

Concorso di idee

MILANO PER L'ABITARE ACCESSIBILE

PORTO DI MARE

Documento di Indirizzo alla Progettazione
e Programma del Concorso

INDICE

1. DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE E PROGRAMMA DEL CONCORSO	2
2. LOCALIZZAZIONE E STATO DI FATTO	4
2.1 Componente demografica	5
2.2 Servizi	10
2.3 Sistema del verde e spazio pubblico	13
2.4 Mobilità	18
2.4 Trasformazioni	20
3. OGGETTO DEL CONCORSO E OBIETTIVI	24
3.1 Perimetrazione	24
3.1.1 Ambito di intervento	24
3.1.2 Disciplina urbanistica	25
3.1.3 Stato dell'esistente	29
3.1.4 Analisi ambientali	30
3.2 Linee di indirizzo	31
3.2.1 Edificazione	31
3.2.2 Programma funzionale e modelli abitativi	32
3.2.3 Indicazioni progettuali	32
3.3 Sostenibilità ambientale	37
4. SOSTENIBILITÀ ECONOMICA E INDICAZIONI DI COSTO	42
5. NORMATIVA TECNICA APPLICABILE	44

1. DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE E PROGRAMMA DEL CONCORSO

Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 1299 del 24 ottobre 2024 sono state approvate le "Linee di indirizzo politico per un Piano Straordinario per la Casa Accessibile a Milano".

Il **Piano Straordinario per la Casa Accessibile a Milano**:

- rappresenta un **intervento strategico finalizzato a rispondere alla crescente domanda di abitazioni a costi accessibili nella città**;
- ha come obiettivo principale la **promozione della sostenibilità sociale ed economica dell'abitare, con un'attenzione particolare ai bisogni delle fasce di popolazione a basso e medio reddito**.

L'obiettivo è quello di incrementare l'offerta di alloggi in locazione per dare una risposta a quella fascia di popolazione che ha redditi superiori rispetto ai limiti per l'accesso ai Servizi Abitativi Pubblici (SAP), ma comunque non sufficienti per sostenere un canone in locazione nell'attuale mercato privato. Una fascia di popolazione che, secondo il report di ricerca "Lavorare e abitare in Lombardia. Costi di accesso alla casa e retribuzioni nelle città e province lombarde", comprende peraltro il 37-38% dei lavoratori dipendenti.

Inoltre, il Piano ambisce a promuovere maggiore inclusione abitativa in città, grazie alla promozione di interventi in grado di contemperare le cosiddette 4A: l'**Accessibilità** fisica e sociale degli alloggi; la loro **Availability** (disponibilità) in quantità sufficiente per rispondere al bisogno abitativo; l'**Affordability**, ossia la sostenibilità economica dei costi dell'abitare per i nuclei familiari; l'**Accettabilità**, il rispetto di standard qualitativi coerenti con norme e valori individuali.

Allo scopo di promuovere la realizzazione di nuova Edilizia Residenziale Sociale Calmierata (ERSC) il Piano Straordinario per la Casa Accessibile a Milano prevede la messa a disposizione di aree comunali dismesse o sottoutilizzate e in generale del patrimonio inutilizzato e/o da ristrutturare.

A tal fine, la Deliberazione n. 1299/2024 ha approvato un primo elenco di n. 21 aree e/o immobili comunali da destinare all'attuazione del Piano Straordinario per la Casa, nonché la pubblicazione di uno o più avvisi pubblici esplorativi finalizzati all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di soggetti privati interessati allo sviluppo prioritario di Edilizia Residenziale Sociale Calmierata nelle aree individuate, secondo le finalità espresse dal Piano Straordinario per la Casa Accessibile a Milano e con il fine di sperimentare un modello attuativo innovativo e una nuova metodologia di partnership pubblico privata.

Con Deliberazione n. 1236 del 9 ottobre 2025 la Giunta Comunale:

- ha preso atto degli esiti della valutazione istruttoria delle proposte di manifestazioni di interesse pervenute a seguito dell'indagine esplorativa effettuata - tra la fine del 2024 e la prima metà del 2025 - mediante la pubblicazione di n. 2 Avvisi Pubblici esplorativi, relativi rispettivamente alle prime n. 8 aree così denominate: "Porto di Mare", "Via Sant'Elia 33 (Ex

Palasharp)", "Via San Romanello" e "Via Demostene 10" (n. 4 del Primo Avviso) e alle aree "Via Bovisasca 18", "Via Pitagora", "Pompeo Leoni", "Via Medici del Vascello" (n. 4 del Secondo Avviso);

- ha approvato i nuovi indirizzi per l'attuazione e lo sviluppo del Piano.

In particolare, per l'attuazione dei nuovi indirizzi di sviluppo del Piano fissati con la Deliberazione di Giunta Comunale n. 1236/2025, come stabilito con Deliberazione di Giunta Comunale n. 365 del 26 marzo 2026, l'Amministrazione procederà a promuovere il concorso di idee per le aree di maggior complessità e/o dimensione, quali "Porto di Mare" (già oggetto di Avviso Pubblico) e "Zama-Salomone" (ricompresa tra le aree individuate per l'attuazione del Piano Straordinario per la Casa Accessibile a Milano con Deliberazione di Giunta Comunale n. 1299/2024) quale occasione privilegiata di confronto e apertura con i professionisti del settore per portare soluzioni abitative inedite, sostenibili e di alta qualità architettonica all'interno del Piano Straordinario per la Casa Accessibile.

Per l'area di Concorso di Porto di Mare, l'obiettivo è la **predisposizione di un masterplan che ridisegni completamente il compendio, per l'insediamento di Edilizia Residenziale Sociale Calmierata (ERSC), servizi di interesse pubblico o generale ed eventuali funzioni libere compatibili con gli obiettivi del Piano**, nel rispetto delle indicazioni fornite nel presente documento e nel bando di Concorso. Le proposte di masterplan dovranno risultare coerenti con i principi e le azioni definite nelle "Linee guida per la progettazione dell'abitare contemporaneo" del Comune di Milano, adottate con Deliberazione di Giunta Comunale n. 173/2026 (si rimanda all'allegato "5.1 Linee guida per la progettazione dell'abitare contemporaneo").

2. LOCALIZZAZIONE E STATO DI FATTO

L'ambito di Porto di Mare in cui si inserisce l'area di Concorso si colloca nel quadrante sud-est di Milano, lungo il margine urbano del Municipio 4, al confine con il Municipio 5.

Con riferimento ai Nuclei di Identità Locale (NIL) introdotti dal Piano di Governo del Territorio (PGT), tale ambito si inserisce nel cosiddetto **quartiere Lodi-Corvetto (NIL 35)**.

L'ambito (fig. 1), situato al confine meridionale del quartiere Corvetto, è caratterizzato dalla presenza di importanti infrastrutture viarie e ferroviarie – il cavalcavia Corvetto e il raccordo con Autostrada A1, la linea M3 della metropolitana e la stazione ferroviaria di Rogoredo – ed è connesso al sistema ambientale del Parco Agricolo Sud Milano, che include il parco della Vettabbia e i parchi Cassinis e Porto di Mare, caratterizzandosi per un articolato paesaggio agricolo e una rete di cascine storiche.



fig. 1 – Localizzazione dell'area di Concorso

2.1 Componente demografica

L'analisi delle dinamiche demografiche considera i margini urbani tra le urbanizzazioni del **Municipio 4 e 5**. L'intera porzione sud-est del territorio milanese (Municipi 4 e 5) conta circa il **20%** dell'intera popolazione comunale (fig. 2).

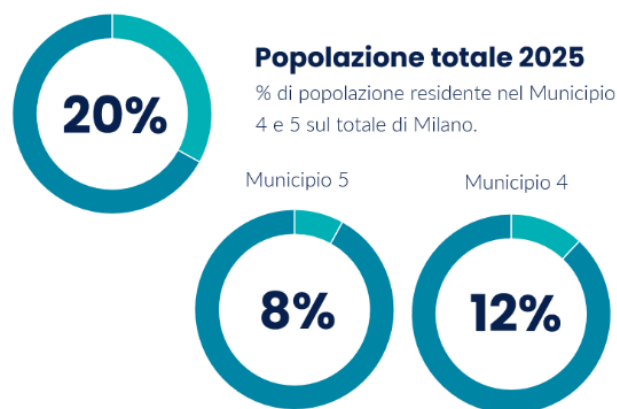


fig. 2 – Percentuale di popolazione residente nel Municipio 4 e nel Municipio 5 sull'intera popolazione del Comune di Milano

La lettura delle dinamiche demografiche rileva una crescita di lungo periodo (2000-2025) quantificabile al 60% per il Municipio 4 e del 40% per il Municipio 5. Oggi, il breve periodo (2020-2025), fotografa un territorio in continua crescita (aumento del 14% della popolazione residente) per il Municipio 4, mentre appare stabile la quantità registrata nel Municipio 5.

Riducendo lo spazio di osservazione a livello di Nucleo di Identità Locale (NIL), si evidenzia una presenza di popolazione residente nel NIL 35 Lodi-Corvetto, ambito di localizzazione dell'area di Concorso, pari al 15% dell'intero Municipio di appartenenza, mentre nel NIL 36 Scalo Romana, tessuto edificato di relazione funzionale con il precedente NIL, copre circa il 28% del proprio Municipio di appartenenza.

Con lo stesso livello di osservazione, l'approfondimento successivo indaga nel dettaglio le **caratteristiche della struttura demografica** in relazione alle principali tipologie di individui che la compongono, quali: bambini (0-14 anni di età), giovani adulti (15-34 anni di età), anziani (65 anni e più di età) e infine i grandi anziani (85 anni e più di età).

La valutazione del peso che ciascuna componente ha, rispetto al totale della popolazione, evidenzia quanto segue (fig. 3): la popolazione fragile (l'insieme dei bambini e degli anziani) copre circa il 33% (0-14 l'11% e 65+ il 22%) dell'intera popolazione residente nel NIL 35, in linea con i dati rilevati a livello di Municipio. La componente ritenuta giovane adulta conta una copertura pari al 23%, una rilevanza alla pari della compagine anziana (22%). I grandi anziani pesano al 5% sull'intera popolazione del NIL.

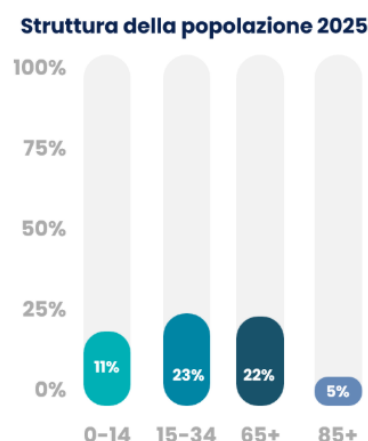


fig. 3 – Struttura della popolazione nel NIL 35 Lodi-Corvetto

Per quanto riguarda la struttura demografia rappresentativa del NIL 36 Scalo Romana, di confine, il peso della popolazione fino ai 34 anni di età risulta in linea con il NIL 35 Lodi-Corvetto, mentre appare meno impattante il peso della popolazione anziana, rilevata al 18% (contro il 22% del NIL 35) e al 3% (contro il 5% del NIL 35) dell'intera popolazione presente.

La struttura della popolazione nel NIL 35, osservata nella sua **evoluzione storica**, fotografando le caratteristiche nel lungo periodo (2000) e nel breve periodo (2020) e confrontate con la situazione odierna (fig. 4), porta a constatare una crescita della fascia di popolazione giovane e un progressivo aumento dei grandi anziani, pur constatando una pressoché stabilità della popolazione anziana nel breve periodo. Parallelamente, la fascia di popolazione in età scolastica manifesta una progressiva diminuzione (piuttosto contenuta) nel breve periodo.

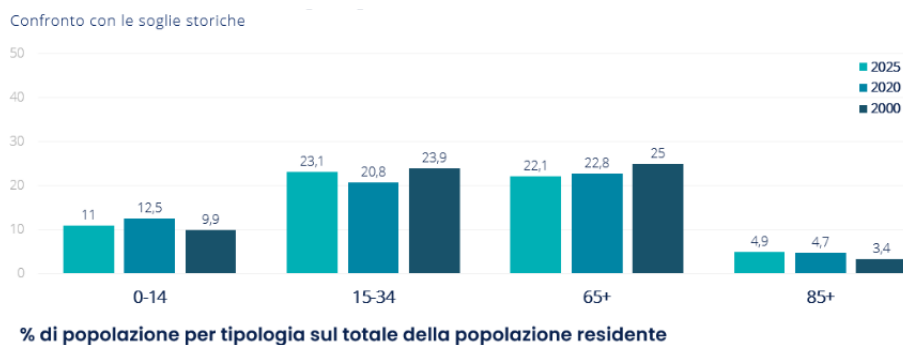


fig. 4 – Andamento storico della struttura della popolazione nel NIL 35

Spostando l'attenzione all'evoluzione della struttura demografica nel NIL 36 contermini (fig. 5), la situazione risulta la medesima per quanto riguarda la popolazione giovane, registrando anche in questo ambito una crescita. Similare

anche il comportamento della fascia bambini che registra anche in questo frangente una diminuzione. Diverso è invece il comportamento degli anziani, in aumento, sia osservati nella fascia più ampia 65+ sia limitatamente ai grandi anziani 85+.

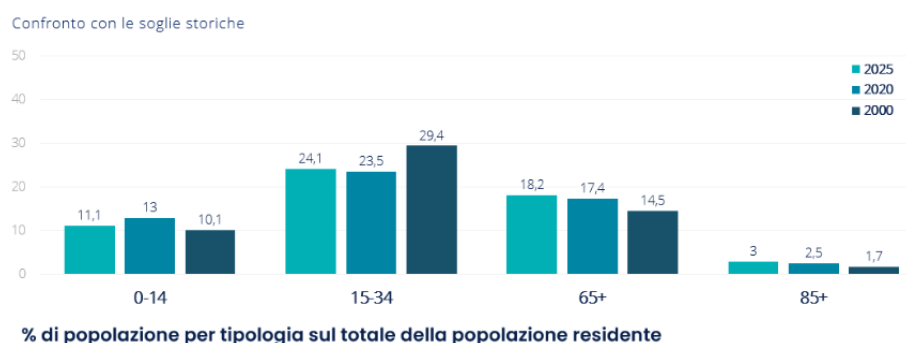


fig. 5 – Andamento storico della struttura della popolazione nel NIL 36

Sulla base di quanto descritto un ulteriore approfondimento in grado di mettere in relazione le fasce sensibili della popolazione è l'**indice di vecchiaia** (fig. 6), che per l'appunto, confronta il peso della popolazione anziana rispetto a quella dei bambini. La lettura storica di breve periodo conferma l'andamento esistente a livello comunale caratterizzato da un progressivo aumento dell'indice di vecchiaia, che però, se osservato per specifici ambiti di approfondimento, porta al riconoscimento di differenti orientamenti territoriali. L'ambito Lodi-Corvetto (NIL 35) ha registrato negli ultimi 5 anni un incremento di indice pari al 9,3% portandosi al 200% nell'anno 2025, ovvero una popolazione anziana doppia rispetto a quella dei bambini (200 anziani ogni 100 bambini). Anche l'ambito Scalo Romana (NIL 36) registra una crescita dell'indice che, seppur migliore del NIL 35 in termini di rapporto tra fasce (qui si registrano 163 anziani ogni 100 bambini), si presenta maggiormente marcata nella lettura storica, registrando una crescita del 22,3% in 5 anni.

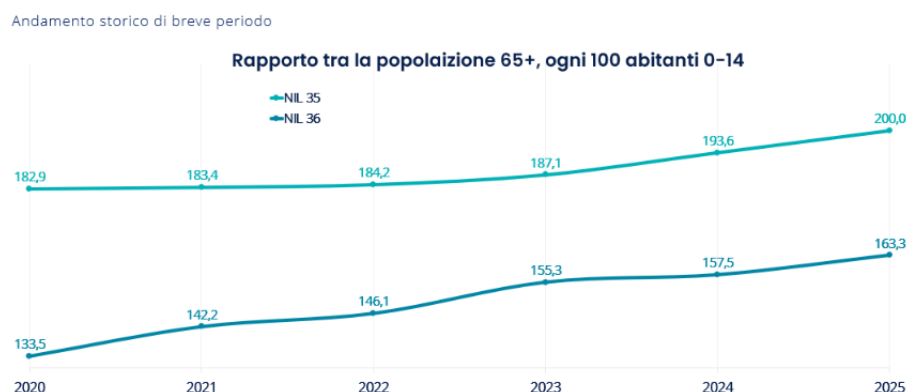


fig. 6 – Andamento storico dell'indice di vecchiaia nei NIL 35 e 36

La presenza della **popolazione straniera** riveste un ruolo importante nelle dinamiche demografiche. Nel 2025 la percentuale di popolazione straniera presente negli ambiti di approfondimento si attesta a circa il 28% per il NIL 35 Lodi-Corvetto e al 29,8% per il NIL 36 Scalo Romana, una presenza superiore alla media cittadina (21%) e a quella del Municipio di appartenenza (21,3% nel Municipio 4 e 18,9% nel Municipio 5). Il dettaglio dell'andamento storico (fig. 7) fotografa un territorio nel quale la presenza straniera è aumentata del 2% per il NIL 35, passando dal 27% a quasi il 29% in 5 anni. Diversa è la tendenza registrata nel NIL 36, dove gli stranieri sono diminuiti di circa il 4% passando dal 34% al 30%.

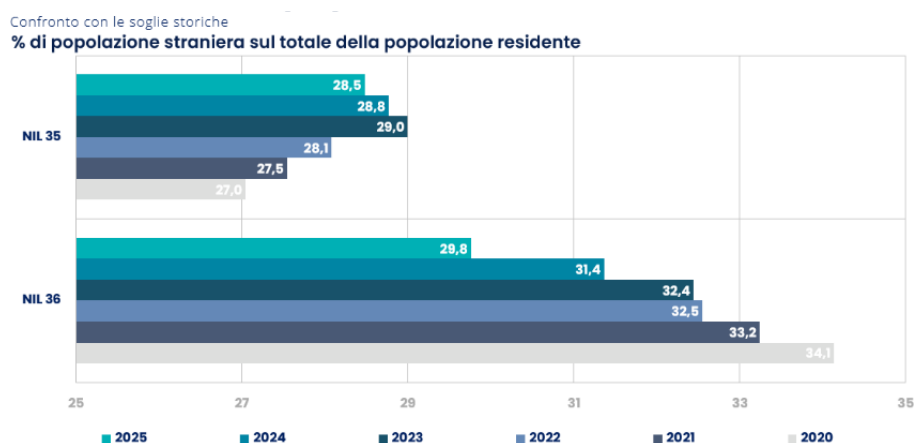


fig. 7 – Andamento storico della popolazione straniera nei NIL 35 e 36

Il contesto territoriale nel quale è inserito l'ambito di analisi ha seguito nel tempo lo sviluppo insediativo fortemente orientato dalla presenza della rete ferroviaria e dagli assi di penetrazione viaria: il territorio di Lodi-Corvetto e quello di Scalo Romana, con il quale condivide le principali dinamiche, rappresentano un tessuto urbanizzato incentrato sulla diversificazione funzionale dove ambiti prettamente residenziali ad alta densità si frappongono ad un tessuto composto da piccole e media attività industriali e artigianali.

All'interno di questo territorio la popolazione ha avuto uno sviluppo incentrato intorno a specifiche centralità urbane, connotando un territorio composto da bacini di concentrazione estesi, con densità di popolazione nettamente superiore rispetto al contesto limitrofo, caratterizzato nella sua parte residenziale da una medio-bassa densità di popolazione. L'ambito di indagine si colloca ai margini del bacino di zona, identificabile nel quartiere Corvetto con le centralità dei nodi di piazzale Corvetto, piazzale Ferrara e piazza Angilberto II, nonché gli assi di via Mincio, via Romilli e viale Brenta (fig. 8).

Popolazione totale 2026

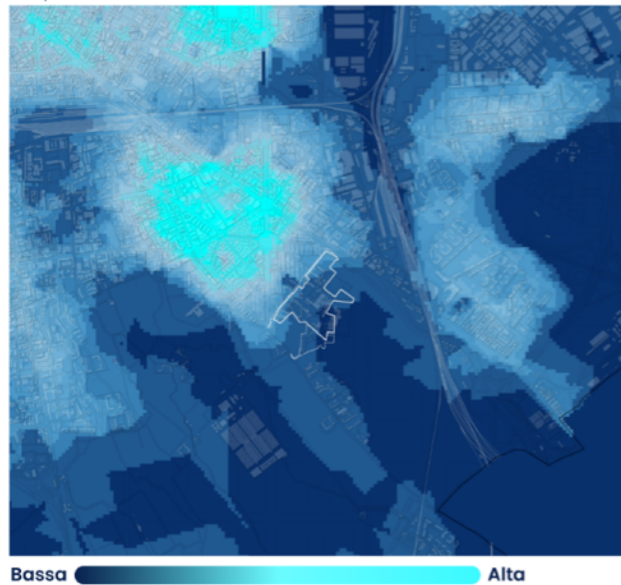
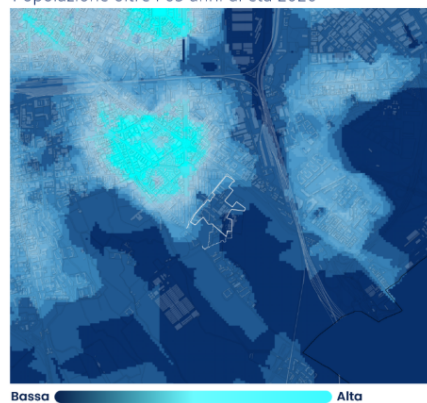


fig. 8 – Mappa della densità di popolazione totale

Pur rimanendo invariata la geografia dei bacini di densità della popolazione, la lettura disaggregata delle classi di età funzionale permette di rilevare differenti centralità locali rispetto alle classi di età osservate (fig. 9): l'approfondimento della distribuzione della popolazione anziana (65+) permette di identificare come centralità i nodi di piazzale Corvetto, piazzale Ferrara e piazza Angilberto II, e gli assi di via Comacchio e viale Martini. Diversamente il focus sulla popolazione fino ai 14 anni di età ne ridefinisce gli equilibri delle densità individuando le nuove centralità nel nodo di piazzale Ferrara e via Mincio.

Popolazione oltre i 65 anni di età 2026



Popolazione 0-14 anni di età 2026

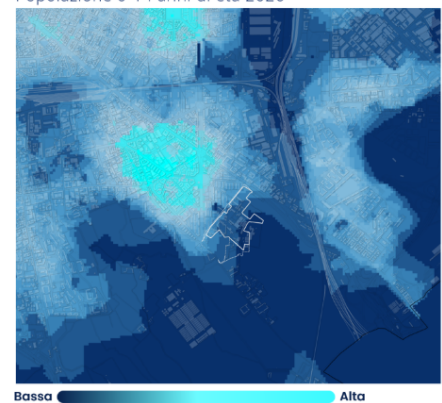


fig. 9 – Mappa della densità di popolazione 65+ e popolazione 0-14 anni di età

2.2 Servizi

La lettura delle caratteristiche del sistema dei servizi rispetto alla sua diversificazione e alla sua numerosità, oltre che ai livelli di accessibilità (intesa quale fattore di prossimità tra i ricettori dell'offerta e tra i ricettori dei bisogni da soddisfare), diventa primaria per la ricerca dell'equilibrio tra ciò che la città offre e ciò di cui, chi ci abita, ha bisogno. Il sistema di servizi, qui analizzato nella sua **composizione di offerta di prossimità** e osservato **a livello territoriale** (fig. 10), si compone di 404 servizi ricadenti nel Municipio 4, di cui il 45% legati alle funzioni sanitarie, mentre il 29% è dedicato ai bisogni scolastici. Al di sotto dei 15 punti percentuali si rilevano i servizi sportivi (al 14%), mentre l'offerta culturale e quella sociale coprono rispettivamente il 5% e il 7%, dell'intera dotazione. Nel Municipio 5, a ovest dell'area di Concorso, si localizzano 281 servizi di prossimità con una ripartizione per categoria che rispecchia percentualmente proporzioni simili al Municipio 4, così di seguito articolate: il 44% è la copertura sanitaria, seguito da quella dell'istruzione con il 26%. Lo sport è presente con un'offerta in grado di coprire il 28% della dotazione totale, mentre la sfera del sociale e della cultura coprono rispettivamente il 7% e il 5%.

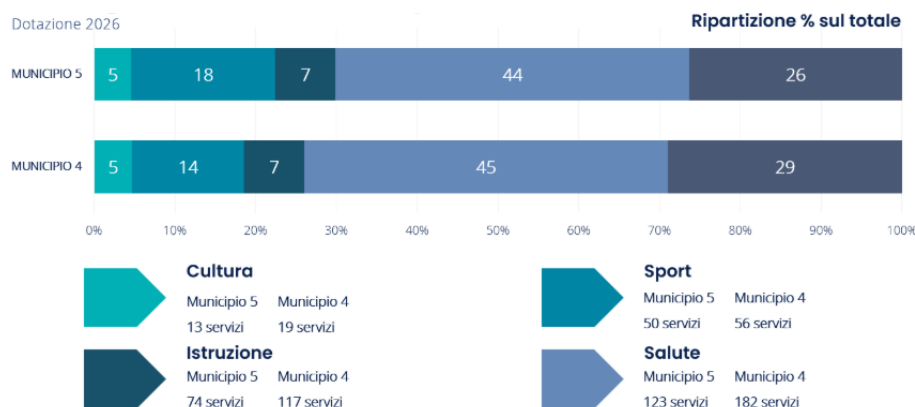


fig. 10 – Composizione dell'offerta di servizi di prossimità per categoria a livello di Municipio

Scendendo di scala e osservando la composizione dei servizi **a livello di Nuclei di Identità Locale** (fig. 11), è possibile rilevare una dotazione complessiva nel NIL 35 (porzione di localizzazione dell'area di Concorso) pari a 89 recapiti d'offerta. La lettura di categoria è guidata dalla salute che copre il 38% del totale, seguita dall'istruzione con il 31%. Sociale e sport contano entrambi il 12% dei servizi mentre la cultura è presente al 6%.

Offerta territoriale 2026

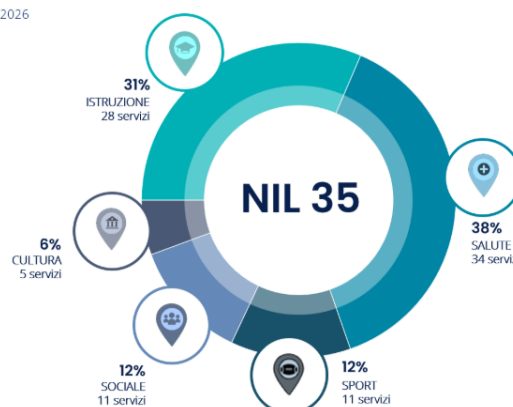


fig. 11 – Composizione della dotazione di servizi di prossimità nel NIL 35

La conferma che il Nucleo Lodi-Corvetto rappresenta il punto di riferimento per il soddisfacimento dei bisogni per la popolazione locale è confermata dalla netta differenza con la dotazione dell'ambito Scalo Romana (Nucleo principale di relazione territoriale) (fig. 12): qui, il complessivo d'offerta è quantificabile in 11 unità di cui 4 dedicate allo sport, mentre 3 unità ciascuna compongono l'offerta scolastica e sanitaria, 1 sola è la presenza culturale.

Offerta territoriale 2026



fig. 12 – Composizione della dotazione di servizi di prossimità nel NIL 36

Il legame funzionale con il territorio di prossimità è stato indagato rispetto al criterio della pedonalità quantificata alla **distanza di 500 m e 1 km**, parametri ritenuti potenzialmente efficaci per la relazione funzionale tra dotazione di servizi e distribuzione della popolazione (fig. 13). La lettura di bacino alla distanza di 500 m porta a evidenziare una disponibilità di offerta quantificabile in 15 unità, di cui 5 dedicate all'istruzione e 4 al sociale. Lo sport è presente con 3 servizi, mentre la salute è riconducibile a 2 unità. La cultura ha 1 sola presenza. Aumentando la distanza la dotazione di servizi aumenta e la disponibilità si attesta a 33 unità, circa il 50% in più. La disaggregazione di

categoria evidenzia la forte presenza sanitaria con 20 recapiti d'offerta, seguita dall'istruzione con 6 servizi e dal sociale con 5. Lo sport perde una presenza, mentre la cultura è assente.

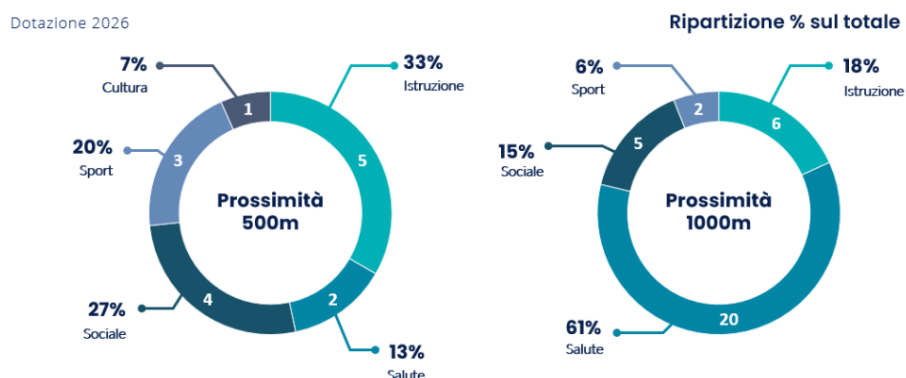


fig. 13 – Dotazione di servizi alla distanza di 500 m e di 1 km

Un'ulteriore analisi di approfondimento, per meglio valutare la dotazione dei servizi in relazione ai potenziali bisogni di specifiche fasce di popolazione, è la lettura del **sistema d'offerta rispetto alla sua composizione tipologica** (fig. 14). Il sistema scolastico è soddisfatto rispetto all'intero percorso dell'obbligo, alla distanza di 500 m, entro il quale è possibile raggiungere 2 strutture nido, 2 d'infanzia e 1 primaria. Aumentando la distanza la dotazione di nidi e primarie raddoppia nella dotazione territoriale, mentre non ci sono ulteriori recapiti della scuola dell'infanzia. Il pieno soddisfacimento della dotazione sanitaria, osservata rispetto alla "filiera" della sanità di prossimità, si raggiunge alla distanza di 1 km dove è possibile usufruire di 10 medici di base, 4 farmacie e 4 ambulatori. Sono presenti, inoltre, 1 pediatra e 1 consultorio. Nei 500 m si localizzano 1 farmacia e 1 medico di base. La lettura della tipologia del sistema del sociale rileva una dotazione incentrata su un'offerta in grado di soddisfare una ampia fascia di popolazione, offrendo servizi plurifunzionali raggiungibili in entrambe le distanze di analisi. Il sistema sportivo è presente sin dalla distanza minima con l'intero pacchetto tipologico offrendo una dotazione sportiva sia di quartiere (aree gioco e sport in aree verdi attrezzate) che in struttura (centro polivalente e oratoriale). La cultura è presente con 1 sola libreria a 500 m dall'area di Concorso.

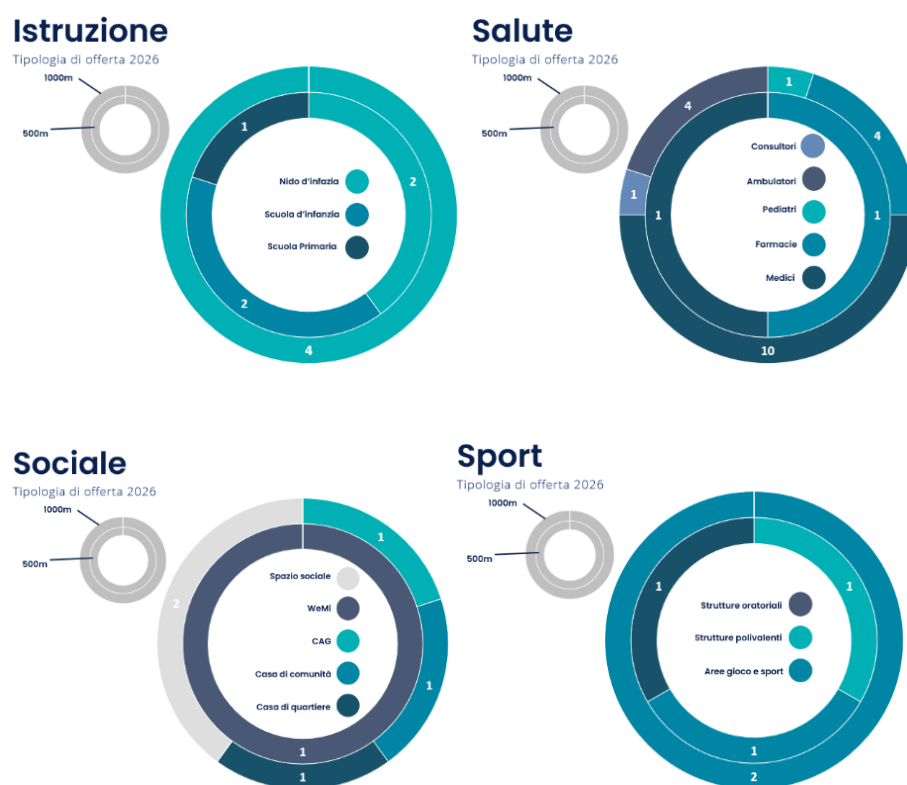


fig. 14 – Dotazione di servizi per tipologia alla distanza di 500 m e di 1 km

La spazializzazione sul territorio delle quantità espresse in precedenza permette di analizzare, rispetto alle specifiche localizzazioni, la concentrazione dei servizi in relazione alle diverse tipologie presenti, ovvero analizzando il territorio secondo il criterio - maggiore è la quantità e la diversificazione di servizi, maggiore è il potenziale soddisfacimento di una più ampia fascia di popolazione. Nello specifico, l'area di Concorso si colloca in prossimità dell'ambito territoriale ad alta struttura di servizi rinvenibile nei quartieri Corvetto e Gamboloita. Si individuano di conseguenza le centralità di piazzale Gabriele Rosa, piazzale Ferrara e piazza Bonomelli, supportate dalle direttrici di via Dei Cinquecento, via Romilli, via San Dionigi e via Mincio.

2.3 Sistema del verde e spazio pubblico

L'ambito di Porto di Mare si articola a stretto contatto con il **Parco Agricolo Sud Milano** e gran parte delle aree rientra nel Piano di Cintura Urbana "Le Abbazie" (PCU 3), previsto dal Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano, approvato con D.G.R. del 3 agosto 2000, n. 7/818. Il Parco Agricolo Sud Milano include il **parco della Vettabbia**, il **parco Gino Cassinis** e il **parco Porto di Mare**. Quest'ultimo (fig. 15) comprende aree verdi che si estendono per circa 65 ettari dal parco Cassinis a via Sant'Arialdo lungo il tracciato ferroviario, sino al

tessuto artigianale/produttivo lungo via San Dionigi. Per anni questa vasta porzione di territorio è stata al centro dell'attenzione mediatica per la situazione di degrado in cui versava. A seguito dell'acquisizione da parte del Comune di Milano delle aree, dal 2017 è in corso una profonda trasformazione attraverso l'affidamento, esteso fino al 2029, al Centro di Forestazione Urbana dell'Associazione Italia Nostra che in questi anni si è occupato non solo della sua riqualificazione, ma anche della gestione e del presidio sul modello sperimentato in altri parchi della città. Il parco offre oggi la possibilità di svolgere diverse attività all'aperto legate allo sport e a contatto con la natura e i nuovi percorsi ciclo-pedonali ne facilitano la fruizione.



fig. 15 – Parco Porto di Mare

Il Parco della Vettabbia (fig. 16), invece, si estende per circa 100 ettari e sorge lungo l'omonima roggia, nella cosiddetta "Valle dei Monaci", un'area bonificata e coltivata sin dal XII secolo dai monaci cistercensi della vicina Abbazia di Chiaravalle. La creazione del parco è legata alla realizzazione del Depuratore di Nosedo, quale impianto di trattamento delle acque reflue di Milano, e ha assolto a un duplice obiettivo: da un lato la mitigazione e l'inserimento paesaggistico dell'impianto, dall'altro la riqualificazione del territorio circostante mediante boschi, prati, aree agricole, zone umide, filari alberati e percorsi ciclo-pedonali che consentono di raggiungere il borgo di Chiaravalle.

Il quartiere Corvetto è inoltre dotato di aree verdi in buono stato di manutenzione, in prossimità dell'area di Concorso, tra cui i **giardini attrezzati in via Giovanni Montemartini e in piazzale Gabriele Rosa** (fig. 17) e il **giardino lineare lungo viale Omero** (fig. 18).



fig. 16 – Parco della Vettabbia



fig. 17 – Piazzale Gabriele Rosa



fig. 18 – Viale Omero

Relativamente allo spazio pubblico, nello specifico alle vie in prossimità della **nuova sede del Comune di Milano** (fig. 19), si segnalano diversi interventi di riqualificazione, ad oggi in corso, che comporteranno l'ampliamento degli spazi pedonali, la messa a dimora di nuove alberature e la dotazione di nuovo arredo urbano.



fig. 19 – Nuova sede del Comune di Milano

In attesa della riqualificazione del mercato coperto, **piazzale Ferrara** (fig. 20) è stato reso semi-pedonale mediante un intervento di urbanistica tattica.



fig. 20 – Piazzale Ferrara

La vicina **piazza Angilberto II** (fig. 21), anch'essa oggetto di un intervento di urbanistica tattica, è stata trasformata in via definitiva in una nuova area pedonale con arredo urbano, alberature e aiuole.



fig. 21 – Piazza Angilberto II

Infine, si segnali il **progetto “Una nuova luce per il Corvetto”** all’interno della campagna “x STRADA + LIBERE | LA NOTTE” promossa dall’associazione Sex&theCity APS in collaborazione con il Comune di Milano: a seguito di un percorso di ascolto delle cittadine, è stato elaborato un progetto che prevede una serie di interventi per la riqualificazione luminosa di piazzale Gabriele Rosa.

2.4 Mobilità

Nonostante il cavalcavia Corvetto e il raccordo autostradale costituiscano elementi di cesura all’interno del tessuto urbano esistente e sebbene via Fabio Massimo – quale strada di accesso al raccordo autostradale – sia a senso unico e dalle dimensioni piuttosto ridotte, l’ambito di Porto di Mare risulta facilmente raggiungibile dal quartiere Corvetto, soprattutto mediante il Trasporto Pubblico Locale (fig. 22).

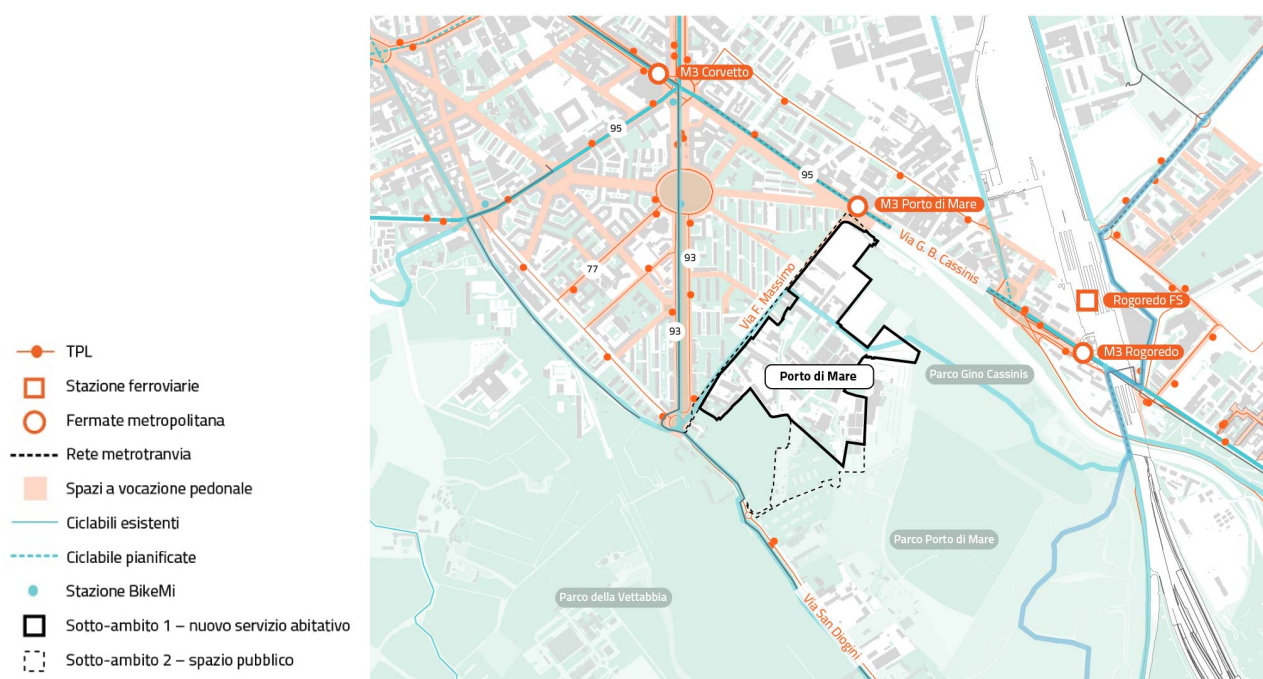


fig. 22 – Schema riassuntivo della mobilità

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL)

L’area di Concorso è situata in prossimità della fermata “Porto di Mare” della linea M3 della metropolitana ed è a circa 1 km dalla stazione di Rogoredo (dove transitano le linee S1, S2, S12, S13 e S19 del sistema ferroviario suburbano, nonché treni regionali e ad Alta Velocità in direzione Genova e Bologna), che corrisponde all’omonima fermata della linea M3.

Nel raggio di circa 500 m dalla mezzeria di via Fabio Massimo (indicativamente all’altezza di cascina Casottello), l’area è servita dalle seguenti linee del TPL di superficie:

- Bus 77 (Poasco – San Donato M3), con fermata in piazzale Gabriele Rosa e in via San Dionigi, a circa 7/9 min a piedi dall'area di Concorso;
- Bus 84 (Corvetto M3 – P.ta Volta), con fermata in piazzale Corvetto, a circa 10 min a piedi dall'area di Concorso;
- Bus 93 (V.le Omero – Lambrate FS M2), con fermata in viale Omero, a circa 4 min a piedi dall'area di Concorso;
- Bus 95 (Rogoredo FS M3 – San Cristoforo M4), con fermate all'andata in via Giovanni Battista Cassinis (lato nord-ovest del raccordo autostradale), al ritorno in piazzale Gabriele Rosa a circa 7 min a piedi dall'area di Concorso;
- Bus NM3 (San Donato M3 – Comasina M3), con fermate in piazzale Corvetto e in via Cassinis o via Boncompagni.

Nell'ambito del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) sono previsti interventi finalizzati al potenziamento della rete di trasporto pubblico, tra cui il miglioramento della rete ferroviaria mediante l'istituzione della nuova stazione "Puglie" lungo il tracciato della cosiddetta "Circle Line" e lo spostamento con riqualificazione della stazione di Porta Romana. Il PUMS inoltre riporta possibili tracciati della futura linea M6, attualmente in fase di studio, nonché una nuova connessione verso est attraverso la realizzazione della metrotranvia "Rogoredo FS M3 – Repetti M4".

RETE CICLABILE

Per quanto riguarda la ciclabilità, lungo l'asse viale Omero – via San Dionigi si articola la principale connessione ciclabile esistente dell'ambito. Tale connessione consente di raggiungere da un lato il borgo di Chiaravalle, dall'altro piazzale Corvetto e così proseguire verso corso Lodi e quindi il centro città, collocandosi su uno degli itinerari ciclabili prioritari definiti dal PUMS. A ciò si aggiunge la connessione ciclabile di progetto lungo via Cassinis, dal lato nord-est del raccordo autostradale, che collega la stazione ferroviaria di Rogoredo a piazzale Corvetto. Tale connessione corrisponde all'itinerario prioritario ciclabile 8 "Romana – Rogoredo", individuato da "Möves. Linee guida per la mobilità attiva del Comune di Milano" (strumento strategico che definisce gli orientamenti per lo sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile, sostenibile e a misura di persona in città), che costituisce un collegamento tra centro, periferia e i comuni della Città Metropolitana.

Lungo via San Dionigi e, parzialmente, via Fabio Massimo sono previsti itinerari urbani a servizio del quartiere, collegati ad "AbbracciaMi", il percorso ciclistico che si articola attorno alla città.

Relativamente a BikeMi – servizio di bike sharing del Comune di Milano – si segnala che nel NIL 35 sono presenti diverse stazioni; la più vicina all'area di Concorso è situata a circa 500 m, in piazzale Gabriele Rosa.

RETE STRADALE

Con riferimento all'Ordinanza n. 334 del 10 marzo 2021 (allegato del Regolamento Edilizio del Comune di Milano), via Fabio Massimo è classificata come strada locale, ossia inserita all'interno di un reticolo viabilistico con funzione di accesso e distribuzione all'interno del quartiere. Via San Dionigi, invece, è classificata come strada locale interzonale, ovvero inserita in un livello intermedio tra le strade di quartiere e le strade locali, anche con funzioni di servizio rispetto alle strade di quartiere.

2.4 Trasformazioni

CENNI STORICI

Fin dagli inizi del Novecento, l'ambito di Porto di Mare è stato oggetto di grandi ipotesi di trasformazioni urbanistiche. A questo periodo risale la denominazione stessa dell'area, "Porto di Mare". Come riportato nel Piano Regolatore Generale Edilizio e di Ampliamento del 1912 (il cosiddetto "Piano Pavia-Masera"), si ipotizzava di insediare un **porto commerciale**, alternativo alla Darsena di Porta Ticinese, dove stoccare e movimentare le merci; questo porto sarebbe stato collegato a un canale navigabile in direzione di Cremona, che si sarebbe dovuto collegare direttamente al fiume Po.

Le prime idee progettuali del canale e del porto furono elaborate nel 1907 e, nel dicembre 1917, il progetto di queste infrastrutture, elaborato dall'Ufficio Tecnico del Comune di Milano, venne approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Nel 1919 cominciarono i lavori di scavo e sbancamento del bacino portuale e di alcuni tratti del canale verso Cremona. Negli anni seguenti furono però interrotti e quando furono ripresi, nel 1922, le mutate condizioni politiche portarono a una nuova sospensione. Furono protratti, pertanto, solo gli scavi del porto commerciale, allo scopo di ricavare ghiaia e sabbia per i bisogni edilizi della città. Dalle fotografie e dalle cartografie dell'epoca è visibile l'esito di questi lavori parziali: un grande invaso con la forma tipica di un porto che, dagli anni Venti agli anni Cinquanta, grazie anche all'affioramento dell'acqua di falda, era divenuto fruibile come **luogo per la balneazione**.

Negli anni Quaranta il progetto iniziale fu rivisto apportando alcune modifiche tecniche; le indicazioni furono poi recepite interamente nel Piano Regolatore Generale del 1953 (fig. 23), che confermava la destinazione ad area portuale dell'ambito, ma i lavori non vennero mai avviati.



fig. 23 – Stralcio del Piano Regolatore Generale del 1953

Nel 1972, Regione Lombardia proclamò l'imminente avvio dei lavori, dichiarando la "priorità dell'opera per i commerci" e fondando il Consorzio Canale Milano-Cremona; in quegli anni, tuttavia, si effettuarono solamente gli scavi di alcuni tratti del canale navigabile tra Cremona e il fiume Adda.

Dal 1973 al 1981, la porzione più a sud dell'ambito, che si attesta su via Sant'Arialdo, venne adibita a **discarica per rifiuti**.

Negli anni successivi, una porzione di circa 420.000 mq fu oggetto di riempimento con inerti da demolizione, mentre sulla restante il Consorzio iniziò a sottoscrivere contratti di locazione di singoli appezzamenti di terreno con piccoli artigiani. Questi ultimi, successivamente, avviarono l'edificazione di numerosi manufatti edilizi, principalmente **capannoni, destinati ad attività produttive o artigianali**.

Nel 2000, il suddetto Consorzio venne soppresso e messo in liquidazione; scomparve così ogni ipotesi di realizzazione del porto e del relativo canale navigabile. Da quel momento, l'ambito divenne oggetto di valutazione per lo sviluppo di progetti diversi e monofunzionali, dalla Città dello Sport nel 2003 alla Cittadella della Giustizia nel 2009. Questi progetti, tuttavia, non trovarono mai attuazione.

IL PROCESSO DI RIGENERAZIONE

Il 31 ottobre 2013, in attuazione degli accordi già intercorsi tra il sopra citato Consorzio e il Comune di Milano, l'Amministrazione ha sottoscritto il contratto definitivo di compravendita del patrimonio immobiliare di proprietà del Consorzio insistente sul territorio milanese. Il Comune è così diventato proprietario di tutte le aree all'interno dell'ambito di Porto di Mare, avviando un articolato processo di riqualificazione.

Come si evince dalla consultazione della Mappa dei progetti di rigenerazione urbana del Comune di Milano (fig. 24), questa porzione di territorio sarà interessata nei prossimi anni da significative trasformazioni e riconversioni a nuovi usi di aree ancora oggi abbandonate e sottoutilizzate: a nord-ovest, la riqualificazione dell'**ex scalo ferroviario di Porta Romana**, l'operazione **Symbiosis** e il **PA1/c Vaiano Valle**; ad est, la riqualificazione dell'**ex scalo di Rogoredo** e, oltre il tracciato ferroviario, il completamento del **quartiere Santa Giulia**.

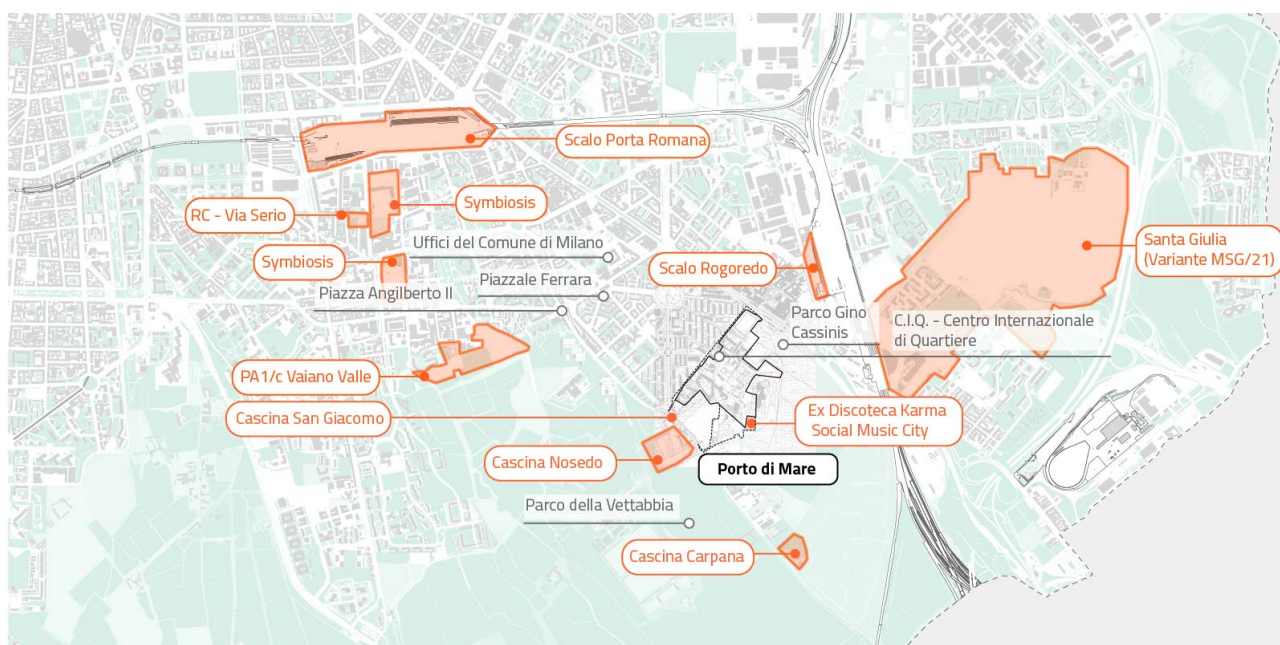


fig. 24 – Schema riassuntivo delle trasformazioni

In questo scenario si inserisce anche la riqualificazione dell'ambito di Porto di Mare, situato in un contesto territoriale caratterizzato da alcune criticità tipiche delle zone periferiche e di frangia urbana, tra cui situazioni di degrado ambientale e fragilità sociale.

Per far fronte a queste problematiche, l'Amministrazione ha avviato negli ultimi anni un articolato processo di rigenerazione. A partire dal 2013, sono state condotte attività finalizzate a sgomberare gli insediamenti abusivi, recuperare gli immobili abbandonati o fatiscenti, avviare le indagini ambientali per verificare lo stato di salubrità dei suoli, nonché regolarizzare i contratti di locazione di alcune attività produttive e sportive esistenti.

L'ambito, infatti, presenta situazioni fortemente eterogenee per morfologia, tipologie edilizie e stato di occupazione. Nel caso di alcune aree e cascine, a seguito di bandi a evidenza pubblica, il Comune di Milano ha assegnato ad associazioni culturali spazi in uso o in custodia.

Per l'area precedentemente occupata dall'**ex Discoteca Karma** – Borgo del Tempo Perso, nel 2021 è stato pubblicato un bando per la concessione in diritto di superficie, aggiudicato nel settembre dello stesso anno alla Società Social Music City. Il progetto prevede l'insediamento di funzioni legate allo spettacolo e agli eventi, un'accademia per la formazione nel campo degli eventi e della comunicazione, una piscina, campi da padel e uno spazio destinato al mercato periodico organizzato da Coldiretti.

Presso la **cascina San Giacomo**, situata all'intersezione tra le vie Fabio Massimo e San Dionigi, ha sede l'Associazione Nocetum – assegnataria dello spazio a seguito di un bando per la concessione – che svolge servizi sociali di residenzialità e domiciliarità per donne e bambini anche del quartiere.

Nel 2021 è stato pubblicato un bando per la concessione in diritto di superficie della **cascina Carpana**, situata lungo via San Dionigi, che ha portato, a giugno 2022, all'aggiudicazione all'Associazione SVS DAD Onlus. In questo caso, il progetto prevede la realizzazione di alloggi e servizi di accompagnamento al lavoro per donne vittime di violenza, oltre a servizi educativi e sportivi per i bambini residenti all'interno della cascina e nel quartiere.

Nel 2017 è stata sottoscritta la convenzione tra il Comune di Milano e Italia Nostra Onlus per la concessione in uso dell'**"Area verde Ex Porto di Mare"**, situata tra le vie Sant'Arialdo e San Dionigi, ai fini della relativa riqualificazione, pulizia, cura, tutela e manutenzione del patrimonio naturalistico. Il lavoro quotidiano svolto dall'associazione, in coordinamento con l'Amministrazione, ha portato a importanti risultati in termini di restituzione delle aree alla fruizione pubblica, sottraendole a fenomeni di spaccio e consumo di sostanze stupefacenti. L'associazione ha inoltre affiancato l'Amministrazione nella presa in consegna di alcune aree adiacenti a seguito dell'allontanamento degli occupanti abusivi, garantendone la custodia, il presidio e avviando attività di pulizia, messa in sicurezza e ripristino del decoro urbano, per scongiurare il rischio di nuove occupazioni.

Infine, la **cascina Nosedo**, situata lungo via San Dionigi, in prossimità del parco della Vettabbia, è stata oggetto dal 2016 del progetto "Open Agri" nell'ambito dell'iniziativa europea Urban Innovative Actions, che ha consentito la riqualificazione complessiva del complesso rurale per ospitare funzioni legate all'innovazione sociale e all'economia circolare.

3. OGGETTO DEL CONCORSO E OBIETTIVI

3.1 Perimetrazione

L'area di Concorso si situa a circa 500 m da piazzale Gabriele Rosa, centro del cosiddetto "quadrilatero di Corvetto" – lo storico comparto di Edilizia Residenziale Pubblica (ERP) che caratterizza il quartiere – e si estende da via Fabio Massimo sino al parco Porto di Mare, in prossimità del raccordo con l'Autostrada A1. Via Fabio Massimo, che funge da accesso al raccordo autostradale e da collegamento con la fermata "Porto di Mare" della linea M3, costituisce una barriera fisica dalle dimensioni piuttosto ridotte, che separa il sopra citato quadrilatero – caratterizzato dalla presenza di complessi residenziali, servizi di quartiere e dal giardino lineare di viale Omero – dall'intricato tessuto dell'ambito di Porto di Mare, da cui si accede al parco Porto di Mare, al parco Cassinis e, attraverso via San Dionigi, al parco della Vettabbia, quale collegamento con lo storico borgo di Chiaravalle.

3.1.1 Ambito di intervento

L'area di Concorso (superficie di circa **183.787 mq**) è definita nell'allegato "3.2 Carta Tecnica Comunale con perimetrazione area di Concorso" e si caratterizza per la presenza di due perimetri (fig. 25):

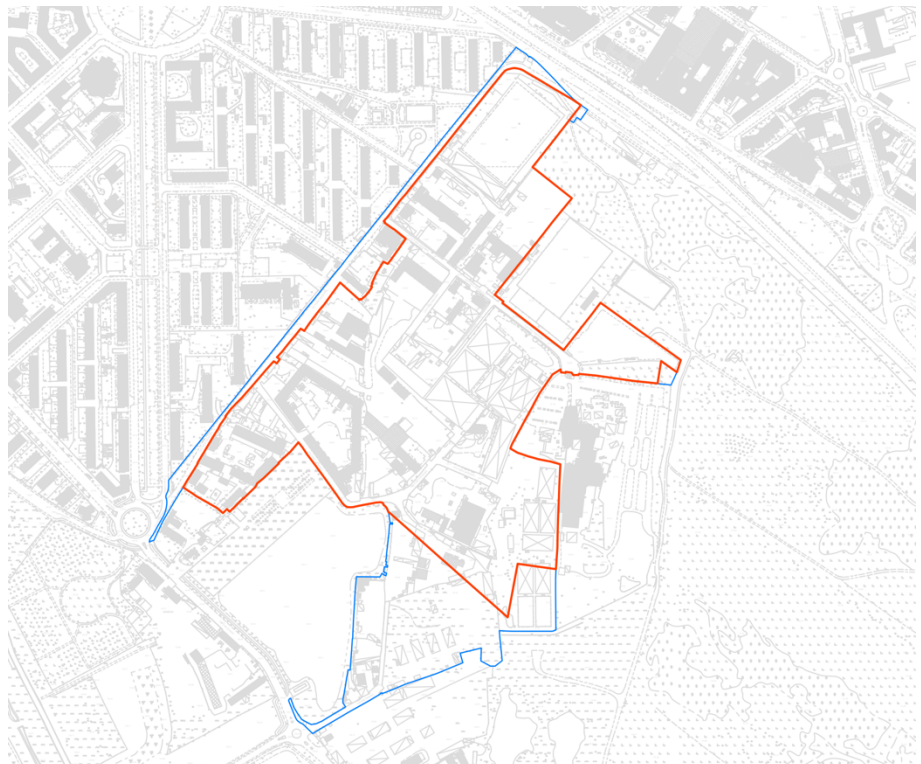


fig. 25 – Area di Concorso

- **Perimetro 1** (superficie di circa **143.813 mq**), in rosso: è richiesto ai concorrenti di sviluppare una **proposta ideativa relativa ad un nuovo servizio abitativo ibrido**, caratterizzato da una forte integrazione tra offerta abitativa, servizi e attività, che possano garantire un miglioramento della qualità di vita degli abitanti del nuovo insediamento e, più in generale, del quartiere.
Tale perimetro delimita un'area contraddistinta attualmente dalla presenza di piccoli capannoni adibiti a vari usi e depositi a cielo aperto, caschine sottoutilizzate o da ristrutturare, impianti sportivi, nonché spazi non edificati in condizioni di degrado. Confina a nord-est con via Giovanni Battista Cassinis e l'omonimo parco, i campi da calcio dell'A.C. Milanese Corvetto 1920 e l'area dell'ex Discoteca Karma, a sud-est con il parco Porto di Mare, a sud-ovest con le aree agricole su via San Dionigi date in concessione all'Associazione Nocetum con sede nella cascina San Giacomo, a nord-ovest con via Fabio Massimo e le caschine Casotto e Casottello.
- **Perimetro 2** (superficie di circa **39.974 mq**), in azzurro: è richiesto ai concorrenti di fornire **suggerimenti per relazionare la proposta ideativa con l'intorno**, proponendo soluzioni che migliorino l'accessibilità, la dotazione e la fruizione delle aree verdi e, più in generale, la qualità dello spazio pubblico. Tale perimetro include via Fabio Massimo, dall'intersezione con viale Omero fino all'accesso alla fermata "Porto di Mare" della linea M3, comprendendo lo spazio antistante a tale accesso, il tratto di via Giovanni Battista Cassinis, sino all'accesso all'omonimo parco, nonché il collegamento con via San Dionigi e una vasta area verde sottoutilizzata.

3.1.2 Disciplina urbanistica

Indicazioni urbanistiche e morfologiche

Il Piano di Governo del Territorio (PGT) vigente, approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 34 del 14 ottobre 2019 e divenuto efficace a seguito di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale Regione Lombardia n. 6 in data 5 febbraio 2020, ha scomposto il precedente Ambito di Trasformazione Urbana (ATU Porto di Mare) in diversi ambiti dotati di discipline differenti.

Secondo quanto riportato nella tavola R.02 - Indicazione urbanistiche, l'area di Concorso (Perimetro 1, in rosso), situata a ridosso del quartiere Corvetto, lungo via Fabio Massimo, è disciplinata quale ambito per la **Grande Funzione Urbana (GFU)**, di cui all'art. 16 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole. A sud, al di fuori dell'area di Concorso, nei pressi della cascina San Giacomo, vi è un'area indicata come **Ambito destinato all'attività agricola di interesse strategico** dal Piano Territoriale Metropolitano (PTM). La parte restante dell'ambito comprende una porzione di territorio compresa tra il raccordo autostradale e via Sant'Arialdo, appartenente ai territori del **Parco Agricolo Sud Milano**, e un'area classificata come **Verde urbano di nuova previsione (pertinenza indiretta)**, disciplinata dal Piano dei Servizi, estremamente significativa in quanto consente non solo l'ampliamento del Parco Agricolo Sud Milano, ma anche la ricucitura

sia con le aree agricole, sia con il tessuto urbano esistente e di futura realizzazione. Quest'ultima area è parzialmente ricompresa all'interno dell'area di Concorso (Perimetro 2, in azzurro). Si evidenzia, inoltre, che tra via Fabio Massimo e il raccordo autostradale è presente anche il parco Cassinis, parco pubblico disciplinato nel Piano dei Servizi quale verde urbano esistente. Nello specifico, l'art. 16 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole disciplina gli ambiti per Grandi Funzioni Urbane e i relativi sotto-ambiti se previsti, destinati alla localizzazione di rilevanti funzioni per servizi pubblici e/o di interesse pubblico o generale, per attrezzature pubbliche, nonché per funzioni, anche private, aventi carattere strategico. A ciascun ambito e sotto-ambito per GFU è riconosciuto l'indice di edificabilità (IT) unico proprio del Tessuto Urbano Consolidato (TUC) pari a **0,35 mq/mq di SL** per la realizzazione di funzioni urbane accessorie o comunque compatibili con la GFU. Tale indice corrisponde all'indice di edificabilità (IT) massimo. La realizzazione della GFU avviene in modo autonomo, mentre la facoltà di utilizzare l'indice di edificabilità del TUC per le funzioni urbane dovrà essere connessa funzionalmente e temporalmente alla realizzazione delle funzioni per servizi pubblici e/o di interesse pubblico o generale, per attrezzature pubbliche, nonché per funzioni anche private aventi carattere strategico secondo modalità e tempi che verranno definiti – qualora l'attuazione non venga realizzata dal Comune di Milano – con apposita "Convenzione Quadro", da approvarsi con Deliberazione della Giunta Comunale che si esprimerà in ordine agli elementi di cui al suddetto art. 16, comma 4. Se pure l'area di Concorso sia compresa in un ambito caratterizzato da elevati livelli di accessibilità alle reti di trasporto pubblico, ai sensi dell'art. 17, comma 4 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole, la disciplina di tali ambiti non si applica all'interno delle GFU. Inoltre, l'ambito è interessato dalla previsione di un **nuovo parco urbano**, la cui localizzazione e dimensionamento potranno essere definiti in sede attuativa mediante pianificazione attuativa, come previsto dall'art. 10, comma 5, lettera a delle Norme di Attuazione del Piano dei Servizi. In aggiunta, dal Documento di Piano si rilevano gli elementi caratterizzanti del contesto urbano in cui si inserisce l'ambito in oggetto.

La vocazione paesaggistica e ambientale dell'area è rimarcata nelle tavole D.02 - Carta del paesaggio e D.03 - Schema di rete ecologica comunale, nonché nell'Allegato I al Documento di Piano, che classificano gli ambiti a ridosso dell'area di Concorso come ambiti dei parchi regionali, nonché del paesaggio agrario, anche destinati alla fruizione. Si segnala, nello specifico, che la tavola D.02 prevede per questi ambiti la necessità di una **ricomposizione paesaggistica del margine urbano**, che potrà attuarsi attraverso la rimodulazione dell'edificato e la realizzazione del nuovo parco urbano, previsto all'interno della GFU nella tavola D.03 e disciplinato nella tavola S.03 - Infrastrutture verdi e blu e rete ecologica comunale. L'ambito destinato a parco, in quanto parte integrante della rete ecologica, qualificato quale infrastruttura per la riqualificazione ambientale e la resilienza degli ambiti costruiti, dovrà essere pensato come un grande bacino verde.

Vincoli amministrativi e di fattibilità tecnica e idraulica

Come riportato nelle tavole G.5 - Carta sintesi e G.13 - Carta rischio idraulico, nonché nella tavola R.05 - Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo, parte dell'area di Concorso, nello specifico il fronte stradale su via Fabio Massimo, rientra nelle **aree di protezione** (200 m, 60 m o criterio cronologico) **di alcuni pozzi acquedottistici**. Tali aree sono disciplinate dall'art. 94 del D.Lgs. n. 152/2006 e dalla D.G.R. del 10 aprile 2003, n. 7/12693. All'interno delle fasce di rispetto, il sopra citato decreto vieta diverse attività e usi, nonché la dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche proveniente da piazzali e strade. La normativa si integra e completa con la sopra citata Deliberazione di Giunta Regionale, che disciplina, in particolare, la realizzazione di opere e infrastrutture di edilizia residenziale e relativa urbanizzazione. Nello specifico, tra le altre cose, è consentita la previsione di "volumi interrati che non dovranno interferire con la falda captata, in particolare dovranno avere una distanza non inferiore a 5 m dalla superficie freatica, qualora l'acquifero freatico sia oggetto di captazione. Tale distanza dovrà essere determinata tenendo conto delle oscillazioni piezometriche di lungo periodo (indicativamente 50 anni)".

La tavola R.01 - Fattibilità geologica e idraulica e gli artt. 44 e 45 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole, definiscono e disciplinano gli interventi in riferimento al trattamento dei suoli e delle acque, in rapporto alla falda. Gran parte dell'area di Concorso è caratterizzato da bassa soggiacenza di falda (< 5 m) e in minima parte da ambiti estrattivi. Una porzione della stessa area, in prossimità della fermata M3, non presenta consistenti limitazioni. L'area di Concorso ricade quindi nelle seguenti classi:

- **classe II - Fattibilità con modeste limitazioni;**
- **classe III - Fattibilità con consistenti limitazioni**, nello specifico:
 - classe IIIc: aree a bassa soggiacenza della falda acquifera (< 5 m);
 - classe IIIc + IIIe: ambiti interessati da attività estrattive attive o dismesse).

La realizzazione di nuove edificazioni, la ristrutturazione con demolizione e ricostruzione, nonché la modifica o realizzazione di vani seminterrati, dovrà tenere conto di particolari prescrizioni e accorgimenti progettuali atti alla salvaguardia della falda idrica sotterranea, con rimando all'art. 45, comma 5. Inoltre, per gli ambiti interessati da attività estrattive, saranno necessari studi e indagini geologiche, come prescritto dall'art. 45, comma 7: in queste aree saranno comunque ammessi interventi di nuova edificazione e interventi sul patrimonio esistente purché definiti mediante specifici progetti di recupero che, unitamente alle opere edilizie, comprendano il recupero delle caratteristiche morfologiche delle aree compromesse, con particolare attenzione alla possibilità di ripristino dei caratteri di valenza paesaggistica e qualità ambientale propri delle condizioni antecedenti all'intervento estrattivo.

Inoltre, si segnala che lungo via Gino Cassinis scorre il **cavo tombinato Redefossi**, facente parte del Reticolo Idrografico Principale (RIP) e disciplinato dagli artt. 49 e 50 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole.

Vincoli di tutela e salvaguardia

L'area di Concorso, come riportato anche nella tavola R.06 - Vincoli di tutela e salvaguardia, è sottoposta al regime vincolistico dei beni paesaggistici, previsto dal Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. n. 42/2004), come "complesso di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici tutelati con apposito provvedimento" (art. 136, comma 1, lettere c-d). Nello specifico la tutela è stata istituita con **D.P.G.R. del 28 marzo 1984, n. 1350/urb - "Dichiarazione di notevole interesse pubblico della località Chiaravalle sita nel territorio del Comune di Milano"** (si rimanda all'allegato "3.5.3 DPGR 28 marzo 1984"). Inoltre, l'area di Concorso ricade tra gli "Ambiti ed elementi di prevalente valore storico e culturale" ed è disciplinata come "Ambito di rilevanza paesistica" ai sensi dell'art. 26 delle Norme di Attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP). Si segnala che quest'ultimo è stato sostituito dal più recente Piano Territoriale Metropolitano (PTM), approvato con delibera del Consiglio metropolitano n. 16 dell'11 maggio 2021 e divenuto efficace a seguito di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale Regione Lombardia n. 40 in data 6 ottobre 2021. La medesima tutela di cui all'art. 26 del PTCP è confluita nell'art. 52 delle Norme di Attuazione del PTM, come indicato nella tavola 3 - Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica (sez. d). Le disposizioni di cui al sopra citato articolo, aventi efficacia prescrittiva e vincolante, vietano la realizzazione di nuovi insediamenti isolati e/o distaccati dai nuclei esistenti, nonché l'istallazione di nuovi elettrodotti aerei, oltre che di cartellonistica pubblicitaria, che interferiscono con la percezione visiva del bene tutelato e del suo contesto. Si suggerisce inoltre l'interramento per quegli elettrodotti che si ritrovano in una situazione di potenziale interferenza con il bene. All'ambito oggetto di tutela si applicano, inoltre, le prescrizioni contenute nell'art. 16 bis, comma 4, della normativa del Piano Paesaggistico Regionale (PPR). All'interno dell'area di Concorso è compresa anche la cascina San Nazzaro, sita in via Fabio Massimo n. 43, quale cascina storica, nonché immobile dichiarato di interesse storico e artistico ai sensi dell'art. 10, comma 1, del D.Lgs. n. 42/2004 e soggetta a vincolo diretto apposto con **D.D.R. del 6 novembre 2007** e, pertanto, sottoposta a tutela (si rimanda all'allegato "3.5.2 DDR 6 novembre 2007").

Le proposte ideative dovranno tenere conto e conformarsi ai contenuti e alla disciplina delle tutele sopra citate.

Vincoli aeroportuali

Relativamente ai vincoli aeroportuali imposti dalla vicinanza all'aeroporto di Milano Linate, come riportato nella tavola R.08 - Ostacoli e pericoli per la navigazione aerea, gran parte dell'area di Concorso è ricompresa nel limite di **Superficie Orizzontale Interna (SOI)**, con altezza massima della quota di edificazione consentita pari a **147,85 m.s.l.m.**, come espresso nell'art. 41 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole. La parte restante rientra, invece,

nella **Superficie Conica (SC)**, in cui la quota massima di edificazione deve essere determinata per interpolazione lineare tra le quote delle linee di isolivello in cui l'area è ricompresa, ossia **tra 160 m.s.l.m. e 147,85 m.s.l.m.**, come riportato all'art. 41 delle suddette Norme di Attuazione. L'ambito è inoltre soggetto ad una serie di limitazioni alle costruzioni, tra cui la dotazione di vetrate e finiture esterne riflettenti di notevole estensione. Nel caso in cui vengano previste, si richiede che venga effettuato e presentato a ENAC uno studio che valuti l'impatto del fenomeno della riflessione della luce, che possa comportare un eventuale abbagliamento ai piloti impegnati nelle operazioni di atterraggio o di circuitazione. Sono esclusi dalla valutazione impianti fotovoltaici di tipologia domestica a terra o su tetto per utenza domestica con superficie inferiore a 500 mq. Per quanto riguarda le scelte progettuali relative alla vegetazione, per esempio relative alle piante ornamentali e ai giardini, si invitano i concorrenti alla consultazione delle "Linee guida relative alla valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti" dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) (si rimanda all'allegato "3.5.1 Linee guida relative alla valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti").

3.1.3 Stato dell'esistente

L'area di Concorso è caratterizzata dalla suddivisione in differenti sotto-ambiti che sono l'esito di insediamenti avvenuti a partire dagli anni Cinquanta-Sessanta del Novecento. All'ambito si accede attraverso due strade che partono entrambe da via Fabio Massimo, una all'altezza del civico n. 33 (fig. 26), l'altra all'altezza del civico n. 19 (fig. 27).



fig. 26 – Strada di accesso da via Fabio Massimo, all'altezza del civico n. 33



fig. 27 – Strada di accesso da via Fabio Massimo, all'altezza del civico n. 19

La distribuzione viabilistica interna all'ambito è costituita da una viabilità precaria e disomogenea che collega aree ed edifici sorti in maniera spontanea e in assenza di un disegno urbano.

L'ambito è caratterizzato da occupazioni molto eterogenee tra di loro.

3.1.4 Analisi ambientali

Il sito tra il 2015 e il 2016 è stato oggetto di un piano di indagine ambientale preliminare conoscitivo, i cui esiti hanno evidenziato il superamento delle Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC) di cui alla Tab. 1 dell'All. 5 alla Parte IV del Titolo V del D.Lgs. n. 152/2006 riconducibile alla presenza diffusa di uno strato superficiale di materiale di riporto con spessori variabili. I risultati analitici relativi ai campioni analizzati per confronto con le CSC di riferimento (Tab. 1 Col. A All.5 al D.Lgs. n. 152/2006), evidenziano una contaminazione diffusa concentrata soprattutto nei materiali di riporto riscontrati. In particolare, i superamenti riscontrati negli strati di riporto sono relativi ai parametri Metalli (As, Cd, Cr tot, Ni, Pb, Cu, Zn), IPA e C>12 e sono prevalentemente superamenti di col. A (verde residenziale). Fanno eccezione alcune aree, dove si sono riscontrati superamenti anche di col. B relativamente ai parametri Metalli (Cd, Cr tot, Ni, Pb, Cu, Zn) e Idrocarburi pesanti C>12. I risultati analitici relativi ai Test di Cessione ex D.M. del 5 febbraio 1998 effettuati sui materiali di riporto evidenziano la generale conformità ad eccezione di alcuni punti in cui si registrano superamenti dei limiti di riferimento relativamente ai parametri Solfati o Fluoruri. Sulle aree sono in corso le attività di redazione ed esecuzione del Piano della Caratterizzazione ex art. 242 del D.Lgs. n. 152/2006.

3.2 Linee di indirizzo

Gli interventi proposti – relativi tanto allo sviluppo di un nuovo servizio abitativo ibrido, quanto alla relazione di tale servizio con l'intorno, attraverso il miglioramento dell'accessibilità, della dotazione e della fruizione delle aree verdi e, più in generale, della qualità dello spazio pubblico – si dovranno caratterizzare per un'adeguata articolazione architettonica e paesaggistica. Dovrà garantire l'assoluta aderenza al programma funzionale e dovranno essere soddisfatte le indicazioni progettuali di seguito riportate, al fine di garantire l'efficacia della proposta ideativa nel suo insieme.

3.2.1 Edificazione

Per il perimetro 1, facente parte della GFU "Porto di Mare", con superficie territoriale (ST) pari a circa 143.813 mq, si prevede una quantità edificabile massima come di seguito articolata:

Funzioni per servizi pubblici e di interesse pubblico o generale, considerati servizi abitativi nel Piano dei Servizi vigente:

- **Edilizia Residenziale Sociale Calmierata (ERSC) – equiparabile a Servizio Abitativo Sociale (SAS) – per almeno una quantità di superficie convenzionale di 93.478 mq, pari a 0,65 mq/mq (indice di riferimento per la proposta ideativa);**
- **Servizi Abitativi Pubblici (SAP) per almeno una quantità di superficie convenzionale di 14.381 mq, pari a 0,1 mq/mq (indice di riferimento per la proposta ideativa).**

Funzioni accessorie ai servizi:

- **funzioni urbane accessorie o comunque compatibili con la GFU per un massimo di 50.334 mq, derivanti dall'applicazione dell'indice di edificabilità (IT) massimo pari a 0,35 mq/mq di SL.**

Per l'attuazione si demanda alla "Convenzione Quadro", da approvarsi con Deliberazione della Giunta Comunale che si esprimerà in ordine agli elementi di cui al suddetto art. 16, comma 4 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole e alla modalità attuativa con Piano Attuativo.

Altezze: le altezze degli edifici della proposta ideativa dovranno rapportarsi con il contesto, raggiungendo un'**altezza massima di n. 6 piani**.

Aree pubbliche: la proposta ideativa dovrà prevedere una quota pari ad almeno il **50% della ST di spazio pubblico e a uso pubblico, di cui almeno il 30% della ST da restituire a parco**, in continuità con il parco di Porto di Mare e **almeno il 5% della ST per funzioni sportive**. La proposta ideativa dovrà inoltre prevedere una proposta di riqualificazione delle aree lungo via San Dionigi, in ottica di ampliamento del parco di Porto di Mare. Almeno il 50% della superficie dei piani terra dovrà essere destinata a servizi e commercio di vicinato.

3.2.2 Programma funzionale e modelli abitativi

Le proposte dovranno assumere come quadro metodologico vincolante le “Linee guida per la progettazione dell’abitare contemporaneo” del Comune di Milano (si rimanda all’allegato “5.1 Linee guida per la progettazione dell’abitare contemporaneo”), approvate con Deliberazione di Giunta Comunale n. 173/2026 superando i modelli residenziali tradizionali a favore di soluzioni flessibili, resilienti e integrate nel tessuto urbano:

- **Target di Utenza** (Profilo della Domanda): i concorrenti dovranno esplicitare e motivare il target specifico di utenza (es. giovani coppie, anziani, comunità temporanee) per cui concepisce la proposta.
- **Modello Abitativo** (Soluzione Tipologico-Sociale): in risposta al target individuato, il progetto dovrà proporre un modello abitativo innovativo e non tradizionale, basato sulla flessibilità degli alloggi e su un sistema di spazi polifunzionali e collaborativi integrati.
- **Piani Terra Attivi**: gli attacchi a terra degli edifici devono ospitare funzioni urbane attive e servizi di prossimità commerciali o sociali, garantendo continuità con lo spazio pubblico.

3.2.3 Indicazioni progettuali

MOBILITÀ

Connessioni pedonali e ciclabili e spazio pubblico

Si richiede ai concorrenti che la rete ciclabile e pedonale proposta, da un lato, metta a sistema le diverse polarità territoriali (la fermata “Porto di Mare” della linea M3, i parchi Cassinis, Porto di Mare e Vettabbia, e il quartiere Corvetto) e, dall’altro, articoli l’organizzazione delle future funzioni, attraverso una sequenza di spazi pubblici interconnessi. Si richiede, inoltre, che le suggestioni per l’asse via Fabio Massimo – via Cassinis (figg. 28-29) tengano in considerazione le ridotte dimensioni, la funzione di accesso all’Autostrada A1 e i flussi di traffico che la interessano. Poiché via Fabio Massimo costituisce la strada di accesso all’area di Concorso, nell’ottica anche di una maggior fruibilità pedonale, si invitano i concorrenti a proporre interventi di moderazione della velocità e di miglioramento della sicurezza stradale, ampliamento dei marciapiedi e realizzazione di nuovi attraversamenti pedonali, al fine anche di ricucire l’ambito di Porto di Mare con il tessuto urbano esistente.



fig. 28 – Via Fabio Massimo



fig. 29 – Via Cassinis e accesso alla fermata "Porto di Mare" della linea M3

Accessibilità

Oltre a porre particolare attenzione alle connessioni pedonali e ciclabili e alla qualità dello spazio pubblico, si richiede ai concorrenti di valutare la possibilità che la viabilità pubblica di accesso all'area di Concorso si articoli lungo l'asse perimetrale esistente di via Fabio Massimo e quello perpendicolare che dà

accesso ai campi da calcio dell'A.C. Milanese Corvetto 1920, all'area dell'ex Discoteca Karma, nonché ai parchi Cassinis e Porto di Mare.

Si richiede, inoltre, di rafforzare l'accessibilità e l'integrazione del Trasporto Pubblico Locale (TPL), anche in relazione agli interventi infrastrutturali e ai servizi previsti dagli strumenti di pianificazione vigenti.

Sarà, infine, opportuno considerare non solo l'accessibilità pedonale ma, più in generale, l'accessibilità universale, prevenendo la creazione di nuove barriere architettoniche e studiando percorsi liberi da ostacoli, così da garantire la piena fruibilità dei luoghi per tutte le persone.

Sosta

Si richiede ai concorrenti che la dotazione di sosta pertinenziale, oltre a rispettare la L. n. 1150/1942 e s.m.i., assicuri il ricovero di tutti i veicoli determinati dalle verifiche sul fabbisogno pertinenziale, calcolato sulla base delle superfici e delle funzioni previste. La proposta ideativa, inoltre, dovrà essere autosufficiente dal punto di vista della sosta pubblica; si richiedono aree per la sosta per tutti i veicoli stimati dal calcolo dell'indotto delle varie funzioni. Qualora la proposta dovesse impattare sull'offerta di sosta esistente, sarà necessario reperire in struttura o altrove, in altre aree idonee, gli spazi necessari ad accogliere la domanda di sosta già esistente, al fine di evitare che questa si ricollochi in maniera irregolare a discapito dei quartieri limitrofi.

VERDE

Connessioni verdi

Si richiede ai concorrenti che la proposta ideativa tenga in considerazione la presenza delle aree agricole, dei parchi e dei giardini circostanti – nello specifico il parco Cassinis, il parco di Porto di Mare, i giardini di via Montemartini (fig. 30), all'incrocio con via Fabio Massimo, e il parco della Vettabbia. È auspicabile che tali aree verdi vengano valorizzate come elementi fondanti della proposta stessa, da mettere a sistema per creare vere e proprie connessioni verdi. Si richiede la previsione sia di ampi percorsi dotati di filari alberati, sia di spazi naturali, nonché la creazione di corridoi di biodiversità. Uno degli obiettivi da perseguire sarà, infatti, la rinaturalizzazione dell'ambito, attraverso il miglioramento della permeabilità dei suoli e, più in generale, il rafforzamento della rete ecologica cittadina. Di fondamentale importanza sarà la valorizzazione degli accessi ai parchi Cassinis e Porto di Mare, in particolare intervenendo sul collegamento con la fermata "Porto di Mare" della linea M3 e le vie che perimetrano l'ambito di Porto di Mare.



fig. 30 – I giardini di via Montemartini visti da via Fabio Massimo

Si richiede, inoltre, di valutare la possibilità di salvaguardare la vegetazione esistente e la sua integrazione all'interno delle aree verdi, lungo i percorsi o nelle piazze e aree ricreative previste. Fondamentale sarà la scelta delle specie vegetali, che dovrà essere coerente con quelle presenti nelle aree verdi limitrofe, al fine di assicurare continuità paesaggistica e coerenza ecologica al sistema del verde.

COSTRUITO

Morfologia e fronti attivi

Si richiede ai concorrenti che la proposta ideativa, affinché si relazioni a nord-ovest con il quartiere Corvetto e a sud-est con il parco Porto di Mare, si articoli prevedendo l'edificazione prevalentemente in aderenza alla via Fabio Massimo e con altezze decrescenti verso il parco, migliorandone l'inserimento paesaggistico. Altrettanto fondamentale sarà prevedere, lungo i nuovi assi pubblici, sia fronti urbani continui e attivi, sia nuove centralità e spazi pubblici vivi e facilmente accessibili. Nello specifico, lungo via Fabio Massimo si richiede l'integrazione nel disegno dello spazio pubblico delle cascine esistenti (figg. 31-32) – che manterranno funzioni di interesse pubblico e/o generale – e delle relative corti, anche allo scopo di tutelare e valorizzare la memoria storica di questi luoghi e restituire qualità alla via.



fig. 31 – Cascina San Nazaro, vista da via Fabio Massimo



fig. 32 – Cascina Casottello, sede del C.I.Q., vista da via Fabio Massimo

3.3 Sostenibilità ambientale

La città di Milano è chiamata ad affrontare sfide ambientali complesse e interconnesse che comprendono il miglioramento della qualità dell'aria, la riduzione delle emissioni climalteranti, l'adattamento ai cambiamenti climatici, il contenimento delle isole di calore, la tutela degli ambiti sensibili dall'inquinamento atmosferico e acustico, la riduzione del consumo di risorse e la promozione dei principi di economia circolare.

Il progetto dei nuovi edifici dovrà essere sviluppato secondo un approccio integrato alla sostenibilità ambientale, in coerenza con gli obiettivi del **Piano Aria e Clima (PAC)** del Comune di Milano, con la disciplina urbanistica vigente, in particolare con l'**art. 10 del PGT** e con i criteri ambientali applicabili alla progettazione e realizzazione di opere pubbliche (**CAM Edilizia**).

Inoltre, vanno presi in considerazione anche gli impegni assunti dal Comune di Milano attraverso la sottoscrizione della *Clean Construction Declaration* promossa dal network internazionale C40 Cities, avvenuta nel 2019. In particolare con il programma *Clean Construction Accelerator*, finalizzato a promuovere la decarbonizzazione del settore delle costruzioni attraverso la riduzione delle emissioni incorporate negli edifici, l'incremento degli interventi di riqualificazione e riuso del patrimonio esistente, l'adozione di metodologie di valutazione del ciclo di vita (*Life Cycle Assessment - LCA*), la progressiva diffusione di cantieri a basse o zero emissioni e il rafforzamento delle pratiche di economia circolare nella gestione dei materiali e dei rifiuti da costruzione e demolizione.

Al fine di dimostrare il rispetto degli obiettivi di sostenibilità, nelle successive fasi di progettazione dovranno essere redatte sia la "Relazione di sostenibilità dell'opera", sia la "Relazione CAM".

La proposta ideativa dei nuovi edifici residenziali dovrà essere sviluppata secondo un approccio integrato alla sostenibilità ambientale, al comfort bioclimatico, alla resilienza climatica e alla riduzione degli impatti lungo l'intero ciclo di vita dell'opera.

In fase preliminare dovrà essere sviluppato uno studio bioclimatico dell'area e dell'organismo edilizio, finalizzato a orientare le scelte insediative, morfologiche, distributive e tecnologiche. Lo studio dovrà considerare orientamento, irraggiamento solare, ombreggiamento, ventilazione naturale, esposizione ai venti prevalenti, rischio di surriscaldamento estivo, comfort degli spazi aperti e potenzialità di sfruttamento delle risorse energetiche rinnovabili presenti sul sito. L'analisi dovrà essere supportata da sopralluoghi, rilievi fotografici e verifica delle condizioni di comfort esterno.

Nelle successive fasi di progettazione, il gruppo di progettazione e la Direzione dei Lavori dovranno preferibilmente essere costituiti da figure professionali dotate di comprovata competenza nella progettazione sostenibile degli edifici, documentata mediante curriculum professionale e/o certificazioni di competenza, in conformità ai criteri previsti dai CAM Edilizia.

1. MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI

In coerenza con l'azione 3.4.1 del PAC e con il quadro di decarbonizzazione dei consumi termici, la mitigazione dei cambiamenti climatici dovrà essere perseguita prioritariamente attraverso la riduzione del fabbisogno energetico, mediante strategie passive quali corretto orientamento, ottimizzazione della compattezza, controllo solare, qualità dell'involucro, ventilazione naturale e limitazione del surriscaldamento estivo.

Dovranno inoltre essere verificate soluzioni impiantistiche ad alta efficienza alimentate da fonti rinnovabili, integrabili con pompe di calore, sistemi di *free cooling*, recuperi termici, ventilazione naturale nelle mezze stagioni e sistemi di regolazione adattivi.

In considerazione della destinazione residenziale dell'intervento e degli obiettivi di abitare accessibile, la proposta dovrà perseguire anche il contenimento dei consumi in esercizio, dei costi di gestione e manutenzione e della vulnerabilità degli utenti rispetto al rischio di povertà energetica.

Si richiede quindi di ambire a un livello prestazionale più ambizioso rispetto a quanto definito dalla normativa attuale sugli *NZEB*. Gli interventi dovrebbero quindi configurarsi come *Zero Emission Building (ZEB)*, ovvero edifici con una prestazione energetica molto elevata, caratterizzati da un bassissimo fabbisogno energetico interamente coperto da energia da fonti rinnovabili (inclusa l'elettricità con Garanzia di Origine) e privi di emissioni di carbonio in loco da combustibili fossili.

Inoltre, la proposta dovrà adottare tutte le strategie utili a massimizzare la produzione locale di energia da fonti rinnovabili, compatibilmente con i vincoli architettonici, paesaggistici, strutturali e impiantistici dell'intervento. In particolare, dovrà essere massimizzata la potenza fotovoltaica installabile sulle superfici utili, verificando contestualmente il rapporto tra energia elettrica autoprodotta e profili di consumo degli edifici.

La produzione da fonti rinnovabili non dovrà quindi essere trattata come mero adempimento normativo, ma come elemento integrato nella strategia di decarbonizzazione dei consumi.

Infine, si richiede di valutare la possibilità di aderire alla CER.ca.MI Solidale, la Comunità Energetica Rinnovabile promossa dal Comune di Milano, con l'obiettivo di favorire la produzione, la condivisione e l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili, contribuendo al contempo alla generazione di benefici ambientali, economici e sociali per il territorio milanese.

2. ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI

La proposta ideativa dovrà contemplare azioni a livello di edificio e relativo sito per garantire l'adattamento e la resilienza ai cambiamenti climatici.

La proposta, fin dalle fasi embrionali, dovrà eseguire una verifica di resilienza climatica. La metodologia di verifica di resilienza climatica dovrà basarsi su quella definita dalle linee guida regionali "Guida per la verifica di resilienza climatica nelle strategie urbane di sviluppo sostenibile", quale strumento

metodologico di Regione Lombardia per integrare l'adattamento ai cambiamenti climatici nelle Strategie Urbane di Sviluppo Sostenibile (SUS), approvata con Decreto n. 20361 del 19 dicembre 2023. Le linee guida suggeriscono di applicare il percorso valutativo almeno ai seguenti fenomeni legati al clima:

- ondate di calore, da considerare in particolare nell'ambito delle isole di calore urbano e in relazione agli altri indicatori di stress termico;
- eventi piovosi estremi e alluvioni fluviali e pluviali;
- siccità, da valutare anche in relazione alla variazione del regime pluviometrico;
- tempeste di vento.

In generale la progettazione dovrà prendere in considerazione interventi per la resilienza climatica, quali:

- adozione di Nature Based Solutions (NBS), ovvero soluzioni che si ispirano e sono supportate dalla natura, adattate al contesto locale, in grado di migliorare la gestione delle acque meteoriche, ridurre l'inquinamento sia atmosferico che acustico e mitigare gli effetti delle alte temperature, fornendo benefici ambientali, sociali ed economici e contribuendo a rendere la città più resiliente ai cambiamenti climatici;
- materiali ad alta riflettanza per pavimentazioni esterne e coperture;
- sistemi di ombreggiamento e raffrescamento passivo;
- soluzioni per incremento della superficie permeabile.

Gli esiti dello screening dovranno orientare le successive scelte progettuali e le eventuali misure di adattamento climatico.

Permeabilità della superficie territoriale

Per gli interventi di nuova costruzione, la proposta ideativa dovrà garantire che almeno il 60% della superficie territoriale sia costituito da superfici permeabili (superfici con un coefficiente di deflusso inferiore a 0,50), in conformità con quanto previsto al punto 2.2.2 dei CAM Edilizia. La proposta, inoltre, dovrà verificare il raggiungimento dell'Indice di Riduzione dell'Impatto Climatico (RIC – art. 10 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole del PGT), calcolato come rapporto tra la superficie delle aree verdi ponderata per il coefficiente di ponderazione e la superficie territoriale complessiva dell'intervento, espresso in percentuale.

Inoltre, l'obiettivo di depavimentazione risulta anche coerente con le strategie del PAC, in particolare l'azione 4.3.1 "Depavimentazione: aumento della superficie drenante in città".

Climatizzazione estiva

Alla luce del continuo aumento delle temperature medie e della maggiore frequenza e intensità delle ondate di calore, il progetto dovrà garantire condizioni di comfort estivo nei locali interessati, mediante l'impiego integrato di soluzioni passive e attive. La proposta ideativa dovrà prevedere sistemi idonei a

garantire il comfort estivo nei locali, in coerenza con la destinazione d'uso dell'edificio. Le soluzioni adottate dovranno:

- assicurare condizioni di comfort termoisometrico nel periodo estivo, in conformità ai requisiti di progetto;
- essere compatibili con la destinazione d'uso dei locali e con le attività svolte al loro interno;
- garantire sicurezza, durabilità, efficienza energetica e facilità di gestione e manutenzione.

Le soluzioni passive e attive dovranno essere progettate in modo integrato, al fine di minimizzare i consumi energetici e le emissioni, coerentemente con gli obiettivi di efficienza energetica e di adattamento climatico dell'Amministrazione.

3. ECONOMIA CIRCOLARE

La proposta ideativa dovrà essere impostata secondo i principi dell'economia circolare, con attenzione alla riduzione dell'impronta di carbonio incorporato, alla durabilità dei componenti, alla manutenibilità, alla reversibilità delle soluzioni e alla possibilità di recupero, riuso o riciclo dei materiali lungo il ciclo di vita dell'opera. In tale quadro, dovrà essere sviluppata una valutazione LCA dell'intervento e una stima della *Carbon Footprint*.

La proposta dovrà essere sviluppata con particolare attenzione alla sostenibilità, puntando sulla riduzione dell'impronta di carbonio attraverso scelte mirate, materiali a basso impatto ambientale e soluzioni impiantistiche innovative.

Valutazione delle emissioni della Carbon Footprint - LCA

La proposta ideativa dovrà includere una stima della *Carbon Footprint*, in coerenza con i contenuti minimi della Relazione di sostenibilità dell'opera e una valutazione del ciclo di vita dell'opera (LCA), in conformità con il criterio 1.3.2 CAM Edilizia 2025, considerando tutte le fasi del ciclo di vita dell'intervento.

Tale approccio è particolarmente importante nella valutazione comparativa delle possibili soluzioni progettuali, delle tecnologie costruttive e dei materiali e degli impianti di climatizzazione. Le alternative progettuali dovranno essere confrontate non solo in termini di costo iniziale, ma anche di emissioni incorporate, consumi energetici in fase di esercizio, manutenzione e durabilità, così da orientare la scelta verso la soluzione complessivamente più sostenibile.

Promozione Soluzioni Prefabbricate

Si raccomanda di valutare e privilegiare l'impiego di sistemi costruttivi prefabbricati e modulari, al fine di ridurre la durata e l'intensità delle attività di cantiere e i relativi impatti ambientali.

Progettazione mediante metodologia BIM

Nelle successive fasi di progettazione, la progettazione dovrà essere sviluppata mediante metodologia *BIM (Building Information Modeling)*, nel rispetto del Capitolato Informativo predisposto dall'Amministrazione.

Il modello informativo dovrà essere sviluppato con livelli di dettaglio progressivi nelle diverse fasi progettuali, secondo la UNI 11337-4, fino al raggiungimento dei livelli LOD D-F.

Il modello dovrà contenere le informazioni relative ai materiali, ai componenti edilizi e alle relative caratteristiche tecniche, prestazionali e ambientali, al fine di consentire la gestione dell'opera durante l'intero ciclo di vita e la predisposizione del passaporto digitale dei materiali, funzionale alla manutenzione, al recupero e al futuro riutilizzo delle risorse.

4. SOSTENIBILITÀ ECONOMICA E INDICAZIONI DI COSTO

L'intervento di rigenerazione urbana integrale relativo all'area di Concorso si inserisce nel quadro strategico del Piano Straordinario per la Casa Accessibile del Comune di Milano. Data la rilevante estensione dell'area e la complessità degli obiettivi prefissati – che vedono la coesistenza di Edilizia Residenziale Sociale Calmierata (ERSC), servizi di interesse pubblico e funzioni libere compatibili – la sostenibilità economico-finanziaria costituisce un requisito strutturale fin dalla fase ideativa.

In coerenza con la natura della presente procedura, ai partecipanti **non è richiesta la redazione di un Piano Economico-Finanziario (PEF) di dettaglio o di un computo metrico estimativo complessivo**. L'Amministrazione intende stimolare la massima libertà e innovazione progettuale, orientando tuttavia i concorrenti verso soluzioni che dimostrino concretezza, ottimizzazione dei costi di realizzazione e futura durabilità e manutenibilità del comparto. Tuttavia, ai sensi del Bando di Concorso, la proposta ideativa sarà oggetto di specifica valutazione da parte della Commissione giudicatrice in merito alla **"Fattibilità operativa ed economica del progetto"**. Ai fini dell'attribuzione di tale punteggio, i concorrenti dovranno integrare l'idea di masterplan con i seguenti elementi economici all'interno della Relazione Tecnica illustrativa e della modulistica allegata:

- **Compilazione del Modulo di quantificazione dei Costi:** i concorrenti dovranno compilare obbligatoriamente il Modulo dedicato alla quantificazione dei costi allegato, indicando quantità e note metodologiche nella Tabella 1 e valorizzando i prezzi parametrici nella Tabella 2 per ciascuna macro-voce d'intervento (Preparazione area, Spazi pubblici e verde, Edifici/Rigenerazione), al netto degli oneri di urbanizzazione e dell'eventuale acquisto di diritti edificatori.
- **Criteri parametrici di riferimento:** per garantire l'omogeneità e la piena confrontabilità delle proposte, la stima dovrà essere calcolata su base puramente parametrica (costo medio al mq di superficie lorda). Per le diverse voci nonché in funzione delle componenti previste – quali l'Edilizia Residenziale Sociale Calmierata (ERSC), i servizi, le opere relative allo Spazio Pubblico, alle Infrastrutture, alla Mobilità e alle reti, etc. – si dovrà fare riferimento ai costi parametrici standard desumibili dal Prezzario Ufficiale di Regione Lombardia vigente o da standard parametrici comunali condivisi. Eventuali scostamenti motivati dovranno essere dettagliati nella relazione.
- **Bonifiche ambientali:** l'area di Concorso necessita di interventi di bonifica e rimozione inquinanti volti a traghettare la compatibilità ambientale con le funzioni "residenziale" e "verde". Al fine di garantire la piena confrontabilità delle proposte, la stima delle bonifiche per il sito oggetto di Concorso (predisposta dalla Direzione Verde e Ambiente del Comune di Milano) è pari a 36.000.000€ (nell'ipotesi di scavo fino a 4 metri di profondità e recupero del rifiuto non pericoloso), incluso un 20% di imprevisti ed esclusi:

- gli oneri professionali di progettazione, di direzione dei lavori, CSP e CSE;
 - gli oneri di cantierizzazione;
 - gli oneri di sicurezza;
 - gli oneri derivanti da eventuali opere di sostegno che dovessero rendersi necessari in relazione alle profondità di scavo, anche in funzione degli interventi edilizi previsti a conclusione della bonifica.
- **Strategia di attuazione:** data l'estensione dell'area da rigenerare, il masterplan dovrà dimostrare una chiara sostenibilità operativa. I partecipanti dovranno evidenziare nella relazione tecnica la strategia di attuazione per lotti funzionali autonomi. Il disegno urbano dovrà permettere una realizzazione per parti che garantisca l'equilibrio economico complessivo della trasformazione durante tutte le fasi del processo.
 - **Mix funzionale:** in coerenza con le deliberazioni comunali e le "Linee guida per la progettazione dell'abitare contemporaneo" vigenti, il dimensionamento del programma funzionale (rapporto tra ERSC, servizi pubblici e quote libere compatibili) dovrà essere concepito dai progettisti come uno strumento attivo per favorire la sostenibilità economica complessiva dell'intervento, in linea con le metodologie di partenariato pubblico-privato già promosse in altri compendi dal Piano Straordinario per la Casa Accessibile, assicurando al contempo il raggiungimento dei target sociali del Piano stesso.

5. NORMATIVA TECNICA APPLICABILE

Si rimanda all'elenco delle principali norme di natura tecnica e procedurale contenute nell'allegato "5.1 Linee guida per la progettazione dell'abitare contemporaneo". L'elenco è riportato a titolo indicativo, restando onere dei concorrenti il rispetto di tutta la normativa tecnica applicabile agli interventi, anche in relazione alla specificità della proposta ideativa.