

COMUNE DI MILANO



COMUNE DI MILANO
DC SVILUPPO DEL TERR
PG 763731/2014
Del 16/12/2014
HUB PROJECT
(S) PROT S PIANIFICAZION
16/12/2014

PIANO ATTUATIVO GARAGE TRAVERSI VIA BAGUTTA 2



MARINER SRL



AMBITO TRAVERSI

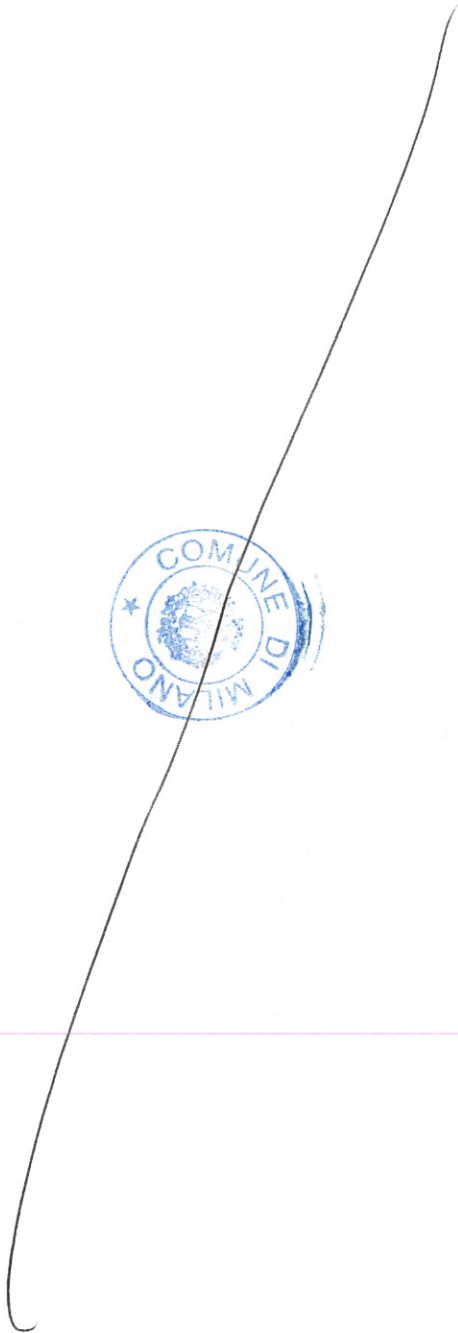
DOCUMENTO A
RELAZIONE TECNICA



COPIA SETTORE
DIREZIONE CENTRALE
SVILUPPO DEL TERRITORIO

DICEMBRE 2014

ALLEGATO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
IN ATTI: 3394/2014
SI ATTESTA CHE IL PRESENTE DOCUMENTO
E' COMPOSTO DI N° 61 PAGINE
MILANO, 16/12/2014
IL DIRETTORE
arch. GIANCARLO TANCREDI



INDICE

1. Premessa	pg. 3
2. Inquadramento storico	pg. 4
3. Vincolo di tutela diretta (D.Lgs 42/2004)	pg. 11
4. Inquadramento urbanistico	
4.1 Piano di Governo del Territorio	pg. 13
4.2 Consistenza, destinazioni e modalità di intervento ammesse	pg. 14
4.3 Dotazione di servizi richiesta	pg. 15
4.4 Dotazione di parcheggi privati richiesta	pg. 15
5. Assetto del progetto urbanistico	
5.1 Stato di fatto e consistenza edilizia	pg. 15
5.2 Destinazioni ammesse	pg. 19
5.3 Dotazione di servizi	pg. 20
5.4 Dotazione di parcheggi pubblici	pg. 20
5.5 Dati urbanistici generali	pg. 22
5.6 Rapporti con il Regolamento Edilizio	pg. 23
6. Classificazione dell'intervento	pg. 23
7. Indicazioni planivolumetriche	
7.1 Altezza massima	pg. 24
7.2 Distanza dai confini	pg. 25
8. Indicazioni tipologiche e morfologiche	pg. 26
9. Strategia energetica	pg. 27
10. Ricadute pubbliche	pg. 28

ELENCO DELLE TABELLE IN 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 – Dati urbanistici generali

ALLEGATI

- A. Rilievo fotografico
- B. Decreto di vincolo e prime indicazioni MIBAC



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.

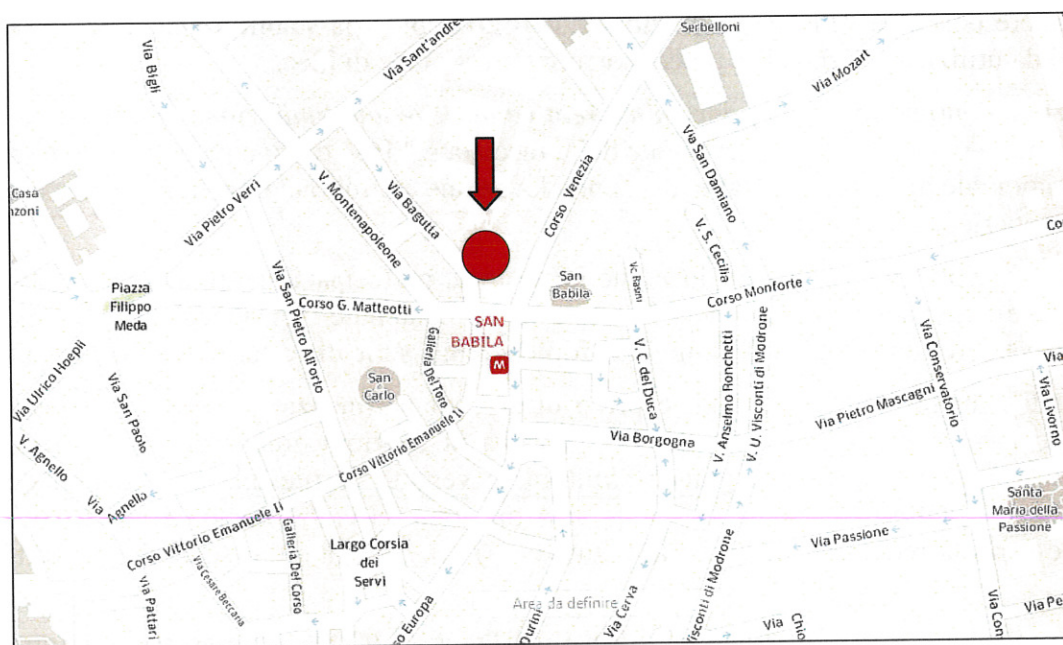
Inoltre la procedura di Piano Attuativo ai sensi del D.lgs 152/2006 deve essere accompagnata da una preventiva procedura di Verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

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:

- intervento di ristrutturazione edilizia di grande qualità, condotto sotto il diretto controllo della Soprintendenza, in grado di valorizzare gli elementi storico testimoniali dell'edificio e di reinterpretare, grazie all'inserimento di elementi aggiuntivi riconoscibili, una nuova funzionalità coerente alla vocazione del contesto urbano di riferimento;
- destinazione prevalente in grado di vitalizzare l'unico angolo "morto" di piazza San Babila e innescare un processo di riqualificazione del tratto iniziale della via Bagutta rendendoli partecipi del sistema commerciale più prestigioso della città;
- riqualificazione delle urbanizzazioni afferenti l'immediato contesto, articolate in un attento ridisegno che consentirà di rispettare il contesto esistente valorizzandolo, per restituire idoneità e dignità a punti di rilevanza storico-urbana quale il lato Nord di Piazza San Babila nel punto in cui si immette la via Bagutta, qualificandone l'identità e l'omogeneità di linguaggio con l'uso coordinato dei materiali, della luce, e dell'arredo urbano. In particolare l'intervento sulla via Bagutta potrà garantire, anche in questo tratto, una permanenza qualificata delle mostre tematiche che vengono periodicamente ospitate (mostra mercato "arte a cielo aperto");

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 a scomputo di un'attrezzatura sportiva (piscina pubblica) da ubicare nell'area di proprietà comunale sita in via Fatebenesorelle, in adiacenza all'area sportiva recentemente completata al di sopra del parcheggio di via Moscova compreso tra i civici n.26 e 28, così come da indicazioni espresse dalla Zona di decentramento amministrativo n.1.



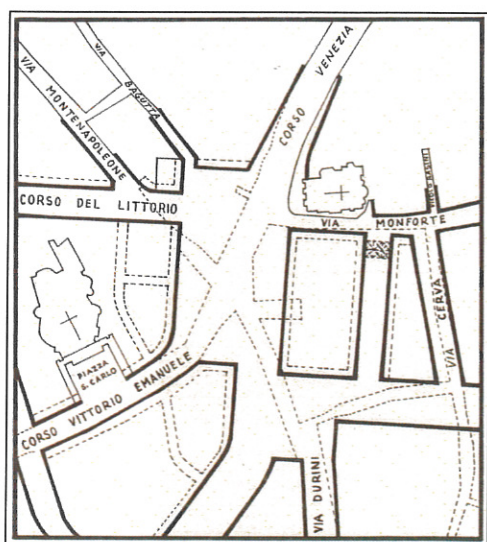
Posizione dell'immobile nel centro storico della città

2. INQUADRAMENTO STORICO

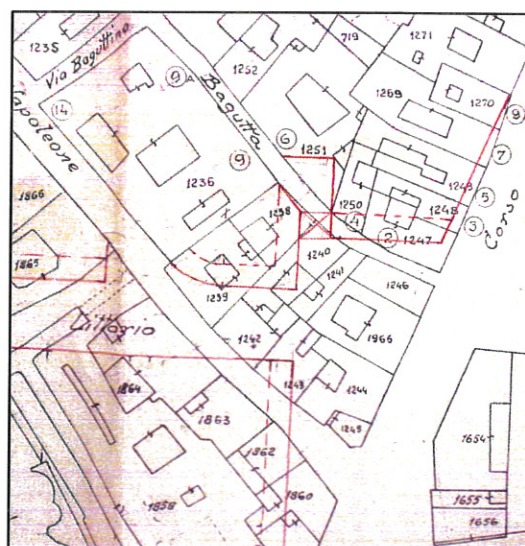
L'edificio ubicato al civico n.2 di via Bagutta si trova nel pieno centro storico della città, in continuità con la Piazza San Babila, di cui, anche se in posizione arretrata, costituisce parte della quinta Nord, che si estende dall'angolo di via Montenapoleone fino a quello di corso Venezia, in una 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 completamente 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.



Variante 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 Montenaполеone e corso Venezia, aprendosi in corrispondenza dell'ingresso dello sbocco di via Bagutta che veniva piegato per allinearsi al nuovo disegno ortogonale della piazza.



Angolo Venezia-Monforte dopo le demolizioni



Angolo Venezia-Monforte prima delle demolizioni

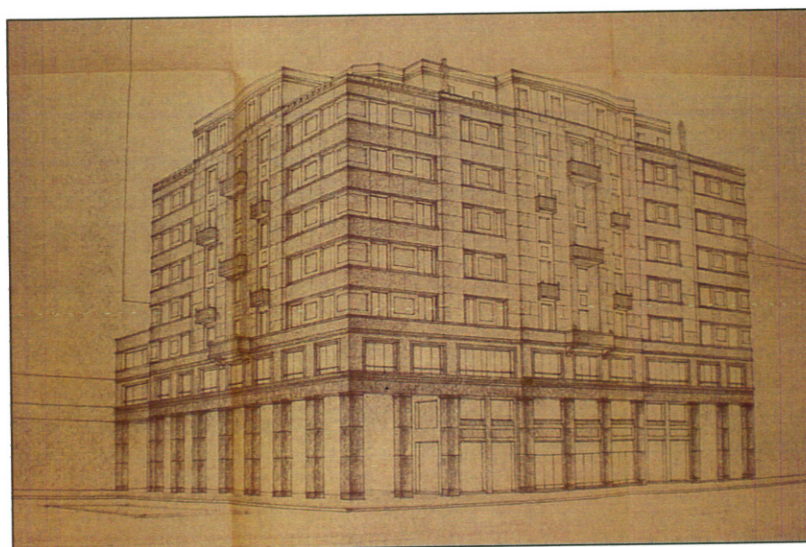
Le costruzioni che facevano seguito agli "sventramenti littorili" erano di norma oggetto di trattative tra la Podesteria, che procedeva agli espropri con la pubblica finalità di aprire nuovi percorsi stradali, e gli acquirenti, rappresentati da grandi gruppi finanziari interessati a realizzare edifici di

prestigio, altamente speculativi, che proponevano le più recenti soluzioni tipologiche, morfologiche e funzionali dell'architettura razionalista, particolarmente gradite al regime dell'epoca.

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.

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*".



Torre SNIA - 1938

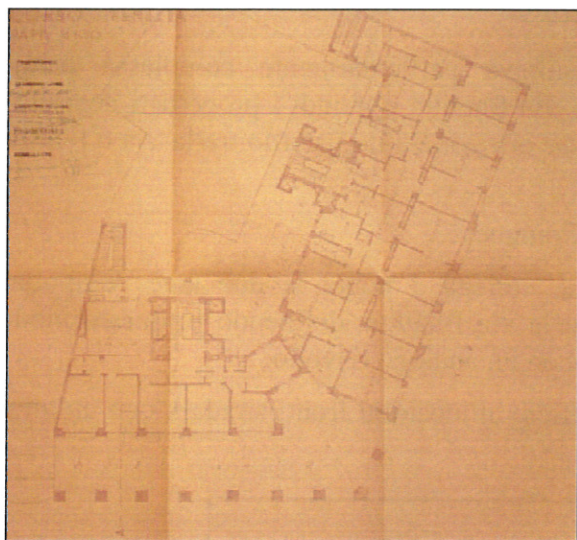


Torre SNIA - 1936

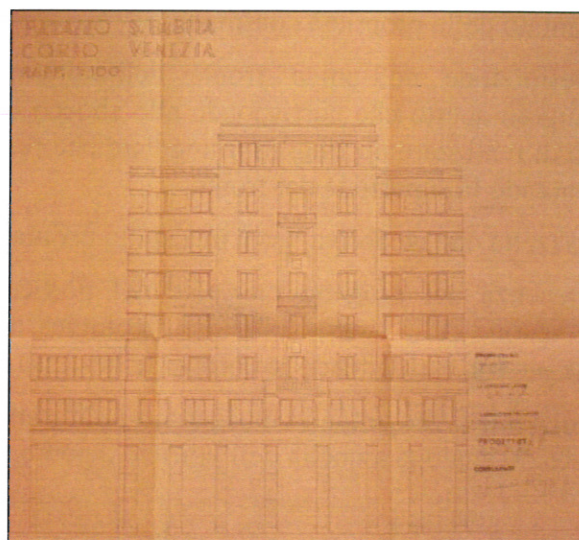


Torre SNIA 2010

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, esaurendo in questa collaborazione la quasi totalità della sua carriera.



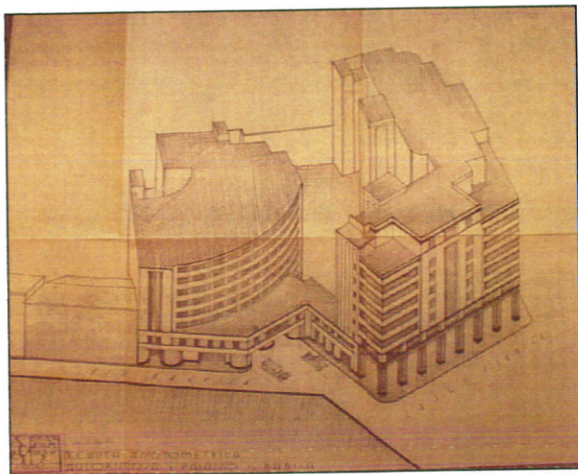
Palazzo SNIA - Pianta originale (1935)



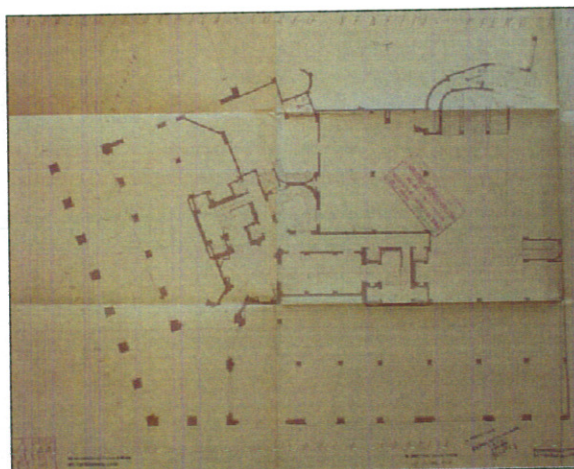
Palazzo SNIA - Prospetto originale sulla piazza (1935)

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.

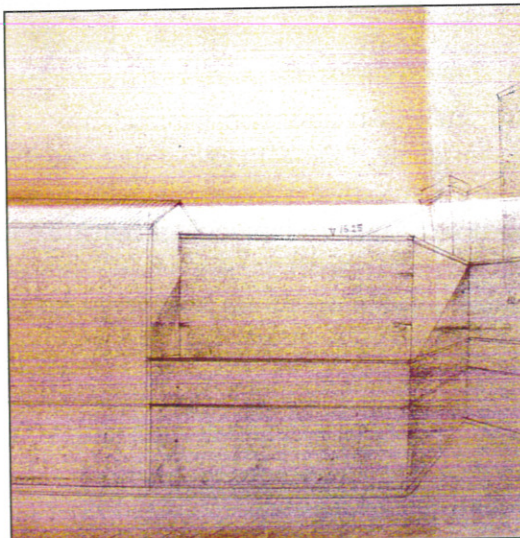
L'area che residua dallo sfruttamento di questo secondo lotto, arretrata rispetto alla piazza e accessibile solo dalla via Bagutta, presentava una forma irregolare, segnata del perimetro segmentato delle proprietà confinanti.

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.

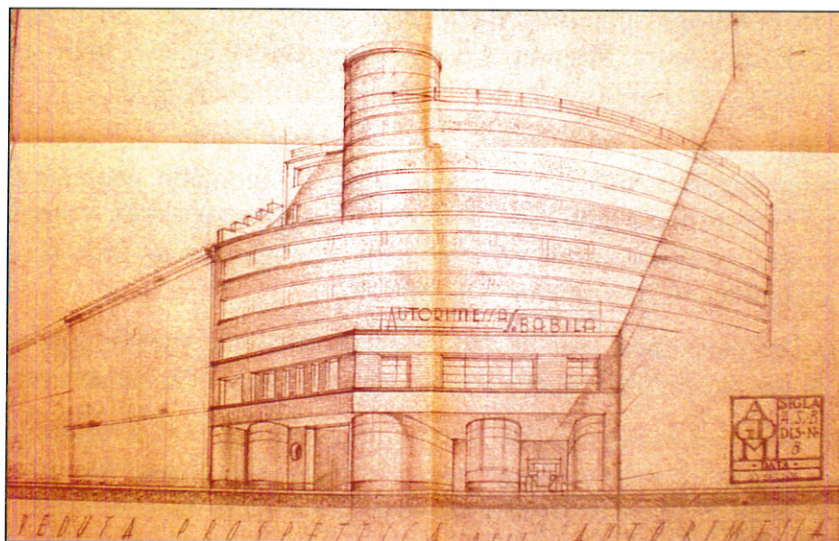
I primi schizzi progettuali configurano infatti un edificio allineato ai fronti stradali, con un'altezza di m.16,50 analoga a quella dell'edificio a ponte.



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.

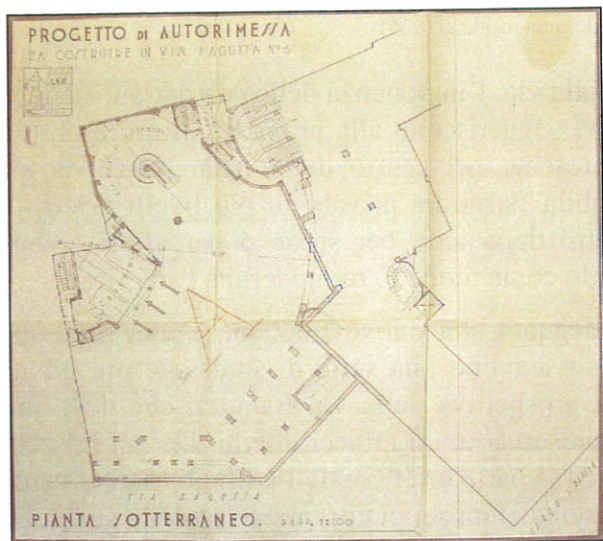


Studi per la definizione del fronte curvo (1936)

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)



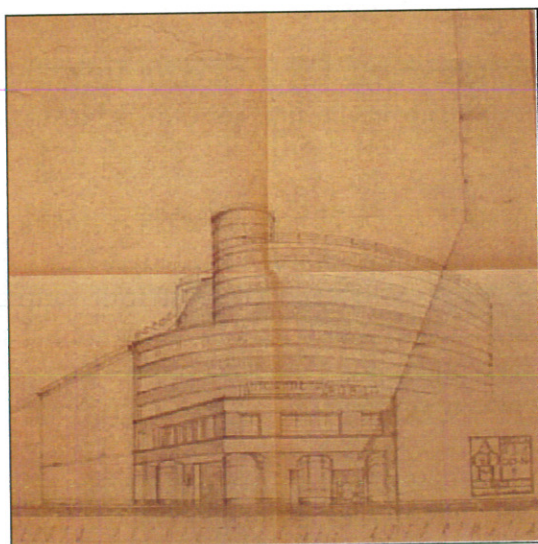
Pianta piano terreno - salone di ricevimento (1938)

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.

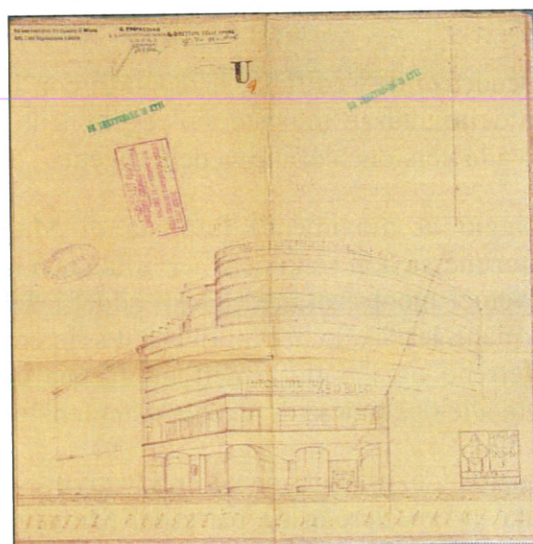
Come descritto, l'edificio si presenta infatti quale fondale tra le due quinte dei palazzi che affacciano sulla scena architettonica della piazza, dove le anomalie geometriche dell'area e la consistenza dell'edificio, risultano minimizzate dalla sovrapposizione dei volumi apparentemente centrali sull'asse 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.

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.



Prospettiva dalla piazza (1936)



Prospettiva dalla piazza (1938)

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.

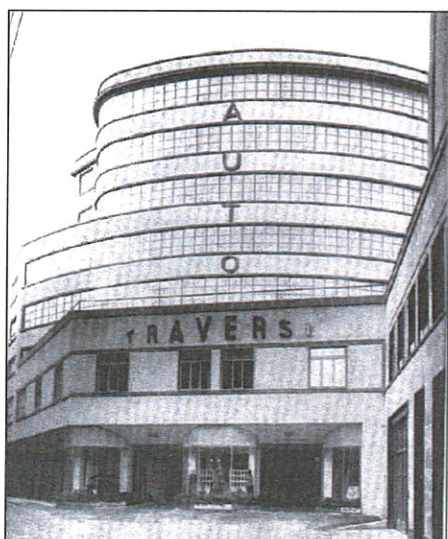
Unico elemento di rilievo, anche se solo per la vista dai cortili interni degli edifici circostanti, è la costruzione della struttura metallica esterna che contiene il quarto impianto monta-vetture realizzato negli anni '70 e condonato nel 1986, per la cui installazione fu necessario demolire la rampa 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 rifunionalizzazione dell'immobile."*



L'autorimessa negli anni '40



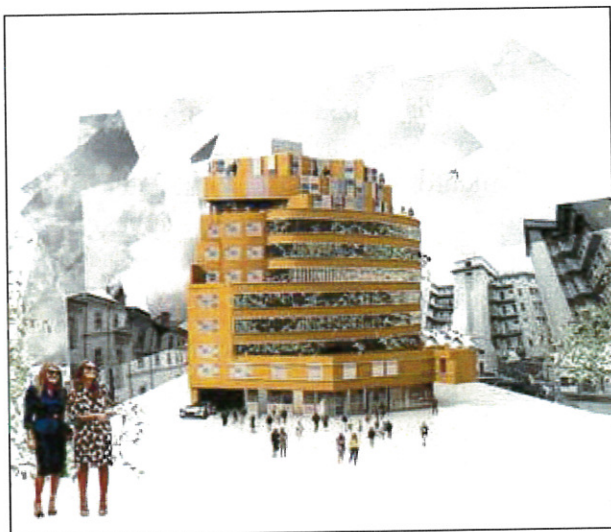
L'angolo tra corso Venezia e corso Littorio negli anni '40

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 porzione 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.



Progetto Miralles Tagliabue EMBT



Progetto Mario Bellini Architects

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 Eric Owen Moss Architects



Progetto Silvio D’Ascia Architecte

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.

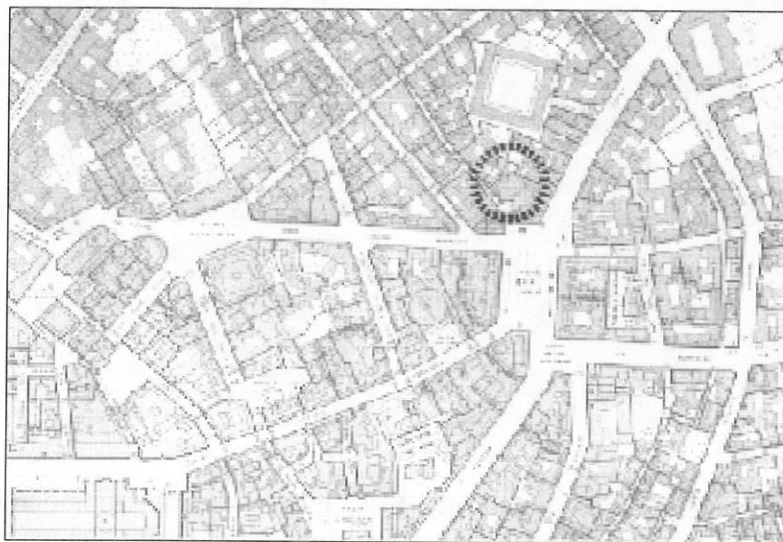
4. INQUADRAMENTO URBANISTICO

4.1 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).



Individuazione dell'immobile nella Carta Tecnica Comunale

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.

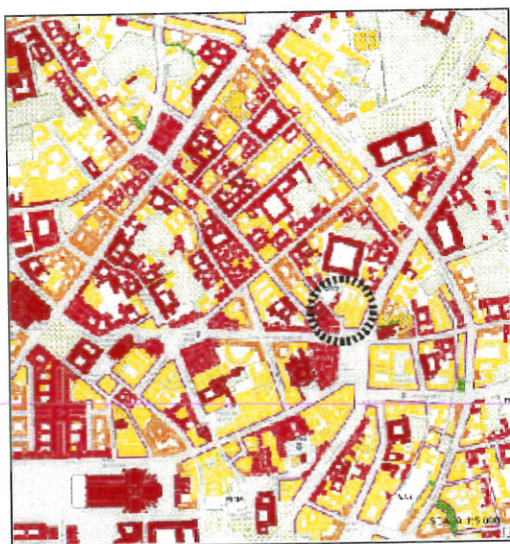
4.2 Consistenza, destinazioni e modalità di intervento ammesse

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 Slp 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.

4.3 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”*.

4.4 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 (medie strutture di vendita) e terziarie deve essere prevista una dotazione minima di posti auto privati finalizzati ad una migliore organizzazione e funzionalità del tessuto urbano. Detta dotazione, tuttavia, non viene richiesta ai sensi del già citato art. 29.3 del Piano delle Regole, essendo l'intervento in oggetto inserito in Area C, equiparata come detto, alle ZTL senza limitazioni temporali.

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.

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.



Visione panoramica dei fronti interni dell'autorimessa

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.

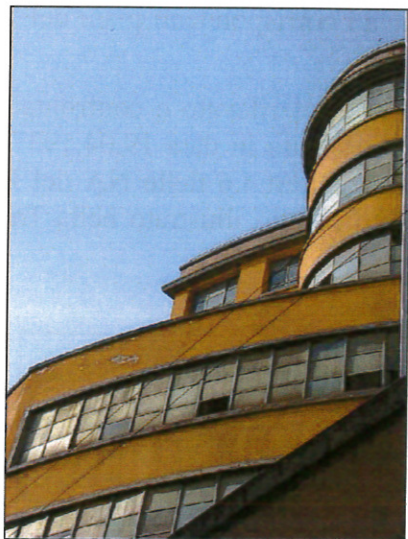
I primi due piani, che costituiscono il basamento dell'edificio, si allineano all'angolo aperto formato dall'andamento spezzato della strada e riprendendo la quota del portico del contiguo palazzo d'angolo, ma con un piano terreno parzialmente arretrato in ragione di un disegno originale che prevedeva 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 montavetture installato negli anni '70 che risulta applicato alla facciata posteriore così come la scala di servizio di ridotte dimensioni.

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. Le 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.



Scorci del fronte principale con la facciata curva

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

pilastrini 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, applicata 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 pozione (via Bagutta) che proprio per assenza di negozi risulta ad oggi defilata, appare opportuno privilegiare la funzione commerciale estendono 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 dalla categoria "uso autorimessa tipo industriale" (come dichiarato nell'istanza per l'approvazione del progetto e ribadita in sede di nulla osta comunale) 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.

Tabella 2

AREE PER SERVIZI - SENZA GSV			
DESTINAZIONE	SLP AMMESSA	DOTAZIONE RICHIESTA	AREE PER SERVIZI GENERATE
COMMERCIO-TERZIARIO SERVIZI PRIVATI	4.950	100%	4.950

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.

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. 150 comma 5 della L.R. 6/2010 prevede che per le grandi strutture di vendita la dotazione di aree per servizi sia elevata al 200% della Slp, nel caso di un utilizzo complessivo dell'immobile per tale categoria commerciale la dotazione di aree per servizi prevista potrebbe incrementarsi fino a raggiungere i seguenti valori massimi.

Tabella 3

AREE PER SERVIZI - CON GSV			
DESTINAZIONE	SLP AMMESSA	DOTAZIONE RICHIESTA	AREE PER SERVIZI GENERATE
COMMERCIO GSV	4.950	200%	9.900

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 postazione 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 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. 838 circa.

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, misurata in conformità alla normativa vigente come da meglio evidenziato nella Tav. 3.3 (art. 4.6 delle NA del PdR) e arrotondata per difetto a mq. 4.950.

Tabella 4

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.3.4 (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 SIp 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).

5.6 Rapporti con il Regolamento Edilizio

Preso atto che l'intervento edilizio è oggetto di PA e 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 nella Normativa di Attuazione del PA prevalgono sui contenuti del Regolamento Edilizio (art. 1.3 del RE).

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 e s.m.i. Titolo I Capo I art.3 comma 1 lett.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 comma 1 lett.d definisce invece come *“interventi di **ristrutturazione edilizia**, gli interventi rivolti 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**. Tali interventi comprendono il ripristino o la sostituzione di alcuni elementi costitutivi dell'edificio, l'eliminazione, la modifica e l'inserimento di nuovi elementi ed impianti [...]. Rimane fermo che, con riferimento agli **immobili sottoposti a vincoli** ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modificazioni, gli interventi di **demolizione e ricostruzione** e gli interventi di ripristino di **edifici crollati o demoliti** costituiscono interventi di ristrutturazione edilizia soltanto ove sia **rispettata la medesima sagoma dell'edificio 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 indicazioni planivolumetriche, riportate puntualmente nella Normativa 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 SIp 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.

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 di cui all'art.9 del DM 1444/1968.

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.*

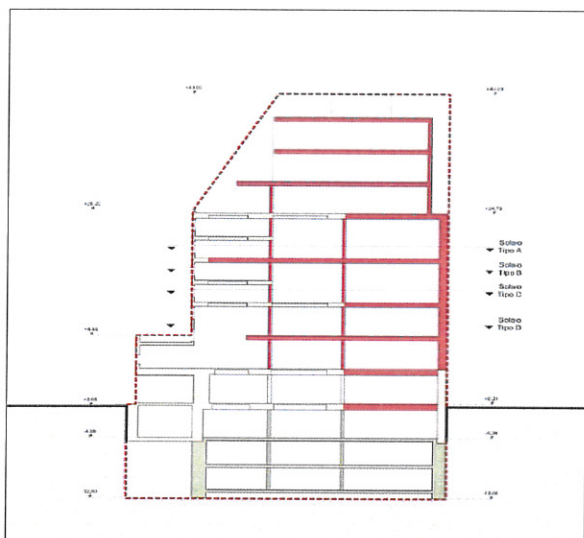
Il progetto dovrebbe prevedere che le opere di maggiore invasività (collegamenti verticali, barriere architettoniche, sicurezza e prevenzione incendi, impianti, ecc.) siano collocati nelle parti del complesso che sono già state sostanzialmente interessate da precedenti adeguamenti funzionali.

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

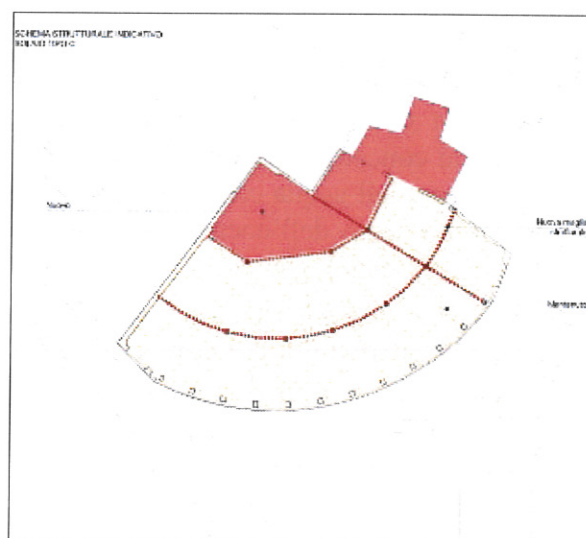
*La proposta progettuale potrebbe contemplare il taglio verticale dei solai, limitato ad alcune campate, e/o la **demolizione di parte degli orizzontamenti**, anche al fine di recuperare le altezze utili alla fruizione dei piani interessati dalla demolizione. Andrebbe mantenuta traccia anche degli originali 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 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 Slp 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, anche sulla base delle indicazioni progettuali emerse in sede di concorso, viene tradotto negli schemi sopra riportati che possono essere considerati come prime indicazioni grafiche di quei contenuti conservativi del vincolo che dovranno essere 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 S_{lp} esistente.

10. RICADUTE PUBBLICHE

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.

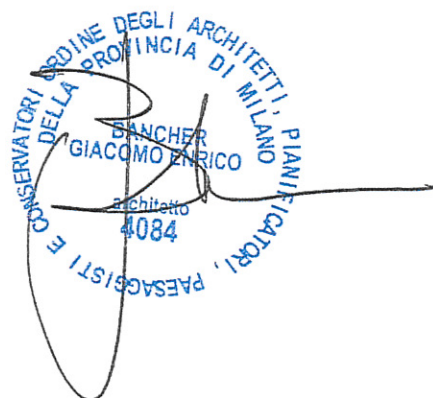
- La riqualificazione edilizia di un immobile da tempo dismesso, in uno stato conservativo di progressivo degrado, localizzato in una posizione di grande visibilità all'interno di una delle piazze simbolo della città e meta di turismo internazionale, già riconosciuto di interesse culturale particolarmente 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.





COMUNE DI MILANO



**PIANO ATTUATIVO GARAGE TRAVERSI
VIA BAGUTTA 2**



MARINER SRL



AMBITO TRAVERSI

RELAZIONE TECNICA

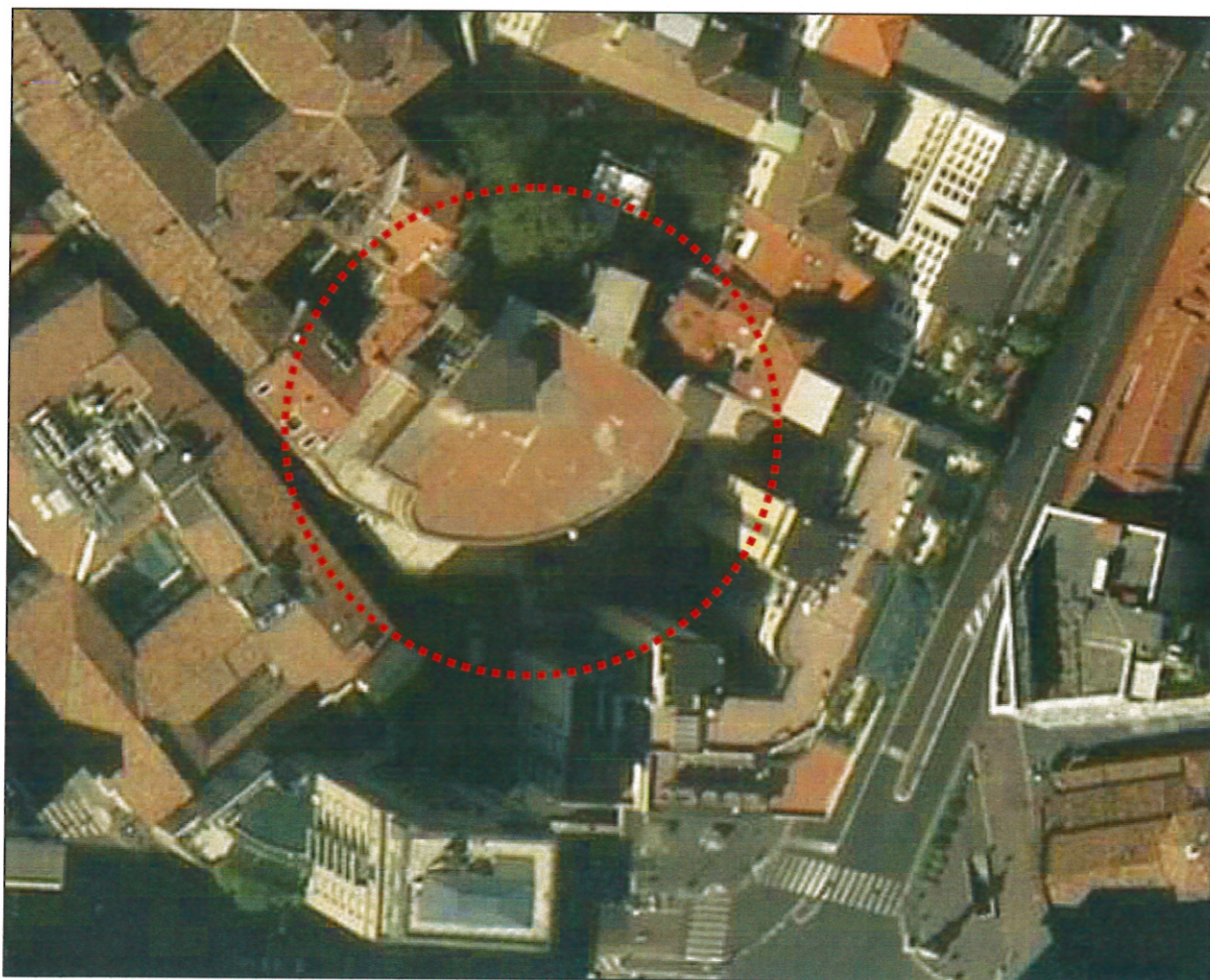
ALLEGATO A - RILIEVO FOTOGRAFICO

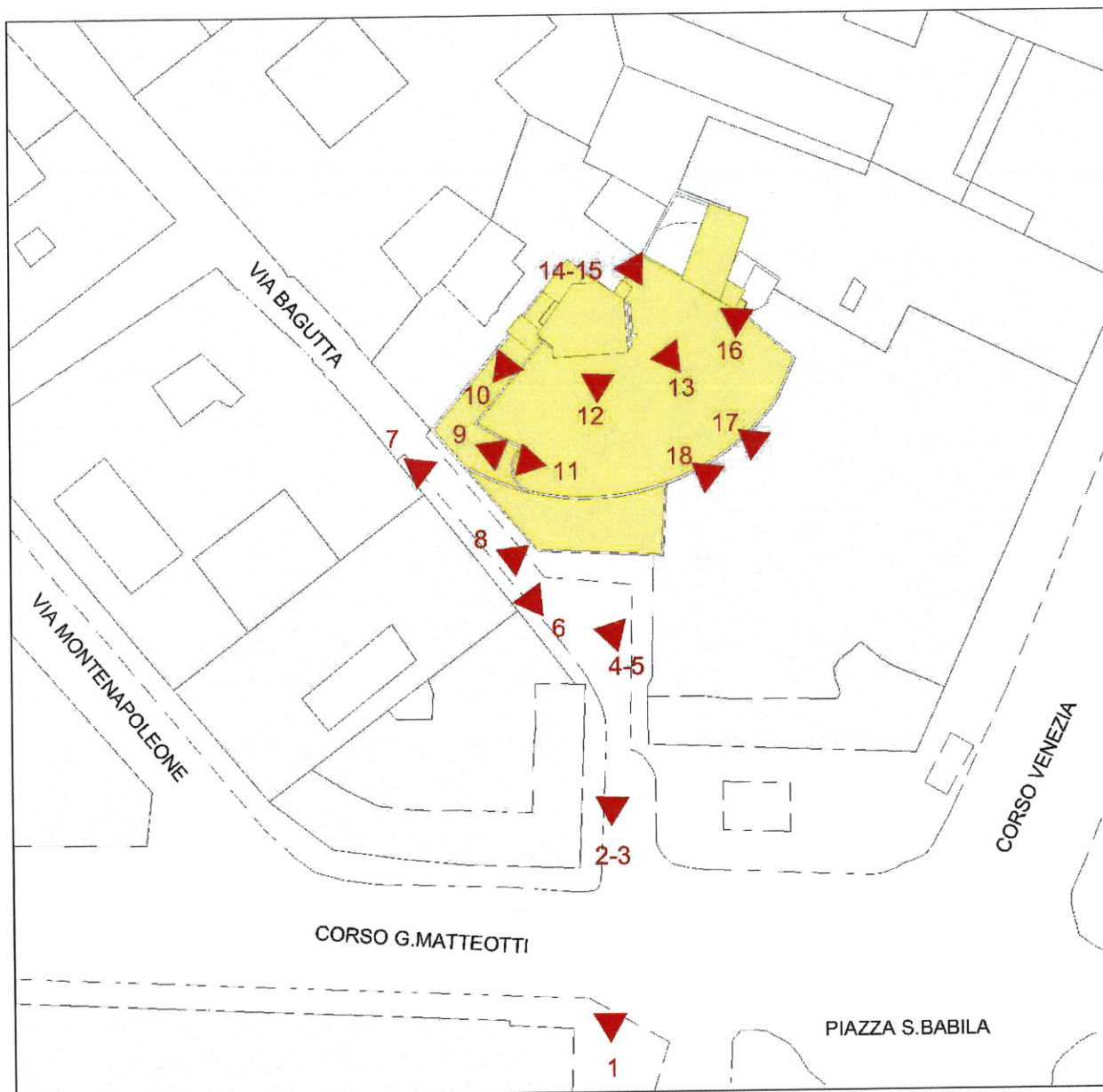
DICEMBRE 2014





RIPRESA AEREA DI PIAZZA SAN BABILA





PLANIMETRIA CON INDICAZIONE DEI PUNTI DI RIPRESA DELLE IMMAGINI



ANNO 1940



ANNO 2010



IMMAGINE N.1



IMMAGINE N.2



IMMAGINE N.3



IMMAGINE N.4

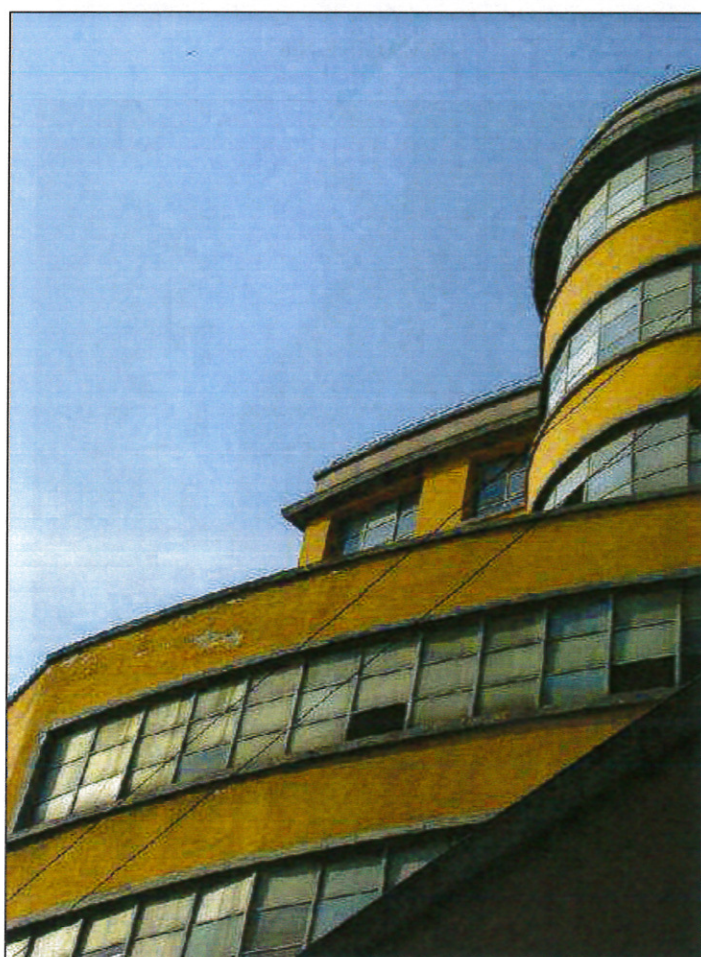


IMMAGINE N.5



IMMAGINE N.6



IMMAGINE N.7



IMMAGINE N.8



IMMAGINE N.9



IMMAGINE N.10



IMMAGINE N.11



IMMAGINE N.12



IMMAGINE N.13



IMMAGINE N.14



IMMAGINE N.15

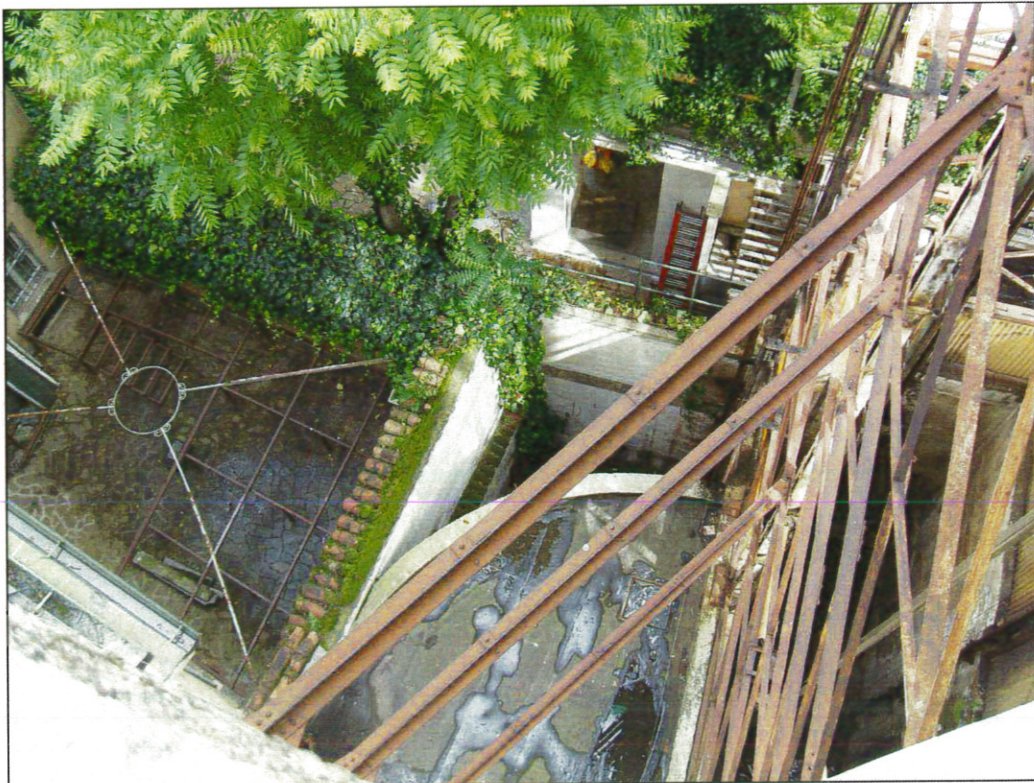


IMMAGINE N.16



IMMAGINE N.17



IMMAGINE N.18



IMMAGINE N.19 - INTERNO PIANO INTERRATO - ZONA STAZIONE DI SERVIZIO



IMMAGINE N.20 - INTERNO PIANO QUARTO - ZONA LAVAGGIO AUTO



IMMAGINE N.21 - INTERNO PIANO TERZO – FRONTE PRINCIPALE



IMMAGINE N.22 - INTERNO PIANO QUARTO - PARATIA ANTINCENDIO



IMMAGINE N.23 - INTERNO PIANO SESTO - PARETE LATERALE CIECA



IMMAGINE N.24 - INTERNO PIANO SETTIMO – PERDITE DA COPERTURA



IMMAGINE N.25 - INTERNO – PIANO QUARTO – INFILTRAZIONI



IMMAGINE N.26 - INTERNO - SCALA LATO MONTA VETTURE



IMMAGINE N.27 - INTERNO - SPESSORE TRAVI TIPO

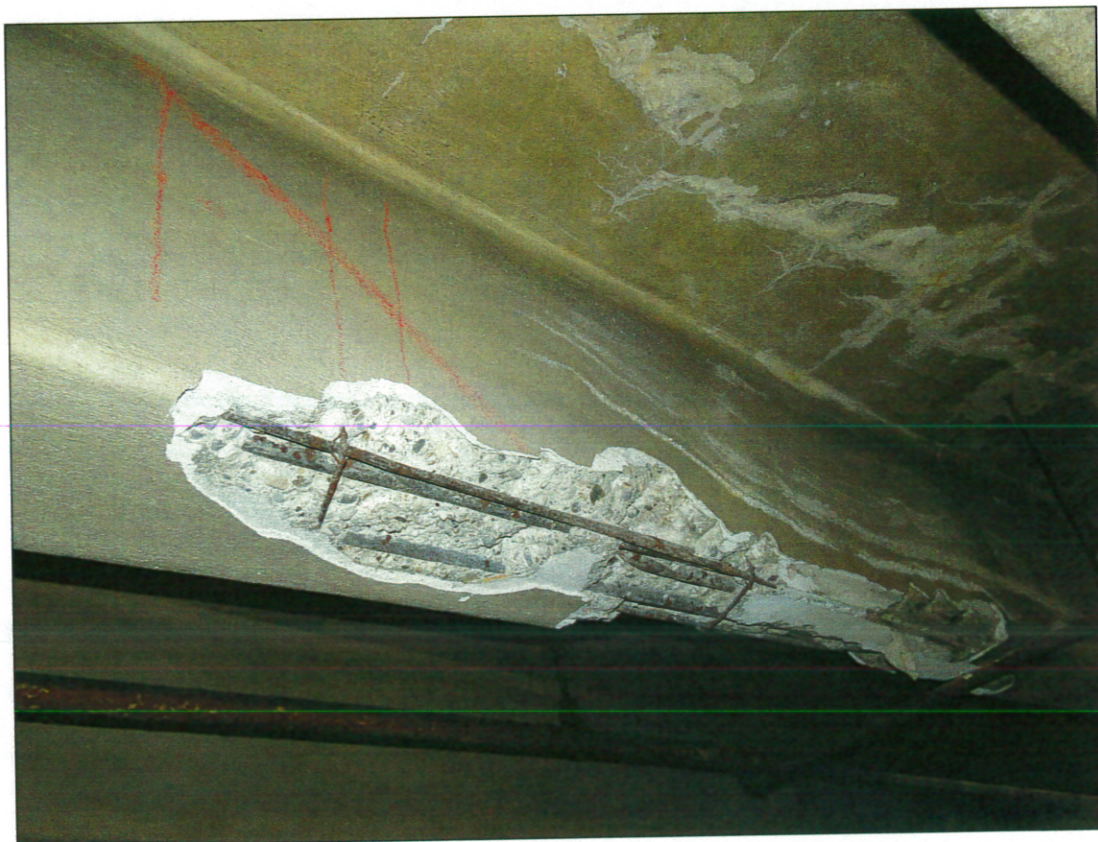


IMMAGINE N.28 - INTERNO - SITUAZIONE ARMATURA TRAVI

COMUNE DI MILANO



**PIANO ATTUATIVO GARAGE TRAVERSI
VIA BAGUTTA 2**



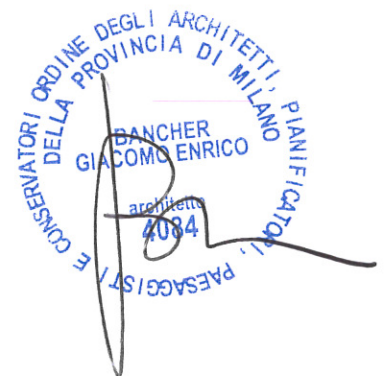
AMBITO TRAVERSI

RELAZIONE TECNICA

**ALLEGATO B – DECRETO DI VINCOLO
E PRIME INDICAZIONI MIBAC**

DICEMBRE 2014

MARINER SRL







MARINER CASTELLI C.

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA LOMBARDIA

SERV. MESSI-MILANO

RI 80.463
DEL 17/07/2007
REP. 5
Z. 1.10

IL DIRETTORE REGIONALE

VISTO il Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165 "Norme generali sullo ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche";

VISTO il Decreto Legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 "Istituzione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, a norma dell'art. 11 della Legge 15 marzo 1997, n. 59", come modificato dal Decreto Legislativo 8 gennaio 2004, n. 3 "Riorganizzazione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, ai sensi dello art. 1 della Legge 6 luglio 2002, n. 137";

VISTO l'articolo 6 del Decreto Legislativo 8 gennaio 2004, n.3, recante disposizioni transitorie e finali;

VISTO il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice per i Beni Culturali ed il Paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della Legge 6 luglio 2002, n. 137" e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2004, n. 173 "Regolamento di organizzazione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali";

VISTO il conferimento dell'incarico di funzione dirigenziale di livello generale di Direttore Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia, avvenuto con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 agosto 2004, all'Arch. Carla Di Francesco;

VISTO il Decreto del Direttore Generale del 20 ottobre 2005, con il quale sono delegate ai Direttori Regionali per i Beni Culturali e Paesaggistici le funzioni di cui all'art. 8 - comma 2 - lettere b), c), d) del Decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2004, n. 173;

VISTO il Decreto del Direttore Generale del 21 ottobre 2005, con il quale sono delegate ai Direttori Regionali per i Beni Culturali e Paesaggistici le funzioni di cui all'art. 128 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42;

VISTE le note n. 20177 del 13 dicembre 2006 e n. 426 del 10.1.2007 con le quali la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Milano ha notificato ai proprietari dell'immobile denominato "Autorimessa Traversi" e sito in Comune di Milano, in via Bagutta 2 ed al Comune di Milano l'avvio del procedimento di dichiarazione di interesse storico-artistico particolarmente importante;

VISTA la nota n. 20176 del 13 dicembre 2006, pervenuta in data 18 dicembre 2006 prot. n. 16078, con la quale la medesima Soprintendenza ha comunicato a questo Ufficio l'attivazione del procedimento di dichiarazione dell'interesse culturale dell'immobile come meglio precisato nell'allegata relazione storico-artistica;

VISTE le osservazioni presentate dalla Società Mariner S.r.l. con lettera n. MAR/31/07 pervenuta il 30.4.2007 prot. 6538;

RICHIAMATA la nota di Codesta Direzione Regionale n. 9232 del 20.6.2007 in risposta alle suddette osservazioni;

CONSIDERATO che sussistono i presupposti necessari per la dichiarazione di interesse culturale dell'immobile citato, ai sensi dell'art. 10 e dell'art. 13 del DLgs 42/2004, per i motivi meglio evidenziati nell'allegata relazione storico-artistica;

RITENUTO che l'immobile
denominato Autorimessa Traversi
provincia di MILANO
comune di MILANO
frazione di -
sito in via Bagutta 2 ;

distinto al N.C.E.U. al:

SOPRINTENDENZA BENI ARCHITETTONICI
E PER IL PAESAGGIO

Ai sensi dell'articolo 12 del DPR 28.12.2000 n. 445
certifica che la presente copia è conforme
all'originale emesso e conservato agli atti di questa
Amministrazione e consta di fogli



12 LUG 2007

IL COLLABORATORE AMM.VO CONTABILE

(Rag. BASILE ANTONIO)



foglio 391
particella 59 parte

confinante con:
via Bagutta, particelle 57, 58 e 59 restante parte,
come da allegata planimetria catastale;

presenta interesse storico-artistico particolarmente importante ai sensi dell'art. 10, comma 3, lett. a) e dell'art. 13 del DLgs 22 gennaio 2004, n. 42 per i motivi contenuti nella relazione storico-artistica;

DECRETA

l'immobile denominato "Autorimessa Traversi" sito in Comune di Milano in via Bagutta 2, meglio individuato nelle premesse e descritto negli allegati, è dichiarato di interesse storico-artistico particolarmente importante ai sensi dell'art. 10, comma 3, lett. a) del DLgs 22 gennaio 2004, n. 42, e viene quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto Legislativo.

La planimetria catastale e la relazione storico-artistica fanno parte integrante del presente decreto che verrà notificato ai proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo del bene che ne forma oggetto e al Comune di Milano.

Il presente decreto è trascritto presso l'Agenzia del Territorio - servizio pubblicità immobiliare ed avrà efficacia nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo del bene.

Avverso il presente decreto è ammesso il ricorso amministrativo al Ministero per i Beni e le Attività Culturali ai sensi dell'articolo 16 del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42.

Sono, inoltre, ammesse proposizioni di ricorso giurisdizionale al T.A.R. competente per territorio a norma degli articoli 2 e 20 della Legge 6 dicembre 1971, n. 1034 e successive modificazioni, ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.

Milano, li

IL DIRETTORE REGIONALE
Arch. Carla Di Francesco



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PER IL PAESAGGIO DI MILANO

Milano – via Bagutta - Autorimessa Traversi
Relazione storico-artistica

Il progetto e le sue relazioni con il contesto urbano

Piazza San Babila: storia di una polemica

Già il Piano regolatore del 1807 si preoccupava di indirizzare il traffico da e per Porta Orientale (l'attuale Porta Venezia) per alleggerire la percorrenza di Corso Vittorio Emanuele (la "corsia de' Servi"), che diversamente avrebbe dovuto essere allargato, e per non sovraccaricare Piazza Duomo. Prolungando in linea retta il corso di Porta Orientale si proponeva la creazione di una nuova arteria diretta a Piazza Fontana, dove si sarebbe creato uno slargo superiore alla stessa Piazza Duomo. Il sistema centrale era poi completato con rettifiche ed allargamento del Camposanto e con un nuovo imbocco della Via di Santa Redegonda: la curva tra il Corso San Babila e l'allora Santa Maria dei Servi veniva eliminata, mantenendo intatto il primo tratto del Corso Vittorio Emanuele. San Babila trovandosi ancora più arretrata guadagnava un sagrato o una piazzetta.

Il concetto del prolungamento di Corso Venezia al vecchi Tribunale viene in sostanza ripreso dai Piani successivi e, pur con qualche variante, realizzato.

Il Piano Albertini del 1934

Il Piano definitivo, il cosiddetto "Piano Albertini" viene approvato nel 1934. Le demolizioni per l'apertura del Corso del Littorio sono nel frattempo proseguite, ma il nuovo Piano ne modifica lo sbocco: la Piazza San Babila viene ancora allungata in corrispondenza dell'accesso a Via Bagutta, creando una divaricazione dello spazio su cui vengono costruiti la Torre SNIA dell'architetto Rimini, il palazzo di fondo e l'autorimessa Traversi entrambi dell'architetto Giuseppe De Min. Sul lato orientale viene invece costruito il palazzo del Toro con la Galleria Ciarpaglini su progetto iniziale di Andreani e Merendi concluso poi dall'architetto Lancia e dall'ingegnere Merendi nel 1939.

Il 1935 vede sollevarsi molte e vivaci polemiche per Piazza San Babila, con proposte e controproposte che si protraggono per un paio d'anni fino al progetto definitivo del 1938.

In "L'Italia" del 7 settembre 1935, l'ingegnere Cesare Albertini spiega le ragioni della "grande piazza San Babila" che, destinata a raccogliere e smistare mote correnti di traffico, non avrebbe potuto essere meno ampia (175 metri di lunghezza per 70 e 90 di larghezza).

Il progetto di De Min per la sistemazione urbanistica della zona di Piazza San Babila si può sintetizzare nei seguenti punti:

sulla base degli studi pubblicati su "Rassegna di Architettura" del novembre 1937 e delle indagini dell'architetto Stigler si accetta e si ripropone l'allargamento di Via Monforte, con l'allargamento dello sbocco in Via S. Damiano che facilita lo smistamento del traffico e l'isolamento della chiesa di San Babila inserita in un contorno verde ove trova posto anche la colonna;

la Piazza viene accorciata e regolarizzata rispetto al Piano Regolatore e vi si accede da due sole vie Corso Venezia e Via Monforte, mentre il traffico in uscita è smistato su quattro: Corso del Littorio, Corso Vittorio Emanuele (da cui vengono allontanate le linee tranviarie), una nuova via che attraversa la zona residenziale fino a Piazza del Tribunale e Via Durini si viene a creare una piazzetta interdipendente destinata a parcheggio all'incrocio tra Via Durini e Via Borgogna 19 spostando il traffico soprattutto su Largo Augusto e Via Larga si crea una zona più defilata destinata a residenze e studi professionali tra Via Durini, Corso Vittorio Emanuele e Piazza del Tribunale.



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PER IL PAESAGGIO DI MILANO

La Piazza del Tribunale viene ridimensionata proporzionandola al palazzo di Piacentini: si propone la costruzione di un edificio con portici aperti con funzione di filtro tra questa e Piazza Fontana che viene ricostituita in Corso Vittoria si inserisce un'area a verde con un elemento verticale che crea il fondale necessario a marcare il cambiamento di direzione del corso stesso prima di giungere allo slargo rettangolare su cui si immettono Corso Vittoria, Largo Augusto e Via Larga le chiese di Santo Stefano e San Bernardino, come San Babila, vengono isolate e inserite in un contorno a verde regolarizzando la piazzetta

antistante cui si accede anche dalla galleria pedonale attraverso l'isolato fronteggiante.

Si nota come, a fianco di uno studio volto ad una razionalizzazione e ottimizzazione della viabilità (che porta ad un guadagno di circa 5000 mq sottratti al sistema viario e da destinare all'edilizia), i progettisti siano molto sensibili alla qualità ambientale del contesto urbano, alla percezione e proporzione degli spazi, senza però dare peso all'alterazione ambientale provocata da alcune operazioni come l'isolamento delle quattro chiese che vedono profondamente mutato il loro spazio-ambiente e "deteriorata" la loro immagine.

L'ARCHITETTURA – IL PROGETTO

L'autorimessa si situa in fregio a Via Bagutta, ai margini di Piazza San Babila, una "località eccezionalmente interessante negli aspetti economici e dinamici". Essa sorge, come parte di un progetto unitario che vede De Min protagonista della ricostruzione della piazza, su una porzione di terreno dalla forma assolutamente irregolare, simile ad un cono, lasciato libero dalla costruzione dell'edificio della SNIA eretto tra Via Bagutta e Corso Venezia su progetto dello stesso De Min.

Il duplice vincolo dell'irregolarità del lotto e della mancanza di spazi liberi al suo intorno ne rende impossibile lo sfruttamento per un edificio per abitazioni; per contro la limitata altezza necessaria per ospitare un'automobile permette di inserire in una volumetria abbastanza ridotta (e nei 24 metri di altezza imposti dal Piano Regolatore) un edificio di otto piani fuori terra più uno interrato in grado di ospitare 350 vetture più i relativi servizi, strategicamente funzionale alle attività terziarie ospitate dagli edifici limitrofi.

L'organizzazione funzionale-spaziale

L'organizzazione funzionale-spaziale dell'autorimessa prevede un piano terreno di altezza 4,40m che accoglie l'accettazione, gli uffici dell'amministrazione, un negozio e vetrine per esposizioni e mostre; sette piani per il ricovero delle autovetture, ognuno alto 2,80m consaloni a forma di ventaglio a pianta libera; una parte del primo piano "aggettante" verso la strada destinata ad abitazione con altezza pari a 3,60m al di sopra della quale si ricava una terrazza praticabile accessibile dal secondo piano; infine un piano interrato servito da una rampa elicoidale che lo collega al piano terra, in cui sono ospitati servizi di lavaggio e manutenzione.

Il vertice del cono è riservato ai servizi e ai collegamenti verticali: vi trovano infatti posto, ad ogni piano, i servizi igienici ed uno spazio dedicato al lavaggio delle auto (nella zona in cui a piano terra si innesta la rampa elicoidale) e un cavedio con tre montacarichi di diversa portata che collegano tutti i piani. Due scale di dimensioni piuttosto ridotte completano la distribuzione verticale.

L'una, posta a ridosso dei montacarichi sul lato nord-occidentale del ventaglio, si sviluppa parallelamente al confine con l'edificio adiacente di Via Bagutta n.8 per i primi cinque piani per posizionarsi poi ortogonalmente ad esso nel collegamento dei piani dal quinto al settimo; essa rappresenta la scala di sicurezza, con un canale di fuga dedicato a piano terra, a ridosso del confine, che permette uno sbocco diretto su Via Bagutta.

L'altra scala si innesta sul lato nord-orientale del ventaglio, il più interno ma aperto sullo spazio più ampio delimitato dagli edifici retrostanti; anch'essa, configurandosi come un volume esterno al ventaglio, non ha uno sviluppo uniforme in quanto cambia forma e posizione nel passaggio tra il primo e il secondo piano.



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PER IL PAESAGGIO DI MILANO

La composizione planivolumetrica

La forma planimetrica a ventaglio si palesa nella volumetria esterna solo a partire dal secondo piano fuori terra. Il primo piano, infatti, con la presenza del corpo ospitante l'unità abitativa, si presenta con una forma più rigida, dalle superfici piane che, orientate l'una parallelamente a Via Bagutta e l'altra al fronte nord di Piazza San Babila, della quale rappresenta in questo modo la quinta di chiusura in secondo e ultimo piano, permettono di operare il collegamento dell'edificio in continuità con quelli adiacenti.

Il volume del primo piano è una presenza forte, dal carattere più chiuso, con un ritmo misurato di poche aperture, la cui funzione è appunto quella di sottolineare l'inserimento armonico e in continuità dell'autorimessa nel contesto, permettendo al piano terreno e ai piani superiori un'espressione formale più libera e dinamica, attestandosi questi su piani più arretrati.

Le chiusure del piano terra, più permeabili e trasparenti (con le edicole vetrate che segnano gli ingressi ospitando le funzioni amministrative e di accoglienza, con le vetrine del negozio e dello spazio espositivo), arretrate rispetto al filo più esterno della facciata, si ricollegano a questo con una strombatura del solaio che, con un piano inclinato, mutua, alleggerisce e rende prospetticamente più interessante la transizione con il volume del primo piano.

La transizione è sicuramente più netta con i piani successivi, sottolineata ancor più dall'evidente arretramento (circa 10m) di questi rispetto al fronte d'ingresso e dal contrasto tra le linee rette, gli angoli vivi del volume a primo piano e le superfici fluide e curve di quelli superiori, contrasto che rimarca la pulsione cinetica del volume, ulteriormente movimentato sul lato prospiciente su Via Bagutta da nuovi arretramenti, cambiamenti di curvatura, intersezioni on pareti piane a partire dal quinto piano.

La struttura

La struttura in cemento armato rappresenta uno degli elementi più interessanti e più fortemente caratterizzanti, con la riduzione al minimo degli elementi portanti disposti sul perimetro del ventaglio che permette di ottenere saloni completamente liberi, senza divisioni interne.

Il progetto strutturale è redatto dall'Ing. Guido Mettler, reggente l'Ufficio Tecnico della ditta esecutrice, l'Impresa Ing. Lucca & C., che è autore contemporaneamente dei progettistrukturali della torre SNIA e dell'edificio di De Min tra Via Bagutta e Corso Venezia, la cui costruzione è contemporanea.

Come si legge nella relazione di collaudo statico (vedi allegato E6) il "complesso rustico è costituito da una incastellatura speciale in cemento armato con chiusure laterizie e vetrate, essenzialmente costituita da un blocco unico di n. otto piani fuori terra e sotterraneo con un sopraelevamento di m.6 nel torrione retrostante adibito ai montacarichi e servizi; vi è inoltre, nella parte antistante al corpo principale, un elemento di fabbrica limitato a n. due piani fuori terra e sotterraneo, con ossatura in c.a. e solai misti in cemento armato - laterizi forati. (...) Le fondazioni sono del tipo continuo, a travatura rovescia (speronato solo sotto il muro interno)".

Tralasciando i solai latero-cementizi, le cui caratteristiche non sono di particolare rilevanza, l'attenzione si concentra sulla struttura di sostegno dei solai adibiti a deposito veicoli, dalla planimetria irregolare, la cui orditura è data da una serie di travi accoppiate disposte a raggiera, con andamento convergente verso il gruppo montacarichi retrostante, travi che hanno la caratteristica di scaricare i pesi portati su un unico pilastro per ogni coppia.

L'accorgimento di impiegare travi accoppiate (interasse tra le nervature pari a circa 80cm) permette di diminuire la luce libera della soletta in conglomerato cementizio armato che forma il piano praticabile.

L'altezza complessiva della struttura del solaio è pari a 70cm al piano terra e primo piano e a 50cm ai piani successivi (8cm la soletta, 62x20cm e 42x20cm rispettivamente le nervature). La larghezza delle travi, pari a 20cm in mezzeria, aumenta linearmente avvicinandosi agli appoggi sino a fondersi in un'unica sezione piena in corrispondenza dell'ultimo tratto presso i pilastri, ai quali si



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PER IL PAESAGGIO DI MILANO

raccorda per mezzo di mensole: il raccordo garantito dalle mensole permette di passare dalla larghezza di 140cm dell'imposta della nervatura alla normale larghezza del pilastro.

La luce netta delle travi è variabile, nella maggior parte dei casi compresa tra 14 e 14,50m.

Una correa mediana allaccia le mezzerie delle travi di solaio, sviluppandosi parallelamente alle travi di perimetro verso strada e verso il cavedio.

Per quanto riguarda i materiali impiegati per il getto della struttura, dalla relazione di calcolo (vedi allegato E1) si evince che, salvo per alcune strutture secondarie, viene impiegato "Cemento Portland ad alta resistenza, cioè con carico alla rottura di 600Kg/cm², formando gli impasti con 300Kg di detto cemento per ogni mc 1200 di sabbia e ghiaia, salvo dosaggi particolari per strutture speciali".

Il cemento Portland è fornito da Nord Cementi, gli aggregati dalle cave milanesi Lucchini, il ferro omogeneo per cemento armato dalle ditte F.lli Orsenigo e Gius. & F. Redaelli di Milano.

I serramenti

Le finestre continue rappresentano, come si è visto, un elemento formale fondamentale nella composizione architettonica del volume dedicato al deposito degli autoveicoli. Il vetro diventa un mezzo di espressione architettonica che dialoga con le equivalenti fasce in muratura. Si tratta di serramenti in profili tradizionali di ferro e metratura semplice, con apertura a bilico verticale, in cui ogni elemento è diviso in tre settori uguali da traversine orizzontali. Essi si susseguono su ogni fascia in batterie di quattro serramenti apribili e uno fisso in corrispondenza del pilastro retrostante. Questo gioco aggiunge un ulteriore effetto ritmico di luci e ombre con l'apertura dei serramenti, dotati tra l'altro di un sistema di apertura elettrico centralizzato governabile sia ad ogni piano sia dall'ufficio centrale, un altro dettaglio d'avanguardia per l'epoca.

I serramenti sono prodotti dallo Stabilimento Metallurgico Giovanni Renato Colono, una importante ditta torinese operativa fino agli anni Ottanta che aveva fornito, negli stessi anni, i serramenti per lo stabilimento Fiat di Mirafiori estrudendo uno speciale profilo a cuspide, e che si è poi trasformata in industria pesante per la produzione industriale, abbandonando quindi il settore del serramento.

L'impianto di riscaldamento a pannelli radianti a soffitto tra le travi strutturali

Le condutture degli impianti idrico e di spegnimento incendi corrono a vista

La cronologia essenziale

Il progetto dell'autorimessa Traversi si inserisce a pieno titolo nella storia della creazione di Piazza San Babila in quanto, come si è visto, con la Torre SNIA (progetto esecutivo dell'architetto Alessandro Rimini) e con l'edificio di fondo che collega Via Bagutta e Corso Venezia, va a completare un intero fronte della piazza stessa.

Si tratta di tre progetti che costituiscono un unicum, finanziato dagli stessi committenti, la SNIA Viscosa con il suo presidente Franco Marinotti, condotto dagli stessi progettisti, di cui ricordiamo solo De Min, e realizzato dalla stessa

impresa, l'impresa dell'Ingegnere Lucca & C. Dalle fonti d'archivio, ritrovate presso l'Archivio Storico del Comune di Milano, si può ricostruire la fase di contrattazione tra il Comune di Milano e i proprietari degli edifici di Via Bagutta n.2 e n.4 per gli espropri dei terreni in nome della realizzazione del novo Piano Regolatore (vedi allegati A), tra la committenza rappresentata dalla Società Immobiliare Terraggina e il Comune di Milano per la cessione dei terreni prima e per le concessioni di deroghe alla volumetria costruenda poi e tra la Società Immobiliare Terraggina e i proprietari degli edifici di Via Bagutta n.6 da demolire per lasciare spazio all'autorimessa (vedi allegati B).



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PER IL PAESAGGIO DI MILANO

La costruzione inizia presumibilmente nel settembre 1937 e già a novembre, dopo l'interruzione dei lavori per quasi due mesi, essa è finita fino al secondo piano. Al rustico viene completata nel febbraio del 1938, come si desume dalla richiesta presentata il 14 febbraio 1938 al Podestà di Milano per disporre la prima visita al rustico dell'edificio

Già nel marzo essa è completata al civile come di nuovo si desume dalla richiesta presentata il 28 marzo 1938 al Podestà di Milano per disporre la visita al civile dell'edificio

L'11 luglio 1938 viene fatta richiesta dell'abitabilità dello stabile ormai concluso

Si tratta di rispondere a poche ingiunzioni che sono il rendere regolamentare la finestra la finestra del bagno al piano interrato e la cucina a primo piano per quanto riguarda l'illuminazione la ventilazione; punto più critico la regolamentazione dell'altezza dei due locali posti a piano terreno adibiti ad ufficio e negozio, aventi rispettivamente l'altezza di 4,10m e 3,64m dal piano di spiccat dal marciapiede stradale all'intradosso di soffitto, anziché i 4.50m imposti dal regolamento comunale. Ma "considerato che trattasi di locali la cui differente altezza non turba l'architettura della facciata dello stabile e considerato pure che i locali stesi hanno altezza netta interna regolamentare si propone di concedere sanatoria col pagamento di una penale di lire 2000" sanatoria che viene in effetti concessa il 22 settembre 1939

Finalmente il 07 dicembre 1939 il Corpo Provinciale dei Vigili del Fuoco di Milano – Ufficio Prevenzione Incendi rilascia il nulla osta per l'occupazione dei locali destinati ad autorimessa capace di 300 macchine (vedi allegato F12) e il 30 dicembre 1939 il Comune di Milano – Ripartizione Edilizia Privata concede la licenza di occupazione (vedi allegato F13) nella quale si precisa la destinazione di ogni locale:

al piano sotterraneo, un locale ad uso stazione di servizio per autoveicoli

al piano terra, un locale ad uso ufficio, uno ad uso negozio, uno per vetrina esposizione e uno ad uso autorimessa

al piano primo sei locali ad uso abitazione, un vano ripostiglio, un locale ad uso autorimessa

dal secondo al settimo piano, un locale ad uso autorimessa per ogni piano.

L'ARCHITETTURA – LO STATO DI FATTO

Interventi eseguiti

L'impianto dell'autorimessa rimane sostanzialmente invariato rispetto al progetto originario e gli interventi eseguiti negli anni per ottimizzarne il funzionamento non ne hanno fortunatamente stravolto i caratteri anche se alcuni sono chiaramente leggibili.

Essi riguardano infatti la modifica della facciata, in particolare del piano terreno, la variazione di destinazione del primo piano da abitazione a ristorante, con gli interventi che questo comporta e l'introduzione di un quarto montacarichi.

30 maggio 1946

Il Comune di Milano – Ripartizione Edilizia Privata concede la licenza per opere edilizie in Via Bagutta n.2, rilasciata alla Società Palazzo dell'Auto, per la realizzazione di opere varie per una nuova sistemazione della facciata dell'autorimessa Palazzo dell'Auto.

Non è dato sapere l'entità di tali trasformazioni in quanto si ha solo il frontespizio della licenza e nessuno degli allegati progettuali: si può solo presumibilmente collegare a questo intervento la demolizione delle edicole di facciata in corrispondenza degli accessi carrai. La soluzione progettuale proposta non è nota e non corrisponde comunque a quella attuale. Da una foto risalente al 1990 circa si può infatti notare una sistemazione del fronte di accesso all'autorimessa ancora differente.

30 novembre 1984



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PER IL PAESAGGIO DI MILANO

Il Comune di Milano – Ripartizione Edilizia Privata concede la licenza per opere edilizie in Via Bagutta n.2, rilasciata alla società Le Alpi srl, per la formazione di un nuovo ingresso al piano terreno per accedere ai locali siti al primo piano trasformati in ristorante; tale trasformazione comporta la demolizione e costruzione di tavolati interni al primo piano.

24 ottobre 1986

Il Comune di Milano – Ripartizione Edilizia Privata concede la licenza per opere edilizie in Via Bagutta n.2, rilasciata sempre alla società Le Alpi srl, per il prolungamento del vano scala del ristorante per l'accesso al terrazzo di copertura. Lo sfruttamento di tale spazio come terrazza-ristorante comporta la demolizione dei lucernari e prevede l'introduzione di un montavivande. Contestualmente si accordano la possibilità di effettuare "lievi modifiche alle finestre del primo piano" e la formazione di un nuovo servizio igienico a piano terreno, nel sottoscala.

L'introduzione di un quarto montacarichi che va ad innestarsi a lato della seconda scala di servizio sul lato nord-occidentale del ventaglio non è databile.

Esso comporta l'aggiunta di un volume esterno definito da una gabbia ad orditura metallica aperta che costituisce il vano corsa, nonché la demolizione di una quota parte della chiusura esterna ad ogni piano per permettere l'accesso al monta-auto stesso.

La conseguenza più rilevante è la demolizione di parte della rampa elicoidale di collegamento con il piano interrato. Tale collegamento è ora garantito dal nuovo montacarichi. La parte di rampa non interessata dall'intersezione con il nuovo volume non viene demolita, ma rimane come sottostruttura per la creazione di un nuovo piano orizzontale di completamento che la nasconde e sostituisce a piano terra, permettendo di ottenere nell'emiclo di testa un nuovo spazio da adibire ad ufficio.¹

MILANO, 24 OTTOBRE 1986

Il Funzionario incaricato
Arch. Giuseppina Vago

il Soprintendente

Arch. Alberto Artioli



¹ La presente relazione è tratta da:

PROGETTO E STORIA DELL'AUTORIMESSA TRAVERSI

Politecnico di Milano Master FSE di II Livello 2004-2005 RESTAURO DEL MODERNO AUTORIMESSA TRAVERSI

direttore: Prof. Maria Antonietta Crippa MILANO, Via Bagutta -Arch. Giuseppe De Min

Facoltà di Architettura e Società vicedirettore: Prof. Pierfranco Galliani

Facoltà di Ingegneria Edile – Architettura

Prof. Ferdinando Zanzottera Istruttoria e Progetto per la Tutela e il Recupero di Architetture del XX Secolo

Ing. Paola Trivini

Dean

PER: *Concalfur*



Don. Arch. ALBERTO ARTIOLI





Direzione Regionale Beni Culturali
e Paesaggistici della Lombardia

PROTOCOLLO GENERALE

PROT.0008807 - 24.06.2008

TITOLO IV CLASSE 2 PARTENZA



Spett.le
Mariner S.r.l.
Bastioni di Porta Nuova, 21
20121 MILANO

e, p. c. Soprintendenza per i Beni
Architettonici e per il Paesaggio
delle Province di Milano,
Bergamo, Como, Pavia, Sondrio,
Lecco, Lodi e Varese
Piazza Duomo, 12
20122 MILANO

OGGETTO: MILANO – Immobile denominato “Autorimessa Traversi” sito in via Bagutta n. 2 e censito al NCEU fg. 391, particella 59 parte, confinante con via Bagutta, particelle 57, 58 e 59 restante parte.
Ricorso gerarchico ex art. 16 DLgs 42/2004 e s.m.i..
Resoconto incontri 15 e 27 maggio e 10 giugno 2008 ed indicazioni per il concorso di idee.

In allegato alla presente, in riferimento al bene tutelato in oggetto, si trasmette copia del resoconto degli ultimi incontri che hanno avuto luogo e delle indicazioni per il concorso di idee relativo al recupero del Garage Traversi, note entrambe condivise dalle parti in causa e sottoscritte in originale.

IL DIRETTORE REGIONALE
(Dott. Gino Famiglietti)

ER/er



OGGETTO: MILANO – Immobile denominato “Autorimessa Traversi” sito in via Bagutta n. 2 e censito al NCEU fg. 391, particella 59 parte, confinante con via Bagutta, particelle 57, 58 e 59 restante parte.
Ricorso gerarchico ex art. 16 DLgs 42/2004 e s.m.i..
Resoconto incontri 15 e 27 maggio e 10 giugno 2008.

A seguito delle determinazioni del Comitato Tecnico Scientifico in riferimento al ricorso gerarchico proposto da Codesta Società al Ministero per il Beni e le Attività Culturali avverso il provvedimento di dichiarazione di interesse culturale particolarmente importante, in data 15 e 27 maggio 2008 e 10 giugno 2008 si sono svolti presso questa Direzione Regionale tre incontri con l'Arch. Bancher, in qualità di rappresentante della Società in indirizzo.

Al primo incontro erano presenti il Direttore Regionale Dott. Gino Famiglietti, il Soprintendente Arch. Alberto Artioli ed i funzionari Arch. Emanuela Carpani e Arch. Elena Rizzi.

Al secondo ed al terzo incontro erano presenti il Direttore Regionale Dott. Gino Famiglietti ed i funzionari Arch. Emanuela Carpani e Arch. Elena Rizzi.

L'Arch. Bancher ha presentato informalmente alcuni esempi di soluzioni architettoniche di riqualificazione di edifici esistenti che il consulente di parte Prof. Arch. Paolo Marconi ha proposto come riferimenti per il percorso progettuale da seguire nel caso del Garage Traversi. Si tratta di interventi che hanno comportato il mantenimento delle cortine di facciata degli edifici storici, con sostanziale svuotamento e successiva sostituzione edilizia con sopralzo.

L'Arch. Bancher ha inoltre nuovamente sottolineato le conclusioni delle prime indagini strutturali che dimostrerebbero l'impossibilità di un riutilizzo della struttura esistente, anche a causa delle limitate altezze di interpiano.

La Società proprietaria ha proposto al Comune di Milano di fare del Garage Traversi un *landmark* per l'Expo 2015, confermando disponibilità a cedere parte della superficie per un Info Point in zona centrale.

Il Direttore Dott. Famiglietti ha ricordato che, sebbene non esplicitamente riportato nel verbale, il Comitato Tecnico Scientifico ha proposto la soluzione della problematica inerente il Garage Traversi attraverso il bando di un concorso di idee che, rispettando le invarianti poste dal provvedimento di tutela, consenta una organica rifunionalizzazione dell'immobile.

L'Arch. Bancher ha confermato la disponibilità da parte della Società proprietaria, chiarendo che le funzioni che si prevedono di



inserire sono quelle di tipo terziario commerciale, direzionale e residenziale-ricettivo (albergo).

Il Direttore Dott. Famiglietti propone di concordare indicazioni progettuali da fornire ai professionisti che verranno invitati al concorso. Tali indicazioni dovranno da un lato garantire la conservazione delle invariante riconosciute nel provvedimento di tutela e dall'altro permettere l'effettiva possibilità di recupero funzionale del Garage, secondo le aspettative della proprietà.

A tal proposito si allega un prospetto recante le suddette indicazioni progettuali concordate.

IL DIRETTORE REGIONALE
Dott. Gino Famiglietti

Per la Società Mariner Srl
Arch. Giacomo Bancher



OGGETTO: MILANO – Garage Traversi. Indicazioni per il concorso d'idee.

Oggetto del concorso d'idee è l'immobile denominato "Garage Traversi", ubicato in via Bagutta n. 2 a Milano ed identificato catastalmente al NCEU fg. 391, particella 59 parte, confinante con via Bagutta, particelle 57, 58 e 59 restante parte.

I seguenti elementi ne sostanziano principalmente l'interesse culturale:

- valenza urbanistica come quinta urbana di uno snodo viario strategico (innesto di via Bagutta verso piazza San Babila);
- valenza testimoniale dell'immobile quale esempio di architettura razionalista con funzione specifica di autorimessa, particolarmente significativo attesa la mancanza di realtà simili in Milano;
- soluzione compositiva di particolare gradevolezza nel raccordo morfologico con gli edifici adiacenti, tenuto conto dell'irregolarità del tracciato viario, tramite sovrapposizione di volumi mistilinei progressivamente arretrati;
- a piano terra, pilastri arretrati rispetto al filo di facciata, con effetto chiaroscurale;
- facciate continue intonacate con interessanti finestrature a nastro;
- pianta libera;
- coperture piane;
- struttura a telaio con pilastri e travi binate e rastremate in c.a., con raccordi a coda di rondine e disposizione a ventaglio per adattarsi alla morfologia planimetrica.

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 prevenzioni incendi, impianti, ecc.) siano collocate 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 altezze utili alla fruizione dei piani interessati dalla demolizione. Andrebbe mantenuta traccia anche degli originari 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 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.

