Doria. Milano

Viale Doria (54-56). Milano

Il sito di viale Doria è una piccola area libera di circa 610 mq, utilizzata, al momento, come parcheggio pubblico a pagamento. È situato a soli 3 km dal Duomo, nella zona nord-orientale del centro cittadino, in una delle aree più accessibili di Milano.

Il sito occupa una posizione estremamente strategica ed è molto ben collegato con i mezzi di trasporto pubblico: si trova nei pressi della stazione ferroviaria di Milano Centrale e dista solo 100 metri dalla stazione della metropolitana Loreto, di interscambio fra le linee M1 e M2. Dal sito di viale Doria, in meno di 10 minuti, è possibile raggiungere il Duomo o Porta Nuova, oppure prendere un treno per raggiungere qualunque città d'Italia.

Il quartiere è tra i più attivi e densamente popolati della città e si trova vicino a Corso Buenos Aires, una delle vie commerciali più importanti di Milano. Si caratterizza per una popolazione giovane, e per un'alta percentuale di edifici residenziali (71%), con bar, ristoranti, negozi e servizi pubblici e privati.

Oggi il sito appare come un piccolo vuoto urbano lungo viale Doria, l'asse che collega la stazione Centrale a piazzale Loreto. L'area ha il potenziale per diventare un elemento di attrazione, con particolare riferimento allo spazio pubblico circostante.

Il Comune di Milano punta a migliorare le dotazioni infrastrutturali per la mobilità ciclo-pedonale nonché a prevedere nuove infrastrutture verdi nel quartiere. Pertanto, si raccomanda l'elaborazione di proposte che valutino l'opportunità di sviluppare progetti di qualità in grado di riqualificare lo spazio pubblico.



Programma atteso:
Saranno favorite proposte che presentino innovazioni architettoniche e funzionali legate al risparmio energetico e alla riduzione delle emissioni di CO_2. Le proposte dovranno includere ipotesi per la riqualificazione dello spazio pubblico di viale Doria andando incontro alle aspettative espresse dai cittadini.

Proprietario:
Comune di Milano.

Area del lotto:
circa 610 mq.

Tipologia di trasferimento di proprietà prevista:
Il sito sarà oggetto di vendita con i relativi diritti edificatori, con un prezzo minimo fissato dalla proprietà. In funzione della proposta, ulteriori diritti edificatori potranno eventualmente essere acquistati dal proponente, facendone richiesta al Comune di Milano, e/o ottenuti mediante previsione di quote di Edilizia Residenziale Sociale o altri incentivi previsti dal PGT.

Presentazione del sito e aspettative per il suo sviluppo

Il sito occupa una posizione estremamente strategica. Si trova a 10 minuti a piedi dalla stazione ferroviaria di Milano Centrale, il principale snodo di trasporto pubblico della città, che collega, grazie a treni ad alta velocità, Milano a Torino (50 min), Venezia (150 min), Firenze (100 min) e Roma (200 min).

Il sito si trova a 100 metri dalla stazione della metropolitana Loreto, di interscambio fra le linee M1 e M2, che collega in circa 10 minuti viale Doria al Duomo e al centro città, al centro direzionale di Porta Nuova e a al campus universitario di Città Studi.

Inoltre, viale Doria è ubicato a poca distanza da ambiti in cui sono in corso di attuazione trasformazioni urbane significative e importanti progetti e opportunità di riqualificazione urbana, quali il distretto temporaneo del design di Ventura Centrale presso i Magazzini Raccordati (magazzini ferroviari in disuso nell'area della stazione Centrale).

Tutti questi fattori lo rendono un sito potenzialmente appetibile per uno sviluppo multifunzionale, che preveda attività quali uffici, negozi e strutture ricettive.

Il Comune di Milano sta incoraggiando politiche per attrarre i giovani e incrementare il turismo, supportando lo sviluppo di start-up e strutture ricettive per studenti, turisti e giovani lavoratori; ciò rappresenta un ulteriore potenziale fattore di successo per lo sviluppo del sito.

In termini di accessibilità, viale Doria si trova a 40 minuti dall'aeroporto di Malpensa, raggiungibile con il treno Malpensa Express, mentre treni regionali collegano la stazione Centrale con l'area Rho-Fiera Milano in soli 25 minuti.

Il sito è infine facilmente accessibile al trasporto privato, poiché si trova nei pressi della tangenziale e dei collegamenti autostradali (8 km dalla A4 Milano-Venezia, 9 km dalla A1 Milano-Bologna). Sono inoltre presenti diverse postazioni di Bike Sharing a ridosso del sito.



Norme e disposizioni urbanistiche specifiche relative allo sviluppo del sito

Per quanto riguarda le regole urbanistiche, il Piano di Governo del Territorio (PGT) include il sito all'interno degli Ambiti dal Disegno Riconoscibile (ADR). Il sito è interessato dalle seguenti disposizioni:
- L'area di si trova all'interno di un ambito ad "elevata accessibilità" (art. 8 NdA del Piano delle Regole – PdR - del PGT), in tali ambiti è obbligatorio il raggiungimento dell'indice di utilizzazione territoriale (Ut) 1 mq / mq;
- L'indice di utilizzazione territoriale massimo (Ut) può superare 1 mq/mq, in funzione delle deroghe morfologiche consentite dal Piano – nel tessuto "urbano compatto a cortina", le proposte devono rispettare le linee guida e prescrizioni di cui all'art. 15.2 delle NdA del Piano delle Regole – PdR - del PGT;
- In particolare, l'edificazione sul fronte stradale potrà raggiungere l'altezza dell'edificio adiacente più basso;
- nella parte posteriore del lotto (16,5 m dalla strada sul fronte di viale Doria), l'edificazione non può superare un'altezza di 4 m;
- la slp massima, in funzione della deroga morfologica, sarà calcolata in relazione al progetto architettonico e secondo le modalità di calcolo descritte nell'art. 4.6 delle NdA del Piano delle Regole del PGT;
- Nessuna limitazione sulle possibili funzioni urbane.

Secondo quanto disposto dal PGT, l'area possiede diritti edificatori per 0,35 mq/mq di slp. L'indice massimo obbligatorio (1 mq / mq) può essere ottenuto attraverso le seguenti modalità, disposte dall'art. 8 delle NdA del Piano delle Regole del PGT:

- 0,35 mq/mq attraverso incentivi volumetrici, quali quelli derivanti dall'efficienza energetica dell'edificio (art. 10 delle NdA Piano delle Regole) e/o l'acquisto di ulteriori diritti edificatori, eventualmente dal Comune di Milano come parte dell'offerta economica e/o inserimento di Edilizia Residenziale Sociale;

a cui aggiungere:
- 0,30 mq/mq (cd. "indice di accessibilità") pari a 0,15 mq / mq di ERS (0,10 mq/mq per le categorie art.9.2 lettera a e 0,05 per le categorie art. 9.2 lettera b) + 0,15 mq / mq di edilizia libera;

oppure:
- 0,30 mq / mq (cd. "indice di accessibilità") utilizzando incentivi volumetrici, quali quelli derivanti dall'efficienza energetica dell'edificio (art. 10 NdA del PdR) e/o l'acquisto di ulteriori diritti edificatori, eventualmente dal Comune di Milano come parte dell'offerta economica, per edilizia libera.

Sul sito potranno essere insediate anche funzioni incluse nel "Catalogo dei Servizi" del PGT di Milano, che non saranno computate come parte dell'indice di utilizzazione territoriale massimo.
Per la realizzazione di interventi eccedenti l'indice di utilizzazione territoriale di 0,35 mq/mq sono dovute dotazioni territoriali per servizi nella misura prevista dall'art. 9 delle NdA del Piano dei Servizi. La norma prevede la possibilità di monetizzare la dotazione richiesta di aree per servizi, sulla base di parametri economici al mq fissati dal Comune di Milano.
Le proposte dovranno attenersi alle norme del Regolamento Edilizio del Comune di Milano e, relativamente alle distanze dai fabbricati esistenti, all'art. 9 del Decreto Ministeriale n.1444/68. La slp dovrà essere calcolata secondo quanto disposto dall'art.4, comma 6, delle NdA del PdR.
I titoli abilitativi per interventi di nuova costruzione 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. Non è previsto il pagamento del contributo di costruzione e della monetizzazione per la realizzazione di servizi d'interesse pubblico. È consentito realizzare opere di urbanizzazione a scomputo degli oneri.
Per ogni 10 mc di volume costruito è richiesto 1 mq di parcheggi pertinenziali (legge 122/89).
Secondo quanto previsto dal PGT, l'attuazione degli interventi sarà possibile attraverso:

- Modalità diretta convenzionata – Permesso di costruire con Atto d'Obbligo - con utilizzo fino al massimo dell'indice di utilizzazione territoriale obbligatorio di 1mq/mq attraverso benefici volumetrici per efficienza energetica e/o diritti perequati, con ricorso alla monetizzazione in luogo della cessione di aree.
- Modalità diretta convenzionata – Permesso di Costruire con Atto d'Obbligo - se si raggiunge l'altezza dell'edificio più basso adiacente attraverso l'utilizzo di soli diritti edificatori perequati, benefici volumetrici per efficienza energetica e/o diritti perequati con utilizzo di monetizzazione in luogo della cessione di aree, in tal caso serve il parere della Commissione per il Paesaggio in relazione alla deroga morfologica;
- Modalità diretta convenzionata - Permesso di Costruire Convenzionato - con utilizzo fino al massimo dell'indice di utilizzazione territoriale obbligatorio di 1mq/mq, o l'altezza dell'edificio più basso adiacente, qualora l'intervento preveda l'inserimento di quote di Edilizia Residenziale Sociale o se l'intervento preveda cessione di aree e/o l'inserimento di servizi di interesse pubblico.
- Modalità diretta convenzionata - Permesso di costruire convenzionato - se si realizzano servizi d'interesse pubblico, indipendentemente dalla volumetria costruita.

Il prezzo minimo di vendita è pari a 1.053.500 €. Inoltre, le proposte possono prendere in considerazione l'acquisto di ulteriori diritti edificatori dal Comune di Milano, 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 vendita.

I valori di riferimento per i diritti edificatori, tutti i documenti citati nel testo e un elenco di verifiche urbanistiche e edilizie da produrre per la presentazione delle proposte finali sono disponibili all'interno della Data Room.



Problematiche climatiche o ambientali specifiche relative allo sviluppo del sito

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), non ci sono rischi ambientali o climatici specifici che interessano il sito.
L'area è interessata da un notevole inquinamento acustico, la cui riduzione dovrebbe essere considerata nelle proposte, il sito infatti si affaccia su una strada particolarmente trafficata.

Si richiede una efficace integrazione nel contesto urbano, in termini ambientali e funzionali. Di particolare rilevanza sarà l'attivazione del fronte strada al pianoterra, inclusa la riprogettazione dello spazio pubblico di viale Doria, tra piazzale Loreto e via Giovanni da Palestrina, attraverso il ripensamento dell'asse per favorire la pedonalità e la ciclabilità con presenza di verde fruibile.

Per le sfide ambientali specifiche che il Comune di Milano sta al momento affrontando, tetti e facciate verdi (e/o riflettenti) o interventi atti a raggiungere analoghi per mitigare il rischio di surriscaldamento e aumentare la biodiversità, saranno valutati positivamente

Riguardo lo stato dei suoli, all'interno della Data Room sono disponibili i risultati delle indagini preliminari ambientali effettuate nell'estate del 2018 a cura del Comune di Milano. I costi delle eventuali bonifiche necessarie in relazione alle funzioni da insediare, saranno in ogni caso a carico del soggetto vincitore del bando.

