

Aeroporto di Milano Linate
Masterplan 2015-2030



Studio di Impatto Ambientale
Quadro di Riferimento Programmatico
Relazione
QPRM.R01



In copertina:
Aldo Rossi, Ampliamento dell'aeroporto di Linate, 1991-1993

1	Inquadramento preliminare.....	5
1.1	<i>Finalità di quadro.....</i>	<i>5</i>
1.2	<i>Impianto metodologico.....</i>	<i>5</i>
1.3	<i>Struttura del documento.....</i>	<i>8</i>
1.4	<i>Inquadramento progettuale.....</i>	<i>9</i>
1.4.1	Gli obiettivi e le strategie progettuali.....	9
1.4.2	La configurazione di progetto e gli interventi ed opere.....	10
2	Il quadro pianificatorio di riferimento.....	13
2.1	<i>Pianificazione ordinaria generale.....</i>	<i>13</i>
2.1.1	La pianificazione ordinaria generale.....	13
2.1.2	Contesto pianificatorio di riferimento.....	15
2.2	<i>Pianificazione ordinaria separata – Settore Trasporti.....</i>	<i>16</i>
2.3	<i>Pianificazione ordinaria separata – Settore Ambiente.....</i>	<i>18</i>
3	La Pianificazione ordinaria generale.....	21
3.1	<i>Piano Territoriale Regionale.....</i>	<i>21</i>
3.1.1	Il Documento di Piano.....	21
3.1.2	Il Piano Paesaggistico Regionale.....	27
3.2	<i>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Milano.....</i>	<i>30</i>
3.2.1	Obiettivi e struttura del Piano.....	30
3.2.2	Rapporto Opera-Piano.....	32
3.3	<i>Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano.....</i>	<i>38</i>
3.3.1	Obiettivi e struttura del Piano.....	38
3.3.2	Rapporto Opera-Piano.....	39
3.4	<i>La pianificazione urbanistica comunale.....</i>	<i>40</i>
3.4.1	I Piani di Governo del Territorio.....	40
3.4.2	PGT del Comune di Milano: il Piano delle Regole.....	43
3.4.2.1	Obiettivi e struttura del Piano.....	43
3.4.2.2	Rapporto Opera-Piano.....	45
3.4.3	PGT del Comune di Peschiera Borromeo: il Piano delle Regole.....	46
3.4.3.1	Obiettivi e struttura del Piano.....	46
3.4.3.2	Rapporto Opera-Piano.....	46
3.4.4	PGT del Comune di Segrate: il Piano delle Regole.....	48
3.4.4.1	Obiettivi e struttura del Piano.....	48
3.4.4.2	Rapporto Opera-Piano.....	49
4	La Pianificazione ordinaria separata – Settore Trasporti.....	52
4.1	<i>Piano Nazionale degli Aeroporti.....</i>	<i>52</i>
4.1.1	Obiettivi e strategie di Piano.....	52
4.1.2	La rete aeroportuale nazionale.....	53

4.1.3	Action plan di sviluppo della rete	54
4.2	<i>Piano Generale dei Trasporti e della Logistica</i>	56
4.3	<i>Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti</i>	60
5	Vincoli e disciplina di tutela	65
5.1	<i>Beni culturali e paesaggistici</i>	65
5.2	<i>Aree di interesse ambientale</i>	66
5.3	<i>Vincolo idrogeologico</i>	69
6	Rapporti Opera – Atti di pianificazione e programmazione.....	70
6.1	<i>I rapporti di coerenza</i>	70
6.2	<i>I rapporti di conformità</i>	72
6.2.1	I rapporti di conformità con gli strumenti di pianificazione	72
6.2.1.1	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Milano	72
6.2.1.2	Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano.....	76
6.2.1.3	La pianificazione urbanistica comunale	76
6.2.2	I rapporti di conformità con il sistema dei vincoli e le discipline di tutela	80

Elenco elaborati grafici

Codice	Titolo	Scala
QPRM.T01	PTCP di Milano: Strategie di Piano	1:100.000
QPRM.T02	PTCP di Milano: Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica	1:30.000
QPRM.T03	PTC del Parco Agricolo Sud Milano	1:10.000
QPRM.T04	PGT del Comune di Milano: Piano delle Regole	1:10.000
QPRM.T05	PGT del Comune di Peschiera Borromeo: Piano delle Regole	1:10.000
QPRM.T06	PGT del Comune di Segrate: Piano delle Regole	1:10.000
QPRM.T07	Carta dei vincoli e delle tutele	1:10.000

1 INQUADRAMENTO PRELIMINARE

1.1 Finalità di quadro

Il presente documento costituisce il Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) relativo al Masterplan 2015 - 2030 dell'Aeroporto "Enrico Forlanini" di Milano Linate.

Lo Studio di Impatto Ambientale, a livello di contenuti, è stato redatto sulla base di quanto indicato nel D.P.C.M. 27/12/1988 "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6, L. 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377".

Secondo quanto previsto dal DPCM 27.12.1988, ciascuno dei tre quadri di riferimento in cui è articolato lo SIA, è rivolto ad indagare uno specifico aspetto dell'opera in valutazione e dei rapporti che questa intrattiene e determina con il contesto ambientale e territoriale.

Il presente Quadro di riferimento programmatico è rivolto a documentare i rapporti esistenti tra le previsioni di Masterplan e gli atti di pianificazione e programmazione vigenti.

1.2 Impianto metodologico

La metodologia di lavoro assunta ai fini della delimitazione dell'ambito di lavoro si è fondata sulle tre seguenti attività:

1. delimitazione dell'ambito tematico di lavoro, avente ad oggetto la individuazione delle categorie di temi rispetto alle quali indagare i rapporti con la pianificazione e programmazione;
2. delimitazione dell'ambito documentale di lavoro, avente ad oggetto la scelta degli strumenti di pianificazione e programmazione che costituiscono il "quadro pianificatorio di riferimento";
3. delimitazione dell'ambito operativo di lavoro, riguardante la individuazione di quei rapporti Opera – Atti di pianificazione/programmazione da indagare all'interno del presente Quadro programmatico e di quelli affrontati nei restanti quadri dello SIA.

Entrando nel merito della prima delle tre succitate attività, questa trova riscontro con quanto disposto dall'articolo 3 del DPCM 27.12.1988, il quale individua le finalità attribuite al Quadro programmatico nel «fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni intercorrenti tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale»¹, precisando nel seguito che gli atti ai quali occorre riferirsi sono «quelli nei quali è inquadrabile il progetto stesso»². Tale attività è difatti diretta a specificare quali siano, in relazione alle caratteristiche dell'opera in progetto e segnatamente gli elementi progettuali derivanti dalla sua lettura ambientale, gli ambiti

¹ DPCM 27.12.1988 art. 3 co. 1

² DPCM 27.12.1988 art. 3 co. 2 lett. a)

tematici rispetto ai quali si sviluppano quelle relazioni tra opera progettata ed atti pianificatori e programmatori rispetto alle quali il quadro in esame debba fornire gli elementi conoscitivi.

La seconda attività si sostanzia nella selezione dell'insieme della strumentazione afferente agli ambiti tematici pertinenti agli elementi progettuali identificati attraverso la lettura ambientale dell'opera in progetto.

Come premesso, detta attività è rivolta alla definizione di quello che nel presente SIA è stato denominato "quadro pianificatorio di riferimento", locuzione assunta per identificare quel complesso di strumenti che, con riferimento ai suddetti ambiti tematici, risultano rilevanti ai fini della rappresentazione delle relazioni opera progettata – atti di pianificazione/programmazione.

Le operazioni condotte ai fini della definizione del "quadro pianificatorio di riferimento" sono state le seguenti:

1. ricostruzione dello stato della pianificazione così come derivante dalle specifiche disposizioni legislative;
2. verifica della traduzione in prassi del complesso degli atti di pianificazione previsti dalle disposizioni legislative, da parte degli organi competenti;
3. selezione dell'insieme dei documenti pianificatori rilevanti ai fini della definizione dei rapporti Opera – Piani.

I criteri assunti ai fini della selezione sono stati i seguenti:

1. pertinenza dell'ambito tematico e spaziale regolamentato dal Piano rispetto a quello interessato dall'opera in esame;
2. vigenza e rispondenza delle scelte pianificatorie rispetto agli orientamenti formalmente ed informalmente espressi dagli organi di governo degli Enti territoriali.

In merito al primo criterio, questo trova fondamento nel DPCM 27.12.1988 ai sensi del quale il Quadro di riferimento programmatico deve comprendere «la descrizione del progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore ed ordinari, nei quali è inquadrabile il progetto stesso»³.

Sulla scorta di detto criterio, gli strumenti pianificatori aventi ad oggetto ambiti tematici che non rientrano all'interno di quelli conseguenti alla scomposizione delle previsioni del Masterplan in elementi progettuali, non sono stati considerati di interesse e, come tali, esclusi dal "quadro pianificatorio di riferimento".

Anche il secondo criterio di selezione promanata dal dettato del DPCM 27.12.1988 che difatti, con riferimento alla descrizione dei rapporti di coerenza, prescrive che vengano evidenziate «le eventuali modificazioni intervenute con riguardo alle ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni»⁴.

La ratio di tale norma risiede nel fatto che detti rapporti, per essere realmente rappresentativi dei nessi di coerenza intercorrenti tra l'opera in esame e gli obiettivi contenuti nella strumentazione

³ DPCM 27.12.1988 art. 3 "Quadro di Riferimento Programmatico" co. 2 lett. a)

⁴ DPCM 27.12.1988 art. 3 "Quadro di Riferimento Programmatico" co. 2 lett. b) punto 1

pianificatoria, debbono necessariamente fare riferimento non solo a quanto riportato in detti strumenti, ma anche al complesso dei sistemi valoriali, dei modelli di sviluppo e delle finalità di cui sono attualmente portatori gli Enti territoriali. In altri termini, la norma in questione, individuando come necessaria la contestualizzazione del contenuto programmatico dei Piani rispetto all'attualità, prospetta la questione della loro rispondenza agli orientamenti espressi dagli organi di governo i quali, essendo assemblee elettive, possono essere ritenuti a loro volta rappresentativi delle istanze e delle volontà delle diverse collettività territoriali.

Ciò detto, in luogo di operare detta verifica a valle della descrizione dei rapporti di coerenza, si è ritenuto più efficace compiere a monte la selezione di quegli strumenti che si ritiene siano privi del requisito della rispondenza con gli attuali orientamenti degli organi di governo.

Analoghe considerazioni valgono anche per quanto concerne il requisito della vigenza, ossia della mancata conclusione dell'iter approvativo i cui effetti si riflettono sia sul piano della rappresentatività dello strumento pianificatorio, che rispetto a quello della coerenza dei suoi contenuti. Appare difatti evidente come l'assenza della legittimazione da parte delle assemblee elettive comporti l'impossibilità di ritenere i Piani che ne sono privi effettivamente rappresentativi delle istanze e degli obiettivi condivisi, dei quali sono portatori le collettività territoriali, e capaci di governare i processi di trasformazione del territorio. La mancanza di efficacia, difatti, rende qualsiasi previsione contenuta in detti Piani del tutto priva di effetti concreti e quindi, come tale, irrilevante.

In merito all'ultima delle tre attività, delimitazione dell'ambito operativo di lavoro, questa ha riguardato gli strumenti di pianificazione rientranti all'interno del "quadro pianificatorio di riferimento" ed ha avuto ad oggetto l'individuazione del Quadro di riferimento dello SIA nel quale più propriamente condurre la trattazione.

Le ragioni di tale attività, che a prima vista può apparire in contrasto con le disposizioni del DPCM 27.12.1988, nascono dal riconoscimento delle diverse tipologie all'interno delle quali è possibile articolare gli strumenti di pianificazione a seconda del criterio di classificazione utilizzato.

In tal senso, le tipologie di pianificazione e programmazione all'interno delle quali sono inquadrabili le iniziative proposte dal Masterplan possono essere distinte in "ordinaria generale"⁵ e "ordinaria separata"⁶ la quale a sua volta può essere distinta, in ragione delle finalità di governo, in pianificazione "a prevalente contenuto operativo" e "a prevalente contenuto vincolistico"⁷.

Tale complessità di tipologie di pianificazione origina quindi un altrettanto complesso insieme di rapporti Opera – Piani, i quali sono in primo luogo distinguibili in:

- "Rapporti di coerenza", aventi attinenza con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori;

⁵ Pianificazione relativa al il governo del territorio nei tre sistemi in cui questo si articola (ambientale, insediativo-funzionale e relazionale).

⁶ Pianificazione avente ad oggetto il governo di alcuni ambiti tematici specifici del territorio.

⁷ Con tale termine di prassi si identifica la pianificazione ambientale, ossia quella finalizzata alla tutela dei beni ambientali e del patrimonio culturale.

- “Rapporti di conformità”, aventi attinenza con l’apparato normativo dei Piani e del regime di tutela definito dal sistema dei vincoli e dalla disciplina di tutela ambientale.

Muovendo da tale classificazione dei rapporti Opera – Piani, appare evidente come la trattazione dei rapporti di conformità riguardanti aspetti direttamente connessi a fenomeni potenzialmente determinati dalle azioni di progetto, come ad esempio l’inquinamento atmosferico o quello acustico, oppure il rischio idraulico, possa trovare più pertinente trattazione all’interno di quelle parti dello Studio di Impatto Ambientale nelle quali detti fenomeni sono indagati.

In altre parole si ritiene che svolgere la trattazione di detta tipologia di strumenti pianificatori all’interno del Quadro programmatico, ossia in modo avulso dall’esame dei termini in cui l’opera in progetto concorre alla determinazione di quei fenomeni la cui regolamentazione è oggetto di tali Piani, non arrechi alcun beneficio alla comprensione sia del rapporto Opera – Piani, sia del fenomeno al quale questo si riferisce.

In ragione di tali considerazioni si è quindi scelto di condurre la trattazione dei Piani a valenza ambientale all’interno dei capitoli del Quadro ambientale relativi alle componenti ambientali alla cui regolamentazione tali Piani sono riferiti.

1.3 Struttura del documento

Secondo l’impianto metodologico assunto, il presente Quadro di riferimento si compone di tre parti, aventi le finalità ed i contenuti nel seguito descritte:

- *Parte 1 - Quadro programmatico: aspetti metodologici e struttura del documento*
Finalità della prima parte, ovvero del presente Capitolo 1, risiede nel definire l’impianto metodologico sulla scorta del quale sviluppare il Quadro programmatico.
- *Parte 2 – Analisi del quadro pianificatorio di riferimento*
Finalità della parte in argomento risiede nel rispondere agli aspetti contenutistici assegnati dallo stesso articolo 3 del DPCM 27.12.1988, ovvero sia nel fornire tutti gli elementi conoscitivi sulle relazioni intercorrenti tra l’opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale all’interno dei quali è inquadrabile il progetto stesso.

In questa ottica, tale parte consta delle seguenti 4 sezioni:

1. *Quadro pianificatorio di riferimento*, fornisce una sintesi complessiva di tutti gli atti di pianificazione e programmazione presi in considerazione (cfr. Cap. 2),
2. *Pianificazione ordinaria generale* (cfr. Cap. 3),
3. *Pianificazione ordinaria separata – Settore trasporti* (cfr. Cap. 4),
4. *Vincoli e disciplina di tutela* (cfr. Cap. 5).

Per ciascuna delle tipologie di pianificazione/programmazione appena elencate, sono stati presi in considerazione tutti i documenti esistenti e sono stati analizzati rispetto allo stato

approvativo ed indicandone i principali contenuti generali e in rapporto alle opere progettuali oggetto del presente SIA.

- *Parte 3 – Rapporti Opera – Atti di pianificazione e programmazione*

La parte terza consta di due sezioni, rispettivamente rivolte nel fornire gli elementi per la valutazione di coerenza e di conformità delle opere rispetto alla pianificazione e programmazione considerata (cfr. Cap. 6).

1.4 Inquadramento progettuale

1.4.1 Gli obiettivi e le strategie progettuali

Come più diffusamente illustrato nel Quadro delle Motivazioni, allegato al presente SIA, il Masterplan 2015-2030 ha assunto, quale obiettivo guida, l'innalzamento della qualità aeroportuale e, nello specifico, nell'incremento del livello di servizio dell'aeroporto il proprio obiettivo guida.

In coerenza con tale obiettivo guida, gli obiettivi specifici e le strategie definite dal Masterplan possono essere sintetizzate nei seguenti termini:

- Riordino funzionale dell'intero assetto aeroportuale, mediante:
 - Ridistribuzione delle funzioni per aree funzionali omogenee
 - Ottimizzazione dei percorsi aeromobili
 - Ottimizzazione e specializzazione dei percorsi veicolari
- Riqualficazione formale dell'intero assetto aeroportuale, mediante:
 - Concentrazione degli interventi di trasformazione nelle aree adibite a funzioni non più coerenti con il profilo dello scalo e conseguente scelta di non operare alcuna espansione oltre l'attuale sedime aeroportuale
 - Introduzione di nuove attività e funzioni qualificanti anche sotto il profilo urbano
 - Conservazione e valorizzazione degli edifici di pregio dell'architettura contemporanea, quali l'hangar Breda (Ing. Danusso) e l'aerostazione passeggeri (Arch. Aldo Rossi)
 - Riqualficazione dei margini aeroportuali con particolare riferimento a quello prospettante verso l'idroscalo ("waterfront aeroportuale")
- Contenimento delle nuove infrastrutturazioni, mediante:
 - Concentrazione degli interventi nelle aree già artificializzate
 - De-impermeabilizzazione del suolo e conseguente recupero del collegamento con il sottosuolo naturale
 - Limitazione delle aree di nuova infrastrutturazione alle soli situazioni in cui ciò sia richiesto dal soddisfacimento di esigenze aeroportuali non diversamente soddisfacibili
- Riqualficazione funzionale e formale degli spazi dedicati ai passeggeri, mediante:
 - Incremento della dotazione di spazi dedicati ai passeggeri
 - Incremento della dotazione di piazzole servite da pontili d'imbarco

1.4.2 La configurazione di progetto e gli interventi ed opere

La configurazione fisica aeroportuale risultante dagli obiettivi e delle strategie progettuali indicate nel precedente paragrafo, risulta riorganizzata secondo le tre diverse seguenti aree funzionali:

- L'area dedicata al traffico di aviazione commerciale, posta a Nord
- L'area dedicata all'aviazione generale, localizzata nel settore occidentale del sedime aeroportuale
- L'area destinata alle funzioni di supporto e complementari all'attività aeroportuali, posta nel settore orientale del sedime aeroportuale, a sua volta in due porzioni, di "prima linea" e di "seconda linea" rispettivamente dedicate alle funzioni airside ed a quelle landside

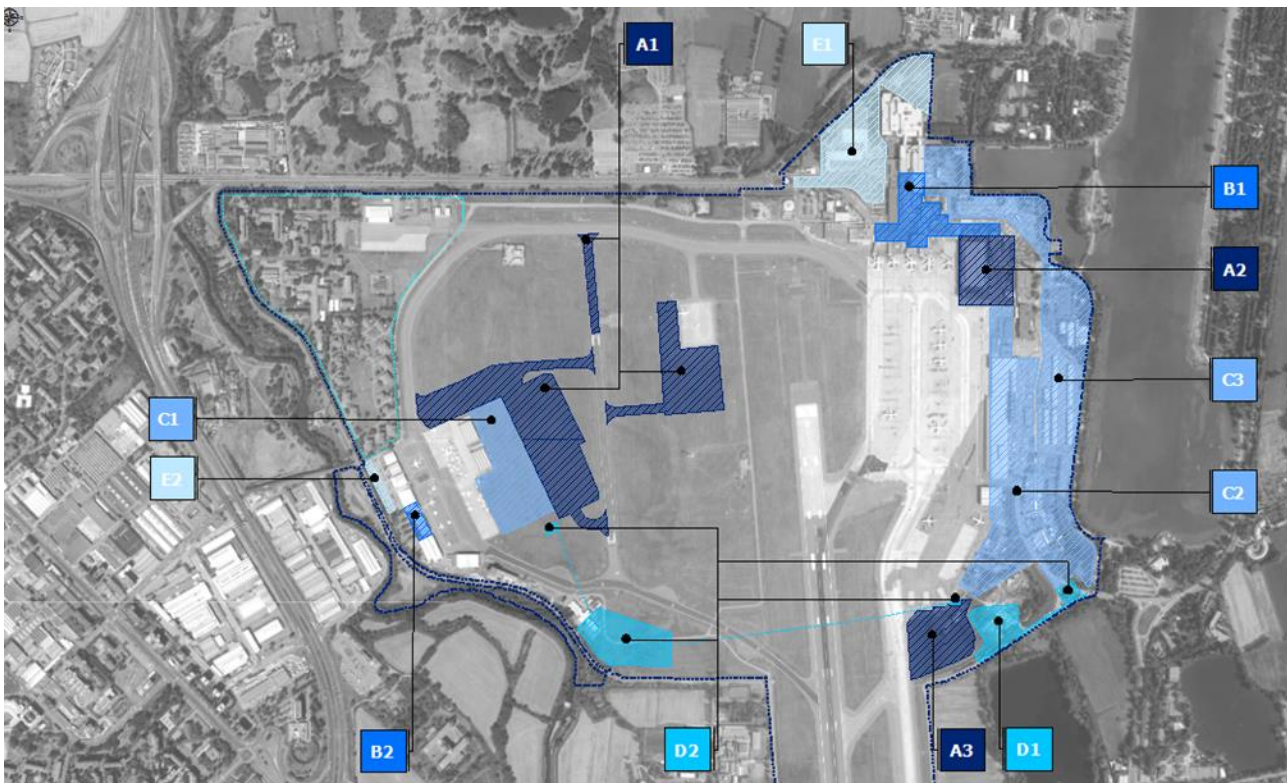
Tale configurazione è l'esito di un composito quadro di interventi ed opere che, ai fini del presente Studio di impatto ambientale, è stato articolato nei termini riportati nella seguente Tabella 1-1.

<i>Sistema funzionale</i>	<i>Interventi</i>	<i>Opere</i>
A – Infrastrutture di volo	A1 - Ampliamento area aviazione generale	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliamento piazzale di manutenzione • Ampliamento piazzale aeromobili • Raccordi e vie di rullaggio
	A2 - Ampliamento piazzale aeromobili nord	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliamento piazzale aeromobili previa rilocalizzazione dell'hangar Breda e demolizione di quota parte del terminal merci
	A3 - Area De-Icing	<ul style="list-style-type: none"> • Nuovo piazzale de-icing • Nuovi edifici per uffici attività de-icing
B - Terminal	B1 - Riqualifica ed ampliamento terminal passeggeri	<ul style="list-style-type: none"> • Riqualifica fronte aerostazione prospettante verso il piazzale di accesso • Riqualifica ed ampliamento corpo F, previa demolizione dell'attuale struttura, di un magazzino nonché della rilocalizzazione dell'hangar Breda • Nuova hall ed uffici, previa demolizione del corpo esistente
	B2 - Ampliamento terminal aviazione generale	<ul style="list-style-type: none"> • Nuova aerostazione, previa demolizione hangar
C – Strutture a servizio delle attività aeroportuali	C1 - Strutture di supporto aviazione generale	<ul style="list-style-type: none"> • Nuovi edifici per ricovero mezzi, uffici ed officine • Nuovi hangar • Ricollocazione hangar Breda
	C2 - Strutture di supporto aviazione commerciale	<ul style="list-style-type: none"> • Riqualifica e ridimensionamento edifici cargo • Edifici per ricovero mezzi, uffici ed officine ed annessa viabilità e parcheggi previa demolizione di edifici merci e torre di controllo

<i>Sistema funzionale</i>	<i>Interventi</i>	<i>Opere</i>
		<ul style="list-style-type: none"> • Ricollocazione edificio catering ed edifici di supporto all'attività aeronautica, previo smantellamento e bonifica dell'area deposito carburanti⁸
	C3 - Strutture landside est	<ul style="list-style-type: none"> • Hotel e piazza idroscalo, previa demolizione uffici SEA • Uffici direzionali, previa demolizione parcheggio multipiano dipendenti ed edifici minori • Riconfigurazione centro sportivo e ricreativo, previa demolizione di alcuni edifici e strutture per attività ricreative • Edifici e spazi del connettivo del waterfront, previa demolizione di alcune palazzine e smantellamento e bonifica area deposito carburanti • Riconfigurazione viabilità e spostamento dei diversi varchi di ingresso
D – Strutture tecnologiche	D1 - Torre di controllo e uffici ENAV	<ul style="list-style-type: none"> • Nuovo edificio uffici ENAV e Torre di controllo per gestione traffico aereo
	D2 - Area carburanti	<ul style="list-style-type: none"> • Nuova area deposito previa demolizione edificio dismesso • Punti di rifornimento carburanti in area airside • Pipeline per la fornitura del carburante in area airside • Modifica viabilità perimetrale
E – Sistema parcheggi	E1 - Parcheggi area nord	<ul style="list-style-type: none"> • Riconfigurazione ed ampliamento della sosta breve a raso fronte terminal • Potenziamento parcheggio Fast Park • Nuovi parcheggi multipiano
	E2 - Parcheggi area ovest	<ul style="list-style-type: none"> • Nuovo parcheggio multipiano • Riconfigurazione e ampliamento aree di sosta a raso

Tabella 1-1 Quadro di sintesi degli interventi ed opere oggetto di procedura di valutazione ambientale

⁸ Lo smantellamento e la bonifica dell'area carburanti costituiscono un intervento che le compagnie petrolifere stanno attuando da tempo, in forma progressiva e secondo le specificità proprie di ogni singolo sito, e che si incardina nel regime disposto dall'articolo 242 del DLgs 152/2006 e smi e dalla previgente normativa



Aree di intervento per sistemi funzionali



- | | | | |
|---|--|---|----------------------------|
|  | A – Infrastrutture di volo |  | D – Strutture tecnologiche |
|  | B – Terminal |  | E – Sistema parcheggi |
|  | C – Strutture a servizio delle attività aeroportuali | | |

Figura 1-1 Schematizzazione degli interventi ed opere in progetto

Il complesso degli interventi ed opere riportate nella precedente tabella e rappresentati nella Figura 1-1 costituisce quello rispetto al quale sono state sviluppate le analisi condotte nel presente Quadro programmatico dello Studio di impatto ambientale e che sono oggetto della connessa procedura di Valutazione di impatto ambientale.

2 IL QUADRO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO

2.1 Pianificazione ordinaria generale

2.1.1 *La pianificazione ordinaria generale*

La disamina degli strumenti pianificatori e programmatici vigenti nell'ambito territoriale di studio è stata effettuata con riferimento alle indicazioni fornite dalla vigente legge urbanistica regionale della Lombardia (Legge Regionale n. 12 del 11 marzo 2005 per il governo del territorio) che detta le norme di governo del territorio lombardo, definendo forme e modalità di esercizio delle competenze spettanti alla Regione e agli Enti locali, nel rispetto dei principi fondamentali dell'ordinamento statale e comunitario, nonché delle peculiarità storiche, culturali, naturalistiche e paesaggistiche che connotano la Lombardia.

Tale Legge è stata oggetto di successive modifiche e integrazioni introdotte con le LL.RR. n. 20 del 2005, n. 6 del 2006, n. 12 del 2006, n. 4 del 2008, n. 5 del 2009, n. 7 del 2010, n. 3 del 2011, n. 4 del 2012, n. 7 del 2012, n. 21 del 2012, n. 1 del 2013 e n. 14 del 2016.

La Legge innova in maniera sostanziale la disciplina urbanistica previgente (LR n. 51 del 1975), realizzando una sorta di "testo unico" regionale, con l'unificazione di discipline di settore attinenti all'assetto del territorio (urbanistica, edilizia, tutela idrogeologica e antisismica, ecc.). In tal modo, vengono integrate tra loro le leggi di settore ed abrogate un cospicuo numero di quelle precedentemente operative, determinando una significativa riduzione del numero delle normative in materia.

La Legge introduce, inoltre, a supporto dell'attività di programmazione e pianificazione:

- il Sistema Informativo Territoriale (SIT), al fine di disporre di elementi conoscitivi necessari alla definizione delle scelte di programmazione generale e settoriale, di pianificazione del territorio e all'attività progettuale;
- la valutazione ambientale dei piani, nell'ambito dei procedimenti di elaborazione ed approvazione dei piani e programmi.

La Parte Prima della Legge, denominata "Pianificazione del territorio", identifica gli strumenti di pianificazione di competenza di ciascun livello istituzionale, gli ambiti di competenza di ciascun strumento, nonché i relativi aspetti contenutistici e le procedure di formazione ed approvazione.

Ai sensi del citato atto legislativo, il quadro della strumentazione pianificatoria può essere sintetizzato nei seguenti termini:

- Livello comunale (Capo II)
 - Piano di Governo del Territorio,
 - Piani attuativi e atti di programmazione negoziata con valenza territoriale,
- Livello provinciale (Capo III)
 - Piano Territoriale di Coordinamento provinciale,

- Livello regionale (Capo IV)
 - Piano Territoriale Regionale,
 - Piano Territoriale Regionale d'Area.

Il Capo II è interamente dedicato alla pianificazione di livello Comunale, composta dal Piano di Governo del Territorio (PGT), che definisce l'assetto dell'intero territorio comunale mediante i suoi atti (il documento di piano, il piano dei servizi ed il piano delle regole) e dai Piani attuativi e dagli atti di programmazione negoziata con valenza territoriale.

Gli atti di PGT sono adottati ed approvati dal consiglio comunale.

Prima dell'adozione degli atti di PGT il comune, tramite consultazioni, acquisisce il parere delle parti sociali ed economiche e, successivamente, vi è la convocazione di una conferenza di pianificazione per acquisire i pareri della Regione e della Provincia sulla compatibilità con la pianificazione sovraordinata.

Gli atti di PGT, definitivamente approvati, acquistano efficacia con la pubblicazione dell'avviso della loro approvazione definitiva sul Bollettino Ufficiale della Regione, subordinata:

- a. ai fini della realizzazione del SIT, all'invio alla Regione ed alla provincia degli atti del PGT in forma digitale;
- b. ai fini della sicurezza e della salvaguardia dell'incolumità delle popolazioni, alla completezza della componente geologica del PGT, nonché alla positiva verifica in ordine al completo e corretto recepimento delle prescrizioni dettate dai competenti uffici regionali in materia geologica, ovvero con riferimento alle previsioni prevalenti del Piano Territoriale Regionale riferite agli obiettivi prioritari per la difesa del suolo.

Al Capo III viene definita la pianificazione territoriale provinciale. La Provincia, mediante il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), definisce gli obiettivi generali relativi all'assetto e alla tutela del proprio territorio; il PTCP è inoltre atto di indirizzo della programmazione socio-economica della provincia ed ha efficacia paesaggistico-ambientale.

In fase di predisposizione del PTCP, la provincia assicura la partecipazione attiva di enti istituzionali e non, e persegue la coerenza degli obiettivi di piano con le esigenze e le proposte manifestate da tali enti ed acquisite in via preventiva.

Il PTCP è adottato dal consiglio provinciale, previo parere obbligatorio della conferenza dei comuni, delle comunità montane e degli enti gestori delle aree regionali protette.

Successivamente alla sua adozione e in ogni caso contestualmente alla pubblicazione sul Bollettino ufficiale della Regione, il PTCP adottato è trasmesso dalla provincia alla Giunta regionale che ne verifica la conformità alla LR 12/2005, il rispetto della soglia regionale di riduzione del consumo di suolo e la compatibilità con gli atti di programmazione e pianificazione regionale.

Il PTCP acquista efficacia con la pubblicazione dell'avviso della sua approvazione definitiva sul Bollettino Ufficiale della Regione, da effettuarsi a cura della provincia. Ai fini della realizzazione del SIT, la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione è subordinata all'invio alla Regione degli atti del PTCP in forma digitale. Il piano, definitivamente approvato, è depositato presso la segreteria provinciale.

Il Capo IV della LR 12/2005 fa riferimento al Piano Territoriale Regionale (PTR) che costituisce atto fondamentale di indirizzo della programmazione di settore della Regione, nonché di orientamento della programmazione e pianificazione territoriale dei comuni e delle province.

Qualora aree di significativa ampiezza territoriale siano interessate da opere, interventi o destinazioni funzionali aventi rilevanza regionale o sovragiornale, il PTR può, anche su richiesta delle province interessate, prevedere l'approvazione di un piano territoriale regionale d'area, che disciplini il governo di tali aree.

La Giunta regionale pubblica avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione e su almeno due quotidiani a diffusione regionale la determinazione di procedere all'elaborazione del PTR o sua variante; tutti i soggetti interessati possono formulare proposte utili alla predisposizione del PTR o sua variante.

La Giunta regionale predispone il piano e lo sottopone al Consiglio regionale per la sua adozione.

Il PTR o sua variante, una volta adottato, è soggetto a pubblicazione-pubblicizzazione e tutti i soggetti interessati possono presentare osservazioni in ordine al PTR adottato o sua variante. La Giunta regionale esamina le osservazioni pervenute e formula proposte di controdeduzione al Consiglio regionale, il quale decide in merito alle stesse e approva il PTR o sua variante.

Il piano acquista efficacia con la pubblicazione dell'avviso di approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione.

L'istruttoria del piano d'area avviene sentiti i comuni, le province e gli enti gestori delle aree regionali protette interessate, riuniti in apposita conferenza; il piano territoriale regionale d'area, attuativo del PTR, è approvato dalla Regione.

Il PTR ha inoltre natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della LR 12/2005.

In tal senso, la LR 12/2005, al Capo V art. 77, stabilisce che *"entro due anni dall'approvazione del PTR, i comuni, le province, le città metropolitane e gli enti gestori delle aree protette conformano e adeguano i loro strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica agli obiettivi e alle misure generali di tutela paesaggistica dettati dal PTR, introducendo, ove necessario, le ulteriori previsioni conformative di maggiore definizione che, alla luce delle caratteristiche specifiche del territorio, risultino utili ad assicurare l'ottimale salvaguardia dei valori paesaggistici individuati dal PTR"*.

2.1.2 Contesto pianificatorio di riferimento

Stante il descritto impianto pianificatorio previsto dalla LR 12/2005, ed in considerazione della attuazione datane nella prassi dai diversi Enti territoriali e locali, il contesto pianificatorio di riferimento può essere identificato nei seguenti termini (cfr. Tabella 2-1).

<i>Ambito</i>	<i>Strumento</i>	<i>Estremi</i>
Regionale	Piano Territoriale Regionale	Approvato con DCR del 19/01/2010 e successivi aggiornamenti
Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Milano	Approvato con DCP n. 93 del 17 dicembre 2013

<i>Ambito</i>	<i>Strumento</i>	<i>Estremi</i>
Parco Agricolo Sud Milano	Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano	Approvato con D.G.R. n. 7/818 del 3 agosto 2000
Comunale	Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano	Approvato con D.C.C. n. 16 del 22 maggio 2012
	Piano di Governo del Territorio del Comune di Peschiera Borromeo	Approvato con D.C.C. n. 43 del 26 luglio 2012
	Piano di Governo del Territorio del Comune di Segrate	Approvato con D.C.C. n. 11 del 14 febbraio 2012

Tabella 2-1 Pianificazione ordinaria generale di riferimento

Per quanto specificatamente attiene alla pianificazione di livello regionale, il PTR, in applicazione dell'art. 19 della LR 12/2005, assolve la natura e detiene gli effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale (D.lgs. n. 42/2004 e smi).

In tal senso, il PTR recepisce, consolida e aggiorna il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) vigente in Lombardia dal 2001, integrandone e adeguandone contenuti descrittivi e normativi e confermandone impianto generale e finalità di tutela.

Rispetto agli strumenti di pianificazione sott'ordinati redatti dagli enti provinciali, comunali e dagli enti gestori, redatti e conformati secondo gli obiettivi e le logiche di tutela paesaggistica del PPR, questi si configurano come atto paesaggistico di maggiore definizione rispetto al PPR stesso.

2.2 Pianificazione ordinaria separata – Settore Trasporti

La pianificazione separata di settore è costituita nello specifico, date le caratteristiche dell'oggetto del presente Studio, dal settore trasporti.

Stante la natura dell'opera proposta ed in ragione della richiamata articolazione del quadro pianificatorio, nel caso in specie, questo è stato articolato secondo i diversi livelli di competenza nazionale e regionale, come riportato nella tabella che segue.

<i>Ambito</i>	<i>Strumento</i>	<i>Estremi</i>
Nazionale	Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) e Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione	DPR n. 201 emanato il 17 settembre 2015. Il PNA è ad oggi sottoposto al processo di VAS
	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	Approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001
Regionale	Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti	Approvato con DCR n. X/1245 del 20 settembre 2016

Tabella 2-2 Quadro di riferimento per la pianificazione ordinaria separata - Settore Trasporti

Nello specifico, per quanto concerne il trasporto aereo, esistono importanti riferimenti normativi di livello europeo e nazionale che dettano principi e disposizioni in materia.

A livello europeo, il Regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti prevede l'articolazione di detta rete in due livelli:

1. una rete globale ("Comprehensive Network"), da realizzare entro il 2050,
2. una rete centrale ("Core Network") da realizzare entro il 2030, che costituirà la spina dorsale della rete transeuropea di trasporto.

A livello nazionale, l'art. 117 della Costituzione prevede che «gli aeroporti rientrino tra le materie oggetto di legislazione concorrente Stato-Regioni».

Un ulteriore importante atto nazionale è rappresentato dal Codice della navigazione, approvato con RD n. 327 del 30/03/1942 e aggiornato con D.lgs. n. 151 del 15/03/2006; l'art. 698 di tale atto dispone che vengano individuati gli aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, da individuare (con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni-Province autonome) tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN.

Allo scopo di coordinare le politiche di sviluppo degli aeroporti di interesse regionale, è prevista l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un comitato di coordinamento tecnico, composto dai rappresentanti delle Regioni e delle Province Autonome, del Governo e degli Enti aeronautici.

Per gli aeroporti di interesse regionale o locale diversi da quelli di interesse nazionale così come definiti dall'art. 698 del Codice della navigazione, l'art. 5 co. 1 lett. c del D.lgs. n. 85 del 28/05/2010 impone che questi vengano trasferiti alle Regioni e Enti locali.

Sulla scorta di tale quadro normativo, il Piano Nazionale degli Aeroporti si rende necessario per i seguenti motivi:

- fornire alle componenti istituzionali e operative del settore un quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale ai fini della crescita economica, occupazionale e sociale del Paese;
- disporre di uno strumento di governance del settore, per affrontare le sfide che nascono dai cambiamenti in corso nello scenario di riferimento internazionale ed europeo;
- ottimizzare l'offerta trasportistica anche mediante il coordinamento delle azioni di intervento nel settore del trasporto aereo con i piani riguardanti le altre modalità di trasporto;
- individuare le priorità infrastrutturali su cui concentrare gli investimenti, ai fini di una migliore allocazione delle risorse disponibili.

In relazione al processo di definizione, sviluppo e approvazione del Piano nazionale, l'evoluzione e lo sviluppo del sistema aeroportuale italiano sono stati oggetto di approfondimenti con una apposita indagine conoscitiva, avviata nel febbraio 2009, il cui documento conclusivo, approvato nel 2010, evidenziava la necessità di definire un nuovo piano nazionale della rete aeroportuale.

Nel 2011, a seguito della validazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di tale studio, denominato "Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale", è stata redatta una proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti, presentata nel febbraio 2012.

Tale proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti è nata con l'obiettivo di fornire alle istituzioni di governo una visione chiara e puntuale della attuale dotazione infrastrutturale e gli scenari di sviluppo del trasporto aereo in Italia fino al 2030.

Di seguito si riportano le fasi principali relative all'iter approvativo in corso:

- Con Atto n. 27/CSR del 19 febbraio 2015, la conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano sancisce l'Intesa, ai sensi dell'articolo 698 della navigazione, sullo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale.
- Con seduta del 27 agosto 2015 il Consiglio dei Ministri ha approvato lo Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale (Atto del Governo n. 173).
- In data 17 settembre 2015 è stato emanato il Decreto del Presidente della Repubblica n. 201 "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione"; tale Decreto è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 294 del 18 dicembre 2015 ed è entrato in vigore il 2 gennaio 2016.
- In data 30 novembre 2015 si è dato inizio al processo di VAS del Piano Nazionale degli Aeroporti con la presentazione del relativo Rapporto Preliminare Ambientale.

2.3 Pianificazione ordinaria separata – Settore Ambiente

In considerazione dell'approccio metodologico assunto nel presente SIA ed al preciso fine di evidenziare i termini nei quali, sia le scelte del Masterplan si rapportino con gli indirizzi e/o le prescrizioni dei Piani a valenza ambientale, sia quelli in cui questi ultimi abbiano informato dette scelte, si è deciso di prevedere la trattazione di tale tipologia di Piani all'interno del Quadro di Riferimento Ambientale e segnatamente nei rispettivi capitoli dedicati alle componenti ambientali cui detti piani sono riferiti.

<i>Ambito</i>	<i>Strumento</i>	<i>Estremi</i>
Aria	Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria	Approvato con DGR n. 593 del 6/09/2013
Acqua	Piano di Tutela delle Acque - Programma di tutela e uso delle acque	Approvato con DGR n. 8/2244 del 29/03/2006, il cui processo di

Quadro di Riferimento Programmatico

<i>Ambito</i>	<i>Strumento</i>	<i>Estremi</i>
		revisione è iniziato formalmente nel 2015
	Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico per il bacino idrografico di Rilievo nazionale del fiume Po	Adottato con Deliberazione del Comitato Istituzionale n. 18 del 26/04/2001
	Piano di Gestione per il Distretto Idrografico del fiume Po	Approvato con DPCM del 8/02/2013
	Piano di Gestione del Rischio Alluvioni	Approvato il 03/03/2016 con Deliberazione n. 2/2016 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di bacino del Fiume Po
Suolo	Classificazione sismica	Approvata con DGR n. 2129 del 11/07/2014
	Piano provinciale cave	Approvato con DCR n. VIII/166/2006 del 16/05/2006
Vegetazione e flora	Piano di Indirizzo Forestale	Approvato con DCM N. 8/2016 del 17/03/2016
Ecosistemi	Rete Ecologica Regionale	Approvata con DGR n. 8/10962 del 30/12/2009
	Rete Ecologica Provinciale	Appartenente al PTCP di Milano, approvato con DCP n. 93 del 17/12/2013
Rumore	Classificazione acustica dell'intorno aeroportuale ex art. 6 DM 31.10.1997	Approvata dalla Commissione ex art. 4 DM 31.10.1997 nel 2009
	Classificazione acustica del Comune di Milano	Approvata con DCC n. 32 del 9/09/2013
	Piano di classificazione acustica del Comune di Peschiera Borromeo	Approvato con DCC n. 44 del 28/06/2007
	Piano di zonizzazione acustica del Comune di San Donato Milanese	Approvato con DCC n. 27 del 11/04/2007 e aggiornamento adottato con DCC n. 41 del 19 dicembre 2013
	Piano di zonizzazione acustica del Comune di Segrate	Approvato con DCC n. CC/40/2013 del 7/11/2013
	Piano di zonizzazione acustica del Comune di San Giuliano Milanese	Approvato con DCC n. CC/41/2013 del 19/12/2013

Tabella 2-3 Quadro di riferimento per la pianificazione ordinaria separata - Settore Ambiente

Come già anticipato precedentemente, unica eccezione è rappresentata dal Piano Territoriale Paesistico Regionale e dal Piano di Coordinamento Territoriale del Parco Agricolo Sud Milano, le cui



trattazioni sono state condotte nell'ambito del presente Quadro di Riferimento, in ragione sia della loro natura di piano territoriale, sia, soprattutto perché costituiscono sezione specifica della disciplina paesaggistica del PTR, ai sensi dell'art. 19 della LR 12/2005.

Per quanto attiene alla pianificazione nel settore delle attività estrattive, si sottolinea come questa sia anche strettamente funzionale all'elaborazione del Quadro di Riferimento Progettuale; in tale contesto, al preciso fine di evidenziare i termini in cui le scelte assunte nell'ambito del Masterplan abbiano a rapportarsi con i temi delle terre, l'esame di tali atti è stato affrontato all'interno del Quadro di Riferimento Progettuale, nel capitolo dedicato a dette tematiche.

3 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE

3.1 Piano Territoriale Regionale

3.1.1 Il Documento di Piano

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato con DCR del 19/01/2010, costituisce "*atto fondamentale di indirizzo, agli effetti territoriali, della programmazione di settore della Regione, nonché di orientamento della programmazione e pianificazione territoriale dei comuni e delle province*", come previsto dall'art. 19, comma 1, della LR n. 12/2005.

Come previsto dall'art. 22 della LR 12/2005, il PTR è stato successivamente sottoposto ai seguenti aggiornamenti:

- aggiornamento 2011, approvato con DCR n. 276 del 8/11/2011,
- aggiornamento 2012/2013, approvato con DCR n. 78 del 9/07/2013,
- aggiornamento 2014, approvato con DCR n. 557 del 9/12/2014,
- aggiornamento 2015 approvato con DCR n. 897 del 24/11/2015.

Il Piano, così come aggiornato alle modifiche 2014, si compone delle seguenti sezioni:

- *Il PTR della Lombardia: presentazione*, che illustra la natura, la struttura e gli effetti del Piano;
- *Documento di Piano*, che definisce gli obiettivi e le strategie di sviluppo per la Lombardia;
- *Piano Paesaggistico*, che contiene la disciplina paesaggistica della Lombardia;
- *Strumenti Operativi*, che individua strumenti, criteri e linee guida per perseguire gli obiettivi proposti;
- *Sezioni Tematiche*, che contiene l'Atlante di Lombardia e approfondimenti su temi specifici;
- *Valutazione Ambientale*, che contiene il rapporto Ambientale e altri elaborati prodotti nel percorso di Valutazione Ambientale del Piano.

La presentazione è un elaborato propedeutico e introduttivo alle successive sezioni del Piano che definisce le principali logiche sottese; illustra i presupposti normativi, il percorso di costruzione, il tipo di piano che si è inteso costruire e la sua struttura.

Il Documento di Piano rappresenta l'elaborato di raccordo tra tutte le altre sezioni del Piano, poiché definisce gli obiettivi di sviluppo socio-economico della Lombardia individuando 3 macro-obiettivi e 24 obiettivi di Piano.

Per dare attuazione alla valenza paesaggistica del PTR, secondo quanto previsto dall'art. 76 della LR 12/2005, con attenzione al dibattito anche a livello nazionale nell'attuazione del D.lgs. 42/2004

e smi, gli elaborati del PTPR previgente sono stati integrati, aggiornati e assunti dal PTR che ne fa propri contenuti, obiettivi, strumenti e misure.

Per una piena aderenza ai contenuti del Codice, si è rilevata la necessità di integrare il Piano previgente con i contenuti proposti nell'art 143, comma 1, lettera g) del Codice: si tratta in particolare dell'individuazione delle aree significativamente compromesse o degradate dal punto di vista paesaggistico, con la proposizione di nuovi indirizzi agli interventi di riqualificazione, recupero e contenimento del degrado.

Gli Strumenti Operativi sono individuati con la finalità di conseguire gli obiettivi e/o attivare linee d'azione specifiche. Si tratta di strumenti che la Regione mette direttamente in campo per perseguire gli obiettivi proposti nel Documento di Piano. La sezione contiene pertanto criteri, indirizzi, linee guida, nonché gli strumenti e i sistemi volti alla definizione del quadro conoscitivo del PTR, in relazione alle disposizioni di cui all'art. 19 della LR12/2005.

Le sezioni tematiche accolgono elementi, riflessioni, spunti che, pur non avendo immediata e diretta coerenza, offrono l'opportunità di fornire chiavi di lettura e interpretazione dei fenomeni, omogenee tra i diversi soggetti istituzionali e non.

La Valutazione Ambientale del PTR contiene gli elaborati specifici, allo scopo di promuoverne la sostenibilità tramite la forte integrazione delle considerazioni di carattere ambientale, socio/economico e territoriali nonché mediante la partecipazione attiva promossa nell'ambito del medesimo processo di valutazione.

Come precedentemente accennato, il Documento di Piano costituisce l'elemento cardine di riferimento, in quanto definisce i macro-obiettivi e gli obiettivi di Piano perseguibili dalle politiche territoriali lombarde per lo sviluppo sostenibile ed il miglioramento della vita dei cittadini.

I tre macro-obiettivi identificati dal Piano sono:

1. rafforzare la competitività dei territori della Lombardia,
2. riequilibrare il territorio lombardo,
3. proteggere e valorizzare le risorse della regione.

Essi discendono dagli obiettivi di sostenibilità della Comunità Europea: coesione sociale ed economica, conservazione delle risorse naturali e del patrimonio culturale, competitività equilibrata dei territori.

I 24 obiettivi che il PTR propone sono:

1. Favorire, come condizione necessaria per la valorizzazione dei territori, l'innovazione, lo sviluppo della conoscenza e la sua diffusione.
2. Favorire le relazioni di lungo e di breve raggio, tra i territori della Lombardia e tra il territorio regionale e l'esterno, intervenendo sulle reti materiali e immateriali, con attenzione alla sostenibilità ambientale e all'integrazione paesaggistica.

3. Assicurare, a tutti i territori della regione e a tutti i cittadini, l'accesso ai servizi pubblici e di pubblica utilità, attraverso una pianificazione integrata delle reti della mobilità, tecnologiche, distributive, culturali, della formazione, sanitarie, energetiche e dei servizi.
4. Perseguire l'efficienza nella fornitura dei servizi pubblici e di pubblica utilità, agendo sulla pianificazione integrata delle reti, sulla riduzione degli sprechi e sulla gestione ottimale del servizio.
5. Migliorare la qualità e la vitalità dei contesti urbani e dell'abitare nella sua accezione estensiva di spazio fisico, relazionale, di movimento e identitaria (contesti multifunzionali, accessibili, ambientalmente qualificati e sostenibili, paesaggisticamente coerenti e riconoscibili).
6. Porre le condizioni per un'offerta adeguata alla domanda di spazi per la residenza, la produzione, il commercio, lo sport e il tempo libero, agendo prioritariamente su contesti da riqualificare o da recuperare e riducendo il ricorso all'utilizzo di suolo libero.
7. Tutelare la salute del cittadino, attraverso il miglioramento della qualità dell'ambiente, la prevenzione e il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico, luminoso e atmosferico.
8. Perseguire la sicurezza dei cittadini rispetto ai rischi derivanti dai modi di utilizzo del territorio, agendo sulla prevenzione e diffusione della conoscenza del rischio (idrogeologico, sismico, industriale, tecnologico, derivante dalla mobilità, dagli usi del sottosuolo, dalla presenza di manufatti, dalle attività estrattive), sulla pianificazione e sull'utilizzo prudente e sostenibile del suolo e delle acque.
9. Assicurare l'equità nella distribuzione sul territorio dei costi e dei benefici economici, sociali ed ambientali derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio.
10. Promuovere l'offerta integrata di funzioni turistico-ricreative sostenibili, mettendo a sistema le risorse ambientali, culturali, paesaggistiche e agroalimentari della regione e diffondendo la cultura del turismo non invasivo.
11. Promuovere un sistema produttivo di eccellenza attraverso il rilancio del sistema agroalimentare come fattore di produzione ma anche come settore turistico, privilegiando le modalità di coltura a basso impatto e una fruizione turistica sostenibile, il miglioramento della competitività del sistema industriale tramite la concentrazione delle risorse su aree e obiettivi strategici, privilegiando i settori a basso impatto ambientale, lo sviluppo del sistema fieristico con attenzione alla sostenibilità.
12. Valorizzare il ruolo di Milano quale punto di forza del sistema economico, culturale e dell'innovazione e come competitore a livello globale.
13. Realizzare, per il contenimento della diffusione urbana, un sistema policentrico di centralità urbane compatte ponendo attenzione al rapporto tra centri urbani e aree meno dense, alla valorizzazione dei piccoli centri come strumenti di presidio del territorio, al miglioramento del sistema infrastrutturale, attraverso azioni che controllino l'utilizzo estensivo di suolo.
14. Riequilibrare ambientalmente e valorizzare paesaggisticamente i territori della Lombardia, anche attraverso un attento utilizzo dei sistemi agricolo e forestale come elementi di

- ricomposizione paesaggistica, di rinaturalizzazione del territorio, tenendo conto delle potenzialità degli habitat.
15. Supportare gli Enti Locali nell'attività di programmazione e promuovere la sperimentazione e la qualità programmatica e progettuale, in modo che sia garantito il perseguimento della sostenibilità della crescita nella programmazione e nella progettazione a tutti i livelli di governo.
 16. Tutelare le risorse scarse indispensabili per il perseguimento dello sviluppo attraverso l'utilizzo razionale e responsabile delle risorse anche in termini di risparmio, l'efficienza nei processi di produzione ed erogazione, il recupero e il riutilizzo dei territori degradati e delle aree dismesse, il riutilizzo dei rifiuti.
 17. Garantire la qualità delle risorse naturali e ambientali, attraverso la progettazione delle reti ecologiche, la riduzione delle emissioni climalteranti ed inquinanti, il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico e luminoso, la gestione idrica integrata.
 18. Favorire la graduale trasformazione dei comportamenti, anche individuali, e degli approcci culturali verso un utilizzo razionale e sostenibile di ogni risorsa, l'attenzione ai temi ambientali e della biodiversità, paesaggistici e culturali, la fruizione turistica sostenibile, attraverso azioni di educazione nelle scuole, di formazione degli operatori e di sensibilizzazione dell'opinione pubblica.
 19. Valorizzare in forma integrata il territorio e le sue risorse, anche attraverso la messa a sistema dei patrimoni paesaggistico, culturale, ambientale, naturalistico, forestale e agroalimentare e il riconoscimento del loro valore intrinseco come capitale fondamentale per l'identità della Lombardia.
 20. Promuovere l'integrazione paesistica, ambientale e naturalistica degli interventi derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio, tramite la promozione della qualità progettuale, la mitigazione degli impatti ambientali e la migliore contestualizzazione degli interventi già realizzati.
 21. Realizzare la pianificazione integrata del territorio e degli interventi, con particolare attenzione alla rigorosa mitigazione degli impatti, assumendo l'agricoltura e il paesaggio come fattori di qualificazione progettuale e di valorizzazione del territorio.
 22. Responsabilizzare la collettività e promuovere l'innovazione di prodotto e di processo al fine di minimizzare l'impatto delle attività antropiche sia legate alla produzione che alla vita quotidiana.
 23. Gestire con modalità istituzionali cooperative le funzioni e le complessità dei sistemi transregionali attraverso il miglioramento della cooperazione.
 24. Rafforzare il ruolo di "Motore Europeo" della Lombardia, garantendo le condizioni per la competitività di funzioni e di contesti regionali forti.

Il PTR, in coerenza con gli obiettivi individuati, identifica gli elementi essenziali di assetto del territorio regionale, considerati fondamentali, strutturanti e di riconoscibilità, nonché i punti di particolare attenzione per fragilità o criticità ambientali, quale occasione per promuovere

potenzialità endogene e per creare opportunità di sviluppo. Tra tali elementi il PTR riconosce come essenziali le Infrastrutture prioritarie per la Lombardia, ovvero quell'insieme di infrastrutture strategiche che concorrono in maniera significativa al perseguimento degli obiettivi di Piano.

In particolare, per quanto concerne le infrastrutture per la mobilità, le strategie individuate si orientano sulle seguenti principali linee di azione:

- rafforzare l'integrazione della regione nella rete europea per aumentarne la competitività,
- favorire gli spostamenti, programmare l'offerta e agire sulla domanda,
- realizzare un servizio pubblico d'eccellenza e sviluppare forme di mobilità sostenibile,
- equilibrare le risposte di mobilità pubblica e privata secondo un modello integrato,
- riorganizzare il sistema delle merci per uno sviluppo del settore più sostenibile e competitivo.

In tal senso, tra gli obiettivi di strategia regionale è sottolineata la necessità di affermazione di Malpensa come aeroporto di carattere intercontinentale e lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo con l'articolazione dei differenti ruoli per ciascun scalo:

- Linate quale *city airport* di Milano,
- Orio al Serio per i collegamenti *low cost* nazionali ed internazionali e *courier*,
- Montichiari per voli charter e collegamenti regionali, cargo.

In questo caso lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo necessita di azioni di potenziamento infrastrutturale e attenzione alla rete di adduzione.

I 24 obiettivi del PTR vengono declinati secondo due punti di vista, quello tematico e quello territoriale.

I temi individuati sono:

- ambiente,
- assetto territoriale,
- assetto economico/produttivo,
- paesaggio e patrimonio culturale,
- assetto sociale,

I sistemi territoriali sono:

- Sistema Territoriale Metropolitan,
- Sistema Territoriale della Montagna,
- Sistema Territoriale Pedemontano,
- Sistema Territoriale dei Laghi,
- Sistema Territoriale della Pianura Irrigua,
- Sistema Territoriale del Po e dei Grandi Fiumi.

I Sistemi Territoriali che il PTR individua non sono ambiti e ancor meno porzioni di Lombardia perimetrata rigidamente, bensì costituiscono sistemi di relazioni che si riconoscono e si attivano sul territorio regionale, all'interno delle sue parti e con l'intorno.

Analizzando la "Tavola 4 – I Sistemi Territoriali del PTR" (Figura 3-1) è possibile notare come la conurbazione di Milano, all'interno della quale è ricompreso l'Aeroporto di Linate, faccia parte del Sistema territoriale Metropolitan (settore ovest).

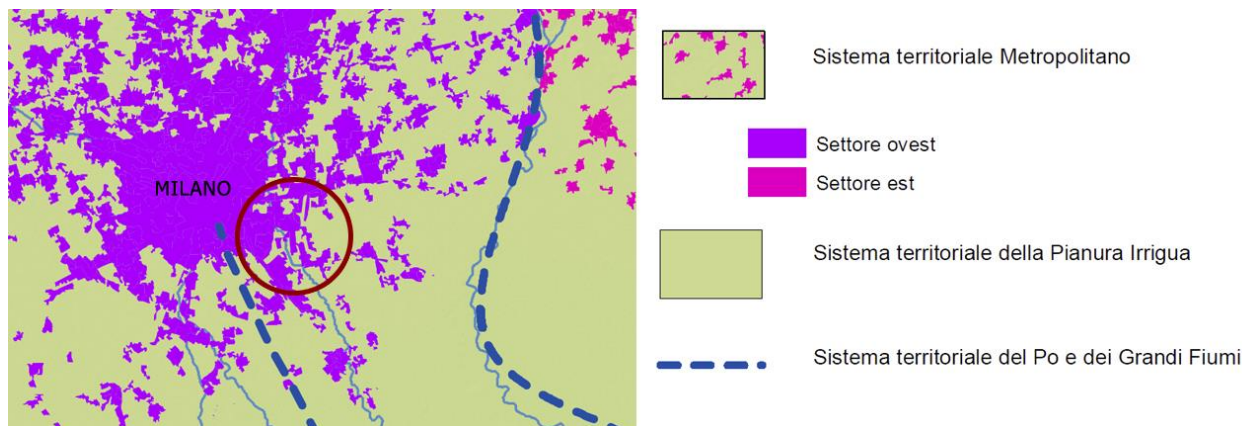


Figura 3-1 I sistemi territoriali del PTR (stralcio cartografico) con indicato l'ambito aeroportuale di Linate

Il Sistema Territoriale Metropolitan lombardo non corrisponde ad un ambito geografico-morfologico, ma interessa l'asse est-ovest compreso tra la fascia pedemontana e la parte più settentrionale della Pianura Irrigua, coinvolgendo, per la quasi totalità, la pianura asciutta.

Tale sistema può essere distinto in due sub sistemi, settore ovest e settore est, divisi dal corso del fiume Adda, che si differenziano per modalità e tempi di sviluppo e per i caratteri insediativi.

L'Aeroporto di Milano Linate è situato ad ovest dell'Adda, dove è sita l'area metropolitana storica incentrata sul tradizionale triangolo industriale Varese-Lecco-Milano, convergente sul capoluogo regionale, caratterizzata da elevatissime densità insediative, ma anche da grandi spazi verdi tra le conurbazioni dei vari poli.

Il progressivo ampliamento dei poli urbani del Sistema Metropolitan, caratterizzato da aree residenziali, grandi industrie, oggi sovente dismesse, servizi, infrastrutture, aree libere residuali, si sovrappone alla struttura originaria inglobando vecchi tessuti agrari (le cui tracce permangono qua e là), cascine e centri rurali, un tempo autonomamente identificabili e oggi divenuti satelliti di un unico organismo.

Nell'ambito del Sistema territoriale Metropolitan, un punto di forza per lo sviluppo della Regione è costituito dalla rete aeroportuale principalmente costituita da Milano Malpensa, aeroporto intercontinentale ma che serve anche un importante traffico low-cost, Milano Linate, city airport per le relazioni dirette nazionali ed europee e Bergamo Orio al Serio, aeroporto internazionale di riferimento per i voli low-cost; a questi scali si aggiunge Montichiari, con un ruolo e potenzialità che stanno evolvendo.

Il PTR spinge alla valorizzazione di questo insieme di aeroporti, il cui sviluppo deve avvenire in un'ottica di sistema, utilizzando al meglio le opportunità offerte mediante una diversificazione dei ruoli e delle offerte.

3.1.2 Il Piano Paesaggistico Regionale

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato con DCR n. 951 del 19 gennaio 2010 e suoi successivi aggiornamenti ha, in base alla LR 12/2005, natura ed effetti di Piano Paesaggistico Regionale (PPR), andando ad integrare ed aggiornare il precedente Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) approvato nel 2001, in linea con la Convenzione Europea del Paesaggio e con il D.lgs. 42/2004 e smi.

Come tale, il PPR ha natura:

- a) di Quadro di Riferimento per la costruzione del Piano del Paesaggio Lombardo,
- b) di strumento di disciplina paesaggistica del territorio.

Il PPR come Quadro di Riferimento Paesaggistico è esteso all'intero territorio regionale, il PPR come strumento di salvaguardia e disciplina del territorio è esteso all'intero territorio regionale e opera fino a quando non siano vigenti atti a valenza paesaggistica di maggiore definizione.

Il PPR è quindi costituito dai seguenti insiemi di elaborati:

- a. Relazione Generale,
- b. Quadro di Riferimento Paesaggistico (QRP),
- c. Contenuti dispositivi e di indirizzo, che costituiscono la disciplina paesaggistica.

Attraverso il QRP, la Regione:

- a) promuove l'unitarietà e la coerenza delle politiche di paesaggio, particolarmente in quegli ambiti paesaggistici unitari che sono attraversati da confini amministrativi e lungo le strade di grande comunicazione;
- b) favorisce l'adozione di percorsi analitici confrontabili e di codici linguistici comuni da parte delle province e degli altri soggetti che partecipano alla costruzione del Piano del Paesaggio Lombardo;
- c) si dota di uno strumento mediante il quale dialogare con i cittadini e con enti esterni, nel quadro regionale, nazionale e internazionale.

Il QRP contribuisce alla programmazione regionale, in quanto costituisce quadro di orientamento e base di verifica, sotto il profilo paesaggistico, delle politiche di settore e di spesa che hanno rilevanza territoriale, con particolare riguardo a quelle relative alle attività produttive e ai lavori pubblici.

Il QRP regionale è costituito da:

- a. I paesaggi della Lombardia: ambiti e caratteri tipologici,
- b. L'immagine della Lombardia,
- c. Osservatorio paesaggi lombardi,
- d. Principali fenomeni regionali di degrado e compromissione del paesaggio e situazioni a rischio di degrado,
- e. Analisi delle trasformazioni recenti,

- f. Cartografia di piano
- Tavola A - Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio,
 - Tavola B - Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico,
 - Tavola C - Istituzioni per la tutela della natura,
 - Tavola D - Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica regionale,
 - Tavole D1a, D1b, D1c, D1d - Quadro di riferimento delle tutele dei laghi insubrici,
 - Tavola E - Viabilità di rilevanza paesaggistica,
 - Tavola F - Riqualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale,
 - Tavola G - Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale,
 - Tavola H - Contenimento dei processi di degrado paesaggistico: tematiche rilevanti,
 - Tavole Ia Ib, Ic, Id, Ie, If, Ig - Quadro sinottico tutele paesaggistiche di legge – articoli 136 e 142 del D.lgs. 42/04,
 - Repertori (Volume 2),
- g. Abaco delle principali informazioni di carattere paesistico-ambientale articolato per comuni
- volume 1 - "Appartenenza ad ambiti di rilievo paesaggistico regionale",
 - volume 2 - "Presenza di elementi connotativi rilevanti".

Gli ambiti, le strutture e gli elementi individuati nella cartografia contenuta nel quadro di riferimento paesaggistico regionale hanno:

- a) valore indicativo e di indirizzo per le categorie di elementi e gli ambiti che fanno riferimento agli Indirizzi di tutela e ai Piani di sistema appartenenti alla disciplina paesaggistica e alle Disposizioni relative alla pianificazione provinciale e comunale;
- b) valore prescrittivo per quanto riguarda le voci di legenda che rimandano alle Disposizioni del PPR immediatamente operative.

La disciplina paesaggistica identifica ambiti spaziali o categorie o strutture di rilevanza paesaggistica regionale, cui attribuisce differenti regimi di tutela. Attraverso la disciplina paesaggistica il PPR:

- a) indirizza le trasformazioni territoriali nei diversi ambiti regionali per la tutela dei caratteri connotativi delle diverse unità tipologiche del paesaggio e delle strutture insediative presenti;
- b) indirizza e fornisce linee guida e criteri paesaggistici per la pianificazione e la progettazione delle infrastrutture tecnologiche a rete e della viabilità;
- c) fornisce disposizioni immediatamente efficaci su ambiti territoriali regionali, precisamente individuati, nella tavola D e negli abachi, considerati di particolare rilevanza paesaggistica e ambientale;
- d) individua i criteri e gli indirizzi per la pianificazione spettante agli enti locali e individua in tal senso anche ambiti unitari di particolare attenzione da sottoporre a studi più approfonditi;
- e) definisce una procedura di esame paesistico degli interventi sul territorio;

- f) individua le azioni di programmazione e le politiche regionali da promuovere al fine della migliore tutela del paesaggio e della diffusione di una maggiore consapevolezza rispetto alle problematiche connesse alla tutela stessa;
- g) definisce prescrizioni generali per la disciplina dei beni paesaggistici.

La disciplina paesaggistica è costituita da:

- a. Indirizzi di tutela, articolati per:
 - 1. Unità tipologiche di paesaggio, elementi costitutivi e caratteri connotativi,
 - 2. Strutture insediative e valori storico culturali del paesaggio,
 - 3. Ambiti territoriali di successivo approfondimento paesistico,
 - 4. Riqualficazione paesaggistica e contenimento dei potenziali fenomeni di degrado,
- b. Piani di sistema:
 - 1. Infrastrutture a rete,
 - 2. Tracciati base paesistici,
- c. Normativa.

Gli Indirizzi di tutela sono diretti agli enti locali per orientarne, nell'ambito della attività di pianificazione territoriale, le scelte a specifica valenza paesaggistica. Fino a quando non siano vigenti strumenti di pianificazione a specifica valenza paesaggistica di maggiore definizione, tutti i soggetti che intervengono sul territorio regionale sono tenuti ad utilizzare gli Indirizzi di tutela, quali indicatori base preliminari della sensibilità paesistica dei luoghi, ai fini dell'esame paesistico degli interventi di cui alla Parte IV delle norme di Piano.

Tutti i soggetti che predispongono progetti relativi alle Infrastrutture a rete e ai Tracciati base paesistici, così come individuati dai Piani di sistema, relativi alla realizzazione di nuovi interventi o alla ristrutturazione dei manufatti esistenti, sono tenuti a seguire gli orientamenti progettuali e le indicazioni di metodo e di contenuto delineati dagli stessi Piani di sistema.

Secondo quanto stabilito dall'art. 30 delle Norme di Piano, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) recepisce il PPR e integra il Piano del Paesaggio Lombardo per il territorio interessato, configurandosi come atto paesaggistico di maggiore definizione rispetto al PPR.

Il PTCP assume, da un lato, le indicazioni di carattere ricognitivo e valutativo nonché dispositivo contenute nel PPR e, dall'altro, precisa, arricchisce e sviluppa tali indicazioni, formando il quadro di riferimento per i definitivi contenuti paesaggistici della pianificazione comunale e per l'esame paesistico di cui alla Parte IV delle Norme di Piano.

Discorso analogo vale anche per gli Enti gestori dei parchi e delle aree protette (art. 33) che, con riferimento alle disposizioni dell'art. 77 della LR 12/2005, adeguano i rispettivi strumenti di pianificazione in recepimento del Piano Paesaggistico Regionale.

Anche per quanto riguarda la pianificazione comunale (art. 34) i Comuni, nella redazione dei propri Piani del Governo del Territorio (PGT), impostano le scelte di sviluppo urbanistico locale in

coerenza con gli obiettivi e gli indirizzi di tutela paesaggistica contenuti nel Piano del Paesaggio, recependo i contenuti del PPR e del PTCP, ove esistente.

Stabilito che il PTCP, i PTC delle aree naturali protette, ove esistenti, ed i PGT comunali assumano la natura di atto di maggiore definizione del PPR (art. 6), nell'ambito del presente SIA, l'analisi paesaggistica è rimandata al PTCP della Provincia di Milano (cfr. § 3.2), al PTC del Parco Agricolo Sud Milano (cfr. § 3.3) e ai PGT comunali (cfr. § 3.4), qui di seguito analizzati.

3.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Milano

3.2.1 Obiettivi e struttura del Piano

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Milano, approvato con DCP n. 93 del 17 dicembre 2013, determina l'orientamento generale dell'assetto territoriale della Provincia e definisce gli obiettivi generali relativi all'assetto e alla tutela del territorio connessi ad interessi di rango provinciale o sovracomunale o costituenti attuazione della pianificazione regionale.

Il PTCP è atto di indirizzo della programmazione socio-economica della Provincia e ha efficacia di piano paesaggistico-ambientale, ai sensi dell'art.15, comma 1 della L.R. 11 marzo 2005 n. 12.

Il PTCP assicura che gli atti e le azioni della Provincia o di altri enti incidenti sull'assetto del territorio provinciale tendano al conseguimento dei seguenti macro-obiettivi:

- Macro-obiettivo 01 - Compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni
Verificare le scelte localizzative del sistema insediativo assicurando la tutela e la valorizzazione del paesaggio, dei suoi elementi connotativi e delle emergenze ambientali, la difesa del suolo nonché la tutela dell'agricoltura e delle sue potenzialità, cogliendo le opportunità di inversione dei processi di degrado in corso.
- Macro-obiettivo 02 - Razionalizzazione e sostenibilità del sistema della mobilità e sua integrazione con il sistema insediativo
Verificare la coerenza tra le dimensioni degli interventi e le funzioni insediate rispetto ai diversi livelli di accessibilità, valutati in relazione alla presenza e alla capacità del trasporto pubblico e privato di persone, merci e informazioni, e verificare la sostenibilità ambientale ed economica delle specifiche eventuali maggiori esigenze indotte dalle previsioni insediative.
- Macro-obiettivo 03 - Potenziamento della rete ecologica
Favorire la realizzazione di un sistema di interventi di conservazione e di potenziamento della biodiversità e di salvaguardia dei varchi inedificati, fondamentali per la rete e per i corridoi ecologici.
- Macro-obiettivo 04 – Policentrismo, riduzione e qualificazione del consumo di suolo
Favorire la densificazione della forma urbana, il recupero e la rifunzionalizzazione delle aree dismesse o degradate, la compattazione della forma urbana, conferendo una destinazione consolidata, che privilegi la superficie a verde permeabile alle aree libere intercluse e in generale comprese nel tessuto urbano consolidato. Qualora le aree interessate da

previsioni di trasformazioni di iniziativa pubblica o privata non siano attuate, favorirne il ritorno alla destinazione agricola. Escludere i processi di saldatura tra diversi centri edificati e gli insediamenti lineari lungo le infrastrutture.

- Macro-obiettivo 05 - Innalzamento della qualità dell'ambiente e dell'abitare

Favorire un corretto rapporto tra insediamenti e servizi pubblici o privati di uso pubblico anche attraverso l'incremento delle aree per servizi pubblici, in particolare a verde. Tutelare i valori identitari e culturali dei luoghi. Favorire la riqualificazione ambientale delle aree degradate e il sostegno alla progettazione urbana e architettonica di qualità e alla progettazione edilizia ecosostenibile e bioclimatica. Favorire l'impiego di tecniche urbanistiche compensative e perequative di livello comunale e sovracomunale per il perseguimento del macro-obiettivo.

- Macro-obiettivo 06 – Incremento dell'housing sociale in risposta al fabbisogno abitativo e promozione del piano casa

Favorire la diversificazione dell'offerta insediativa al fine di rispondere alla domanda di housing sociale per i nuclei familiari che non possono accedere al libero mercato immobiliare. Favorire interventi di housing sociale di elevata qualità urbana e architettonica integrati con il tessuto urbano esistente e motori virtuosi per il recupero delle periferie. Prevedere il reperimento di aree da destinare ad interventi di housing sociale e l'introduzione negli strumenti di pianificazione locale di meccanismi urbanistici che favoriscano la realizzazione degli interventi stessi.

Le previsioni del PTCP sono articolate con riferimento ai seguenti quattro sistemi territoriali:

- a. Sistema paesistico-ambientale e di difesa del suolo;
- b. Sistema degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico;
- c. Sistema infrastrutturale della mobilità;
- d. Sistema insediativo.

Il PTCP, ha effetti direttamente conformativi sulle specifiche parti del territorio per le quali tale efficacia è ammessa da norme sovraordinate. Esso struttura le proprie disposizioni normative, articolandole con riferimento ai suddetti quattro sistemi territoriali, in:

- a) Obiettivi,
- b) Indirizzi,
- c) Previsioni prescrittive e prevalenti ai sensi della normativa vigente.

Gli obiettivi identificano le condizioni ottimali di assetto, trasformazione e tutela del territorio e quelle di sviluppo economico-sociale programmate dal PTCP e perseguite mediante la sua attuazione.

Gli indirizzi enunciano gli scopi e le finalità posti all'attività di pianificazione e di programmazione territoriale della Provincia e dei Comuni in essa compresi e precisano modalità di intervento, orientamento e criteri che i Comuni osservano nei propri atti di pianificazione con la facoltà di articularli e meglio specificarli, al fine di perseguire gli obiettivi del PTCP.

Le previsioni prescrittive e prevalenti richiedono, agli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale dei Comuni, l'emanazione di regole con efficacia conformativa, demandando ad essi la verifica dei presupposti e l'individuazione a scala di maggior dettaglio delle aree concretamente interessate, anche con riferimento allo stato di fatto territoriale aggiornato.

Il PTCP si compone dei seguenti elaborati previsionali e prescrittivi:

- Elaborati cartografici
 - Tavola 0 - Strategie di Piano,
 - Tavole 1 - Sistema infrastrutturale,
 - Tavole 2 - Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica,
 - Tavola 3 - Ambiti, sistemi ed elementi di degrado o compromissione paesaggistica,
 - Tavola 4 - Rete ecologica,
 - Tavola 6 - Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico,
 - Tavola 7 – Difesa del suolo,
- Repertorio dei varchi della rete ecologica,
- Norme di attuazione.

Sono elaborati ricognitivi del PTCP:

- Elaborati cartografici
 - Tavola 5 - Ricognizione delle aree assoggettate a tutela,
 - Tavola 8 – Rete ciclabile provinciale,
- Repertorio degli alberi di interesse monumentale.

Sono elaborati illustrativi e descrittivi del PTCP:

- Relazione generale,
- Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico ambientali.

Il PTCP è costituito, altresì, dal rapporto ambientale contenente anche lo studio di incidenza previsto per la valutazione di incidenza sui siti della Rete Natura 2000 e dalla sintesi non tecnica.

3.2.2 Rapporto Opera-Piano

Ai fini del presente Studio, le previsioni del Masterplan sono state analizzate in rapporto ai seguenti elaborati di Piano:

- Tavola 0 - Strategie di Piano,
- Tavola 1 - Sistema infrastrutturale,
- Tavole 2 - Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica,
- Tavola 7 – Difesa del suolo.

In tal senso, procedendo con l'analisi del primo elaborato "Tavola 0 - Strategie di Piano", allegato alla presente relazione ("PTCP di Milano: Strategie di Piano" - Cod. QPRM.T01), si evince che l'area

aeroportuale di Linate è pressoché circondata da territori riconosciuti dal PTCP come appartenenti alla Rete verde e ai Parchi della Terra e dell'Acqua afferenti al "Sistema paesistico-ambientale".

Nello specifico, la Rete Verde (art. 58 delle Norme) costituisce sistema integrato di boschi, alberati e spazi verdi ai fini della qualificazione e ricomposizione paesaggistica dei contesti urbani e rurali, della tutela dei valori ecologici e naturali del territorio, del contenimento del consumo di suolo e della promozione di una migliore fruizione del paesaggio.

Oltre ai macro-obiettivi perseguiti dal PTCP, costituiscono ulteriori obiettivi per la Rete Verde:

- a. tutelare gli ambienti naturali e salvaguardarne la biodiversità,
- b. salvaguardare e valorizzare l'idrografia naturale e il sistema idrografico artificiale,
- c. ricomporre e salvaguardare i paesaggi rurali e dei boschi,
- d. contenere i processi conurbativi e di dispersione urbana,
- e. riqualificare i contesti periurbani e gli ambiti compromessi e degradati.

Per la Rete Verde valgono i seguenti indirizzi:

- a. Incentivare la multifunzionalità degli spazi aperti, potenziando il sistema di connessioni tra i parchi urbani e le aree per la fruizione e prestando attenzione alla transizione tra spazio rurale e territorio edificato.
- b. Integrare il sistema delle aree verdi con quello delle acque superficiali e la rete ecologica, sostenendo i processi di rinaturalizzazione e riqualificazione paesaggistica ad essi connessi.
- c. Salvaguardare gli elementi naturali residui, le visuali profonde sui territori aperti fruibili dai percorsi di valenza storica e paesaggistica.
- d. Incentivare la fruizione e la mobilità sostenibili implementando il sistema dei percorsi ciclopedonali.
- e. Favorire, lungo i corsi d'acqua naturali, interventi di ampliamento delle fasce di vegetazione ripariale esistenti e/o rimboschimenti con specie arboree e arbustive per creare nuove fasce di vegetazione di ampiezza variabile in funzione della dimensione del corpo idrico e delle caratteristiche dell'ambiente circostante.

I Parchi della terra e dell'acqua fanno parte di un progetto strategico più ampio del PTCP denominato "Nuovi paesaggi" finalizzato a dare unitarietà al territorio della provincia milanese, mediante la creazione di un'armatura infrastrutturale adatta alle esigenze di interconnessione delle persone, delle merci e delle informazioni, e al tempo stesso, capace di mantenere e, in alcuni casi, realizzare un tessuto connettivo ambientale per la circolazione dell'acqua, dell'aria e delle altre componenti naturali. Tale progetto si articola in grandi dorsali territoriali, parco della terra e parco dell'acqua.

Per quel che concerne il Parco della Terra, questo potrà attuarsi secondo quanto previsto dal Parco Agricolo Sud Milano, in merito ai territori agricoli e a verde di cintura urbana di cui si compone che,

per la loro collocazione intermedia tra l'urbanizzato dell'area milanese e i territori agricoli della cintura metropolitana costituiscono una preziosa fascia di connessione tra città e campagna.

Il Parco della terra ha come tema di fondo l'integrazione tra la città e la campagna in un ambito territoriale complesso e articolato in cui esse appaiono come un indistinto e frammentato paesaggio urbano-rurale.

Questi territori di cintura, diventati in larga parte di proprietà del Parco Agricolo Sud Milano, potranno così essere adeguatamente attrezzati e gestiti per consentire, in un paesaggio rinnovato, sia usi agrari produttivi orientati all'agricoltura di qualità, alla sostenibilità, all'integrazione dell'attività agricola con la commercializzazione dei prodotti, la ristorazione, la ricettività agrituristica e la fornitura di servizi; sia usi urbani con percorsi, aree e attrezzature di fruibilità per la ricreazione, il tempo libero, la salute e la conoscenza.

Il Parco dell'acqua ha come punto di partenza l'Idroscalo che potrà essere integrato con nuove aree messe a disposizione dai Comuni di Segrate e Peschiera Borromeo. In sintonia con la tradizione e con gli usi attuali dell'Idroscalo, il Parco sarà dedicato all'acqua, fonte di vita (materia prima, energia, salute) e in particolare al benessere (medicina sportiva, riabilitazione post-traumatica, fitness, alimentazione, ecc.), allo sport (sport agonistico, e non, nelle specialità acquatiche) e allo svago (spettacoli di vario tipo).

Osservando tale elaborato di Piano si evince che l'area aeroportuale è ricompresa all'interno della Città centrale appartenente al "Sistema insediativo" e corrispondente con la città di Milano.

Oltre ai macro-obiettivi perseguiti dal PTCP, costituiscono ulteriori obiettivi per la Città Centrale (Art. 72 bis):

- a) Concorrere a sviluppare una "città" nella quale, oltre alla valorizzazione delle specificità locali e delle qualità territoriali, siano garantite le condizioni di innovazione sul versante sociale, economico, delle infrastrutture di servizio, sostenendo una "città" capace di "fare rete" e in grado di competere a livello nazionale e sovranazionale come le consentono il suo rango e la sua posizione geografica.
- b) Sostenere azioni di "governance" finalizzate al rafforzamento del sistema policentrico, che, pur garantendo la natura di polo di sviluppo regionale per l'intero territorio della Città Centrale, concorrano all'incremento della dotazione dei servizi nei poli intermedi, entro una prospettiva di miglioramento delle connessioni, attraverso un'efficiente infrastrutturazione del sistema del trasporto pubblico su ferro, in particolare prolungando verso l'esterno la rete metropolitana e i servizi ferroviari e potenziando il sistema degli interscambi.

Proprio in riferimento a questo ultimo punto si evidenzia come, per quanto concerne il "Sistema infrastrutturale", l'intorno dell'Aeroporto di Milano Linate sia composto da una fitta rete stradale, ferroviaria e metropolitana esistente, congiuntamente ad una serie di interventi di potenziamento della rete stradale a due carreggiate e della rete metropolitana, previsti sia a nord che a sud dell'Aeroporto.

Di particolare importanza risulta il progetto di prolungamento della linea 4 della metropolitana, in corso di realizzazione, con fermate previste a Linate e in prossimità dell'Idroscalo.

Rispetto alla "Tavola 1 - Sistema infrastrutturale" di Piano, tali interventi di potenziamento sono classificati come Opere in programma, ovvero riferite a progetti relativi a nuove realizzazioni e potenziamenti di infrastrutture esistenti che risultano approvati o già individuati nel quadro di piani e programmi di settore vigenti, per i quali il processo decisionale è sostanzialmente definito

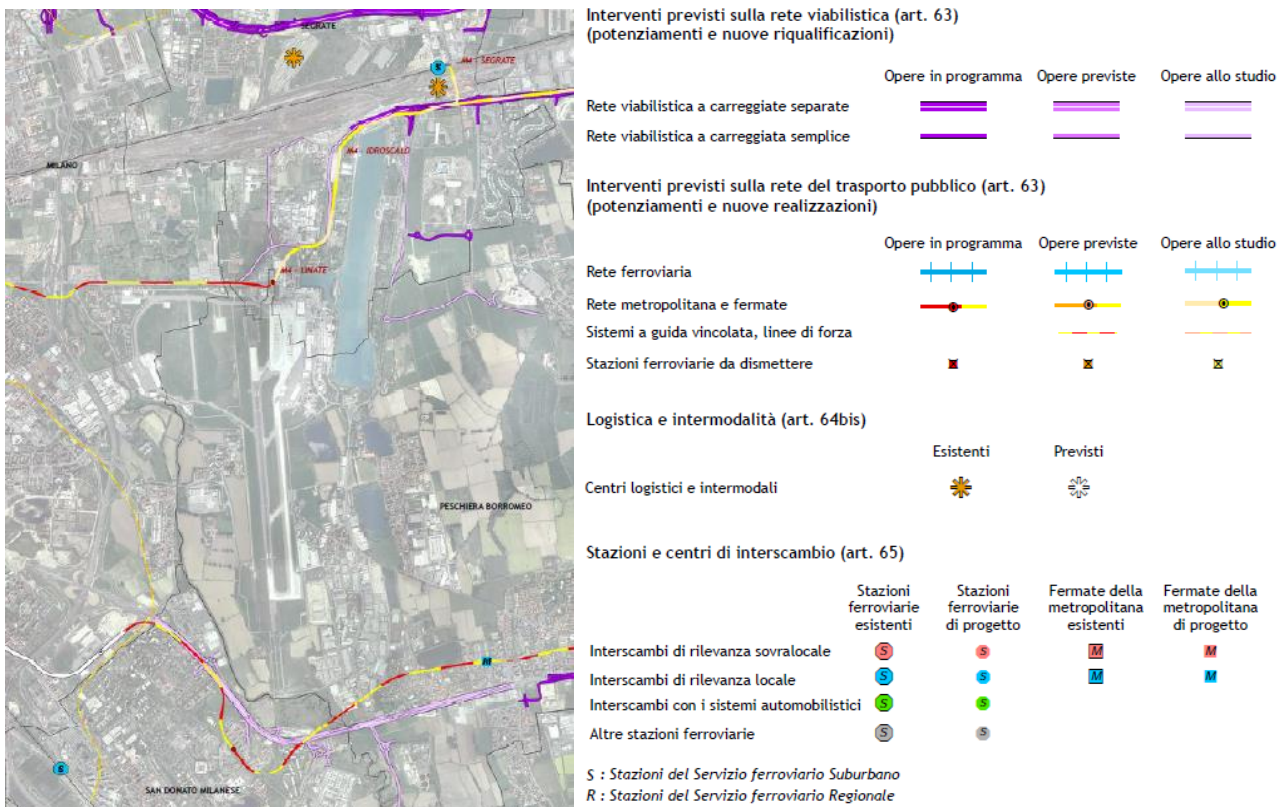


Figura 3-2 Stralcio Tavola 1 - Sistema infrastrutturale dell'intorno dell'Aeroporto di Milano Linate

L'art. 13 co. 3 delle Norme di Piano dispone che il PTCP concorre nei termini di legge al perseguimento degli obiettivi del PTR, del quale assume le indicazioni di carattere ricognitivo e valutativo, che poi traduce a scala di maggior definizione secondo le specifiche caratteristiche territoriali e in coerenza con la normativa del PTR, dettando obiettivi, indirizzi e, ove ammesso dal PTR stesso, prescrizioni prescrittive e prevalenti. Il PTCP è strumento di tutela paesaggistica e integra il piano del paesaggio lombardo, in conformità al disposto dell'articolo 77 della legge regionale 11 marzo 2005 n. 12 e successive modificazioni e integrazioni.

L'elaborato di riferimento prevalente di Piano relativo agli aspetti paesaggistici risulta essere la "Tavola 2 - Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica", allegata alla presente relazione ("PTCP di Milano: Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica" - Cod. QPRM.T02).

Tale Tavola definisce la struttura paesistica del territorio provinciale mediante le unità tipologiche di paesaggio con riferimento alle principali conformazioni geomorfologiche e alle identità storico-culturali, naturali, paesistico-fluviali, insediative e del paesaggio agrario e urbano.

L'Aeroporto di Milano Linate è ricompreso all'interno della unità denominata "Media pianura irrigua e dei fontanili" e ubicato in prossimità delle "Valli fluviali".

Per tali unità di paesaggio valgono i seguenti indirizzi:

Media pianura irrigua e dei fontanili:

- a) Tutelare, valorizzare e riqualificare la rete idrografica naturale e artificiale;
- b) Salvaguardare la struttura del paesaggio agrario del Naviglio Grande, le visuali percettive e tutelare gli insediamenti rurali storici, le partiture poderali compatte, la rete irrigua, la vegetazione, la rete viaria minore e le marcite;
- c) Salvaguardare i contesti paesistico-ambientali del Fontanile Nuovo e delle Sorgenti della Muzzetta;
- d) Valorizzare e riqualificare il paesaggio agrario residuo lungo il Sempione e la Padana Superiore, a ovest, e lungo Cassanese, Rivoltana e Paullese, ad est.

Valli fluviali:

- a) Tutelare e conservare l'ambiente naturale del corpo idrico principale e dei suoi affluenti;
- b) Salvaguardare il paesaggio agrario, caratterizzato da colture foraggere, dalle marcite e da una ricca maglia idrografica naturale e artificiale;
- c) Conservare le peculiarità orografiche e morfologiche e le visuali sul paesaggio fluviale;
- d) Conservare e valorizzare i mulini e le archeologie industriali lungo l'Olona, il Seveso, il Lambro e l'Adda, i siti leonardeschi, le ville storiche e le fortificazioni;
- e) Riqualificare i sistemi fluviali e il reticolo idrografico minore.

Analizzando la medesima tavola si osserva come, anche in questo caso, l'area aeroportuale sia pressoché circondata da territori appartenenti a Parchi regionali che, in tal caso, è riferibile al Parco Agricolo Sud Milano, il cui Piano Territoriale di Coordinamento vigente è stato analizzato al successivo paragrafo 3.3 al quale si rimanda.

Lungo il corso d'acqua del Lambro si evidenziano ambiti di rilevanza paesistica, fascia di rilevanza paesistico-fluviale e territori appartenenti a Parchi naturali istituiti e proposti che, seppur prossimi all'area aeroportuale, non sono ricompresi al suo interno.

Per quanto in ultimo riguarda la "Tavola 7 – Difesa del suolo" (cfr. Figura 3-3), l'ambito aeroportuale è ricompreso all'interno di Ambiti di rigenerazione prevalente della risorsa idrica e Ambiti golenali appartenenti al Ciclo delle acque e alla Fascia fluviale C del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI).

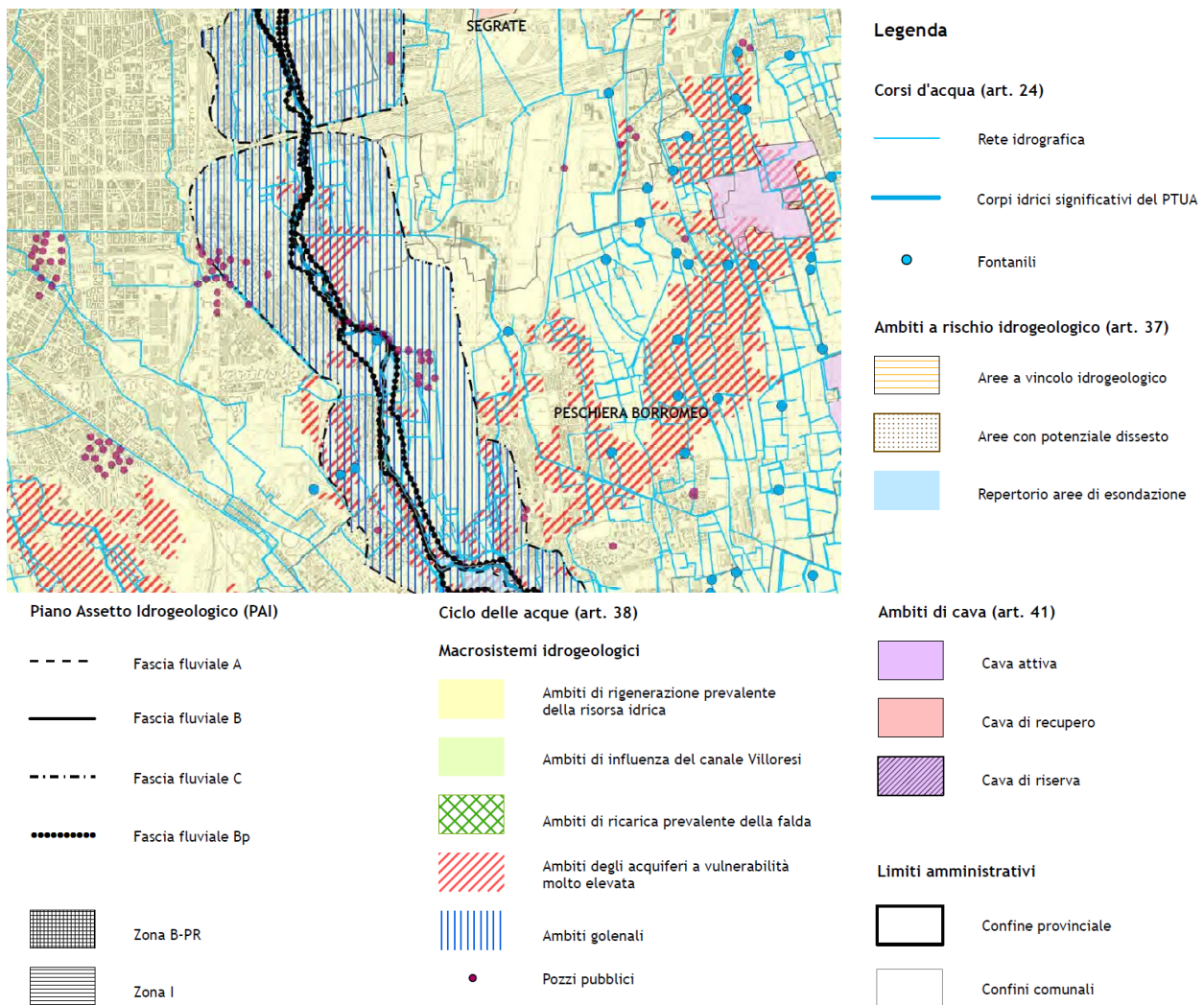


Figura 3-3 Stralcio Tavola 7 – Difesa del suolo nell'intorno dell'Aeroporto di Milano Linate

Rispetto al Ciclo delle acque, le Norme (Art. 38), oltre ai macro-obiettivi generali di Piano individuano i seguenti ulteriori obiettivi:

- Prevedere soluzioni progettuali che regolino il deflusso dei drenaggi urbani verso i corsi d'acqua, anche individuando aree in grado di fermare temporaneamente le acque nei periodi di crisi e bacini multifunzionali fitodepuranti.
- Prevedere, ove possibile negli impianti di depurazione di progetto, l'adozione del trattamento terziario e di processi di fitodepurazione o di lagunaggio.
- Promuovere il risparmio idrico, la distinzione delle reti di distribuzione in acque di alto e basso livello qualitativo e interventi di riciclo e riutilizzo delle acque meteoriche nei nuovi insediamenti.
- Promuovere l'integrazione tra pianificazione territoriale e pianificazione dei servizi idrici, di fognatura e depurazione.

In particolare, per quanto riguarda gli Ambiti di rigenerazione prevalente della risorsa idrica le Norme indirizzano a "favorire l'immissione delle acque meteoriche nel reticolo idrico superficiale. Nelle eventuali trasformazioni urbanistiche e infrastrutturali è necessario valutare le alterazioni al regime delle acque sotterranee e verificare i relativi effetti anche nelle aree limitrofe, eventualmente introducendo adeguati correttivi al progetto di intervento".

Il citato art. 13 delle Norme di Piano, al co. 4, specifica che le disposizioni del Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI) dell'Autorità di bacino del fiume Po (DCI n. 18 del 26/04/2001 e smi; DPCM del 24/05/2001) sono recepite dal PTCP e ne specifica le indicazioni relativamente alle aree a rischio idrogeologico.

Per queste ultime, oltre ai macro-obiettivi perseguiti dal PTCP, le Norme individuano i seguenti ulteriori obiettivi per gli Ambiti a rischio idrogeologico:

- a) Non aumentare il rischio idrogeologico, promuovere interventi di consolidamento e sistemazione, salvaguardare gli elementi geomorfologici di cui all'art.21 e tutelare la risorsa idrica sotterranea da eventuali contaminazioni;
- b) Concorrere alla funzione di laminazione delle piene fluviali, anche mediante recupero delle cave o delle aree urbanizzate, rispettando i valori paesistico-ambientali del contesto fluviale.

Per gli Ambiti a rischio idrogeologico valgono i seguenti indirizzi:

- a) Favorire gli interventi di forestazione nelle Aree a vincolo idrogeologico individuate alla Tavola 7, secondo le norme di attuazione del PAI.
- b) Non introdurre trasformazioni urbanistiche o infrastrutturali negli Ambiti golenali che aumentino il rischio idrogeologico.
- c) Realizzare interventi di messa in sicurezza e consolidamento delle Aree con potenziale dissesto. Le relative disposizioni andranno riferite alla specifica regolamentazione del PAI e a quella regionale di cui alla DGR 28/05/2008 n. 8/7374.
- d) Evitare l'edificazione negli ambiti riportati nel Repertorio delle Aree di esondazione, ovvero, in caso di trasformazione urbanistica o infrastrutturale, fatte salve le specifiche prescrizioni attribuite dalla classificazione di fattibilità geologica dello strumento urbanistico, verificare il grado di rischio e introdurre opportuni accorgimenti per prevenirlo.
- e) Non modificare l'assetto morfologico dei luoghi nella conduzione delle attività agricole, fatti salvi gli interventi strettamente necessari ai fini irrigui.

3.3 Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano

3.3.1 Obiettivi e struttura del Piano

Il Parco Agricolo Sud Milano è dotato di Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) approvato con DGR n. 7/818 del 3 agosto 2000.

Il PTC del Parco Agricolo Sud Milano ha effetti di piano paesistico coordinato, ai sensi dell'art. 57 del D.lgs. 31 marzo 1998 n. 112, con i contenuti paesistici del PTCP ed è approvato ai sensi delle

LLRR 23 aprile 1990, n. 24 "Istituzione del parco regionale di cintura metropolitana Parco Agricolo Sud Milano" e 30 novembre 1983, n. 86 "Piano regionale delle aree protette. Norme per l'istituzione e la gestione delle riserve, dei parchi e dei monumenti naturali nonché delle aree di particolare rilevanza naturale e ambientale". Il PTC assume anche i contenuti di piano territoriale paesistico ai sensi della L.R. 27 maggio 1985, n. 57 "Esercizio delle funzioni regionali in materia di protezione delle bellezze naturali e subdelega ai comuni".

Le previsioni urbanistiche del PTC sono immediatamente vincolanti per chiunque, sono recepite di diritto negli strumenti urbanistici generali comunali dei comuni interessati e sostituiscono eventuali previsioni difformi che vi fossero contenute, ai sensi dell'art. 18, comma 4, L.R. 86/1983.

Il Parco Agricolo Sud Milano è classificato ai sensi dell'art. 11 della LR 8 novembre 1996, n. 32 "Integrazioni e modifiche alla LR, 30 novembre 1983, n. 86 come parco regionale agricolo e di cintura metropolitana; al suo interno sono delimitate le riserve naturali e le aree che costituiscono parco naturale. Tali aree sono individuate con apposito perimetro nella planimetria di piano, da approvarsi con specifica legge regionale. Sino all'approvazione di detta legge, le medesime aree sono soggette alla normativa dettata dal PTC, corrispondente alle previsioni concernenti le seguenti zone:

- aree di riserva naturale e relative aree di rispetto di cui agli artt. 28, 29 e 30;
- zone di interesse naturalistico di cui all'art. 31;
- zone di transizione tra le aree della produzione agraria e le zone di interesse naturalistico di cui all'art. 32;
- zone di protezione delle pertinenze fluviali di cui all'art. 33.

Il PTC è costituito dalle norme tecniche di attuazione e dalle tavole denominate "Articolazione territoriale delle previsioni di piano".

3.3.2 Rapporto Opera-Piano

Ai fini del presente Studio, le previsioni del Masterplan sono analizzate tenendo in considerazione i contenuti della tavola "Articolazione territoriale delle previsioni di piano" e relative norme.

Facendo riferimento all'elaborato cartografico "PTC del Parco Agricolo Sud Milano" (Cod. QPRM.T03), allegato alla presente relazione, si evince come l'intero sedime aeroportuale sia ricompreso nei territori esterni al parco, mentre gli ambiti circostanti ed esso rientrano all'interno dei Territori agricoli e verde di cintura urbana – ambito dei Piani di cintura urbana.

Per la collocazione intermedia di tali territori tra l'agglomerazione dell'area milanese e i vasti territori agricoli di cintura metropolitana, essi costituiscono fasce di collegamento tra città e campagna da sottoporre a piani di cintura urbana (art. 26 delle Norme). In tali aree devono essere contemplate le esigenze di salvaguardia, di recupero paesistico e ambientale e di difesa dell'attività agricola produttiva, con la realizzazione di interventi legati alla fruizione di parco quali aree a verde, attrezzature sociali e ricreative, impianti sportivi e funzioni di interesse generale.

Ad ogni modo, tali territori non sono interessati dalle previsioni di Masterplan in quanto queste ricadono interamente all'interno del sedime aeroportuale esterno al Parco Agricolo Sud Milano.

3.4 La pianificazione urbanistica comunale

3.4.1 I Piani di Governo del Territorio

In riferimento alla LR 12/2005, la pianificazione comunale si attua mediante il Piano di Governo del Territorio (PGT) che definisce l'assetto dell'intero territorio comunale ed è articolato nei seguenti atti:

- a. il Documento di Piano,
- b. il Piano dei Servizi,
- c. il Piano delle Regole.

Gli aspetti regolamentativi e gli elementi di qualità della città e del territorio sono affidati al Piano delle Regole; l'armonizzazione tra insediamenti funzionali ed il sistema dei servizi e delle attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale viene affidata al Piano dei Servizi.

Questi ultimi due strumenti pur congegnati in modo da avere autonomia di elaborazione, previsione ed attuazione, devono interagire, tra loro e con il Documento di Piano, assicurando reciproche coerenze e sinergie, ma soprattutto debbono definire le azioni per la realizzazione delle strategie e degli obiettivi prefigurati nel Documento di Piano, all'interno dell'unicità del processo di pianificazione.

Sia il Piano dei Servizi che il Piano delle Regole devono garantire coerenza con gli obiettivi strategici e quantitativi di sviluppo complessivo del PGT contenuti nel Documento di Piano e, nello stesso tempo, gli indirizzi specifici contenuti in essi trovano fondamento e si configurano come sviluppi delle direttive ed indicazioni che il Documento di Piano detta nell'ambito della definizione delle politiche funzionali (residenza, edilizia residenziale pubblica, attività produttive primarie, secondarie, terziarie, distribuzione commerciale), di qualità del territorio e di tutela dell'ambiente.

In quest'ottica le previsioni contenute nel Documento di Piano, in quanto espressioni della strategia complessiva di sviluppo delineata dal PGT, non producono effetti diretti sul regime giuridico dei suoli. La conformazione dei suoli avviene infatti attraverso il Piano dei Servizi, il Piano delle Regole, i piani attuativi, ed i Programmi Integrati di Intervento.

Il Documento di Piano

La caratteristica fondamentale del Documento di Piano è quella di possedere una dimensione strategica, che si traduce nella definizione di una visione complessiva del territorio comunale e del suo sviluppo, ed una più direttamente operativa, contraddistinta dalla determinazione degli obiettivi specifici da attivare per le diverse destinazioni funzionali e dall'individuazione degli ambiti soggetti a trasformazione.

Il Documento di Piano, pur riferendosi ad un arco temporale definito (validità quinquennale assegnata dalla Legge), che risponde ad un'esigenza di flessibilità legata alla necessità di fornire

risposte tempestive al rapido evolversi delle dinamiche territoriali, proprio per l'essenza dello stesso deve contenere una visione strategica rivolta ad un orizzonte temporale di più ampio respiro.

Il documento di piano definisce:

- a) il quadro ricognitivo e programmatico di riferimento per lo sviluppo economico e sociale del comune;
- b) il quadro conoscitivo del territorio comunale, come risultante dalle trasformazioni avvenute;
- c) l'assetto geologico, idrogeologico e sismico.

I quadri conoscitivi e ricognitivi costituiscono pertanto il riferimento per:

- l'individuazione degli obiettivi di sviluppo, miglioramento e conservazione a valenza strategica per la politica territoriale del Comune
- la determinazione degli obiettivi quantitativi di sviluppo complessivo del PGT
- la determinazione delle politiche di intervento per i diversi sistemi funzionali
- la dimostrazione della compatibilità delle politiche di intervento individuate con le risorse economiche attivabili dall'Amministrazione Comunale
- l'individuazione degli ambiti di trasformazione
- determinare le modalità di recepimento delle eventuali previsioni prevalenti contenute nei piani di livello sovracomunale
- definire eventuali criteri di compensazione, di perequazione e di incentivazione

Il Piano dei Servizi

Con la LR 12/2005, il Piano dei Servizi strumento già noto ai Comuni in quanto introdotto nella legislazione urbanistica regionale nel 2001, acquista valore di atto autonomo, a riconoscimento della centralità delle politiche ed azioni di governo inerenti le aree e le strutture pubbliche e di interesse pubblico o generale e della dotazione ed offerta di servizi.

Il Piano dei Servizi concorre al perseguimento degli obiettivi dichiarati nel Documento di Piano per realizzare un coerente disegno di pianificazione sotto l'aspetto della corretta dotazione di aree per attrezzature pubbliche nonché per assicurare, attraverso il sistema dei servizi l'integrazione tra le diverse componenti del tessuto edificato e garantire un'adeguata ed omogenea accessibilità ai diversi servizi a tutta la popolazione comunale.

In questo senso il Piano dei Servizi determina importanti ricadute in termini di disegno del territorio, in quanto struttura portante del sistema urbano e, in particolare, dello spazio pubblico della città.

Il Piano dei Servizi, basandosi sul quadro conoscitivo e orientativo del territorio comunale definito dal Documento di Piano e sulla scorta di eventuali ulteriori e specifiche indagini sulla situazione locale deve in particolare:

- inquadrare il Comune nel contesto territoriale che rappresenta l'ambito di riferimento per la fruizione dei servizi;
- formulare l'inventario dei servizi presenti nel territorio;

- determinare lo stato dei bisogni e della domanda di servizi;
- confrontare l'offerta e la domanda di servizi per definire una diagnosi dello stato dei servizi ed individuare eventuali carenze;
- determinare il progetto e le priorità di azione.

Il Piano delle Regole

Il Piano delle Regole si connota come lo strumento di controllo della qualità urbana e territoriale. Esso considera e disciplina, cartograficamente e con norme, l'intero territorio comunale, fatta eccezione per le aree comprese negli ambiti di trasformazione di espansione individuati dal Documento di Piano, che si attuano tramite piani attuativi, secondo criteri, anche insediativi e morfologici, dettati direttamente dal Documento di Piano stesso.

Il Piano delle Regole, concorre al perseguimento degli obiettivi dichiarati nel Documento di Piano per un coerente disegno di pianificazione sotto l'aspetto insediativo, tipologico e morfologico e per un miglioramento della qualità paesaggistica delle diverse parti del territorio urbano ed extraurbano; inoltre in coordinamento con il Piano dei Servizi, disciplina - sotto l'aspetto insediativo, tipologico e morfologico - anche le aree e gli edifici destinati a servizi (edifici e aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale, aree a verde, corridoi ecologici e sistema del verde di connessione tra territorio rurale e quello edificato, eventuali aree per l'edilizia residenziale pubblica), al fine di assicurare l'integrazione tra le diverse componenti del tessuto edificato e di questo con il territorio rurale.

Il Piano delle Regole, basandosi sul quadro conoscitivo del territorio comunale definito dal Documento di Piano e sulla scorta di eventuali ulteriori indagini conoscitive, individua e recepisce innanzitutto:

- a) le previsioni sovraordinate, prevalenti e vincolanti;
- b) tutti i vincoli di varia natura sovraordinati che gravano sul territorio;
- c) gli ambiti del tessuto urbano consolidato, costituito dall'insieme delle parti di territorio su cui è già avvenuta l'edificazione o la trasformazione dei suoli, comprendendo in esso le aree libere intercluse o di completamento;
- d) le aree destinate all'esercizio dell'attività agricola;
- e) le aree di valore paesaggistico-ambientale ed ecologiche ritenute meritevoli di valorizzazione a livello locale;
- f) le aree non soggette ad interventi di trasformazione urbanistica;
- g) i vincoli e le classi di fattibilità, delle azioni di piano secondo i "Criteri ed indirizzi per la definizione della componente geologica, idrogeologica e sismica del Piano di Governo del Territorio, in attuazione dell'art. 57 della LR 12/2005";
- h) le aree e gli edifici a rischio di compromissione o degrado, che richiedono una particolare attenzione manutentiva ed una disciplina degli interventi di recupero e valorizzazione.

In riferimento al Masterplan oggetto del presente SIA, i Piani di Governo del Territorio di seguito analizzati sono:

- il PGT del Comune di Milano, approvato con DCC n. 16 del 22 maggio 2012,
- il PGT del Comune di Peschiera Borromeo, approvato con DCC n. 43 del 26 luglio 2012,
- il PGT del Comune di Segrate, approvato con DCC n. 11 del 14 febbraio 2012.

Si specifica inoltre che per ciascun PGT consultato, sono stati analizzati gli elaborati appartenenti al Piano delle Regole in quanto rappresenta lo strumento finalizzato a definire le regole urbanistiche ed edilizie, le destinazioni d'uso del suolo e degli edifici e le modalità di intervento relative al territorio urbanizzato.

3.4.2 PGT del Comune di Milano: il Piano delle Regole

3.4.2.1 Obiettivi e struttura del Piano

Il Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano, approvato con D.C.C. n. 16 del 22 maggio 2012, definisce l'assetto dell'intero territorio comunale ed è articolato dai seguenti atti:

- il Documento di Piano,
- il Piano dei Servizi,
- il Piano delle Regole.

Il Piano delle Regole (PdR) definisce all'interno dell'intero territorio comunale gli ambiti del tessuto urbano consolidato, disciplina la regolamentazione del territorio, individua le aree e gli edifici assoggettati a tutele sovraordinate, contiene la componente geologica, idrogeologica e sismica.

Il Piano delle Regole:

- a. individua e disciplina gli ambiti di Tessuto Urbano Consolidato (TUC) del territorio comunale, che sono articolati in:
 - i. Nuclei di Antica Formazione (NAF);
 - ii. Tessuto urbano di Recente Formazione (TRF), suddiviso in:
 - Ambiti contraddistinti da un Disegno urbanistico Riconoscibile (ADR);
 - Ambiti di Rinnovamento Urbano (ARU);
- b. indica gli immobili e le aree assoggettati a tutela e salvaguardia in base alla normativa statale e regionale;
- c. individua e disciplina le aree e gli edifici a rischio di incidente rilevante;
- d. recepisce le prescrizioni e attua gli indirizzi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- e. individua gli ambiti sottoposti alla disciplina dei seguenti Parchi Regionali:
 - i. Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano;
 - ii. Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Nord Milano;
- f. individua gli ambiti agricoli del Parco Agricolo Sud Milano, che per la loro strategicità e valorizzazione sono disciplinati dal DdP e dal PdS, cui rimanda;
- g. individua e disciplina le aree di valore paesaggistico-ambientale ed ecologico;
- h. indica i vincoli per la difesa del suolo e i vincoli amministrativi;

- i. indica le aree regolate da provvedimenti amministrativi in itinere o comunque vigenti, che il PGT ritiene meritevoli di tutela, alle quali non si applica la presente disciplina.

Il PdR si compone dei seguenti elaborati:

- a. Norme di attuazione,
- b. Tav. R.01 - Ambiti territoriali omogenei e fattibilità geologica,
- c. Tav. R.02 - Indicazioni morfologiche,
- d. Tav. R.03
 - 1. NAF Centro storico: Analisi dei valori storico-morfologici,
 - 2. NAF/Nuclei esterni: Analisi dei valori storico-morfologici,
- e. Tav. R.04
 - 1. NAF/Centro storico: Tipologie di intervento,
 - 2. NAF/Nuclei esterni: Tipologie di intervento,
- f. Tav. R.05 - Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo,
- g. Tav. R.06 - Vincoli di tutela e salvaguardia,
- h. Tav. R.07 - Rischi, rumori e radar per la navigazione aerea,
- i. Tav. R.08 - Ostacoli e pericoli per la navigazione aerea,
- l. Tav. R.09 - Reticolo idrografico e fasce di rispetto.

Al PdR sono allegati i seguenti elaborati:

- a. Allegato 1 - Schema esemplificativo - ambito di applicazione del Piano delle Regole,
- b. Allegato 2 - Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica,
- c. Allegato 3 - Elenco ambiti in norma transitoria comprensivo dell'aggiornamento in conformità all'art. 32,
- d. Allegato 4 - Elenco delle "Zone A di recupero" e delle "Zone B di recupero" del PRG del 1980 e relative varianti,
- e. Allegato 5 - Norme di attuazione delle "Zone A di recupero" e delle "Zone B di recupero" del PRG del 1980 e relative varianti,
- f. Allegato 6 - Elenco vincoli per la difesa del suolo, vincoli amministrativi e vincoli di tutela e salvaguardia,
- g. Allegato 7 - Nucleo di Antica Formazione: schede complessi edilizi con valore storico-architettonico,
- h. Allegato 8 - Regolamento in materia di polizia idraulica del reticolo idrografico,
- i. Allegato 9 - Relazione illustrativa reticolo idrografico e fasce di rispetto,
- j. Allegato 10 - Elaborato tecnico aziende a rischio di incidente rilevante,
- k. Allegato 11 - Relazione illustrativa elaborato e linee guida relative agli ostacoli e ai pericoli per la navigazione aerea,
- l. Allegato 12 - Relazione Piano di rischio aeroportuale,
- m. Allegato 13 - Metodologia di stima delle curve del livello di valutazione del rumore aeroportuale (LVA).

3.4.2.2 *Rapporto Opera-Piano*

Ai fini del presente SIA è stato analizzato l'elaborato cartografico "Indicazioni morfologiche" ("PGT del Comune di Milano: Piano delle Regole" – Cod. QPRM.T04), allegato alla presente relazione, facendo riferimento alle relative disposizioni contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione (NTA).

Analizzando tale elaborato si evince che la porzione di sedime aeroportuale ricadente nell'ambito del PGT di Milano è da questo ricompresa tra le "Infrastrutture aeroportuali esistenti" e tra il "Tessuto Urbano Consolidato", nello specifico Tessuto urbano di recente formazione.

Gli ambiti delle Infrastrutture aeroportuali esistenti e, più in generale quelli delle Infrastrutture per la mobilità ed il trasporto pubblico sono disciplinati dalle Norme del Piano dei Servizi.

Per quel che concerne le aree destinate a infrastrutture per la mobilità e trasporto pubblico esistenti ricadenti nel Tessuto Urbano Consolidato, l'art. 5 delle Norme del Piano dei Servizi stabilisce che è consentita la localizzazione delle funzioni urbane anche private indicate all'art. 4 comma 13 delle Norme di attuazione del Piano delle Regole (Funzioni urbane - si dividono nelle seguenti categorie: residenza; commercio; produttivo; terziario; servizi privati per le seguenti attività: culturali, sanitarie e assistenziali, sportive e per lo spettacolo), mediante motivata deliberazione del Consiglio Comunale che ne definirà sia l'ambito di intervento sia lo specifico strumento urbanistico/edilizio attuativo da utilizzare.

Il successivo art. 7 "Caratteri delle infrastrutture" delle Norme del Piano dei Servizi, al comma 8 stabilisce che per tutte le tipologie di infrastrutture individuate dal Piano, comprese quelle aeroportuali, si applica quanto previsto dall'art. 4 comma 9 delle medesime Norme, ovvero «i servizi pubblici localizzati su aree pubbliche, asservite all'uso pubblico o date in concessione possono includere sia funzioni urbane, di cui all'art. 4 comma 13 delle Norme di attuazione del Piano delle Regole, sia diritti edificatori, purché le funzioni urbane da includere siano direttamente collegate e strettamente funzionali al servizio stesso. La summenzionata facoltà è assunta mediante motivata deliberazione del Consiglio Comunale, le cui determinazioni sono recepite nel presente Piano senza necessità di variante. La medesima deliberazione dovrà indicare anche lo specifico strumento urbanistico/edilizio attuativo da utilizzare».

La porzione di ambito aeroportuale ubicato tra il corso d'acqua del fiume Lambro e l'asse stradale Viale dell'Aviazione/Via Baracca ricomprende porzioni di "Territori agricoli e verde di cintura urbana - ambito dei piani di cintura urbana" appartenenti al Parco Agricolo Sud Milano per i quali l'art. 19 delle Norme di Piano detta disposizioni in merito alle aree sottoposte alla normativa dei Parchi Regionali.

Nello specifico, tale articolo stabilisce che all'interno dei territori ricompresi nel Parco Agricolo Sud Milano si applicano le indicazioni e i contenuti normativi e cartografici del PTC del Parco medesimo che sono recepiti di diritto nel PGT e prevalgono su previsioni difformi. Gli interventi di qualsiasi

natura interni al territorio del Parco sono soggetti ad Autorizzazione Paesaggistica preventiva a qualsiasi atto autorizzativo o di inizio attività.

Ad ogni modo, tale porzione di sedime aeroportuale non è interessata da alcuna previsione di Masterplan.

3.4.3 PGT del Comune di Peschiera Borromeo: il Piano delle Regole

3.4.3.1 Obiettivi e struttura del Piano

Il Piano di Governo del Territorio del Comune di Peschiera Borromeo, approvato con D.C.C. n. 43 del 26 luglio 2012, definisce l'assetto dell'intero territorio comunale articolandosi nei seguenti atti:

- il Documento di Piano,
- il Piano dei Servizi,
- il Piano delle Regole.

Il Piano delle Regole (PdR), mediante le proprie norme, disciplina l'attuazione del PGT sull'intero territorio comunale di Peschiera Borromeo, al fine di perseguire l'obiettivo di valorizzare e qualificare il territorio comunale nel rispetto dei principi di contenimento dell'uso del suolo e di sostenibilità ambientale e in coerenza con gli strumenti di pianificazione urbanistici e territoriali di livello sovracomunale.

Il PdR è costituito dalla seguente documentazione:

- Norme tecniche di attuazione del PGT
- Tavole serie 1 "Classificazione del territorio comunale in ambiti omogenei",
- Tavole serie 2 "Classificazione del territorio in ambiti omogenei e disciplina",
- Tavole serie 3 "Sistema Territoriale Insediativo: Carta dei Vincoli",
- Tavole serie 4 "Sistema territoriale paesistico ambientale. Carta dei vincoli e adeguamento della Disciplina urbanistica comunale alla pianificazione sovraordinata",
- Classificazione degli edifici all'interno della città storica e opere ammesse.

3.4.3.2 Rapporto Opera-Piano

Ai fini del presente SIA è stato analizzato l'elaborato cartografico "Classificazione del territorio comunale in ambiti omogenei" ("PGT del Comune di Peschiera Borromeo: Piano delle Regole" – Cod. QPRM.T05), allegato alla presente relazione, facendo riferimento alle relative disposizioni contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione (NTA).

Osservando tale elaborato si evince che l'area aeroportuale ricompresa all'interno del territorio del Comune di Peschiera Borromeo è classificata come "Attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale", il cui art. 28 delle Norme di riferimento riconosce come tali i servizi e le attrezzature pubbliche realizzati tramite iniziativa pubblica diretta o ceduti al comune nell'ambito della pianificazione attuativa, nonché i servizi e le attrezzature, anche privati, di uso pubblico o di interesse generale, regolati da apposito atto di asservimento o da regolamento d'uso, ovvero da

atto di accreditamento dell'organismo competente in base alla legislazione di settore, nella misura in cui assicurino lo svolgimento delle attività cui sono destinati a favore della popolazione residente nel comune e di quella non residente eventualmente servita.

Nell'ambito del sedime aeroportuale sono inoltre ricomprese le seguenti fasce di rispetto e vincoli riportati dal Piano:

- Aree tutele ai sensi dell'art. 142 lett. b) del D.lgs. 42/2004 - Fascia di rispetto di 300 m - Territori contermini ai laghi,
- Aree tutele ai sensi dell'art. 142 lett. c) del D.lgs. 42/2004 - Fascia di rispetto di 150 m - Sponde delle acque pubbliche,
- Navigli e corsi d'acqua (art. 42 del PTC del Parco Agricolo Sud Milano),
- Area di rispetto del pozzo pubblico definita con criterio geometrico – 200 m (art. 22 del PGT)
- Fascia di rispetto di 10 m (ai sensi del R.D. 523/1904) (limite di inedificabilità) e (ai sensi del R.D. 368/1904) vincolo transitorio fino alla "Individuazione del reticolo principale e minore - D.G.R. 25/01/03 n. 7/7868 e smi (art. 22 del PGT),
- Reticolo idrografico, naturaliforme e antropico (art. 22 del PGT),
- Fascia di rispetto cimiteriale (art. 22 del PGT),
- Fasce di rispetto stradali (art. 22 del PGT).

Per quanto concerne le fasce di rispetto e vincoli individuati dal Piano, l'art. 22 delle Norme stabilisce che in tali aree qualsiasi trasformazione è vietata o disciplinata da normative specifiche. Le norme vigenti che disciplinano le fasce di rispetto e gli ambiti assoggettati a vincoli particolari prevalgono sulle indicazioni del PGT eventualmente difformi o in contrasto.

Relativamente agli ambiti assoggettati a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 si rimanda al paragrafo "Beni culturali" (§ 5.1) del presente Studio.

Per i Navigli e corsi d'acqua le Norme del Piano delle Regole fanno riferimento all'art. 42 del PTC del Parco Agricolo Sud Milano che dispone quanto di seguito riportato. «*Il sistema delle acque irrigue [...] è interamente sottoposto a tutela in quanto parte integrante della struttura morfologica, del tessuto storico e paesistico e della infrastrutturazione agraria del territorio del Parco. [...] In attesa della predisposizione di un piano di settore navigli e canali che definisca in modo più dettagliato l'ambito di pertinenza dei navigli e canali è vietata l'edificazione in fascia di m. 100 dalle sponde. Le eventuali nuove strutture di attraversamento che si rendessero necessarie, sono progettate in modo da garantirne l'armonico inserimento e da non costituire ostacolo alla funzionalità del corso d'acqua e a tal fine sono sottoposte a specifico parere dell'ente gestore, fatte salve le competenze di altre pubbliche amministrazioni*».

Nelle fasce di rispetto stradale sono ammessi i seguenti interventi:

- realizzazione di manufatti per la mobilità pedonale e veicolare e relativi equipaggiamenti (carreggiate, marciapiedi, banchine, impianti di illuminazione, etc.),
- parcheggi,
- opere di arredo stradale e verdi (compreso eventuali alberature, ma nel rispetto delle indicazioni del Codice della strada),
- percorsi pedonali e piste ciclabili,
- impianti di distribuzione del carburante.

La porzione di ambito aeroportuale ubicato tra il corso d'acqua del fiume Lambro e l'asse stradale Viale dell'Aviazione/Via Baracca ricomprende territori classificati come Aree agricole e le seguenti fasce di rispetto e vincoli riportati dal Piano:

- Aree tutele ai sensi dell'art. 142 lett. c) del D.lgs. 42/2004 - Fascia di rispetto di 150 m - Sponde delle acque pubbliche,
- Adeguamento al Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano (DGR VII/818 del 3 agosto 2000),
- Proposta di Parco naturale (art. 1 del PTC del Parco Agricolo Sud Milano),
- Territori agricoli e verde di cintura urbana - ambito dei piani di cintura urbana (art. 26 del PTC del Parco Agricolo Sud Milano),
- Navigli e corsi d'acqua (art. 42 del PTC del Parco Agricolo Sud Milano),
- Area di tutela assoluta del pozzo ad uso idropotabile (10m) (art. 22 NTA del PGT),
- Localizzazione dei pozzi ad uso idropotabile (art. 22 NTA del PGT),
- Fasce di rispetto stradali (art. 22 NTA del PGT).

Per tale porzione di territorio aeroportuale, come già precedentemente indicato, non sono previste alcune iniziative di Masterplan.

In ultimo, secondo l'articolo 3 delle Norme, sono ammesse deroghe nei casi previsti dall'art. 40 della legge regionale n. 12/2005, ovvero per edifici ed impianti pubblici o di interesse pubblico, previa deliberazione del consiglio comunale e senza necessità di preventivo nulla-osta regionale, ed ai fini dell'abbattimento delle barriere architettoniche e localizzative come indicato dall'art. 19 della LR n. 6/1989.

3.4.4 PGT del Comune di Segrate: il Piano delle Regole

3.4.4.1 Obiettivi e struttura del Piano

Il Piano di Governo del Territorio del Comune di Segrate, approvato con D.C.C. n. 11 del 14 febbraio 2012, definisce l'assetto dell'intero territorio comunale articolandosi nei seguenti atti:

- il Documento di Piano,
- il Piano dei Servizi,
- il Piano delle Regole.

Il Piano delle Regole definisce la destinazione delle aree sul territorio comunale. In particolare individua:

- individua e definisce all'interno dell'intero territorio comunale gli ambiti del tessuto urbano consolidato, comprensivi delle aree libere intercluse o di eventuale completamento;
- individua gli immobili soggetti a tutela;
- individua le aree destinate all'attività agricola; quelle di valore paesaggistico, ambientale e ecologico;
- individua le aree e gli edifici in situazione di degrado, compromissione o comunque con potenzialità ai fini di un rinnovo urbano.

Il Piano delle Regole, inoltre, definisce le modalità di attuazione degli interventi urbanistici e di quelli edilizi sia sugli edifici esistenti che di nuova realizzazione.

Il Piano delle Regole risulta costituito dai seguenti elaborati:

- Elaborato C1a/b – Sistema insediativo - Nuclei di antica formazione: destinazioni d'uso, stato di conservazione, rilievo qualitativo,
- Elaborato C2 – Sistema insediativo: tipologie edilizie,
- Elaborato C3 – Sistema insediativo: altezze degli edifici,
- Elaborato C4 – Sistema insediativo: destinazioni d'uso prevalenti,
- Elaborato C5 – Sistema insediativo: densità edilizie,
- Elaborato C6 – Sistema insediativo: uso dello spazio aperto,
- Elaborato C7 – Analisi del sistema urbano: carta di sintesi,
- Elaborato C8 – Azzonamento (scala 1:5000),
- Elaborato C8.a/8.g – Azzonamento (scala 1:2000),
- Elaborato C9 - Modalità di intervento per il centro storico,
- Elaborato C10 – Beni costitutivi del paesaggio – piano paesaggistico comunale,
- Elaborato C11 - Carta della sensibilità paesaggistica,
- Elaborato C12 – Repertorio dei beni storico-architettonici e ambientali,
- Elaborato C13 – Relazione,
- Elaborato C14 – Norme.

Gli elaborati C1/C7 hanno carattere descrittivo, l'elaborato C13 ha carattere illustrativo mentre gli elaborati C8/C12 e C14 forniscono i contenuti progettuali del Piano delle Regole ed hanno carattere prescrittivo.

3.4.4.2 Rapporto Opera-Piano

Ai fini del presente SIA è stato consultato l'elaborato cartografico C8 "Azzonamento" ("PGT del Comune di Segrate: Piano delle Regole" – Cod. QPRM.T06), allegato alla presente relazione, facendo riferimento alle relative disposizioni contenute nelle Norme.

Analizzando tale elaborato si evince che l'area di sedime aeroportuale ricadente all'interno dei territori regolati dal PGT di Segrate è ricompresa tra le "Aree di pertinenza aeroportuale".

Ai sensi dell'art. 23 delle Norme, le Aree di pertinenza aeroportuali sono riferite alle parti di territorio comunale inserite nella perimetrazione del Piano Regolatore Generale di Linate che ne regola gli interventi ammessi.

Nella tavola analizzata sono inoltre indicate con apposito segno le Aree di rispetto aeroportuale e gli Ambiti soggetti a piano di rischio aeroportuale.

Ai sensi del DM 31.10.1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale" sono stati definiti nell'intorno aeroportuale, i confini delle aree di rispetto: zona A, zona B, zona C.

Parte del territorio del comune di Segrate ricade nella zona di rispetto A, parte nella zona di rispetto B. La zona di rispetto C non interessa il territorio del comune di Segrate, in quanto contenuta all'interno dell'Aeroporto.

Nello specifico, oltre alla zona C completamente interna al sedime, parte dell'area aeroportuale risulta collocata in zona B.

In questa zona, fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore della legge 10/99, in parte sottoposte a previsione di delocalizzazione, sono consentite attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico.

L'insonorizzazione alla quale è condizionata l'ammissibilità degli interventi edilizi nelle singole zone di P.G.T relativamente alle singole destinazioni d'uso, deve assicurare alle partizioni perimetrali degli edifici in opera a porte e finestre chiuse, un isolamento acustico normalizzato di facciata (così come definito dal DPCM 5.12.1997) non inferiore a quello indicato nella tabella seguente.

Categoria (così come definita dal DPCM 5.12.1997)	Area di rispetto aeroportuale	
	Zona A	Zona B
Edifici adibiti a residenze o assimilabili	41	44*
Edifici adibiti ad uffici o assimilabili	43	46
Edifici adibiti ad alberghi, pensioni ed attività assimilabili	41	44
Edifici adibiti ad ospedali, cliniche, case di cura e assimilabili	46	47*
Edifici adibiti ad attività scolastiche a tutti i livelli	49	50*
Edifici adibiti ad attività ricreative o di culto o assimilabili	43	46*
Edifici adibiti ad attività commerciali o assimilabili	43	46

*indice valido solo per interventi manutentivi su edifici esistenti

Nelle tavole di Piano sono inoltre indicati gli ambiti di rischio derivanti dal Piano di rischio afferente l'Aeroporto Linate di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione e di cui al Regolamento ENAC del 30 gennaio 2008 emesso ai sensi del D.lgs. 96/2005 e delle successive modificazioni introdotte con il D.lgs. 151/2006.

Le zone classificate come zona di tutela A mantengono la destinazione d'uso già prevista dal previgente strumento di pianificazione. Nella zona A è consentito il mantenimento e il potenziamento delle funzioni esistenti.

Le zone classificate come zona di tutela B mantengono la destinazione d'uso già prevista dal previgente strumento di pianificazione. In particolare, nei lotti assoggettati a intervento edilizio diretto è confermato il carico antropico derivante dall'utilizzo della capacità edificatoria ammessa dal PGT. La verifica del carico antropico è imposta non solo agli interventi edilizi ma anche ai casi di semplice sostituzione di attività in essere (con o senza opere edilizie). Nei lotti ove è possibile intervenire con provvedimento diretto è possibile operare il trasferimento della capacità edificatoria ammessa dal PRG su altro lotto con medesimo azionamento purché esterno al perimetro del Piano di Rischio. Il Trasferimento volumetrico potrà essere effettuato solo a condizione che il lotto ricevente sia in grado di ospitare la volumetria aggiuntiva nel pieno rispetto delle norme tecniche che lo riguardano.

Nella Zona C è fatto divieto di insediare edifici pubblici che comportino la concentrazione di persone, industrie a rischio di incidente rilevante o attività comportanti rischio di esplosione o concentrazione di volatili. È garantito il mantenimento delle funzioni di interesse pubblico esistenti.

In ultimo, all'interno del sedime aeroportuale ricade una porzione di area adibita a viabilità di progetto per la quale l'art. 24 delle Norme stabilisce che per la viabilità locale le indicazioni grafiche hanno valore di salvaguardia per lo sviluppo dei tracciati e valore indicativo ai fini della progettazione esecutiva per quanto riguarda i tracciati, i nodi e le caratteristiche specifiche delle sedi stradali e relative intersezioni.

4 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA – SETTORE TRASPORTI

4.1 Piano Nazionale degli Aeroporti

4.1.1 Obiettivi e strategie di Piano

Il Piano Nazionale degli Aeroporti, il cui processo di VAS è ad oggi in corso, costituisce, ai sensi dell'art. 698 del Codice della Navigazione, un atto di pianificazione per il territorio nazionale degli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, così come individuati dal DPR n. 201 del 17 settembre 2015, e, su base tecnica ed economica, gli assetti infrastrutturali per la rete aeroportuale del Paese e per l'accessibilità ed intermodalità programmate su scala nazionale e regionale.

Il Piano mira a creare le condizioni di uno sviluppo organico del settore aeroportuale mediante le seguenti direttrici:

- creazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso per renderla sostenibile e competitiva, nell'ambito dei nuovi orientamenti delle reti transeuropee di trasporto, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità degli aeroporti stessi di intercettare la domanda di traffico;
- incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi; anche al fine di promuovere il superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso bacino territoriale;
- promozione dell'accessibilità dei territori caratterizzati da carenze di altre modalità di trasporto;
- focalizzazione efficace degli investimenti sia in termini di capacità aeroportuale che di accessibilità agli aeroporti;
- razionalizzazione della spesa e dei servizi in un'ottica di efficientamento degli stessi;
- realizzazione di un disegno industriale "in itinere" suscettibile di un aggiornamento periodico delle politiche di Piano tese al governo del sistema aeroportuale.

L'esplicazione del valore strategico del documento si fonda sulla definizione:

- della rete nazionale, attraverso l'individuazione della valenza e ruolo di ciascun aeroporto in relazione a parametri di performance oggettivi;
- del quadro di sviluppo del settore aeroporti in grado di favorire la crescita economica e la mobilità del cittadino;
- della coerente pianificazione infrastrutturale con il quadro complessivo di sviluppo del trasporto aereo;

- di rapporti coordinati fra aeroporti e territori, preservando le aree per lo sviluppo e armonizzando la pianificazione delle infrastrutture e delle funzioni urbane;
- di un quadro di sostenibilità ambientale della rete sul lungo periodo;
- di un Action Plan che fornisce le indicazioni tematiche per bacini, in forma di strumento mirato a perseguire efficacemente gli obiettivi di pianificazione unitaria della rete aeroportuale, così come previsto dal Codice della navigazione.

In tale ottica, partendo dal citato DPR n. 201/2015, il Piano considera gli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato. L'individuazione degli aeroporti si fonda su un impianto che, partendo dalla configurazione di dieci bacini di traffico omogeneo sull'intero territorio nazionale, giunge a disegnare la rete aeroportuale del Paese articolata in complessivi n. 38 aeroporti di interesse nazionale, di cui n. 12 di particolare rilevanza strategica (gli aeroporti di Pisa/Firenze sono considerati di particolare rilevanza strategica a condizione che realizzino la gestione unica). Questi ultimi risultano individuati dando priorità agli aeroporti inseriti nella rete centrale transeuropea ("Core Network") e, tra questi, innanzitutto, ai gate intercontinentali di Roma Fiumicino (primario hub nazionale), Milano Malpensa, Venezia e agli aeroporti inseriti nella rete globale transeuropea ("Comprehensive Network") con maggiori dati di traffico.

4.1.2 La rete aeroportuale nazionale

Nella metodologia prescelta dal Piano, centrata sulla valorizzazione sistemica dei bacini di traffico, in vista dell'auspicata creazione dei corrispondenti sistemi aeroportuali, il territorio nazionale è stato ripartito nei seguenti bacini di traffico omogeneo: 1) Nord Ovest, 2) Nord Est, 3) Centro Nord, 4) Centro Italia, 5) Campania, 6) Mediterraneo Adriatico, 7) Calabria, 8) Sicilia orientale, 9) Sicilia occidentale, 10) Sardegna.

Per ciascuno di tali bacini, sono stati identificati gli aeroporti di interesse nazionale, nell'ambito dei quali sono stati identificati alcuni scali di particolare rilevanza strategica, tra cui Milano Malpensa, Venezia e Roma Fiumicino, riconosciuti gate internazionali.

Il Piano definisce gli aeroporti di interesse nazionale quelli che soddisfano la domanda dei bacini di utenza di riferimento e specifici segmenti di traffico.

Per aeroporti di particolare rilevanza strategica il Piano si riferisce a quelli che, a prescindere dal volume di traffico attuale, rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di utenza e che sono in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacità delle infrastrutture e possibilità del loro potenziamento con impatti ambientali sostenibili, per i livelli di servizio offerti e grado di accessibilità, attuale e potenziale. Per il mantenimento del ruolo sono individuate condizioni particolari, coincidenti con la realizzazione di specifiche infrastrutture, ritenute essenziali per garantire capacità e livelli di servizio adeguati rispetto al traffico atteso.

Tutti gli aeroporti presenti all'interno di ciascun bacino, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica, possono essere considerati di interesse nazionale, purché si realizzino in ordine a due condizioni:

- a) che l'aeroporto sia in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una sostanziale specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino che il Piano vuole incentivare. Forme di alleanze di rete o sistema tra gli aeroporti saranno considerate elemento prioritario ai fini del riconoscimento dell'interesse nazionale degli stessi;
- b) che l'aeroporto sia in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale, purché in un arco temporale ragionevole, e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale.

Rispetto ai predetti criteri sono stati individuati 38 aeroporti di interesse nazionale, di cui 12 di particolare rilevanza strategica (10 + Pisa/Firenze e Milano Malpensa/Torino), come dalla Tabella 4-1 di seguito riportato.

<i>Bacini di traffico</i>	<i>Aeroporti di interesse nazionale</i>	<i>Aeroporti di rilevanza strategica</i>
1) Nord Ovest	Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo	Milano Malpensa, Torino
2) Nord Est	Venezia, Verona, Treviso, Trieste	Venezia
3) Centro Nord	Bologna, Pisa/Firenze, Rimini, Parma, Ancona	Bologna, Pisa/Firenze
4) Centro Italia	Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara	Roma Fiumicino
5) Campania	Napoli, Salerno	Napoli
6) Mediterraneo/Adriatico	Bari, Brindisi, Taranto	Bari
7) Calabria	Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotona	Lamezia Terme
8) Sicilia orientale	Catania, Comiso	Catania
9) Sicilia occidentale	Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa	Palermo
10) Sardegna	Cagliari, Olbia, Alghero	Cagliari

Tabella 4-1 Aeroporti di interesse nazionale e di rilevanza strategica in Italia

Nell'ambito del bacino 1) Nord Ovest, il Piano identifica come di interesse nazionale l'Aeroporto di Milano Linate.

4.1.3 Action plan di sviluppo della rete

Con l'obiettivo di rendere il sistema aeroportuale italiano in grado di affrontare le sfide che tutti gli aeroporti europei si troveranno a sostenere nei prossimi anni, in particolare per soddisfare il previsto aumento della domanda di traffico e migliorare la qualità dei servizi, si rende necessario adottare strategie di potenziamento del sistema aeroportuale per garantire:

- la realizzazione delle opere necessarie per il miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità;
- l'esigenza che gli aeroporti, in particolare quelli di particolare rilevanza strategica, assicurino, nel tempo, l'offerta di capacità richiesta per sostenere lo sviluppo economico del Paese, tramite l'imposizione di vincoli nel territorio o delocalizzazione funzionale, nel caso in cui lo sviluppo degli scali sia condizionato da limiti fisici, ambientali o di sicurezza;
- le priorità degli interventi di potenziamento della rete aeroportuale e dei nodi intermodali di connessione;
- l'inserimento nella programmazione e pianificazione delle istituzioni competenti, quali urgenti e indifferibili, dei collegamenti viari e ferroviari con i tre gate intercontinentali.

In tale prospettiva, l'Action Plan si configura come lo strumento di programmazione del PNA, finalizzato allo sviluppo delle infrastrutture della rete aeroportuale nazionale, che correla le componenti aeroportuali con le opere programmate per le altre modalità di trasporto previste sul territorio, in uno sviluppo armonico delle infrastrutture e dei servizi per la collettività.

L'obiettivo dell'Action Plan è anche quello di favorire l'ottica di sistemi che ottimizzino la capacità e la gestione degli scali anche in rapporto ai terminali intermodali, per avvicinare l'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda, migliorando il servizio per gli utenti.

Gli interventi prioritari individuati per la rete principale del Paese, necessari al soddisfacimento della domanda futura di traffico e miglioramento della qualità del servizio, riguardano:

1. il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, a carico e cura dei gestori,
2. il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità, di competenza dello Stato e degli Enti territoriali, in relazione alla tipologia di infrastruttura.

Rispetto al punto primo, per soddisfare la domanda di traffico attesa nel ventennio in corso devono essere potenziate ed adeguate le infrastrutture della maggior parte degli aeroporti, attraverso interventi a carico e a cura delle società di gestione, la cui attuazione deve essere attentamente monitorata affinché siano garantiti la capacità infrastrutturale e livelli di servizio adeguati.

L'attuazione degli ampliamenti di capacità, soprattutto per le opere più rilevanti che necessitano dell'estensione del sedime territoriale e dell'acquisizione di nuove aree, devono essere supportate da un processo di concertazione e da una co-pianificazione tra le Istituzioni statali e locali.

Relativamente al secondo punto, il Piano, nel descrivere la situazione attuale e prospettica delle connessioni fra aeroporti e ferrovie, metropolitane, strade e autostrade come di vera e propria emergenza, auspica la realizzazione degli interventi di sviluppo delle infrastrutture di collegamento

e l'integrazione dell'aeroporto con le altre reti di trasporto, affinché sia efficace l'ampliamento della capacità delle infrastrutture aeroportuali.

Per quanto riguarda il Bacino Nord Ovest (1) all'interno del quale è ricompreso l'Aeroporto di Milano Linate, la rete aeroportuale ha registrato nel 2013 un traffico di circa 40 milioni di passeggeri, concentrati prevalentemente nell'area lombarda. In tale contesto, Milano Linate ha consolidato il ruolo di aeroporto legato all'economia milanese, caratterizzato da una prevalenza di traffico "point to point" verso le capitali europee e rivolto prevalentemente a una clientela business, registrando una riduzione del volume dei movimenti.

Il sistema aeroportuale milanese dovrà rispondere nel 2030 ad una crescente domanda di traffico, oltre 68 milioni di passeggeri, attraverso gli investimenti previsti nei relativi Masterplan. In tal senso, il Piano indica come strategia di sviluppo per Milano Linate il consolidamento della vocazione di aeroporto dedicato al traffico "point to point" verso le principali città europee e rivolto prevalentemente ad una clientela business, con volumi di traffico che non dovrebbero superare la soglia dei 10/11 milioni di passeggeri. Lo scalo dovrà pertanto garantire, coerentemente con il proprio posizionamento, standard di accessibilità e servizi di alto livello con particolare riferimento ai collegamenti con la città di Milano.

4.2 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

Il Piano Generale dei Trasporti e Logistica (PGTL) è stato istituito dalla legge n. 245 del 15 giugno 1984, che ne affida l'approvazione al Governo *"al fine di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano"*.

Il primo PGTL è stato approvato con DPCM del 10 aprile 1986, e aggiornato con DPR del 29 agosto 1991; il PGTL attualmente in vigore è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con DPR 14 marzo 2001.

Il PGTL parte dal presupposto che le carenze infrastrutturali di cui soffre l'Italia si traducono in un freno all'espansione nelle aree più avanzate del Paese ed in un fattore di inibizione di processi di sviluppo indispensabili per ridurre i gravi squilibri territoriali in quelle più arretrate.

La politica dei trasporti non può tuttavia esaurirsi nei pur indispensabili interventi volti a migliorare la dotazione infrastrutturale del Paese, ma deve puntare al tempo stesso anche a renderne più efficiente l'utilizzo. L'analisi contenuta nel documento di programmazione evidenzia, al riguardo, come un confronto tra le diverse aree del Paese riveli come Nord, Centro e Sud non abbiano tra loro una grande disparità, se si utilizza un puro metro quantitativo (ad esempio infrastrutture fisiche per abitante). La disparità è invece notevole se si guarda alle condizioni e alla qualità del servizio di trasporto: al Sud il livello del servizio è nettamente inferiore rispetto al Nord. Le maggiori differenze tra le diverse aree del Paese riguardano qualità, frequenza, accessibilità e costi

dei servizi di trasporto. Tali differenze si riflettono sulla capacità delle infrastrutture di generare valore, ossia di contribuire ad assicurare servizi di trasporto adeguati.

Il PGTL sostiene dunque la necessità di un aumento dell'efficienza complessiva dell'offerta dei servizi di trasporto, concentrando in particolare l'attenzione sui processi di liberalizzazione dei mercati, finalizzati al miglioramento della qualità dei servizi ed alla riduzione dei costi. Vanno inoltre individuate e sviluppate opportune politiche per la gestione della domanda e per il suo riequilibrio verso le modalità economicamente, socialmente ed ambientalmente più efficienti. Per raggiungere questo obiettivo sarà necessario puntare anche all'individuazione di strategie e strumenti volti a promuovere ed orientare l'innovazione tecnologica, per renderla funzionale al miglioramento della qualità dei servizi, all'aumento della competitività delle imprese ed alla riduzione delle diseconomie esterne proprie degli attuali modelli di trasporto pubblico e privato (inquinamento, congestione, incidentalità).

Si deve puntare innanzitutto a favorire la modernizzazione del settore dal punto di vista gestionale, al fine di irrobustire strutture aziendali non in grado di reggere la concorrenza europea. La modernizzazione deve anche riguardare la dotazione infrastrutturale per rendere la rete di trasporto del Paese adeguata a soddisfare la domanda di mobilità, ridurre la congestione e gli impatti sull'ambiente e migliorare la sicurezza alle diverse scale.

Modernizzare il settore dal punto di vista gestionale e infrastrutturale significa realizzare un ampio e articolato sistema di obiettivi attraverso diverse strategie, di seguito sinteticamente riassunte:

- Servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati.
- Servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale in accordo con le conclusioni della Conferenza di Kyoto, e con le convenzioni internazionali, sottoscritte dall'Italia sull'inquinamento a largo raggio e sulla biodiversità, di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte le aree abbiano un adeguato livello di accessibilità.
- Assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza; la rapida evoluzione tecnologica del settore, le tendenze alla liberalizzazione e la crescita dei flussi di trasporto, a fronte di situazioni di congestione delle infrastrutture, possono infatti determinare crescenti criticità in termini di sicurezza.
- Utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto. Considerata la scarsità di risorse finanziarie pubbliche disponibili, vanno ottimizzati gli investimenti infrastrutturali. Appropriati interventi sul fronte organizzativo-gestionale possono peraltro consentire per una data dotazione di infrastrutture, di elevarne significativamente l'efficienza.
- Attenuare, e ove possibile colmare, i differenziali fra diverse aree del Paese, specie nel Meridione, dove è richiesta e auspicata una maggiore crescita economica. Inoltre, è necessario incentivare lo sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, con particolare riguardo alle aree metropolitane ed in relazione ai grandi progetti della mobilità nazionale correlati ai sistemi della mobilità locale. Le strategie in questo caso possono consistere nell'aumento dell'accessibilità di aree geograficamente periferiche rispetto al cuore dell'Europa, mediante la realizzazione di infrastrutture a rete, il sostegno alla

domanda per incrementare lo sviluppo dei servizi di cabotaggio marittimo e di trasporto aereo e in generale gli interventi per il miglioramento della qualità del servizio di trasporto che riduca l'attuale divario tra il Nord ed il Sud del Paese.

- Integrazione con l'Europa, assicurando la fluidità dei traffici, condizione essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei rapporti economici del Paese con il resto dell'Europa. La modernizzazione del settore richiede di raccordare la politica nazionale dei trasporti con quella europea, per mettere il nostro sistema in grado di integrarsi direttamente con le altre reti transnazionali europee.
- Creare una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimodale tra i terminal di *transshipment*, che entreranno a regime nel Mezzogiorno nei prossimi anni, e le regioni italiane del Nord e quelle europee, al fine di spostare ancora di più sul Mediterraneo l'asse dei traffici marittimi intercontinentali e di favorire l'insediamento di nuove attività manifatturiere e di logistica nel Mezzogiorno, grazie all'accresciuta "risorsa distributiva" del territorio.
- Crescita di professionalità: la complessità del sistema dei trasporti e le grandi trasformazioni in atto, si pensi alla riforma del trasporto pubblico locale, esigono una sempre maggiore disponibilità di professionalità adeguate ed un'opera di aggiornamento continuo a tutti i livelli. Appare quindi urgente l'approntamento di strumenti di formazione, aggiornamento e riqualificazione professionale.

Per le infrastrutture, si propone di dare priorità alle infrastrutture essenziali per la crescita sostenibile del Paese, per la sua migliore integrazione con l'Europa e per il rafforzamento della sua naturale posizione competitiva nel Mediterraneo. L'individuazione delle priorità prende le mosse dall'analisi della domanda di mobilità sia di merci che di passeggeri, per arrivare all'individuazione dei servizi più idonei a soddisfarla: a partire dalla rete attuale vengono quindi identificati gli interventi capaci di assicurare il livello di servizio desiderato, raggruppandoli in differenti scale di priorità.

Per conseguire questi obiettivi è stato individuato un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), inteso come un sistema dinamico, da far evolvere in base agli sviluppi della domanda di trasporto e delle condizioni socio-economiche del Paese. Per consentire un adeguato sviluppo del sistema occorre tuttavia pervenire all'individuazione di un primo insieme di interventi infrastrutturali, prioritari, da realizzare in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo.

Lo sviluppo del sistema dovrà avere come obiettivo prioritario quello dell'integrazione modale individuando infrastrutture di collegamento che costituiscano la rete fondamentale del sistema trasporti del Paese con una forte integrazione ed interconnessione attraverso i punti nodali fra le diverse modalità di trasporto.

Pertanto le strategie di carattere generale da perseguire nello sviluppo dello SNIT sono:

- dare priorità alla soluzione dei problemi "di nodo";
- sviluppare il trasporto ferroviario merci attraverso l'arco alpino in collegamento con i principali porti del Nord Italia;

- creare itinerari con caratteristiche prestazionali omogenee e differenziate per i diversi segmenti di traffico per massimizzare la capacità di trasporto delle diverse infrastrutture;
- creare itinerari per lo sviluppo del trasporto merci Nord-Sud su ferro collegati con i porti *hub* di Gioia Tauro e Taranto;
- adeguare le caratteristiche geometriche e funzionali per la realizzazione dei due corridoi longitudinali tirrenico e adriatico;
- rafforzare le maglie trasversali appenniniche;
- concentrare e integrare i terminali portuali e aeroportuali di livello nazionale e internazionale.

Le strategie descritte possono essere attuate con interventi che richiedono tempi e costi di realizzazione diversi tra loro. Ciò ha richiesto una selezione degli interventi, che si è ispirata ad alcuni criteri generali:

- concentrare le risorse economiche, tecniche ed organizzative sugli interventi di maggiore "redditività socio-economica" complessiva;
- selezionare le priorità sulla base delle previsioni della domanda, dei servizi di trasporto e dei flussi di traffico, nonché degli impatti su sicurezza, ambiente e territorio;
- valutare prioritariamente gli interventi di minore impegno finanziario ma che possono avere notevoli impatti per completare le reti, potenziare le prestazioni a parità di infrastruttura ed aumentare le interconnessioni fra nodi e archi;
- valutare la possibilità di cofinanziare gli investimenti anche attraverso il ricorso a opportune politiche tariffarie.

In relazione al trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza, e nello specifico relativamente al settore aereo, va tenuto conto del fatto che il trasporto aereo passeggeri è cresciuto del 35% nel periodo 1994-1997 e presenta ulteriori margini di crescita per il futuro, sia sulle relazioni nazionali che su quelle internazionali. Tuttavia l'andamento del traffico internazionale fra l'Italia e le diverse aree mondiali presenta una perdita di incidenza sul lungo raggio, cioè sulla parte di traffico economicamente più vantaggiosa e con migliori prospettive, servita sempre più da vettori europei attraverso i propri *hub*. Ciò è dovuto all'insufficiente efficienza complessiva del sistema e delle compagnie nazionali ed è quindi necessario portare rapidamente a regime la capacità programmata dei due *hub* di Fiumicino e Malpensa.

Recenti sviluppi del traffico hanno fatto crescere in maniera consistente i volumi trattati negli aeroporti regionali, un fenomeno nuovo che non mette certo in discussione la centralità degli *hub*, ma apre interessanti prospettive.

Le azioni necessarie sono diversificate e riguardano la completa liberalizzazione dei servizi, una maggiore incisività nell'azione di regolazione, la pianificazione dello sviluppo degli aeroporti in una logica di rete e lo snellimento delle procedure amministrative.

In particolare lato "aria" dovrà essere valutata la possibilità di estendere ad altri paesi extra-europei l'accordo *open sky* sottoscritto con gli Stati Uniti e, nell'ambito di politiche di incentivazione dei servizi, andranno in particolare considerati gli oneri di servizio pubblico, compatibili con la

normativa comunitaria, per i collegamenti aerei delle Regioni meridionali al fine di superare condizioni di isolamento e di marginalizzazione.

Per quanto concerne i servizi aeroportuali dovrà essere accelerata l'attuazione del processo di liberalizzazione dell'*handling* ed attuata la riforma dei diritti e dei canoni aeroportuali.

Sempre in riferimento al sistema aeroportuale, dovranno essere individuate le vocazioni prioritarie dei singoli aeroporti, dovrà essere sviluppato il sistema del trasporto aereo meridionale e, una volta a regime la capacità programmata dei due *hub* italiani, dovrà essere favorito il decentramento verso gli aeroporti dove ha origine una consistente domanda di traffico attivando, ove possibile, anche collegamenti di lungo raggio e potenziando la loro valenza turistica.

Il Piano individua una serie di interventi prioritari per il potenziamento, l'ammodernamento e l'integrazione del sistema trasporti nazionale; per le infrastrutture aeroportuali gli obiettivi da perseguire sono la creazione di nuovo traffico garantendo il soddisfacimento della crescente domanda nazionale e sviluppando le opportunità di attrazione del traffico turistico internazionale, nonché la cattura del traffico esistente sia passeggeri che merci, specialmente di lungo raggio, oggi incanalato verso *hub* comunitari.

Più in dettaglio, oltre alla crescita programmata dei due grandi *hub* di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, si prevede la crescita dei restanti aeroporti nell'ottica del decentramento del traffico e dell'avvicinamento dell'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda.

4.3 Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti

Con il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti, approvato con DCR n. X/1245 del 20 settembre 2016, la Regione Lombardia pone le basi per ridisegnare l'assetto delle infrastrutture esistenti e individuare gli interventi prioritari sulle reti e sul sistema dei servizi di trasporto, in coerenza con gli obiettivi di programmazione socio-economica e di governo del territorio e con le politiche dei trasporti, territoriali ed economico-sociali nazionali e europee.

Il PRMT individua, quindi, gli obiettivi, le strategie, le azioni per la mobilità ed i trasporti in Lombardia, indicando, in particolare, l'assetto fondamentale delle reti infrastrutturali e dei servizi.

Il PRMT si articola in tre parti logicamente collegate tra di loro:

1. una parte riferita al quadro di riferimento e dove si sviluppano analisi (generali e specifiche),
2. una parte in cui si sviluppano gli obiettivi, le strategie e le azioni del Programma,
3. una parte in cui si definiscono le modalità di attuazione e di monitoraggio del Programma.

Nell'ambito del quadro di riferimento e di analisi, il Capitolo 3 presenta informazioni sullo stato di fatto e l'evoluzione recente delle diverse modalità di trasporto di interesse per la Lombardia, con la finalità di fornire informazioni circa luci ed ombre del sistema.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, questo viene considerato come una delle componenti fondamentali della strategia di accessibilità del territorio lombardo.

A livello europeo, tre dei quattro scali lombardi (Malpensa, Linate, Orio al Serio) fanno parte della rete *Core* nell'ambito della programmazione delle reti TEN-T, mentre l'aeroporto di Montichiari fa parte invece della rete *Comprehensive*.

A livello nazionale, gli aeroporti internazionali di Malpensa, Linate e Orio al Serio si trovano fra i primi quattro nella classifica nazionale per il traffico passeggeri (subito dopo Roma Fiumicino) e, nel caso di Malpensa, al primo posto per il trasporto delle merci. A questi si aggiunge l'aeroporto di Montichiari, la cui vocazione è orientata verso l'attività cargo e costituisce una riserva di capacità per l'intero sistema, non sottovalutando le potenzialità che potrebbe rivestire per quanto attiene lo sviluppo del traffico passeggeri data la posizione baricentrica lungo l'asse padano.

Nella realtà aeroportuale milanese, come accade nella gran parte delle città europee in cui esistono due scali, di cui uno in prossimità dell'area urbana, favorire la concentrazione del traffico aereo sull'aeroporto di Malpensa, Linate avrebbe dovuto diventare il *city airport* per il solo collegamento Milano - Roma (Decreto Burlando del 1996) e, dopo il ricorso presentato dalle maggiori compagnie aeree europee, per un ventaglio di città europee sulla base però di un numero contingentato di voli (Decreto Bersani bis del 2001).

L'aggiramento di questi limiti nonché il trasferimento di passeggeri che l'aeroporto milanese opera sugli *hub* europei per il proseguimento di voli intercontinentali, ha portato Linate ad attestarsi su un volume di circa 9 mln di passeggeri, pur penalizzando Malpensa.

Il Decreto n. 395 del 1 ottobre 2014 ha modificato ulteriormente la situazione in essere, eliminando le limitazioni di volo che erano stabilite in merito alla destinazione e alla frequenza. Le effettive ricadute di tale Decreto potranno essere esaminate solo nel tempo attraverso l'attività di monitoraggio che ENAC dovrà effettuare col Ministero nell'ambito del Tavolo Linate-Malpensa, istituito dal Ministero e con la partecipazione della Regione Lombardia.

Sotto il profilo del trasporto delle merci, pur ribadendo l'importante ruolo rivestito a livello nazionale da Malpensa (al primo posto in Italia seguito da Fiumicino e Orio al Serio), si deve segnalare che l'offerta attuale degli aeroporti lombardi è limitata da sistemi doganali ancora non completamente efficientati, mancanza di magazzini specializzati e servizi minimi. Infatti anche per questi motivi circa il 51% del traffico gestito dai vettori aerei raggiunge via terra altri importanti aeroporti europei mediante le reti di *Road Feeder Service* con perdita di competitività dell'intero tessuto economico.

Nell'ambito della seconda parte, il PRMT articola il proprio sistema di obiettivi in obiettivi generali, a forte valenza trasversale, correlati ad un set di obiettivi specifici che affrontano in modo più dettagliato le tematiche di settore, mantenendo comunque un approccio integrato tra le differenti modalità di trasporto.

Gli obiettivi generali, oltre a mettere in evidenza gli orientamenti del PRMT riferibili, prospetticamente, al lungo termine, considerando la forte componente di interazione tra trasporti e altri settori, costituiscono il riferimento per il monitoraggio degli effetti dello stesso PRMT.

In questo senso, costituiscono obiettivi generali del PRMT:

- migliorare la connettività della Lombardia per rafforzarne la competitività e lo sviluppo socio-economico;
- assicurare la libertà di movimento a cittadini e merci e garantire l'accessibilità del territorio;
- garantire la qualità e la sicurezza dei trasporti e lo sviluppo di una mobilità integrata;
- promuovere la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti.

Gli obiettivi specifici sono definiti a seguito e in coerenza alla presentazione di una prospettiva di riferimento, denominata "Lombardia del futuro", in relazione alla quale impostare le iniziative per i prossimi anni.

La prospettiva "Lombardia del futuro" evidenzia gli orientamenti per la riorganizzazione della mobilità in relazione agli scenari della domanda e all'assetto territoriale che si intende perseguire.

Per quanto riguarda il sistema aeroportuale, per il quale sono previsti elevatissimi tassi di crescita, sarà fondamentale la definizione delle specializzazioni degli attuali aeroporti lombardi, in relazione sia alla mobilità dei passeggeri sia alla mobilità delle merci.

Considerando il Quadro di Riferimento e di Analisi, gli obiettivi generali e le analisi contenute nella prospettiva "Lombardia del futuro", si definisce il seguente sistema di obiettivi specifici:

1. migliorare i collegamenti della Lombardia su scala macro regionale, nazionale e internazionale: rete primaria;
2. migliorare i collegamenti su scala regionale: rete regionale integrata;
3. sviluppare il trasporto collettivo in forma universale e realizzare l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto;
4. realizzare un sistema logistico e del trasporto merci integrato, competitivo e sostenibile;
5. migliorare le connessioni con l'area di Milano e con altre polarità regionali di rilievo;
6. sviluppare ulteriori iniziative di promozione della mobilità sostenibile e azioni per il governo della domanda;
7. intervenire per migliorare la sicurezza nei trasporti.

Riferendosi in particolare al primo di detti obiettivi specifici, ovverosia quello di "Migliorare i collegamenti della Lombardia su scala macro regionale, nazionale e internazionale: rete primaria", per rete primaria si intende la maglia infrastrutturale su cui poggia il sistema delle relazioni di carattere macro regionale, nazionale e internazionale.

Per lo sviluppo di tale rete in Lombardia, si parte dal sistema dei corridoi, dei nodi e delle reti Core e Comprehensive definiti dalla UE, integrato con elementi della rete ritenuti da Regione di analogo valenza funzionale.

In particolare si considerano parte della rete primaria:

- il sistema aeroportuale rappresentato da Malpensa, Linate, Bergamo Orio al Serio e Montichiari e dai relativi collegamenti di accesso,
- il sistema delle autostrade nazionali e regionali,

- le linee ferroviarie AC/AV,
- gli assi portanti del traffico merci e il sistema dei valichi.

Per tale obiettivo, le strategie volte al suo perseguimento sono:

- A. accompagnare il percorso di sviluppo dei collegamenti ferroviari di valenza nazionale e internazionale,
- B. adeguare e completare la rete autostradale,
- C. supportare il potenziamento del sistema aeroportuale lombardo, favorendo lo sviluppo di Malpensa come aeroporto di riferimento per il nord Italia.

La strategia elencata al suddetto punto C, in particolare, mira a creare un unico sistema aeroportuale, aperto a sinergie con gli aeroporti del Nord Italia in una logica di sistema macro territoriale, ma con ruoli ben distinti per i singoli scali, ovvero:

- Malpensa come *gate* internazionale ed intercontinentale,
- Linate come *city airport*,
- Orio al Serio specializzato per la domanda turistica, in particolare con vettori *low cost* e *courier*,
- Montichiari come importante riserva di capacità, sia passeggeri sia merci, per la collocazione territoriale in un'area ancora non densamente urbanizzata.

Nello specifico, per l'Aeroporto di Milano Linate, vista anche la sua posizione strategica nell'area metropolitana, occorre un ripensamento del proprio ruolo di *city airport*, con carattere prevalentemente business, nella prospettiva che l'intero sistema aeroportuale possa svilupparsi in modo organico, con una redistribuzione coerente dei flussi di passeggeri in tutti gli scali in base alla specifica vocazione di ciascuno di essi, così da sfruttare appieno la capacità complessiva del sistema in maniera coordinata. Di rilevante importanza quindi sarà il monitoraggio dell'andamento del traffico aereo nell'ambito del Tavolo Linate-Malpensa, istituito dal MIT a seguito dell'entrata in vigore del Decreto n. 395/2014 e al quale partecipa anche la Regione Lombardia. Si potranno così individuare e mettere in atto strategie mirate a garantire un armonico sviluppo del sistema aeroportuale lombardo, con il pieno dispiegamento delle potenzialità dell'aeroporto di Malpensa.

Nella logica di integrazione multimodale ed efficienza rientrano le reti di accessibilità stradale, ferroviaria e dei servizi di trasporto collettivo, in particolare per Linate, il collegamento stradale con la Tangenziale Est di Milano e la metropolitana M4.

In particolare, la nuova linea metropolitana M4 "Lorenteggio-Linate", in fase di realizzazione, si sviluppa da Lorenteggio/San Cristoforo a Linate con una lunghezza complessiva di circa 15 km, 21 stazioni e un Deposito-Officina ubicato in corrispondenza del terminale ovest. Essa realizzerà un collegamento pubblico veloce lungo la direttrice est/sud-ovest di Milano, attraversando anche il centro storico della città. Si tratta di una metropolitana leggera ad automazione integrale senza guidatore a bordo.



L'infrastruttura sarà funzionalmente integrata con la rete del trasporto pubblico locale di livello urbano ed extraurbano, con il sistema ferroviario a San Cristoforo, Dateo e Forlanini e con la rete metropolitana esistente a San Babila (M1) e Sant'Ambrogio (M2), nonché tramite la vicina stazione di Sforza-Policlinico, con la linea M3 a Crocetta. Garantirà inoltre un collegamento strategico con l'aeroporto di Linate.

5 VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA

5.1 Beni culturali e paesaggistici

Il presente paragrafo è finalizzato nel fornire un quadro delle relazioni tra il sito di intervento oggetto di Studio e la normativa vigente in materia di Beni culturali e Paesaggio, facendo riferimento in particolare a:

- Beni culturali ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. 42/2004 e smi,
- Beni paesaggistici
 - Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. 42/2004 e smi,
 - Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi,
- Patrimonio monumentale identificato nella Carta del Rischio Archeologico.

Per la localizzazione dei vincoli paesaggistici, culturali e monumentali di riferimento rispetto all'area aeroportuale oggetto di studio, sono state consultate le seguenti fonti:

- Sistema online "Carta del Rischio Archeologico",
- Geoportale della Regione Lombardia,
- PTCP di Milano, Tavola 5 "Ricognizione delle aree assoggettate a tutela".

La Carta del Rischio Archeologico, che contiene tutti i decreti di vincolo su beni immobili emessi dal 1909 al 2003 (*ex leges* 364/1909, 1089/1939, 490/1999), è un sistema informativo realizzato dall'Istituto Superiore per la Conservazione ed il Restauro (ISCR) al fine di fornire agli Istituti e agli Enti statali e locali preposti alla tutela, salvaguardia e conservazione del patrimonio culturale, uno strumento di supporto per l'attività scientifica ed amministrativa.

Tale strumento è costituito da un Sistema Informativo Territoriale e da numerose banche dati alfanumeriche a questo associate, che permette di esplorare, navigare e rielaborare informazioni sul territorio e sui beni, inclusi i potenziali fattori di rischio.

In Figura 5-1 si riporta stralcio della Carta del Rischio rappresentante l'area aeroportuale, mentre l'insieme dei beni paesaggistici e culturali identificati dalla documentazione consultata sono rappresentati nell'elaborato cartografico "Carta dei vincoli e delle tutele" (Cod. QPRM.T07), allegato al presente Studio.

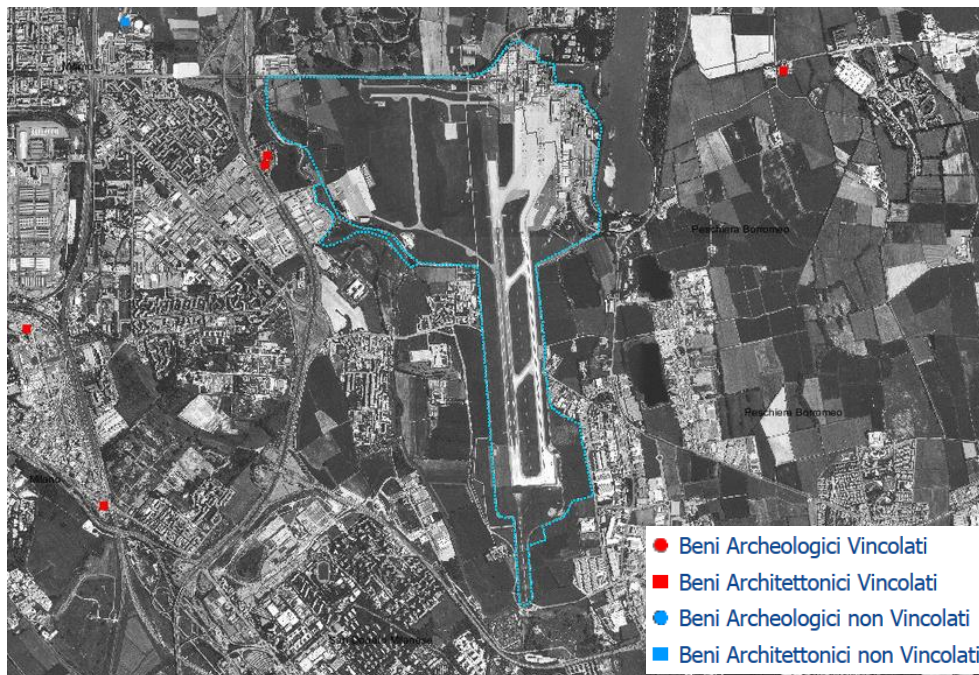


Figura 5-1 Stralcio Carta del Rischio nell'intorno dell'Aeroporto di Milano Linate

Come si evince dalla precedente Figura 5-1, rispetto alla Carta del Rischio non si riscontra alcuna presenza di beni appartenenti al patrimonio monumentale all'interno del sedime aeroportuale o comunque interessati dalle iniziative di Masterplan.

Per quanto attiene agli altri beni paesaggistici e storico-culturali, analizzando la "Carta dei vincoli e delle tutele" (Cod. QPRM.T07) è possibile osservare come l'intorno dell'Aeroporto sia caratterizzato dalla presenza di numerosi beni e gli unici elementi ricompresi all'interno del sedime aeroportuale sono riferibili esclusivamente alle aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi e precisamente a:

- b) Territori contermini ai laghi,
- c) Fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici e relative sponde.

5.2 Aree di interesse ambientale

Ai fini del presente Studio sono state prese in considerazione le seguenti aree sottoposte a disciplina di tutela ambientale:

- Aree naturali protette appartenenti al piano generale delle aree protette lombarde ai sensi della LR n. 86 del 30 novembre 1983,
- SIC e ZPS individuati dal DPR n. 357 del 8 settembre 1997, successivamente modificato dal DPR n. 120 del 12 marzo 2003,
- Important Bird Areas (IBA),
- Zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971.

In Lombardia, con la LR n. 86 del 30 novembre 1983, ai fini della conservazione, del recupero e della valorizzazione dei beni naturali e ambientali del territorio lombardo, viene definito il piano generale delle aree protette lombarde che comprende aree assoggettate ai seguenti regimi di tutela:

- a) Parchi Naturali (PN), intesi quali zone aventi le caratteristiche di cui all'art. 2 co. 2 della L. 394/91 "Legge quadro sulle aree protette", caratterizzate da un elevato grado di naturalità e comunque destinate a funzioni prevalentemente di conservazione e ripristino dei caratteri naturali;
- b) Parchi Regionali (PR), intesi quali zone che, costituendo generale riferimento per la comunità lombarda, sono organizzate in modo unitario, con preminente riguardo alle esigenze di protezione della natura e dell'ambiente e di uso culturale e ricreativo, nonché con riguardo allo sviluppo delle attività agricole, silvicole e pastorali e delle altre attività tradizionali atte a favorire la crescita economica, sociale e culturale delle comunità residenti;
- c) Riserve Naturali (RN), intese quali zone specificamente destinate alla conservazione della natura in tutte le manifestazioni che concorrono al mantenimento dei relativi ecosistemi;
- d) Monumenti Naturali (MN), intesi quali singoli elementi o piccole superfici dell'ambiente naturale di particolare pregio naturalistico e scientifico, che devono essere conservati nella loro integrità;
- e) altre zone di particolare rilevanza naturale e ambientale da sottoporre comunque a regime di protezione.

Nella tabella che segue si riporta l'analisi delle relazioni tra le aree naturali protette e l'Aeroporto di Milano Linate, facendo riferimento all'elaborato cartografico "Carta dei vincoli e delle tutele" (QPRM.T07), allegato al presente Studio.

<i>Vincolo/disciplina</i>	<i>Analisi</i>	
<i>Piano generale delle aree protette lombarde</i>	Rif. lex	LR n. 86 del 30 novembre 1983
	Rapporto	L'ambito del sedime aeroportuale non interferisce direttamente con le aree ricomprese nel piano generale delle aree protette lombarde. Si evidenzia che quasi la totalità del sedime aeroportuale è circoscritto da territori appartenenti al Parco regionale Agricolo Sud Milano; ad ogni modo, tali territori non sono interessati dalle iniziative del Masterplan
<i>Rete Natura 2000 (SIC e ZPS)</i>	Rif. lex	Individuate dal DPR n. 357 del 8 settembre 1997, s.m. dal DPR n. 120 del 12 marzo 2003
	Rapporto	L'ambito del sedime aeroportuale non interferisce direttamente con i siti della Rete Natura 2000. Le distanze intercorrenti tra il sedime aeroportuale e i siti della Rete Natura 2000 più prossimi ad esso sono riportate alla

<i>Vincolo/disciplina</i>	<i>Analisi</i>	
		successiva Tabella 5-2
<i>Aree IBA</i>	Rif. lex	In attuazione della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli"
	Rapporto	Il sedime aeroportuale non interessa aree IBA. Le distanze intercorrenti tra tali aree ed il sedime aeroportuale sono tali da potersi ragionevolmente considerare trascurabili
<i>Aree Ramsar</i>	Rif. lex	Individuate dalla Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971
	Rapporto	I siti di intervento non interessano aree Ramsar. Le distanze intercorrenti tra tali aree ed il sedime aeroportuale sono tali da potersi ragionevolmente considerare trascurabili

Tabella 5-1 Rapporto tra le aree di intervento e le Aree naturali protette

Ai fini di inquadrare il sedime aeroportuale all'interno del sistema delle aree a valenza ambientale oggetto di disciplina di tutela, si riportano in Tabella 5-2 le distanze intercorrenti tra l'ambito aeroportuale e le aree naturali protette più prossime ad esso.

<i>Aree naturali protette</i>		<i>Distanza dall'Aeroporto</i>
Piano generale delle aree protette lombarde		Parco regionale Agricolo Sud Milano: in prossimità
Rete Natura 2000	SIC	IT2050009 – Sorgenti della Muzzetta: 5,7 km
		IT2090002 – Boschi e Lanca di Comazzo: 13,5 km
		IT2090003 – Bosco del Mortone: 13 km
	ZPS	IT2090502 – Garzaie del Parco Adda Sud: 13 km

Tabella 5-2 Aree naturali protette prossime all'Aeroporto

Dalle tabelle sopra riportate emerge che l'unica area naturale protetta, seppur non ricompresa all'interno del sedime aeroportuale, ma ubicata nelle sue immediate vicinanze, risulta essere quella relativa al Parco regionale Agricolo Sud Milano, istituito con LR n. 24 del 23/04/1990 ai sensi della LR n. 86 del 30 novembre 1983.

Tale parco, secondo l'art. 16 della LR 86/83, è stato istituito come parco agricolo e di cintura metropolitana.

Parco agricolo, destinato al mantenimento ed alla valorizzazione dei tipici caratteri ambientali e paesaggistici delle aree rurali e dei loro valori naturali e seminaturali tradizionali, mediante la salvaguardia, la qualificazione ed il potenziamento delle attività agro-silvo-colturali, in quanto funzionali alla tutela, al ripristino, alla valorizzazione delle potenzialità naturali ed estetiche della campagna, nonché alla prevenzione degli effetti nocivi di origine antropica, alla fruizione educativa, culturale, scientifica e ricreativa.

Parco di cintura metropolitana, inteso quale zona di importanza strategica per l'equilibrio ecologico dell'area metropolitana, per la tutela ed il recupero paesistico e ambientale delle fasce di collegamento tra città e campagna, per la connessione delle aree esterne dei sistemi di verde urbani, per la ricreazione ed il tempo libero dei cittadini, mediante la più efficace gestione del

paesaggio, con particolare riguardo alla continuazione ed al potenziamento delle attività agro-silvo-colturali.

L'art. 17 della medesima legge stabilisce che per ogni parco regionale devono essere predisposti:

- un piano territoriale di coordinamento, avente gli effetti di piano paesistico coordinato con i contenuti paesistici del piano territoriale di coordinamento provinciale e avente altresì gli effetti di piano territoriale regionale;
- un piano di gestione, attraverso il quale l'ente di gestione attua le previsioni del piano territoriale di coordinamento.

Il Parco regionale Agricolo Sud Milano è dotato di Piano Territoriale di Coordinamento, approvato con D.G.R. n. 7/818 del 3 agosto 2000.

Tale piano, configurandosi come strumento di pianificazione di maggiore definizione rispetto ai contenuti paesistici della pianificazione sovra ordinata, è stato analizzato nell'ambito della pianificazione ordinaria generale nell'apposito paragrafo 3.3 al quale si rimanda.

5.3 Vincolo idrogeologico

Facendo riferimento alla Tavola n. 7 "Difesa del suolo" del PTCP di Milano (cfr. § 3.2, Figura 3-3), si evince che l'area aeroportuale oggetto di studio non è gravata da Vincolo Idrogeologico ai sensi del RDL n. 3267 del 30/12/1923.

6 RAPPORTI OPERA – ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

6.1 I rapporti di coerenza

In base al DPCM 1988, il quadro di riferimento programmatico deve comprendere la descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori, evidenziando, con riguardo all'area interessata, le eventuali modificazioni intervenute per le ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni e l'indicazione degli interventi connessi, complementari o a servizio rispetto a quello proposto.

Tuttavia, l'obiettivo dell'analisi dei rapporti di coerenza si struttura, all'interno del presente studio, non soltanto nell'individuazione delle congruenze tra le iniziative del Masterplan e la previsione degli strumenti di pianificazione, ma anche nell'elaborazione ed interpretazione dei rapporti tra le prime ed il modello di assetto territoriale che emerge dalla lettura degli atti di pianificazione e programmazione.

L'analisi dei rapporti di coerenza relativi ai casi in cui il Masterplan trova completa rispondenza negli strumenti di pianificazione del settore del trasporto aereo discende dalla considerazione degli obiettivi che stanno alla base delle iniziative previste dal Masterplan stesso.

Esso, infatti, tenendo debitamente conto del ruolo strategico che Linate assolve all'interno del sistema aeroportuale lombardo e nazionale, quale nodo di rete, nonché storicamente considerato la "porta di accesso" alla città di Milano, è orientato principalmente al miglioramento della qualità del servizio fornito, al fine di garantire l'integrazione tra i vari sistemi di trasporto, sia per aumentare l'accessibilità internazionale dell'area, sia per non penalizzare il territorio limitandone le opportunità di sviluppo.

Pertanto le iniziative del Masterplan 2015-2030 di Milano Linate, per fronteggiare tale crescente domanda di qualità dei servizi, saranno orientate verso un rinnovamento prettamente qualitativo delle attuali infrastrutture, piuttosto che ad una loro espansione oltre il profilo dell'attuale sedime.

Secondo questa ottica, il **Piano Nazionale degli Aeroporti** (PNA), sia nel fronteggiare il previsto aumento della domanda di traffico, sia nel migliorare la qualità dei servizi, si pone come strumento di riferimento del quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa.

In tal senso, il PNA definisce la rete aeroportuale di interesse nazionale, articolandola in 38 scali di cui 12 di particolare rilevanza strategica.

Nel caso specifico, lo scalo di Milano Linate è ricompreso tra quelli di interesse nazionale appartenenti all'ambito del Bacino Nord Ovest insieme agli aeroporti di Milano Malpensa, Torino, Bergamo, Genova, Brescia e Cuneo, dove Milano Malpensa e Torino risultano essere gli Aeroporti di rilevanza strategica.

Rispetto all'Aeroporto di Milano Linate, il PNA indica come strategia di sviluppo il consolidamento della vocazione di tale aeroporto dedicato al traffico "point to point" verso le principali città europee e rivolto prevalentemente ad una clientela business, con volumi di traffico che non dovrebbero superare la soglia dei 10/11 milioni di passeggeri. Lo scalo dovrà pertanto garantire, coerentemente con il proprio posizionamento, standard di accessibilità e servizi di alto livello con particolare riferimento ai collegamenti con la città di Milano.

Sulla scorta di tali considerazioni emerge come le iniziative previste dal Masterplan 2015-2030 di Milano Linate siano coerenti con le indicazioni proposte dal PNA, in quanto gli interventi di adeguamento e rinnovamento delle infrastrutture aeroportuali previsti dal Masterplan stesso permetteranno allo scalo di Milano Linate di garantire il miglioramento della qualità dei servizi offerti.

Discorso analogo vale anche per il **Piano Generale dei Trasporti e Logistica** (PGTL) che, nell'evidenziare la crescita avvenuta nel trasporto aereo di passeggeri e merci e la presenza di ulteriori margini di sviluppo nel futuro, considera fondamentale l'individuazione delle vocazioni prioritarie dei singoli aeroporti e, una volta a regime la capacità programmata dei due *hub* italiani principali (Milano Malpensa e Roma Fiumicino), dovrà essere favorito il decentramento verso gli aeroporti dove ha origine una consistente domanda di traffico.

Il Masterplan oggetto del presente di Studio prevede una serie di iniziative volte a rinnovare e adeguare l'infrastruttura aeroportuale di Milano Linate in modo da garantire il soddisfacimento della domanda nazionale e del traffico internazionale prevista, attestandosi come nodo strategico del sistema aeroportuale lombardo e nazionale, e, al contempo, come scalo di riferimento per la clientela business gravitante nell'area milanese.

Tali presupposti evidenziano come le strategie del Masterplan di Milano Linate siano coerenti con quanto riportato dal PGTL, in quanto esse permetteranno all'hub stesso di rispondere in pieno alla domanda di tipo prevalentemente business e con destinazione sia nazionale che internazionale, nell'ottica del decentramento del traffico aereo.

Analoghe considerazioni valgono anche per quanto riguarda il **Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti della Regione Lombardia** ed il **Piano Territoriale Regionale**.

Il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti individua gli obiettivi, le strategie, le azioni per la mobilità ed i trasporti in Lombardia, indicando, in particolare, l'assetto fondamentale delle reti infrastrutturali e dei servizi.

Tra gli obiettivi specifici vi è quello del miglioramento dei collegamenti della Lombardia su scala macro regionale, nazionale e internazionale, ovvero la rete primaria che ricomprende anche il sistema aeroportuale rappresentato da Malpensa, Linate, Bergamo Orio al Serio e Montichiari e dai relativi collegamenti di accesso.

Per il perseguimento di tale obiettivo, la strategia individuata è quella di creare un unico sistema aeroportuale, ma con ruoli ben distinti per i singoli scali, dove all'Aeroporto di Milano Linate è affidato il ruolo specializzato di *city airport*, al fine di rendere in tal modo Milano Malpensa l'Aeroporto di riferimento per l'Italia del nord.

Per quanto riguarda il Piano Territoriale Regionale, nell'identificare gli elementi essenziali di assetto del territorio regionale per il raggiungimento degli obiettivi individuati, il Piano riconosce come essenziali le Infrastrutture prioritarie, ovvero quell'insieme di infrastrutture strategiche che concorrono in maniera significativa al perseguimento degli obiettivi di Piano.

In tale ottica, è sottolineata la necessità di affermazione del ruolo dell'Aeroporto di Milano Linate come *city airport* della città di Milano.

Stante tali considerazioni, il Masterplan 2015-2030 di Milano Linate risulta pienamente coerente con la pianificazione di settore.

6.2 I rapporti di conformità

6.2.1 I rapporti di conformità con gli strumenti di pianificazione

6.2.1.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Milano

Il rapporto intercorrente tra il PTCP e le iniziative del Masterplan di Milano Linate è stato sviluppato prendendo in considerazione le previsioni del PTCP, articolate secondo i seguenti quattro sistemi territoriali, aventi carattere prescrittivo e di indirizzo:

- a. Sistema paesistico-ambientale e di difesa del suolo,
- b. Sistema degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico,
- c. Sistema infrastrutturale della mobilità,
- d. Sistema insediativo.

Pertanto, le iniziative del Masterplan oggetto di studio sono state analizzate in rapporto ai seguenti elaborati di Piano:

- Tavola 0 - Strategie di Piano,
- Tavola 1 - Sistema infrastrutturale
- Tavole 2 - Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica,
- Tavola 7 - Difesa del suolo.

Strategie di Piano e sistema infrastrutturale

Nell'ambito delle Strategie di Piano, le iniziative del Masterplan sono ricomprese all'interno dell'area aeroportuale di Linate che, a sua volta, risulta circondata da territori appartenenti alla Rete verde e ai Parchi della Terra e dell'Acqua afferenti al "Sistema paesistico-ambientale".

La Rete Verde costituisce sistema integrato di boschi, alberati e spazi verdi ai fini della qualificazione e ricomposizione paesaggistica dei contesti urbani e rurali, della tutela dei valori

ecologici e naturali del territorio, del contenimento del consumo di suolo e della promozione di una migliore fruizione del paesaggio.

I Parchi della terra e dell'acqua fanno parte di un progetto strategico più ampio del PTCP denominato "Nuovi paesaggi" finalizzato a dare unitarietà al territorio della provincia milanese, mediante la creazione di un'armatura infrastrutturale adatta alle esigenze di interconnessione delle persone, delle merci e delle informazioni, e al tempo stesso, capace di mantenere e, in alcuni casi, realizzare un tessuto connettivo ambientale per la circolazione dell'acqua, dell'aria e delle altre componenti naturali. Tale progetto si articola in grandi dorsali territoriali, parco della terra e parco dell'acqua.

Tali ambiti, seppur prossimi all'area aeroportuale, non sono interessati dalle iniziative del Materplan.

Sempre in riferimento alle Strategie di Piano, si evidenzia come l'area aeroportuale sia ricompresa all'interno della Città centrale appartenente al "Sistema insediativo", corrispondente con la città di Milano, e per la quale il PTCP persegue i seguenti obiettivi specifici (Art. 72 bis):

- Concorrere a sviluppare una "città" nella quale, oltre alla valorizzazione delle specificità locali e delle qualità territoriali, siano garantite le condizioni di innovazione sul versante sociale, economico, delle infrastrutture di servizio, sostenendo una "città" capace di "fare rete" e in grado di competere a livello nazionale e sovranazionale come le consentono il suo rango e la sua posizione geografica.
- Sostenere azioni di "governance" finalizzate al rafforzamento del sistema policentrico, che, pur garantendo la natura di polo di sviluppo regionale per l'intero territorio della Città Centrale, concorrano all'incremento della dotazione dei servizi nei poli intermedi, entro una prospettiva di miglioramento delle connessioni, attraverso un'efficiente infrastrutturazione del sistema del trasporto pubblico su ferro, in particolare prolungando verso l'esterno la rete metropolitana e i servizi ferroviari e potenziando il sistema degli interscambi.

Proprio in riferimento a questo ultimo punto si evidenzia come, per quanto concerne il "Sistema infrastrutturale", l'intorno dell'Aeroporto di Milano Linate sia composto da una fitta rete stradale, ferroviaria e metropolitana esistente, congiuntamente ad una serie di interventi di potenziamento della rete stradale a due carreggiate e della rete metropolitana, previsti sia a nord che a sud dell'Aeroporto. Di particolare importanza risulta il progetto di prolungamento della linea 4 della metropolitana, in corso di realizzazione, con fermate previste a Linate e in prossimità dell'Idroscalo.

Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica

In conformità al disposto dell'articolo 77 della L.R. 11 marzo 2005 n. 12 e s.m.i., il PTCP rappresenta lo strumento di tutela paesaggistica e integra il piano del paesaggio lombardo. In tal senso, il PTCP concorre al perseguimento degli obiettivi del PTR, del quale assume le indicazioni di carattere ricognitivo e valutativo, che poi traduce a scala di maggior definizione secondo le

specifiche caratteristiche territoriali e in coerenza con la normativa del PTR, dettando obiettivi, indirizzi e, ove ammesso dal PTR stesso, prescrizioni prescrittive e prevalenti.

Posto ciò, l'elaborato di riferimento del PTCP relativo agli aspetti paesaggistici risulta essere la "Tavola 2 - Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica" che definisce la struttura paesistica del territorio provinciale mediante le unità tipologiche di paesaggio con riferimento alle principali conformazioni geomorfologiche e alle identità storico-culturali, naturali, paesistico-fluviali, insediative e del paesaggio agrario e urbano.

L'Aeroporto di Milano Linate è ricompreso all'interno della unità denominata "Media pianura irrigua e dei fontanili" e ubicato in prossimità delle "Valli fluviali".

Per tali unità di paesaggio valgono i seguenti indirizzi:

Media pianura irrigua e dei fontanili:

- Tutelare, valorizzare e riqualificare la rete idrografica naturale e artificiale;
- Salvaguardare la struttura del paesaggio agrario del Naviglio Grande, le visuali percettive e tutelare gli insediamenti rurali storici, le partiture poderali compatte, la rete irrigua, la vegetazione, la rete viaria minore e le marcite;
- Salvaguardare i contesti paesistico-ambientali del Fontanile Nuovo e delle Sorgenti della Muzzetta;
- Valorizzare e riqualificare il paesaggio agrario residuo lungo il Sempione e la Padana Superiore, a ovest, e lungo Cassanese, Rivoltana e Paullese, ad est.

Valli fluviali:

- Tutelare e conservare l'ambiente naturale del corpo idrico principale e dei suoi affluenti;
- Salvaguardare il paesaggio agrario, caratterizzato da colture foraggere, dalle marcite e da una ricca maglia idrografica naturale e artificiale;
- Conservare le peculiarità orografiche e morfologiche e le visuali sul paesaggio fluviale;
- Conservare e valorizzare i mulini e le archeologie industriali lungo l'Olona, il Seveso, il Lambro e l'Adda, i siti leonardeschi, le ville storiche e le fortificazioni;
- Riqualificare i sistemi fluviali e il reticolo idrografico minore.

In considerazione dell'ubicazione delle iniziative del Masterplan all'interno del sedime aeroportuale è possibile affermare che queste non andranno ad interferire con gli elementi strutturanti le unità di paesaggio della Media pianura irrigua e dei fontanili e ancor meno con quelli delle Valli fluviali, in quanto nell'ambito del Masterplan non sono previsti interventi di sviluppo oltre l'area di pertinenza aeroportuale.

Discorso analogo vale anche per quanto riguarda i territori appartenenti a Parchi regionali circostanti l'Aeroporto, riconducibili al Parco Agricolo Sud Milano. Infatti, tali territori seppur prossimi all'area aeroportuale, non sono interessati dalle iniziative di Masterplan.

In ultimo, lungo il corso d'acqua del Lambro si evidenziano ambiti di rilevanza paesistica, fascia di rilevanza paesistico-fluviale e territori appartenenti a Parchi naturali istituiti e proposti che, anche in tal caso, seppur prossimi all'area aeroportuale, non sono interessati dalle iniziative di Masterplan.

Difesa del suolo

Per quanto attiene alla Difesa del suolo, l'area aeroportuale è ricompresa all'interno di Ambiti di rigenerazione prevalente della risorsa idrica e Ambiti golenali appartenenti al Ciclo delle acque e alla Fascia fluviale C del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI).

Rispetto al Ciclo delle acque, le Norme di Piano (Art. 38) individuano i seguenti obiettivi specifici:

- Prevedere soluzioni progettuali che regolino il deflusso dei drenaggi urbani verso i corsi d'acqua, anche individuando aree in grado di fermare temporaneamente le acque nei periodi di crisi e bacini multifunzionali fitodepuranti.
- Prevedere, ove possibile negli impianti di depurazione di progetto, l'adozione del trattamento terziario e di processi di fitodepurazione o di lagunaggio.
- Promuovere il risparmio idrico, la distinzione delle reti di distribuzione in acque di alto e basso livello qualitativo e interventi di riciclo e riutilizzo delle acque meteoriche nei nuovi insediamenti.
- Promuovere l'integrazione tra pianificazione territoriale e pianificazione dei servizi idrici, di fognatura e depurazione.

In particolare, per quanto riguarda gli Ambiti di rigenerazione prevalente della risorsa idrica le Norme indirizzano a "favorire l'immissione delle acque meteoriche nel reticolo idrico superficiale. Nelle eventuali trasformazioni urbanistiche e infrastrutturali è necessario valutare le alterazioni al regime delle acque sotterranee e verificare i relativi effetti anche nelle aree limitrofe, eventualmente introducendo adeguati correttivi al progetto di intervento".

Per quanto attiene il PAI dell'Autorità di bacino del fiume Po (DCI n. 18 del 26/04/2001 e smi; DPCM del 24/05/2001), le sue disposizioni sono recepite dal PTCP e ne specifica le indicazioni relativamente alle aree a rischio idrogeologico.

Per queste ultime, le Norme del PTCP individuano i seguenti obiettivi specifici:

- Non aumentare il rischio idrogeologico, promuovere interventi di consolidamento e sistemazione, salvaguardare gli elementi geomorfologici di cui all'art. 21 e tutelare la risorsa idrica sotterranea da eventuali contaminazioni;
- Concorrere alla funzione di laminazione delle piene fluviali, anche mediante recupero delle cave o delle aree urbanizzate, rispettando i valori paesistico-ambientali del contesto fluviale.

Per gli Ambiti a rischio idrogeologico valgono i seguenti indirizzi:

- Favorire gli interventi di forestazione nelle Aree a vincolo idrogeologico, secondo le norme di attuazione del PAI.
- Non introdurre trasformazioni urbanistiche o infrastrutturali negli Ambiti golenali che aumentino il rischio idrogeologico.
- Realizzare interventi di messa in sicurezza e consolidamento delle Aree con potenziale dissesto. Le relative disposizioni andranno riferite alla specifica regolamentazione del PAI e a quella regionale di cui alla DGR 28/05/2008 n. 8/7374.
- Evitare l'edificazione negli ambiti riportati nel Repertorio delle Aree di esondazione, ovvero, in caso di trasformazione urbanistica o infrastrutturale, fatte salve le specifiche prescrizioni attribuite dalla classificazione di fattibilità geologica dello strumento urbanistico, verificare il grado di rischio e introdurre opportuni accorgimenti per prevenirlo.
- Non modificare l'assetto morfologico dei luoghi nella conduzione delle attività agricole, fatti salvi gli interventi strettamente necessari ai fini irrigui.

6.2.1.2 Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano

Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) del Parco Agricolo Sud Milano ha effetti di piano paesistico coordinato, ai sensi dell'art. 57 del D.lgs. 31 marzo 1998 n. 112, con i contenuti paesistici del PTCP ed assume anche i contenuti di piano territoriale paesistico ai sensi della L.R. 27 maggio 1985, n. 57.

Rispetto alla "Articolazione territoriale delle previsioni di piano", si evince che l'intero sedime aeroportuale risulta appartenere a territori esterni al parco, mentre gli ambiti circostanti ed esso rientrano all'interno dei "territori agricoli e verde di cintura urbana – ambito dei Piani di cintura urbana".

Tali territori circostanti l'Aeroporto di Milano Linate non sono interessati dalle previsioni di Masterplan in quanto queste interessano porzioni territoriali comprese all'interno del sedime aeroportuale, quest'ultimo esterno al Parco Agricolo Sud Milano.

6.2.1.3 La pianificazione urbanistica comunale

In riferimento alla LR 12/2005, la pianificazione comunale si attua mediante il Piano di Governo del Territorio (PGT) che definisce l'assetto dell'intero territorio comunale ed è articolato in Documento di Piano, Piano dei Servizi e Piano delle Regole.

Ai fini del presente SIA è stato preso in considerazione il Piano delle Regole di ciascun PGT analizzato, in quanto rappresenta lo strumento finalizzato a definire le regole urbanistiche ed edilizie, le destinazioni d'uso del suolo e degli edifici e le modalità di intervento relative al territorio urbanizzato.

In riferimento al Masterplan oggetto del presente SIA, i Piani delle Regole analizzati appartengono ai seguenti PGT:

- PGT del Comune di Milano, approvato con DCC n. 16 del 22 maggio 2012,
- PGT del Comune di Peschiera Borromeo, approvato con DCC n. 43 del 26 luglio 2012,

- PGT del Comune di Segrate, approvato con DCC n. 11 del 14 febbraio 2012.

PGT del Comune di Milano: il Piano delle Regole

Dalle analisi scaturite dalla tavola "Indicazioni morfologiche" del Piano delle Regole emerge che la porzione di sedime aeroportuale ricadente nell'ambito del PGT di Milano è ricompresa tra le "Infrastrutture aeroportuali esistenti" e tra il "Tessuto Urbano Consolidato", nello specifico Tessuto urbano di recente formazione.

Gli ambiti delle Infrastrutture aeroportuali esistenti e, più in generale quelli delle Infrastrutture per la mobilità ed il trasporto pubblico sono disciplinati dalle Norme del Piano dei Servizi, le quali all'art. 5, stabiliscono che nelle aree destinate a infrastrutture per la mobilità e trasporto pubblico esistenti ricadenti nel Tessuto Urbano Consolidato è consentita la localizzazione delle funzioni urbane anche private (di cui all'art. 4 comma 13 delle Norme di attuazione del Piano delle Regole – Funzioni urbane: residenza; commercio; produttivo; terziario; servizi privati per le seguenti attività: culturali, sanitarie e assistenziali, sportive e per lo spettacolo), mediante motivata deliberazione del Consiglio Comunale che ne definirà sia l'ambito di intervento sia lo specifico strumento urbanistico/edilizio attuativo da utilizzare.

Il successivo art. 7 "Caratteri delle infrastrutture" delle Norme del Piano dei Servizi, al comma 8 stabilisce che per tutte le tipologie di infrastrutture individuate dal Piano, comprese quelle aeroportuali, si applica quanto previsto dall'art. 4 comma 9 delle medesime Norme, ovvero «i servizi pubblici localizzati su aree pubbliche, asservite all'uso pubblico o date in concessione possono includere sia funzioni urbane, di cui all'art. 4 comma 13 delle Norme di attuazione del Piano delle Regole, sia diritti edificatori, purché le funzioni urbane da includere siano direttamente collegate e strettamente funzionali al servizio stesso. La summenzionata facoltà è assunta mediante motivata deliberazione del Consiglio Comunale, le cui determinazioni sono recepite nel presente Piano senza necessità di variante. La medesima deliberazione dovrà indicare anche lo specifico strumento urbanistico/edilizio attuativo da utilizzare».

PGT del Comune di Peschiera Borromeo: il Piano delle Regole

Analizzando la "Classificazione del territorio comunale in ambiti omogenei" del Piano delle Regole del PGT di Peschiera Borromeo emerge che l'area aeroportuale ricompresa all'interno del territorio del Comune di Peschiera Borromeo è classificata come "Attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale". L'art. 28 delle Norme di riferimento riconosce come tali i servizi e le attrezzature pubbliche realizzati tramite iniziativa pubblica diretta o ceduti al comune nell'ambito della pianificazione attuativa, nonché i servizi e le attrezzature, anche privati, di uso pubblico o di interesse generale, regolati da apposito atto di asservimento o da regolamento d'uso, ovvero da atto di accreditamento dell'organismo competente in base alla legislazione di settore, nella misura in cui assicurino lo svolgimento delle attività cui sono destinati a favore della popolazione residente nel comune e di quella non residente eventualmente servita.

Nell'ambito del sedime aeroportuale sono inoltre ricomprese le seguenti fasce di rispetto e vincoli riportati dal Piano:

- Aree tutele ai sensi dell'art. 142 lett. b) del D.lgs. 42/2004 - Fascia di rispetto di 300 m - Territori contermini ai laghi,
- Aree tutele ai sensi dell'art. 142 lett. c) del D.lgs. 42/2004 - Fascia di rispetto di 150 m - Sponde delle acque pubbliche,
- Navigli e corsi d'acqua (art. 42 del PTC del Parco Agricolo Sud Milano),
- Area di rispetto del pozzo pubblico definita con criterio geometrico – 200 m (art. 22 del PGT)
- Fascia di rispetto di 10 m (ai sensi del R.D. 523/1904) (limite di inedificabilità) e (ai sensi del R.D. 368/1904) vincolo transitorio fino alla "Individuazione del reticolo principale e minore - D.G.R. 25/01/03 n. 7/7868 e smi (art. 22 del PGT),
- Reticolo idrografico, naturaliforme e antropico (art. 22 del PGT),
- Fascia di rispetto cimiteriale (art. 22 del PGT),
- Fasce di rispetto stradali (art. 22 del PGT).

Per quanto concerne le fasce di rispetto e vincoli individuati dal Piano, l'art. 22 delle Norme stabilisce che in tali aree qualsiasi trasformazione è vietata o disciplinata da normative specifiche. Le norme vigenti che disciplinano le fasce di rispetto e gli ambiti assoggettati a vincoli particolari prevalgono sulle indicazioni del PGT eventualmente difformi o in contrasto.

Per i Navigli e corsi d'acqua le Norme del Piano delle Regole fanno riferimento all'art. 42 del PTC del Parco Agricolo Sud Milano che dispone quanto di seguito riportato. «*Il sistema delle acque irrigue [...] è interamente sottoposto a tutela in quanto parte integrante della struttura morfologica, del tessuto storico e paesistico e della infrastrutturazione agraria del territorio del Parco. [...] In attesa della predisposizione di un piano di settore navigli e canali che definisca in modo più dettagliato l'ambito di pertinenza dei navigli e canali è vietata l'edificazione in fascia di m. 100 dalle sponde. Le eventuali nuove strutture di attraversamento che si rendessero necessarie, sono progettate in modo da garantirne l'armonico inserimento e da non costituire ostacolo alla funzionalità del corso d'acqua e a tal fine sono sottoposte a specifico parere dell'ente gestore, fatte salve le competenze di altre pubbliche amministrazioni*».

Nelle fasce di rispetto stradale sono ammessi i seguenti interventi:

- realizzazione di manufatti per la mobilità pedonale e veicolare e relativi equipaggiamenti (carreggiate, marciapiedi, banchine, impianti di illuminazione, etc.),
- parcheggi,
- opere di arredo stradale e verdi (compreso eventuali alberature, ma nel rispetto delle indicazioni del Codice della strada),
- percorsi pedonali e piste ciclabili,
- impianti di distribuzione del carburante.

In ultimo, secondo l'articolo 3 delle Norme, sono ammesse deroghe nei casi previsti dall'art. 40 della legge regionale n. 12/2005, ovvero per edifici ed impianti pubblici o di interesse pubblico, previa deliberazione del consiglio comunale e senza necessità di preventivo nulla-osta regionale, ed ai fini dell'abbattimento delle barriere architettoniche e localizzative come indicato dall'art. 19 della LR n. 6/1989.

PGT del Comune di Segrate: il Piano delle Regole

Analizzando l'elaborato di Piano "Azzonamento" emerge che l'area di sedime aeroportuale ricadente all'interno dei territori regolati dal PGT di Segrate è ricompresa tra le "Aree di pertinenza aeroportuale".

Ai sensi dell'art. 23 delle Norme, le Aree di pertinenza aeroportuali sono riferite alle parti di territorio comunale inserite nella perimetrazione del Piano Regolatore Generale di Linate che ne regola gli interventi ammessi.

Nella medesima tavola sono inoltre indicate con apposito segno le Aree di rispetto aeroportuale e gli Ambiti soggetti a piano di rischio aeroportuale.

Ai sensi del DM 31.10.1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale" sono stati definiti nell'intorno aeroportuale, i confini delle aree di rispetto: zona A, zona B, zona C.

Parte del territorio del comune di Segrate ricade nella zona di rispetto A, parte nella zona di rispetto B. La zona di rispetto C non interessa il territorio del comune di Segrate, in quanto contenuta all'interno dell'Aeroporto.

Nello specifico, oltre alla zona C completamente interna al sedime, parte dell'area aeroportuale risulta collocata in zona B.

In questa zona, fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore della legge 10/99, in parte sottoposte a previsione di delocalizzazione, sono consentite attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico.

Nelle tavole di Piano sono inoltre indicati gli ambiti di rischio derivanti dal Piano di rischio afferente l'Aeroporto Linate di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione e di cui al Regolamento ENAC del 30 gennaio 2008 emesso ai sensi del D.lgs. 96/2005 e delle successive modificazioni introdotte con il D.lgs. 151/2006.

Le zone classificate come zona di tutela A mantengono la destinazione d'uso già prevista dal previgente strumento di pianificazione. Nella zona A è consentito il mantenimento e il potenziamento delle funzioni esistenti.

Le zone classificate come zona di tutela B mantengono la destinazione d'uso già prevista dal previgente strumento di pianificazione. In particolare, nei lotti assoggettati a intervento edilizio diretto è confermato il carico antropico derivante dall'utilizzo della capacità edificatoria ammessa dal PGT. La verifica del carico antropico è imposta non solo agli interventi edilizi ma anche ai casi di semplice sostituzione di attività in essere (con o senza opere edilizie). Nei lotti ove è possibile

Intervenire con provvedimento diretto è possibile operare il trasferimento della capacità edificatoria ammessa dal PRG su altro lotto con medesimo azionamento purché esterno al perimetro del Piano di Rischio. Il Trasferimento volumetrico potrà essere effettuato solo a condizione che il lotto ricevente sia in grado di ospitare la volumetria aggiuntiva nel pieno rispetto delle norme tecniche che lo riguardano.

Nella Zona C è fatto divieto di insediare edifici pubblici che comportino la concentrazione di persone, industrie a rischio di incidente rilevante o attività comportanti rischio di esplosione o concentrazione di volatili. È garantito il mantenimento delle funzioni di interesse pubblico esistenti.

In ultimo, all'interno del sedime aeroportuale ricade una porzione di area adibita a viabilità di progetto per la quale l'art. 24 delle Norme stabilisce che per la viabilità locale le indicazioni grafiche hanno valore di salvaguardia per lo sviluppo dei tracciati e valore indicativo ai fini della progettazione esecutiva per quanto riguarda i tracciati, i nodi e le caratteristiche specifiche delle sedi stradali e relative intersezioni.

6.2.2 I rapporti di conformità con il sistema dei vincoli e le discipline di tutela

All'interno del presente paragrafo si è proceduto all'analisi dei rapporti di conformità intercorrenti tra le iniziative di Masterplan ed il sistema dei vincoli e delle tutele, per come esso definito dagli strumenti e dagli atti di pianificazione esaminati nei precedenti capitoli.

A tale riguardo si ricorda che le iniziative di Masterplan non interessano:

- Beni culturali dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. 42/2004 e smi,
- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. 42/2004 e smi,
- Aree naturali protette appartenenti al piano generale delle aree protette lombarde ai sensi della LR n. 86 del 30 novembre 1983,
- Aree appartenenti alla Rete Natura2000,
- Zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971,
- Important Bird Areas,
- Aree gravate da vincolo idrogeologico ai sensi del RDL 30/12/1923 n. 3267.

Gli unici vincoli riscontrati attengono alle "Aree tutelate per legge" ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi e specificatamente:

- ai territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi (art. 142 comma 1 let. b);
- ai fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (art. 142 comma 1 let. c).



Premesso che, come specificato dallo stesso disposto normativo al comma 1 del citato articolo, dette tipologie di beni «sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo Titolo [ossia il Titolo I "Tutela e valorizzazione"]», ai fini dell'analisi della compatibilità degli interventi in progetto con le disposizioni dettate dal vincolo, giova ricordare che i vincoli di cui all'articolo 142 non hanno a fondamento il riconoscimento di un notevole interesse pubblico del bene tutelato, come per l'appunto nel caso di quelli vincolati in base alla legge a termini dell'articolo 136, quanto invece la stessa sussistenza di detto bene, considerata a prescindere dal suo specifico valore ed interesse.

Ciò premesso, ancorché possa apparire superfluo, si rammenta che nel caso in specie, le opere previste nell'ambito delle fasce di rispetto costituiscono modifiche dell'attuale assetto di infrastrutture comprese all'interno del sedime aeroportuale già interferente con il vincolo stesso.

In ragione di ciò, non sussistono quelle motivazioni di conservazione dell'integrità del segno naturale che costituiscono la ratio dei vincoli *ope legis*.