Loreto. Milano

Piazzale Loreto, via Porpora. Milano

Il sito di Loreto si colloca nel quadrante nord est di Milano, a 3km dal Duomo, in un'area tra le più accessibili della città, connessa in pochi minuti di metropolitana alle stazioni di Milano Centrale, hub dei treni ad alta velocità, e Porta Garibaldi, accesso al distretto di Porta Nuova, e al quartiere universitario di Città Studi. Si tratta del principale crocevia lungo l'asse storico, oggi in trasformazione, che si sviluppa dal centro connettendo l'asse commerciale di Corso Buenos Aires con le direttrici di viale Monza e via Padova, in un quartiere tra i più densi e attivi di Milano, dalla forte vocazione commerciale e ricco di servizi. Oggi il piazzale si configura come un elemento di cesura dominato dal traffico, fattore che ne compromette la qualità urbana, come dimostrano l'assenza di attraversamenti pedonali e la scarsa fruibilità del verde. Per questi motivi, la strategia *Milano2030* individua nel perimetro di Piazzale Loreto una delle "Piazze" a cerniera tra il centro e i quartieri periferici in cui è prevista una disciplina urbanistica volta a favorire investimenti per il riassetto dello spazio pubblico, allo scopo di ricucire e rinnovare i quartieri intorno. Il sito è composto da un edificio di 8 piani fuori terra lungo via Porpora, oggi sede di uffici comunali, dal piano interrato al centro del piazzale, con l'accesso alla metropolitana e un sistema di gallerie con uffici, magazzini, locali tecnici e negozi, e dal piazzale stesso, su cui i progetti dovranno prevedere una riorganizzazione efficiente della viabilità, finalizzata a ricucire gli spazi pubblici con quelli delle vie limitrofe, dando priorità ai flussi pedonali e ciclabili in piena sicurezza. Il riassetto urbanistico del piazzale dovrà generare spazi accessibili e vivibili, e potrà permettere di ricavare ulteriori aree edificabili fuori terra, anche connesse con i piani interrati, con eventuali nuovi volumi da integrare nel contesto esistente. Reinventare il piazzale con soluzioni ispirate ai principi della mobilità sostenibile potrà avviare un processo di rigenerazione in grado di dare un nuovo volto a questa parte di città.



Programma atteso: Valorizzare Piazzale Loreto come 'cerniera' tra C.so Buenos Aires, viale Monza e via Padova, riorganizzando la viabilità, anche ciclopedonale, per generare spazi pubblici di qualità.

Proprietario: Comune di Milano

Superficie del sito: L'edificio di via Porpora ha una Superficie Lorda di ca. 2839 mq. Il Piazzale ha una superficie di ca. 17.000 mq. Gli spazi disponibili al piano interrato occupano ca. 6.000 mq.

Tipologia di trasferimento di proprietà prevista: Vendita con relativi diritti edificatori, con prezzo minimo fissato dalla proprietà, per l'immobile di via Porpora. Diritto di superficie, con prezzo minimo fissato dalla proprietà, per gli spazi al piano interrato e eventuali ulteriori in superficie.

Termine per presentare la manifestazione di interesse: 5 Giugno 2020 14:00 ora locale (corrispondente alle ore 1pm Coordinated Universal Time (UTC))

Presentazione del sito e aspettative per il suo sviluppo

Loreto costituisce uno degli ambiti urbani maggiormente accessibili e serviti della città di Milano. Si trova a 10 minuti a piedi dalla stazione ferroviaria di Milano Centrale, principale snodo di trasporto pubblico della città, che, grazie a treni ad alta velocità, collega Milano a Torino (50 min), Bologna (60 min), Firenze (100 min), Venezia (150 min) e Roma (200 min). Dalla stazione, l'aeroporto di Malpensa è raggiungibile in soli 40 min con il servizio ferroviario Malpensa Express, mentre l'area espositiva di Rho Fiera e la futura area MIND sono connessi in soli 25 min grazie al servizio ferroviario regionale. Il sito è servito da due linee della metropolitana, M1 e M2, che collegano Loreto al centro città, al centro direzionale di Porta Nuova e al campus universitario di Città Studi in soli 10 minuti. Nelle immediate vicinanze del Piazzale fermano anche le linee 90, 91, 92 dei bus di superficie e sono presenti diverse postazioni di Bike Sharing, al servizio della mobilità ciclabile. Infine, il sito è facilmente accessibile con il trasporto privato, poiché si trova poco distante delle tangenziali e dai primari collegamenti autostradali (8 km dalla A4 Milano-Venezia, 9 km dalla A1 Milano-Bologna).

La connessione a Corso Buenos Aires, una delle vie commerciali più importanti della città, la presenza di servizi di varia natura, l'elevata densità abitativa, rendono il contesto urbano del sito tra i più attivi di Milano. La piazza costituisce il fulcro all'interno dell'*asse nevralgico del nord-est*, un'arteria lunga 6 km tra corso Venezia, Buenos Aires, viale Monza e via Padova, su cui sono in corso rilevanti trasformazioni per lo sviluppo in chiave ecologica del sistema di mobilità e spazi pubblici – come la zona 30 in Corso Venezia e gli interventi di piantumazione previsti in Corso Buenos Aires e via Padova - oltre alla riqualificazione diffusa del patrimonio edilizio - dal museo etrusco di corso Venezia, all'ex cinema di via Redi, dal nuovo ostello di viale Doria, alle corti di Baires, fino al Palazzo di Fuoco di Loreto.

In questo ampio contesto di rinnovamento, la rigenerazione urbana di Piazzale Loreto, prevista dal Piano di Governo del Territorio Milano 2030, assume un ruolo strategico per ricucire parti di città oggi frammentate e dare continuità alle relazioni urbane tra i quartieri. Il piazzale, all'incrocio di alcune delle principali arterie di traffico della città, si presenta come un paesaggio dominato dalle automobili, ostile alle migliaia di pedoni e ciclisti che lo attraversano ogni giorno. Un luogo dove gli edifici e gli esercizi commerciali che affacciano sul piazzale, così come quelli del mezzanino di accesso alla metropolitana, non esprimono a pieno il loro potenziale, specie se paragonati a quelli di Corso Buenos Aires, Viale Monza e delle altre vie adiacenti. L'eccessivo spazio dedicato al movimento veicolare comporta la frammentazione degli spazi pubblici e l'inaccessibilità delle aree verdi, residuali all'interno dello snodo viario, rendendo Loreto inadeguata sotto il profilo della vita pubblica.

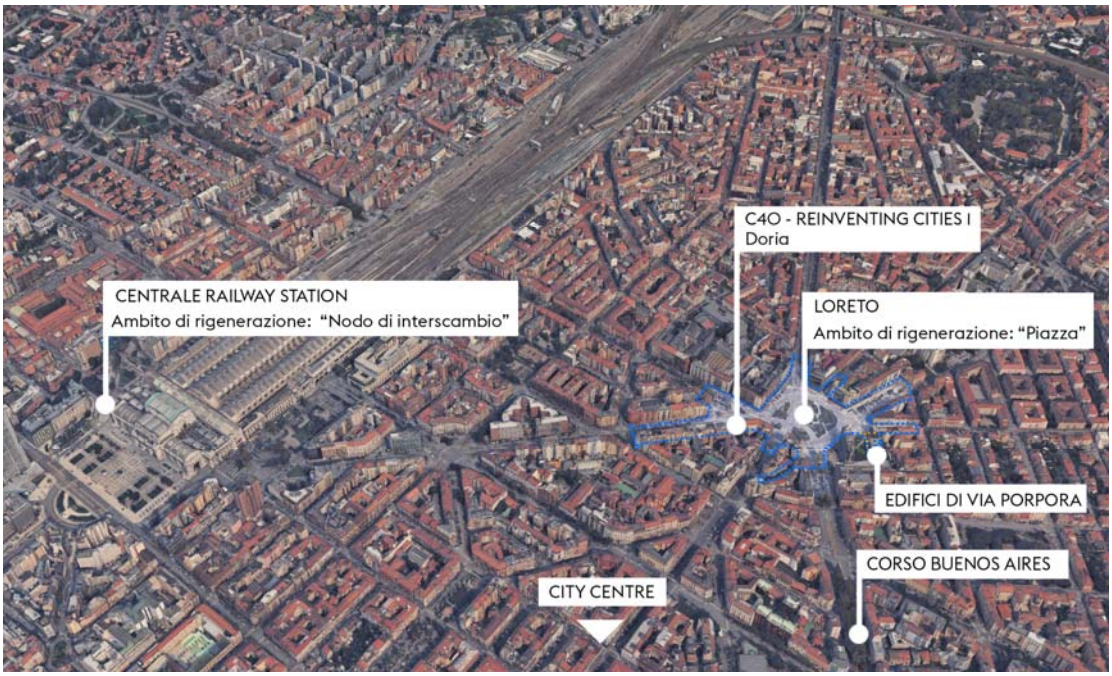
L'obiettivo prioritario che la Città intende perseguire è, dunque, ridisegnare la piazza per renderla attraversabile, incrementando e rendendo fruibili gli spazi pedonali per integrare l'asse commerciale di Corso Buenos Aires con Viale Monza, Via Padova e via Costa.
A tale scopo, i progetti dovranno:

- Riorganizzare la geometria della piazza per dare priorità al movimento diretto di pedoni, ciclisti e utenti del trasporto pubblico, incrementando sicurezza, permeabilità e capillarità delle connessioni, mantenendo al contempo adeguati flussi relativi ai principali itinerari veicolari, secondo schemi e indicazioni che verranno forniti in Dataroom;
- Massimizzare la dotazione di spazi pubblici unitari, accessibili, inclusivi e di qualità, nel Piazzale così come nelle vie limitrofe, garantendo spazi a scala umana, attrattivi e programmabili, valorizzando gli accessi esistenti alla metropolitana e prevedendo l'integrazione con aree verdi per migliorare il microclima e ridurre l'impronta di carbonio.
- Riattivare l'uso prevalentemente commerciale del piano mezzanino di accesso alla metropolitana, mantenendo la piena funzionalità del servizio, anche in connessione con il piano terra degli

edifici limitrofi e/o prevedendo lo sviluppo di eventuali volumi fuori terra integrati nel contesto, valorizzando le attività commerciali esistenti, diversificando gli usi e massimizzando l'attrattività degli spazi aperti.
- Rifunzionalizzare l'edificio di via Porpora per migliorarne la qualità architettonica e le performance ambientali, attraverso la scelta di soluzioni progettuali ispirate ai principi di efficienza energetica, produzione e consumo di energia pulita.

I punti sopra costituiscono obiettivi pubblici specifici, per il perseguimento dei quali l'amministrazione si riserva, previa verifica della compatibilità col quadro normativo vigente, di utilizzare i proventi comunque generati dall'intervento all'interno del sito Reinventing Cities, con particolare riferimento alla riqualificazione degli spazi pubblici del piazzale, in un quadro di proposte concordate che risultino coerenti con il progetto vincitore. Le proposte potranno prevedere soluzioni progettuali riguardanti solo il sito dell'invaso della piazza con riferimento agli spazi pubblici del piazzale, ovvero il solo edificio relativo a via Porpora, oppure una soluzione che comprenda entrambi, purché in coerenza con gli obiettivi generali e i criteri strategici del PGT.

Riguardo il ridisegno del piazzale, saranno valutate positivamente soluzioni che rafforzino le connessioni pedonali, anche prevedendo la realizzazione di una parziale o totale pedonalizzazione del primo tratto di via Padova, il mantenimento degli accessi al trasporto pubblico della linea metropolitana e la relativa connessione diretta a livello dei mezzanini, oppure la loro eventuale riallocazione. Relativamente al piano mezzanino, sarà possibile prevedere la rimodulazione o ottimizzazione degli spazi ad uso del personale tecnico in altro luogo rispetto all'esistente, purché all'interno del sito di progetto. Riguardo l'eventuale previsione di nuovi manufatti edilizi sulla piazza, saranno preferite soluzioni che non creino conflitto con gli isolati che ne definiscono il bordo. I nuovi corpi edilizi, da disporsi anche mediante localizzazione diffusa, dovranno avere altezze notevolmente inferiori a quelle dei fronti urbani esistenti e garantire elevati livelli di permeabilità dei piani terra, oltre che l'accoglimento di attività di supporto all'uso della piazza stessa, anche in diretta connessione con le attività insediate nel mezzanino.



Norme e disposizioni urbanistiche specifiche

Per quanto riguarda le regole urbanistiche, il Piano di Governo del territorio (PGT) include il sito all'interno degli Ambiti di Rigenerazione "Piazze" individuate nella Tavola R.02 - "Indicazioni urbanistiche" del Piano delle Regole (PdR) del PGT.
Il sito è interessato dalle seguenti disposizioni:
- con riferimento al piazzale, è possibile trasferire diritti edificatori sia di proprietà pubblica sia di proprietà privata anche per nuove edificazioni su aree di proprietà comunale, anche destinate a viabilità e verde esistente, compatibilmente con i vincoli imposti dalle costruzioni poste al piano interrato, dal sistema della mobilità e in un'ottica di riprogettazione degli spazi pubblici;
- con riferimento all'immobile di via Porpora, è data facoltà di superare l'Indice di edificabilità territoriale massimo (pari a 1mq/mq) mediante l'utilizzo, in alternativa o in forma composta, di: diritti edificatori anche perequati, di Edilizia Residenziale Sociale (ERS) e di servizi abitativi pubblici. Tale disciplina è applicabile esclusivamente per interventi che prevedano la riqualificazione dello spazio pubblico e secondo i seguenti criteri e obiettivi generali:

a) dare continuità alle relazioni urbane, ottimizzando le connessioni viarie;
b) massimizzare le aree pedonali incrementando sicurezza, permeabilità e capillarità delle connessioni;
c) diversificare gli usi al piano terra e massimizzare l'attrattività degli spazi aperti;
d) migliorare il rapporto tra spazi costruiti e spazi aperti mediante l'interazione il trasporto pubblico;
e) rinaturalizzazione per migliorare il microclima.

La volumetria massima accoglibile in sottosuolo, in soprasuolo della piazza e nell'edificio di via Porpora è pari a 10.000 mq di SL di cui massimo 3.000 mq da realizzare sulla piazza; nei 10.000 mq si intende inclusa la SL allocabile entro i mezzanini esistenti. Ad essa si aggiunge la SL esistente riconoscibile all'edificio di via Porpora.

Non è prevista la possibilità di applicazione della premialità relativa alla procedura concorsuale prevista all'art. 13, co. 11 delle NA del PdR.

Gli edifici prospicienti Piazzale Loreto sono inclusi all'interno degli Ambiti dal Disegno Urbano Riconoscibile (ADR) ed in particolare nella categoria "tessuto urbano compatto a cortina".

Il calcolo della Superficie Lorda (SL) dovrà essere effettuato, sia per la valutazione della SL esistente che per quella di progetto, secondo i parametri e le modalità descritte dalle Norme d'Attuazione del PdR del PGT (*Definizioni e parametri urbanistici*).

Sul sito possono essere insediate anche funzioni incluse nel "Catalogo dei Servizi" del Piano dei Servizi (PdS), che non saranno computate come parte della SL, secondo i criteri attuativi del PGT.

Non vi sono limitazioni sulle possibili funzioni urbane da introdurre nell'ambito di progetto.

Gli spazi pubblici inclusi nel perimetro del sito, sono classificati come spazi a vocazione pedonale. Per le aree ad essi adiacenti è data facoltà di scomputare dalla SL la superficie relativa ai servizi privati, gli esercizi di vicinato, le attività artigianali e gli esercizi di somministrazione fino a 250 metri quadri di SL.

Sono dovute dotazioni territoriali per servizi nella misura prevista dalle Norme di Attuazione del PdS.
Nel caso si scelga o sia prevista la cessione di aree si intende che l'operatore dovrà garantire al Comune di Milano la piena proprietà delle stesse.

In tema di sostenibilità ambientale, il PGT prevede che gli interventi dovranno agire in termini di minimizzazione delle emissioni di CO2 e di incremento della permeabilità e rinaturalizzazione, anche attraverso forme di verde integrate negli edifici (tetti e pareti verdi).

Le proposte dovranno attenersi alle norme del Regolamento Edilizio del Comune di Milano e, relativamente alle distanze dai fabbricati esistenti, al Decreto Ministeriale n.1444/68.

Restano salvi tutti i vincoli sovraordinati, anche in tema di pericoli per la navigazione

aerea e di tutela del territorio. Il sito è interessato dalla presenza di un tracciato stradale storico.

I titoli abilitativi per interventi di nuova costruzione, ampliamento di edifici esistenti e ristrutturazione edilizia sono soggetti alla corresponsione degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria, nonché del contributo sul costo di costruzione, in relazione alle destinazioni funzionali degli interventi stessi. Oneri di urbanizzazione e/o contributo sul costo di costruzione non sono dovuti, ovvero sono ridotti, nei casi espressamente previsti dalla legge (Dpr 380/2001, LR 12/2005). È consentito realizzare opere di urbanizzazione a scomputo degli oneri dovuti.

Le dotazioni di parcheggi privati sono da reperirsi ai sensi delle NdA del PdR del PGT e secondo quanto previsto dalla legge 122/89, anche in tema di localizzazione e quote per parcheggi destinati a mobilità sostenibile.

Secondo quanto previsto dal PGT, l'attuazione degli interventi sarà possibile con modalità diretta convenzionata (Permesso di Costruire Convenzionato) con il Comune di Milano ai fini di disciplinare eventuali interventi di urbanizzazione, ERS, aspetti planivolumetrici, realizzazione di servizi d'interesse pubblico e generale, trasferimento di diritti edificatori. È prevista l'attuazione mediante Piano Attuativo qualora gli interventi interessino una Superficie Territoriale (ST) superiore a 20.000 mq, connessi a interventi di riassetto urbano o comunque a una previsione di significative nuove dotazioni urbanistiche. PGT, norme e regolamenti sovraordinati prevalgono sui contenuti della scheda.

Si fa presente che le regole urbanistiche descritte ai paragrafi precedenti e contenute nella documentazione iniziale di gara (Elaborati grafici e norme contenenti stralci del PGT), sono applicabili dal momento dell'entrata in vigore della variante al PGT, approvata il 14 ottobre 2019, a seguito della pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia, avvenuta in data 5 febbraio 2020.

Il prezzo minimo di vendita per l'edificio di via Porpora è pari a 6.624.000 euro. Il prezzo minimo di concessione del Diritto di Superficie per la parte in soprasuolo per una durata massima di 90 anni è pari a 331,50 €/mq. Il prezzo minimo di concessione del Diritto di Superficie per la parte in sottosuolo per una durata massima di 90 anni è pari a 1.511,35 €/mq.

Per la parte relativa all'utilizzo dei mezzanini è da tenersi in considerazione anche un valore di costo aggiuntivo per i locali attualmente effettivamente utilizzati, come comunicato nel "Documento di sintesi, dati di progetto, vincoli, obiettivi" pubblicato in dataroom.

Qualora i diritti per la realizzazione di funzioni urbane libere vengano acquistati sul mercato, si dovrà aggiungere una quota ulteriore pari a 224,50 €/mq al mq di SL. Nel caso in cui tali diritti vengano acquistati direttamente dal Comune di Milano, tale quota sarà già compresa nel valore d'acquisto dei diritti edificatori, il cui importo sarà indicato dal Comune successivamente.
Le proposte che prevedono l'acquisto di diritti edificatori dal Comune di Milano, dovranno esplicitare tale importo come parte aggiuntiva dell'offerta economica.

Il Comune di Milano si riserva di verificare la congruità dell'offerta economica del progetto vincitore, prima di procedere alla alienazione. L' offerta economica potrà includere l'indicazione di extra oneri a carico del privato per la riqualificazione della piazza, che sarà valutata positivamente.



Specifici rischi climatici e sfide ambientali

Il Comune di Milano ha recentemente avviato l'elaborazione del Piano Aria Clima (PAC), strumento a scala urbana finalizzato a rispondere all'emergenza climatica e a tutelare la salute e l'ambiente, riducendo le emissioni climalteranti, l'inquinamento atmosferico locale e definendo una strategia di adattamento climatico con orizzonte intermedio al 2030. Reinventing Cities si inserisce in questo quadro di obiettivi. Le proposte, nell'affrontare le sfide ambientali del bando, dovranno condividere la visione e gli obiettivi alla base del PAC, in particolare con riferimento al tema della mobilità ciclo-pedonale, intermodale e a zero emissione, al tema della forestazione urbana, al miglioramento delle capacità drenanti dei suoli. Inoltre, si potrà tenere in considerazione l'introduzione di misure finalizzate alla protezione di residenti e city users dall'inquinamento atmosferico e a rendere i cittadini più consapevoli e attivi nella riduzione della propria impronta di carbonio.

Oltre alle problematiche ambientali che riguardano l'intera città, quali la concentrazione di inquinanti nell'aria (specialmente durante la stagione invernale) o le ondate di calore (durante l'estate), l'area è interessata da un notevole inquinamento acustico dovuto al traffico, la cui riduzione deve essere considerata nelle proposte.

Le sfide ambientali a cui dare particolare importanza per le caratteristiche del sito sono quelle relative al miglioramento della mobilità sostenibile e della resilienza e adattamento, tenendo conto del contesto sociale di riferimento che può contribuire al disegno delle proposte in termini di coinvolgimento di diverse categorie di stakeholder (studenti, lavoratori, residenti, associazioni di categoria, gestori del trasporto pubblico).

Si richiede una efficace integrazione nel contesto urbano in termini ambientali e funzionali. Di particolare rilevanza sarà la riprogettazione dello spazio pubblico per valorizzare percorsi pedonali e ciclabili con sistemi di mobilità sostenibile e verde fruibile, che consentano un miglioramento delle condizioni di traffico, sicurezza e rumorosità del sito.

Il sito è caratterizzato da fenomeni di isole di calore, la temperatura media diurna superficiale misurata durante i mesi estivi risulta compresa tra 36.6-38.8 (rilevazioni satellitari 2014-2017)
L'ambito è interessato da connessioni verdi esistenti, inoltre lungo l'asse Buenos Aires – Costa sono incoraggiati interventi di realizzazione di infrastrutture verdi che contribuiscano al miglioramento del

microclima urbano nonché delle attuali condizioni di adattamento agli eventi climatici estremi. Saranno di conseguenza da favorire interventi atti a mitigare il microclima urbano e migliorare la qualità dell'aria, sia attraverso l'incremento della vegetazione in corrispondenza di spazi aperti pubblici che attraverso la previsione di forme di verde integrate negli edifici e nelle infrastrutture.

Il sito è parzialmente interessato da limitazioni di fattibilità geologica e, pertanto, gli interventi di nuova edificazione e gli interventi sull'esistente, qualora interferiscano sulle condizioni di pericolosità sono subordinati ad approfondite verifiche.

In relazione alla proposta progettuale, il soggetto aggiudicatario dovrà provvedere ad eseguire a propria cura e spese le operazioni di bonifica dei suoli che si dovessero rendere necessarie, conformemente alla proposta progettuale presentata ed alla disciplina di settore (Dlgs 152/2006).



Calendario provvisorio

- Termine per la presentazione della manifestazione di interesse: 5 giugno 2020
- Data della proclamazione dei finalisti: entro agosto 2020
- Termine per la presentazione delle proposte finali: 15 gennaio 2021
- Data della proclamazione del progetto vincitore: entro marzo 2021

Requisiti linguistici

Tutta la documentazione della Manifestazione di Interesse deve essere redatta in lingua italiana. Il secondo documento della Manifestazione di Interesse (Presentazione del progetto e sviluppo concettuale del sito) deve essere redatto anche in lingua inglese.