Students Reinventing Cities

Flyover Corvetto, Milano

Quartiere Corvetto, Milano

Il sito proposto si trova nel quadrante sud-est della città ed è accessibile da tre stazioni della Metropolitana linea 3, che lo connettono con il centro urbano, e dalla stazione ferroviaria di Rogoredo. L'area è accessibile al trasporto privato attraverso connessioni dirette al sistema autostradale/tangenziale e alla viabilità urbana primaria.
Il contesto urbano in cui si trova il cavalcavia, che si caratterizza per il mix sociale, è denso di edilizia residenziale, con una quota significativa di edilizia residenziale pubblica. Negli ultimi anni sono stati attuati una serie di interventi puntuali: la nuova sede del Comune di Milano; riconversioni funzionali di edifici abbandonati; riqualificazioni di spazi pubblici tra cui Piazza San Luigi, Piazza Angilberto II, Piazzale Ferrara e le vie intorno all'edificio degli uffici comunali. Nella parte più a nord-ovest verso il centro cittadino, un altro interessante ambito di trasformazione, lo scalo ferroviario dismesso di Porta Romana che nel 2026 ospiterà il Villaggio Olimpico, prosegue il processo di rigenerazione avviato nell'ultimo decennio con importanti riconversioni funzionali che generano una nuova polarità urbana. Il Piano di Governo del Territorio (P.G.T. "Milano 2030"), con la visione delineata dal Documento di Piano, include l'area del cavalcavia e l'ambito nel quale si colloca tra gli "ambiti di rigenerazione" riconoscendone la capacità sia di rivitalizzare il quartiere ponendo al centro gli spazi pubblici, sia di incidere sulla dimensione strutturale della Città, avvicinando il centro alle periferie e al Parco Agricolo Sud.
Ai fini del bando si richiede sia oggetto di ripensamento il manufatto del cavalcavia, per ricucire il tessuto urbano, rafforzando il mix funzionale, rimodulare il traffico veicolare, potenziando la mobilità ciclo-pedonale, ridurre l'esposizione all'inquinamento acustico e atmosferico e introdurre soluzioni innovative per l'adattamento climatico. Quali nuovi spazi e quali attività si possono immaginare se il cavalcavia viene ripensato rimodulando il flusso delle auto? Come cambiano gli spazi pubblici e i raccordi con la viabilità esistente, nonché le aree verdi interstiziali? A una scala urbana più vasta il Parco Alessandrini a nord potrebbe connettersi al Parco Cassinis a sud con la creazione di una nuova infrastruttura ecologica, sociale e ricreativa. **"Reinventing Flyover Corvetto"**, diventa così un'occasione di riflessione per nuove configurazioni spaziali e funzionali nell'ambito dell'idea di città dei 15 minuti.



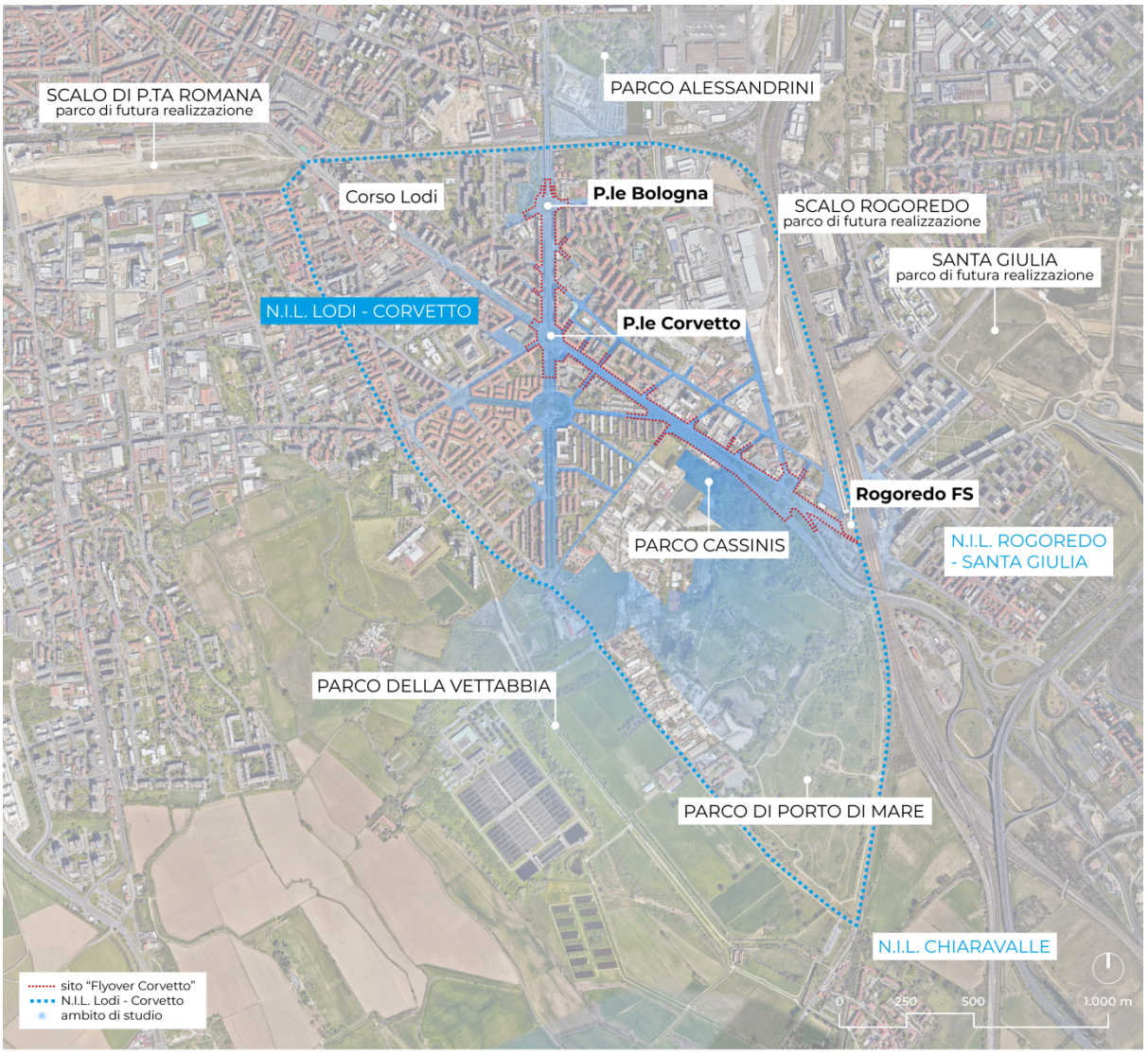
Area: L'area coinvolta dal progetto è di circa 65.000 mq, include il cavalcavia, nonché gli spazi pubblici e i raccordi con la viabilità esistente.

Informazioni principali: Il sito è inserito in un tessuto urbano compatto e consolidato, con aree in trasformazione, densamente popolato con più di 36.000 abitanti caratterizzati da profili sociali molto diversi. Si registra un'alta concentrazione di popolazione giovane e straniera.

Ambiti prioritari e aspettative:
- ripensamento della presenza e del ruolo del cavalcavia per operare una ricucitura del tessuto urbano esistente;
- creazione di un corridoio verde di connessione tra i principali parchi urbani esistenti e di futura realizzazione;
- introduzione di nuove funzioni nell'ottica della città dei 15 minuti;
- riqualificazione dello spazio pubblico e creazione di nuovi luoghi di aggregazione;
- estensione della rete ciclabile;
- ripensamento del sistema della mobilità veicolare all'interno del perimetro del sito in un'ottica di sostenibilità, anche potenziando i sistemi di interscambio.

Students Reinventing Cities

Presentazione del sito e aspettative per il suo sviluppo



Inquadramento socio-urbanistico ed elementi caratteristici del territorio

Situato nella **parte sud-est di Milano**, nel Municipio 4, il cavalcavia si colloca all'interno del **Nucleo di Identità Locale Lodi - Corvetto**, un ambito complesso, caratterizzato dalla presenza di porzioni di territorio molto diverse fra loro, in cui è evidente il passaggio tra il tessuto urbano consolidato a nord e le aree agricole a sud. Il N.I.L. Lodi - Corvetto è densamente popolato, con **più di 36 mila residenti** con profili sociali diversi. La componente straniera, che negli ultimi anni ha vissuto una crescita significativa, rappresenta il 25% circa della popolazione, ben al di sopra della media cittadina. Altrettanto rilevante è la presenza di popolazione tra i 20 e i 39 anni, attratta anche dagli sviluppi urbanistici che negli ultimi anni stanno interessando questa porzione di città e le aree limitrofe.

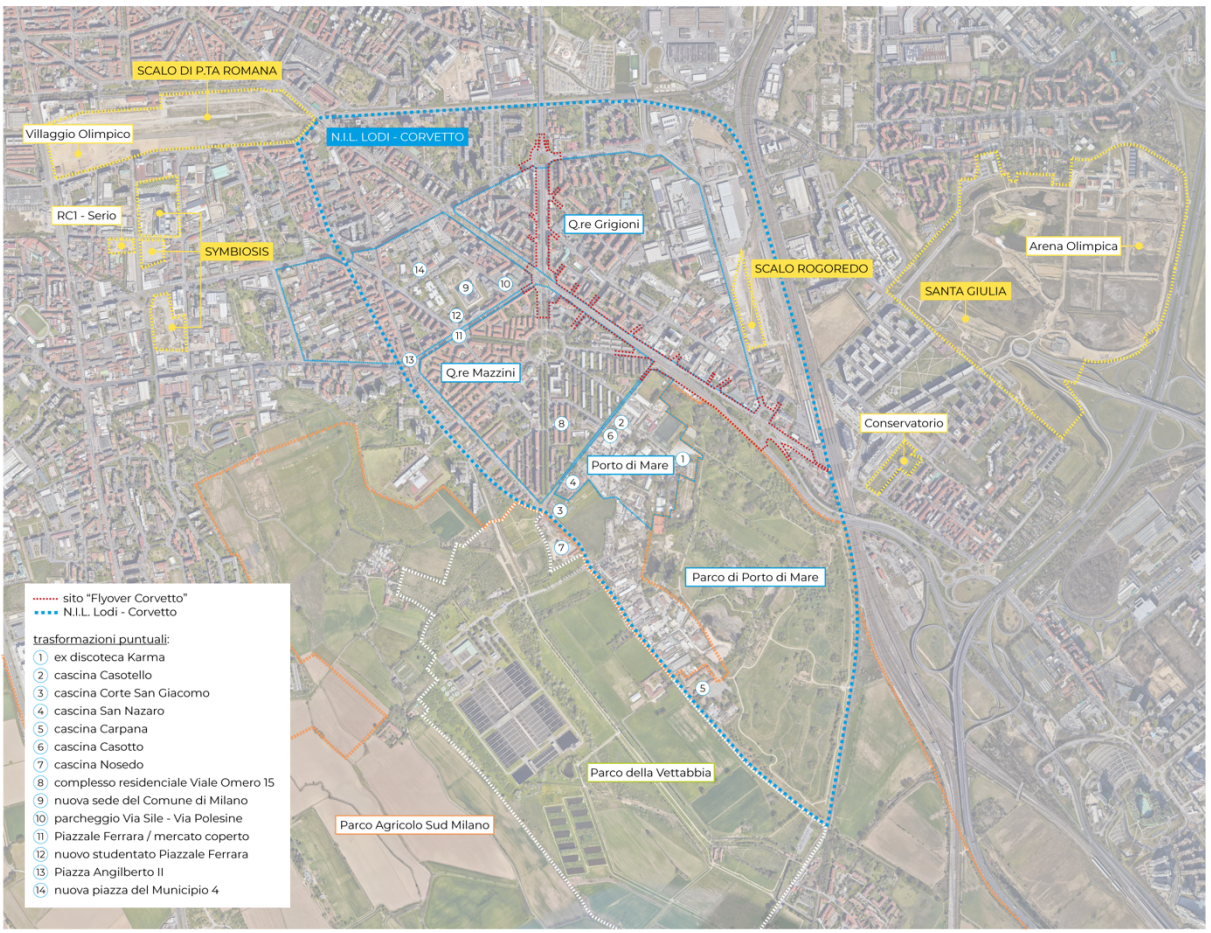
Tra le diverse parti che compongono il N.I.L., a est dell'omonimo piazzale, vi è il **quartiere Grigioni** – dal nome della società che ha dato vita al complesso residenziale situato tra Viale Lucania e Via Boncompagni – dotato di servizi rivolti principalmente al quartiere stesso, tali da renderlo una parte di città a sé stante, quasi indipendente rispetto al contesto nel quale si inserisce.

Analogamente, la parte a ovest di Piazzale Corvetto ha un carattere prevalentemente residenziale e l'edificato risale in larga parte agli anni Sessanta. Via Mincio e Via Oglio accolgono i principali servizi, tra cui una piscina, un centro polifunzionale, le scuole, una biblioteca, la sede del Municipio 4 e la nuova sede del Comune di Milano. Questo settore si caratterizza per il mix abitativo e sociale, in cui a una significativa presenza di abitanti stranieri si affianca la presenza di una popolazione giovane con elevati tassi di istruzione.

In corrispondenza di Piazzale Ferrara, dove si trova l'omonimo mercato coperto, si innesta il c.d. **"quadrilatero del Corvetto"**, ovvero lo storico comparto di Edilizia Residenziale Pubblica situato tra Via Polesine - Via Comacchio a nord, Via Carlo Marocchetti e il cavalcavia a est, Via Fabio Massimo a sud e Via Ravenna a ovest. Il **quartiere Mazzini**, compreso fra Via Polesine - Via Comacchio da una parte e Viale Enrico Martini - Via dei Cinquecento dall'altra, esteso fino a Via San Dionigi, appare come una porzione di città con una spiccata identità. Realizzato negli anni Venti dall'Istituto Autonomo Case Popolari (I.A.C.P.), si configura come una realtà compatta costituita da edifici a blocco e corti interne, e si connota per una serie di criticità frequentemente riscontrabili nei quartieri E.R.P., tra cui la scarsa manutenzione e problemi di natura sociale. La popolazione nel quartiere è composta principalmente da anziani e famiglie numerose con alta concentrazione di bambini. La maggior parte della popolazione che vi risiede non possiede titoli di studio universitari. Analoga situazione si registra nei complessi residenziali realizzati negli anni Cinquanta lungo Viale Omero e Via Berzoni da INA-Casa, Comune di Milano e I.A.C.P., costituiti sempre da edifici a blocco, ma secondo un principio insediativo aperto. In prossimità di Piazzale Gabrio Rosa la situazione appare diversa: gli alloggi E.R.P. negli anni sono stati venduti in larga parte agli inquilini. La popolazione risulta afferente più al ceto medio e la percentuale di popolazione straniera appare più contenuta. Inoltre, gli stessi spazi condominiali si caratterizzano per una maggior cura e qualità. Sul piazzale si trovano la Chiesa di San Michele e Santa Rita e una serie di servizi, tra cui l'oratorio, scuole e case di riposo. Caratteristico del quadrilatero è l'asse nord-sud di Viale Omero, quale giardino-lineare, luogo di incontro per gli abitanti nonché collegamento tra la città a nord e le aree agricole a sud.

Via Fabio Massimo, limite sud del quadrilatero, è una strada di accesso al raccordo autostradale, con spazi insufficienti per ciclisti e pedoni, oltre la quale si sviluppa l'area di **Porto di Mare**, comprendente anche il Parco Cassinis e il Parco di Porto di Mare che si raccorda direttamente al Parco della Vettabbia.

Il **Parco della Vettabbia** si caratterizza sia per i percorsi pedonali e ciclabili, i quali consentono di raggiungere il borgo di Chiaravalle e la sua Abbazia, sia per le cascine, alcune in fase di riqualificazione, la cui presenza rafforza il carattere periurbano del parco.



Trasformazioni in corso

La parte sud-est di Milano sta vivendo una fase di forte trasformazione. Numerose sono infatti le progettualità messe in atto sia dal soggetto pubblico sia da operatori privati, per le quali è prevista l'attuazione nel corso del prossimo decennio.

Uno degli interventi più significativi sarà la trasformazione dello **scalo di Porta Romana**, che include la realizzazione del Villaggio Olimpico in vista dei Giochi di Milano Cortina 2026. È prevista la realizzazione di un nuovo parco centrale attorno al quale si articolerà l'edificazione di nuovi uffici, residenze, servizi pubblici e uno studentato (temporaneamente Villaggio Olimpico).

A sud dello scalo è in corso l'operazione **Symbiosis**, volta alla realizzazione di un nuovo *business district*, che includerà il progetto **Vitae**, vincitore della prima edizione di Reinventing Cities per il sito di Serio.

Altrettanto significativa è la trasformazione dello **scalo Rogoredo**, in cui è prevista la realizzazione di residenze (in parte Edilizia Residenziale Sociale), uno studentato, spazi commerciali, servizi pubblici e un parco.

Dall'altro lato della ferrovia è atteso il completamento del **quartiere di Santa Giulia**, già dotato nella parte sud-ovest di residenze, uffici, spazi commerciali, un parco e servizi pubblici. Nella parte a nord-est, è prevista la realizzazione di nuove residenze, scuole e altri servizi pubblici, nonché l'estensione del parco esistente. L'intero quartiere sarà dotato di quattro grandi funzioni, quali un museo, una struttura commerciale, il nuovo campus del Conservatorio e l'Arena Olimpica del PalaItalia. Inoltre, il quartiere sarà servito da una nuova linea tranviaria, che collegherà la fermata M3 Rogoredo FS con la fermata M4 Repetti. La strada Paullese verrà estesa fino alla nuova rotatoria prevista all'altezza di Via

Cascina Merezzate ed è in fase di valutazione l'ulteriore estensione fino all'ambito delle vie Sulmona e Varsavia. Tale estensione o altre alternative attualmente in fase di studio sono ad oggi condizione imprescindibile per la chiusura al traffico veicolare del cavalcavia.

L'area di **Porto di Mare**, che per anni è stata al centro dell'attenzione mediatica per la situazione di degrado in cui versava, nel 2013 è stata acquisita dal Comune di Milano con l'intento di avviare un processo di rigenerazione urbana attraverso una serie di attività. L'area rientra, come riportato dal P.G.T. "Milano 2030", negli *Ambiti "Grandi Funzioni Urbane"* con specifiche previsioni di trasformazione. Ad oggi si caratterizza per la presenza disorganizzata di capannoni e depositi a cielo aperto, impianti sportivi e cascine, alcune attive, altre sotto-utilizzate o in stato di abbandono. Sono state recentemente oggetto di bandi di concessione d'uso di immobili per l'insediamento di funzioni prevalentemente di interesse pubblico l'ex discoteca Karma e le cascine Casotello, Corte San Giacomo, San Nazaro e Carpana, ai quali si aggiungerà Cascina Casotto. È in corso, invece, la riqualificazione di Cascina Nosedo, già oggetto del progetto U.I.A. OpenAgri.

Nel 2017 il Parco di Porto di Mare, al confine con il tracciato ferroviario, è stato dato in concessione all'Associazione Italia Nostra, la quale si è occupata della sua riqualificazione, gestione e presidio, sul modello sperimentato in altri parchi cittadini. La stessa associazione ha elaborato un progetto di sistemazione paesaggistica delle aree di ingresso (il documento è disponibile in *dataroom*).

Per quanto riguarda il quadrilatero del Corvetto, il **complesso residenziale di Viale Omero 15** nei prossimi anni sarà oggetto di un importante intervento di ristrutturazione e adeguamento degli alloggi inutilizzati e degli spazi al piano terra al fine di migliorarne l'accessibilità. Contestualmente saranno eseguiti lavori per l'efficientamento energetico e saranno riprogettati gli spazi esterni.

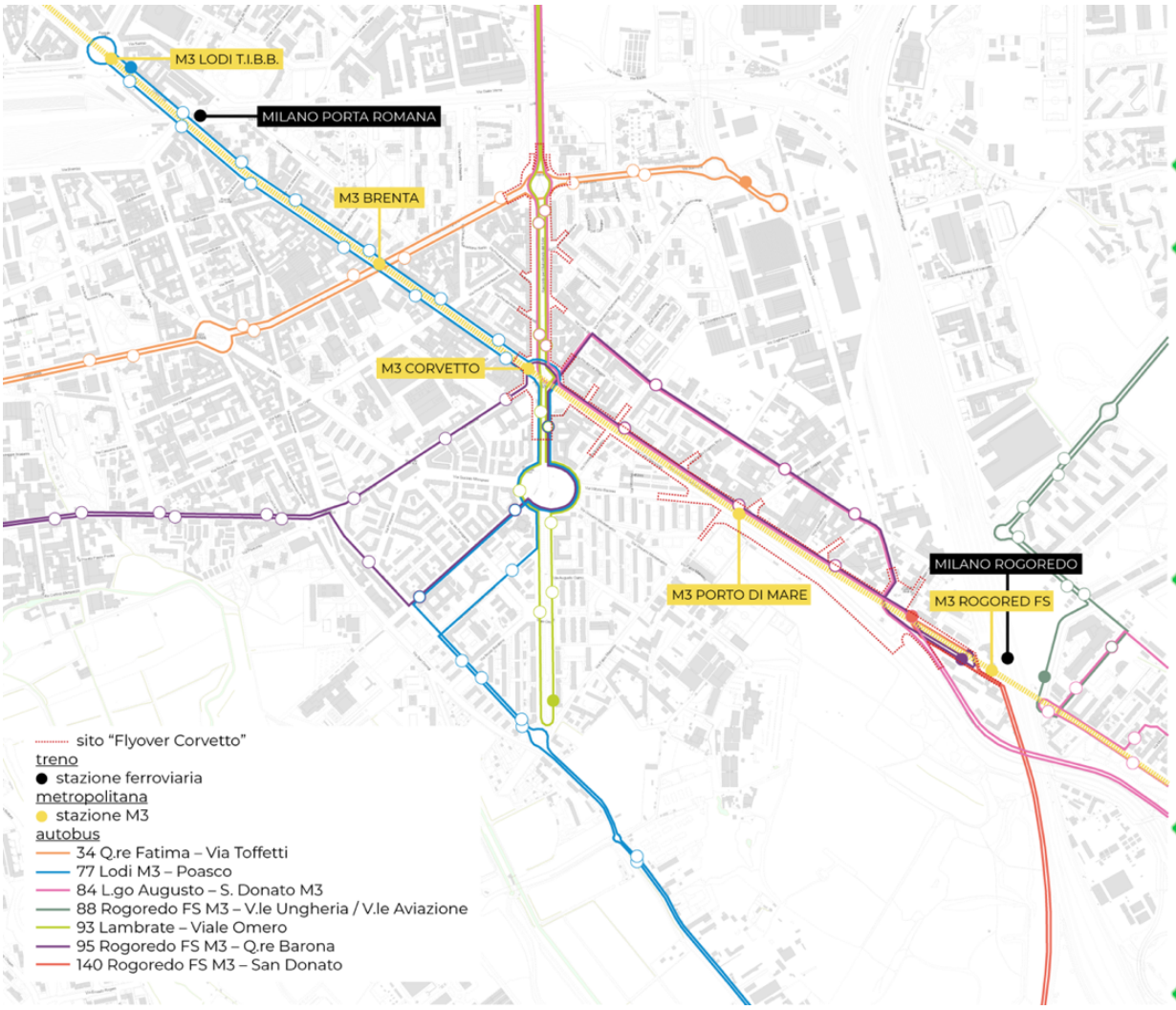
Anche gli **spazi pubblici in prossimità della nuova sede del Comune di Milano** saranno oggetto di una serie di interventi di riqualificazione. Il parcheggio tra le vie Sile e Polesine sarà trasformato in un'area pedonale, mantenendo a parcheggio solo la parte sotterranea, mentre in superficie saranno sistemati nuovi arredi urbani, aree gioco per bambini e alberature. In attesa della riqualificazione del mercato coperto, il Piazzale Ferrara è stato reso semi-pedonale attraverso un intervento di urbanistica tattica. Si segnala che sempre in Piazzale Ferrara è in corso il recupero di un edificio A.L.E.R., da anni in stato di abbandono, che verrà riconvertito dal Politecnico di Milano in studentato, con il piano terra destinato a servizi per il quartiere. In Piazza Angilberto II, anch'essa oggetto di una sperimentazione di urbanistica tattica, è quasi ultimata la trasformazione definitiva in una nuova area pedonale con nuovi arredi urbani, alberature e aiuole. Infine, il piazzale antistante la sede del Municipio 4, oggi adibito a parcheggio, verrà trasformato in una vera e propria piazza di quartiere.

Mobilità

Il **cavalcavia Corvetto** è stato realizzato tra la fine degli anni Cinquanta e i primi anni Sessanta per collegare l'Autostrada A1 (la c.d. "Autostrada del Sole") con Piazzale Bologna e, più in generale, con la città. È un'infrastruttura simbolo della pianificazione novecentesca incentrata sull'automobile e sulla necessità di rendere agevoli i flussi di traffico a scapito della qualità di vita cittadina. Un paradigma che oggi è sempre più messo in discussione e che si punta a invertire.

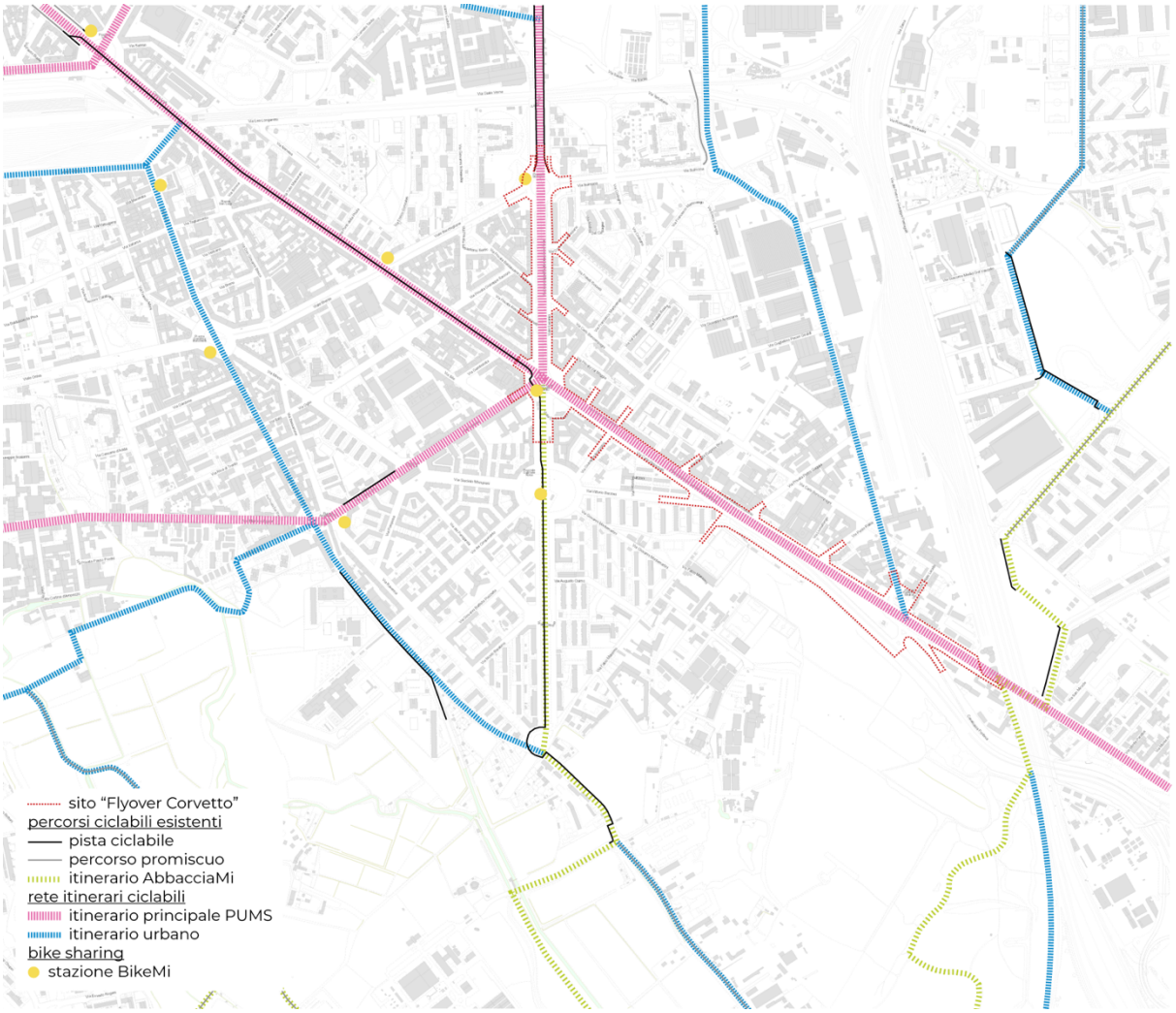
Viale Lucania e l'asse Via Marochetti - Via Cassinis, così come Corso Lodi, sono classificati nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) come **rete secondaria (strada di quartiere)**. Dal punto di vista del traffico privato, l'asse Cassinis - Marocchetti oggi si pone come alternativa al cavalcavia Corvetto per l'ingresso in città con provenienza da sud-est, collegandosi in maniera diretta con Corso Lodi, e andando a servire, inoltre, le aree di Piazza Angilberto II e Piazzale Ferrara. Il carico veicolare ammonta, nell'ora di punta

mattutina 8.00 - 9.00, intorno alle 1.800 unità, valore simile a quello presente sul cavalcavia.
Per quanto riguarda il sistema del **trasporto pubblico**, l'area del cavalcavia è collegata al centro della città attraverso l'asse Corso Lodi - Corso di Porta Romana, lungo il quale si sviluppa la M3, con le fermate di Corvetto, Porto di Mare e Rogoredo FS in prossimità il sito. La stazione ferroviaria di Rogoredo è una delle principali stazioni della città, servita da treni suburbani e regionali (tra questi, le linee S1, S2, S12 e S13 del Passante Ferroviario) e da treni ad Alta Velocità in direzione Genova e Bologna. Numerose linee di autobus transitano, inoltre, in prossimità del cavalcavia: a livello urbano, le linee 34 (Q.re Fatima – Via Toffetti), 77 (Lodi M3 – Poasco), 84 (L.go Augusto – S. Donato M3), 88 (Rogoredo FS M3 – V.le Ungheria / V.le Aviazione), 93 (Lambrate – Viale Omero) e 95 (Rogoredo FS M3 – Q.re Barona); a livello interurbano, la linea 140 (Rogoredo FS M3 – San Donato).



Per quanto riguarda la **rete ciclabile**, il P.U.M.S. individua una serie di itinerari principali e secondari in parte già attuati che mirano a favorire sia gli spostamenti tra le diverse centralità della città e sia la connessione con il territorio circostante. Nello specifico, il sito ricalca l'itinerario principale che si articola da Piazzale Bologna lungo Viale Lucania fino a Piazzale Corvetto e che poi svolta su Via Marocchetti - Via Cassinis fino alla stazione di Rogoredo. Nel sito convergono strade con piste ciclabili in sola segnaletica, come quella in Viale Puglie, e in sede protetta, come quella in Corso Lodi e in Viale Enrico Martini - Viale Omero. Quest'ultima si collega all'itinerario AbbracciaMi (il percorso ciclabile lungo 70 km attorno a Milano, che attraversa una serie di parchi, tra cui il Parco di Porto di Mare e il

Parco della Vettabbia), nonché alla Strada della Abbazie e ai percorsi all'interno del Parco Agricolo Sud.
Relativamente a "BikeMi", ossia il servizio di bike sharing del Comune di Milano, in prossimità del sito sono presenti solo tre stazioni situate rispettivamente in Piazzale Bologna, Piazzale Corvetto e Piazzale Gabrio Rosa.



Va sottolineato che il cavalcavia si configura come una **vera e propria barriera** attraversabile a piedi solo in Piazzale Bologna, in prossimità di Piazzale Corvetto o grazie al sottopassaggio della fermata M3 Porto di Mare, i cui accessi esterni presentano però spazi ridotti per i pedoni, soprattutto sul lato di Via Fabio Massimo. Gli spazi sottostanti al cavalcavia sono quotidianamente occupati da auto in sosta non regolamentata. Si segnala che l'attraversamento pedonale in Piazzale Bologna dista ca. 300 metri dal primo attraversamento utile in Viale Lucania, mentre tra il sottopassaggio di Porto di Mare e quello il primo attraversamento utile in Viale Marocchetti la distanza è di ca. 400 metri. La presenza del manufatto e l'eccessivo spazio per le auto hanno come conseguenza la **frammentazione degli spazi pubblici**, così come l'**inaccessibilità di diverse aree verdi** che hanno un carattere interstiziale e risultano poco valorizzate.
Si segnala inoltre la presenza di fronti attivi, caratterizzati da attività commerciali di prossimità, poco valorizzati, concentrati soprattutto in Piazzale Corvetto e lungo il lato nord di Via Marocchetti.



Obiettivi prioritari di sviluppo e scenario di progetto

In questo contesto, si chiede agli studenti che parteciperanno alla competizione di **ripensare la presenza e il ruolo del cavalcavia Corvetto**, quale occasione per connettere le diverse parti che compongono il N.I.L., attualmente isolate e poco integrate nel tessuto urbano, secondo il principio di prossimità alla base del modello di "città dei 15 minuti".

Il cavalcavia-barriera è uno dei principali assi stradali della città e si configura come uno spazio unicamente dedicato alle auto. Il traffico quotidiano genera una serie di impatti negativi soprattutto in termini di inquinamento acustico e atmosferico.
L'obiettivo principale che si intende perseguire e che viene richiesto ai partecipanti è quello di ripensare l'**asse urbano del cavalcavia** affinché non costituisca più una barriera, bensì diventi un **elemento di connessione tra i principali parchi urbani esistenti**, quali il Parco Alessandrini a nord e il Parco Cassinis a sud, **e i parchi di futura realizzazione** a Santa Giulia e negli scali di Porta Romana e Rogoredo.

La trasformazione dovrà puntare all'**implementazione** e al **rafforzamento della rete ciclabile** dei quartieri contigui, migliorando in particolare l'itinerario che collega la stazione ferroviaria di Rogoredo con le piste ciclabili esistenti in Viale Puglie, Corso Lodi e Viale Enrico Martini - Viale Omero, affinché possa essere percorso in maniera diretta e sicura.

Contestualmente alla riorganizzazione dei raccordi con la viabilità esistente, si dovrà **ridisegnare lo spazio pubblico** affinché sia convertito in un luogo inclusivo, di socialità e aggregazione per le persone, facilmente accessibile e di qualità, ben integrato con i servizi e il sistema del trasporto pubblico. A tal fine, il cavalcavia dovrà essere ripensato mediante azioni innovative finalizzate a trasformare questo spazio, e così anche il contesto, in un luogo attrattivo, introducendo al contempo soluzioni atte a contrastare gli effetti dei cambiamenti climatici sulla città.

Nell'elaborazione delle proposte i partecipanti dovranno necessariamente misurarsi con il tema del traffico veicolare esistente e la sua eventuale rimodulazione.



Priorità climatiche della Città e specifiche sfide ambientali

Il Comune di Milano ha recentemente approvato Piano Aria e Clima (P.A.C.), quale "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 comunale, 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 P.A.C. contempla l'orizzonte temporale del **2025 per il rientro nei limiti di qualità dell'aria** e quello del **2030 per il consolidamento di un modello di città a basse emissioni**, in grado di far fronte ai cambiamenti climatici mediante l'implementazione di azioni di adattamento, come necessaria transizione verso una **città "carbon neutral" per il 2050**. Students Reinventing Cities si inserisce in questo contesto.

Nell'affrontare la sfida ambientale e climatica, la proposta progettuale dovrà condividere la visione e gli obiettivi del P.A.C., nello specifico:

- protezione degli ambiti sensibili, dei residenti e dei city users dall'esposizione all'**inquinamento atmosferico**;
- riduzione netta della **mobilità** personale motorizzata ad uso privato;
- **raffrescamento urbano** e riduzione del **fenomeno "isola di calore"** attraverso interventi di forestazione urbana e incremento di superfici verdi;
- **Milano "città spugna"** attraverso interventi di depavimentazione, riduzione del rischio idraulico e diminuzione dell'afflusso dell'acqua piovana alla rete fognaria;
- promuovere la ***Clean Construction***, ovvero il riuso, la disassemblabilità, l'approccio al ciclo di vita e la minimizzazione della produzione di scarti e rifiuti in sito.

Accanto alle problematiche ambientali che riguardano l'intera città, quali le concentrazioni di inquinanti atmosferici (specialmente in inverno) e le ondate di calore (in

estate), l'ambito del cavalcavia Corvetto è attualmente esposto all'**inquinamento acustico**, derivante soprattutto dal traffico. Per questo motivo la proposta progettuale dovrà puntare ad una sua riduzione, attraverso la rimodulazione del flusso delle auto che quotidianamente transitano sul cavalcavia.

Per contribuire a trasformare Milano in una città "carbon neutral" entro il 2050 si dovrà intervenire su diversi aspetti, tra cui quello di renderla una città ciclo-pedonale, caratterizzata da una mobilità attiva, intermodale e sostenibile, così come una città adatta a contrastare i cambiamenti climatici, con una preponderante presenza di verde e con la valorizzazione delle risorse idriche, a beneficio della salute e della qualità di vita.

Norme e regolamenti specifici di pianificazione

Secondo quanto riportato nel Piano di Governo del Territorio (P.G.T. "Milano 2030"), l'area del Cavalcavia Corvetto è soggetta alle previsioni, di seguito sintetizzate. Con riferimento alla **Tavola R02 "Indicazioni urbanistiche"** del Piano delle Regole, il sito rientra in due distinti ambiti di Rigenerazione:

- **Ambito "Piazza" nelle porzioni nord del sito**, da intendere come spazi urbani di cerniera tra le zone centrali e le zone marginali della città. Secondo la disciplina generale, all'interno di questo ambito:
  - è consentito trasferire diritti edificatori provenienti da altre aree;
  - è possibile non realizzare, ma monetizzare la quota Edilizia Residenziale Sociale quando obbligatoria per cambi d'uso e nuova costruzione;
  - è consentito non computare all'interno della Superficie Lorda, se direttamente correlati con lo spazio pubblico e fino a un massimo di 250 mq, i servizi privati, gli esercizi di vicinato, le attività artigianali e gli esercizi di somministrazione;
  - sono ammesse le Grandi Strutture di vendita (più di 2.500 mq) se coinvolti i mezzanini della metropolitana;
  - è consentito il superamento dell'indice di edificabilità massimo (1 mq/mq) per interventi che raggiungono i seguenti obiettivi pubblici: continuità delle relazioni urbane, ottimizzazione delle connessioni viarie, massimizzazione delle aree pedonali incrementando sicurezza, permeabilità e capillarità delle connessioni, diversificazione degli usi al piano terra e massimizzazione dell'attrattività degli spazi aperti, miglioramento del rapporto tra spazi costruiti e spazi aperti, integrazione elementi di rinaturalizzazione per migliorare il microclima;

- **Ambito "Nodo di interscambio" nelle porzioni sud-est del sito**, da intendere come grandi attrezzature del trasporto pubblico e dell'interscambio da rigenerare. Secondo la disciplina generale, all'interno di questo ambito:
  - è consentito trasferire diritti edificatori provenienti da altre aree;
  - è possibile non realizzare, ma monetizzare la quota Edilizia Residenziale Sociale quando obbligatoria per cambi d'uso e nuova costruzione;
  - è consentito non computare all'interno della Superficie Lorda, se direttamente correlati con lo spazio pubblico e fino a un massimo di 250 mq, i servizi privati, gli esercizi di vicinato, le attività artigianali e gli esercizi di somministrazione;
  - sono ammesse, anche organizzate in forma unitaria, le Medie Strutture di vendita (fino a 2.500 mq) e le Grandi Strutture di vendita (oltre i 2.500 mq) anche organizzate in forma unitaria;

- è consentito il superamento dell'indice di edificabilità massimo (1 mq/mq), per interventi che raggiungono i seguenti obiettivi pubblici: continuità delle relazioni urbane, interazione tra spazi costruiti e spazi aperti, superamento delle barriere infrastrutturali, massimizzazione delle aree pedonali, diversificazione degli usi e rivitalizzazione degli spazi aperti, elementi di rinaturalizzazione per il miglioramento del microclima e delle connessioni ecologiche.

Eventuali nuove edificazioni potranno essere articolate su più piani fuori terra. Tuttavia, data la vicinanza all'aeroporto di Milano-Linate dovranno essere rispettati i limiti sulle altezze riportati nella **Tavola R08 "Ostacoli e pericoli per la navigazione aerea"** del Piano delle Regole. Con riferimento alla superficie di delimitazione degli ostacoli, l'area del cavalcavia rientra in:

- Superficie Orizzontale Interna (S.O.I.) – tra Via Avezzano e la stazione di Rogoredo – in cui l'altezza massima della quota di edificazione consentita è pari a 147,85 m;
- Superficie Conica (S.C.) – tra Via Avezzano e Viale Lucania – compresa tra la superficie orizzontale esterna (247,85 m) e la superficie orizzontale interna (147,85 m). La quota massima di edificazione consentita va determinata per interpolazione lineare tra le due quote massime indicate. Nello specific, l'area è compresa tra 160 m e 147,85 m.

Da tenere in considerazione le quote del piano campagna: Piazzale Bologna è situato a ca. 111,4 m slm; Piazzale Corvetto a ca. 109,5 m slm e il piazzale della stazione di Rogoredo a ca. 107,2 m slm.

Inoltre nel P.G.T., in funzione del grado di pericolosità idraulica, delle caratteristiche della falda superficiale e degli aspetti geologici-geotecnici, sono state individuate determinate classi di fattibilità che zonizzano il territorio comunale (**Tavola R01 "Fattibilità geologica e idraulica"**), alle quali si riferiscono precise norme di attuazione. Nello specifico:

- l'area tra Piazzale Bologna e Via Pallia rientra nella classe di fattibilità II ("Fattibilità con modeste limitazioni", di cui all'art. 44 del Piano delle Regole);
- l'area tra Via Pallia e la stazione di Rogoredo rientra invece nella classe di fattibilità IIIc ("Fattibilità con consistenti limitazioni", di cui all'art. 45, comma 5, del Piano delle Regole). Trattandosi di un'area a bassa soggiacenza della falda acquifera (< 5 m), i concorrenti dovranno tenere in considerazione questo aspetto, qualora prevedano la realizzazione di vani interrati o seminterrati di pertinenza di eventuali nuove edificazioni, così come gli scarichi delle acque e la compatibilità con i criteri di invarianza idraulica.

Sia la Tavola R01 che la **Tavola R09 "Reticolo Idrografico"** mettono in evidenza la presenza del Cavo Redefossi, tombinato, che si articola lungo l'asse Corso Lodi - Via Marocchetti - Via Cassinis - Via Rogoredo e appartiene al Reticolo Idrico Principale (R.I.P.), di cui agli artt. 49 e 50 del Piano delle Regole. Si segnala che è prevista una fascia di rispetto di larghezza pari a 10 m dal ciglio di ciascuna sponda per il reticolo all'interno del Tessuto Urbano Consolidato (T.U.C.) e come precisato nell'art. 7 del Regolamento di Polizia Idraulica (allegato n. 2 del Piano delle Regole) non è consentito realizzare opere all'interno degli alvei. All'interno delle fasce di rispetto sono possibili gli interventi di cui all'art. 8 del suddetto Regolamento, previo nulla-osta dell'Autorità Idrica competente.

Il medesimo asse, come indicato nella **Tavola 06 "Vincoli di tutela e salvaguardia"**, coincide con una fascia a rischio di ritrovamenti archeologici, in quanto ricalca il tracciato dell'antica Mediolanum-Placentia, ossia la strada di origine romana che metteva in comunicazione Milano con Piacenza. Tale fascia interessa in buona parte l'area del Cavalcavia Corvetto, che è pertanto soggetta alle indicazioni dell'art. 66 del Regolamento Edilizio in caso di opere di scavo.

Parte del sito è interessata dal vincolo relativo alla presenza di pozzi come riportato nella **Tavola R05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo"**, la quale individua una fascia di protezione di 10 m dal pozzo come "zona di tutela assoluta" (inedificabilità) e una fascia di rispetto di 200 m (edificabilità condizionata), entrambe ottenute con criterio geometrico a partire dalla posizione dei pozzi.

Ulteriori requisiti

La proposta dovrà essere redatta in **lingua inglese** e facoltativamente anche in lingua italiana.
Oltre agli elaborati richiesti nel Regolamento per la competizione, i concorrenti dovranno presentare il pannello illustrativo digitale in A3 anche in formato A1, in senso orizzontale. Il pannello A1 dovrà essere stampabile in vista dell'esposizione che verrà organizzata dalla Città di Milano.

Premi specifici della Città

La Città di Milano conferirà al Team vincitore un riconoscimento pubblico e valorizzerà i risultati della competizione attraverso un'esposizione aperta al pubblico e un'eventuale pubblicazione degli elaborati dei team partecipanti, dando adeguata visibilità al team vincitore attraverso social media, comunicati stampa e presenza sul sito web del Comune di Milano.
Con la partecipazione alla competizione, i concorrenti autorizzano l'esposizione e l'eventuale pubblicazione degli elaborati.
I partecipanti potranno pubblicare i propri elaborati, purché al termine della competizione, pena valutazione di eventuali misure di esclusione.

Riferimenti

- AA.VV., *Corvetto-Chiaravalle. Conoscenza per il cambiamento,* I Quaderni de Lacittàintorno, Fondazione Cariplo, 2019, disponibile al link: https://lacittaintorno.fondazionecariplo.it/download-2/
- *"Milano 2030" – PGT vigente*, Comune di Milano, disponibile al link https://www.pgt.comune.milano.it/
- *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*, Comune di Milano, disponibile al link https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/mobilita/pianificazione-mobilita/piano-urbano-della-mobilita
- *Piano Aria e Clima*, Comune di Milano, disponibile al link https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/ambiente/aria-e-clima/piano-aria-clima
- *Atlante della rigenerazione urbana,* Comune di Milano, disponibile al link *https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/rigenerazione-urbana-e-urbanistica/atlante*