'online e come videoreporter, spaziando dalla cronaca alla politica e tematiche ambientali. Autore di libri e saggi, per *L'Indipendente* coordina i lavori del mensile.