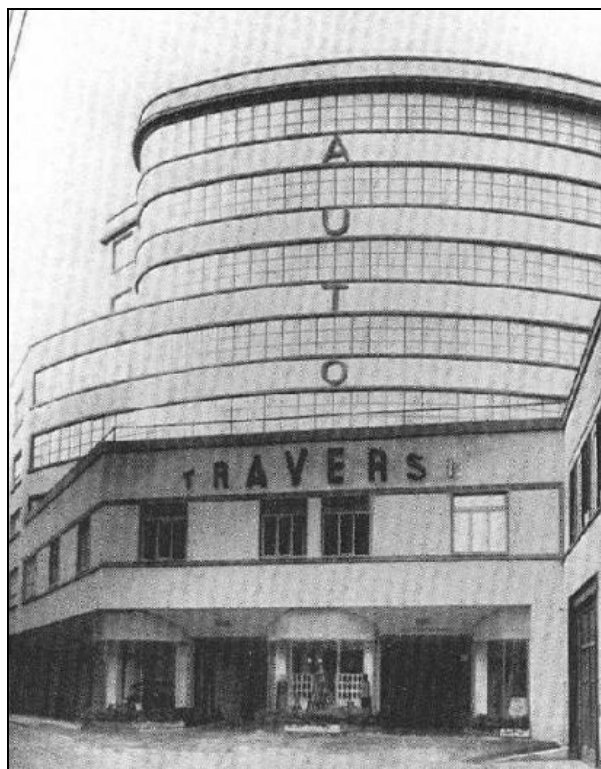


COMUNE DI MILANO



**PIANO ATTUATIVO
AUTORIMESSA TRAVERSI
VIA BAGUTTA 2**



ALLEGATO TA.4

RELAZIONE TECNICA

INDICE

1. Premessa	pg. 5
2. Inquadramento storico	pg. 7
3. Vincolo di tutela diretta (D.Lgs 42/2004)	pg. 13
4. Inquadramento urbanistico	
4.1 Piano Territoriale di Inquadramento Provinciale	pg. 15
4.2 Piano di Governo del Territorio	pg. 16
4.3 Consistenza, destinazioni e modalità di intervento ammesse	pg. 16
4.4 Dotazione di servizi richiesta	pg. 17
4.5 Dotazione di parcheggi privati richiesta	pg. 18
5. Assetto del progetto	
5.1 Stato di fatto e consistenza edilizia	pg. 18
5.2 Destinazioni ammesse	pg. 21
5.3 Dotazione di servizi	pg. 22
5.4 Dotazione di parcheggi pubblici	pg. 23
5.5 Dotazione di parcheggi privati	pg. 25
5.6 Dati urbanistici generali	pg. 26
5.7 Rapporti con il Regolamento Edilizio	pg. 26
6. Classificazione dell'intervento	pg. 27
7. Indicazioni planivolumetriche	
7.1 Altezza massima	pg. 28
7.2 Distanza dai confini	pg. 29
8. Indicazioni tipologiche e morfologiche	pg. 30
9. Strategia energetica	pg. 31
10. Ricadute pubbliche	
10.1 Qualità urbana del contesto.....	pg. 32
10.2 Opere esterne al contesto riguardanti la Zona 1	pg. 33
10.3 Risorse economiche a disposizione.....	pg. 33
10.4 Allocazione degli importi derivanti dalla monetizzazione aree per servizi ...	pg. 34
10.5 Allocazione parziale degli oneri urbanizzativi	pg. 35

ELENCO DELLE TABELLE DI RELAZIONE

Tabella 1 – Consistenza dello stato di fatto - Slp
Tabella 2 – Aree per servizi (senza GSV)
Tabella 3 – Aree per servizi (con GSV)
Tabella 4 – Parcheggi privati
Tabella 5 – Dati urbanistici generali
Tabella 6 – Risorse economiche a disposizione del Comune
Tabella 7 – Risorse economiche - Monetizzazioni disponibili alla stipula della convenzione
Tabella 8 – Risorse economiche – Monetizzazioni aggiuntive per grande struttura di vendita
Tabella 9 – Oneri di urbanizzazione

ELENCO DELLE TAVOLE

Inquadramento generale

Tav. S.01	Inquadramento territoriale: estratti CTC – Ortofoto - catastale
Tav. S.02	Inquadramento territoriale: estratti PGT
Tav. S.03	Inquadramento territoriale: estratti PTCP - ENAC
Tav. S.04	Stato di fatto: estratti catastali

Lotto funzionale oggetto di PA: Autorimessa Traversi

Tav. T.01	Stato di fatto: planimetria generale
Tav. T.02	Stato di fatto: pianta piani Interrato, Terra, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, Copertura
Tav. T.03	Stato di fatto: Prospetti
Tav. T.04	Stato di fatto: Calcolo della SLP
Tav. T.05	Stato di fatto: Consistenza urbanistica
Tav. T.06	Progetto: Elementi prescrittivi Sagoma di massimo ingombro - Piante
Tav. T.07	Progetto: Elementi prescrittivi Sagoma di massimo ingombro – Prospetti e sezione
Tav. T.08	Progetto: Schemi strutturali indicativi
Tav. T.09	Progetto: Planivolumetrico esemplificativo Contestualizzazione della sagoma di massimo ingombro
Tav. T.10	Progetto: Planivolumetrico esemplificativo Ipotesi di sopralzo

Opera a scomputo oneri di monetizzazione aree a servizi: Piscina via Fatebenesorelle

Tav. SQ.1	Stato di fatto Planimetria generale
Tav. SQ.2	Progetto Piscina: Planimetria generale di Progetto
Tav. SQ.3	Progetto Piscina: Pianta piano terra
Tav. SQ.4	Progetto Piscina: Pianta piani Interrato e Copertura
Tav. SQ.5	Progetto Piscina: Prospetti e Sezioni
Tav. SQ.6	Progetto Piscina: Calcolo delle superfici e Verifica parametri edilizi
Tav. SQ.7	Schema fognature

Opera a scomputo oneri di urbanizzazione: via Fatebenesorelle

Tav. U.1	Progetto Strade: Stato di fatto – Pianta e Sezioni
Tav. U.2	Progetto Strade: Progetto – Pianta e Sezioni

ELENCO DEGLI ALLEGATI

Lotto funzionale: Autorimessa Traversi

All. T/A.1	Decreto di Vincolo e prime indicazioni progettuali del MIBAC
All. T/A.2	Documentazione storica
All. T/A.3	Rapporto con il contesto edificato Sezioni per l'individuazione della sagoma di massimo ingombro indotta dalla distanza dagli edifici contermini
All. T/A.4	Relazione Tecnica
All. T/A.5	Documentazione fotografica
All. T/A.6	Norme Tecniche di Attuazione
All. T/A.7	Relazione economica
All. T/A.8	Schema di Convenzione Urbanistica
All. T/A.9	Atto di Proprietà

Opere a scomputo: Piscina

All. SQ/A.1 Documentazione fotografica
Relazione tecnico illustrativa
Relazione economica: calcolo estimativo
Prime indicazioni PSC
Nomina RUP

Opere a scomputo: via Fatebenesorelle

All. U/A.1 Documentazione fotografica
Relazione tecnico-illustrativa
Relazione economica: calcolo estimativo
Nomina RUP

1. PREMESSA

L'intervento è relativo all'immobile meglio noto come "Autorimessa Traversi" localizzato in via Bagutta n.2 - Zona di Decentramento n.1 - in contiguità con piazza San Babila, una delle piazze simbolo del centro storico di Milano.

La posizione dell'immobile, per quanto defilata, partecipa al disegno complessivo della quinta che caratterizza il lato Nord della piazza e si trova in posizione strategica rispetto al cosiddetto "quadrilatero della moda" (via Montenapoleone, via Manzoni, via Spiga, corso Venezia) all'interno del quale la via Bagutta ha mantenuto un ruolo secondario.

Costruito nel 1939 nell'ambito del più ampio progetto di rifacimento della piazza San Babila, l'immobile ospitava una delle prime autorimesse pubbliche milanesi prive di rampe in quanto dotate di impianti monta-vetture gestiti da personale addetto.

Anche se oggetto di un nulla osta autonomo, il progetto originario risultava coordinato con quelli dell'adiacente "Palazzo SNIA" e dalla vicina "Torre SNIA" con i quali condivideva, tra l'altro, l'allineamento dei piani destinati a portico commerciale.

DisMESSo nel 2003 per motivi di inadeguatezza funzionale e di incompatibilità con la viabilità locale, l'immobile versa in pessime condizioni manutentive che sono in continuo peggioramento.

Nel 2007 l'immobile è stato riconosciuto di interesse storico-artistico particolarmente importante ai sensi dell'art.10 comma 3 lett.a) del DLgs. 22.01.2004 n.42 e sottoposto a "vincolo di tutela diretta" da parte della Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Lombardia.

Nel 2008 il Direttore Regionale del Ministero per i beni culturali e paesaggistici della Lombardia, al fine di rendere possibile il recupero funzionale dell'immobile, ha stabilito una serie di indicazioni progettuali da utilizzare per bandire un concorso internazionale di idee.

Le indicazioni configurano *"un'opportunità creativa anziché una limitazione operativa"* e indicano come possibilità operative la conservazione della facciata sul fronte principale, il mantenimento con valore testimoniale di parte dei solai e una sopraelevazione equilibrata ed armonica che si qualifichi come aggiunta riconoscibile.

Nel 2009 si è svolto il concorso di idee che ha visto la partecipazione di sette architetti di fama internazionale che hanno interpretato le indicazioni contenute nel vincolo coniugandole con l'effettivo recupero funzionale dell'immobile, fornendo una serie di scenari di intervento alternativi.

Pur trattandosi di un edificio singolo e privo di aree di pertinenza, preso atto che la Proprietà intende allocare all'interno dell'edificio una pluralità di funzioni urbane non residenziali tra cui potrebbe trovar posto anche una grande struttura di vendita di rilevanza intercomunale (>2500 mq/Sv), ai sensi dell'art. 27.1.c delle Norme di Attuazione (NA) del Piano delle Regole (PdR), si rende necessaria la redazione di un Piano Attuativo (PA), presentato ai sensi della LR 12/2005 e s.m.i.

Inoltre la procedura di Piano Attuativo ai sensi del D.lgs 152/2006 deve essere accompagnata da una preventiva procedura di Verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Sulla base di queste valutazioni preliminari il Piano Attuativo per il recupero dell' "Autorimessa Traversi" è da ritenersi un'iniziativa prioritaria in quanto capace di riqualificare un edificio di particolare interesse storico ed artistico che oggi versa di una condizione di abbandono e degrado e nel contempo di innescare un processo virtuoso di riqualificazione del contesto urbano di immediato riferimento.

Declinando gli elementi sopra accennati e meglio descritti nell'articolato della relazione è quindi possibile riscontrare i seguenti contenuti del PA:

- Oltre a tali contenuti direttamente connessi all'immobile oggetto di intervento e stante l'impossibilità di reperire in loco le aree di cessione per standard derivanti dal cambio di destinazione urbanistica, il Piano Attuativo prevede, a fronte della loro monetizzazione, la realizzazione e o il finanziamento delle seguenti opere interne alla Zona di decentramento amministrativo n.1:

-
- A detailed map of the area around San Babila in Milan. The map shows several streets including Via Belfiore, Via Sant'Andrea, Via Bagutta, Via Montapoleone, Via Pietro Verri, Via San Pietro all'Orto, Corso G. Matteotti, Via Carlo, Corso Vittorio Emanuele II, Largo Corsia del Servi, Via Europa, Via Corva, Via Passione, Via Consecratorio, Via Pietro Mascagni, Via U. Visconti di Modrone, Via C. del Duca, Via Borgogna, Via S. Cecilia, Via San Damiano, Via Mozart, and Via Per. A red circle with a red arrow pointing down to it is located near the intersection of Via Bagutta and Corso G. Matteotti, indicating the location of the 'M' (metro) station. The 'SAN BABILA' building is also marked with a red 'M' icon. Other landmarks include Piazza Filippo Meda, San Carlo, and San Babila.

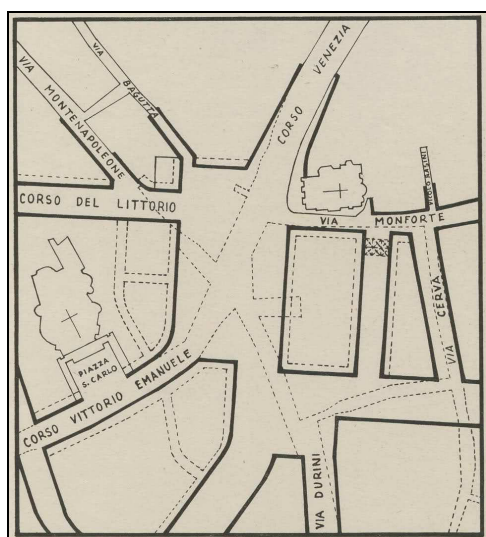
COMUNE DI MILANO - PA AUTORIMESSA TARVERSI - RELAZIONE TECNICA

2. INQUADRAMENTO STORICO

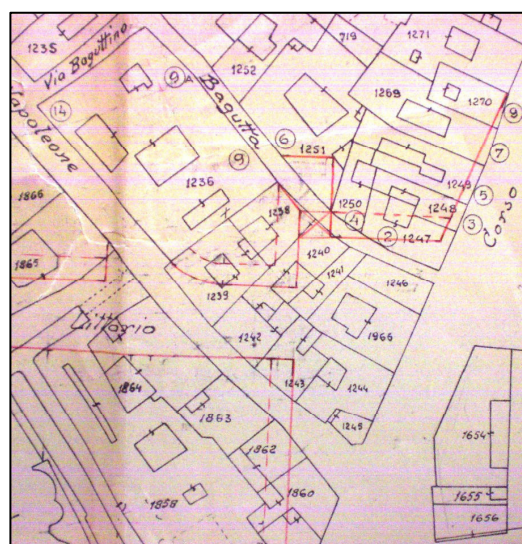
L'edificio ubicato al civico n.2 di via Bagutta si trova nel pieno centro storico della città, in continuità con la Piazza San Babila, di cui, anche se in posizione arretrata, costituisce parte della quinta Nord, che si estende dall'angolo di via Montenapoleone fino a quello di corso Venezia, in una posizione che già all'epoca venne definita *“eccezionalmente interessante negli aspetti economici e dinamici”*.

Piazza San Babila e i suoi collegamenti con Piazza del Duomo, con Piazza della Scala e con il quartiere Monforte, furono al centro di un lungo processo di trasformazione urbanistica, accompagnato da numerose polemiche politiche, accademiche e sociali, che iniziate nel 1826 con il ridisegno della “Corsia dei Servi” (ora Corso Vittorio Emanuele), proseguì nel più organico disegno del Piano Regolatore Albertini, per trovare completamento nel 1938 con la revisione finale del disegno di “Largo San Babila” ad opera dell'ingegner Secchi, presentata in via definitiva dalla Podesteria di Guido Pesenti presso il Governo Centrale fascista.

La definizione dell'appendice della piazza che si collega con la via Bagutta coincide con una variante alla redazione definitiva del Piano Regolatore del 1933-34, promossa e approvata durante le attività di demolizione per aprire lo sbocco del corso Littorio (ora corso Matteotti) in Largo San Babila.



Varianti al PGR (1938)



Mappa catastale prima delle demolizioni

Con questo allargamento lo sbocco veniva migliorato allungando ulteriormente la piazza, dove i portici, già presenti sul solo lato Nord del corso Littorio (esposto a mezzogiorno), proseguivano ininterrottamente nei nuovi edifici previsti tra l'angolo di via Montenapoleone e corso Venezia, aprendosi in corrispondenza dell'ingresso dello sbocco di via Bagutta che veniva piegato per allinearsi al nuovo disegno ortogonale della piazza.

Le costruzioni che facevano seguito agli “sventramenti littorili” erano di norma oggetto di trattative tra la Podesteria, che procedeva agli espropri con la pubblica finalità di aprire nuovi percorsi stradali, e gli acquirenti, rappresentati da grandi gruppi finanziari interessati a realizzare edifici di prestigio, altamente speculativi, che proponevano le più recenti soluzioni tipologiche, morfologiche e funzionali dell'architettura razionalista, particolarmente gradite al regime dell'epoca.



Angolo Venezia-Monforte dopo le demolizioni



Angolo Venezia-Monforte prima delle demolizioni

Le trattative erano finalizzate a favorire la rapida sistemazione dei nuovi spazi urbani e contemplavano di norma cessione della proprietà, consistenza, altezza, destinazioni e tempi di realizzazione in quella che oggi definiremmo una procedura di “urbanistica concertata”.

La SNIA Viscosa, allora guidata dall’industriale Francesco Marinotti, che rivestì anche la carica di Vice Podestà dal 1935 al 1938 e di Preside della Provincia di Milano nel 1938, acquisì tramite la Società Immobiliare Terraggina due lotti sulla piazza con l’intento di rappresentarvi materialmente la propria forza imprenditoriale.

Il progetto iniziale, prevedeva un unico grande palazzo con un'arcata sopra la via Bagutta, poi articolato in da due edifici distinti. Lo studio dell'edificio si protrasse a lungo, con la collaborazione di vari professionisti alternatisi su specifici aspetti progettuali, alla ricerca del consenso dell’Ufficio Tecnico Comunale.



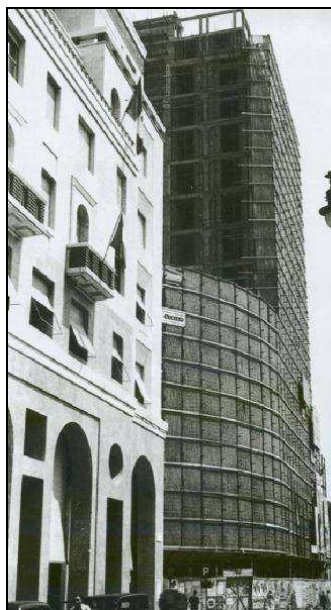
Progetto iniziale con l’edificio a ponte sulla via Bagutta

L'area compresa tra le vie Montenapoleone e Bagutta, più piccola e irregolare, vincolava non poco l'impianto, mentre lo sviluppo in altezza delle costruzioni era limitato dal Regolamento Edilizio a m.30. Fu il progetto dell’architetto Alessandro Rimini, vincitore di un concorso (1934) voluto da Marinotti per insediare nel lotto la sede di rappresentanza della SNIA Viscosa, a convincere definitivamente l’Ufficio Tecnico e la Commissione consultiva che apprezzarono l’architettura del palazzo e il suo inserimento nel contesto.

Il progetto definitivo rimase rispettoso del limite di altezza imposto solo per la parte inferiore dell'edificio risvoltata verso via Montenapoleone, mentre sull'angolo con la piazza una torre si innalzava per 15 piani, dominando non solo simbolicamente il nuovo centro della città.



Torre SNIA - 1938



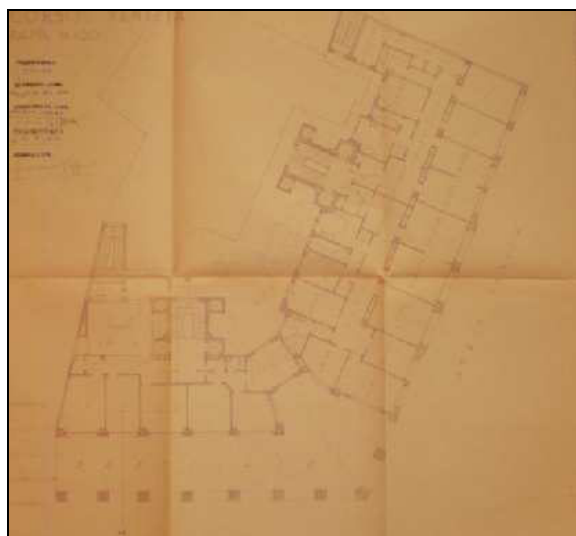
Torre SNIA - 1936



Torre SNIA 2010

Le notevoli altezze della torre (m.59) e del palazzo all'angolo con corso Venezia (m.34) furono concesse dal Podestà Marcello Visconti (1929-1935) con alcune deroghe che si aggiunsero ai contenuti contrattuali riguardanti la cessione delle aree alla società. La costruzione della torre venne realizzata in tre anni, dal giugno 1935 al giugno 1937 e la città le diede orgogliosamente il soprannome di "*rubanuvole*".

L'area all'angolo con corso Venezia, che risultava invece più grande e regolare, venne affidata da Marinotti alla progettazione esecutiva di Giuseppe De Min, suo cugino e architetto di fiducia, che lo stesso imprenditore aveva inserito nel gruppo SNIA Viscosa alla fine degli anni '20 e che per circa 30 anni venne professionalmente impegnato dovunque ci fossero interessi della società, esauendo in questa collaborazione la quasi totalità della sua carriera.



Palazzo SNIA - Pianta originale (1935)

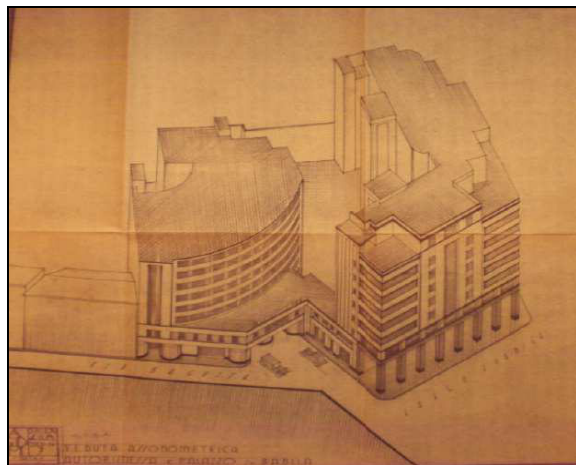


Palazzo SNIA - Prospetto originale sulla piazza (1935)

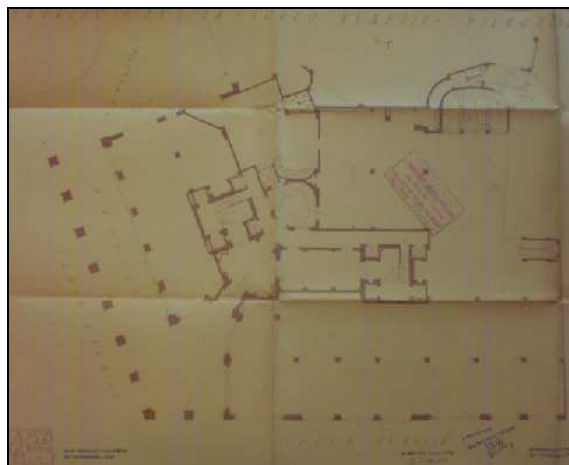
L'edificio, progettato anch'esso nel 1935 e realizzato subito dopo la torre, risente dell'originaria unitarietà del progetto al quale il De Min aveva inizialmente collaborato nel ruolo di fiduciario della

proprietà, e riprende gli stilemi e i materiali della torre, proponendo sui fronti strada gli stessi effetti cromatici, con il rivestimento lapideo del porticato in serpentino verde e la parte superiore in trachite gialla, mentre la parte cortilizia, segnata da due imponenti corpi scala verticali, appare più utilitaristica e funzionale alla suddivisione interna dei locali, con minori finiture decorative.

Il primo progetto approvato (1935), prevedeva il collegamento tra l'edificio e la Torre SNIA, attuato mediante la prosecuzione del portico, con funzione di ponte per consentire lo sbocco della via Bagutta, e di due piani soprastanti, ma la soluzione venne successivamente abbandonata.



Palazzo SNIA - Variante (1936)



Palazzo SNIA - Variante piano terreno (1936)

L'interesse dei grandi magazzini UPIM (Unico Prezzo Italiano Milano costituiti nel 1934 dal senatore Borletti, già proprietario della Rinascente) nel posizionare un proprio punto vendita all'interno dell'edificio portò alla redazione di una variante (1936) che estese la superficie del piano terreno e dell'interrato all'intero del cortile, configurando una grande superficie commerciale su due livelli e mantenendo le cantine e i locali tecnici ad un secondo piano interrato. La stessa variante vide l'eliminazione del ponte porticato sulla via Bagutta.

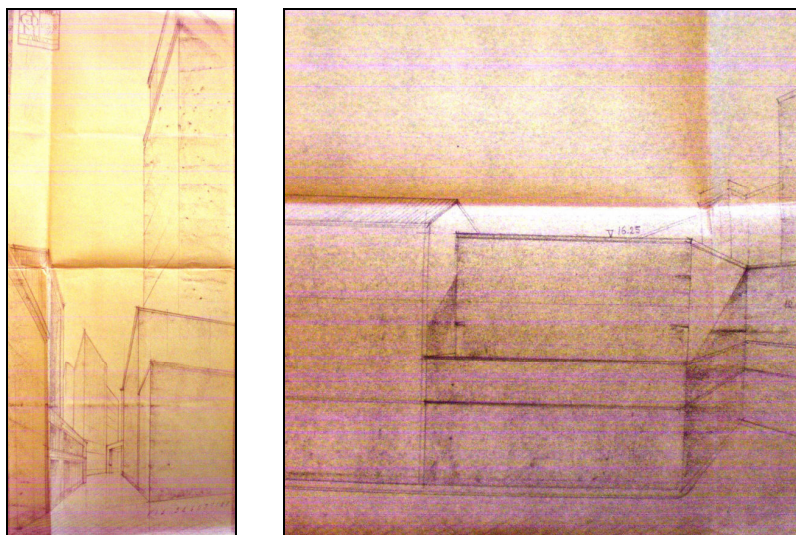
L'area che residua dallo sfruttamento di questo secondo lotto, arretrata rispetto alla piazza e accessibile solo dalla via Bagutta, presentava una forma irregolare, segnata del perimetro segmentato delle proprietà confinanti.

La definizione dell'unico fronte dell'edificio risultava particolarmente complessa per via dell'angolo aperto che corrisponde allo sbocco della via Bagutta e quindi i progettisti decisero da subito di realizzare un ritaglio triangolare che rendesse ortogonale il raccordo tra la via e l'edificio aumentando la superficie del fronte.

La piazzetta che ne deriva verrà in seguito ceduta al Comune.

La presenza nel progetto originale del portico che collega a ponte le due aree comporta la prosecuzione della stessa soluzione tipologica lungo la via Bagutta, definendo in questo modo il cortile interno e chiudendo le cortine della stessa via con un analogo risvolto.

I primi schizzi progettuali configurano infatti un edificio allineato ai fronti stradali, con un'altezza di m.16,50 analoga a quella dell'edificio a ponte.

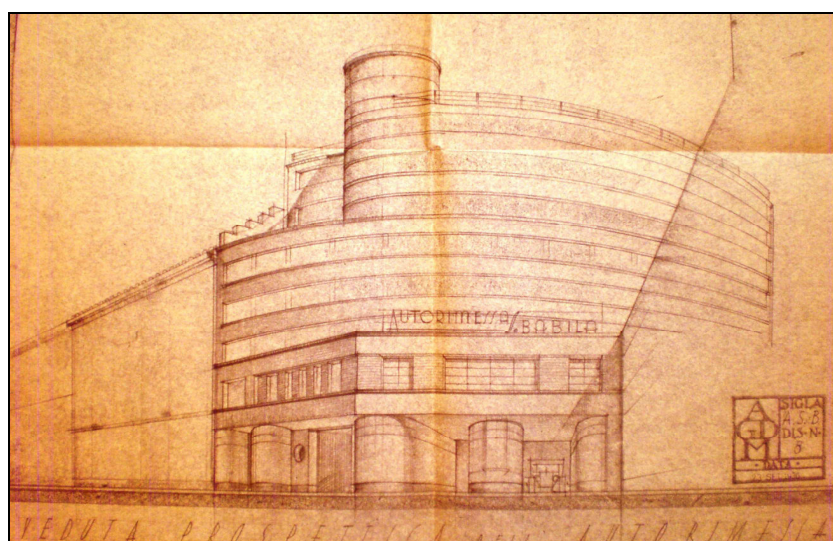


Primi schizzi riguardanti l'area residua (1935)

La conformazione dell'area, la scarsa luminosità della via, l'imponenza delle costruzioni adiacenti e da ultimo la presenza del grande magazzino UPIM suggeriscono alla proprietà di utilizzare l'area per insediare una nuova funzione non ancora presente nel centro della città. Nasce da questi presupposti il progetto dell' "autorimessa San Babila" struttura privata su più livelli destinata ad ospitare le vetture di chi si reca nel nuovo centro della città per spese o per affari e segnale dell'importanza che il nuovo centro stava assumendo come modello di modernità "americana".

Ovviamente l'altezza dell'edificio deve essere adeguata alla nuova funzione e alla necessità di contenere più automobili possibile e pertanto si susseguono una serie di studi che prevedono di elevare l'edificio senza tuttavia interferire con la prospettiva dalla via Bagutta, che deve invece valorizzare il risvolto del nuovo Palazzo SNIA e preservarne gli affacci interni. Da qui la scelta di mantenere allineata alla nuova geometria della strada la parte inferiore dell'edificio, ridotta però alla sola altezza del portico, e di curvare la parte sovrastante, alta sei piani, fino a raccordarsi con l'asse ortogonale del cortile retrostante.

Contestualmente, l'abolizione dal progetto generale del portico di collegamento tra i due edifici sulla piazza, crea la necessità di presentare un nuovo fondale tra le quinte costituite dal risvolto delle rispettive facciate ed allora il progettista decide di articolare il fronte curvo in due parti ed interromperlo con l'introduzione di una piccola torre circolare, poi abolita.

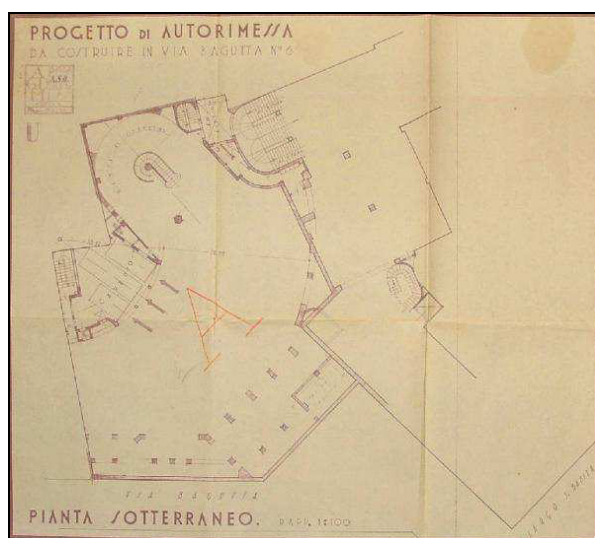


Studi per la definizione del fronte curvo (1936)

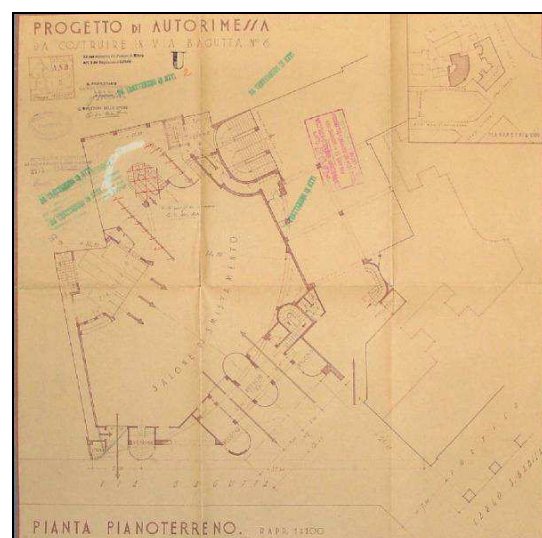
L'indipendenza dell'edificio, il rapporto con le proprietà vicine, la specificità della funzione ed il rispetto delle altezze imposte dai regolamenti, determinano infine una serie di aggiustamenti che portano alla versione definitiva del progetto.

In omaggio al movimento futurista di Marinetti, che esalta i motori e la velocità, i piani dell'autorimessa non sono però serviti da una rampa, troppo ingombrante e riduttiva degli spazi, ma da tre veloci monta-vetture che gli addetti del parcheggio utilizzano per portare le automobili ai diversi piani, lasciando ai proprietari il solo compito di consegnare e ritirare la vettura nel salone al piano terreno o di portarla nell'autofficina del piano interrato, l'unico servito da una rampa, e destinato alle operazioni di piccola manutenzione e lavaggio.

La soluzione è assolutamente innovativa e non essendo già codificata in alcun regolamento necessita di una deroga da parte del Ministero degli Interni che viene rilasciata il 07.02.1937 e successivamente recepita dal Comando dei Vigili del Fuoco (Dicembre 1939).



Pianta piano interrato - autofficina con rampa (1938)

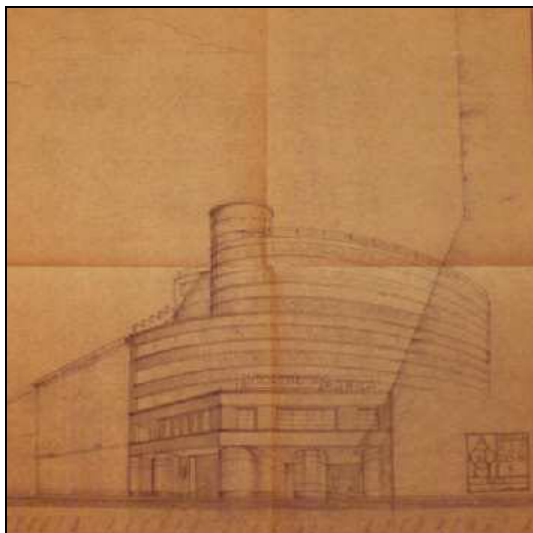


Pianta piano terreno - salone di ricevimento (1938)

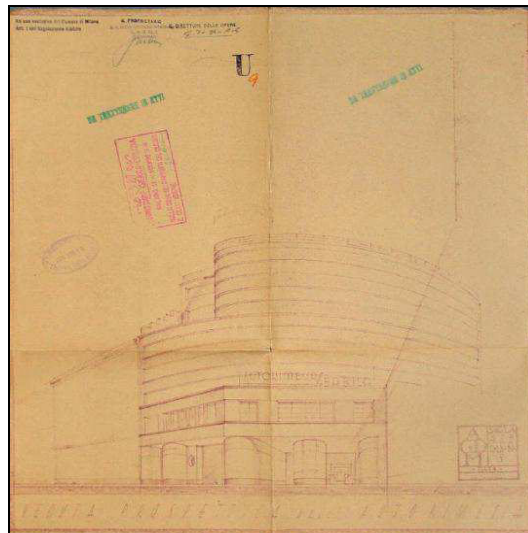
In merito alla paternità del progetto presentato a firma di Giuseppe De Min, preso atto che lo sviluppo unitario degli edifici SNIA Viscosa di piazza San Babila aveva visto la sua collaborazione con l'architetto Alessandro Rimini, si può affermare che la forma impressa all'edificio risulta più affine allo stile compositivo di quest'ultimo, che viene ricordato anche per le sue capacità scenografiche che lo portarono alla progettazione di numerose sale cinematografiche milanesi (Massimo, Smeraldo, Diana, Astra, Mignon, Ariston, Corso) e che a causa delle sue origini ebraiche dal 1938, in base alle leggi razziali fasciste, non poteva più firmare progetti.

Come descritto, l'edificio si presenta infatti quale fondale tra le due quinte dei palazzi che affacciano sulla scena architettonica della piazza, dove le anomalie geometriche dell'area e la consistenza dell'edificio, risultano minimizzate dalla sovrapposizione dei volumi apparentemente centrali sull'asse prospettico della piazza, sapientemente scomposti e arretrati secondo allineamenti che sottolineano l'attenzione all'inserimento nel contesto.

In particolare la facciata curvilinea, crea un effetto prospettico che anziché arrestare lo sguardo, lo fa scivolare di lato in una pregevole sequenza dinamica sottolineata dai serramenti a nastro.



Prospettiva dalla piazza (1936)



Prospettiva dalla piazza (1938)

Del tutto funzionale invece il fronte opposto interno ai cortili, dove le strutture in cemento armato che contengono gli impianti monta-vetture sono lasciate completamente a vista e emergono vistosamente oltre il piano di copertura fissato in via definitiva alla quota di m.24.

Dalla sua inaugurazione nel 1939 l'autorimessa, poi nota col nome di "Autorimessa Traversi", non subisce trasformazioni di rilievo, ma semplici adeguamenti che interessano i locali interni non destinati ad autorimessa prospicienti la via Bagutta (prima abitazione del custode e poi ristorante) e le vetrine al piano terreno che separavano i locali destinati a guardiola, negozio e uffici di gestione.

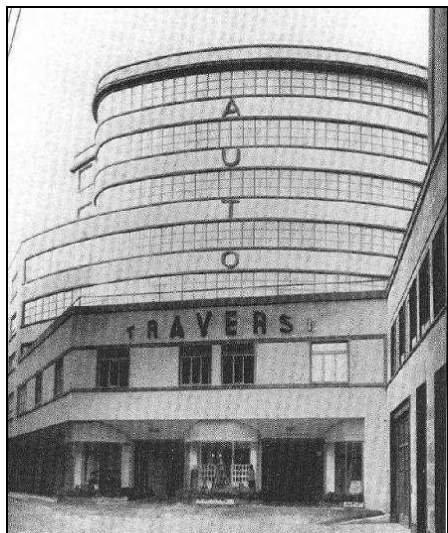
Unico elemento di rilievo, anche se solo per la vista dai cortili interni degli edifici circostanti, è la costruzione della struttura metallica esterna che contiene il quarto impianto monta-vetture realizzato negli anni '70 e condonato nel 1986, per la cui installazione fu necessario demolire la rampa interna che collegava il salone di ingresso al piano terreno con l'officina del piano interrato.

3. VINCOLO DI TUTELA DIRETTA (D.Lgs 42/2004)

L'edificio "Autorimessa Traversi" è oggetto di vincolo di tutela diretta ai sensi del dell'art.10 comma 3 lett.a del DLgs 22.01.2004 n.42 decretato dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Regione Lombardia, con atto emesso in data 27 Luglio 2007, dove viene riconosciuto di interesse storico-artistico particolarmente importante e sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel Decreto Legislativo.

A seguito dell'apposizione del vincolo la Proprietà in data 03.08.2007 propose un ricorso amministrativo ex-art.16 del DLgs 22.01.2004 n.42 presso il Segretario Generale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, richiedendo l'annullamento del vincolo o la sua riforma per consentirne il recupero mediante una riconversione funzionale che risultava impossibile a causa dalla ridotta altezza degli interpiani e della deformabilità delle strutture.

Il Comitato Tecnico-Scientifico della Segreteria del Consiglio per i Beni Culturali e Ambientali, ascoltate le motivazioni della Proprietà e sentito il parere della Soprintendenza e del Comune di Milano decise di confermare il vincolo, procedendo tuttavia ad una definizione dei criteri conservativi del provvedimento stesso. Tale decisione fu assunta a fronte della dichiarazione da parte della Proprietà di voler procedere ad *"un bando di concorso di idee che, rispettando le invarianti proposte dal provvedimento di tutela, consenta una organica rifunzionalizzazione dell'immobile."*



L'autorimessa negli anni '40



L'angolo tra corso Venezia e corso Littorio negli anni '40

La Direzione Regionale del Ministero, nella persona del Direttore Gino Famiglietti, dopo una serie di incontri intercorsi nei mesi di Maggio e Giugno 2008 con il Soprintendente, i funzionari della Direzione Regionale che avevano assistito la relazione motivata del vincolo e la proprietà dell'edificio, produsse quindi con atto in data 24.06.2008 PG 0008807, una serie di *"Indicazioni per il concorso di idee"* che di fatto sostanziano gli elementi di principale interesse culturale dell'edificio e indicano i presupposti conservativi per il recupero funzionale dell'edificio considerandolo *"un'opportunità creativa anziché una limitazione operativa"*.

Al fine di comporre le istanze conservative, le esigenze di fruibilità e i requisiti prestazionali delle nuove destinazioni il documento indica le seguenti possibilità di intervento:

- collocare le opere di maggiore invasività (collegamenti verticali, sicurezza, impianti, ecc.) nella parte posteriore dell'edificio riconfigurando gli attuali monta vetture e corpi scala;
- demolire parte dei solai al fine di recuperare le altezze utili alla fruizione dei piani e/o tagliarli verticalmente per alcune campate mantenendo traccia degli originali piani di impalcato;
- mantenere una posizione significativa di interpiano con la caratteristica "pianta libera" di valore testimoniale;
- sopraelevare l'edificio in modo equilibrato ed armonico, mantenendo l'asse prospettico dalla piazza e arretrando i nuovi volumi in modo da rendere riconoscibile l'impianto originario.

Il concorso, patrocinato del Sindaco di Milano, è stato indetto nell'anno 2009 e ha visto la partecipazione di sette studi di architettura di fama internazionale che hanno proposto una serie di scenari alternativi che spaziano dalla sostituzione edilizia (Jean Nouvel, Peregalli-Sartori Rimini), al remake integrale (David Fisher, Silvio d'Ascia), alla conservazione creativa (Miralles Tagliabue EMBT, Mario Bellini) con sopraelevazioni tecnologiche (Eric Owen Moss).



Progetto Miralles Tagliabue EMBT



Progetto Mario Bellini Architects

La giuria del concorso, presieduta dal Soprintendente di Milano architetto Alberto Artioli, ha scelto come vincitore il progetto dello studio spagnolo Miralles Tagliabue EMBT, in quanto interpreta al meglio i criteri conservativi indicati nel vincolo, intervenendo in modo sistematico sull'articolazione interna dei solai, riqualificando le facciate esistenti riportate ad un ruolo di "doppia pelle" decorativa trattata con applicazioni cromatiche e sopraelevando l'edificio con volumi coerenti progressivamente arretrati. Gli stessi criteri si ritrovano in forma diverse negli altri progetti conservativi dove a variare sono sostanzialmente il trattamento delle facciate, la tipologia di sopraelevazione ed il diverso sistema di intervento sui solai interni.



Progetto Eric Owen Moss Architects



Progetto Silvio D'Acia Architecte

4. INQUADRAMENTO URBANISTICO

4.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (Tav.02 - Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica) colloca l'immobile all'interno dei Nuclei di Antica Formazione (art.31), ma non lo identifica tra le architetture di rilievo (art.32).

Nella Tav.05 - Ricognizione delle aree assoggettate a tutela, l'edificio, seppure assoggettato a vincolo di tutela diretta ai sensi del dell'art.10 comma 3 lett.a) del DLgs 22.01.2004 n.42, non rientra tra quelli identificati.



Individuazione dell'immobile nella Carta Tecnica Comunale

4.2 Piano di Governo del Territorio

Il Piano di Governo del Territorio vigente identifica l'immobile come segue:

- Il Documento di Piano (Tavola D.02) ricomprende l'immobile tra gli ambiti di Prevalenza del Paesaggio Urbano, nel perimetro nei Nuclei di Antica Formazione (NAF) e lo inserisce nel Nucleo centrale di antica formazione.
- Il Piano delle Regole (PdR) ricomprende l'immobile nel contesto del Tessuto Urbano Consolidato (TUC) di cui all'art.2.1 delle Norme di Attuazione (NA) del PdR e lo colloca all'interno dei NAF (art.2.1.a.i NA) senza attribuirgli specifici valori storico-morfologici (art.12.2.e) e disciplinando gli interventi possibili in: manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro, risanamento conservativo e ristrutturazione edilizia, anche con demolizione e ricostruzione, completamento e nuova costruzione (art.13.2.d). Il fronte sulla via Bagutta viene però subordinato ai criteri di "mantenimento delle cortine edilizie" (art.13.3.a).

La Tavola R.06 del PdR ricomprende l'immobile tra gli ambiti interessati da vincoli di tutela e salvaguardia di cui all'art.20 delle NA del PdR, zona A della carta del rischio archeologico e parte in strade storiche e relative zone di sensibilità (faccia di 100 m.) della carta del rischio archeologico (Circolare della Presidenza del Consiglio dei Ministri n.1.2.2/3763/6).

La "Carta di Attribuzione del Giudizio Sintetico di Sensibilità Paesaggistica" allegato n.2 di cui all'art.18 delle NA del PdR attribuisce all'immobile la classe 5 (molto alta) e lo definisce quale componente del paesaggio tra le aree di valorizzazione del paesaggio urbano.

L'edificio è inoltre compreso nella fascia più esterna dell'area soggetta alla Servitù Aeroportuale di Linate ai sensi della Legge 4.2.1963 n.58 e s.m.i.

- Il Piano dei Servizi (PdS) ai fini dei criteri di densità e accessibilità (Tavola S.03) di cui all'art.8 delle NA del PdR ricomprende l'immobile tra le aree direttamente accessibili dalle stazioni esistenti e programmate, nonché tra nell'ambito 1 per la dotazione di parcheggi pubblici di cui al Capo II-Titolo III delle NA del PdS.

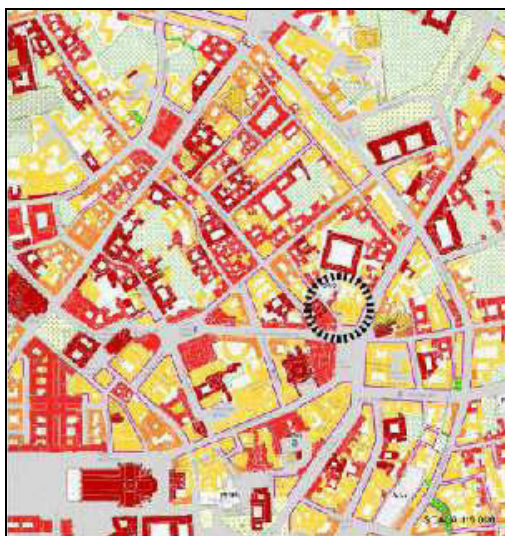
4.3 Consistenza, destinazioni e modalità di intervento ammesse

Trattandosi di un immobile sottoposto a vincolo di tutela diretta, l'indice di Utilizzazione territoriale ammesso è quello definito dall'art.6.2 delle NA del PdR che recita *"sono sempre fatte salve le SIp esistenti regolarmente assentite e per le rispettive destinazioni d'uso ad eccezione dei casi in cui all'art.5 comma 4 lett.a1, che comportano cambio di destinazione d'uso da funzioni urbane produttive verso altre funzioni urbane"*.

Poiché l'area di pertinenza dell'immobile presenta una superficie di 838 mq. circa, inferiore alla soglia dei 5.000 mq. fissata dall'art. 4.a.2 della NA del PdR, il recupero integrale delle Slp sarebbe comunque sempre consentito indipendentemente dal mutamento di destinazione.

L'art.10 delle NA del PdR che detta disposizioni per promuovere il miglioramento del bilancio energetico della città, stabilisce inoltre che per le opere di manutenzione straordinaria, restauro, risanamento conservativo e ristrutturazione edilizia finalizzate al miglioramento del livello di ecosostenibilità che riguardino interi edifici esistenti e che rispettino tutti i requisiti indicati dal Regolamento Edilizio è riconosciuto l'incremento fino al massimo del 15% della Slp esistente.

In tal senso l'immobile potrà fruire di una premialità riguardante la consistenza della Slp il cui sviluppo volumetrico dovrà in ogni caso essere contenuto nella "sagoma di massimo ingombro" imposta dal PA.



PdR Tav. R02/02D Indicazioni Morfologiche



PdR Tav. R03/04 Analisi valori storico-morfologici

L'art.5.1 delle NA del PdR stabilisce che nel TUC le destinazioni funzionali sono liberamente insediabili, senza alcuna esclusione e senza distinzione e rapporto percentuale predefinito. Il mutamento di destinazione d'uso con opere edilizie che comportano modifica di sagoma è consentito previo convenzionamento degli aspetti tipologici e planivolumetrici.

Inoltre qualora il mutamento di destinazione comporti variazione del fabbisogno di aree per servizi e attrezzature pubbliche si dovrà provvedere al loro reperimento o alla monetizzazione in conformità all'art.9.1.1 delle NA del PdS.

Relativamente alle destinazioni commerciali l'art. 27.1.c specifica che nei NAF e per i beni oggetto di tutela culturale e paesaggistica, gli esercizi commerciali organizzati in grandi strutture di vendita (GSV) a rilevanza intercomunale sono ammessi subordinatamente alla procedura di piano attuativo.

4.4 Dotazione di servizi richiesta

L'art. 9.1 delle NA del PdS definisce che all'interno del Tessuto Urbano Consolidato la dotazione di aree per servizi per funzioni urbane terziarie e servizi privati sia pari a 1 mq/mq di Slp e che per le funzioni urbane commerciali sia pari al 100% della Slp, salvo maggiori quantità disposte da normative nazionali e regionali vigenti in materia.

L'art. 9.1.1.a stabilisce che per gli interventi che prevedono cambio di destinazione e in relazione alla fattispecie di interventi (art.11.3 delle NA del PdR) relativi al recupero dell'esistente nelle aree con superficie inferiore a 5.000 mq. le aree per servizi devono essere reperite mediante cessione gratuita o in alternativa totale o parziale alla cessione mediante monetizzazione.

L'art.9.3 delle NA del PdS specifica che nella dotazione di servizi dovuta nei piani attuativi, la quota di parcheggi è in concreto individuata in rapporto ai criteri di accessibilità alle reti di trasporto (Tav.S03) e pertanto il reperimento è fissato nel limite massimo di 1 posto auto ogni 500 mq per la funzione terziaria e commerciale (di pertinenza comunale MSV).

In particolare per quanto riguarda la dotazione di aree a parcheggi per servizi commerciali l'art.29 delle NA del PdR stabilisce che *“non è richiesta alcuna dotazione di parcheggi per i servizi commerciali insediati in aree pedonali e ZTL senza limitazioni temporali”*.

Tale indicazione è estesa all'intera Zona C in forza di quanto previsto nel Piano Generale del Traffico Urbano art. 5.1.3 - Road Pricing - Riqualificazione ambientale del Centro dove al penultimo comma si precisa *“ai fini dell'applicazione delle norme che fanno riferimento alla disciplina viabilistica in essere, con particolare riferimento all'art.29 comma 3 del Piano delle Regole del vigente Piano di Governo del Territorio, la ZTL Cerchia dei Bastioni, con le regole fissate dal presente Aggiornamento del PGTU debba essere equiparata alle ZTL senza limitazioni temporali”*.

4.5 Dotazione di parcheggi privati richiesta

L'immobile si trova all'interno dell'Ambito 1 della Tavola S.03 - Accessibilità alle reti di trasporto - del PdS ovvero nel nucleo centrale urbano, ed è inserito tra gli *“ambiti caratterizzati da elevati livelli di accessibilità alle reti di trasporto pubblico”*.

La dotazione di parcheggi privati per le nuove costruzioni è definita dalla L.122/1989 in ragione di 1 mq ogni 10 mc di costruzione. Tale dotazione non è prevista per le costruzioni esistenti oggetto di interventi edilizi non classificabili come “nuova costruzione”.

L'art.8.2.c delle NA del PdR prevede che fermo restando le previsioni della L.122/1989 in tutti gli interventi volti alla realizzazione di nuove funzioni urbane residenziali, commerciali e terziarie deve essere prevista una dotazione minima di posti auto privati finalizzati ad una migliore organizzazione e funzionalità del tessuto urbano. Lo stesso articolo definisce che *“in caso di accertata impossibilità nel reperimento della dotazione di parcheggio negli interventi sull'esistente può essere monetizzata tale superficie”*.

5. ASSETTO DEL PROGETTO URBANISTICO

5.1 Stato di fatto e consistenza edilizia

Come in parte già descritto nell'inquadramento storico-urbanistico l'immobile oggetto di pianificazione attuativa è un'autorimessa, meglio nota con il nome di “Autorimessa Traversi” situata nel centro di Milano, in via Bagutta al n.2, in contiguità con piazza San Babila, su cui prospetta con il fronte principale, mentre gli altri fronti risultano inseriti nel contesto dei cortili contigui, in condizioni di parziale aderenza con altre costruzioni, condizione già presente all'epoca della costruzione originaria e successivamente modificatasi in seguito ad ampliamenti e sopraelevazioni degli edifici adiacenti.

Costruito alla fine degli anni Trenta (1938-1939) su progetto dell'architetto Giuseppe De Min, l'autorimessa, pur non assumendo un ruolo di particolare rilievo storico-architettonico, si qualifica come testimonianza di una tipologia costruttiva minore dell'epoca e riveste caratteri di pregio, soprattutto nella modellazione della parte superiore della facciata, e come tale entra nella “scenografia” che caratterizza lo scorcio Nord di piazza San Babila, nel tratto compreso tra via Montenapoleone e Corso Venezia.

L'autorimessa sviluppa una superficie di 4.950 mq/Slp articolata su 8 piani fuori terra e 1 piano interrato ed è caratterizzata dall'assenza di rampe, sostituite da 4 impianti monta-vetture che consentivano alle auto di essere movimentate a tutti i piani e di sostare anche sulla copertura. La

caratteristica di questi elevatori è di essere stati costruiti con strutture a gabbia aperta del tipo “a vista” - originariamente in cemento armato per i primi 3 impianti ed in metallo per quello più recente - tutte applicate alla facciata posteriore che prospetta i cortili interni da cui era possibile vedere la movimentazione verticale dei veicoli.



Visione panoramica dei fronti interni dell'autorimessa

La rumorosità degli impianti, la difficoltà di adeguare la struttura alle intervenute norme in materia di sicurezza e prevenzione incendi, unitamente alle problematiche determinate al traffico locale dalla movimentazione delle auto che creavano lunghi accodamenti in entrata all'autorimessa, hanno fatalmente decretato la chiusura dell'attività e l'abbandono dell'edificio avvenuto nell'anno 2003, a cui è inesorabilmente conseguito un progressivo degrado della struttura e delle componenti edilizie.

L'utilizzo originario dell'immobile, come rilevato nel nulla osta all'agibilità rilasciata dal Podestà di Milano nel dicembre 1939, prevedeva l'accesso al pubblico e la presenza di attività (una stazione di servizio per autoveicoli, ufficio, negozio, vetrine espositive) solo ai piani interrato e terreno, mentre sia il piano terreno che i piani superiori, con la sola eccezione della porzione di primo piano prospiciente la via Bagutta destinata ad abitazione del custode, erano riservati ad autorimessa assistita da specifico nulla osta del Comando dei Vigili del Fuoco rilasciato in data 07.12.1939.

Preso atto della particolare destinazione, la costruzione ha sviluppato, nell'ambito di un disegno progettuale coordinato e coerente al contesto, altezze differenziate che vedono i piani interrato e terreno con un'altezza sotto trave di m. 3,60 circa che ai piani superiori si riduce a m. 2,30 circa con la sola eccezione della zona riservata all'abitazione che presenta una maggiore altezza interna.

La tipologia e la morfologia dell'edificio, meglio descritte nella relazione che sostanzia il decreto di vincolo e che si allega integralmente, vedono una composizione volumetrica dell'edificio segnata da una scomposizione dei volumi evidenziata dalla presenza della facciata curvilinea.

I primi due piani, che costituiscono il basamento dell'edificio, si allineano all'angolo aperto formato dall'andamento spezzato della strada e riprendendo la quota del portico del contiguo palazzo d'angolo, ma con un piano terreno parzialmente arretrato in ragione di un disegno originale che prevedeva delle grandi vetrine circolari, ora sostituite da anonime pareti cieche con vetrine planari.

I sei piani superiori, che caratterizzano l'immobile, presentano invece un fronte curvilineo che arretra progressivamente rispetto alla via Bagutta scivolando all'interno del volume del basamento e liberando in questo modo il fronte del palazzo contiguo che affaccia sulla propria corte coperta.

La curva è raccolta all'interno di due blocchi ortogonali che completano in modo regolare il perimetro dell'edificio allineandosi ai confini interni del lotto sui lati Nord e Ovest. L'unica

eccezione è rappresentata dal monta-vetture installato negli anni '70 che risulta applicato alla facciata posteriore così come la scala di servizio di ridotte dimensioni.



Scorci del fronte principale con la facciata curva

Per motivi di rapporto con il contiguo edificio di via Bagutta 8, il volume che contiene la curva dopo i primi tre piani di interrompe per arretrarsi determinando in questo modo una diversa sagoma degli ultimi tre piani della facciata curva che assume un aspetto particolarmente dinamico.

Tutti i piani, ad eccezione delle zone per negozio, ufficio e abitazione (poi sostituita da un ristorante) si presentano a pianta aperta e sono assistiti, oltre che dai monta-vetture, da due piccole scale di servizio ospitate nella parte posteriore dell'edificio. A queste si aggiunge una scala frontale che rendeva indipendente l'ingresso al ristorante.

Dalla copertura piana emergono in modo significativo i volumi degli ascensori, che si sopraelevano di 6,00 m. circa in quanto oltre a servire la copertura contengono i locali macchine degli stessi impianti.

La morfologia dell'edificio, priva di elementi decorativi, è improntata ad una sobria rappresentazione dell'architettura razionalista dell'epoca con tratti misti di architettura industriale e civile. La facciate ortogonali sono segnate dalla presenza di ampie aperture regolari che ospitano serramenti ferro finestra di tipo industriale in corrispondenza dell'autorimessa e serramenti in legno nel primo piano del basamento, mentre la parte curvilinea è caratterizzata da aperture a nastro che ospitano ingegnosi serramenti a lamelle verticali apribili meccanicamente.

La finitura è in intonaco civile tipo terranova con qualche accenno decorativo in corrispondenza del primo piano del basamento, che riprende, in chiave minore e senza l'introduzione di rivestimenti marmorei, la facciata del palazzo contiguo.

La struttura dell'immobile è in cemento armato a vista, con un disegno di tipo industriale, ed è costituita da un fitto sistema di pilastri perimetrali che sorreggono un solaio costituito da travi binate posizionate in continuità e caratterizzate da un appoggio a coda di rondine. Sul fronte curvo i pilastri risultano arretrati rispetto alla facciata per garantire continuità alle aperture a nastro, mentre la parte posteriore dell'edificio è segnata dalla struttura a telaio che contiene i tre monta-vetture. La struttura del quarto monta-vetture, applicato alla facciata posteriore, è invece realizzata in metallo, e costituisce una gabbia semichiusa che lascia vedere il passaggio della cabina.



Monta vetture - Struttura a gabbia in cemento armato



Monta vetture - Struttura a gabbia in metallo

Il piano interrato è caratterizzato da un'alta intercapedine aerata (m.1,50 circa) all'interno della quale erano ricavate le fosse dei monta-vetture e le "buche" (in uso prima dell'avvento dei ponti elevatori) della stazione di servizio per autoveicoli. Sempre al piano interrato è presente una cabina elettrica di trasformazione già in uso ad A2A.

Trattandosi di un'immobile costruito originariamente in modo coordinato al contiguo edificio di corso Venezia 1 (ora piazza San Babila 5) la pianta del piano interrato e terreno risultano, sul corrispondente lato, leggermente ridotte rispetto a quelle dei piani superiori, avendo ceduto degli spazi per la realizzazione dell'importante vano scala che collegava i corrispondenti piani del vicino edificio all'interno del grande magazzino UPIM.

La consistenza dell'intervento, verificata sulla base dello stato di fatto rilevato e confrontata alla documentazione probatoria riguardante il nulla osta a costruire rilasciato in data 19.04.1937 (Atti n.38118/1937), è stata calcolata in conformità a quanto stabilito dall'art.4.6 delle NA del PdR e viene riassunta nella seguente tabella, che fa riferimento a quanto meglio illustrato nella Tav.S22 del PA:

Tabella 1

CONSISTENZA DELLO STATO DI FATTO - SLP									
MQ/SLP	PIANO								
	INTERRATO	TERRA	PRIMO	SECONDO	TERZO	QUARTO	QUINTO	SESTO	SETTIMO
PARZIALE	604,99	563,83	700,79	555,75	555,75	555,75	471,25	471,25	471,25
TOTALE	4.950,61								

Come definito dall'art.6.2 delle NA del PdR tale superficie rappresenta l'indice di Utilizzazione territoriale massimo ammesso dal Piano Attuativo.

5.2 Destinazioni ammesse

L'art.5.1 delle NA del PdR stabilisce che nel Tessuto Urbano Consolidato le destinazioni funzionali sono liberamente insediabili, senza alcuna esclusione e senza distinzione e rapporto percentuale predefinito.

La necessità di rendere l'immobile funzionale nell'ambito di un percorso di conservazione già indicato dagli atti del MIBAC che determinano il "vincolo diretto" ai sensi del D.Lgs n. 42/2004 suggerisce la ricerca di destinazioni che non comportino un eccessivo frazionamento della pianta

libera e che possano coesistere con il particolare sistema delle aperture continue del fronte curvilineo da mantenere. Questi presupposti rendono di fatto improponibile un riuso per funzioni urbane residenziali.

Considerata quindi la tipologia specifica dell'immobile appare perseguibile l'ipotesi di un utilizzo per funzioni urbane terziarie, commerciali e per servizi privati, favorendo quelle che consentono una frequentazione degli spazi da parte del pubblico.

In ultimo preso atto della posizione strategica dell'immobile all'interno del sistema commerciale del centro ed in particolare la sua allocazione rispetto al "quadrilatero della moda" in una posizione (via Bagutta) che proprio per assenza di negozi risulta ad oggi defilata, appare opportuno privilegiare la funzione commerciale estendendo il servizio al possibile insediamento di una grande struttura di vendita di rilevanza intercomunale che comprenda attività di vendita al dettaglio e di somministrazione.

Tale considerazione è supportata da un interesse generale, identificabile nella qualificazione di un immobile di valore architettonico da sempre destinato a funzioni urbane non residenziali la cui compatibilità con il contesto è mutuata sia dall'unitarietà progettuale storicamente accertata con i vicini edifici (Torre e Palazzo SNIA) sia dall'apposizione di un vincolo diretto ai sensi del D.Lgs n. 42/2004 che definisce i parametri morfologici e tipologici della sua conservazione.

L'art. 27.1.c stabilisce che nei NAF e per i beni oggetto di tutela culturale e paesaggistica, gli esercizi commerciali organizzati in grandi strutture di vendita (GSV) a rilevanza intercomunale sono ammessi con piano attuativo.

Il Piano Attuativo definisce quindi il possibile insediamento di tutte le funzioni urbane non residenziali escludendo le funzioni produttive, e prevedendo attività commerciali fino alla grande struttura di vendita (GSV) di rilevanza intercomunale (art.25.c.i delle NA del PdR), senza stabilire limitazioni minime o massime.

Tale flessibilità è coerente all'obiettivo di favorire il riutilizzo di un immobile oggetto di vincolo diretto ai sensi del D.Lgs n. 42/2004 e pertanto subordinato ad un complesso intervento di restauro, garantendo all'utilizzatore finale la possibilità di attivare, in forma alternativa o complementare, tutte quelle categorie di funzioni in grado di valorizzare l'edificio nel rispetto del contesto ambientale e delle dinamiche socio-economiche previste per il centro storico.

Nell'ambito di tale flessibilità, qualora in fase di rilascio del titolo abilitativo la proprietà intendesse procedere all'attivazione di una GSV di rilevanza intercomunale, prima della presentazione della richiesta di permesso di costruire o atto autorizzativo equipollente, si renderà necessario procedere all'avvio della conferenza dei servizi di cui all'art.9 comma 3 del D.Lgs. 114 del 31.03.1998 (Riforme della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'art.4.4 della L.59/1997) al cui esito positivo conseguirà il perfezionamento dell'atto autorizzativo edilizio e di quello commerciale.

5.3 Dotazione di servizi

Come più volte ricordato il PA si riferisce ad un immobile oggetto di vincolo diretto ai sensi del D.Lgs n. 42/2004 la cui area di pertinenza è interamente occupata dal sedime della costruzione oggetto di restauro.

Il PA prevede per l'edificio un mutamento di destinazione da una categoria che assunta nella sua autonomia funzionale può essere classificata in base all'art.4.13 come "servizi privati" ad una funzione urbana non residenziale che ammette la presenza di destinazioni commerciali, terziarie e servizi privati comunque diversi dall'autorimessa.

L'art. 9.1 del piano dei servizi determina la dotazioni minime di aree per servizi dovute per le diverse categorie di funzioni urbane, rimandando alla normativa nazionale e regionale l'eventuale dotazione di maggiori quantità riferite alla categoria commerciale.

Preso atto dell'impossibilità di reperire aree per cessione gratuita all'interno dell'area di proprietà oggetto dell'intervento ed essendo l'area inferiore a 5.000 mq, in conformità a quanto stabilito dall'art. 9.1.1.a delle NA del PdS, si prevede la totale monetizzazione delle aree a standard.

Applicando i valori a mq. fissati dalla Delibera Consiglio Comunale n.73/2007 per le diverse Zone Omogenee e in base all'aggiornamento di cui alla Determina Dirigenziale 101/2008 il valore delle monetizzazioni, salvo ulteriore aggiornamento che dovesse intervenire nei termini fissati dalla normativa vigente risulta essere il seguente:

Tabella 2

AREE PER SERVIZI - SERZA GSV				
DESTINAZIONE	SLP AMMESSA	AREE PER SERVIZI GENERATE	MONETIZZAZIONE EURO/MQ	TOTALE MONETIZZAZIONE
COMMERCIO-TERZIARIO SERVIZI PRIVATI	4.950	4.950	993,29	4.916.786

Considerato che all'interno del PA è ammessa la realizzazione di una struttura commerciale di livello intercomunale e che è quindi ipotizzabile l'insediamento di superfici di vendita per circa mq. 4.000, pari all'80% della Slp ammessa, preso atto che l'art.22.6.c della LR 12/1975 (come sostituito dall'art. 7 della LR 1/2001) prevede che per le grandi strutture di vendita la dotazione di aree per servizi sia elevata al 200% della Slp (calcolata come da art.150, comma 5 della LR6/2010), nel caso di un utilizzo complessivo dell'immobile per tale categoria commerciale la dotazione di aree per servizi prevista e la relativa monetizzazione potrebbe incrementarsi fino a raggiungere i seguenti valori massimi.

Tabella 3

AREE PER SERVIZI - CON GSV				
DESTINAZIONE	SLP AMMESSA	AREE PER SERVIZI GENERATE	MONETIZZAZIONE EURO/MQ	TOTALE MONETIZZAZIONE
COMMERCIO GSV	4.950	9.900	993,29	9.833.571

5.4 Dotazione di parcheggi pubblici

Come già ricordato uno dei motivi che hanno determinato la chiusura dell'attività dell'Autorimessa Traversi era l'inadeguatezza della tipologia di autorimessa meccanizzata rispetto alla circolazione veicolare nel contesto che risentiva dei tempi di attesa per la consegna delle vetture.

Il progressivo acuirsi dei problemi di circolazione e delle conseguenti ricadute ambientali all'interno del centro storico, identificato con la Cerchia dei Bastioni, hanno portato ad uno sviluppo del trasporto pubblico e ad una conseguente necessità di razionalizzare l'uso dell'auto privata fino all'introduzione, nel gennaio 2012, dell'Area C (ZTL Cerchia dei Bastioni).

Il vigente Piano Generale del Traffico Urbano ha riconosciuto nel "Road Pricing" lo strumento atto a dissuadere l'uso dei mezzi privati diretti nel centro storico, spostando la convenienza individuale verso modalità di trasporto sostenibile quali il servizio di trasporto pubblico e la mobilità ciclo-pedonale.

In tale logica la ZTL Cerchia dei Bastioni è stata assimilata alle più restrittive ZTL con carattere permanente, anche in relazione alla necessità di parcheggi pubblici, con particolare riferimento alla

dotazione prevista a favore dei servizi commerciali di cui all'art.29.3 delle NA del PdR come meglio precisato nella Determina Dirigenziale 27/2013.



Zona San Babila - Parcheggi di uso pubblico con tariffa oraria

In attuazione di tali previsioni all'interno del centro storico sono stati recentemente potenziati tutti i servizi di mobilità che nel raggio di 350 m. dall'immobile offrono:

- un'ampia dotazione di autorimesse di uso pubblico con più di 4.000 posti auto (corso Venezia "Autorimessa Venezia", piazza Meda "Parcheggi Italia", via Mascagni "Apcoa-Parcheggio Mascagni", via S.Pietro all'Orto "Matteotti Parking", Largo Corsia dei Servi "Mediolanum Parking", piazza Umberto Giordano "Autorimessa Sadega") a cui si sommano gli stalli riservati alla sosta a pagamento lungo le sedi stradali;
- un'ampia dotazione di parcheggi per motoveicoli presenti nelle immediate vicinanze con più di 200 posti disponibili (piazza San Babila, corso Venezia, corso Matteotti, via S.Pietro all'Orto, via Verri, via S.Andrea, via Borgogna, corso Europa);
- un alto livello di accessibilità pubblica garantito dalla presenza della stazione MM San Babila (uscita a 30 m. dall'immobile) e dei numerosi mezzi di superficie che hanno fermata nella piazza e nelle vie adiacenti (bus 54-60-61-73-94);
- un potente servizio taxi con una postazioni fissa di grande rilievo in piazza San Babila ed una minore in via Verri;
- un capillare servizio di bike sharing che offre oltre 60 stalli per biciclette (piazza San Babila, corso Venezia, via S.Pietro all'Orto, via Borgogna, corso Europa);

Preso atto delle indicazioni strategiche del PGTU, delle dotazioni per servizi di mobilità già presenti ed in conformità al citato all'art.29.3 delle NA del PdR non si ravvisa quindi la necessità di prevedere alcuna dotazione di parcheggi pubblici all'interno dell'immobile.

La monetizzazione delle superficie per parcheggi pubblici rientra conseguentemente tra quelle riguardanti la mancata cessione di aree per servizi.



Piazza San Babila - Stalli Bike-Sharing

5.5 Dotazione di parcheggi privati

Trattandosi di un intervento di ristrutturazione la dotazione di parcheggi privati in applicazione della L.122/1989 non è dovuta.

Sulla base delle indicazioni contenute nell'art.8.2.c delle NA del PdR per una migliore organizzazione e funzionalità del tessuto urbano in cui l'immobile si colloca, se si considerano l'assenza di funzioni urbane residenziali e le stesse motivazioni addotte per la mancata dotazione di parcheggi pubblici, si renderebbe sconsigliabile anche la realizzazione di parcheggi privati al fine di favorire, sia per gli addetti che per i fruitori delle diverse funzioni, la propensione all'uso di sistemi di trasporto sostenibili.

La dotazione minima di posti auto prevista dallo stesso articolo, pari a 1 posto auto ogni 500 mq. è comunque resa impossibile dall'esistenza del vincolo diretto ai sensi del D.Lgs n. 42/2004 e dalla tipologia di intervento sotteso alle indicazioni conservative contenute nel vincolo stesso che non consentono di conciliare la presenza di parcheggi privati, che dovrebbero essere realizzati in interrato, con un corretta valorizzazione del bene e del contesto nel quale si colloca. La dimensione del posto auto è definita dall'art.8.2 delle NA del PdR in 12,5 mq.

Si ritiene quindi opportuno ricorrere alla monetizzazione delle superfici a parcheggio privato che viene calcolata sulla base del valore unitario a mq. previsto dalla DG 1008/2013 che determina il costo di costruzione in analogia a quanto previsto dall'art.64 comma 3 della LR 12/2005 e di conseguenza di applicare il valore di €/mq. 391,33 definito nella Determina Dirigenziale 287/2012.

Tabella 4

PARCHEGGI PRIVATI						
DESTINAZIONE	SLP AMMESSA	POSTI AUTO 1/500 MQ	SUPERFICIE POSTO AUTO	MQ SUPERFICIE DA MONETIZZAZIONE	€/MQ	TOTALE MONETIZZAZIONE
COMMERCIO-TERZIARIO SERVIZI PRIVATI	4.950	10	12,50	125,00	391,33	48.916,25

5.1 Dati urbanistici generali

L'area di intervento oggetto di PA interessa un singolo immobile inserito in un contesto totalmente costruito che si caratterizza per la presenza di edifici contigui (cortina di via Bagutta) o realizzati in aderenza (fronti interni).

Trattandosi di un edificio singolo la cui giacitura interessa l'intera area di proprietà, il lotto funzionale, la superficie territoriale (St) e la superficie fondiaria (Sf) risultano equivalenti ed assommano a complessivi mq. 837,92 come meglio evidenziato nella Tav.S23.

La superficie lorda di pavimento (Slp) massima ammessa è quella esistente, regolarmente assentita con nulla osta a costruire atti n. 38118/1937 e licenza di occupazione n.706/1939 (vedi documentazione storica All. A2), misurata in conformità alla normativa vigente come da meglio evidenziato nella Tav. S22 (art. 4.6 delle NA del PdR) e arrotondata per difetto a mq. 4.950.

Tabella 5

DATI URBANISTICI GENERALI					
PARAMETRI			ESISTENTE	PROGETTO	LIMITE
	Lotto funzionale	mq	837,92		
St	Superficie Territoriale	mq			
Sf	Superficie Fondiaria	mq			
Sc	Superficie Coperta	mq	870,32	870,32	max
Slp	Superficie lorda di pavimento	mq	4.950,00	4.950,00	max
V	Volume	mc	14.850,00	14.850,00	max
H	Altezza	mq	24,70	40,00	max
Rc	Rapporto di copertura	mq	100%	100%	max

Per la superficie coperta (Sc), considerata la diversa conformazione planimetrica dei piani, è stata assunta la superficie del piano primo la cui estensione (870 mq) supera per più del 20% la superficie corrispondente alla media delle superfici di piano (670 mq) come meglio evidenziato nella Tav.S23 (art. 4.15 delle NA del PdR).

Il Volume (V) di progetto, determinato ai soli fini del carico insediativo, è quello che deriva dalla moltiplicazione della Slp per il coefficiente 3 (art. 4.7 delle NA del PdR).

L'altezza massima ammessa (H) è calcolata come distanza tra il piano di spiccato dell'edificio e l'intradosso di copertura dell'ultimo piano abitabile (art. 4.8 delle NA del PdR).

Il rapporto di copertura (RC) massimo ammesso, trattandosi di intervento di restauro di un edificio, è equivalente a quello esistente (art. 4.14 delle NA del PdR).

5.2 Rapporti con il Regolamento Edilizio

Preso atto che l'intervento edilizio previsto dal PA riguarda unicamente la conservazione di un bene oggetto di vincolo diretto ai sensi del D.lgs n. 42/2004, le indicazioni dirette o desumibili, contenute nelle Tavole e nelle Norme Tecniche di Attuazione del PA prevalgono sui contenuti del Regolamento Edilizio vigente con particolare riferimento a:

- superficie coperta, occupata, filtrante (che non dovranno essere minori di quanto esistente);
- altezza e distanza dai confini (definita dal PA in conformità al Codice Civile);
- edificazione a confine (definita dal PA in conformità al Codice Civile);
- corti, cortili, cavedi, patii (i cui rapporti non dovranno essere rispettati);
- parcheggi pertinenziali e non pertinenziali (esplicitamente non previsti dal PA).

6. CLASSIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

Trattandosi di un edificio sottoposto a vincolo diretto ai sensi del D.Lgs n. 42/2004 la classificazione dell'intervento deve necessariamente rientrare tra quelle che il D.Lgs 42 del 22/01/2004 - Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio – indica come Misure di Conservazione (Titolo I - Capo III - Sezione II), dove si definisce che *“la conservazione è assicurata mediante una coerente, coordinata e programmata attività di studio, prevenzione, manutenzione e **restauro**”* (art.29.1).

In particolare *“per restauro si intende l'intervento diretto sul bene attraverso un **complesso di operazioni finalizzate all'integrità materiale e al recupero del bene medesimo**, alla protezione e alla trasmissione dei suoi valori culturali.”* (art.29.4).

A miglior specificazione di dette operazioni *“il **Ministero definisce**, anche con il concorso delle regioni e con la collaborazione delle università e degli istituti di ricerca competenti, **linee di indirizzo, norme tecniche, criteri e modelli di intervento** in materia di conservazione dei beni culturali”* (art.29.5).

Per quanto attiene l'attività edilizia, il Testo Unico Edilizia di cui al DPR 380/2001 (come modificato dal D.Lgs 301/2002) Titolo I Capo I art.3.c definisce gli interventi e specifica che sono *“interventi di **restauro** e di risanamento conservativo, gli interventi edilizi rivolti a **conservare l'organismo edilizio** e ad assicurarne la funzionalità mediante un insieme sistematico di opere che, nel rispetto degli elementi tipologici, formali e strutturali dell'organismo stesso, ne consentano **destinazioni d'uso con essi compatibili**. Tali interventi comprendono il consolidamento, il ripristino e il rinnovo degli elementi costitutivi dell'edificio, l'inserimento degli elementi accessori e degli impianti richiesti dalle esigenze dell'uso, l'eliminazione degli elementi estranei all'organismo edilizio”*.

Il successivo art.3.d definisce invece come *“interventi di **ristrutturazione edilizia**, gli interventi volti a **trasformare gli organismi edilizi** mediante un insieme sistematico di opere che possono portare ad un organismo edilizio in tutto o **in parte diverso dal precedente**”* comprendendo, in seguito alla modifica introdotta dall'art.30 della L.98/2013, anche quelli *“consistenti nella demolizione (ndr anche parziale) e ricostruzione con la stessa volumetria (ndr Slp) di quello preesistente”*.



Teatro La Scala - Intervento di restauro funzionale su uno degli edifici simbolo della città di Milano

Confrontando le definizioni del Testo Unico con quella data dal Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, a cui si aggiunge la specifica indicazione di cui all'art. 21.4 del Codice stesso - *“i lavori di qualunque genere su beni culturali è subordinata all'autorizzazione del Soprintendente”* - si rileva la coerenza dei due provvedimenti che pongono come obiettivo centrale dell'intervento il

recupero fisico e funzionale del bene, precisando che l'insieme sistematico di opere da realizzare, in presenza di vincolo diretto ai sensi del D.Lgs n. 42/2004, è di stretta ed esclusiva pertinenza del Soprintendente che opera le proprie scelte in base alle linee di indirizzo definite dal Ministero nell'ambito del provvedimento di vincolo.

Preso atto delle **linee di indirizzo espresse direttamente dal Ministero** nella comunicazione del proprio Direttore Regionale in data 24.06.2008 PG 0008807 (vedi All.A1) riguardanti il recupero di questo specifico immobile prevedono azioni di parziale demolizione e di parziale ed eventuale sopraelevazione, le attività edilizie che si andranno a realizzare sull'edificio, pur inquadrare in una logica complessiva di restauro dell'immobile, possono meglio riconoscersi nella classificazione attribuita dal Testo Unico alla tipologia edilizia della "ristrutturazione".

In ogni caso a seguito della redazione del progetto definitivo, preso atto dei contenuti tipologici e morfologici che verranno preventivamente concordati con il Soprintendente, ai fini del rilascio del permesso di costruire, o atto equipollente, e tenuto conto dei limiti imposti dal vincolo ai sensi del D.Lgs n. 42/2004 e della conseguente "sagoma di massimo ingombro" oltre al **restauro**, potranno essere sempre ammessi interventi di **manutenzione ordinaria, straordinaria e ristrutturazione edilizia**.

7. INDICAZIONI PLANIVOLUMETRICHE

Le successive prescrizioni planivolumetriche, riportate puntualmente nelle Norme Tecniche di Attuazione del PA, vengono definite per individuare la "sagoma di massimo ingombro edilizio" entro la quale il progetto definitivo dell'edificio dovrà essere contenuto pur nel rispetto delle indicazioni conservative già espresse del Ministero (MIBAC).

Tali prescrizioni si rendono necessarie per garantire un corretto mantenimento dei rapporti con il contesto edilizio esistente, specificando eventuali parametri edilizi non già definiti nella regolamentazione vigente.

7.1 Altezza massima

Il Ministero nel definire i presupposti per un recupero funzionale dell'edificio ha contemplato " *il taglio verticale dei solai, limitato ad alcune campate, e/o la demolizione di parte degli orizzontamenti anche al fine di recuperare altezze utili alla fruizione dei piani interessati dalla demolizione*".

Tale indicazione deriva dalla presa d'atto delle altezze interne dei piani superiori (m.2.30) che non consentono il recupero delle superficie esistenti per funzioni urbane e che quindi comportano una parziale variazione delle quote di imposta dei solai.

La necessità di ridistribuire la Slp esistente garantendo delle altezze interne conformi alla normativa vigente e coerenti al disegno della facciata principale curvilinea caratterizzata dalle lunghe finestre a nastro, comporta quindi l'eventualità di un sopralzo dell'edificio che, per quanto oggetto di vincolo diretto ai sensi del D.Lgs n. 42/2004, deve comunque rispettare le distanze dai confini imposte dal Codice Civile.

Fermo restando l'autonomia del Soprintendente nel verificare il lessico architettonico di tale eventuale sopralzo e preso atto che le norme urbanistiche generali non definiscono, in caso di pianificazione attuativa, l'altezza massima per gli interventi interni al NAF, al fine di garantire all'eventuale sopralzo la consistenza di un'aggiunta riconoscibile che sia coerente al contesto edilizio, si determina che lo stesso sia contenuto entro la "sezione aurea" riferita alla linea di altezza dell'edificio esistente (calcolata applicando la formula $39,96:24,70=24,70:15,26$ che assume come dato certo l'altezza attuale del fronte dell'edificio pari a m.24,70) e che non potrà quindi superare i

m. 40,00 da calcolarsi in conformità all'art.4.8 delle NA del PdR, al netto di volumi tecnici ed emergenze architettoniche.

Tale indicazione risulta peraltro conforme al DM 1444/68 che all'art.8 definisce che nelle Zone Territoriali Omogenee A (coincidente al NAF) *“per le eventuali trasformazioni o nuove costruzioni che risultano ammissibili, l'altezza massima di ogni edificio non può superare l'altezza degli edifici circostanti di carattere storico-artistico”* in questo caso rappresentati dalla sola Torre SNIA la cui altezza è pari a 59 mt (edificio soggetto a vincolo di tutela diretta n.42/2004).

7.2 Distanza dai confini

L'art.9 del DM 1444/1968 impone **per le nuove costruzioni** la distanza minima assoluta di 10 mt. tra pareti finestrate e pareti di edifici antistanti, con l'intento di *“impedire la formazione di intercapedini nocive sotto il profilo igienico-sanitario”* (Consiglio di Stato sentenza 7731/2010).

Lo stesso articolo specifica che nelle Zone Territoriali Omogenee A (coincidente al NAF) *“per le operazioni di risanamento conservativo e per le eventuali ristrutturazioni, le distanze tra gli edifici non possono essere inferiori a quelle intercorrenti tra i volumi edificati preesistenti, computati senza tener conto di costruzioni aggiuntive di epoca recente e prive di valore storico, artistico e ambientale”*.

La costruzione in aderenza è invece regolata del Codice Civile che prevede:

- art. 873 - Distanza delle costruzioni - *“Le costruzioni su fondi finitimi, **se non sono unite o aderenti**, devono essere tenute a distanza non minore di tre metri. Nei regolamenti locali può essere stabilita una distanza maggiore.”*
- art.877 - Costruzioni in aderenza - *“Il vicino, senza chiedere la comunione del muro posto sul confine, **può costruire sul confine stesso in aderenza**, ma senza appoggiare la sua fabbrica a quella preesistente”*.
- art.878 - Muro di cinta - *“Il muro di cinta e ogni altro muro isolato **che non abbia un'altezza superiore ai tre metri** non è considerato per il computo della distanza indicata dall'articolo 873. Esso, quando è posto sul confine, può essere reso comune anche a scopo d'appoggio, purché non preesista al di là un edificio a distanza inferiore ai tre metri.*
- art.879 - Edifici non soggetti all'obbligo delle distanze o a comunione forzosa – *“alla comunione forzosa non sono soggetti gli edifici appartenenti al demanio pubblico e quelli soggetti allo stesso regime, né gli edifici che sono **riconosciuti di interesse storico, archeologico o artistico**, a norma delle leggi in materia. Il vicino non può neppure usare della facoltà concessa dall'articolo 877”*.

In coerenza alle norme vigenti, preso atto del vincolo diretto ai sensi del D.Lgs n. 42/2004, della conseguente classificazione dell'intervento posto sotto il diretto controllo del Soprintendente, e fatta salva la necessità di garantire ai frontisti i diritti stabiliti dal Codice Civile e dalle esigenze igienico-sanitarie evidenziate dall'art.9 del DM 1444/1968, le indicazioni planivolumetriche relative alle distanze dai confini consentono:

- per quanto riguarda l'edificio esistente (fino ad altezza m.24,70) il mantenimento della attuali distanze dalle costruzioni confinanti, intendendo come tali anche i muri di cinta con altezza superiore a 3 mt;
- per quanto riguarda la sopraelevazione (oltre ad altezza m.24,70) la possibilità di costruire in aderenza laddove ci siano muri a confine preesistenti, ovvero di arretrarsi di 10 m. dalle pareti finestrate di edifici antistanti garantendo in ogni caso il corretto rapporto tra i fronti stabilito dall'art.27 del Regolamento Edilizio.

8. INDICAZIONI TIPOLOGICHE E MORFOLOGICHE

Trattandosi di immobile sottoposto a vincolo diretto ai sensi del D.Lgs n. 42/2004 le indicazioni di carattere tipologico e morfologico appartengono al lessico architettonico dell'edificio e sono di pertinenza esclusiva del Soprintendente alla cui autorizzazione sono subordinati i lavori.

Per garantire un corretto approccio progettuale le **linee di indirizzo e i modelli di intervento** in materia di conservazione dell'immobile sono stati già definiti dal Ministero (MIBAC) con la comunicazione in data 24.06.2008 PG.0008807 nella quale si esplicano le invarianti poste dal provvedimento di tutela al fine di consentire una organica rifunzionalizzazione dell'edificio per l'inserimento di funzioni urbane non residenziali.

Di seguito si riportano integralmente tali indicazioni:

*“Il progetto dovrebbe partire dal presupposto di un **recupero funzionale** dell'edificio esistente considerandolo un'**opportunità creativa anziché una limitazione operativa**. Ciò premesso in esso dovrebbero trovare composizione le istanze conservative, le esigenze di fruibilità e i requisiti prestazionali delle nuove destinazioni.*

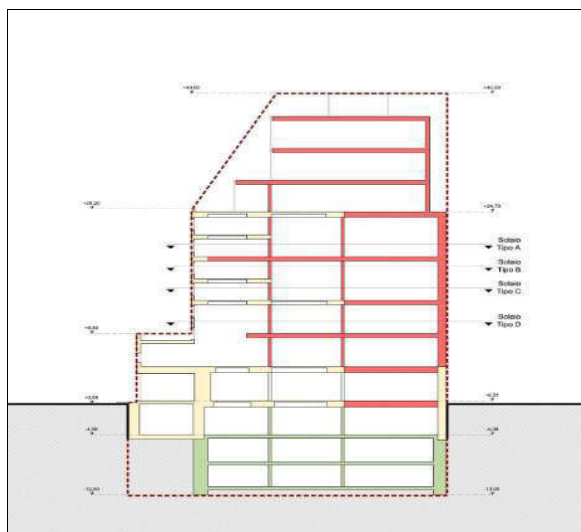
Il progetto dovrebbe prevedere che le opere di maggiore invasività (collegamenti verticali, barriere architettoniche, sicurezza e prevenzione incendi, impianti, ecc.) siano collocati nelle parti del complesso che sono già state sostanzialmente interessate da precedenti adeguamenti funzionali.

Gli attuali montacarichi e corpi scala potrebbero essere riconfigurati anche nelle funzioni.

*La proposta progettuale potrebbe contemplare il taglio verticale dei solai, limitato ad alcune campate, e/o la **demolizione di parte degli orizzontamenti**, anche al fine di recuperare le altezze utili alla fruizione dei piani interessati dalla demolizione. Andrebbe mantenuta traccia anche degli originali piani di impalcato.*

*Una porzione significativa di interpiano-tipo dell'autorimessa con la caratteristica specifica di **“pianta libera”** andrebbe mantenuta come valore testimoniale. Eventuali necessarie partizioni dello spazio andrebbero limitate al minimo e realizzate preferibilmente con elementi di arredo o strutture leggere.*

*Potrà essere valutata anche la proposta di **sopralzo equilibrato ed armonico**, rispetto al valore testimoniale dell'edificio sottostante; tale eventuale sopralzo dovrà rispettare dovrà rispettare l'asse compositivo determinato dalla principale visuale da Piazza San Babila e essere configurato con un arretramento in modo tale da lasciare chiaramente riconoscibili i volumi dell'impianto originario. Il medesimo sopralzo dovrà anche configurarsi in modo da raccordare in maniera armonica l'inserimento dei nuovi volumi rispetto a quelli già esistenti”.*



Schema indicativo di intervento strutturale - Sezione



Schema indicativo di intervento strutturale - Pianta

Nel rispetto di tali indicazioni tipologiche e morfologiche il PA definisce unicamente la “sagoma di massimo ingombro” dell’edificio che rileva tre sole condizioni di vincolo:

- la distanza dai confini, conseguente il rispetto dei diritti delle proprietà contermini;
- l’altezza massima, conseguente alla possibilità di un sopralzo derivante dalla demolizione dei solai necessaria per riqualificare funzionalmente l’edificio e garantire alla proprietà il diritto di mantenere la SIp esistente;
- la profondità massima dell’interrato, conseguente alla mancata presenza di parcheggi interrati.

In particolare la definizione dell’altezza massima è conseguente al modello di intervento descritto dal Ministero (MIBAC) che sulla base delle indicazioni progettuali emerse in sede di concorso, viene tradotto negli schemi attuativi meglio illustrati nella Tavola P28 che possono essere considerati come prime indicazioni grafiche di quei contenuti conservativi del vincolo che dovranno assunti in sede di redazione del progetto definitivo conseguente al PA.

9. STRATEGIA ENERGETICA

La normativa edilizia riguardante il contenimento dei consumi energetici ha subito negli ultimi anni una sostanziale modifica recependo in rapida successione disposizioni che hanno determinato l’obbligo di ridurre i consumi. In particolare l’attenzione è stata posta sui sistemi di climatizzazione invernale che nei centri urbani sono tra le principali cause di inquinamento dell’aria.

A livello normativo in Regione Lombardia sono state emanate le seguenti determinazioni:

- DGR 26.06.2007 n. 8/5018 - Nuove disposizioni regionali in materia di contenimento dei consumi energetici in edilizia.
- DGR 31.10.2007 n. 8/5773 - Modifiche ed integrazioni alla DGR 8/5018
- DGR 22.12.2008 n. 8/8745 - Determinazioni in merito alle disposizioni per l’efficienza energetica in edilizia e per la certificazione energetica degli edifici;
- DGR 22.11.2012 n. 9/4416 - Modifiche ed integrazioni alla DGR 8/8745

Nel rispetto del concetto di conservazione e quindi delle caratteristiche tipologiche e morfologiche dell’edificio viene definita una strategia energetica mirata a perseguire i seguenti obiettivi:

- contenimento del consumo energetico;
- minimizzazione delle emissioni inquinanti e dell’impatto ambientale;
- uso efficiente delle risorse disponibili in loco;
- flessibilità negli approvvigionamenti energetici;
- integrazione dei sistemi ad energia rinnovabile;
- sicurezza e funzionalità degli impianti di produzione e distribuzione dell’energia.

Ne consegue un sistema edificio-impianto in linea con le disposizioni normative e orientato alle prescrizioni e ai concetti tipici dei “Zero Energy Buildings” che utilizzerà per la climatizzazione e per la produzione dell’acqua calda sanitaria, soluzioni tecnologiche a zero emissioni, integrate con sistemi di sfruttamento dell’energia solare sia termica che fotovoltaica e l’adozione di sistemi di illuminazione con tecnologia led.

Per l’alimentazione elettrica la quota parte non autoprodotta sarà fornita mediante l’attivazione di un contratto che certifichi la provenienza da fonte rinnovabile.

Le azioni progettuali correlate alla strategia energetica, compatibilmente al lessico architettonico che verrà definito dal progetto definitivo, consisteranno in:

- ottimizzazione dell’involucro con realizzazione di isolamento termico (ricorso alle nanotecnologie per ridurre gli spessori) per le pareti di tamponamento cieco e installazione di serramenti a taglio termico (dove sostituiti) con specchiature vetrocamera isolante;
- installazione di sistemi di climatizzazione in pompa di calore a recupero totale del calore;

- installazione di sistemi di trattamento dell'aria di rinnovo con recupero di calore e analisi della qualità dell'aria per tarare le quantità da immettere;
- installazione di sistemi di regolazione ad alta efficienza e di contabilizzazione dell'energia termica/frigorifera utilizzata;
- installazione di pannelli solari termici a supporto della produzione dell'acqua calda sanitaria;
- installazione di pannelli fotovoltaici a supporto dei consumi elettrici dell'edificio;
- installazione di sistemi di illuminazione con tecnologia LED al fine di ridurre i consumi elettrici e le emissioni CO₂.
- installazione di vasca di accumulo dell'acqua meteorica per usi di irrigazione del verde pensile.

Tutti gli impianti presenti nell'edificio faranno capo ad un sistema digitale di gestione (Building Management Service) che permetterà di ottimizzarne la conduzione controllando la funzionalità, i consumi, la manutenzione e i tempi di funzionamento garantendo il minimo consumo energetico.

In conformità a quanto previsto dall'art.10 delle NA del PdR qualora l'intervento configuri un miglioramento del livello di ecosostenibilità che rispetti tutti i requisiti indicati dal Regolamento Edilizio in sede di permesso di costruire, o atto equipollente, sarà riconosciuto un incremento fino al massimo del 15% della SIp esistente.

10. RICADUTE PUBBLICHE

10.1 Qualità urbana del contesto

Il PA contiene una serie di ricadute pubbliche di natura urbanistica, edilizia e storico testimoniale di seguito riassunte.

- La valorizzazione urbanistica delle vie Bagutta e Baguttino che seppure inserite nel pieno centro storico, in una delle zone più prestigiose della città caratterizzata da una dinamica economico-commerciale di assoluto rilievo ("quadrilatero della moda"), mantengono un basso profilo a causa dallo stato di degrado di alcuni degli immobili di pregio che la contraddistinguono (Autorimessa Traversi, Palazzo Bolis Gualdo, Palazzetto Taverna).

La nuova funzione commerciale attribuita all'edificio consentirà di animare la via ed il suo collegamento con via Montenapoleone, via Sant'Andrea e Piazza San Babila, innescando un processo di riqualificazione delle vetrine già presenti ai piani terreni degli edifici circostanti, ma in gran parte utilizzate come accessi di servizio ai retrostanti spazi di magazzino e vendita.

- La riqualificazione edilizia di un immobile da tempo dismesso, in uno stato conservativo di progressivo degrado, localizzato in una posizione di grande visibilità all'interno di una delle piazze simbolo della città e meta di turismo internazionale, già riconosciuto di interesse culturale particolarmente importante tanto da essere sottoposto a vincolo ai sensi del D.lgs. 42/2004.

Le operazioni di restauro dell'edificio, la cui qualità è garantita dal controllo sul lessico architettonico che verrà operato direttamente dal Soprintendente, consentirà di restituire alla città un edificio che potrà essere inserito di diritto nel circuito degli edifici di valore storico-architettonico che caratterizzano il centro di Milano.

- La conservazione di un valore testimoniale che appartiene ad una fase storica di costruzione della città, avviata all'inizio del secolo scorso, in un momento di grandi trasformazioni, che ruota attorno alla realizzazione di piazza San Babila e della sua cortina edilizia, alla quale hanno partecipato molti dei principali attori della scena urbanistica ed architettonica milanese dell'epoca.

In particolare un'attenta azione di restauro potrà valorizzare l'appartenenza dell'immobile al progetto unitario di quel complesso di edifici (Torre SNIA, Palazzo SNIA, Autorimessa Traversi) che rappresentano il fronte Nord del piazza, nel tratto di allargamento corrispondente

all'innesto di corso Matteotti, ridando pari dignità allo scenario arretrato che l'Autorimessa Traversi configura rispetto alle quinte avanzate dei due edifici principali.

A questi benefici, riguardanti la percezione del paesaggio urbano all'interno di una delle piazze più frequentate della città, si sommano quelli economici derivanti da un intervento sottoposto a piano attuativo, che di fatto, essendo limitato ad un edificio esistente privo di aree pertinenziali, attestato su strade pubbliche già ampiamente urbanizzate e a basso carico insediativo, non necessita di opere urbanizzative aggiuntive, ma rimette gran parte delle risorse economiche generate a totale disposizione dell'amministrazione comunale.

10.2 Opere esterne al contesto e riguardanti la Zona di decentramento amministrativo n.1.

L'edificio ricade all'interno della Zona n.1 di decentramento amministrativo corrispondente al centro storico della città.

Preso atto che gli importi derivanti dalla monetizzazione delle aree per servizi e dagli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria, oltre che quelli dovuti quale contributo alla sostenibilità commerciale nel caso di attivazione di una grande struttura di vendita, non potranno essere impegnati, se non in minima parte, nell'esecuzione di opere complementari all'intervento, il Consiglio di Zona n.1, con delibera 290/2013, ha indicato la possibile allocazione degli importi a favore delle seguenti opere interne al centro storico:

- Realizzazione di una piscina pubblica in via Fatebenesorelle
- Completamento della Casa degli Artisti in via Tommaso da Cazzaniga
- Riqualificazione di via Ragazzi del 99, via Agnello e via Marino
- Riqualificazione di via Montenapoleone

10.3 Risorse economiche a disposizione

Le risorse economiche rese disponibili dal Piano Attuativo riguardano la monetizzazione delle aree per servizi, la monetizzazione delle aree per parcheggi pertinenziali, gli oneri di urbanizzazione di tipo primario e secondario ed il contributo costo di costruzione.

Tabella 6

RISORSE ECONOMICHE A DISPOSIZIONE DEL COMUNE	
TIPOLOGIA	€
MONETIZZAZIONE AREE A SERVIZI	4.916.786
MONETIZZAZIONE PARCHEGGI PRIVATI	48.916
ONERI DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA E SECONDARIA	857.340
CONTRIBUTO COMMISURATO AL COSTO DI COSTRUZIONE	662.500
TOTALE	6.485.542

Le risorse economiche che si rendono disponibili al momento della stipula della convenzione riguardano la monetizzazione delle aree per servizi e la monetizzazione delle aree per parcheggi pertinenziali.

Tabella 7

RISORSE ECONOMICHE - MONETIZZAZIONI DISPONIBILI ALLA STIPULA DELLA CONVENZIONE				
FONTE	SLP AMMESSA	AREE PER SERVIZI GENERATE	MONETIZZAZIONE EURO/MQ	TOTALE MONETIZZAZIONE
AREE A STANDARD	4.950	4.950	993,29	4.916.786
		MQ POSTI AUTO MINIMI (1/500 mq x 12,5 mq)		
PARCHEGGI PRIVATI		125	391,33	48.916
TOTALE RISORSE				4.965.702

Il contributo di costruzione, costituito dalle due differenti voci rappresentate dagli oneri di urbanizzazione, suddivisi in primaria e secondaria, e dal contributo costo di costruzione, verrà versato al momento del rilascio del permesso di costruire in conformità alla normativa e ai valori in allora vigenti.

Nel caso in cui in sede di rilascio del permesso di costruire si dovesse attuare la previsione di una grande struttura di vendita di livello intercomunale, le aree per servizi afferenti la sola Slp commerciale verrebbero raddoppiate in conformità a quanto definito all'art.22.6.c della LR 12/1975 e s.m.i. ed alla loro monetizzazione andrebbe ad aggiungersi il contributo alla sostenibilità commerciale definito dalla DGR X-1193 del 20.12.2013. Qualora l'intera Slp dovesse essere utilizzata per la funzione commerciale gli ulteriori importi che si andrebbero ad aggiungere a favore del Comune sarebbero i seguenti:

Tabella 8

RISORSE ECONOMICHE - MONETIZZAZIONI AGGIUNTIVE PER GRANDE STRUTTURA DI VENDITA				
FONTE	SLP AMMESSA	AREE PER SERVIZI AGGIUNTIVE	MONETIZZAZIONE EURO/MQ	MONETIZZAZIONE AGGIUNTIVA
AREE A STANDARD	4.950	4.950	993,29	4.916.786
CONTRIBUTO SOSTENIBILITA'	4.000		197,00	788.000
TOTALE RISORSE				5.704.786

10.6 Allocazione degli importi derivanti dalla monetizzazione delle aree per servizi

Le risorse economiche generate dall'intervento in seguito alla monetizzazione delle aree per servizi verranno utilizzate per la realizzazione della piscina indicata dalla Zona n1 che verrà realizzata a scomputo da parte della Proprietà sulle aree di proprietà pubblica site in fregio alla via Fatebenesorelle ed adiacenti al campo sportivo all'aperto recentemente realizzato sulla copertura del parcheggio interrato di parziale uso pubblico che prospetta la via Moscovia all'altezza dei civici n.26 e 28.

Il progetto di massima della piscina, redatto in base a quanto definito dal Codice Appalti di cui al D.Lgs.163/2006 (Allegato XXI- Allegato tecnico di cui all'art.164), risulta allegato al Piano Attuativo e prevede la realizzazione di una struttura di tipo ludico/sportivo dotata di una vasca principale da m.25,00x12,50, una vasca minore da m.12,50x5, una palestra per corsi, spogliatoi, servizi e locali amministrativi, oltre a spazi pertinenziali all'aperto e locali tecnici interrati, per un costo complessivo stimato in €. 4.650.000 (al netto di IVA).

Eventuali importi che dovessero residuare dalla realizzazione della piscina verranno destinati in sede di convenzione al completamento della Casa degli Artisti di via Tommaso da Cazzaniga per la quale il Comune opererà senza ricorrere allo scomputo.

Nel caso di attivazione di grande struttura di vendita di livello intercomunale gli importi aggiuntivi derivati dalla monetizzazione delle aree per servizi verranno incamerati dal Comune.

10.5 Allocazione degli oneri urbanizzativi

Le risorse economiche generate dall'intervento per oneri urbanizzativi derivanti dall'applicazione della L.R. 12/05 e s.m.i. (con particolare riferimento all'art.44 commi 10 e 12 e alla Circolare Comune di Milano n. 2/2011) e calcolati sulla base dei valori tabellari approvati dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 73/2007 sono i seguenti.

Non potendo prevedere la tipologia di intervento che verrà attivata con il permesso di costruire, in sede di Piano Attuativo il calcolo degli oneri è preventivamente sviluppato utilizzando la riduzione del 50% prevista dalla citata delibera per gli interventi di ristrutturazione.

Tabella 9

ONERI DI URBANIZZAZIONE						
DESTINAZIONE	MQ/SLP	URBANIZZAZIONE PRIMARIA		URBANIZZAZIONE SECONDARIA		ONERI U1+U2
		€/MQ	€	€/MQ	€	€
TERZIARIO, COMMERCIO, SERVIZI PRIV.	4.950	96,99	480.101	76,21	377.240	857.340
TOTALE			480.101		377.240	857.340

Il Piano Attuativo coinvolge la riqualificazione edilizia di un unico immobile privo di aree di pertinenza e si rende necessario al solo fine di prevedere l'insediamento di una grande struttura di vendita di livello intercomunale.

Poiché l'immobile è inserito nel pieno centro della città all'interno di un contesto edilizio completamente definito, in una zona altamente strutturata sotto il profilo dell'offerta di servizi per funzioni urbane non residenziali e caratterizzata da un'alta accessibilità pubblica e da un sistema di disincentivazione del traffico veicolare, non è prevista alcuna opera di carattere urbanizzativo direttamente funzionale all'immobile, per il quale saranno sufficienti i normali allacciamenti, peraltro già esistenti e funzionanti, alle reti pubbliche (acqua, fognatura, luce, telefonia).

La disponibilità economica derivante dagli oneri di urbanizzazione e la contestuale definitiva risoluzione di una situazione di precarietà funzionale quale quella in cui oggi versa l'immobile, offrono tuttavia lo spunto per definire un possibile impiego di tali risorse.

Nel 1997 Piazza San Babila è stata oggetto di una profonda rivisitazione incentrata sul completamento della pedonalizzazione di corso Vittorio Emanuele e sulla realizzazione della grande fontana progettata dall'arch. Luigi Caccia Dominioni che coinvolge l'intera piazza.

“La fontana in pietra appare immediatamente alla vista di chi proviene da corso Vittorio Emanuele. Scendendo poi in direzione corso Venezia, la piazza degrada verso una vasca molto ampia e piena di acqua che sgorga da una fontanella. Più in fondo al largo, due montagnette artificiali, ricoperte di verde. Nell'intenzione dell'architetto, la volontà di ricreare simbolicamente, in uno dei luoghi più centrali di Milano, l'ecosistema lombardo, cioè le acque che dalle montagne scorrono attraverso i grandi laghi fino alla pianura padana” (Corriere della Sera 11.04.1997).



Piazza San Babila - Progetto Caccia Dominioni

Questa sistemazione ha coinvolto la parte di piazza contenuta tra Corso Matteotti, Corso Venezia e Corso Europa, escludendo l'allargamento della piazza voluto nel 1934 per enfatizzare lo sbocco di corso Matteotti e la piazzetta antistante la chiesa di San Babila, da cui si accede anche all'omonimo teatro.

La classificazione della vicina via Montenapoleone come "Zona a Traffico Limitato" e "Area a pedonalità privilegiata" (art.5.1 del PGTU) suggerisce di estendere tale previsione alle vie Bagutta e Baguttino. Contestualmente le stesse vie, ed in particolare la zona di confluenza tra la via Bagutta e piazza San Babila, comprendendo anche lo slargo di marciapiede fino a corso Venezia, potrebbero essere oggetto di un profondo riordino della pavimentazione e degli elementi di arredo urbano.

La via Bagutta, già pavimentata con sede stradale in cubetti di porfido e marciapiedi complanari in lastroni di granito, presenta una sistemazione anomala proprio in corrispondenza dell'Autorimessa e piazzetta antistante, dove la finitura risulta essere parzialmente in asfalto con marciapiedi leggermente rialzati. Si potrebbero quindi uniformare i materiali di pavimentazione portando inoltre la quota della strada all'altezza del marciapiede degli edifici contermini su Piazza San Babila in modo da ricreare, anche con matrici materiche più idonee, la percezione di collegamento tra i due portici degli edifici contigui (Torre e Palazzo SNIA).

La difficoltà di operare in una zona centrale dove sono presenti una gran quantità di servizi e sottoservizi interrati (basti pensare alla stazione della MM1), con situazioni di uso del suolo pubblico da parte di terzi (fiorista, dehor di pubblici esercizi) e dove la presenza di un commercio di richiamo internazionale comporta l'esigenza di agire coordinatamente ad una serie di attività e manifestazioni che coinvolgono anche l'uso di strade e i marciapiedi pubblici, rende particolarmente complessa la possibilità di operare da parte della Proprietà, sconsigliando quindi la realizzazione di opere a scomuto oneri.

Tali opere non possono peraltro essere definite in sede di Piano Attuativo in quanto la loro realizzazione comporterà, in particolare nella porzione corrispondente alla piazzetta antistante l'Autorimessa e al collegamento con la Piazza san Babila, un'azione di coordinamento con il progetto di ristrutturazione dell'edificio che, come noto, è sottoposto a vincolo di tutela diretta e pertanto oggetto di preventiva approvazione da parte della Soprintendenza che si esprimerà solo in sede di richiesta di permesso di costruire.



Lo slargo di Piazza San Babila allo sbocco di via Bagutta

In ultimo è opportuno rilevare che in conseguenza dei lavori per la realizzazione della nuova linea metropolitana MM4 e del contestuale adattamento della stazione di San Babila, il Comune prevede di intervenire sulla piazza favorendone la percezione unitaria e la pedonalizzazione. In tal senso è prevedibile che la porzione di area interessata dallo sbocco di via Bagutta sulla piazza e il marciapiede di collegamento con corso Venezia, concepiti originariamente come allargamento della stessa piazza, rientri in un disegno più ampio e/o si debba comunque coordinare con le sistemazioni adiacenti.

Il Comune destinerà quindi parte delle risorse derivanti dal Piano Attuativo per l'attuazione di quelle opere che consentiranno di completare la valorizzazione di questa porzione di piazza San Babila e riqualificare la via Bagutta coordinando gli interventi, sia nella tempistica che nella scelta dei materiali e degli arredi urbani, con le altre opere in programma. La quantificazione delle opere viene calcolata in modo parametrico assumendo la dimensione complessiva dei marciapiedi da trattare (mq. 1.230 circa) e la spesa delle più recenti analoghe realizzazioni di pregio (€/mq. 200 circa) e assomma a complessivi €. 250.000 (IVA esclusa).



In rosso i marciapiedi oggetto di intervento. In verde i portici della Torre e del Palazzo SNIA.

Parte degli oneri di urbanizzazione saranno invece oggetto di scomputo, per realizzare le opere di riordino delle via Fatebenesorelle contestuali alla realizzazione della Piscina, che prevedono l'adeguamento dei marciapiedi e creazione di spazi protetti per la sosta. Il costo di queste opere stradali è stimato in €. 180.0000 (IVA esclusa).

Gli eventuali importi residui potranno essere utilizzati per contribuire al completamento delle opere della piazza o alla riqualificazione delle vie già indicate dal Consiglio di Zona.

Nel caso di attivazione di grande struttura di vendita di livello intercomunale l'impiego degli importi aggiuntivi derivanti dalle misure di compensazione degli effetti di impatto e indicatori della sostenibilità commerciale, articolati in compensazioni socio-economiche (15%) e compensazioni territoriali-ambientali (85%) verrà definito da una specifica convenzione (convenzione di area vasta che nel caso della Zona n.1 coincide con le altre Zone di decentramento del Comune) tra il Comune e la Proprietà che verrà approntata in sede di Conferenza dei Servizi commerciale .

In questo caso la convenzione potrà prevedere l'uso degli importi derivanti dalla componente territoriale-ambientale per allargare gli interventi ad aree commerciali contigue, alle altre stradale indicate dal Consiglio di Zona n.1 o eventuali diverse sistemazioni con ricadute sul sistema del commercio diffuso che venissero evidenziate in sede di Conferenza dei Servizi commerciale dai soggetti partecipanti.