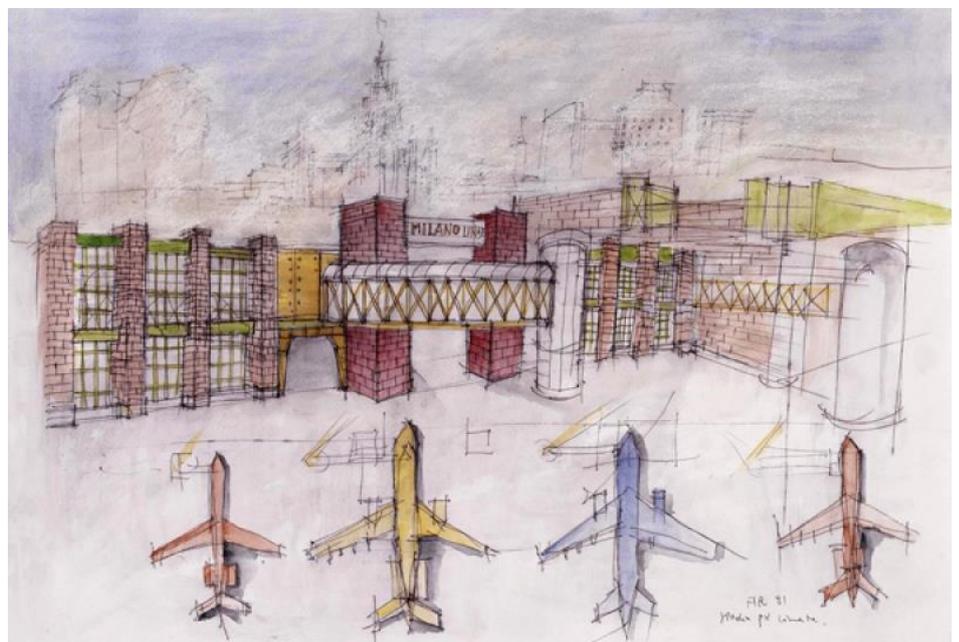


Aeroporto di Milano Linate Masterplan 2015-2030



Relazione paesaggistica Relazione



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

1	Inquadramenti preliminari.....	6
1.1	<i>Oggetto della Relazione</i>	6
1.2	<i>Inquadramento normativo.....</i>	6
1.2.1	Atti legislativi di riferimento.....	6
1.2.2	Oggetto ed ambito di applicazione della disciplina.....	7
1.2.3	Finalità e criteri di redazione della Relazione paesaggistica	9
1.2.4	Contenuti della Relazione paesaggistica per tipologia di opera/intervento.....	10
1.3	<i>Struttura e contenuti della Relazione</i>	12
1.3.1	Identificazione della tipologia degli interventi in progetto.....	12
1.3.2	Architettura della Relazione.....	13
2	Metodologia di lavoro.....	17
2.1	<i>Analisi di dettaglio del dettato normativo</i>	17
2.1.1	Obiettivi e strutturazione della relazione.....	17
2.1.2	Categorie descrittive e parametri di lettura del paesaggio	18
2.1.3	Tipologie di modificazioni ed alterazioni per la individuazione degli effetti negativi ..	19
2.2	<i>Scelte metodologiche.....</i>	21
2.2.1	Ambiti tematici di impostazione metodologica.....	21
2.2.2	Definizione degli ambiti di studio	21
2.2.3	Definizione delle categorie descrittive delle caratteristiche paesaggistiche	22
2.2.4	Criteri e modalità di definizione degli effetti negativi.....	23
3	Analisi dello stato attuale	24
3.1	<i>Il paesaggio nell'accezione strutturale: il contesto paesaggistico</i>	24
3.1.1	Inquadramento geografico.....	24
3.1.2	I caratteri paesaggistici	25
3.1.3	Il sistema insediativo milanese	25
3.1.4	I sistemi naturalistici ed i beni di interesse naturalistico.....	29
3.2	<i>Il paesaggio nell'accezione strutturale: l'area di intervento</i>	32
3.2.1	La struttura del paesaggio	32
3.2.2	Il patrimonio storico-culturale e testimoniale	39
3.3	<i>Il paesaggio nell'accezione cognitiva</i>	43
3.3.1	Metodologia di lavoro per l'analisi cognitiva	43
3.3.1.1	Le fasi generali.....	43
3.3.1.2	Analisi di intervisibilità (fase 1)	45
3.3.1.3	Identificazione degli ambiti visivi prioritari (fase 2)	53
3.3.1.4	Analisi delle relazioni cognitive (fase 3)	57
3.3.2	I caratteri percettivi del paesaggio.....	58
3.3.3	Analisi di intervisibilità	60
3.3.3.1	Le disposizioni di vincolo relative agli aspetti percettivi.....	60

3.3.3.2	Gli ambiti di fruizione potenziale	67
3.3.3.3	Gli ambiti di fruizione effettiva	69
3.3.3.4	Identificazione degli ambiti visivi prioritari.....	75
4	Analisi della pianificazione dei livelli di tutela	79
4.1	<i>Il quadro pianificatorio di riferimento.....</i>	79
4.2	<i>Piano Territoriale Regionale.....</i>	82
4.2.1	Il Documento di Piano	82
4.2.2	Il Piano Paesaggistico Regionale.....	88
4.3	<i>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Milano</i>	92
4.3.1	Obiettivi e struttura del Piano.....	92
4.3.2	Rapporto Opera-Piano	94
4.4	<i>Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano.....</i>	100
4.4.1	Obiettivi e struttura del Piano.....	100
4.4.2	Rapporto Opera-Piano	101
4.5	<i>La pianificazione urbanistica comunale</i>	102
4.5.1	I Piani di Governo del Territorio.....	102
4.5.2	PGT del Comune di Milano: il Piano delle Regole.....	105
4.5.2.1	Obiettivi e struttura del Piano	105
4.5.2.2	Rapporto Opera-Piano	107
4.5.3	PGT del Comune di Peschiera Borromeo: il Piano delle Regole	108
4.5.3.1	Obiettivi e struttura del Piano	108
4.5.3.2	Rapporto Opera-Piano	108
4.5.4	PGT del Comune di Segrate: il Piano delle Regole	110
4.5.4.1	Obiettivi e struttura del Piano	110
4.5.4.2	Rapporto Opera-Piano	111
4.6	<i>Vincoli e disciplina di tutela.....</i>	112
4.6.1	Beni culturali e paesaggistici	112
4.6.2	Aree di interesse ambientale.....	113
5	Il Masterplan 2015-2030 dell'aeroporto di Milano Linate.....	117
5.1	<i>Gli obiettivi e le strategie alla base dell'iniziativa.....</i>	117
5.2	<i>Gli interventi previsti dal Masterplan.....</i>	118
5.3	<i>L'assetto infrastrutturale e funzionale finale dell'aeroporto</i>	121
6	Analisi degli effetti.....	124
6.1	<i>Le opere oggetto di verifica della compatibilità paesaggistica.....</i>	124
6.1.1	Le opere	124
6.1.2	Analisi delle tipologie di modificazioni ed alterazioni	137
6.1.3	Compatibilità con le disposizioni di tutela	141
6.2	<i>Compatibilità del nuovo assetto aeroportuale con i valori paesaggistici.....</i>	142
6.2.1	Alterazione del paesaggio percettivo.....	142
6.2.2	Alterazione delle condizioni percettive.....	150
6.3	<i>Intervento di inserimento paesaggistico-ambientale.....</i>	157

6.3.1	Le logiche dell'intervento	157
6.3.2	Le modalità di intervento	160
6.3.3	Abaco vegetazionale.....	164
6.4	<i>Quadro di sintesi</i>	167

Elenco elaborati grafici

Codice	Titolo	Scala
REL.PAE.T01	Carta delle trasformazioni insediative	1:15.000
REL.PAE.T02	Carta della struttura del paesaggio e del patrimonio storico-culturale	1:15.000
REL.PAE.T03	Carta dei caratteri percettivi	1:15.000
REL.PAE.T04	Carta di intervisibilità: ambiti di fruizione visiva potenziale	1:15.000
REL.PAE.T05	Carta di intervisibilità: ambiti di fruizione visiva effettiva Parchi, giardini e spazi verdi urbani	1:15.000
REL.PAE.T06	Carta di intervisibilità: ambiti di fruizione visiva effettiva Assi viari ad alta e media velocità di percorrenza	1:15.000
REL.PAE.T07	Carta di intervisibilità: ambiti di fruizione visiva effettiva Assi viari a bassa velocità di percorrenza e relative piste ciclabili 1 di 2	1:15.000
REL.PAE.T08	Carta di intervisibilità: ambiti di fruizione visiva effettiva Assi viari a bassa velocità di percorrenza e relative piste ciclabili 2 di 2	1:15.000
REL.PAE.T09	PTCP di Milano: Strategie di Piano	1:100.000
REL.PAE.T10	PTCP di Milano: Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica	1:30.000
REL.PAE.T11	PTC del Parco Agricolo Sud Milano	1:10.000
REL.PAE.T12	PGT del Comune di Milano: Piano delle Regole	1:10.000
REL.PAE.T13	PGT del Comune di Peschiera Borromeo: Piano delle Regole	1:10.000
REL.PAE.T14	PGT del Comune di Segrate: Piano delle Regole	1:10.000
REL.PAE.T15	Carta dei vincoli e delle tutele	1:10.000
REL.PAE.T16	Masterplan: Planimetria generale stato di progetto	1:5.000
REL.PAE.T17	Carta degli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale	1:5.000

1 INQUADRAMENTI PRELIMINARI

1.1 Oggetto della Relazione

La presente Relazione Paesaggistica, nel seguito "Relazione", e gli elaborati ad essa allegati attengono alle iniziative previste dal "Masterplan 2015-2030" (nel seguito Masterplan) dell'Aeroporto Enrico Forlanini di Milano Linate.

A fronte di ciò, la Relazione è stata predisposta in conformità di quanto disposto dal DPCM 12 dicembre 2005 "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti".

In termini generali, il Masterplan oggetto della presente Relazione ha come obiettivo guida l'innalzamento della qualità aeroportuale e, nello specifico, nell'incremento del livello di servizio dell'aeroporto. Tale obiettivo è perseguito mediante le strategie definite dal Masterplan che possono essere sintetizzate nei seguenti termini:

- Riordino funzionale dell'intero assetto aeroportuale,
- Riqualificazione formale dell'intero assetto aeroportuale,
- Contenimento delle nuove infrastrutturazioni,
- Riqualificazione funzionale e formale degli spazi dedicati ai passeggeri.

Le iniziative di Masterplan interessano unicamente l'attuale area aeroportuale che risulta essere caratterizzata da territori vincolati ai sensi dell'Art. 142 "Aree tutelate per legge" del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.lgs. n. 42 del 22/01/2004 e smi), in particolare da:

- b) territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
- c) fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.

Pertanto, la presente Relazione, e gli elaborati ad essa allegati, costituiscono la documentazione prodotta ai fini dell'istanza di autorizzazione paesaggistica di cui all'articolo 146, commi 1 e 2, del citato D.lgs. 42/2004 e smi del Masterplan in oggetto.

1.2 Inquadramento normativo

1.2.1 Atti legislativi di riferimento

Ai fini della redazione della presente Relazione sono stati presi in considerazione in seguenti atti legislativi:

- D.lgs. n. 42 del 22/1/2004 c.d. "Codice dei beni culturali e del paesaggio", così come modificato dal D.lgs. 24 marzo 2006, n. 156 e D.lgs. 24 marzo 2006, n. 157, nonché dal D.lgs. 26 marzo 2008, n. 62 e D.lgs. 26 marzo 2008, n. 63;
- DPCM 12 dicembre 2005, "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica";
- DPR 139/2010, "Regolamento recante procedimento semplificato di autorizzazione paesaggistica per gli interventi di lieve entità, a norma dell'articolo 146, comma 9, del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modificazioni".

La predetta documentazione è stata presa in esame al fine di poter avere piena contezza delle disposizioni normative inerenti alla redazione della Relazione ed in particolare per quanto attiene agli aspetti contenutistici.

1.2.2 Oggetto ed ambito di applicazione della disciplina

Il primo elemento di approfondimento delle disposizioni normative è rappresentato dall'oggetto e dall'ambito di applicazione della disciplina della verifica di compatibilità paesaggistica.

In tale ottica, nel seguito sono riportate le principali disposizioni inerenti ai seguenti aspetti:

- definizione di paesaggio,
- identificazione dei beni paesaggistici,
- ambito di applicazione della verifica di compatibilità paesaggistica.

Definizione di Paesaggio

In merito al primo aspetto, la nozione di paesaggio assunta dal Codice è riportata all'articolo 131, laddove si afferma che per paesaggio «si intende una parte omogenea di territorio i cui caratteri derivano dalla natura, dalla storia umana o dalle reciproche interrelazioni».

Identificazione dei Beni paesaggistici

I Beni paesaggistici sono individuati dall'art. 134 del Codice nei seguenti termini:

1. gli immobili e le aree di cui all'art. 136, ossia gli immobili ed aree di notevole interesse pubblico da assoggettare a vincolo paesaggistico con apposito provvedimento amministrativo. Tali beni, tutelati in base alla legge, sono così individuati dal citato articolo:
 - "Bellezze individue" di cui alle lettere:
 - a) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica,
 - b) le ville, i giardini e i parchi che si distinguono per la loro non comune bellezza,
 - "Bellezze d'insieme", di cui alle lettere:
 - c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale,

- d) le bellezze panoramiche considerate come quadri e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze;
2. le aree tutelate per legge così come indicate all'art. 142:
- a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare,
 - b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi,
 - c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto n. 1775/1933, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna,
 - d) le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole,
 - e) i ghiacciai e i circhi glaciali,
 - f) i parchi e le riserve nazionali o regionali e i territori di protezione esterna dei parchi,
 - g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo n. 227/2001,
 - h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici,
 - i) le zone umide incluse nell'elenco previsto dal D.P.R. n. 448/1976,
 - l) i vulcani,
 - m) le zone di interesse archeologico individuate alla data del 1° maggio 2004;
3. gli immobili e le aree specificatamente individuati a termini dell'art. 136 e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici di cui all'art. 143.

Ambito di applicazione della verifica di compatibilità paesaggistica

L'ambito di applicazione della verifica di compatibilità paesaggistica è definito dall'articolo 146 "Autorizzazione" e segnatamente al primo e secondo comma, laddove si afferma che «i proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo di immobili ed aree di interesse paesaggistico, tutelati dalla legge, a termini dell'articolo 142, o in base alla legge, a termini degli articoli 136, 143, comma 1, lettera d), e 157, non possono distruggerli, né introdurre modificazioni che rechino pregiudizio ai valori paesaggistici oggetto di protezione»¹ e che «i soggetti di cui al comma 1 hanno l'obbligo di presentare alle amministrazioni competenti il progetto degli interventi che intendano intraprendere, corredato della prescritta documentazione, ed astenersi dall'avviare i lavori fino a quando non ne abbiano ottenuta l'autorizzazione»².

Al fine di fornire un quadro maggiormente circostanziato dell'ambito di applicazione della disciplina, occorre dare conto delle altre tipologie di beni tutelati richiamate dalle disposizioni di cui all'articolo 146 e precedentemente non trattate.

¹ D.lgs. 42/2004 e smi, art. 146 co. 1.

² D.lgs. 42/2004 e smi, art. 146 co. 2.

In tal senso, i beni di cui all'articolo 143, comma 1 lettera d) sono rappresentati dagli eventuali «ulteriori immobili od aree, di notevole interesse pubblico a termini dell'articolo 134, comma 1, lettera c», mentre quelli di cui all'articolo 157 sono costituiti dagli immobili ed aree oggetto di notifiche eseguite, elenchi compilati, provvedimenti e atti emessi ai sensi della normativa previgente.

Stante quanto illustrato è possibile affermare che la disciplina della verifica di compatibilità paesaggistica debba essere applicata nel caso in cui le opere o gli interventi in progetto interessino beni assoggettati a vincolo paesaggistico con apposito provvedimento amministrativo espresso ai sensi della vigente o della previgente legislazione in materia, quelli tutelati per legge, nonché quelli sottoposti a tutela dai piani paesaggistici.

1.2.3 Finalità e criteri di redazione della Relazione paesaggistica

Come noto, il comma terzo del citato art. 146 del Codice disponeva che questa fosse «individuata, su proposta del Ministro, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni». In osservanza di detto disposto, con il DPCM 12 dicembre 2005 sono stati definiti finalità, criteri di redazione e contenuti della Relazione che «correda, congiuntamente al progetto dell'intervento che si propone di realizzare ed alla relazione di progetto, l'istanza di autorizzazione paesaggistica, ai sensi degli articoli 159, comma 1 e 146, comma 2, d)» del Codice³. In merito alle finalità, come definito dall'art. 2 del citato DPCM, la Relazione «costituisce per l'amministrazione competente la base di riferimento essenziale per le valutazioni previste dall'art. 146, comma 5 del predetto Codice».

In tal senso, l'Allegato dispone che la Relazione contenga tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento, con riferimento ai contenuti, direttive, prescrizioni e ogni altra indicazione del piano paesaggistico, ovvero del piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici.

Gli aspetti metodologici e contenutistici della Relazione sono fissati nell'Allegato al citato decreto con riferimento a:

- criteri di redazione,
- contenuti, articolati in "documentazione tecnica" ed "elementi per la valutazione della compatibilità paesaggistica", ed individuati nel dettaglio per diverse tipologie di opere.

Per quanto attiene ai criteri di redazione, secondo quanto riportato al capitolo 2 dell'Allegato, la Relazione dovrà dare conto di:

1. stato dei luoghi prima dell'intervento, con riferimento al contesto paesaggistico ed all'area intervento,
2. caratteristiche progettuali dell'intervento,
3. stato dei luoghi dopo intervento, con indicazione degli impatti sul paesaggio prodotti dalle trasformazioni proposte e degli elementi di mitigazione e di compensazione necessari.

³ D.lgs. 42/2004 e smi

La Relazione dovrà inoltre contenere anche tutti gli elementi utili alla Amministrazione competente per effettuare la verifica di conformità dell'intervento alle prescrizioni contenute nei piani paesaggistici urbanistici e territoriali ed accertare:

- la compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo,
- la congruità con i criteri di gestione dell'immobile o dell'area,
- la coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica.

1.2.4 Contenuti della Relazione paesaggistica per tipologia di opera/intervento

Relativamente ai contenuti, il fattore centrale che connota le disposizioni in tal senso previste dall'Allegato, risiede nella loro diversa modulazione in relazione alla rilevanza dimensionale dell'opera o intervento in progetto.

A tale riguardo l'Allegato difatti distingue due tipologie di opere/interventi, rappresentate da quelli «di grande impegno territoriale» e da altri interventi i quali, non essendo identificati con una esplicita terminologia, a buon diritto possono essere individuati in tutti gli interventi ed opere che non presentano un grande impegno territoriale.

La prima tipologia, a sua volta articolata in relazione alla estensione in interventi od opere a «carattere areale» ed a «carattere lineare o a rete», è definita come costituita da «interventi e/o opere che caratterizzano e modificano vaste parti del territorio»⁴.

Occorre precisare che la distinzione qui riportata non fa riferimento alla categoria degli «interventi di lieve entità» di cui all'Allegato I del DPR 139/2010 per i quali è prevista la autorizzazione semplificata.

Stante quanto riportato, appare possibile affermare che, ai fini della definizione degli aspetti contenutistici, la norma distingue tre tipologie di opere ed interventi, rappresentate da quelle di grande impegno territoriale, da altre opere ed interventi di non grande impegno territoriale, nonché dagli interventi lievi, con riferimento alle quali i contenuti della Relazione sono definiti dal capitolo 4 dell'Allegato al DPCM 12.12.2005, dal capitolo 3 del medesimo allegato e dall'articolo 2 del DPR 139/2010.

In ragione di tale articolazione e ricordato che la norma distingue i contenuti della Relazione in "Documentazione tecnica" ed "Elementi per la valutazione della compatibilità paesaggistica", per quanto specificatamente riguarda quelli relativi alle opere ed interventi di non grande impegno territoriale, ai sensi del citato capitolo 3 dell'Allegato, detti contenuti relativi alla documentazione tecnica possono essere così sintetizzati:

1. Elaborati di analisi dello stato attuale, con riferimento a:
 - descrizione dei caratteri paesaggistici del contesto paesaggistico e dell'area di intervento;
 - indicazione e analisi dei livelli di tutela operanti nel contesto paesaggistico e nell'area di intervento;

⁴ DPCM 12 dicembre 2005, Allegato – par. 4.1

- rappresentazione fotografica dello stato attuale dell'area d'intervento e del contesto paesaggistico, ripresi da luoghi di normale accessibilità e da punti e percorsi panoramici, dai quali sia possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio.
2. Elaborati di progetto, con riferimento a:
- planimetria di inquadramento dell'area e dell'intervento/i (scale 1:10.000, 1:5000, 1:2000 raffrontabili - o coincidenti - con quelle della cartografia descrittiva dello stato di fatto);
 - area di intervento, con riferimento a:
 - planimetria area di intervento (scala 1:200 o 1:500 in relazione alla sua dimensione) con l'individuazione delle opere di progetto in sovrapposizione allo stato di fatto, rappresentate con le coloriture convenzionali (rosso nuova costruzione, giallo demolizione);
 - sezioni dell'intera area in scala 1:200, 1:500 o altre in relazione alla sua dimensione, estesa anche all'intorno;
 - opere in progetto:
 - piante e sezioni quotate degli interventi di progetto, rappresentati anche per sovrapposizione dello stato di fatto e di progetto con le coloriture convenzionali, nonché l'indicazione di scavi e riporti;
 - prospetti dell'opera prevista, estesa anche al contesto con l'individuazione delle volumetrie esistenti e delle parti inedificate, rappresentati anche per sovrapposizione dello stato di fatto e di progetto con le coloriture convenzionali, con indicazione di materiali, colori, tecniche costruttive con eventuali particolari architettonici;
 - testo di accompagnamento con la motivazione delle scelte progettuali in coerenza con gli obiettivi di conservazione e/o valorizzazione e/o riqualificazione paesaggistica, in riferimento alle caratteristiche del paesaggio nel quale si inseriranno le opere previste, alle misure di tutela ed alle indicazioni della pianificazione paesaggistica ai diversi livelli.

Per quanto invece concerne i contenuti relativi alle opere di grande impegno territoriale e segnatamente a carattere areale, ai sensi del paragrafo 4.1 dell'Allegato, la documentazione deve essere composta da:

1. Planimetria con:

- punti da cui è visibile l'area di intervento,
- foto panoramiche e dirette che individuino la zona di influenza visiva e le relazioni di intervisibilità dell'opera e/o dell'intervento proposto con il contesto paesaggistico e con l'area di intervento,
- la scala grafica dovrà essere scelta in rapporto alla morfologia del contesto tra 1:5.000, 1:10.000, 1:25.000.

2. Rilievo fotografico degli skyline esistenti dai punti di intervisibilità (come indicati nella planimetria di cui al punto precedente) che evidenzia la morfologia naturale dei luoghi, il margine paesaggistico urbano o naturale a cui l'intervento si aggiunge o che forma, la struttura periurbana in cui eventualmente l'intervento si inserisce.
3. Cartografia (scala 1:5.000, 1:10.000, 1:25.000) che evidenzia le caratteristiche morfologiche del contesto paesaggistico e dell'area d'intervento, con riferimento a:
 - tessitura storica, sia vasta che minuta esistente: in particolare, il disegno paesaggistico (urbano e/o extraurbano), l'integrità di relazioni, storiche, visive simboliche dei sistemi di paesaggio storico esistenti (rurale, urbano, religioso, produttivo, ecc.), le strutture funzionali essenziali alla vita antropica, naturale e alla produzione (principali reti di infrastrutturazione); le emergenze significative, sia storiche, che simboliche;
 - eventuale struttura periurbana diffusa o aggregazione lineare recente;
 - rapporto che l'opera e/o l'intervento instaura con le infrastrutture e le reti esistenti naturali e artificiali.
4. Documentazione di progetto e/o fotografica delle soluzioni adottate per interventi analoghi nelle stesse zone, o in altri casi significativi realizzati in aree morfologiche o d'uso del suolo simili.
5. Simulazione dettagliata delle modifiche proposte, soprattutto attraverso lo strumento del rendering fotografico.

1.3 Struttura e contenuti della Relazione

1.3.1 Identificazione della tipologia degli interventi in progetto

Come illustrato (cfr. § 1.2.4), la normativa vigente (DPCM 12 dicembre 2005 e DPR 139/2010) articola i contenuti della Relazione paesaggistica in funzione della rilevanza dimensionale dell'intervento o opera in progetto, definendo per ognuna delle tre tipologie precedentemente trattate uno specifico quadro contenutistico.

Ai fini della strutturazione della Relazione paesaggistica risulta pertanto dirimente identificare correttamente la tipologia degli interventi oggetto di analisi, così da poter conseguentemente definire i contenuti ed il livello di approfondimento delle analisi da intraprendere e della documentazione da produrre.

Premesso che gli interventi in oggetto certamente non ricadono nella fattispecie degli "interventi di lieve entità" di cui all'Allegato I del DPR 139/2010, l'aspetto dirimente ai fini della definizione dei contenuti della Relazione risiede nella verifica della loro possibile inclusione all'interno della tipologia degli "interventi od opere di grande impegno territoriale".

Come già indicato, detta tipologia è costituita da "interventi e/o opere [che] caratterizzano e modificano vaste parti del territorio" e comprende, all'interno della sotto tipologia relativa a quelle a carattere areale, le "Infrastrutture aeroportuali"⁵.

Ad un primo esame delle disposizioni normative ne consegue quindi che gli interventi in oggetto potrebbero ricadere nella predetta tipologia, secondo quanto illustrato in merito alle loro caratteristiche (cfr. Cap. 5) che, chiaramente da evidenza di come detti interventi vadano a modificare un'infrastruttura aeroportuale già presente nel territorio in analisi.

Stante il carattere di modifica di strutture esistenti proprio degli interventi in progetto e considerata la loro rilevanza rispetto a quelle oggetto di modifico, risulta possibile affermare che detti interventi non si configurano come di grande impegno territoriale e che, conseguentemente, i contenuti della Relazione paesaggistica sono quelli di cui al capitolo 3 dell'Allegato al DPCM 12 Dicembre 2005. Ma al fine di offrire una migliore descrizione e analisi delle iniziative progettuali rispetto al contesto paesaggistico circostante, sono stati presi a riferimento anche i contenuti definiti al paragrafo 4.1 del citato Allegato al DPCM 12 Dicembre 2005, relativi alle opere di grande impegno territoriale.

1.3.2 Architettura della Relazione

La presente Relazione, in osservanza di quanto disposto ai succitati capitolo 3 e paragrafo 4.1 dell'Allegato al DPCM 12.12.2005, si compone di tre parti, aventi le finalità ed i contenuti nel seguito descritte:

- *Parte 1 - Impostazione metodologica* (cfr. Cap. 2)

Finalità della prima parte risiede nel definire l'impianto metodologico sulla scorta del quale sviluppare la Relazione.

In tale prospettiva, il lavoro è stato orientato dapprima all'esame di dettaglio del dettato normativo, approfondendo quanto sinteticamente affrontato nel precedente paragrafo 1.2.4, così da ricostruire un puntuale quadro dei documenti da produrre e dei relativi contenuti.

Sulla scorta delle risultanze di tale analisi ed in ragione dei fattori di specificità degli interventi in progetto sono state definite le scelte strutturanti l'impianto metodologico della presente Relazione.

- *Parte 2 – Analisi di contesto e degli interventi in progetto*

Finalità della parte in argomento risiede nel rispondere agli aspetti contenutistici assegnati dall'Allegato al DPCM 12.12.2005 alla "Documentazione tecnica".

In questa ottica, la seconda parte consta di due sezioni, dedicate rispettivamente all'analisi delle attuali caratteristiche del contesto ed all'illustrazione degli interventi in progetto.

Per quanto attiene alla analisi di contesto, le attività condotte hanno riguardato:

- l'analisi del paesaggio nell'accezione strutturale del contesto paesaggistico di riferimento, indagato in relazione ai sistemi naturalistici, insediativi, storico-culturali e paesaggistici;

⁵ DPCM 12 dicembre 2005, Allegato – par. 4.1

- l'analisi del paesaggio nell'accezione strutturale dell'area di intervento, sviluppata secondo le categorie descrittive ed i parametri di analisi e valutazione definiti nella parte della presente Relazione dedicata all'impianto metodologico, ed in particolare rispetto alle matrici fisica, vegetazionale ed antropica;
- l'analisi del paesaggio nell'accezione cognitiva, affrontata con l'obiettivo di identificare gli ambiti di fruizione visiva prioritari.

Tali aspetti sono stati indagati nell'ambito del Cap. 3 e documentati mediante i seguenti elaborati cartografici (cfr. Tabella 1-1).

Tabella 1-1 Elaborati cartografici dello stato attuale del contesto

Cod.	Titolo	Scala
REL.PAE.T01	Carta delle trasformazioni insediative	1:15.000
REL.PAE.T02	Carta della struttura del paesaggio e del patrimonio storico-culturale	1:15.000
REL.PAE.T03	Carta dei caratteri percettivi	1:15.000
REL.PAE.T04	Carta di intervisibilità: ambiti di fruizione visiva potenziale	1:15.000
REL.PAE.T05	Carta di intervisibilità: ambiti di fruizione visiva effettiva Parchi, giardini e spazi verdi urbani	1:15.000
REL.PAE.T06	Carta di intervisibilità: ambiti di fruizione visiva effettiva Assi viari ad alta e media velocità di percorrenza	1:15.000
REL.PAE.T07	Carta di intervisibilità: ambiti di fruizione visiva effettiva Assi viari a bassa velocità di percorrenza e relative piste ciclabili 1 di 2	1:15.000

Successivamente è stata operata l'analisi degli strumenti di pianificazione generale, a valenza territoriale ed urbanistica, al fine di evidenziare:

- obiettivi perseguiti da detti strumenti con riferimento alla conservazione e/o valorizzazione e/o riqualificazione paesaggistica;
- regimi conseguenti di trasformazione ed uso.

L'analisi condotta è stata inoltre rivolta alla ricognizione delle seguenti categorie di beni:

- Beni culturali tutelati ai sensi della Parte seconda del D.lgs. 42/2004 e smi,
- Beni paesaggistici tutelati ai sensi della Parte terza del citato decreto,
- Beni del patrimonio di pregio ambientale, con riferimento alle aree naturali protette, così come identificate ai sensi della L. 394/91, ed alle aree della rete Natura 2000, istituita ai sensi della direttiva 92/43/CEE c.d. "Habitat" e recepita nell'ordinamento italiano con DPR 357/97 e smi.

Tali contenuti sono stati documentati nel Cap. 4 e nei seguenti elaborati (cfr. Tabella 1-2).

Tabella 1-2 Elaborati cartografici di analisi della pianificazione e dei beni del patrimonio culturale, paesaggistico ed ambientale

Cod.	Titolo	Scala
REL.PAE.T09	PTCP di Milano: Strategie di Piano	1:100.000
REL.PAE.T10	PTCP di Milano: Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica	1:30.000
REL.PAE.T11	PTC del Parco Agricolo Sud Milano	1:10.000
REL.PAE.T12	PGT del Comune di Milano: Piano delle Regole	1:10.000
REL.PAE.T13	PGT del Comune di Peschiera Borromeo: Piano delle Regole	1:10.000
REL.PAE.T14	PGT del Comune di Segrate: Piano delle Regole	1:10.000
REL.PAE.T15	Carta dei vincoli e delle tutele	1:10.000

Relativamente alla illustrazione degli interventi in progetto, l'attività condotta ha riguardato la loro descrizione con riferimento alle caratteristiche fisiche e costruttive, documentando gli aspetti dimensionali, volumetrici, materici e cromatici.

Tali aspetti sono stati illustrati al cap. 5 ed attraverso i seguenti elaborati (cfr. Tabella 1-3).

Tabella 1-3 Elaborati cartografici degli interventi in progetto

Cod	Titolo	Scala
REL.PAE.T16	Masterplan: Planimetria generale stato di progetto	1:5.000

- *Parte 3 – Analisi degli effetti ed interventi di inserimento ambientale*

Finalità della parte terza risiede nel fornire gli elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica.

Stante tale finalità, gli obiettivi specifici assegnati a detta parte della Relazione sono stati:

1. Analisi di coerenza degli interventi in progetto con i valori paesaggistici riconosciuti attraverso l'analisi di contesto;
2. Analisi di compatibilità con gli obiettivi di qualità paesaggistica in termini di conservazione e/o valorizzazione e/o riqualificazione paesaggistica perseguiti dagli strumenti di pianificazione e con i conseguenti regimi di trasformazione ed uso.

Ai fini del conseguimento del primo obiettivo, le attività condotte hanno riguardato:

- a. Elaborazione di fotosimulazioni (foto modellazione realistica);
- b. Tipizzazione degli impatti potenziali, in ragione delle caratteristiche del contesto ed area di intervento, e di quelle degli interventi in progetto;
- c. Previsione degli impatti potenziali con riferimento alla fase di realizzazione ed all'opera nella sua configurazione finale;
- d. Definizione degli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale, condotta in relazione alle risultanze dell'analisi degli impatti di cui al punto precedente e degli obiettivi di qualità paesaggistica desunti dall'esame degli strumenti di pianificazione;
- e. Stima complessiva della compatibilità paesaggistica degli interventi in progetto ed identificazione degli eventuali impatti non eliminabili o mitigabili.

Ai fini del conseguimento del secondo obiettivo, le attività condotte hanno riguardato:

- a. Analisi degli obiettivi di qualità paesaggistica perseguiti dal complesso degli strumenti pianificatori esaminati ed a tali fini rilevanti;
- b. Analisi del regime d'uso e trasformazione conseguente agli obiettivi di pianificazione;
- c. Analisi del regime d'uso e trasformazione relativo al vincolo interessato dagli interventi in progetto.

Le attività sopra indicate sono state documentate al Cap. 6 della presente Relazione e nei seguenti elaborati (cfr. Tabella 1-4).

Tabella 1-4 Elaborati grafici per le valutazioni di compatibilità paesaggistica

Cod	Titolo	Scala
REL.PAE.T17	Carta degli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale	1:5.000

2 METODOLOGIA DI LAVORO

2.1 Analisi di dettaglio del dettato normativo

2.1.1 Obiettivi e strutturazione della relazione

Come premesso, finalità del presente paragrafo risiede nell'operare un'analisi di dettaglio del dettato normativo di cui al capitolo 3 "Contenuti della relazione paesaggistica" dell'Allegato al DPCM 12.12.2005, volto a costruire il quadro degli aspetti contenutistici di natura descrittiva ed analitica che devono essere affrontati nella presente Relazione.

Ai sensi del citato capitolo 3, i contenuti della relazione paesaggistica sono articolati nelle due seguenti parti:

- una prima parte, indicata con il termine "Documentazione tecnica", che in buona sostanza è rivolta a descrivere lo stato attuale del bene paesaggistico interessato e del contesto nel quale esso si colloca, ed a documentare la presenza di elementi di valore paesaggistico;
- una seconda parte, identificata come "Elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica", la cui finalità risiede nell'individuare gli impatti sul paesaggio determinati dalle trasformazioni proposte e gli interventi di mitigazione e/o compensazione che in ragione di ciò si rendono necessari.

Muovendo da tale articolazione generale, le finalità di ciascuna delle due parti costitutive la relazione paesaggistica ed i relativi contenuti possono essere così sintetizzati (cfr. Tabella 2-1).

Tabella 2-1 Relazione paesaggistica: quadro dei contenuti ex DPCM 12.12.2005

Parte	Finalità	Contenuti
1	Analisi dello stato attuale	<ul style="list-style-type: none"> • caratteri paesaggistici del contesto e dell'area di intervento, con riferimento alle tipologie di contesto ed ai parametri di lettura precisati nelle note all'Allegato; • livelli di tutela operanti così come definiti dagli strumenti di pianificazione paesaggistica, urbanistica e territoriale, nonché da ogni altro atto amministrativo, con particolare riferimento alle motivazioni ed alle finalità di qualità paesaggistica definite dagli strumenti normativi e di Piano; • presenza di beni culturali tutelati ai sensi della Parte seconda del D.lgs. 42/2004
	Descrizione del progetto	<ul style="list-style-type: none"> • opera in progetto, descritta con riferimento alla localizzazione, alle motivazioni poste alla base delle scelte progettuali assunte, nonché alle caratteristiche fisiche e dimensionali
2	Elementi per la	<ul style="list-style-type: none"> • effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico,

Parte	Finalità	Contenuti
	valutazione	<p>distinti in dirette ed indirette, reversibili ed irreversibili, a breve ed a medio termine;</p> <ul style="list-style-type: none"> • opere di mitigazione, sia visive che ambientali; • effetti negativi che risulta impossibile evitare/mitigare e conseguenti misure di compensazione

A chiarimento dei contenuti qui sinteticamente riportati, si ritiene utile richiamare quanto specificato dall'Allegato al DPCM 12.12.2005 in relazione a:

- Analisi dello stato attuale, con specifico riferimento a
 - principali contesti paesaggistici di riferimento,
 - categorie descrittive e parametri di lettura,
- Analisi degli effetti, con riferimento alle principali tipologie di modificazione o alterazione.

2.1.2 Categorie descrittive e parametri di lettura del paesaggio

Nello specifico, in merito alle tipologie di contesto paesaggistico di riferimento, l'Allegato, sempre nella logica di fornire un orientamento omogeneo nella redazione delle relazioni paesaggistiche, individua due distinte famiglie, identificate sulla base del grado di trasformazione e della morfologia dei luoghi. Il quadro delle tipologie in tale logica identificate⁶ è così articolato (cfr. Tabella 2-2).

Tabella 2-2 Tipologie di contesto paesaggistico

<i>Critero di lettura</i>	<i>Tipologie di contesto paesaggistico</i>
Grado di trasformazione	<ul style="list-style-type: none"> • Naturale • Agricolo tradizionale • Agricolo industrializzato • Urbano, periurbano e insediativi diffuso e/o sparso
Morfologia dei luoghi	<ul style="list-style-type: none"> • Pianura • Collinare • Montano

Relativamente alle categorie descrittive, queste sono così individuate:

- configurazioni e caratteri geomorfologici,
- sistemi naturalistici (biotopi, riserve, parchi naturali, boschi),
- sistemi insediativi storici (centri storici, edifici storici diffusi), paesaggi agrari (assetti colturali tipici, sistemi tipologici rurali quali cascine, masserie, baite, ecc.), tessiture territoriali storiche (centuriazioni, viabilità storica),

⁶ DPCM 12.12.2005, Allegato par. 3.1 nota 1

- sistemi tipologici di forte caratterizzazione locale e sovralocale (sistema delle cascate a corte chiusa, sistema delle ville, uso sistematico della pietra, o del legno, o del laterizio a vista, ambiti a cromatismo prevalente),
- ambiti a forte valenza simbolica (in rapporto visivo diretto con luoghi celebrati dalla devozione popolare, dalle guide turistiche, dalle rappresentazioni pittoriche o letterarie),
- elementi di degrado eventualmente presenti.

In merito ai parametri di lettura delle caratteristiche paesaggistiche, l'Allegato ne opera una prima prospettazione, distinguendoli in due categorie facenti riferimento alle qualità e criticità paesaggistiche, da un lato, e rischio paesaggistico, antropico ed ambientale, dall'altro. In quadro complessivo risulta quindi essere il seguente (cfr. Tabella 2-3).

Tabella 2-3 Parametri di lettura delle caratteristiche paesaggistiche

<i>Critério di lettura</i>	<i>Parametri di lettura</i>
Qualità e criticità paesaggistiche	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Integrità</i>: permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi); • <i>Qualità visiva</i>: presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc.; • <i>Rarietà</i>: presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari; • <i>Degrado</i>: perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali;
Rischio paesaggistico, antropico ed ambientale	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Sensibilità</i>: capacità dei luoghi di accogliere i cambiamenti, entro certi limiti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi o degrado della qualità complessiva; • <i>Vulnerabilità/fragilità</i>: condizione di facile alterazione e distruzione dei caratteri connotativi; • <i>Capacità di assorbimento visuale</i>: attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni, senza diminuzione sostanziale della qualità; • <i>Stabilità</i>: capacità di mantenimento dell'efficienza funzionale dei sistemi ecologici o situazioni di assetti antropici consolidate; • <i>Instabilità</i>: situazioni di instabilità delle componenti fisiche e biologiche o degli assetti antropici

2.1.3 Tipologie di modificazioni ed alterazioni per la individuazione degli effetti negativi

Per quanto invece attiene alle principali tipologie di effetti negativi, sempre a titolo esemplificativo l'Allegato individua le seguenti tipologie di modificazioni (cfr. Tabella 2-4) e di alterazioni (cfr. Tabella 2-5).

Tabella 2-4 Tipologie di modificazioni

<i>Tipologie modificazione</i>	<i>Esemplificazione</i>
M1 Modificazioni della morfologia	Sbancamenti e movimenti di terra significativi Eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno (rete di canalizzazioni, struttura parcellare, viabilità secondaria, ...) o utilizzati per allineamenti di edifici, per margini costruiti
M2 Modificazioni della compagine vegetale	Abbattimento di alberi, eliminazione di formazioni riparali
M3 Modificazioni dello skyline naturale o antropico	Profilo dei crinali, profilo dell'insediamento
M4 Modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico	Incidenza di tali modificazioni sull'assetto paesistico
M5 Modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico	
M6 Modificazioni dell'assetto insediativo-storico	
M7 Modificazioni dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi, dell'insediamento storico	
M8 Modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e colturale	
M9 Modificazioni dei caratteri strutturanti del territorio agricolo	Elementi caratterizzanti, modalità distributive degli insediamenti, reti funzionali, arredo vegetale minuto, trama parcellare

Tabella 2-5 Tipologie di alterazioni

<i>Tipologie di alterazioni</i>	<i>Esemplificazioni</i>
A1 Intrusione	Inserimento, in un sistema paesaggistico, di elementi estranei ed incongrui ai suoi caratteri peculiari compositivi, percettivi o simbolici
A2 Suddivisione	Inserimento, all'interno di un sistema paesaggistico, di un elemento che opera una separazione in parti
A3 Frammentazione	Inserimento di elementi estranei in un sistema paesaggistico e sua divisione in parti non più

<i>Tipologie di alterazioni</i>	<i>Esemplificazioni</i>
	comunicanti
A4 Riduzione	Progressiva diminuzione, eliminazione, alterazione, sostituzione di parti o elementi strutturanti di un sistema
A5 Eliminazione di relazioni	Eliminazione delle relazioni visive, storico-culturali, simboliche di elementi con il contesto paesaggistico e con l'area e altri elementi del sistema
A6 Concentrazione	Realizzazione di un numero elevato di interventi a particolare incidenza paesaggistica in un ambito territoriale ristretto
A7 Interruzione di processi ecologici e ambientali di scala vasta o di scala locale	
A8 Destutturazione	Interventi sulla struttura di un sistema paesaggistico che ne determinano l'alterazione per frammentazione, riduzione degli elementi costitutivi, eliminazione di relazioni strutturali, percettive o simboliche
A9 Deconnotazione	Interventi su un sistema paesaggistico che determinano l'alterazione dei caratteri degli elementi costitutivi

2.2 Scelte metodologiche

2.2.1 Ambiti tematici di impostazione metodologica

Premesso che la presente Relazione assume il dettato legislativo prima descritto come riferimento essenziale, nel seguito si precisano alcune scelte metodologiche dettate dalla specificità del caso in esame, in particolare concernenti:

1. Individuazione della porzione territoriale assunta quale contesto paesaggistico,
2. Individuazione della porzione territoriale assunta quale area di intervento,
3. Definizione delle categorie descrittive del contesto di intervento,
4. Criteri e modalità di definizione degli effetti negativi.

2.2.2 Definizione degli ambiti di studio

Ai fini della presente Relazione, per contesto paesaggistico è stata assunta la porzione territoriale all'interno della quale è ubicato l'Aeroporto "Enrico Forlanini" di Milano Linate che, con le approssimazioni e le variazioni dettate dalle esigenze proprie dei singoli parametri di lettura di volta in volta indagati, comprende (cfr. Figura 2-1):

- l'ambito urbano di Milano e la sua periferia,

- la bassa pianura padana connotata dall'uso agricolo del suolo,
- la rete idrografica e le zone umide che caratterizzano la bassa pianura padana,
- il sistema delle grandi infrastrutture che comprende la rete autostradale, la rete ferroviaria con gli importanti scali, e l'aeroporto.

Per quanto attiene l'area di intervento, sono stati assunti come tale i territori compresi all'interno del sedime aeroportuale e quelli ad esso più prossimi rappresentata nella Figura 2-1.

Tale area di intervento presenta al suo interno le caratteristiche strutturanti del paesaggio limitrofo all'Aeroporto e riconducibili al paesaggio urbano di Milano e la sua periferia, al paesaggio rurale della bassa pianura padana e gli ambiti territoriali appartenenti al Fiume Lambro e all'Idroscalo qui presenti.

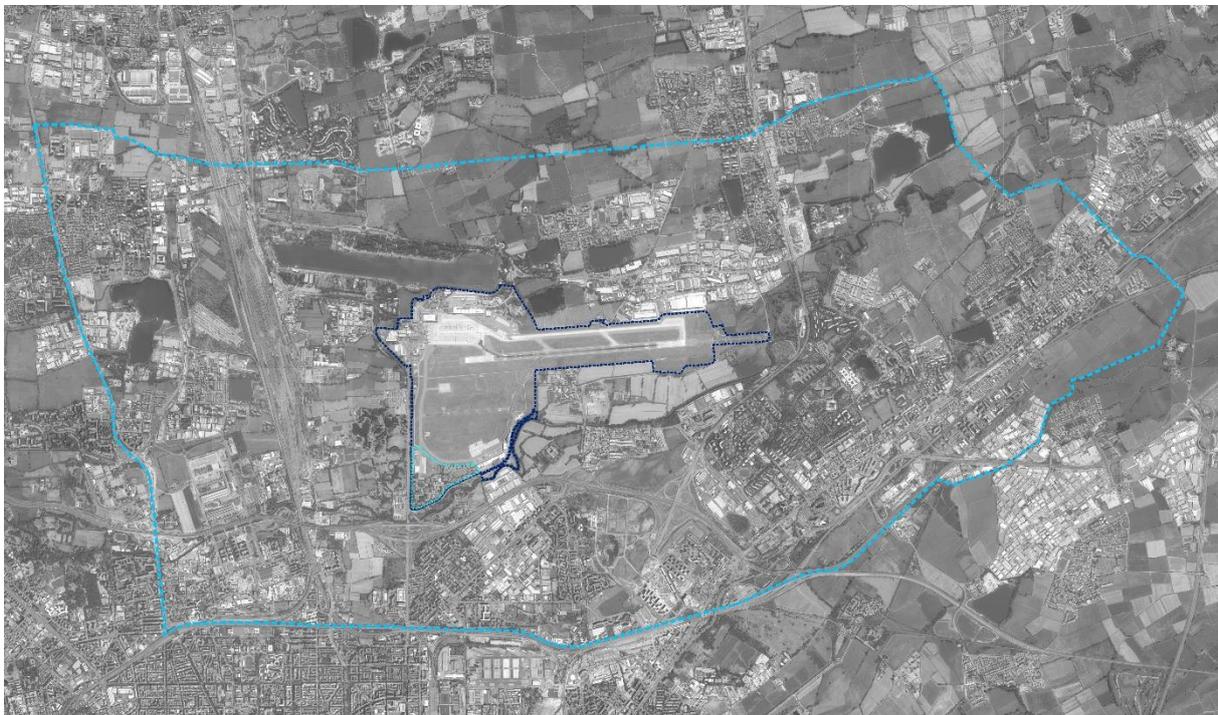


Figura 2-1 Individuazione del contesto paesaggistico e dell'area di intervento

2.2.3 Definizione delle categorie descrittive delle caratteristiche paesaggistiche

Le categorie descrittive delle caratteristiche del paesaggio del contesto di intervento, sulla scorta delle quali sono state condotte le analisi, sono state definite sulla base delle indicazioni metodologiche riportate nell'Allegato al DPCM 12.12.2005 ed attraverso una lettura preliminare di detta area.

Nello specifico, la descrizione è stata organizzata secondo tre distinte matrici, fisica, vegetale ed antropica, al loro interno articolate in singoli elementi, distinti per tipologia e valenza (cfr. Tabella 2-6).

Tabella 2-6 Categorie descrittive del contesto di intervento

<i>Matrice</i>	<i>Definizione</i>	
Fisica	Tipologia	Elementi di strutturazione della morfologia del supporto territoriale
	Elementi	<ul style="list-style-type: none"> • Specchi e corsi d'acqua
Vegetale	Tipologia	Elementi di caratterizzazione del soprasuolo a valenza naturale e semi-naturale
	Elementi	<ul style="list-style-type: none"> • Aree boscate • Colture agrarie con importanti spazi naturali
Antropica	Tipologia	Elementi strutturanti il sistema insediativo e relazionale
	Elementi	<ul style="list-style-type: none"> • Tessuti compatti di formazione storica • Tessuti compatti e consolidati • Frangia urbana • Reti infrastrutturali

2.2.4 Criteri e modalità di definizione degli effetti negativi

In armonia con il dettato normativo, la presente Relazione è essenzialmente rivolta a fornire all'Amministrazione competente tutti gli elementi utili, sia per verificare se le iniziative del Masterplan siano conformi alle prescrizioni contenute nei piani paesaggistici urbanistici e territoriali, sia per accertare se dette iniziative siano coerenti con i valori paesaggistici propri del contesto paesaggistico di riferimento, nonché compatibili con le disposizioni di tutela conseguenti al vincolo apposto.

Al fine di rispondere a dette finalità e segnatamente per quanto attiene alla verifica della coerenza e compatibilità degli interventi in progetto, la metodologia di lavoro seguita si è articolata nelle fasi nel seguito descritte.

In primo luogo, a valle della preliminare sintesi delle indagini ed analisi documentate nel corso della Relazione, è stato operato uno screening delle tipologie di modificazioni ed alterazioni potenzialmente determinate dall'intervento in progetto, assumendo a riferimento quelle definite all'Allegato del DPCM 12.12.2005 (cfr. Tabella 2-4 e Tabella 2-5).

La documentazione dei termini in cui, nel caso in specie, si configurino le suddette tipologie di modificazioni ed alterazioni paesaggistiche ha consentito di individuare quelle rispetto alle quali si è ritenuto necessario sviluppare l'analisi degli effetti negativi, motivando quindi con ciò le ragioni delle scelte operate.

Le successive fasi di analisi della coerenza con i valori paesaggistici e della compatibilità con le disposizioni di tutela sono state condotte leggendo gli impatti indotti dagli interventi in progetto secondo la logica che il citato Allegato al DPCM 12.12.2005 assegna a ciascuna delle tipologie di modificazioni ed alterazioni ritenute nel caso in specie potenzialmente rilevanti.

3 ANALISI DELLO STATO ATTUALE

3.1 Il paesaggio nell'accezione strutturale: il contesto paesaggistico

3.1.1 Inquadramento geografico

L'Aeroporto, situato ad est dell'area urbana di Milano, oltre ad interessare una porzione territoriale di tale Comune, occupa anche ambiti appartenenti ai comuni di Peschiera Borromeo e Segrate.

Tale contesto territoriale rientra all'interno della pianura padana. Questa, considerata tra le più estese di Europa, occupa buona parte dell'Italia settentrionale, sviluppandosi dalle Alpi Occidentali al mare Adriatico, dove al suo centro scorre il fiume Po, attraversandola in direzione ovest - est. La pianura alluvionale, oltre che dal Po e i suoi numerosi affluenti, è bagnata anche da altri corsi d'acqua tra cui Adige, Brenta, Piave, Tagliamento e Reno.

La pianura padana può essere suddivisa in due zone aventi differenti caratteristiche: l'alta e la bassa pianura, che differiscono non solo per l'altezza, ma anche per la natura dei terreni, il regime delle acque e la vegetazione.

L'alta pianura, detta anche pianura asciutta, si stende ai piedi delle Prealpi e del pedemonte degli Appennini. Il suolo è permeabile e composto da sabbie e ghiaie e, non riuscendo a trattenere l'acqua piovana, questa penetra in profondità, fino ad incontrare uno strato di materiale impermeabile. Su questo l'acqua scorre fino al punto in cui ha la possibilità di riaffiorare dalla falda freatica, dando origine ai fontanili o risorgive. Tali sorgenti, hanno permesso la diffusione di particolari coltivazioni a prato chiamate marcite.

In corrispondenza della linea delle risorgive inizia la bassa pianura, detta anche pianura irrigua, identificata come la parte di pianura caratterizzata da una morfologia piatta, per la presenza di suoli molto fertili e per l'abbondanza di acque sia superficiali sia di falda.

La città di Milano e, conseguentemente, il limitrofo Aeroporto di Milano Linate sono ubicati in posizione di connessione e di saldatura tra le due grandi sezioni della pianura agraria lombarda che, attualmente si configura come una realtà che include aree di intensa urbanizzazione, inglobando residenze e attività produttive, intervallate da elementi di valore naturale e ambientale.

Le dinamiche insediative hanno inciso sull'assetto funzionale del territorio; in particolare, la pianura si caratterizza per l'elevato livello delle funzioni e dei servizi presenti in contesto territoriale di storica e consolidata centralità, che viene considerata come un comprensorio insediativo unitario.

Di questa unitarietà, il sistema dei trasporti e la realtà degli spostamenti intercomunali ne danno conferma: si tratta, infatti, di un territorio profondamente attraversato da infrastrutture di trasporto, anche di preponderante interesse internazionale, nazionale e sovracomunale, tra le quali si possono citare la rete aeroportuale lombarda, la capillare rete ferroviarie e stradale che assicurano i movimenti su scala regionale e nazionale e quelli di penetrazione verso gli ambiti locali avendo una funzione territoriale di livello provinciale o interlocale.

3.1.2 I caratteri paesaggistici

Il contesto territoriale all'interno del quale si colloca l'Aeroporto di Milano Linate si configura come ambito nel quale si sovrappongono e si intersecano differenti tipologie di contesto paesaggistico sia sotto il profilo della articolazione morfologica e ambientale, che rispetto al grado di trasformazione da parte dell'uomo.

Nello specifico, dal punto di vista dell'assetto morfologico e ambientale, il contesto risulta difatti composto:

- dalla pianura padana, a sua volta distinta in alta e bassa pianura,
- dagli ambiti fluviali.

Analogamente, tale pluralità di paesaggi è riscontrabile anche attraverso una lettura centrata sul grado di trasformazione dei luoghi, dal momento che all'interno del medesimo contesto è possibile individuare, da un lato, una molteplicità di tipologie urbane che sono il portato di eterogenei sistemi insediativi e, dall'altra, aree ancora integre e contraddistinte da elevati livelli di naturalità.

Ne consegue una chiave interpretativa del contesto di area vasta che risiede nella "eterogeneità" che ne contraddistingue i diversi aspetti che concorrono alla formazione del paesaggio.

In tale prospettiva, nei paragrafi seguenti si darà conto degli esiti cui ha condotto la lettura dei diversi strati informativi derivanti dalle analisi territoriali svolte, primo tra tutti del Piano Territoriale Regionale (PTR) della Lombardia con valenza di piano paesaggistico, approvato con DCR n. 951 del 19 gennaio 2010 e successivamente aggiornato secondo quanto previsto dall'art. 22 della LR n. 12 del 2005, secondo i parametri indicati dall'Allegato al citato DPCM 12.12.2005.

Stante la scala di analisi, in questa sede si farà riferimento ai parametri di lettura delle qualità e delle criticità paesaggistiche che possono essere indagate mediante quattro parametri di lettura, individuati nella integrità dei caratteri distintivi di sistemi naturali ed antropici storici, nella qualità visiva conseguente alla presenza di visuali panoramiche, nella rarità degli elementi caratteristici, nonché infine nel degrado dovuto alla perdita o compromissione delle risorse naturali ed antropiche di valore culturale e/o storico-documentale.

3.1.3 Il sistema insediativo milanese

L'assetto territoriale tradizionale lombardo, pur con la dominanza, per ruolo e per peso demografico, di Milano, le singole aree presentavano una posizione relativamente autonoma, con le loro città, seppure in vario modo interrelate.

Tale assetto, è profondamente mutato soprattutto all'interno della pianura, dove l'effetto metropolitano di Milano, sviluppatosi in particolar modo negli ultimi decenni ha interessato un'ampia area all'intorno, specialmente nella direzione di Varese, di Como e di Bergamo.

A livello regionale il sistema insediativo corrisponde con l'asse est-ovest compreso tra la fascia pedemontana e la parte più settentrionale della Pianura, coinvolgendo, soprattutto, la porzione dell'alta pianura. Esso fa parte del più esteso sistema metropolitano del nord Italia che attraversa Piemonte, Lombardia e Veneto e caratterizza fortemente i rapporti tra le tre realtà regionali, ma si

estende verso un areale ben più ampio, che comprende l'intero nord Italia e intrattiene relazioni forti in un contesto internazionale, definito appunto "megalongoli padana".

Il termine "megalongoli", utilizzato per la prima volta nell'antica Grecia, quando per volere d'Epaminonda venne edificata la città greca di *Megalopolis* (la grande città) nell'Arcadia meridionale (Peloponneso), fu ripreso successivamente da Jean Gottmann⁷ per designare la formazione urbana della regione costiera nord-orientale degli Stati Uniti, che ingloba numerose città, alcune delle quali di dimensioni molto ragguardevoli e realizza forme peculiari di integrazione e di interrelazione fra le sue varie parti componenti.

Caratteristiche analoghe, seppure in situazioni assai differenti fra loro, hanno via via assunto altri sistemi di città, con le aree suburbane e rurali interposte, come per l'appunto nella Pianura Padana.

Nella realtà italiana padana, gli sviluppi dell'urbanesimo hanno dato origine, a partire dalla metà del Novecento, ad una grande struttura urbana che si può classificare come "megalongoli padana"⁸ (cfr. Figura 3-1), secondo dei parametri fissati a suo tempo da J. Gottmann.

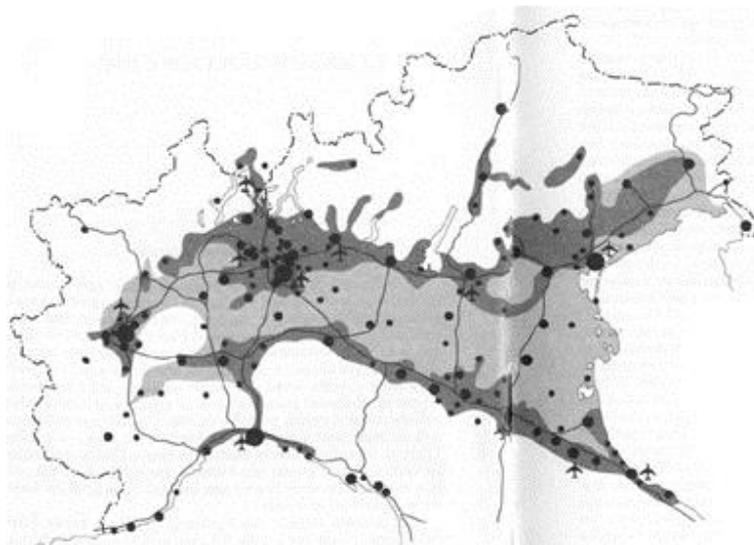


Figura 3-1 La megalongoli padana

Con questo termine preso in prestito da Gottmann, Eugenio Turri vuole descrivere l'amplificazione urbana che, a partire dalla prima industrializzazione italiana, ha via via rimpolpato i principali assi insediativi padani e ha finito con il costruire quel gigantesco organismo, formato da città ormai saldate insieme da un unico cordone urbano, che si estende in modo continuo da Torino a Milano, fino alle città veneto-friulane da un lato, da Torino a Bologna e Rimini dall'altro.

Le caratteristiche fisiche dell'area sono state determinanti per il suo sviluppo storico: il territorio pianeggiante ha facilitato infatti gli insediamenti, le relazioni e gli scambi che hanno permesso l'affermarsi di una struttura economica così rilevante. La ricchezza di acqua del sistema idrografico

⁷ J. Gottmann, *Megalopoli. Funzioni e relazioni di una pluri-città*, Torino, 1970

⁸ E. Turri, *La Megalongoli Padana*, Venezia, 2000

e freatico, è stata fondamentale per la produzione agricola e la produzione di energia per i processi industriali. La Pianura, su una parte della quale si colloca il sistema insediativo, è sempre stata una regione ricca grazie all'agricoltura fiorente, permessa dalla presenza di terreni fertili e di acque, utilizzate sapientemente dall'uomo (ne sono un esempio le risaie e le marcite).

Nello specifico, il sistema metropolitano lombardo può essere distinto in due sub sistemi, divisi dal corso del fiume Adda, che si differenziano per modalità e tempi di sviluppo e per i caratteri insediativi.

Ad est dell'Adda, il sistema insediativo è impostato sui poli di Bergamo e Brescia con sviluppo prevalente lungo la linea pedemontana, con una densità mediamente inferiore a fronte di un'elevata dispersione degli insediamenti, sia residenziali che industriali, che lo assimilano, per molti aspetti, alla "città diffusa" tipica del Veneto, ma presente anche in altre regioni, nelle quali la piccola industria è stata il motore dello sviluppo.

Ad ovest dell'Adda si situa 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, caratterizzato da aree residenziali, grandi industrie, oggi sovente dismesse, servizi, infrastrutture, aree libere residuali, si sovrappone alla struttura originaria inglobando vecchi tessuti agrari, cascine e centri rurali, un tempo autonomamente identificabili e oggi divenuti satelliti di un unico organismo.

Centro di tale sistema insediativo è Milano ed il suo territorio immediatamente circostante che è sempre stato sotto la diretta influenza della grande città lombarda, ne ha seguito i destini e da essa ha tratto il necessario rapporto economico, fondato sui tradizionali scambi fra città e campagna (cfr. Figura 3-2), in ragione della ubicazione di Milano tra la fascia dell'alta pianura e quella della bassa pianura agraria.

La classica distinzione fra alta pianura asciutta e bassa irrigua, e la posizione di Milano nella fascia intermedia fra queste due importanti regioni agrarie, aveva determinato in passato il vero assetto del paesaggio, ma anche le forme dell'insediamento (accentrate e lineari nella pianura asciutta, disperse e apparentemente casuali in quella irrigua), quelle colturali e dunque economiche.

Il paesaggio dell'alta pianura è stato quello più intensamente coinvolto nei processi evolutivi del territorio regionale e provinciale. È un paesaggio costruito, edificato per larghissima misura, che si caratterizza per la ripetitività degli artefatti, peraltro molto vari e complessi. L'alta pianura, benché ormai appaia come unico grande mare edilizio è ancora nettamente organizzata intorno alle vecchie strutture, i centri che si snodano sulle direttrici che portano alle città pedemontane.

Il grado di urbanizzazione si attenua procedendo verso nord, con l'ampliarsi del ventaglio di strade in partenza da Milano.

La bassa pianura si fa iniziare dalla linea delle risorgive che, passando per Milano, attraversa longitudinalmente l'intera Lombardia. Il passaggio tra l'alta e la bassa pianura non è percepibile a prima vista: la presenza delle risorgive, con cui inizia naturalmente la pianura umida, che l'uomo ha attrezzato con un esteso sistema irriguo, introduce però una maggior presenza di verde, oltre agli elementi che si legano a un'agricoltura più ricca e diversamente organizzata.

Gli elementi che tradizionalmente stavano ad indicare la specificità del paesaggio basso-lombardo erano diversi un tempo: in primo luogo va posta l'organizzazione agricola basata sulla grande cascina, la minor densità umana, il senso pieno della campagna, la presenza delle piantate che animano gli scenari, il carattere geometrico del disegno dei campi, la linearità delle strade, dei filari, dei canali irrigatori, la regolare distribuzione dei centri abitati, che si annunciano nel paesaggio con le cuspidi dei campanili. A questi oggi vi si sono aggiunti altri elementi costituenti il paesaggio contemporaneo, caratterizzato dalla presenza di serbatoi idrici sopraelevati, silos ed edifici multipiano intorno ai centri maggiori.

Nel complesso le polarità urbane della bassa pianura sono meno popolate di quelle che governano l'alta pianura, e quindi il fenomeno urbano è più discreto e meno pervasivo. La megalopoli estranea ai loro interessi, benché ne subiscano da vicino il peso. L'industrializzazione è stata flebile in tutta la bassa pianura e consiste nella proliferazione intorno ai centri principali di piccole industrie manifatturiere o di industrie legate all'agricoltura.

Anche la crescita edilizia degli ultimi decenni è stata relativamente contenuta intorno ai centri maggiori e le sue dimensioni esprimono direttamente la vitalità o meno del polo urbano. Anche qui sono gli assi stradali (soprattutto quelli diretti verso Milano) che fungono da direttrici di attrazione industriale e residenziale.

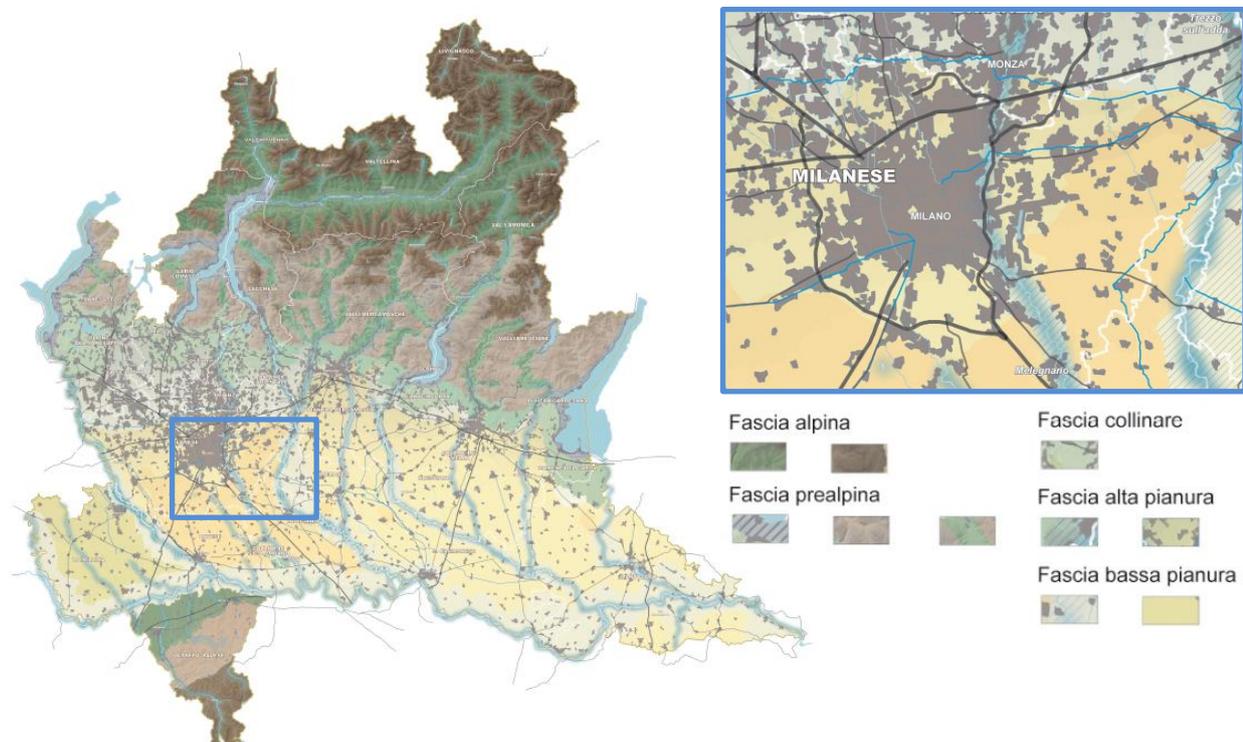


Figura 3-2 Unità morfologiche del paesaggio (PTR): il milanese

All'interno del sistema insediativo lombardo Milano e la sua area metropolitana rappresenta il nodo principale di tale organismo se si osserva (cfr. Figura 3-1) l'ampiezza del suo aggregato urbano, la sua posizione centrale e la radialità delle sue espansioni che la congiungono agli altri centri urbani. Tale conformazione può ricondursi al ruolo prioritario assunto da Milano quale principale focalità nell'Ottocento, quando ebbe inizio il processo di espansione dell'urbanesimo nell'Italia settentrionale legato alla prima industrializzazione e ai primi importanti movimenti migratori messi in moto dai nuovi sviluppi economici.

La disomogeneità distributiva dell'espansione urbana all'interno della megalopoli è ravvisabile con varie manifestazioni, la cui più evidente è rintracciabile nella relazione tra il tessuto urbano di antica formazione ed il tessuto urbano legato alle trasformazioni della seconda metà del Novecento.

Una caratteristica fondamentale della megalopoli padana è dunque la sua immagine fortemente legata ancora alle permanenze del passato rappresentate in primo luogo dai centri urbani storici dominati dalla presenza di campanili e torri medievali, i nuclei di edifici che sorgono intorno alle piazze e alle antiche cattedrali, con i nobili palazzi della borghesia che spesso ha fatto la storia delle antiche città, le case basse di periferia con gli annessi orti, i vicoli e le stradine che si inoltrano nei campi.

Tali permanenze del passato, rispetto alla trasformazione urbana che ha portato alla formazione della megalopoli padana, appaiono come nuclei fondativi di elementi minori rintracciabili nelle campagne più vicine alla città, dove sorgono, spesso in relazione a nuove edificazioni, vecchie residenze rurali della borghesia, tracce di giardini, di parchi, con le corti ora abbandonate del mondo contadino del passato.

Oltre agli antichi centri urbani, la recente espansione urbana ha interessato i paesaggi agrari, dei quali restano vecchie case e corti contadine, qualche lembo di campagna, alberate che fiancheggiavano un tempo strade e viali, le chiese e i campanili dei paesi, quali elementi antropici dei paesaggi padani avvolti dalle nebbie invernali.

La grande megalopoli padana ha le sue principali rotture di continuità in corrispondenza delle fasce fluviali che incidono il territorio in direzione meridiana. Sono varchi derivati dagli approfondimenti relativamente più recenti dei fiumi alpini e prealpini e da ciò derivano le loro peculiarità che ne fanno ambiti a sé stanti rispetto ai piani sopraelevati dell'alta pianura urbanizzata.

3.1.4 I sistemi naturalistici ed i beni di interesse naturalistico

Facendo riferimento al Corine Land Cover (cfr. Figura 3-3), emerge che nell'ambito del contesto paesaggistico nel quale si inserisce l'Aeroporto di Milano Linate sono chiaramente distinguibili due porzioni territoriali dai caratteri nettamente distinti e contrapposti.

Appare difatti evidente la netta distinzione tra l'ambito urbano, afferente alla città di Milano circondata dalla presenza di altre realtà urbane sviluppatesi lungo le principali direttrici che si

dipartono sul territorio radialmente dal capoluogo lombardo, e le aree a vocazione agricola, tipiche della bassa pianura, caratterizzate da una forte frammentarietà e marginalità in prossimità degli ambiti urbani, ma che divengono prevalenti man mano che ci si allontana da questi.



■ Superfici artificiali ■ Superfici agricole ■ Zone umide

Figura 3-3 Corine land cover 2006 - I° livello⁹

Da un punto di vista più strettamente naturalistico, l'ambito analizzato non offre importanti elementi in tal senso, infatti, secondo quanto riportato dal Piano di Indirizzo Forestale della Provincia di Milano, quasi la totalità delle coperture boscate appartenenti al territorio provinciale è concentrata in aree di parco e la rimanente parte è localizzata al di fuori dei parchi e nei confini del Parco Agricolo Sud Milano (cfr. Figura 3-4).

Qui, tali coperture boscate, rappresentate da aree o talvolta filari e siepi, si concentrano lungo i principali corsi d'acqua o caratterizzano le sponde degli specchi d'acqua che ricorrono all'interno di tale contesto paesaggistico.

⁹ Fonte: Geoportale nazionale

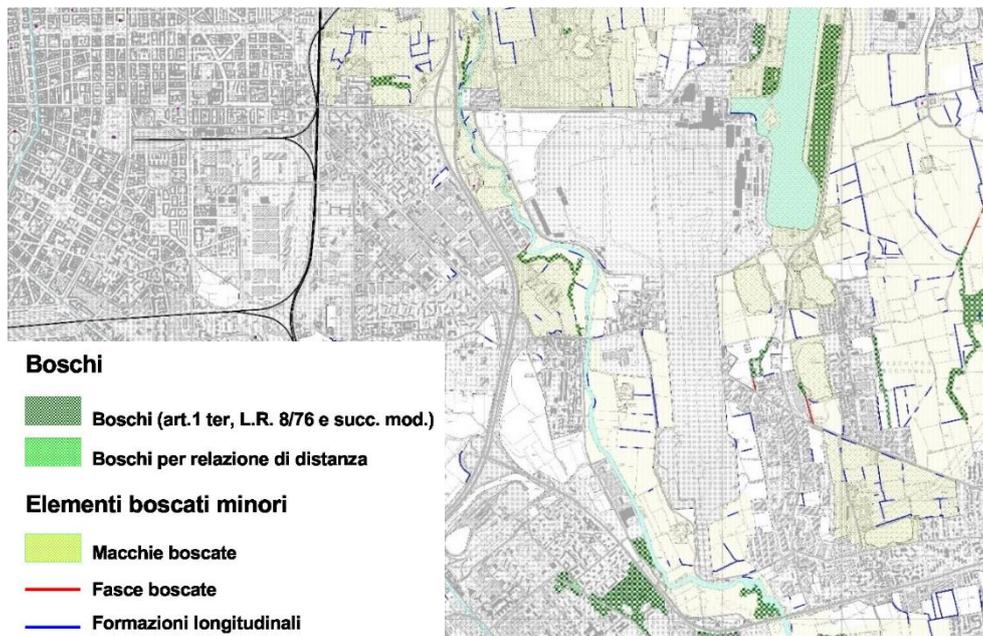


Figura 3-4 Stralcio della Carta dei Boschi e degli Elementi Boscati Minori nell'intorno dell'Aeroporto

Il Parco Agricolo Milano Sud, istituito con LR n. 24 del 23/04/1990 ai sensi della LR n. 86 del 30 novembre 1983, costituisce l'elemento che più di ogni altro connota il territorio circostante l'Aeroporto di Milano Linate.

All'interno del Parco Agricolo Sud Milano, istituito per assolvere il ruolo di parco di cintura metropolitana, l'agricoltura costituisce l'attività portante del sistema di tutela territoriale ed ambientale: la sua caratteristica principale è quindi quella di conservare i territori di natura agricola come testimonianza di una fertile e produttiva pianura agricola con diversi indirizzi colturali che vanno dal mais, al riso, ai prati, ai cereali autunno vernini ed altro.

Tale area naturale protetta ha difatti una forte vocazione agricola, ma al contempo conserva aree in cui si sono mantenuti inalterati tratti delle antiche aree boschive che ricoprivano nei secoli passati la Pianura Padana.

Il territorio, pressoché totalmente pianeggiante, è attraversato da numerosi corsi d'acqua di diversa portata e da una estesa rete idrica artificiale. Sono i fontanili, però, a connotare in maniera ineguagliabile il paesaggio: acque affioranti utilizzate dall'uomo nell'irrigazione delle campagne, intorno ai loro margini si sviluppano vere e proprie oasi naturali caratterizzate dalla presenza di vegetazione tipica delle zone umide e palustri, composta da canneti, pioppi bianchi e neri, salici e ontani neri.

Le zone più asciutte e boschive sono caratterizzate da una vegetazione costituita essenzialmente da farnie, carpini bianchi, frassini, tigli, olmi, aceri campestri, noccioli, sambuchi, biancospini, ciliegi selvatici, sanguinelli, prugnoli. Nei boschi e nelle campagne vivono alcune specie di mammiferi quali la talpa, il riccio, la lepre, il coniglio selvatico, la volpe, il ghio, il tasso, la faina, la donnola. Tra i rettili si notano il biacco, la natrice dal collare, la lucertola muraiola e il ramarro, mentre tra gli uccelli sono presenti l'alocco, la civetta, il gheppio, la poiana, la pavoncella, il fagiano, la tortora

dal collare, il picchio verde e rosso, l'allodola, la quaglia, l'averla piccola, la gazza, lo storno, la passera d'Italia, la rondine e il balestruccio.

A seguito delle attività di estrazione di materiali inerti quali sabbia, ghiaia e argilla e in presenza di un'estesa falda superficiale, nel parco sono oggi presenti numerosi laghi di cava; alcuni di questi sono cave ancora attive, altri sono stati riconvertiti a bacini per la pesca sportiva o utilizzati in modo differente, altri ancora sono stati rinaturalizzati.

I laghi di cava sono ambienti ricchi di uccelli acquatici, soprattutto durante il periodo invernale, quando raggiungono il territorio del parco per svernare in questi ambienti di origine artificiale.

È proprio negli ambienti acquatici (fontanili, zone umide, corsi d'acqua, laghi di cava) che vivono, in maniera stanziale o soltanto in alcuni periodi dell'anno, numerose specie animali. Tra gli uccelli si notano frequentemente il gabbiano comune, il germano reale, la marzaiola, il cormorano, lo svasso maggiore, la gallinella d'acqua, la garzetta, l'airone cinerino, il cavaliere d'Italia, il tuffetto, la folaga, il tarabusino, il martin pescatore, il migliarino di palude, la nitticora. Più rari sono gli avvistamenti dell'airone rosso, dell'airone maggiore, dell'airone guardiabuoie, del tarabuso, della strolaga mezzana e minore, dell'albanella reale, dell'averla piccola, della cicogna bianca. Tra gli anfibi spiccano il rospo smeraldino, la rana di Lataste, la rana verde, il tritone comune e crestato.

Il Parco Agricolo Sud Milano rappresenta anche una risorsa culturale. Vi si trovano edifici di valore architettonico e storico, rappresentati da case e palazzi testimonianze del modo di lavorare e di vivere della civiltà contadina che appaiono nella campagna attorniate da un reticolo di strade rurali, alzaie dei navigli, percorsi ciclabili, rogge, canali, chiuse e fontanili. Altre strutture rimangono sommerse tra le risaie e le marcite.

La presenza di castelli testimonia la vita sul territorio ai tempi dei Visconti e degli Sforza; nei secoli successivi alcune di queste costruzioni servivano per il controllo delle campagne e dei lavori agricoli. Le ville intorno a Milano, sviluppatesi spesso lungo le strade d'acqua, i navigli, hanno rappresentato il luogo di vacanza o di caccia della nobiltà milanese del '700 e dell'800.

A fianco delle testimonianze più nobili del passato si schierano elementi di un'origine più povera e concreta costituiti dalle fabbriche agricole, dalle cascine e dai nuclei rurali di pregio, con l'annesso patrimonio di ghiacciaie per la conservazione degli alimenti, le cappelletto e i mulini.

3.2 Il paesaggio nell'accezione strutturale: l'area di intervento

3.2.1 La struttura del paesaggio

La città di Milano, insieme alla sua vasta area urbana, che come già precedentemente accennato rappresenta uno dei principali nodi della megalopoli padana, si estende in forma di conurbazione continua fino a comprendere una pluralità di comuni della cintura periferica.

Tale realtà è più evidente a nord del capoluogo lombardo dove la continuità del paesaggio urbano tra la periferia di Milano e i nuclei insediativi di prima fascia rappresenta una costante, dove prevale la percezione di un paesaggio urbano uniforme e debolmente differenziato, interrotto da fragili spazi aperti e da residui terreni saltuariamente coltivati e invasi dalle strutture delle reti

tecnologiche, che diventa il carattere dominante dell'area metropolitana milanese, quanto meno lungo tutto l'arco settentrionale, ormai pervaso e assorbito dall'imponente sviluppo del sistema policentrico dell'area metropolitana lombarda.

A contorno della città più densa, configuratasi fino alla prima metà del Novecento, l'area metropolitana milanese si presenta oggi con caratteri paesaggistici resi uniformi dal coinvolgimento nel processo di crescita urbana dei comuni di prima e seconda cintura, cui si sono aggiunte le nuove polarità formate dai nuovi interventi direzionali, commerciali e residenziali, portati all'esterno dalla città storica secondo logiche di governo dettate da mere opportunità localizzative, per lo più prodotte dalle infrastrutture viarie di mobilità che, a loro volta, hanno prodotto conurbazioni estese lungo direttrici stradali, senza più alcun riferimento con la presenza dei centri storici e dei nuclei originari.

Soltanto lungo l'arco meridionale della città, grazie soprattutto alla resistenza di un'economia agraria più strutturata e motivante ed a condizioni ambientali e di infrastrutturazione meno favorevoli, si conservano spazi agrari di discreta estensione, aperti verso la continuità del territorio agricolo che caratterizza ancora gli orizzonti della bassa pianura lombarda.

In questo contesto di prevalenza delle funzioni urbane e di omologazione e di progressiva cancellazione dei caratteri originari del territorio e degli insediamenti si segnalano, non senza qualche difficoltà di percezione, le componenti storiche dei centri urbani che ancora significano e comunicano i connotati identitari delle comunità locali.

Allo stesso modo, gli spazi aperti del territorio agricolo sono contrassegnati, oltre che dalla presenza dei nuclei rurali storici, da una fitta maglia di trame e di segni geografici (corsi d'acqua e rete irrigua, strade campestri, siepi e filari) che conservano e tramandano le forme di una organizzazione spaziale e funzionale del suolo ancora alla base dell'attuale conduzione agraria.

Il riferimento iconico consolidato del paesaggio agricolo della bassa pianura padana è quello costituito dalle forme paesaggistiche risalenti alla fine dell'Ottocento, in primo luogo perché ancora oggi largamente utilizzato quando si intende evocare immagini del paesaggio rurale.

In secondo luogo, il paesaggio rurale della fine del 1800 è già esito di un processo di riassetto della produzione rurale in termini capitalistici. Pur subendo tali modificazioni tra il 1900 e il 1950, risulta sostanzialmente giunto nei suoi caratteri distintivi fino alla prima metà del Novecento.

Il paesaggio rurale della metà del Novecento può pertanto costituire nei suoi elementi caratterizzanti il punto di partenza per una lettura evolutiva fino ai giorni nostri e rappresentata nell'elaborato cartografico "Carta delle trasformazioni insediative" (REL.PAE.T01), allegato alla presente relazione.

Già nella prima metà del 1900, infatti, si assiste ai primi fenomeni di erosione dei paesaggi rurali e alle prime contaminazioni tra il paesaggio agrario e urbano con l'espansione degli insediamenti urbani, la diffusione degli insediamenti industriali e lo sviluppo delle infrastrutture.

Durante il periodo fascista, inoltre, si assiste ai primi processi di semplificazione dei paesaggi rurali e di abbandono dei campi, e quindi di degrado, esito finale delle scelte di politica agraria; ma è

soprattutto dal secondo dopo guerra ad oggi che si assiste tuttavia al processo di disgregazione della forma del paesaggio rurale lombardo.

I principali fenomeni alla base delle trasformazioni del paesaggio rurale sono:

- i processi di urbanizzazione del territorio con forme sempre più omologate al modello diffusivo e indifferente al consumo di suolo e alla perdita di valore territoriale;
- lo sviluppo infrastrutturale che implica una forte alterazione del paesaggio e della continuità agricola;
- i processi di meccanizzazione e le strategie di politica agraria, che vedono un progressivo processo di industrializzazione dei sistemi di produzione agricola;
- la regressione dell'agricoltura in ambiti montani e ambiti residuali.

Nonostante i primi segnali di una evoluzione del paesaggio rurale, negli anni Cinquanta era ancora possibile percepire un paesaggio prettamente agricolo nelle aree subito esterne alla città di Milano. Come si evince dalla citata "Carta delle trasformazioni insediative" allegata alla presente Relazione, rispetto agli anni Cinquanta gran parte della superficie della pianura padana ricompresa all'interno dell'ambito indagato è stata oggetto di una forte urbanizzazione, i cui esiti sono leggibili mediante lo sviluppo di ampie aree attualmente impegnate a fini insediativi.

In tale contesto, gli insediamenti industriali e commerciali hanno assunto un peso rilevante nella struttura del sistema insediativo, sia per la loro consistenza, sia per la loro distribuzione territoriale: polarizzazione nel cuore metropolitano, forte parcellizzazione complessiva, distribuzione a nastro lungo le principali direttrici stradali, anche nei sistemi territoriali periferici.

All'interno della piana, la sottrazione di suoli all'agricoltura e alla natura ha raggiunto livelli particolarmente elevati, dovuta in particolar modo ai centri urbani sorti lungo gli assi stradali che risultano ormai saldati l'uno con l'altro.

A partire dalla metà degli anni '80, si assiste ad un processo culturale di rinnovamento che porta ad integrare i valori ambientali, culturali e paesaggistici nelle scelte e nelle politiche territoriali e di sviluppo e alla diffusione di iniziative sociali e culturali che dimostrano un processo di mutamento dei comportamenti. Queste iniziative hanno portato, da un lato, a fenomeni di ricomposizione e riqualificazione di brani del paesaggio rurale lombardo e, dall'altro, ad una fase ancora aperta di profonda trasformazione dei processi produttivi e del ripensamento del ruolo dell'agricoltura.

Proprio per la sua spiccata vocazione agro-silvo-culturale, tale ambito territoriale è quasi interamente ricompreso all'interno del Parco Agricolo Sud Milano, istituito per la salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio e per la tutela dell'alta produttività del settore primario e di governo dei fenomeni di sviluppo.

All'interno di tale contesto paesaggistico, l'Aeroporto di Milano Linate si trova proprio ricompreso tra l'ambito della densa periferia urbana milanese e le prime propaggini dei territori agricoli tipici della bassa pianura lombarda.

Una prima lettura interpretativa della struttura paesaggistica all'interno della quale è ubicato l'Aeroporto di Milano Linate si fonda sulla individuazione delle caratteristiche e delle componenti paesaggistiche che possono essere ricondotte ai seguenti tre ambiti prevalenti:

- Ambiti di paesaggio urbano e antropizzato,
- Ambiti di paesaggio agricolo,
- Ambiti di paesaggio naturale e seminaturale.

Per ciascuno di detti ambiti è stata operata una identificazione dei principali fattori strutturanti classificandoli secondo categorie di interpretazione della tipologia di paesaggio a cui si riferisce (cfr. "Carta della struttura del paesaggio e del patrimonio storico-culturale" – Cod. REL.PAE.T02).

Ambiti di paesaggio urbano e antropizzato

Stante l'anzidetta ubicazione dell'ambito di studio indagato tra l'area periferica di Milano e quella dai caratteri agricoli più marcati della bassa pianura lombarda, i caratteri paesaggistici urbani possono riferirsi per l'appunto ai territori costituenti la conurbazione di Milano in cui, oltre alla periferia stessa di Milano, appartengono il comune di Segrate ed il comune di San Donato Milanese, dai caratteri più marcatamente urbani, ed ai territori appartenenti a Peschiera Borromeo, che presentano differenti tipologie di paesaggio più strettamente legate alle origini rurali ed al tempo stesso stravolte dalla recente trasformazione urbana che ha interessato i territori più prossimi all'area metropolitana di Milano.

Tali differenti ambiti urbani si sono sviluppati in primo luogo intorno ad un complesso ed articolato sistema infrastrutturale, che di fatto ha portato alla attuale organizzazione delle realtà urbane, in particolare la rete stradale costituisce la spina sulla quale si è organizzato il sistema insediativo, secondo uno sviluppo lineare, e su cui si distribuiscono i principali flussi da e per Milano.

Una prima unità di paesaggio riscontrabile nell'ambito del paesaggio urbano ed antropizzato è identificabile con il tessuto della città storica; facendo riferimento all'ambito di studio indagato nella presente relazione, tale unità paesaggistica comprende tutti quei nuclei di antica formazione abitati sin prima delle recenti annessioni all'area metropolitana milanese e che costituiscono memoria storica all'interno della città di formazione recente.

Nell'ambito di studio indagato tale tipologia di paesaggio è con forte evidenza condizionata dalle origini agricole della città, organizzata intorno a differenti e riconoscibili nuclei abitati.

Lo sviluppo delle aziende agricole costituì l'elemento economico trainante fino al XIX sec., definendo una struttura insediativa imperniata sulla presenza delle numerose cascine e nuclei rurali, tra i quali spicca quello di Peschiera Borromeo, identificato con Castello Borromeo ed i nuclei cascinali e borghi rurali ad esso limitrofi.

Tale ambito territoriale è tuttora caratterizzato dalla persistenza di un tessuto storico di qualità che rappresenta un'eccellenza sia per la qualità del tessuto storico che per l'integrazione con gli spazi aperti di pregio. È ancora ben riconoscibile la matrice rurale degli insediamenti, che di fatto

mantengono un rapporto diretto con l'attività agricola ancora molto presente nella bassa pianura lombarda.

Accanto a questi ambiti si estende un articolato sistema di cascine, che costituiscono le permanenze storiche e rappresentano a tutt'oggi sia la memoria dell'attività agricola del passato ma anche e soprattutto una risorsa per la città, grazie alle aziende agricole ancora operative sul territorio.

Nel resto del territorio indagato, l'impianto urbano, riferibile alle azioni pianificatorie dei piani regolatori recenti presenta i caratteri urbani complessi della stratificazione edilizia derivante dalle continue esigenze di trasformazione della città dal dopoguerra ad oggi, sinteticamente è descrivibile attraverso gli ambiti caratterizzati da assetti funzionali e strutturali-morfologici differenti tra di loro.

La città cresciuta sull'impianto dei piani regolatori di ampliamento storici, definito dai tracciati delle strade, dalla dimensione degli isolati, dal disegno di piazze e dalle puntuali norme per l'edificazione che fungono da controllo morfologico dell'espansione, rappresenta la parte significativa del tessuto urbano consolidato.

Qui è evidente l'obiettivo dei piani storici di procedere alla urbanizzazione dei suoli agricoli e di regolamentare in modo unitario parti di città anche attraverso la loro definizione tipologica. In prevalenza, l'edificazione dei lotti è determinata da corpi in linea che definiscono vie e cortili in rapporto alle altezze dei fabbricati. Queste modalità insediative si rispecchiano anche nei progetti dei primi grandi quartieri popolari a blocco chiuso con spazi interni comuni.

Le parti di territorio che si attuano a partire dagli anni trenta rispecchiano le nuove esigenze di crescita della città con una urbanizzazione che propone tracciati viari più ampi e la realizzazione delle prime grandi attrezzature pubbliche. L'impianto dei nuovi quartieri residenziali risente della esperienza razionalista italiana, con la proposizione di edificazioni in serie aperta, distanze ed orientamenti dei fabbricati secondo regole dettate da principi igienisti.

Seguiranno nel dopoguerra numerosi interventi che, seguendo la tradizione milanese di realizzazione dell'edilizia economica e popolare, si orienteranno nella realizzazione di quartieri autosufficienti, nei quali il progetto urbano propone una forte integrazione tra spazi ed edifici per l'abitare e per i servizi.

Appartengo all'ambito urbano consolidato le seguenti quattro tassonomie di tessuti presenti nell'ambito del territorio indagato:

- Tessuto residenziale compatto ad impianto a corte, identificabile nelle pertinenze disegnate dalle maglie di ampliamento del nucleo antico di fine Ottocento e inizi Novecento, in cui il principio insediativo si è sviluppato con edificazione a cortina in allineamento alla rete viaria, alle piazze ed agli spazi pubblici a verde, con la regolazione dei cortili in rapporto allo sviluppo dei fronti interni.
- Tessuto residenziale ad impianto aperto con tipi edilizi in linea, identificabile nelle pertinenze disegnate dalle maglie viarie, nelle quali l'occupazione dei lotti è avvenuta con impianti planovolumetrici appartenenti alla tradizione razionalista definiti dall'alternanza di corpi in linea ed a blocco con schemi insediativi aperti su spazi a verde.

- Tessuto residenziale con tipi edilizi minuti e sistema del verde pertinenziale, caratterizzato da tipologie residenziali a bassa densità nel verde, costituito dai giardini delle singole unità.
- Cascine e annessi insediamenti produttivi, costituite dalle persistenze di insediamenti rurali inglobati nel tessuto urbano sviluppatosi con i relativi ampliamenti.

Accanto ai suddetti ambiti urbani esisto quelli identificati con i termini di Tessuto residenziale compatto con tipi edilizi minuti e di Tessuto residenziale compatto con tipi edilizi eterogenei, che rappresentano forme di sviluppo della città prive di un carattere unitario, in cui accanto ad un tessuto aperto, con ampi spazi verdi, servizi e attrezzature collettive, si accostano quartieri di edilizia popolare e interventi più recenti costituiti da palazzine a medio-alta densità o a bassa densità prevalentemente composti da villette uni e bifamiliari.

Altrove, situazioni analoghe e ancor più problematiche si riproducono in ambiti territoriali in cui i residui insediamenti residenziali risultano ormai immersi in un tessuto produttivo consolidato e in fase di continua espansione e specializzazione.

Un tessuto produttivo caratterizzato dalla presenza di grossi comparti, in particolare sviluppatosi in prossimità del sedime aeroportuale di Linate, oggi organizzati in prevalenza a servizio della logistica, particolarmente legata al sistema aeroportuale, e lungo le principali arterie stradali e ferroviarie di collegamento, come la linea ferroviaria a nord dello stesso aeroporto di Milano Linate che, già presente alla soglia del 1888, condiziona successivamente questo territorio, connotandolo fin da subito come luogo di cerniera tra Milano ed i territori posti ad est.

Più in sofferenza, sia dal punto di vista della qualità urbana che della dimensione economica risultano invece le piccole attività produttive e artigianali, che si innestano puntualmente con piccoli capannoni, molti dei quali risultano essere dismessi o in stato di degrado.

Ambiti di paesaggio agricolo

Una importante peculiarità di tale territorio è espressa dal carattere agrario che, seppur con una estensione piuttosto limitata in ragione dell'avanzare della urbanizzazione, esso conserva ancora memoria dei caratteri originari.

Infatti, tale porzione di pianura padana è luogo di insediamenti umani plurimillenario per la straordinaria abbondanza di acque, superficiali e sotterranee; nelle molteplici fasi di civilizzazione, complessivamente, l'agricoltura nella tradizione milanese si è caratterizzata come attività multifunzionale che ha generato paesaggi agrari straordinari.

Il paesaggio della pianura irrigua si struttura per grandi proprietà organizzate attorno alle cascine, le quali sono sia il luogo di residenza e di vita delle comunità (qui vivevano i conduttori e alcuni salariati e venivano ospitati a fitto i lavoratori stagionali), che il luogo delle prime trasformazioni dei prodotti agricoli.

La struttura dei campi, sottolineata dalla presenza dei filari e delle piantate, è notevole dimensioni e connotati dalla presenza di prati stabili, marcite, campi di cereali e mais, che costituiscono il paesaggio delle colture intensive, e vi sono poi paesaggi peculiari, caratterizzati dalla localizzazione di specifiche colture, come gli ambiti delle risaie e degli orti familiari.

Oggi, le aree agricole in territorio di Milano, con l'ovvia eccezione degli ambiti residuali di terreno più o meno saltuariamente soggetto a coltura e che non connotano in tal senso il paesaggio, si trovano all'interno di un settore anulare circostante il capoluogo lombardo che si distende, da Nord-ovest verso sud-est.

Sul versante est, la duplice barriera dell'Idroscalo e dell'Aeroporto di Linate, portano i limiti del territorio agricolo ben al di fuori dell'ambito comunale di Milano, mentre lungo tutto il settore nord, la saldatura con i comuni di prima fascia è avvenuta senza lasciare margine all'agricoltura.

Anche laddove è sopravvissuta si tratta pur sempre di aree in cui l'agricoltura ha perso il carattere di dominante estensiva degli orizzonti paesaggistici e dove la commistione di funzioni urbane è costantemente elevata.

Il paesaggio agricolo di queste terre piane è caratterizzato da elementi ricorrenti: la suddivisione del territorio in appezzamenti coltivati, canali di vario ordine di grandezza, strade che corrono sovente in rilievo rispetto ai campi incassati.

Proprio il campo coltivato costituisce l'elemento basilare del mosaico agricolo, la cui conformazione può variare sia per il contenuto colturale, sia per le caratteristiche morfologiche, così come per la presenza di elementi divisorii (muretti a secco, siepi, ...) o di altre strutture più complesse (i canali di irrigazione, ...).

L'esistenza o meno di questo tipo di elementi ha portato alla fondamentale distinzione fra due tipologie prevalenti di disegni agricoli: i campi chiusi e i campi aperti.

Nell'ambito della bassa pianura padana si riscontra una prevalenza di campi aperti che si caratterizzano per la loro particolare ampiezza; il territorio ha un ritmo sempre uguale nel quale il più delle volte si ha solo l'alternanza tra il seminativo e i prati incolti, e rari boschi e cascine.

Altro segno importante che caratterizza diverse tipologie di paesaggio agrario sono gli ordinamenti colturali, ovvero le modalità con le quali vengono disposte le coltivazioni. Essi possono essere suddivisi principalmente in due tipologie, ciascuna delle quali dipende essenzialmente dalla morfologia dei terreni sui quali ci si trova ad operare: vi sono infatti, quelli che disegnano i terreni in pianura e quelli che riguardano i terreni collinari e pedemontani.

Nell'ambito indagato dalla presente Relazione, nei terreni di pianura, appartenenti alla bassa pianura padana, la natura dei suoli e le ragioni storiche hanno fatto sì che ci siano sistemazioni idrauliche e ordinamenti colturali caratterizzati da una suddivisione degli appezzamenti più o meno regolare che corrisponde alle diverse proprietà fondiarie e che si appoggia alla rete stradale di accesso ai campi e al sistema dei fossi; questi ultimi fungono sia da canali di irrigazione e di adduzione delle acque, sia da canali di raccolta per quella in eccesso.

Tali trame di appoderamento e ordinamenti colturali costituiscono la struttura del territorio; le colture, poi, contribuiscono a definire i diversi tipi di paesaggio agrario che cambiano anche a seconda del clima, delle condizioni economiche specifiche e della struttura oro - idro - geologica propria di ciascun luogo.

Nel caso del seminativo, che caratterizza in prevalenza tale ambito di pianura, il paesaggio presenta, pur costituendo un ambiente monotono, una certa mutevolezza stagionale per la

caducità del manto vegetale. Questa coltura è caratteristica delle zone agrarie in cui prevale la trama dei campi aperti ed è solitamente sintomo della mancanza di alternativa: ai campi di mais si alternano infatti i campi ad erba senza alcuna soluzione di continuità.

Se il campo agricolo costituisce l'elemento basilare dell'agromosaico, le strade e i canali rappresentano gli assi portanti di questo sistema. All'interno di questo sistema apparentemente regolare costituito dalla trama di strade e canali che presiedono alla formazione degli appezzamenti agricoli, è ricorrente il fatto che il disegno geometrico dell'agromosaico subisca deformazioni là dove incontra l'andamento sinuoso dei corsi d'acqua naturali, i quali, con la loro vegetazione ripariale, costituiscono elementi di discontinuità netta tra le diverse pezzature del tessuto dell'agromosaico: generalmente, infatti, il disegno dell'ordito e della trama muta, anche considerevolmente, sui due lati del corso d'acqua.

Il permanere nel tempo delle attività produttive tipiche dell'agricoltura e dell'allevamento, ha contribuito al mantenimento del paesaggio proprio della bassa pianura irrigua e delle tradizioni storiche e socio-culturali che ancora oggi connotano in modo significativo questa parte di territorio.

Ambiti di paesaggio naturale e seminaturale

In generale, l'ambito del territorio indagato, seppur sottoposto nel corso del tempo ad una intensa urbanizzazione, conserva i valori del paesaggio agricolo caratteristici della pianura irrigua milanese, con un'agricoltura intensiva contraddistinta da una densa e fitta rete idrografica, di siepi e filari, di strade campestri e di cascine che si affiancano ad elementi naturalistici di maggior pregio.

In tal senso, è proprio il fiume Lambro a costituire il principale elemento a naturale vocazione presente all'interno dell'ambito indagato e più in generale il sistema delle acque.

Il tratto milanese del Lambro, condizionato dal contesto fortemente urbanizzato della zona est e dalle situazioni di frangia urbana ritagliate ed intercluse con i tracciati ferroviari e la tangenziale est, ne hanno limitato la percezione e la "fruizione" del paesaggio alle sole aree di parco dislocate lungo il suo corso, che seppur limitate, conservano ancora piccoli lembi di vegetazione originaria.

Oltre al fiume Lambro, all'interno dell'ambito di studio numerosi sono i fontanili e le rogge, considerati oggetto di elevata qualità dello spazio aperto agricolo ed elemento caratteristico della pianura irrigua lombarda.

Il sistema delle acque si completa infine con degli elementi artificiali, ovvero gli specchi d'acqua residuo delle attività di cava.

3.2.2 Il patrimonio storico-culturale e testimoniale

I beni storico-culturali e testimoniali oggi presenti nell'ambito di studio sono facilmente rilevabili analizzando il percorso storico del sistema insediativo, la cui attuale struttura urbana è strettamente legata agli usi agricoli del territorio della bassa pianura padana.

Tali sistemi insediativi sono rappresentati dai borghi rurali e dalle cascine che ancora oggi riconoscibili nonostante siano inseriti in un intenso processo di crescita edilizia i cui esiti sono sintetizzabili nei fenomeni della saturazione e della saldatura urbana.

Di questi si possono citare i borghi di Mirazzano e del Castello Borromeo, che rappresentano l'identità storica e culturale di Peschiera Borromeo. Caratterizzati per la persistenza di un tessuto storico di qualità, rappresentano un'eccellenza sia per la qualità del tessuto storico che per l'integrazione con gli spazi aperti di pregio. È ancora ben riconoscibile la matrice rurale degli insediamenti, che di fatto mantengono un rapporto diretto con l'attività agricola ancora molto presente negli ambiti circostanti.

Di questa tipologia insediativa, nella bassa pianura padana quella più diffusa è certamente costituita dalla cascina e che ne caratterizza tuttora il paesaggio agricolo.

Inizialmente la dimora contadina nasce come un unico blocco che assolveva in sé tutte le funzioni, sia di residenza sia di ricovero del bestiame, separato ma non ancora completamente allontanato dai locali abitativi. Il primo passo verso la specializzazione degli spazi è rappresentato proprio dalla separazione della stalla dai vani residenziali, anche se il calore fisico degli animali e il loro diretto controllo suggerivano inizialmente di collocare le stalle a lato delle stanze. Solo quando l'azienda aumentò di dimensioni, e di conseguenza anche il numero dei capi di bestiame, diventò indispensabile allontanare le stalle, anche se non eccessivamente per essere ancora controllabili dall'abitazione.

Secoli prima era stata la colonizzazione romana della pianura padana a influenzare lo sviluppo dell'attività agricola e, quindi, dell'abitazione rurale quando, nel II secolo, furono distribuite molte terre in precedenza spopolate con confische, bonifiche e redistribuzioni ai coloni, che fecero fiorire l'agricoltura dando benefici anche alle popolazioni locali il cui insediamento originario era coperto da paludi e boschi.

Si affermarono così insediamenti rurali composti da fabbricati d'abitazione e lavoro: il deposito, la residenza padronale e gli edifici erano disposti attorno a una corte chiusa porticata, la villa rustica che sarà più volte riproposta e ripresa in futuro.

Ma dal V al X secolo si assiste al declino dell'Impero Romano e si attraversa una fase di decadenza generale che coinvolge tutta l'Europa, interessando anche il mondo dell'agricoltura. Si diffonde dall'VIII secolo il modello curtense di organizzazione della proprietà e del lavoro agricolo in cui la componente rurale viene organizzata come un insieme di più agglomerati a cui si alternano insediamenti con abitazioni isolate o a piccoli gruppi, residenze di medio/piccoli proprietari o il nucleo insediativo di aziende agrarie, a partire dalla villa rustica e attraverso una duplice tipologia: con la terra del padrone coltivata dai servi, o mediante "mansì", lotti di terreno dati ai servi o a coloro che rinunciavano alla proprietà in cambio della protezione del padrone.

Le aziende agricole abbaziali furono assai importanti per l'attività di dissodamento e per la divulgazione delle principali tecniche agricole. Gli ordini monastici favorirono inoltre le prime colonizzazioni agrarie, aiutate anche dalla nobiltà inurbata e dalla borghesia di nuova formazione dei castra medioevali. È quindi a partire dall'ambiente urbano dei castra che trova origine

l'architettura rurale tra l'XI e il XIV secolo, anche se già dal X le cascine compaiono nel milanese in forma di fienili o depositi.

Tra il XV e il XVI secolo ebbe luogo la seconda colonizzazione rurale: in questa fase l'edilizia agraria assunse una fisionomia indipendente da quella urbana per il nuovo sviluppo, favorito dalla politica fiscale dei Visconti, che stimolarono gli investimenti agricoli, e dal cambiamento dei contratti agrari, i quali prevedero clausole favorevoli agli affittuari che apportassero migliorie, generandosi così le premesse per una nuova colonizzazione, con uno sfruttamento migliore del suolo e per la creazione di nuovi rapporti di conduzione; la migliore e maggiore disponibilità irrigua sostituì i pascoli con prati di leguminose che, insieme alle marcite, fornirono foraggio all'allevamento zootecnico bovino stanziale; assunse perciò sempre maggiore importanza la stalla bovina a cui, nel piano superiore, venne sovrapposto il fienile.

In tal modo, quello che in precedenza era un fabbricato costruito con materiali deperibili e isolato sui campi per depositare gli attrezzi, diventò una struttura dalle grandi dimensioni che racchiudeva tutte le funzioni utili per l'attività agricola. Alla cascina furono inoltre aggiunti i vani per le attività casearie, ed ebbe inizio la chiusura della corte.

Nel Settecento ebbe luogo una ripresa demografica, col conseguente aumento della domanda alimentare che, insieme alle politiche riformiste degli Asburgo, indusse innovazioni colturali aumentandone così i redditi; successivamente, l'istituzione del catasto generale dei terreni del 1755 e la conseguente pressione fiscale spinse all'aumento delle locazioni da parte della proprietà e alla sollecitazione di sostanziali migliorie fondiari da parte del fittavolo; così, le dimensioni della cascina, dei fondi e delle modalità colturali iniziarono ad adeguarsi alle nuove esigenze della rivoluzione agronomica lombarda, caratterizzata da colture a rotazione continua, e la cascina venne riorganizzata sulla base di nuovi dettami d'igiene e differenti modelli produttivi; anche la dimora del fittavolo (o del padrone, se residente in cascina) si distingue per accorgimenti stilistici, il frontone triangolare talvolta con l'emblema stemma nobiliare e un porticato davanti all'ingresso più importante.

A partire dall'Ottocento l'impostazione convenzionale della cascina inizia a modificarsi, l'architettura inizia a porsi a servizio dell'attività agricola e la tendenza imprenditoriale, oltre che nelle migliorie fondiari, si dimostra nell'ampliamento e nella sistemazione dei cascinali, sparsi capillarmente fino ai margini del bosco e fulcro operativo dei possedimenti.

La trasformazione della grande proprietà in impresa capitalistica con salariati, affermata nella pianura irrigua tra Settecento e Ottocento, permette dunque la diffusione della grande cascina isolata sui campi, abitata da una popolazione generalmente superiore alle cento unità; sono dimore rurali d'impianto risalente al XVI secolo, distinte dalla corte/aia attorno a cui si dispongono le residenze e i rustici aziendali. La fase più intensa delle trasformazioni arriverà nei secoli XVIII e XIX, portando all'ampliamento degli edifici e alla chiusura della dimora rurale attorno alla corte interna.

Si possono così riconoscere tre forme principali di dimora rustica, in Lombardia:

- la dimora a corte monoaziendale,
- la dimora a corte pluriaziendale,
- la dimora non a corte.

Il carattere principale della dimora a corte monoaziendale è dato dalla funzione vincolante e isolante dello spazio quadrangolare, corrispondente a un unico complesso aziendale agrario con il proprietario, fittavolo o agente e i salariati.

Completavano a volte il complesso, oltre alla cappella, un negozio, una osteria e una sorta di scuola rurale che riempivano la corte di un complicato contenuto sociale che la faceva apparire come un vero e proprio villaggio, in cui erano quattro gli elementi sempre presenti:

- l'abitazione padronale, che si distingueva per le sue sembianze di dimora borghese,
- l'abitazione dei dipendenti, allungata costituendo una serie continua di residenze sotto lo stesso tetto, col primo piano adibito alle stanze da letto,
- il complesso delle stalle coi fienili sovrastanti,
- i magazzini, i ripostigli, i depositi e le rimesse.

A questi elementi si aggiungevano inoltre i bassi rustici e l'aia, collocate attorno a uno spazio quadrangolare che racchiudevano, con uno o due ingressi: il principale collocato sulla strada che porta al paese, il secondario rivolto verso i campi; se, invece, lo spazio centrale non veniva completamente racchiuso, vi era una o più soluzioni di continuità nel corpo degli edifici, determinando aperture verso la campagna.

Nella dimora a corte pluriaziendale sussiste la coabitazione di diversi conduttori, piccoli proprietari, affittuari e mezzadri, e deriva dalla corte monoaziendale anche se la sua conformazione è più semplice. Può essere considerata la conseguenza del frazionamento del territorio e della proprietà che ha portato all'unione di più famiglie in un'unica corte formata dai due edifici dell'abitazione e del rustico con stalla, fienile e legnaia.

L'abitazione comprende tanti gruppi di cucine/camere da letto quante le famiglie che vi abitano, così come il rustico, pur unico, comprende tante stalle/fienili quante famiglie coabitanti nella corte; i bassi rustici formano un edificio a parte, ma le concimaie sono quante le famiglie; solo il pozzo e il forno erano in comune. Manca generalmente l'aia dentro la cascina: essa è costruita, permanente o temporanea, sui fondi in prossimità del tipico cascinetto di cui ogni azienda è fornita.

La dimora non a corte può essere suddivisa in elementi giustapposti ed elementi separati.

La prima è composta dall'abitazione e dal rustico, disposti uno di fronte all'altro e divisi da un cortile, oppure disposti su un unico asse principale con muri in comune. Al fabbricato della residenza viene accostata la stalla e talvolta vi si trova di fronte un porticato. Ha il classico schema base "abitazione e stalla/fienile" ed è situata solitamente alla periferia dei centri urbani. Rappresenta ordinamenti agricoli basati sul piccolo podere a conduzione familiare, con policoltura

e con diffusione in gran parte del territorio. L'abitazione può essere a due o tre piani più il sottotetto.

La forma della dimora a elementi separati è caratteristica di aree ben distinte e, di conseguenza, di ambienti agrari diversi, e può essere disaggregata in: i) tipo con edifici disposti a squadra; ii) tipo con edifici fronteggiatisi.

Nella bassa pianura padana e, in particolare nell'ambito del territorio indagato, le cascine presenti sono conservate fino ad oggi diventando sede di aziende agricole, mantenendo i caratteri originari (cfr. Figura 3-5), o subendo una riconversione ad altre destinazioni d'uso, tra cui quella prettamente residenziale (cfr. Figura 3-6).



Figura 3-5 Cascina Carolina (Comune di Peschiera Borromeo). Uso storico ed attuale corrispondenti



Figura 3-6 Cascina Longhignana (Comune di Peschiera Borromeo). Cambio di destinazione d'uso

3.3 Il paesaggio nell'accezione cognitiva

3.3.1 Metodologia di lavoro per l'analisi cognitiva

3.3.1.1 Le fasi generali

L'impianto metodologico si articola in tre fasi, di seguito descritte con riferimento alle finalità perseguite da ciascuna di esse ed alla conseguente logica di lavoro (cfr. Figura 3-7):

- **Analisi di intervisibilità (fase 1)**

La finalità della Analisi di intervisibilità risiede nell'identificazione della porzione territoriale e/o di quelle sue parti dalle quali l'area di intervento risulta effettivamente percepibile, le quali sono state definite nel seguito con il termine "ambiti di fruizione visiva effettiva".

- **Identificazione degli ambiti visivi prioritari (fase 2)**

Partendo dalla delimitazione del campo di indagine, di cui alla precedente fase, la finalità della seconda fase risiede nell'operarne un affinamento, volto ad individuare quegli ambiti di fruizioni dai quali siano esperibili delle visuali che, per diversificate motivazioni, possono essere ritenute quelle che in misura maggiore consentono di poter individuare e stimare le modificazioni determinate dall'opera in progetto, aspetto che costituisce la finalità perseguita dalla Relazione paesaggistica e dalla procedura di verifica di compatibilità paesaggistica di cui all'articolo 146 co. 5 del D.lgs. 42/2004 e smi.

Tali ambiti sono stati definiti con il termine "Ambiti visivi prioritari" e risultano da un processo di tipizzazione di quelli effettivi, condotto in ragione delle condizioni percettive e delle caratteristiche del contesto nel quali questi sono collocati.

- **Analisi delle relazioni cognitive (fase 3)**

Se le due precedenti fasi rivestono un ruolo propedeutico, la terza rappresenta quella nella quale si sostanzia l'analisi del paesaggio come processo cognitivo. Tale finalità è perseguita attraverso le tre sopracitate declinazioni di tale processo, identificate nelle valenze percettiva, interpretativa ed estetica.

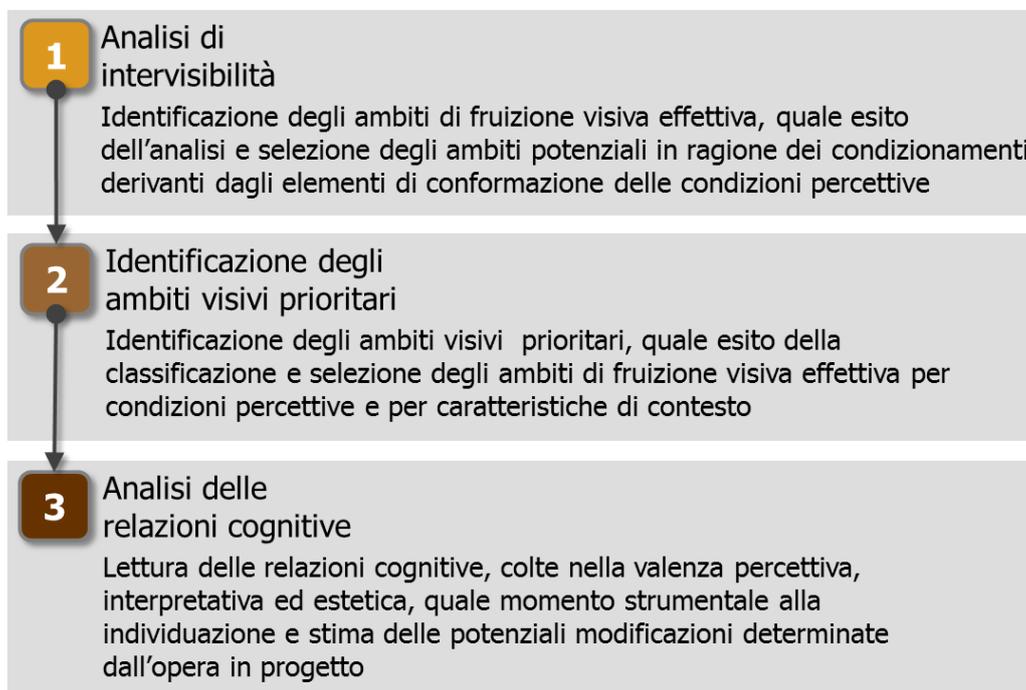


Figura 3-7 Analisi del paesaggio nell'accezione cognitiva: fasi di lavoro

Ciascuna delle tre succitate fasi a sua volta si articola in sotto-fasi, per ognuna delle quali è stato definito uno specifico impianto metodologico, illustrato nei paragrafi seguenti con riferimento agli aspetti teorici ed operativi.

3.3.1.2 Analisi di intervisibilità (fase 1)

La finalità assegnata all'analisi di intervisibilità risiede nell'identificazione degli "ambiti di fruizione visiva effettiva", ossia di quelle porzioni di territorio dalle quali l'area di intervento e, con essa, le opere in progetto risultano realmente percepibili.

La metodologia di lavoro a tal fine seguita si articola in due passaggi successivi, così articolati (cfr. Figura 3-8):

- Identificazione degli ambiti di fruizione visiva potenziale, quale esito di un processo di selezione e classificazione della porzione territoriale all'interno della quale è collocata l'area di intervento (sotto-fase 1A).
- Identificazione degli ambiti di fruizione visiva effettiva, quale esito dell'operazione di selezione di quelli potenziali, definiti nella precedente sotto-fase, condotta sulla base dei condizionamenti percettivi offerti dal territorio (sotto-fase 1B).

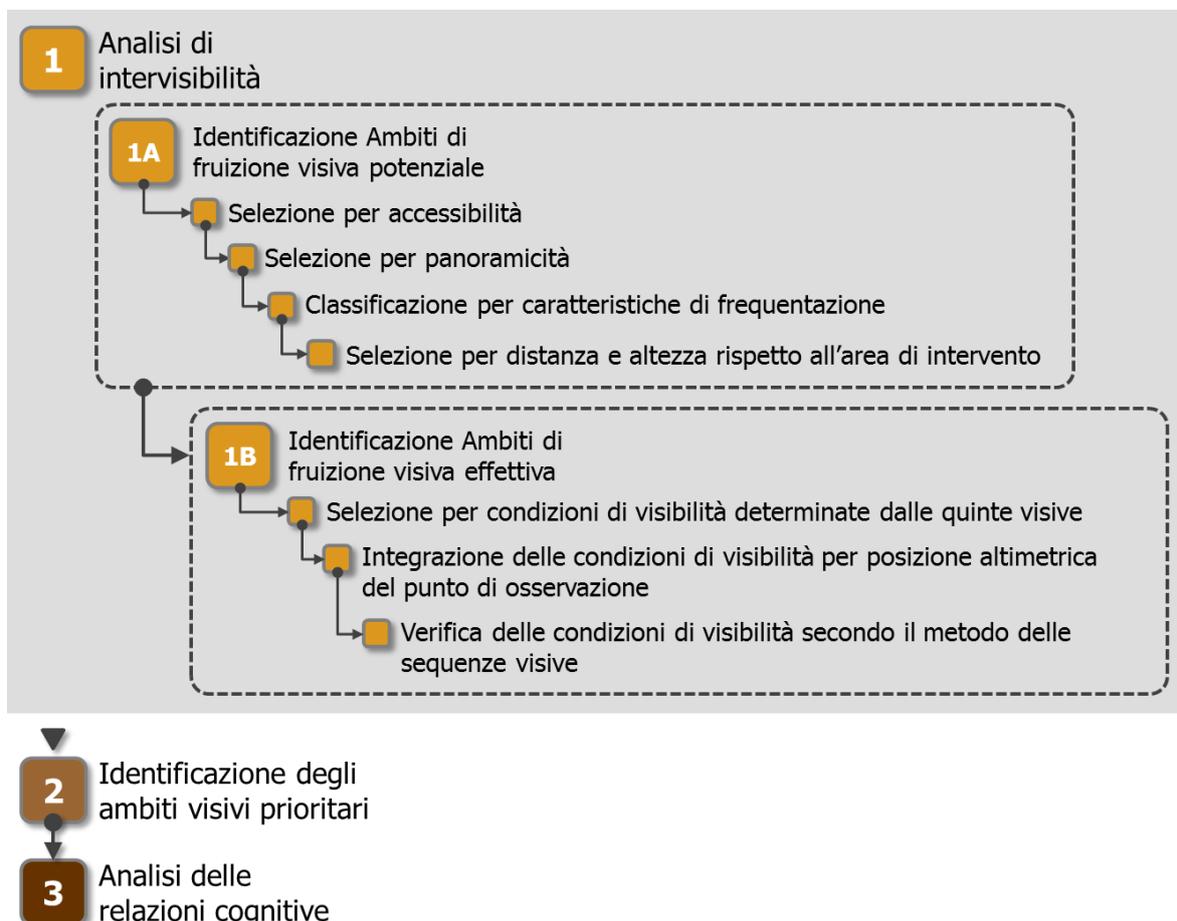


Figura 3-8 Analisi di intervisibilità: schema di lavoro

Individuazione degli ambiti di fruizione visiva potenziale (sotto-fase 1A)

Gli ambiti di fruizione visiva potenziale sono stati assunti come quelle porzioni del territorio al cui interno è collocata l'area di intervento, che costituiscono l'insieme dei punti dai quali detta area

risulta teoricamente percepibile, prescindendo con ciò dai condizionamenti determinati dagli elementi di matrice naturale ed antropica presenti.

L'identificazione degli elementi territoriali rispondenti a tale definizione comporta lo svolgimento di un'attività di analisi del territorio a ciò specificatamente finalizzata, che è stata condotta mediante un processo di loro progressiva selezione e classificazione.

La metodologia di lavoro a tal fine adottata è descritta nel seguito, dapprima, con riferimento ai criteri di selezione e classificazione di detti elementi, e, successivamente, in relazione all'articolazione del processo.

Per quanto attiene ai criteri di selezione degli elementi territoriali, la loro definizione è stata operata sulla base dei seguenti riferimenti teorici:

- Indicazioni contenute nell'allegato al DPCM 12.12.2005 a riguardo dei criteri di scelta dei punti di osservazione dai quali produrre la rappresentazione fotografica dello stato attuale dell'area di intervento e del contesto paesaggistico.
- Parametri e valori indicati dalla letteratura scientifica di settore per l'analisi di visibilità.

Nello specifico, al paragrafo 3.1 del citato allegato è specificato che detti punti di osservazione sono rappresentati da «luoghi di normale accessibilità e da punti e percorsi panoramici».

In coerenza con tale indicazione, sono stati assunti quali primari criteri di selezione degli ambiti di fruizione visiva potenziale, la "accessibilità" e la "panoramicità". Relativamente alle modalità di applicazione di tale secondo criterio, è stato scelto di basare l'attribuzione della valenza panoramica a fronte della sussistenza di un vincolo paesaggistico espressamente decretato in relazione all'esistenza di visuali panoramiche relative alla porzione territoriale nella quale è collocata l'area di intervento, così da garantire l'oggettività del giudizio.

Relativamente ai parametri utilizzati nell'analisi di visibilità, questi riguardano l'altezza del punto di osservazione, l'ampiezza del cono visivo (apertura orizzontale e verticale) e la profondità di visuale. L'altezza del punto di osservazione è assunta di prassi pari ad 1,60 metri, corrispondente all'occhio umano.

La profondità visiva, in termini di estensione e di corrispondente intellegibilità della scena percepita, è convenzionalmente articolata secondo i quattro seguenti livelli (cfr. Tabella 3-1).

<i>Fasce di visibilità</i>	<i>Estensione¹⁰</i>	<i>Intelligibilità</i>
Primo piano	0<D<500 m	Possibilità di distinguere i singoli componenti della scena
Piano intermedio	500<D<1.200 m	Possibilità di avvertire i cambiamenti di struttura e gli elementi singoli rispetto ad uno sfondo
Secondo piano	1.200<D<2.500 m	Possibilità di distinguere gli elementi di dimensioni

¹⁰ Profondità espressa con riferimento alla distanza D intercorrente tra punto di osservazione e scena osservata.

<i>Fasce di visibilità</i>	<i>Estensione¹⁰</i>	<i>Intelligibilità</i>
		notevoli
Piano di sfondo	D>2.500 m	Possibilità di distinguere prevalentemente i profili e le sagome delle grandi masse

Tabella 3-1 Livelli di articolazione della profondità ed intellegibilità della scena percepita

In ragione della correlazione intercorrente tra profondità visuale ed intelligibilità della scena percepita, è stata assunta la scelta di assumere la "distanza dall'area di intervento" quale criterio di selezione e di declinarla rispetto a due bacini visivi, assunti come la zona entro la quale si ritiene che si possa teoricamente esplicitare l'influenza visiva dell'area di intervento.

I bacini, identificati e conseguentemente dimensionati in modo da essere rappresentativi di differenti condizioni di intelligibilità dell'area di intervento, sono i seguenti:

- "Bacino visivo di area vasta", rappresentato dalla porzione territoriale corrispondente alla fascia di visibilità di Secondo piano ed oltre alla quale l'intelligibilità dell'area di intervento si ritiene che sia tale da non consentire di percepirne le modifiche apportate dalle opere in progetto.
- "Bacino visivo locale", identificato nella porzione territoriale corrispondente alle fasce di visibilità di Primo piano e di Piano intermedio, all'interno della quale si ritiene che l'area di intervento e, con essa, le modifiche ad essa apportate dalle opere in progetto possano essere, almeno sotto il profilo teorico, percepite in modo distinto.

La forma geometrica ellittica attribuita ai bacini è stata scelta in quanto rispondente all'estensione areale del sedime aeroportuale.

Infine, ad integrazione del criterio della distanza è stato assunto quello della "altezza rispetto all'area di intervento", con ciò distinguendo tra quota superiore ed analoga. Sotto il profilo operativo la definizione della quota altimetrica è stata condotta sulla base della distinzione della porzione territoriale indagata in due categorie, rappresentate dall'"Ambito della collina e della fascia pedemontana"; posto che l'area di intervento appartiene ad un ambito territoriale di pianura, tutti gli elementi ricadenti nell'ambito della collina sono stati assunti come a quota superiore.

Il quadro complessivo dei criteri di selezione e dei relativi requisiti che debbono possedere i diversi elementi del territorio per essere identificati come ambiti di fruizione visiva potenziale sono i seguenti (cfr. Tabella 3-2).

<i>Criteri di selezione</i>	<i>Requisiti</i>	<i>Tipologie di elementi</i>
Accessibilità	Normale accessibilità	Rete viaria e luoghi pubblici del territorio aperto legati alla socialità ed al tempo libero, quali piazze, giardini, parchi
Panoramicità	Valenza panoramica riconosciuta	Aree soggette a vincolo paesaggistico ex art. 136 D.lgs. 42/2004 e smi, il cui decreto di vincolo

<i>Criteria di selezione</i>	<i>Requisiti</i>	<i>Tipologie di elementi</i>
	dall'apposizione del vincolo paesaggistico preposto alla tutela delle visuali dirette verso l'area di intervento	indichi, tra le motivazioni del riconoscimento del notevole interesse pubblico, la possibilità di fruire visuali dirette verso parti del territorio comprendenti l'area di intervento
Distanza	Vicinanza all'area di intervento	Elementi ricadenti all'interno del "bacino visivo di area vasta", inteso come porzione territoriale al di fuori della quale le condizioni di intelligibilità dell'area di intervento sono tali da non consentire di apprezzarne le modifiche operate dalle opere in progetto
	Prossimità all'area di intervento	Elementi ricadenti all'interno del "bacino visivo locale", inteso come porzione territoriale entro la quale l'area di intervento e, con essa, le modifiche ad essa apportate dalle opere in progetto possono essere percepite in modo distinto e definito
Altezza	Diversità di quota rispetto all'area di intervento	Elementi aventi quota superiore a quella dell'area di intervento

Tabella 3-2 Selezione degli elementi territoriali costitutivi gli ambiti di fruizione visiva potenziale: criteri, requisiti e tipologie di elementi

Per quanto attiene ai criteri di classificazione, avendo assunto nell'accessibilità il primario requisito di identificazione degli elementi territoriali costitutivi gli ambiti di fruizione visiva potenziale, conseguentemente la loro classificazione è stata sviluppata con riferimento alle caratteristiche di frequentazione, le quali possono essere articolate secondo i tre seguenti criteri specifici (cfr. Tabella 3-3):

- Modalità di frequentazione, con riferimento alla distinzione tra dinamica e statica.
La classificazione della frequentazione in dinamica e statica è operata in ragione della tipologia funzionale dei luoghi.
- Intensità di frequentazione, articolata in elevata e locale
Tale classificazione è stata operata limitatamente all'armatura viaria ed è stata condotta in relazione al livello di rete al quale appartengono i singoli assi.
- Velocità di percorrenza, in ragione di quattro classi di velocità
La velocità di percorrenza è stata desunta sulla base del livello di rete al quale appartengono i singoli assi considerati, nonché verificata in funzione dei limiti imposti dalla disciplina viaria.

<i>Criteria di classificazione</i>		<i>Caratteristiche</i>	<i>Specifiche</i>
Caratteristiche di frequentazione	Modalità di frequentazione	Dinamica	Assi viari e piste ciclabili
		Statica	Piazze, giardini ed aree verdi
	Intensità di frequentazione	Elevata	Rete primaria e principale

<i>Criteria di classificazione</i>		<i>Caratteristiche</i>	<i>Specifiche</i>
	Velocità di percorrenza	Locale	Rete secondaria e locale
		Alta	100<v<130 km/h
		Media	50<v<100 km/h
		Bassa	25<v<50 km/h
		Lenta	15<v<25 km/h

Tabella 3-3 Classificazione degli elementi territoriali costitutivi gli ambiti di fruizione visiva potenziale: criteri e caratteristiche

Sulla base dei criteri di cui alla tabella precedente sono state definite le seguenti categorie di elementi (cfr. Tabella 3-4).

<i>Categorie</i>		<i>Elementi territoriali</i>
A	Assi viari a frequentazione di grado elevato ed alta velocità di percorrenza	Viabilità della rete primaria
B	Assi viari a frequentazione di grado elevato e media velocità di percorrenza	Viabilità della rete principale
C	Assi viari a frequentazione di grado locale e bassa velocità di percorrenza	Viabilità delle reti secondaria e locale
D	Piste ciclabili	
E	Spazi pubblici delle funzioni del tempo libero	Piazze ed aree verdi pubbliche (giardini, aree a parco)

Tabella 3-4 Categorie di elementi territoriali

Per quanto attiene all'articolazione del processo di identificazione degli ambiti di fruizione visiva potenziale, tale processo è stato sviluppato in quattro successivi momenti:

1. Selezione degli elementi del territorio in funzione del criterio di accessibilità
In ragione di tale criterio ed in armonia con quanto disposto dall'allegato al DPCM 12.12.2005, sono stati selezionati gli elementi territoriali rispondenti al requisito della «normale accessibilità», operazione questa che ha portato all'individuazione di un primo insieme costituito dalla rete viaria e dai luoghi pubblici del territorio aperto legati alle funzioni della socialità e del tempo libero.
2. Selezione di tale primo insieme in base al criterio della panoramicità
Tale operazione ha condotto all'individuazione di due ulteriori insiemi:
 - Elementi a valenza panoramica, in quanto posti all'interno di aree soggette a vincolo paesaggistico ex articolo 136 D.lgs. 42/2004 e smi espressamente apposto in ragione delle visuali esperibili in direzione dell'area di intervento. Tali elementi sono stati considerati da subito come costitutivi gli ambiti di fruizione visiva potenziale.

- Elementi privi di valenza panoramica riconosciuta, costituiti dalla restante parte della rete viaria e dei luoghi pubblici del territorio aperto. Tali elementi sono stati soggetti alle successive fasi di selezione.
3. Classificazione degli elementi territoriali privi di valenza panoramica riconosciuta, sulla base dei criteri riportati alla precedente Tabella 3-3.
 4. Selezione degli elementi territoriali privi di valenza panoramica riconosciuta in relazione ai criteri di distanza dall'area di intervento e quota rispetto all'area di intervento.

L'applicazione di tali criteri alle diverse categorie di assi viari e luoghi pubblici di cui alla precedente Tabella 3-4, ha condotto alla definizione delle seguenti condizioni di inclusione negli ambiti di fruizione visiva potenziale (cfr. Tabella 3-5).

Criteri di selezione						Categorie				
Distanza				Altezza		A	B	C	D	E
Bacino area vasta		Bacino locale		Quota						
Interno	Esterno	Interno	Esterno	Superiore	Uguale					
•		•		•						
•		•			•					
•			•	•						
•			•		•					

Legenda

•	Sussistenza del requisito richiesto dal criterio di selezione	A	Assi viari a frequentazione di grado elevato ed alta velocità di percorrenza
B	Assi viari a frequentazione di grado elevato e media velocità di percorrenza	C	Assi viari a frequentazione di grado locale e bassa velocità di percorrenza
D	Piste ciclabili	E	Piazze ed aree verdi pubbliche

Tabella 3-5 Quadro delle condizioni di inclusione degli assi viari e dei luoghi pubblici del territorio aperto privi di panoramicità riconosciuta, all'interno degli ambiti di fruizione visiva potenziale

Le categorie di elementi del territorio che, in base al processo metodologico descritto, sono state identificate quali ambiti di fruizione visiva potenziale risultano le seguenti:

1. Assi viari e luoghi pubblici del territorio aperto legati alla socialità ed al tempo libero ricadenti all'interno di aree assoggettate a vincolo paesaggistico, espressamente decretato in relazione alla presenza di visuali panoramiche rivolte verso l'area di intervento.
2. Assi viari a frequentazione di grado elevato ricadenti all'interno del bacino visivo di area vasta.
3. Assi viari a frequentazione di grado locale, piste ciclabili e luoghi pubblici del territorio aperto legati alla socialità ed al tempo libero ricadenti all'interno del bacino visivo locale; tali ultime due categorie di elementi sono state considerate tra gli ambiti di fruizione visiva potenziale anche qualora esterne al bacino visivo locale solo nel caso in cui fossero poste a quota superiore a quella dell'area di intervento.

Sotto il profilo operativo, gli esiti ai quali ha condotto l'applicazione della metodologia di lavoro ora descritta sono illustrati nei successivi paragrafi 3.3.3.1 e 3.3.3.2, nonché rappresentati graficamente nell'elaborato "Analisi di intervisibilità: ambiti di fruizione visiva potenziale" (Cod. REL.PAE.T04).

Identificazione degli ambiti di fruizione visiva effettiva (sotto-fase 1B)

Gli ambiti di fruizione visiva effettiva sono stati assunti come quelle porzioni territoriali dalle quali l'area di intervento risulta realmente percepibile.

La loro identificazione discende da un'attività di selezione degli ambiti di fruizione visiva potenziale, condotta sulla base delle condizioni di visibilità determinate dalle quinte visive dei punti di osservazione e dalle loro caratteristiche altimetriche. In tal senso, il criterio di selezione degli ambiti di fruizione effettiva è stato individuato nella correlazione definita tra la natura e consistenza delle quinte visive, e la posizione altimetrica dei punti di osservazione, da un lato, e le tipologie di condizioni di visibilità a queste associate, dall'altro.

Le tipologie di condizioni di visibilità assunte sono state le seguenti:

- V1. Possibile, nei casi in cui l'area di intervento è effettivamente visibile nella sua interezza o per sua buona parte;
- V2. Parziale, nei casi in cui la vista dell'area di intervento sia frammentaria o non consenta la percezione di sue parti atti ad identificarla come tale;
- V3. Impossibile, nei casi in cui l'area di intervento non risulti percepibile.

Per quanto attiene ai criteri di selezione e nello specifico a quelli basati sui condizionamenti offerti dalle quinte visive, si è proceduto definendo diverse tipologie di quinte ed associando ad esse delle condizioni di visibilità.

Le tipologie di quinte visive sono state determinate in base alla matrice, distinta in naturale/semi-naturale ed antropica, nonché in ragione di criteri specifici relativi a ciascuna di tali due matrici.

In particolare, le quinte appartenenti alla matrice naturale/semi-naturale sono state distinte in tre sotto-tipologie:

- "Territorio aperto delle aree agricole e a pascolo",
- "Territorio aperto delle aree ad elevata connotazione arbustiva ed arborea", comprendente le masse arboreo/arbustive,
- "Paesaggio delle aree umide e dei corsi d'acqua" comprendente le masse arboreo/arbustive limitrofi ad esso,
- "Filari".

Le quinte appartenenti alla matrice antropica sono state distinte in cinque tipologie:

- "Tessuti edilizi con caratteri tipologici propri della residenza",
- "Tessuti edilizi compatti con caratteri tipologici propri delle aree produttive e speciali",
- "Verde urbano ed impianti sportivi",
- "Ambiti infrastrutturali",
- "Barriere acustiche".

Per quanto riguarda le caratteristiche altimetriche del punto di osservazione rispetto all'area di intervento, sono state identificate tre posizioni: "tratti a quota superiore", "tratti a quota analoga", "tratti a quota inferiore".

Tali posizioni, ad eccezione dell'ultima per la quale da subito è escludibile ogni possibilità di fruizione visiva, non prefigurano una condizione di visibilità, in quanto costituiscono dei parametri integrativi e di approfondimento rispetto alla consistenza delle quinte visive; la verifica di dette condizioni non è stata pertanto definita in via teorica, ma stabilita volta per volta sulla base dell'osservazione dei singoli casi.

Per quanto attiene all'articolazione del processo di lavoro, la selezione è avvenuta in due momenti successivi:

- Identificazione degli ambiti di fruizione visiva effettivi sulla base delle condizioni di visibilità determinate dalle quinte visive

Le quinte visive sono state identificate sulla base dell'analisi delle ortofoto e delle carte tematiche tratte da fonti ufficiali¹¹, e sono state classificate in relazione alle differenti condizioni di visibilità. Tale attività ha comportato la preventiva definizione del canale di analisi identificato in una fascia di ampiezza pari a 500 metri per ogni lato.

- Integrazione delle condizioni di visibilità per posizione altimetrica del punto di osservazione

Le condizioni di visibilità desunte sulla base delle tipologie di quinte visive riscontrate, sono state verificate attraverso l'analisi della posizione altimetrica del punto di osservazione. Tale analisi, condotta per singoli tratti, ha consentito di controllare se, nei tratti in cui i percorsi sono posti a quota superiore rispetto a quella dell'area di intervento, fosse effettiva l'azione di occlusione visiva stimata in base alla tipologia di quinte presenti.

- Verifica delle condizioni di visibilità secondo il metodo della sequenza visuale

Il metodo della "sequenza visuale" o "*Serial Visions*", sperimentato da Gordon Cullen in "*Townscape*", consiste nel documentare l'esperienza visiva fruibile lungo un percorso definito, mediante le visuali tratte da "stazioni" ritenute principali, in quanto rappresentative di tale esperienza.

La declinazione di tale metodica rispetto al caso in specie ha riguardato la scelta del numero e della localizzazione dei punti osservazione (ossia le "stazioni" secondo la metodica di Cullen) e quella del fulcro visivo delle visuali ritratte. In merito alla scelta dei punti, il loro numero è stato fissato in uno per ognuno dei tratti a condizione di visibilità costante avente maggiore estensione; la localizzazione di tale punto è stata scelta identificando lungo il tratto esaminato quella sua porzione che fosse maggiormente rappresentativa della consistenza delle quinte visive e delle condizioni di

¹¹ La documentazione conoscitiva è stata tratta dai geoportali istituzionali e dai quadri conoscitivi degli strumenti di pianificazione

visibilità ad esse associate. Relativamente alla scelta del fulcro visivo, questo è stato identificato sempre nell'area di intervento.

Gli esiti di tale operazione sono documentati al successivo paragrafo 3.3.3.2 e nella serie di elaborati grafici denominati "Carta dell'intervisibilità: ambiti di fruizione visiva effettiva" (Cod. REL.PAE.T05, REL.PAE.T06, REL.PAE.T07, REL.PAE.T08).

3.3.1.3 Identificazione degli ambiti visivi prioritari (fase 2)

Una volta definiti gli ambiti di fruizione visiva effettiva, con specifico riferimento a quelli dai quali l'area di intervento è effettivamente visibile nella sua interezza o per sua buona parte (V1), la finalità della seconda fase di lavoro risiede nell'identificazione degli ambiti visivi prioritari, intesi come quei luoghi ai quali è stato riconosciuto un ruolo primario ai fini dell'identificazione e stima delle modificazioni delle visuali indotte dall'opera in progetto.

Il ruolo di ambito visivo prioritario è stato riconosciuto nel combinarsi delle caratteristiche di ciascun ambito visivo relative ai seguenti aspetti:

- Condizioni percettive, intese con riferimento alle caratteristiche dell'ambito visivo rispetto ai rapporti geometrici con l'area di intervento ed alle caratteristiche di frequentazione.
- Condizioni di contesto, con riferimento alla tipologia di paesaggio all'interno del quale l'ambito visivo è collocato ed a quelle del quadro scenico che compone la visuale che da detto ambito è possibile fruire.

In ragione di tale approccio, il processo di lavoro è stato articolato secondo il seguente schema (cfr. Figura 3-9):

- Classificazione degli ambiti di fruizione visiva (sotto-fase 2A),
- Selezione degli di fruizione visiva prioritari (sotto-fase 2B).

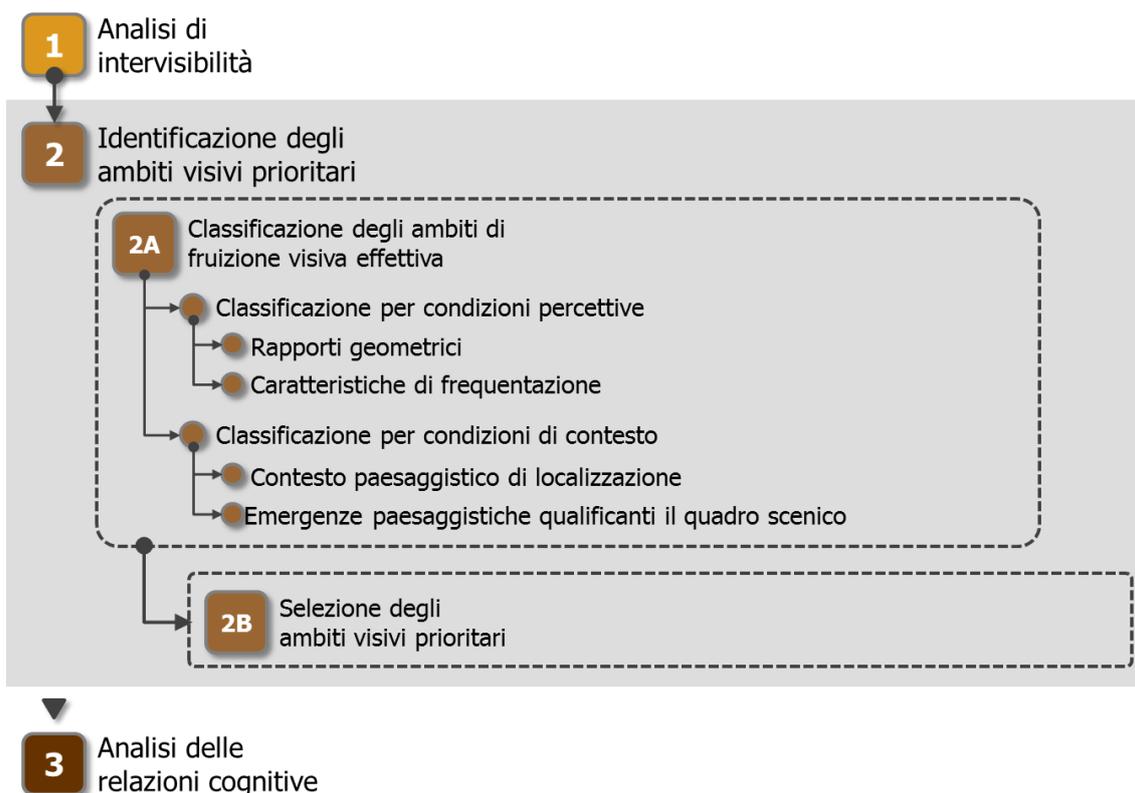


Figura 3-9 Identificazione degli ambiti visivi prioritari: schema di lavoro

Classificazione degli ambiti (sotto-fase 2A)

I criteri di classificazione degli ambiti di fruizione visiva effettiva per condizioni percettive sono i seguenti:

- Rapporti geometrici intercorrenti tra l'ambito (punto di vista) e l'area di intervento, con riferimento a:
 - Distanza (parametro A)
 Con riferimento ai livelli di articolazione della profondità visiva e di corrispondente intelligibilità della scena percepita di cui alla precedente Tabella 3-1, sono state definite le seguenti classi di distanza (cfr. Tabella 3-6).

Classi		Condizioni		
		Fasce di visibilità	Estensione	Intelligibilità
A1	Ravvicinata	Primo piano	$0 < D < 500$ m	Possibilità di distinguere i singoli componenti della scena
A2	Prossima	Piano intermedio	$500 < D < 1.200$ m	Possibilità di avvertire i cambiamenti di struttura e gli elementi singoli rispetto ad uno sfondo
A3	Distante	Secondo piano	$1.200 < D < 2.500$ m	Possibilità di distinguere gli

<i>Classi</i>		<i>Condizioni</i>		
		Fasce di visibilità	Estensione	Intelligibilità
				elementi di dimensioni notevoli

Tabella 3-6 Classi di distanza tra ambito ed area di intervento

- Quota (parametro B)
In relazione alla posizione altimetrica alla quale si trova l'osservatore rispetto a quella dell'area di intervento sono state definite le seguenti classi (cfr. Tabella 3-7).

<i>Classi</i>		<i>Condizioni</i>
B1	Superiore	Ambito in posizione sopraelevata rispetto all'area di intervento
B2	Uguale	Ambito alla medesima quota dell'area di intervento

Tabella 3-7 Classi altimetriche dell'ambito rispetto all'area di intervento

- Orientamento (parametro C)
Il parametro in questione riguarda il rapporto angolare intercorrente tra l'asse visivo preferenziale dell'osservatore ed il sito di intervento.
Con riferimento a tale rapporto sono state identificate due condizioni, definite "frontale" e "laterale", a seconda che l'area di intervento ricada rispettivamente entro l'angolo visivo dell'osservatore o al di fuori di questo (cfr. Tabella 3-8). A tale riguardo giova ricordare che, sebbene il campo visivo dell'occhio umano abbia un'estensione massima di circa 240°, la visione tridimensionale è concentrata in una zona centrale di tale campo visivo ed ha una forma oblunga, con un'estensione massima di circa 60° e minima attorno ai 45°.

<i>Classi</i>		<i>Condizioni</i>
C1	Frontale	Area di intervento ricadente entro l'angolo visivo dell'osservatore, considerato rispetto all'asse preferenziale di fruizione visiva
C2	Laterale	Area di intervento esterna all'angolo visivo dell'osservatore, considerato rispetto all'asse preferenziale di fruizione visiva

Tabella 3-8 Classi di orientamento dell'ambito rispetto all'area di intervento

- Caratteristiche di frequentazione
In analogia con le logiche di lavoro in precedenza adottate, la frequentazione di un luogo può essere descritta rispetto ai seguenti parametri:
 - Intensità (parametro D)
Con riferimento ai criteri di cui alla precedente Tabella 3-3, l'intensità di frequentazione è stata articolata nelle seguenti classi (cfr. Tabella 3-9).

<i>Classi</i>		<i>Condizioni</i>
D1	Elevata	Rete primaria e principale
D2	Locale	Rete secondaria e locale Piste ciclabili Piazze, giardini ed aree verdi

Tabella 3-9 Classi di intensità di frequentazione dell'ambito

– Modalità (parametro E)

Con riferimento ai criteri di cui alla precedente Tabella 3-3, la modalità di frequentazione è stata definita secondo le seguenti classi (cfr. Tabella 3-10).

<i>Classi</i>		<i>Condizioni</i>
E1	Nulla	$V < 15$ km/h (fruizione pedonale per piazze, giardini ed aree verdi)
E2	Lenta	$15 < v < 25$ km/h
E3	Bassa	$25 < v < 50$ km/h
E4	Media	$50 < v < 100$ km/h
E5	Alta	$100 < v < 130$ km/h

Tabella 3-10 Classi di modalità di frequentazione dell'ambito

Le modalità operative di definizione degli ambiti secondo le classi sopra riportate sono state le medesime già descritte al precedente paragrafo 3.3.1.2.

I criteri assunti ai fini della classificazione degli ambiti di fruizione visiva sulla base delle condizioni di contesto nel quale questi sono collocati, fanno riferimento ad una sua duplice accezione, intendendole cioè sia in termini di contesto paesaggistico che di emergenze paesaggistiche che dominano e/o caratterizzano il quadro scenico.

Nello specifico, per quanto attiene al contesto paesaggistico, la metodologia di lavoro adottata ha attinto ai canonici criteri sulla scorta dei quali sono costruiti detti ambiti; in tal senso, la loro definizione è l'esito della considerazione delle diverse combinazioni delle componenti fisico-ambientali ed insediative.

Sotto il profilo operativo, in ragione delle specificità del contesto di intervento sono state considerate ancora una volta le sette categorie di matrici che, nelle loro diverse declinazioni, comprendono la matrice naturali e semi-naturali, alla quale sono riferite le prime quattro¹², e la matrice antropica, oggetto delle restanti quattro¹³.

¹² Le categorie della matrice naturale e semi-naturale sono: "Territorio aperto delle aree agricole e a pascolo", "Territorio aperto delle aree ad elevata connotazione arbustiva ed arborea", "Paesaggio delle aree umide e dei corsi d'acqua", "Filari".

¹³ Le categorie della matrice antropica sono: "Tessuti edilizi compatti con caratteri tipologici propri della residenza", "Tessuti edilizi compatti con caratteri tipologici propri delle aree produttive e speciali", "Ambiti infrastrutturali", "Verde urbano ed impianti sportivi", "Barriere acustiche".

Per quanto invece concerne le emergenze paesaggistiche qualificanti il quadro scenico, le tipologie di elementi che possono assolvere a tale ruolo possono essere rappresentati, per un verso, dai quadri naturali e, per l'altro, dai beni di pregio architettonico e/o a valore storico testimoniale.

Sotto il profilo operativo, l'attività di riconoscimento di tali elementi di qualificazione è stata condotta sulla base dell'analisi degli elaborati cartografici dei quadri conoscitivi degli strumenti pianificatori e delle disposizioni di vincolo emanate con decreto ministeriale.

Selezione degli ambiti prioritari visivi (sotto-fase 2B)

Come detto, nell'economia della presente relazione gli ambiti visivi prioritari sono stati assunti come quei luoghi ai quali è stato riconosciuto un ruolo primario ai fini dell'identificazione e stima delle modificazioni delle visuali indotte dall'opera in progetto.

Tali ambiti rappresentano l'esito di un processo di selezione degli ambiti effettivi, volto ad identificare quelli che, in ragione del diverso combinarsi di una serie di condizioni, risultano maggiormente rappresentativi della tipologia ed entità degli «effetti dell'inserimento nel contesto paesaggistico e nell'area di intervento e [della] adeguatezza delle soluzioni»¹⁴, risultato che rappresenta la finalità ultima per la compatibilità paesaggistica.

Stante quanto detto, l'identificazione degli ambiti visivi prioritari è il risultato della preventiva tipizzazione degli ambiti visivi effettivi in base alle condizioni percettive ed alle caratteristiche paesaggistiche del contesto all'interno questi si trovano (sotto-fase 2A) e del giudizio espresso in merito al diverso combinarsi di tali parametri.

Nell'espressione del giudizio in merito a quella combinazione dei parametri "condizioni percettive" e "condizioni di contesto" che si può ritenere come la più rilevante ai fini dell'identificazione e stima delle modificazioni delle visuali indotte dall'opera in progetto, il criterio seguito è quello della massimizzazione delle condizioni critiche, quali ad esempio distanza ravvicinata, vista frontale e velocità lenta; in tal senso è operata un'equiparazione tra situazione ritenuta maggiormente rappresentativa e quella critica.

Gli esiti di tale operazione sono documentati al successivo paragrafo 3.3.3.4.

Si specifica inoltre che, a fronte di tali considerazioni, gli ambiti prioritari visivi, se individuati, rappresentano quelli rispetto ai quali sviluppare le fotosimulazioni.

3.3.1.4 Analisi delle relazioni cognitive (fase 3)

La dimensione cognitiva del paesaggio, intesa come conoscenza attraverso l'esperienza del paesaggio, come premesso costituisce il secondo pilastro sul quale si fonda l'impianto metodologico della presente relazione e le conseguenti attività condotte in termini di analisi, dapprima, e di identificazione e stima delle modificazioni indotte dall'opera in progetto.

Se per Paesaggio, secondo la definizione datane dalla Convenzione europea del paesaggio, si deve intendere «una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni», l'esperienza del

¹⁴ DPCM 12 dicembre 2005, Allegato, par. 3.2 "Elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica".

paesaggio si sostanzia nelle relazioni cognitive, termine con il quale nella presente relazione si è inteso definire quell'eterogeneo insieme di modalità attraverso le quali le popolazioni o più in generale un osservatore può fruire una determinata porzione territoriale.

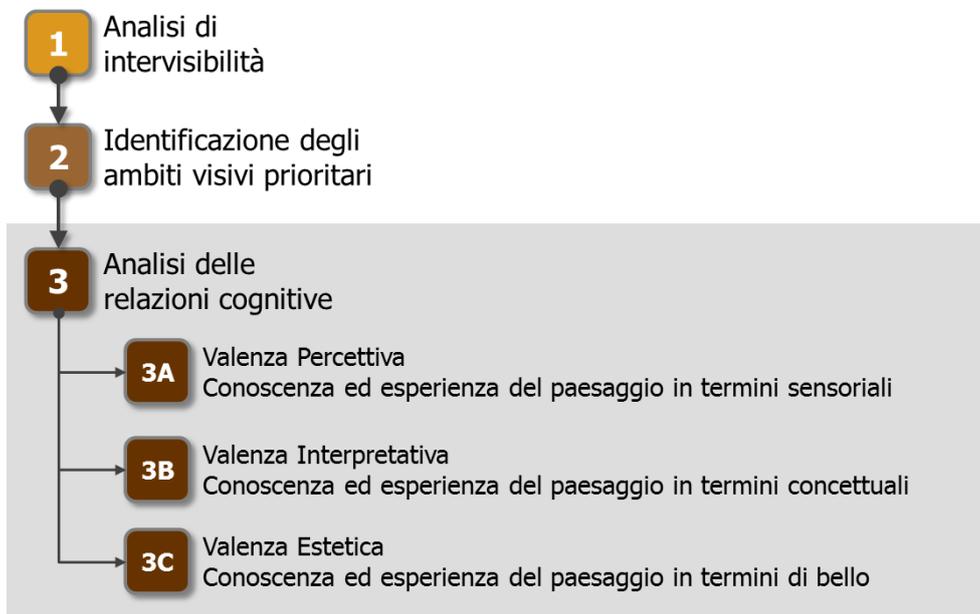


Figura 3-10 Analisi delle relazioni cognitive: schema di lavoro

Tali relazioni possono essere declinate secondo le tre seguenti valenze:

- 3A - Percettiva
La conoscenza del paesaggio, intesa nella sua valenza percettiva, attiene alle relazioni visive, con ciò riferendosi quindi alla sola fisicità del fenomeno.
- 3B - Interpretativa
La dimensione interpretativa della conoscenza del paesaggio riguarda le relazioni simboliche e, in tal senso, attiene alla sfera concettuale del fenomeno.
- 3C - Estetica
La conoscenza del paesaggio nella sua valenza estetica attiene all'esperienza del bello e, anche in questo caso, è riconducibile alla valenza concettuale del fenomeno cognitivo.

Gli esiti di tale fase e le relative considerazioni sono riportate all'interno dei paragrafi 6.2.2 e 6.2 nell'ambito delle Analisi delle interferenze.

3.3.2 I caratteri percettivi del paesaggio

Come noto, l'Aeroporto di Milano Linate si inserisce all'interno di una porzione territoriale della pianura padana che, sulla scorta delle caratteristiche strutturali del paesaggio appena descritte, la si può definire come ambito di transizione tra il paesaggio connotato dai caratteri veri propri del paesaggio urbano ed il paesaggio tipicamente rurale della bassa pianura padana.

Di conseguenza, tale struttura paesaggistica avente caratteristiche distinte, da un punto di vista percettivo, offre differenti tipologie di visibilità in ordine alle connotazioni che prevalgono di un determinato ambito territoriale.

In tal senso, l'ambito di studio analizzato è quindi prevalentemente costituito da una identità paesaggistica urbana e da una agricola le quali, all'interno di un territorio definito di transizione, come quello in cui è ubicato l'Aeroporto di Milano Linate, sussistono l'una prossima all'altra secondo le recenti regole di trasformazione urbana dei margini agricoli.

L'ambito di studio infatti presenta le configurazioni insediative metropolitane che prevalgono su quelle agricole, dove le espansioni recenti hanno coinvolto progressivamente i centri minori, fino alla formazione di un paesaggio urbano con forti connotati di continuità.

Il paesaggio urbano viene in primo luogo percepito attraverso vedute limitate e chiuse. Le uniche fughe prospettiche verso viste più lontane si hanno dagli assi delle direttrici che si dipartono dal centro della città. Lungo queste radiali la città racconta la sua storia edilizia con le sue espansioni avvenute nel corso della storia. Tipologicamente si riconoscono paesaggi storici diversi: quelli raccolti entro i perimetri murati, le espansioni ottocentesche di promozione industriale, quelle del primo novecento ancora contenute nella rete avviluppante dei piani regolatori del periodo, quelle dell'ultimo quarantennio disperse a macchia sul territorio periferico.

I poli ad alta densità hanno avuto, per motivi storici ed economici, sviluppi quantitativi e qualitativi diversi come pure peso e funzioni. Sono riconoscibili, in grossa approssimazione, due modelli evolutivi: il centro di mercato della pianura irrigua cerealicola e foraggera, fondato su un ruolo storico originario di estensione contenuta e circoscritta; il sistema metropolitano milanese, perno di un organismo che domina e investe, con il suo potere gestionale e organizzativo, l'intero spazio regionale e oltre.

Il progressivo ampliamento dei poli urbani, caratterizzato da aree residenziali, industrie, servizi, infrastrutture, aree libere residuali, si manifesta sovrapponendosi ai paesaggi originari, fino a cancellarne in molti casi gli elementi di identità, inglobando vecchi tessuti agrari, vecchie cascine, ville signorili e soprattutto quei centri rurali, un tempo autonomamente identificabili e oggi divenuti satelliti di un unico organismo. La loro riconoscibilità non deriva più, come avveniva in passato, da un elemento paesaggistico dominante (una torre, una chiesa, un ponte, un castello, ...) ma semplicemente dall'esservi improvvisamente all'interno senza apparenti segni distintivi.

La densità dell'urbanizzazione man mano che si allarga si riduce, si frammenta o si organizza altrimenti. Via via che ci si allontana dai poli urbani, originatori del sistema metropolitano, anche i vuoti modificano i loro caratteri. Lo sguardo coglie con frequenza sempre maggiore, visuali più ampie e più lontane. Tali vuoti urbani assumono caratteri diversi, da luoghi anonimi ed abbandonati, reliquati di urbanizzazioni moderne, a luoghi più ampi che ancora mantengono testimonianze dei paesaggi agrari interposti fra gli agglomerati di edifici, capannoni, svincoli e cave.

All'interno dell'ambito più strettamente urbano della pianura, sono ancora presenti le aree agricole interstiziali e parchi urbani che, grazie alla presenza dei corsi d'acqua, che costituiscono una

importante componente naturale di cerniera, mantengono delle relazioni con la pianura più propriamente agricola.

Oltre l'ambito più propriamente urbano, il paesaggio è dominato da aree in cui i manufatti e le agglomerazioni si riducono e si diffondono con un'immagine rarefatta. La percezione è ampia e tali paesaggi permettono di cogliere visuali e panorami lontani. Si passa da nuclei o insiemi di manufatti ad altri, percorrendo ampi brani di paesaggi rurali o naturali. La presenza del nuovo tende a rapportarsi con pesi equivalenti al costruito storico, con modulazioni di intensità e forme diverse a seconda delle aree di sviluppo economico.

Sono territori della campagna urbanizzata, contrassegnata da forti processi di crescita, dove la buona resa dell'agricoltura è di supporto all'attività terziaria e di servizio. Sono territori caratterizzati dalla presenza dei primi segni della dispersione metropolitana con nodi, spesso edifici polifunzionali o centri commerciali, sempre accostati a una direttrice stradale, che fanno da volano all'urbanizzazione.

I territori agricoli della piana, sono caratterizzati principalmente dalla coltivazione intensiva di seminativi, dove ogni fondo è individuato da scoli per la raccolta delle acque piovane che formano una fitta maglia di parcellizzazioni agricole, da filari di alberi e dalle strade pressoché rettilinee che dipartono dai nuclei urbani; diffusamente presenti nella pianura sono le case sparse e le strutture adibite per l'attività agricola edificate prevalentemente lungo le strade principali.

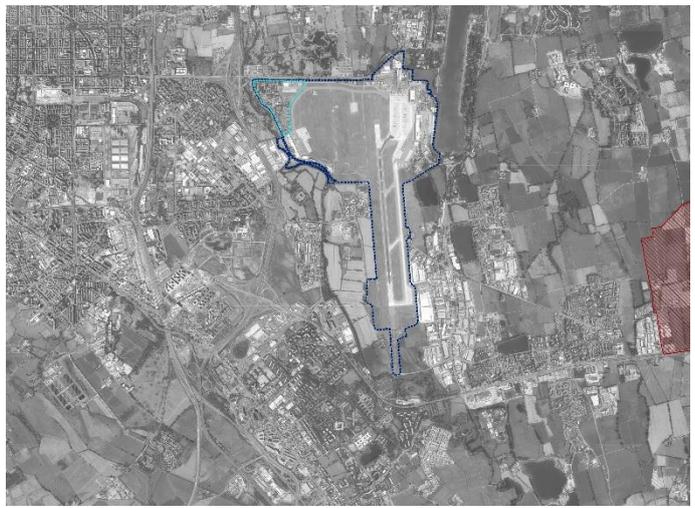
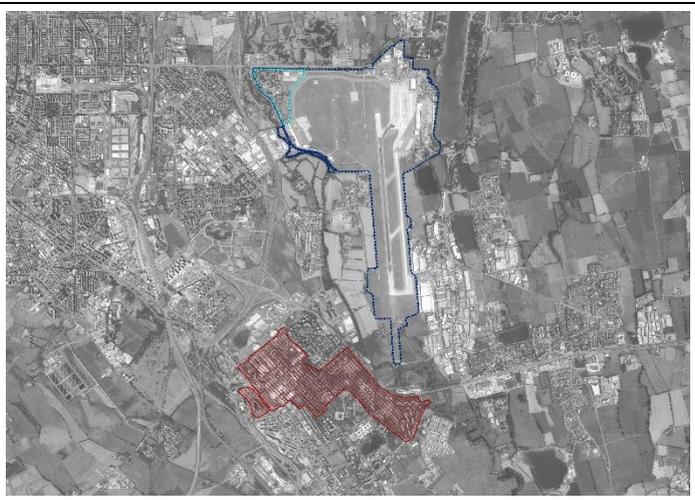
La tipologia di paesaggio presente in questa area permette vedute generalmente profonde fino a notevoli distanze; in tale contesto, gli elementi che possono costituire delle barriere visive, sono rappresentati dagli elementi verticali che spiccano sul paesaggio pianeggiante e agricolo circostante, costituiti in prevalenza dall'edificato e dai filari di alberi.

3.3.3 Analisi di intervisibilità

3.3.3.1 Le disposizioni di vincolo relative agli aspetti percettivi

In linea con la metodologia assunta nella presente Relazione, le analisi delle condizioni percettive devono considerare tutte quelle aree di notevole interesse pubblico riconosciute dalla vigente normativa in materia di Paesaggio, in particolare le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze (art. 136 co. 1 lett. D del D.lgs. 42/2004 e smi).

In tal senso, sono stati individuati i seguenti ambiti sottoposti a tale disposizione presenti nell'intorno dell'Aeroporto di Milano Linate.

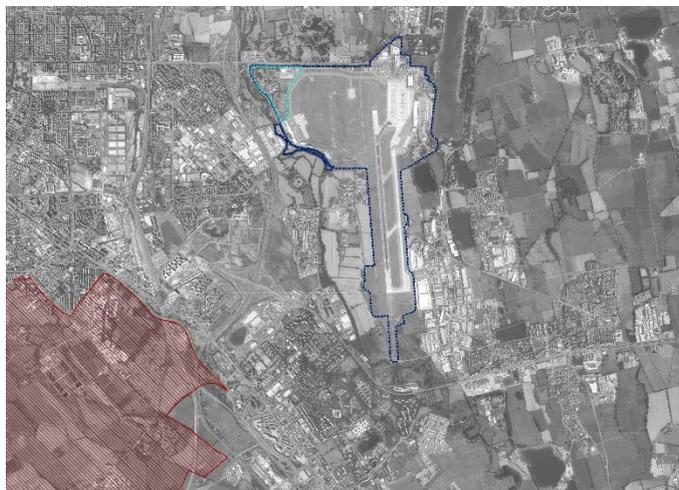
<p><u>Estremi</u></p>	
<p>DM 23/08/1966 "Zona circostante il Castello e il Parco Borromeo con aree verdi e cascine sparse"</p>	
<p><u>Motivazioni</u></p>	
<p>«Riconosciuto che la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché, costituita da aree pianeggianti tenute in gran parte a verde e caratterizzate dalla presenza di sparse rustiche cascine, forma un quadro naturale di particolare bellezza, dominato dal pregevole complesso medioevale del castello e giardino Borromeo. Tale quadro panoramico è ampiamente visibile inoltre, dalle strade di grande traffico, come le due paullesi»</p>	
<p><u>Estremi</u></p>	
<p>DM 25/07/2003 "Ambito di Metanopoli e del V Palazzo Uffici - ENI siti nel Comune di San Donato Milanese"</p>	
<p><u>Motivazioni</u></p>	

«Riconosciuto che la zona in questione ha notevole interesse pubblico perché si tratta di un importante brano di città moderna che ancora oggi costituisce uno degli esempi italiani più significativi di periferia urbana del dopoguerra in cui architettura e natura, con pari dignità, concorrono alla definizione dello spazio abitato. Rappresenta in tal senso un riferimento storico e culturale assolutamente esemplare di progettazione organica di un nuovo insediamento con le sue diverse funzioni - l'abitare, il lavorare e il «loisir» - pensato in moderni termini di landscape design, nel quale spiccano i noti edifici del Primo e del Secondo Palazzo Uffici, affiancati, al di là della via Emilia, dal più recente Quinto Palazzo Uffici. Nell'impianto urbano l'attenzione rivolta al verde supera una visione puramente funzionalista per divenire progetto di connettivo ambientale, scenario fondamentale e continuo degli edifici e dei luoghi urbani. Questo carattere esemplare si concretizza nell'assenza di recinzioni e volumi accessori che interrompano la permeabilità degli spazi aperti, in uno scenario progettuale che tende ad allargare in modo illuminato il concetto di spazio collettivo urbano pur differenziandone con maestria il carattere delle diverse parti. È infatti attraverso l'attenta collocazione degli edifici, il disegno dei percorsi e il sapiente uso degli elementi verdi che risultano assegnati maggiore visibilità ed enfasi alle aree affacciate su percorsi, ingressi e spazi pubblici e per contro un carattere più protetto alle aree di pertinenza delle residenze. A Metanopoli va riconosciuta in tal senso una qualità di paesaggio urbano difficilmente riscontrabile in altre aree periferiche moderne, attribuibile principalmente al felice ed armonioso rapporto, costruito e conservato fino ad oggi, tra architettura ed ambiente»

Estremi

DM 28/03/1984

“Zona di Chiaravalle con la Abbazia e vaste aree a coltura a prato”

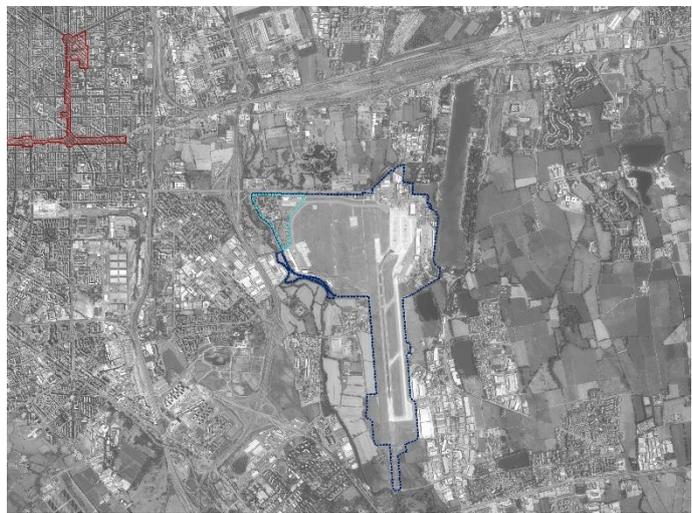


Motivazioni

«Riconosciuto che la zona in questione ha notevole interesse pubblico perché presenta caratteristiche di grande valore paesistico per la presenza di vaste aree a coltura a prato permanentemente verdi (particolarità più evidente e meritevole di tutela); malgrado la continuità del territorio fortemente urbanizzato di Milano, quest'area mantiene ancora oggi in gran parte una destinazione agricola che ha permesso la conservazione delle caratteristiche storiche del paesaggio; tenuto conto inoltre che l'abbazia di Chiaravalle, fondata da frate Bernardo di Clairvaux nel 1135 sorge sola ancora oggi nel paesaggio che ha caratterizzato e che con essa rappresenta un insostituibile esempio di antica e radicale modificazione paesistica la cui permanenza e valorizzazione giungono a merito della città che l'ha risparmiata dalla urbanizzazione e dal cui contrasto-confronto il paesaggio trae maggior rispetto»

Estremi

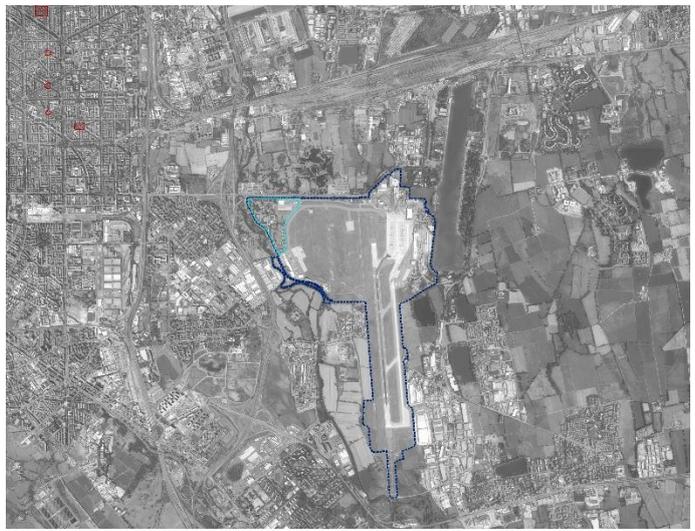
DGR n. 8/11108 del 27/01/2010
"Alcune aree verdi della città di Milano"



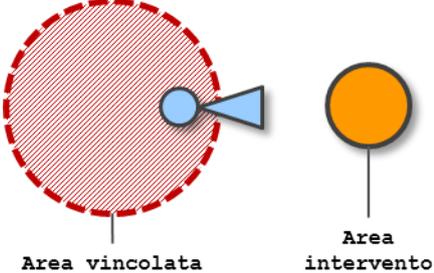
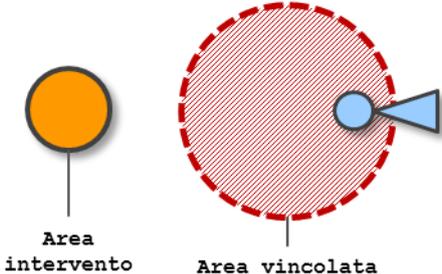
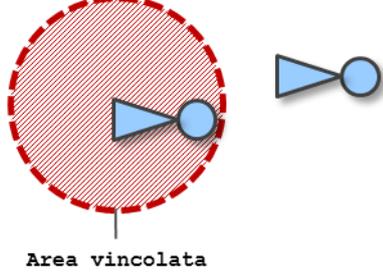
Motivazioni

«Nel complesso le suddette aree rivestono un particolare interesse paesaggistico sia per la presenza di un tessuto viario di notevole valore storico-urbanistico, già riscontrabile nelle carte del 1889 - Piano Regolatore Beruto -, sia per i particolari connotati ottici e le prospettive percepibili dai principali assi viari, caratterizzati da essenze arboree anche d'alto fusto di impianto da tempo consolidato. Nelle aree adibite a verde, come parchi e giardini, si riconoscono una forte permanenza territoriale e un rilevante contributo a formare un filtro naturale con alberi di alto fusto e spazi verdi che, integrandosi nel fitto tessuto urbano cittadino, restituiscono piacevoli luoghi naturali.

Nello specifico si rileva che, il sedime comprendente le aree di piazza Tricolore, corso Concordia, piazza Risorgimento, corso Indipendenza, piazzale Dateo, corso Plebisciti, piazzale Susa, viale Argonne, che comprende assi viari di forte effetto scenico ai quale partecipano anche le correlate piazze, rappresenta una forte unitarietà urbanistica e architettonica alla cui riconoscibilità contribuiscono i sistemi dei parterre e le alberature lineari di significativa imponenza e continuità che sottolineano i lunghi assi prospettici; rappresenta pertanto elemento di forte caratterizzazione della città ottocentesca, di notevole significato e valore paesaggistico nel contesto urbano milanese, da salvaguardare e valorizzare tanto nella struttura complessiva quanto negli specifici elementi urbanistici e architettonici che li contraddistinguono»

<u>Estremi</u>	
DGR n.8/7310 del 19/05/2008 "Piazza Bernini, Piazza Aspromonte, Piazza Guardi, Piazza Carlo Erba e Piazza Aspari"	
<u>Motivazioni</u>	
<p>«<i>Piazza Bernini</i> costituisce un luogo di non comune bellezza, non solo per la presenza delle essenze arboree, ma anche per la posizione che, traguardando la piazza Piola ed il v.le Romagna, la individua come fulcro di un significativo punto di vista; <i>Piazza Aspromonte</i> offre una presenza di verde di non comune bellezza all'interno di un tessuto urbano compatto ed omogeneo, caratterizzato da edificazioni tipiche dell'edilizia dei primi decenni del '900; <i>Piazza Guardi</i> racchiusa da alti e tipici edifici del tessuto urbano del quartiere «Città Studi» e delle sue vicinanze, costituisce luogo di pregio non solo dal punto di vista delle alberature, ma un'attraente zona verde nell'ambito cittadino; infatti, le sue notevoli dimensioni, rapportate al limitato traffico locale e la sua pregevole vegetazione arborea formano un'area verde di non comune bellezza paesistica; <i>Piazza Carlo Erba</i> rappresenta un'area alberata di non comune interesse ambientale, in quanto circondata da un tessuto edilizio tipico dei primi anni del '900 caratterizzato da edifici multipiano e da sporadici episodi di villette unifamiliari; <i>Piazza Aspari</i> con le sue modeste dimensioni si pone al centro di più coni ottici ed inoltre rappresenta un fulcro tra la città caratterizzata da edifici multipiani di inizio secolo, villette bipiano monofamiliari ed insediamenti moderni caratterizzati da un discreto rapporto tra volumi edilizi e spazi verdi, che testimoniano una fusione tra il verde e il disegno urbano dei primi anni del '900»</p>	

In ragione delle informazioni sopra riportate, le motivazioni indicate nei decreti di vincolo a base del riconoscimento del notevole interesse pubblico possono essere sistematizzate secondo i seguenti tipi in ragione della valenza panoramica riconosciuta e dei rapporti intercorrenti con l'area di intervento (cfr. Tabella 3-11).

<i>Tipo</i>	<i>Descrizione</i>
<p>Tipo A1</p> 	<p>Qualità dell'area vincolata, declinata rispetto alla valenza estetica, tradizionale, naturale, e luogo di fruizione visiva verso porzioni territoriali esterne a quella oggetto di vincolo, tra le quali ricade anche l'area di intervento.</p> <p>Per tale tipo, l'apposizione del vincolo trova fondamento nel riconoscimento di due requisiti, rappresentati dalla particolare qualità paesaggistica del complesso degli elementi naturali ed antropici presenti all'interno dell'area vincolata e dalla natura di detta area quale punto panoramico dal quale è possibile fruire visuali qualificanti.</p> <p>Il fattore di discriminazione rispetto al seguente tipo A2 ed avente specifica rilevanza ai fini dell'identificazione degli ambiti di fruizione potenziale risiede nell'inclusione tra le aree visibili, della porzione territoriale all'interno della quale ricade l'area di intervento.</p>
<p>Tipo A2</p> 	<p>Qualità dell'area vincolata, declinata rispetto alla valenza estetica, tradizionale, naturale, e luogo di fruizione visiva verso porzioni territoriali esterne a quella oggetto di vincolo.</p> <p>Analogamente a quello precedente, per il tipo in esame il riconoscimento del notevole interesse pubblico discende dalle qualità paesaggistiche proprie dell'area vincolate e dalla sua valenza di luogo panoramico; in tal caso la fruizione visiva è però riferita o alla stessa area vincolata o a porzioni territoriali ad essa esterne tra le quali non è compresa l'area di intervento.</p>
<p>Tipo B</p> 	<p>Qualità dell'area vincolata declinata rispetto alla valenza estetica, tradizionale, naturale, ed oggetto di fruizione visiva dall'interno e/o dall'esterno dell'area stessa.</p> <p>In tale tipo la particolare qualità paesaggistica è motivazione del riconoscimento dell'interesse pubblico, sia in quanto tale, sia come oggetto di fruizione da zone interne ed esterne del medesimo».</p>

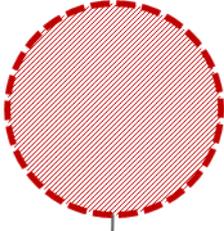
<i>Tipo</i>	<i>Descrizione</i>
<p>Tipo C</p>  <p>Area vincolata</p>	<p>Qualità dell'area vincolata, declinata rispetto alla valenza estetica, tradizionale, naturale.</p> <p>Per tale tipo gli aspetti percettivi non sono esplicitati tra le motivazioni del vincolo che fanno riferimento ad espressioni quali «complesso di rilevante valore estetico e tradizionale», «insieme armonico estetico e tradizionale», «quadri naturali di eccezionale bellezza».</p>

Tabella 3-11 Sistematizzazione delle motivazioni di riconoscimento del notevole interesse pubblico

In base ai tipi di motivazioni di cui alla precedente Tabella 3-11, le aree soggette a vincolo paesaggistico ai sensi dell'articolo 136 del D.lgs. 42/2004 e smi possono essere classificate nei seguenti termini (cfr. Tabella 3-12).

<i>Aree vincolate ex art. 136 D.lgs. 42/2004</i>	<i>Tipi motivazioni</i>			
	A1	A2	B	C
Estremi				
DM 23/08/1966 - "Zona circostante il Castello e il Parco Borromeo con aree verdi e cascine sparse"			•	
DM 25/07/2003 - "Ambito di Metanopoli e del V Palazzo Uffici - ENI siti nel Comune di San Donato Milanese"				•
DM 28/03/1984 - "Zona di Chiaravalle con la Abbazia e vaste aree a coltura a prato"			•	
DGR n. 8/11108 del 27/01/2010 - "Alcune aree verdi della città di Milano"				•
DGR n.8/7310 del 19/05/2008 - "Piazza Bernini, Piazza Aspromonte, Piazza Guardi, Piazza Carlo Erba e Piazza Aspari"				•

Tabella 3-12 Classificazione delle aree vincolate ex art. 136 D.lgs. 42/2004 per tipi di motivazione

Come si evince dalla precedente tabella, la motivazione del riconoscimento del notevole interesse pubblico che si fonda sulla valenza estetica, tradizionale, naturale dei luoghi, da un punto di vista percettivo, è fruibile sia da zone interne sia da quelle esterne solo per quel che concerne la "Zona circostante il Castello e il Parco Borromeo con aree verdi e cascine sparse" (DM 23/08/1966) e la "Zona di Chiaravalle con la Abbazia e vaste aree a coltura a prato" (DM 28/03/1984).

In buona sostanza, per le aree soggette a vincolo ricadenti nella zona circostante il Castello e il Parco Borromeo e nella zona di Chiaravalle e annessa Abbazia, i rispettivi decreti riportano quale motivazione alla base dell'apposizione del vincolo, oltre alle specifiche caratteristiche qualitative di dette aree, anche la possibilità di ammirarle nel loro insieme e in riferimento al paesaggio di cui sono circondate.

Alle restanti aree riportate nella medesima tabella, il riconoscimento del notevole interesse pubblico risiede nella rappresentazione della qualità urbana propria dell'ambito di Metanopoli e del V Palazzo Uffici, delle aree verdi e delle piazze della città di Milano, costituendo in tal senso ambiti di notevole significato e valore paesaggistico nel contesto urbano milanese, la cui fruibilità è possibile esclusivamente da aree interne ad essi.

Da tali considerazioni si evince che, qualora la motivazione del riconoscimento del notevole interesse pubblico sia fondato anche sulla valenza panoramica dell'area vincolata, nel decreto di vincolo, per tale valenza panoramica non viene fatto esplicito riferimento alla possibilità di esperire visuali verso la porzione territoriale all'interno della quale ricade l'area dell'Aeroporto di Milano Linate.

Stante ciò è possibile affermare che non esistono quelle condizioni percettive per cui si possano includere le suddette aree di notevole interesse pubblico tra gli ambiti di fruizione potenziale, in quanto l'area aeroportuale oggetto di indagine non è ricompresa tra gli ambiti che connotano le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze, così come riconosciute dalla normativa paesaggistica (art. 136 co. 1 lett. D del D.lgs. 42/2004 e smi).

3.3.3.2 *Gli ambiti di fruizione potenziale*

In accordo con i criteri metodologici alla base della presente analisi percettiva (cfr. § 3.3.1.2), gli ambiti di fruizione visiva potenziale sono stati individuati secondo i criteri di accessibilità, panoramicità, distanza ed altezza.

Tali ambiti sono di seguito riportati e rappresentati nella "Carta di intervisibilità: ambiti di fruizione visiva potenziale" (Cod. REL.PAE.T04), allegata alla presente Relazione:

- *Spazi pubblici delle funzioni del tempo libero*
 - Milano
 - Parco Forlanini,
 - Parco Trapezio Santa Giulia,
 - Parco Guido Galli,
 - Parco Monluè,
 - Parco Vittorini di Ponte Lambro,
 - Altri giardini e spazi verdi urbani,
 - Peschiera Borromeo
 - Giardini e spazi verdi urbani,
 - San Donato Milanese
 - Parco Tre Palle,
 - Parco ex Snam,
 - Parco Emilio Tadini,
 - Parco Laghetto,
 - Parco della Pieve,
 - Parchetto BMW,

- Altri giardini e spazi verdi urbani,
- San Giuliano Milanese
 - Parco Nord San Giuliano Milanese,
 - Parco Serenella,
 - Altri giardini e spazi verdi urbani,
- Segrate
 - Centroparco,
 - Parco Europa,
 - Altri giardini e spazi verdi urbani,
- *Assi viari a frequentazione di grado elevato ed alta velocità di percorrenza*
 - Autostrada del Sole (A1) e relativi raccordi,
 - Tangenziale Est di Milano (A51),
- *Assi viari a frequentazione di grado elevato e media velocità di percorrenza*
 - Strada Statale 9 Via Emilia,
 - Strada Provinciale 451,
- *Assi viari a frequentazione locale e bassa velocità*
 - asse di Via Rivoltana (Milano),
 - asse di Viale Enrico Forlanini - SP14 (Milano),
 - asse di Via Console Flaminio - Via dei Canzi - Via Antonio Tanzi - Via Raffaele Rubattino (Milano)
 - asse di Via Romualdo Bonfadini (Milano)
 - asse di Via Mecenate - Via Elio Vittorini (Milano) - Via Archimede (Peschiera Borromeo),
 - asse di Viale dell'Aviazione - Via Gaudenzio Fantoli (Milano) - Via Milano (Peschiera Borromeo)
 - asse di Via Bruno Buozzi - Via Achille Grandi - Via Giuseppe di Vittorio (Peschiera Borromeo),
 - asse di Via XXV Aprile - Via IV Novembre (Peschiera Borromeo),
 - asse di Via Trento - Via Filippo Turati (Peschiera Borromeo),
 - asse di Via Alcide de Gasperi - Via II Giugno - Via Martiri di Cefalonia - Via Felice Maritano (San Donato Milanese),
 - asse di Via Ferruccio Parri - Via Civesto - Via della Liberazione (San Donato Milanese),
 - asse di Via per Monticello - Via Risorgimento (San Giuliano Milanese),
 - asse di Via della Repubblica - Via Carlo Alberto dalla Chiesa - Via L. Tolstoj (San Giuliano Milanese),
 - asse di Via Trieste (San Giuliano Milanese),
 - asse di Via Redeciesio - Via Amedeo Modigliani (Segrate),
 - asse di Via Rodolfo Morandi (Segrate),
- *Piste ciclabili*

Stante la capillare rete ciclo-pedonale esistente nell'ambito territoriale indagato, si specifica che, al fine di individuare gli ambiti di fruizione visiva effettiva lungo le piste ciclabili sono stati presi a riferimento i principali tracciati esistenti e in progetto individuati dal PTCP di Milano e rappresentati all'interno della Tavola 8 "Rete ciclabile provinciale"; i tracciati in progetto sono stati considerati se ad oggi completati.

Per ciascuno di detti ambiti di fruizione potenziale sono state analizzate le condizioni di visibilità al fine di individuare gli ambiti di fruizione effettiva. Questi ultimi possono considerarsi quelli aventi la condizione di visibilità "possibile" (V1), ovvero quegli ambiti da cui l'area di intervento è effettivamente visibile nella sua interezza o per sua buona parte e la condizione di visibilità "parziale" (V2), ovvero quando la vista dell'area di intervento è frammentaria o non consente la sua percezione atta ad identificarla come tale. In tal modo sono esclusi gli ambiti aventi la condizione di visibilità "impossibile" (V3), ovvero quando l'area di intervento non risulta in alcun modo percepibile.

Gli ambiti di fruizione effettiva, e relativa analisi percettiva, sono riportati nel paragrafo che segue.

3.3.3.3 *Gli ambiti di fruizione effettiva*

La analisi delle condizioni percettive relative agli assi viari, alle piste ciclabili e agli spazi del tempo libero, eseguita secondo l'impostazione metodologica di riferimento, hanno individuato i seguenti ambiti di fruizione effettiva, per i quali segue una breve descrizione delle indagini affrontate:

- Spazi pubblici delle funzioni del tempo libero
 - Parco Forlanini di Milano,
 - Parco Monluè di Milano,
 - Parco Vittorini di Ponte Lambro frazione di Milano,
 - Giardino urbano di Ponte Lambro frazione di Milano,
 - Giardino urbano del quartiere Forlanini di Milano,
 - Area verde del quartiere Forlanini di Milano,
 - Area pedonale di Mezzate frazione di Peschiera Borromeo,
 - Giardino urbano di Mezzate frazione di Peschiera Borromeo,
 - Area verde di Zelofoamagno frazione di Peschiera Borromeo,
 - Parco Tre Palle di San Donato Milanese,
 - Parco ex Snam di San Donato Milanese,
 - Parco Emilio Tadini di San Donato Milanese,
 - Parco Laghetto di San Donato Milanese,
 - Giardino urbano di San Donato Milanese,
- Assi viari a frequentazione di grado elevato ed alta velocità di percorrenza
 - Tangenziale Est di Milano (A51),
- Assi viari a frequentazione di grado elevato e media velocità di percorrenza
 - Strada Provinciale 451,
- Assi viari a frequentazione locale e bassa velocità e relative piste ciclabili
 - asse di Via Rivoltana (Milano),

- asse di Viale Enrico Forlanini - SP14 (Milano),
- asse di Via Bruno Buozzi - Via Achille Grandi - Via Giuseppe di Vittorio (Peschiera Borromeo),
- asse di Via XXV Aprile - Via IV Novembre (Peschiera Borromeo),
- asse di Via Trento - Via Filippo Turati (Peschiera Borromeo),
- asse di Via Mecenate - Via Elio Vittorini (Milano) - Via Archimede (Peschiera Borromeo),
- asse di Viale dell'Aviazione - Via Gaudenzio Fantoli (Milano) - Via Milano (Peschiera Borromeo)
- asse di Via Alcide de Gasperi - Via II Giugno - Via Martiri di Cefalonia - Via Felice Maritano (San Donato Milanese),
- asse di Via Romualdo Bonfadini (Milano),

Spazi pubblici delle funzioni del tempo libero

La analisi delle condizioni percettive per tale tipologia di ambiti di fruizione effettiva è stata condotta rispetto ai parchi, giardini e spazi verdi urbani ricompresi all'interno del bacino visivo locale, identificato nella porzione territoriale all'interno della quale si ritiene che l'area di intervento e, con essa, le modifiche ad essa apportate dalle opere in progetto possano essere, almeno sotto il profilo teorico, percepite in modo distinto.

Facendo riferimento all'elaborato cartografico "Carta di intervisibilità: ambiti di fruizione visiva effettiva – Parchi, giardini e spazi verdi urbani" (Cod. REL.PAE.T05) si evince che gran parte degli ambiti individuati offrono delle condizioni di visibilità impossibile (V3) in ragione, prima di tutto, alla loro ubicazione all'interno di aree urbane costituiti da tessuti edilizi con caratteri propri sia della residenza sia delle aree produttive e speciali e, in secondo luogo, alla distanza intercorrente tra questi e l'infrastruttura aeroportuale stessa.

L'unico ambito ad offrire condizioni di fruizione visiva parziale (V2) è rappresentato dal Parco Forlanini che, seppur ubicato in prossimità dell'Aeroporto di Milano Linate, tale condizione di visibilità si ha solo presso gli ambiti più esterni dell'area verde, in quanto la presenza della vegetazione arborea e arbustiva al suo interno non permette delle viste completamente libere verso le aree oggetto di intervento (cfr. Figura 3-11).



Figura 3-11 Punto di vista dal Parco Forlanini

Assi viari a frequentazione di grado elevato ed alta media velocità di percorrenza

L'analisi delle condizioni percettive relative alla Tangenziale Est di Milano (A51) ed alla Strada Provinciale 451, nel loro tratto più prossimo all'infrastruttura aeroportuale, è stata eseguita per entrambi i sensi di marcia nella direzione di avvicinamento all'area aeroportuale (cfr. "Carta di intervisibilità: ambiti di fruizione visiva effettiva - Assi viari ad alta e media velocità di percorrenza" - Cod. REL.PAE.T06).

Seppur tali assi stradali presentino dei tratti sopraelevati rispetto al piano campagna, sono la distanza intercorrente tra questi e l'Aeroporto di Milano Linate e la presenza di vegetazione a prevalente portamento arboreo a non permettere condizioni di visibilità possibili verso le aree oggetto di intervento poste all'interno del sedime aeroportuale (cfr. Figura 3-12 e Figura 3-13).



Figura 3-12 Punto di vista 1 della Tangenziale Est di Milano



Figura 3-13 Punto di vista 2 della Strada Provinciale 451

Assi viari a frequentazione locale e bassa velocità e relative piste ciclabili

Gli assi a frequentazione locale e bassa velocità individuati all'interno del bacino visivo locale, e con essi le piste ciclabili presenti lungo il loro tracciato, offrono differenti condizioni di visibilità, riconducibili a tutte e tre le condizioni percettive, possibile V1, parziale V2 ed impossibile V3, in ragione del contesto paesaggistico da essi attraversato (cfr. "Carta di intervisibilità: ambiti di fruizione effettiva – Assi viari a bassa velocità di percorrenza e relative piste ciclabili – Cod. REL.PAE.T07 e REL.PAE.T08).

Le condizioni di visibilità impossibile si hanno lungo l'asse di Via Rivoltana (Milano), l'asse di Via Trento - Via Filippo Turati (Peschiera Borromeo), l'asse di Via Mecenate - Via Elio Vittorini (Milano) - Via Archimede (Peschiera Borromeo), l'asse di Via Alcide de Gasperi - Via II Giugno - Via Martiri di Cefalonia - Via Felice Maritano (San Donato Milanese) e l'asse di Via Romualdo Bonfadini (Milano).

Tali condizioni visive si hanno per gli assi che in primo luogo si trovano più distanti dall'Aeroporto e, in secondo luogo, dal contesto paesaggistico urbano attraversato, il cui tessuto edilizio costituito sia da tessuti con caratteri propri della residenza, sia da tessuti con caratteri propri delle aree produttive e speciali permette esclusivamente delle viste limitate all'asse stradale (cfr. Figura 3-14); dove le aree urbanizzate lasciano margine a territori aperti della matrice naturale e semi-naturale, le barriere visive sono costituite dalle masse e dai filari arborei (cfr. Figura 3-15).



Figura 3-14 Punto di vista di Via Mecenate (Milano)



Figura 3-15 Punto di vista di Via Rivoltana (Milano)

L'asse costituito da Via Giuseppe di Vittorio, Via Achille Grandi e Via Bruno Buozzi ubicato nel Comune di Peschiera Borromeo, offre delle condizioni di visibilità pressoché impossibili (V3) riconducibili essenzialmente a due principali motivazioni: la presenza di aree produttive e speciali e di vegetazione arborea in prossimità del tracciato stradale.

Infatti, nel primo tratto indagato, quello relativo a Via Giuseppe di Vittorio e Via Achille Grandi, la vista dell'Aeroporto rimane esclusa dallo sguardo in ragione delle aree urbane presenti nell'intorno e appartenenti alla frazione di Bettola-Zelofooramagno, dai caratteri tipici delle aree produttive e speciali (cfr. Figura 3-16).

Lungo il secondo tratto indagato, quello appartenente a Via Bruno Buozzi, la condizione visiva risulta impossibile in ragione della presenza delle aree boscate lungo l'asse stradale percorso; solo il limitato tratto di Via Bruno Buozzi più prossimo allo specchio d'acqua dell'Idroscalo può offrire

una condizione visiva parziale (V2), in quanto la porzione di terreno posta tra la strada ed il lago stesso permette esclusivamente la presenza di esemplari arborei disposti a filari; in tale tratto, la frequentazione dinamica tipica degli assi stradali, che di per sé limita a priori la leggibilità del paesaggio attraversato, unita alla presenza dei filari, la vista verso l'area aeroportuale risulta pressoché limitata, non permettendo una chiara leggibilità dei manufatti appartenenti all'Aeroporto (cfr. Figura 3-17).



Figura 3-16 Punto di vista di Via Giuseppe di Vittorio (Peschiera Borromeo)



Figura 3-17 Punto di vista di Via Bruno Buozzi (Peschiera Borromeo)

La condizione percettiva possibile (V1) si ha inevitabilmente nei tratti stradali più prossimi ai manufatti aeroportuali e riconducibili agli assi stradali di collegamento dell'Aeroporto stesso, vale a dire Viale Enrico Forlanini e SP14 (Milano), che costituisce l'asse stradale di accessibilità all'area del Terminal nord (cfr. Figura 3-18) e l'asse di Viale dell'Aviazione, Via Gaudenzio Fantoli (Milano), Via

Milano (Peschiera Borromeo) attraverso il quale si accede all'area della Aviazione Generale (cfr. Figura 3-19), offrendo delle viste sia verso l'area terminal che verso il fronte air-side costituito principalmente dalla pista di volo.



Figura 3-18 Punto di vista di Viale Enrico Forlanini (Milano)



Figura 3-19 Punto da Viale dell'Aviazione (Milano)

3.3.3.4 Identificazione degli ambiti visivi prioritari

Una volta individuati gli ambiti di fruizione visiva effettiva sulla scorta delle analisi delle condizioni di visibilità, il passo successivo è quello relativo alla definizione degli ambiti di fruizione prioritaria. La finalità di tale fase di lavoro risiede nell'identificazione degli ambiti visivi prioritari, intesi come quei luoghi ai quali è stato riconosciuto un ruolo primario ai fini dell'identificazione e stima delle modificazioni delle visuali indotte dall'opera in progetto, sulla scorta dei criteri metodologici di riferimento (cfr. § 3.3.1.3).

In tal senso, di ogni ambito di fruizione visiva effettiva sono stati presi in riferimento solo quelli, o parti di essi, aventi la condizione di visibilità possibile (V1). Questi sono stati valutati secondo i parametri definiti dalla metodologia per l'analisi cognitiva, attribuendo a ciascun parametro un determinato valore desumibile dalle condizioni percettive che l'ambito stesso presenta.

In tal senso, gli ambiti di fruizione visiva effettiva aventi la condizione di visibilità possibile (V1) risultano essere i seguenti:

- Asse 1 di Viale Enrico Forlanini - SP14 (Milano),
- Asse 2 di Viale dell'Aviazione - Via Gaudenzio Fantoli (Milano) - Via Milano (Peschiera Borromeo).
- Asse 3 di Via XXV Aprile - Via IV Novembre (Peschiera Borromeo),

I risultati di tale indagine relativi ai soli tratti stradali aventi la condizione percettiva V1 è riportata nella Tabella 3-13 che segue.

<i>Ambiti V1</i>	<i>Distanza (A)</i>	<i>Quota (B)</i>	<i>Orientamento (C)</i>	<i>Intensità (D)</i>	<i>Modalità (E)</i>
Asse 1	A1 Ravvicinata	B2 Uguale	C1 Frontale	D2 Locale	E4 Media
Asse 2	A1 Ravvicinata	B2 Uguale	C1 Frontale	D2 Locale	E3 Bassa E2 Lenta (pista ciclabile)
Asse 3	A3 Distante	B2 Uguale	C1 Frontale	D2 Locale	E3 Bassa

Tabella 3-13 Condizioni percettive degli ambiti di fruizione prioritaria

Come detto, tali ambiti prioritari sono volti ad identificare quelli che, in ragione del diverso combinarsi di condizioni percettive e condizioni di contesto, si possano ritenere più rilevanti ai fini dell'identificazione e stima delle modificazioni delle visuali indotte dall'opera in progetto e, successivamente, attraverso i quali poter elaborare le fotosimulazioni utili per la analisi delle relazioni cognitive.

Stante tali considerazioni, nel procedere alla individuazione degli ambiti di fruizione prioritaria, è opportuno procedere preventivamente con le seguenti osservazioni in merito agli ambiti riportati nella precedente Tabella 3-13, al fine di selezionare quelli più idonei a rappresentare per l'intera opera progettuale gli «effetti dell'inserimento nel contesto paesaggistico e nell'area di intervento e [della] adeguatezza delle soluzioni»¹⁵.

Stante la conformazione prettamente pianeggiante del territorio all'interno del quale è ubicato l'Aeroporto di Milano Linate, nell'ambito delle analisi delle condizioni percettive non sono emersi punti e percorsi panoramici di normale accessibilità dai quali sia possibile una lettura di insieme

¹⁵ DPCM 12 dicembre 2005, Allegato, par. 3.2 "Elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica".

dell'area aeroportuale e con essa le sue parti oggetto di modifico mediante le opere progettuali previste dal Masterplan 2015-2030.

Pertanto, la selezione degli ambiti visivi prioritari di luoghi di normale accessibilità è stata operata unicamente secondo il criterio della distanza che, per la tipologia infrastrutturale come quella di un Aeroporto, ne condiziona sensibilmente la percezione.

Infatti, tali condizionamenti sono ravvisabili mediante la vista di insieme dell'Aeroporto riportata in Figura 3-20 dalla quale, in assenza di barriere di visuali, è possibile percepire la presenza dell'infrastruttura stessa mediante i manufatti costituenti il sistema del Terminal nord, avente volumetrie ed altezze diversificate, mentre il sistema delle piste di volo rimane di più difficile percezione, in ragione delle sue caratteristiche esclusivamente bidimensionali.

In particolare, per quanto riguarda il sistema del Terminal nord, la distanza intercorrente tra il punto di osservazione e questo è tale da permettere una vista di insieme, senza però permettere una chiara lettura dei loro particolari.



Figura 3-20 Punto di vista da Via Milano (Peschiera Borromeo)

Al contrario, una vista troppo ravvicinata, come quella che si ha da Viale Enrico Forlanini verso l'area Terminal nord (cfr. Figura 3-18) o dal Viale dell'Aviazione verso l'area dell'Aviazione Generale (cfr. Figura 3-19), potrà permettere la percezione dei caratteri strutturali, cromatici e tipologici dei manufatti aeroportuali, ma in ragione delle importanti dimensioni dell'infrastruttura stessa, la vicinanza intercorrente tra i punti di osservazione e l'area terminal è tale da non permettere di percepire l'Aeroporto nella sua visione di insieme.

In ultimo, per quanto concerne l'Asse stradale 3 che permette di percepire l'infrastruttura aeroportuale esclusivamente dal tratto terminale di Via IV Novembre, facendo riferimento alla relativa Figura 3-21 si evince che da tale ambito è possibile percepire esclusivamente il sistema

delle piste di volo, ma in ragione della distanza così ravvicinata non è possibile coglierne una visione nella sua interezza. Inoltre, la distanza intercorrente tra il punto di osservazione e l'area dei terminal è tale da non riuscire a percepire la presenza dei manufatti aeroportuali.



Figura 3-21 Punto di vista da Via IV Novembre (Peschiera Borromeo)

Sulla scorta delle considerazioni sin qui esposte si ritiene che per le aree dell'Aeroporto di Milano Linate oggetto di modifica secondo quanto previsto dal Masterplan oggetto della presente Relazione, non vi siano ambiti visivi prioritari in grado di rappresentare per l'intera opera progettuale gli «effetti dell'inserimento nel contesto paesaggistico e nell'area di intervento e [della] adeguatezza delle soluzioni»¹⁶.

Pertanto, al fine di offrire all'Amministrazione competente una rappresentazione quanto più realistica degli interventi, si è fatto ricorso alla simulazione dell'inserimento delle opere sul paesaggio mediante la composizione di fotosimulazioni da punti di vista cosiddetti "a volo d'uccello" che offrono una visione completa dell'inserimento degli interventi previsti dal Masterplan sul paesaggio. Per una loro trattazione si rimanda al paragrafo 6.2.

¹⁶ DPCM 12 dicembre 2005, Allegato, par. 3.2 "Elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica".

4 ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE DEI LIVELLI DI TUTELA

4.1 Il quadro pianificatorio di riferimento

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 e n. 1 del 2013.

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 sovraregionale, 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".

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 4-1).

<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
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	Approvato con D.C.C. n. 16 del 22

<i>Ambito</i>	<i>Strumento</i>	<i>Estremi</i>
	Comune di Milano	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 4-1 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.

Sono stati in ultimi presi in considerazione il sistema dei vincoli e delle tutele, derivanti dalla legislazione nazionale e regionale o apposti dall'amministrazione statale. Pertanto si è proceduto a tale analisi facendo riferimento in particolare ai seguenti vincoli e discipline di tutela:

- 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,
 - Immobili ed aree sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156 del D.lgs. 42/2004 e smi,
- Aree protette ai sensi della L. n. 394 del 6 dicembre 1991,
- 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.

4.2 Piano Territoriale Regionale

4.2.1 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 PTRP vigente 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 vigente 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 Metropolitano,
- 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 4-1) è possibile notare come la conurbazione di Milano, all'interno della quale è ricompreso l'Aeroporto di Linate, faccia parte del Sistema territoriale Metropolitano (settore ovest).

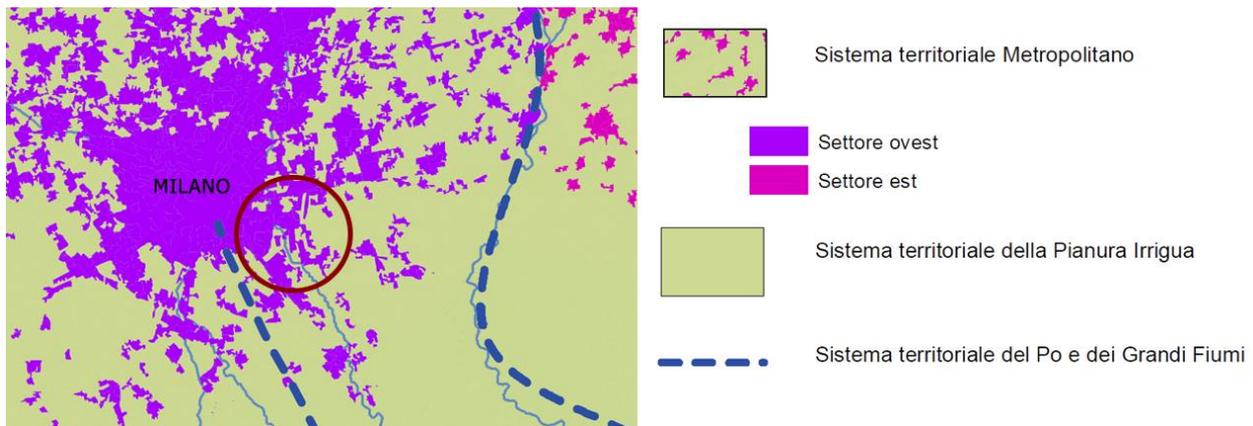


Figura 4-1 I sistemi territoriali del PTR (stralcio cartografico) con indicato l'ambito aeroportuale di Linate

Il Sistema Territoriale Metropolitano 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 Metropolitano, 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 Metropolitano, 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.

4.2.2 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. Riqualificazione 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. § 4.3), al PTC del Parco Agricolo Sud Milano (cfr. § 4.4) e ai PGT comunali (cfr. § 4.5), qui di seguito analizzati.

4.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Milano

4.3.1 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.

4.3.2 Rapporto Opera-Piano

Ai fini della presente Relazione, 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. REL.PAE.T09), 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

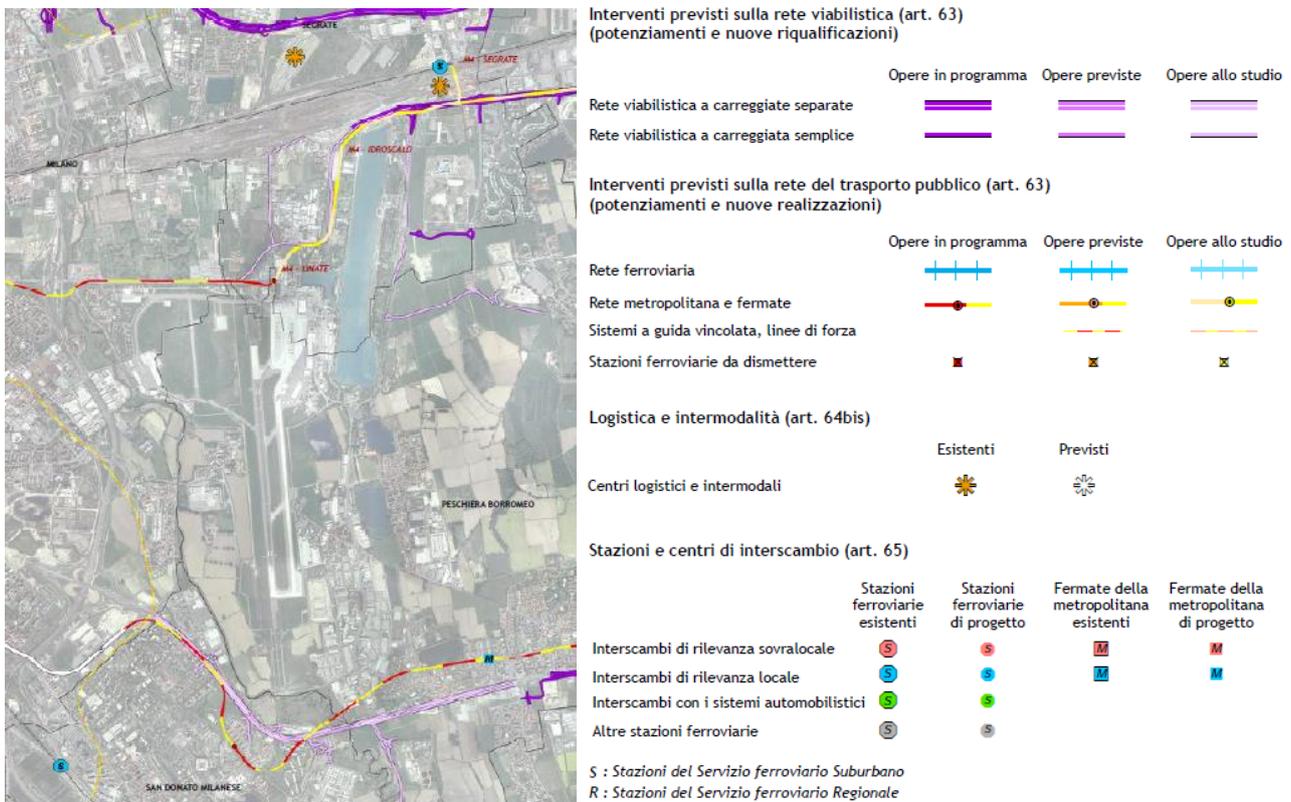


Figura 4-2 Stralcio Tavola 1 - Sistema infrastrutturale dell'intorno dell'Aeroporto di Milano Linate

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. REL.PAE.T10).

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 Pallese, 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 4.4 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 4-3), 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).

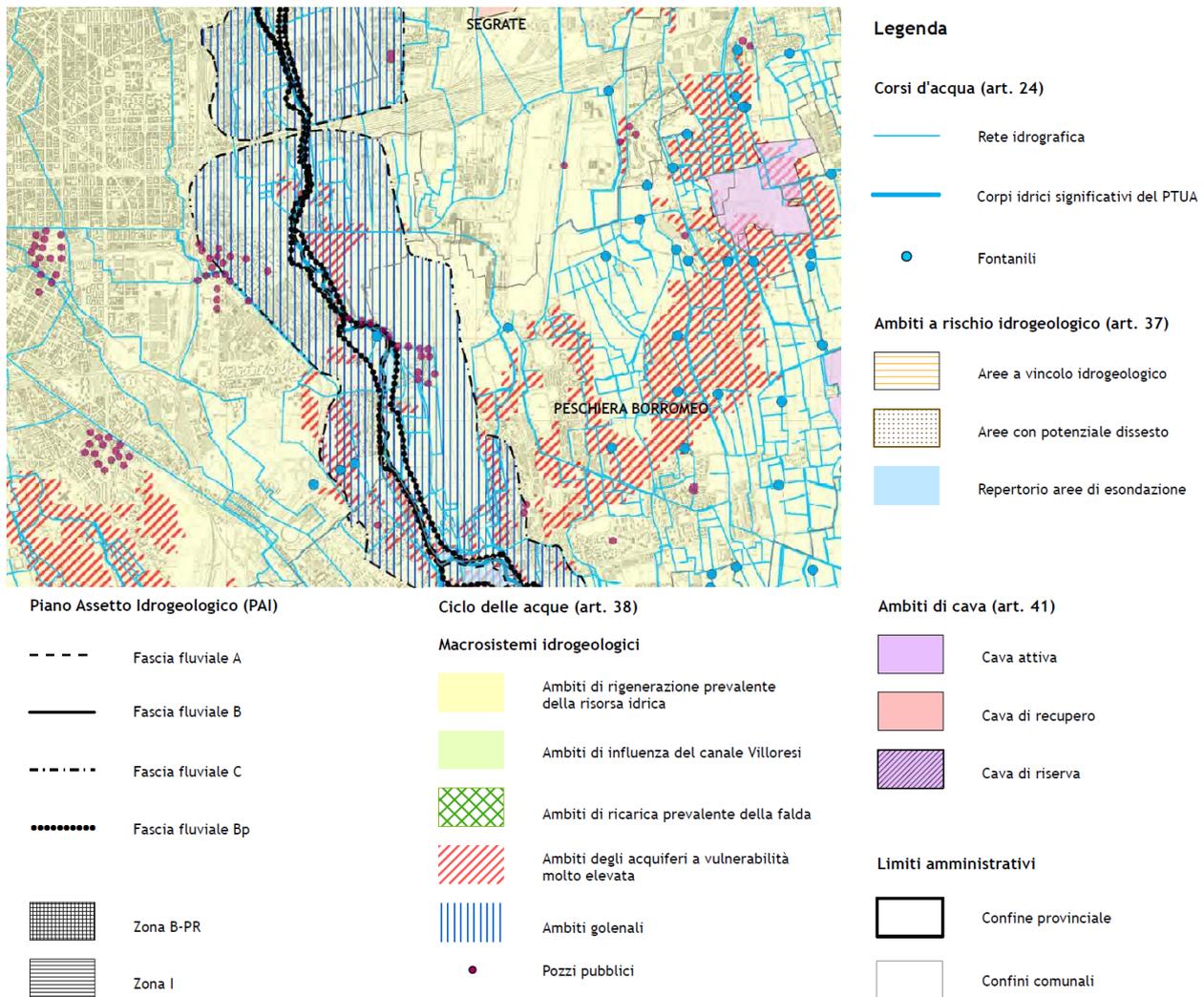


Figura 4-3 Stralcio Tavola 7 – Difesa del suolo nell'intorno dell'Aeroporto di Milano Linate

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.

4.4 Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano

4.4.1 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".

4.4.2 Rapporto Opera-Piano

Ai fini della presente Relazione, 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. REL.PAE.T11), allegato alla presente relazione, si evince come l'intero sedime aeroportuale sia ricompreso nei territori esterni al parco, mentre gli ambiti circostanti ed esso rientrino 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.

4.5 La pianificazione urbanistica comunale

4.5.1 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.

4.5.2 PGT del Comune di Milano: il Piano delle Regole

4.5.2.1 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).

4.5.2.2 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. REL.PAE.T12), 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.

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

4.5.3.1 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.

4.5.3.2 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. REL.PAE.T13), 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" (§ 4.6.1) della presente Relazione.

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.

4.5.4 PGT del Comune di Segrate: il Piano delle Regole

4.5.4.1 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.

4.5.4.2 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. REL.PAE.T14), 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.

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.

4.6 Vincoli e disciplina di tutela

4.6.1 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 4-4 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. REL.PAE.T15), allegato alla presente Relazione.

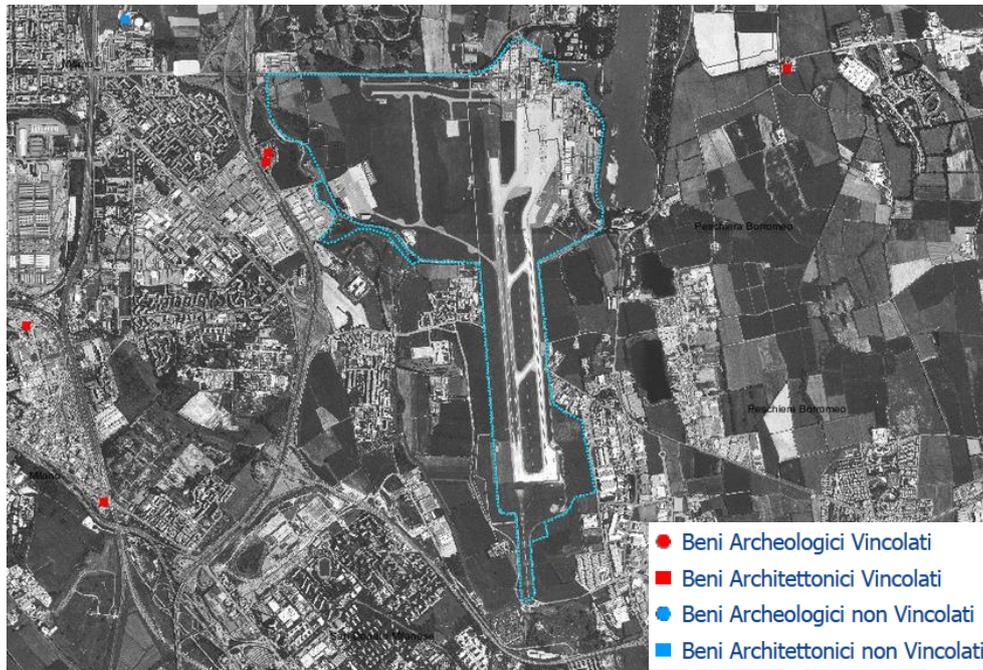


Figura 4-4 Stralcio Carta del Rischio nell'intorno dell'Aeroporto di Milano Linate

Come si evince dalla precedente Figura 4-4, 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. REL.PAE.T15) 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.

4.6.2 Aree di interesse ambientale

Ai fini della presente Relazione 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:

- 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;
- 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;
- Riserve Naturali (RN), intese quali zone specificamente destinate alla conservazione della natura in tutte le manifestazioni che concorrono al mantenimento dei relativi ecosistemi;
- 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;
- 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" (REL.PAE.T15), allegato alla presente Relazione.

<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>Vincolo/disciplina</i>	<i>Analisi</i>	
<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 successiva Tabella 4-3
<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 4-2 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 4-3 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 4-3 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 del paragrafo 4.4 al quale si rimanda.

5 IL MASTERPLAN 2015-2030 DELL'AEROPORTO DI MILANO LINATE

5.1 Gli obiettivi e le strategie alla base dell'iniziativa

Il quadro degli obiettivi perseguiti attraverso il Masterplan 2015-2030 e le strategie conseguentemente assunte trovano fondamento, da un lato, nei dati di traffico, letti sia nella prospettiva storica che in quella previsionale, e, dall'altro, nelle caratteristiche fisiche e funzionali dello scalo.

In breve, per quanto concerne gli aspetti relativi al traffico, i dati caratterizzanti il profilo dell'aeroporto di Milano Linate possono essere sinteticamente così identificati:

- sostanziale costanza dei valori di traffico passeggeri per la componente aviazione commerciale nel periodo 2006-2015;
- progressiva riduzione dell'incidenza del traffico merci, inteso sia come componente courier che rispetto a quella postale, sempre nel periodo 2006-2015;
- significativa incidenza della clientela di tipo business;
- crescita contenuta del volume di traffico passeggeri relativo alla componente aviazione commerciale il cui incremento, in linea con le previsioni contenute nel Piano Nazionale Aeroporti, è stato stimato in circa il 10% all'orizzonte di progetto;
- costanza della dinamica negativa della componente di traffico merci, con la scomparsa dei voli all-cargo all'orizzonte di progetto.

Per quanto concerne invece l'assetto fisico e funzionale dello scalo, la lettura comparata dei dati di traffico prima riassunti con l'analisi della consistenza e delle caratteristiche formali e funzionali delle strutture ed edifici che costituiscono lo scalo milanese, evidenziano una sostanziale incoerenza della dotazione strutturale e, più in generale, del layout organizzativo.

In buona sostanza, le situazioni di criticità emerse da detta analisi comparata possono essere riferite ai seguenti aspetti:

- formale e funzionale per l'assetto aeroportuale complessivo
Le modalità con le quali si è progressivamente definito l'assetto aeroportuale e soprattutto il mutamento del quadro delle esigenze alle quali lo scalo deve dare soddisfacimento hanno portato ad una situazione di vetustà di detto assetto, sia sotto il profilo dell'organizzazione che anche rispetto alle qualità formali dell'intero sistema aeroportuale.
Tale situazione, riscontrabile pressoché nella totalità dei sotto-sistemi aeroportuali e di cui l'assetto del fronte aeroportuale prospettante verso l'idroscalo costituisce la più plastica ed evidente rappresentazione, è all'origine di una serie di criticità che acquistano maggiore rilevanza se proiettate all'orizzonte di progetto.
- formale e funzionale per le strutture dedicate ai passeggeri
L'aerostazione passeggeri, in particolare, ed in termini generali l'insieme degli spazi ad essi dedicati presentano livelli di qualità e confort che potrebbero essere meglio allineati con gli

standard definiti dalla manualistica di settore, nonché con le aspettative proprie della tipologia di clientela che frequenta lo scalo milanese.

- funzionale per le strutture dedicate ad attività connesse e complementari

In ragione della vetustà di alcune strutture ed edifici, nonché del mutato profilo di traffico dello scalo milanese, alcune di dette strutture ed edifici risultano non più rispondenti agli odierni requisiti tecnici e/o sovradimensionate rispetto alle attuali e future esigenze, situazione che in particolare si verifica nel caso delle strutture ed edifici dedicati alle attività merci.

Muovendo dall'insieme di tali considerazioni, il Masterplan 2015-2030 ha assunto nell'innalzamento della qualità aeroportuale e, nello specifico, nell'incremento del livello di servizio dell'aeroporto il proprio obiettivo guida.

A tale riguardo occorre precisare che l'incremento delle superfici dedicate all'utenza aeroportuale ed il connesso aumento del livello di servizio costituiscono solo il parametro di natura quantitativa mediante il quale è per l'appunto possibile misurare l'innalzamento della qualità dei servizi offerti che, tuttavia, rappresenta l'esito finale di una pluralità di fattori che sono difficilmente quantificabili e misurabili.

Una maggiore qualità dello spazio aeroportuale dipende difatti anche dalla funzionalità dei percorsi interno all'aerostazioni o di quelli che la collegano alle principali aree ad essa connesse, nonché anche dalla qualità architettonica degli ambienti interni ed esterni o, per converso, dalla presenza o meno dei cosiddetti "detrattori", ossia di elementi di scarso o nullo pregio, quali ad esempio prefabbricati, capannoni, baracche.

Appare pertanto evidente come l'operare nella direzione dell'innalzamento della qualità aeroportuale in termini di esclusivo incremento della dotazione di spazi a servizio dell'utenza aeroportuale risulti un'interpretazione riduttiva di tale obiettivo che, in realtà, comporta una ben più ampia gamma di azioni che, complessivamente, sono rivolte alla riqualificazione dell'intero sistema aeroportuale.

In tal senso risulta parimenti evidente come la portata degli effetti di tale complesso di azioni non si risolva esclusivamente all'interno dell'aerostazione passeggeri o del sistema aeroportuale, quanto anche al suo intorno, entrando cioè in relazione con il territorio ad esso circostante.

5.2 Gli interventi previsti dal Masterplan

Stante gli obiettivi e i criteri assunti dal Masterplan per la definizione dell'assetto finale dell'aeroporto di Milano Linate già argomentati nel Quadro motivazionale del presente studio, ai fini dello Studio di Impatto Ambientale gli interventi previsti, e pertanto oggetto di valutazione, possono essere riassunti in cinque differenti sistemi funzionali in relazione alla tipologia di opera e alla funzionalità operativa.

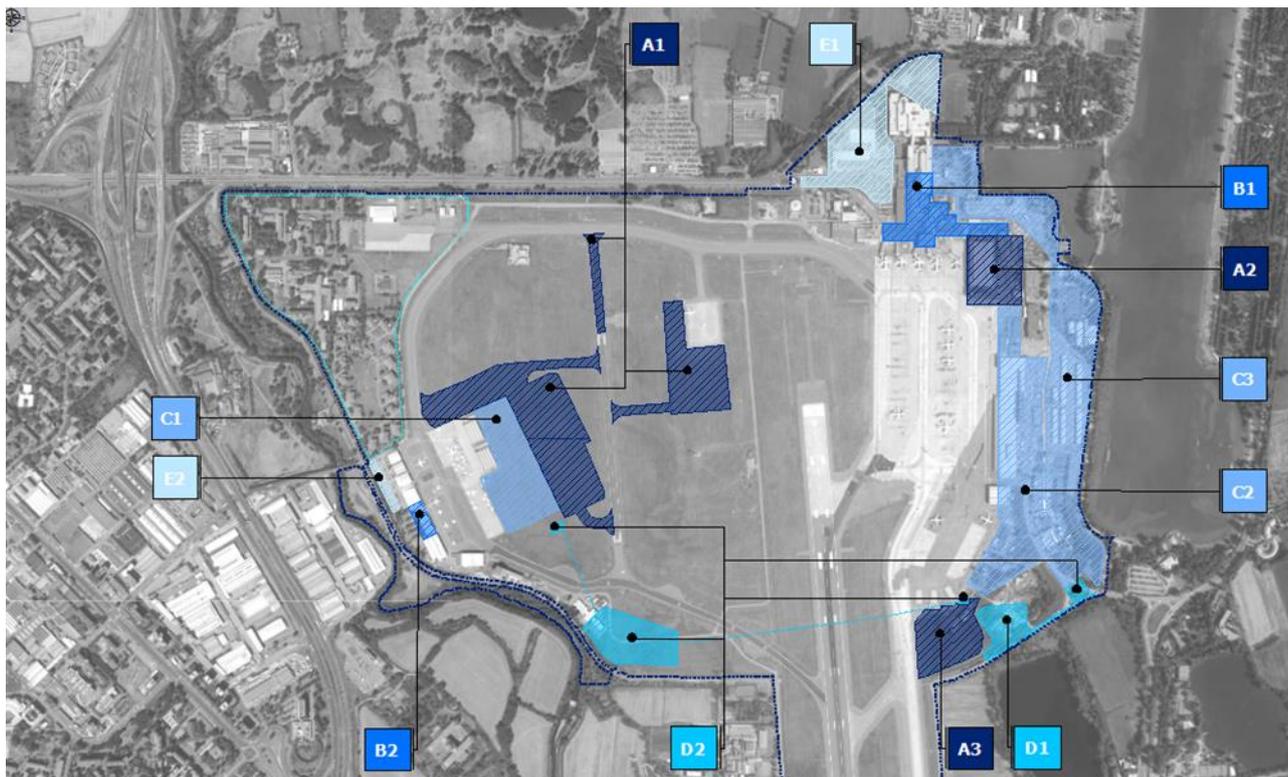
La correlazione tra le opere previste nel Masterplan con gli interventi e i sistemi funzionali è riportata in Tabella 5-1.

<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 • Ricollocazione edificio catering ed edifici di supporto all'attività aeronautica, previo smantellamento e bonifica dell'area deposito carburanti¹⁷
	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

¹⁷ 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

<i>Sistema funzionale</i>	<i>Interventi</i>	<i>Opere</i>
		<p>minori</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 5-1 Aree di intervento per sistemi funzionali: interventi ed opere



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 5-1 Aree di intervento per sistemi funzionali: interventi ed opere

5.3 L'assetto infrastrutturale e funzionale finale dell'aeroporto

La configurazione finale dell'aeroporto secondo l'assetto individuato dal Masterplan non risulta differente da quella attuale quanto piuttosto più razionale e funzionale in ragione delle differenti destinazioni d'uso delle diverse aree aeroportuali.

In particolare possono essere individuate tre diverse aree funzionali: la prima, la principale, a nord dedicata al traffico di aviazione commerciale, una seconda ad ovest dedicata all'aviazione generale e infine una terza ad est del sedime aeroportuale articolata su due fronti, quello airside, di "prima linea" per le attività di supporto e complementari al traffico aereo e quello landside di "seconda linea" per le attività direzionali.

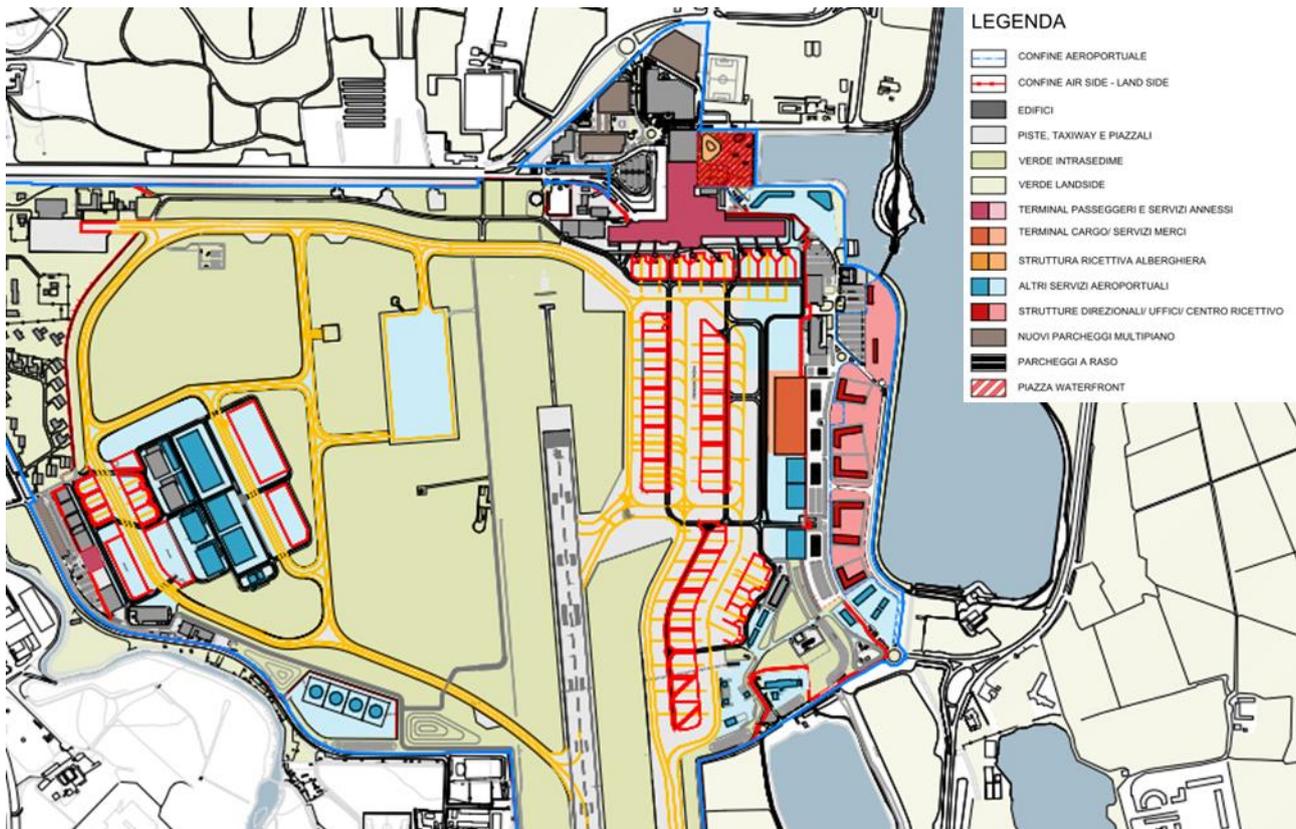


Figura 5-2 Configurazione fisica e funzionale aeroportuale di progetto (Fonte: Masterplan)

In ambito airside l'assetto delle infrastrutture di volo vede la conversione della pista secondaria in via di rullaggio a servizio delle nuove aree di piazzale dedicate al ricovero e alla manutenzione degli aeromobili. Per quanto riguarda le aree di piazzale queste vengono potenziate nell'ottica di migliorarne l'efficienza. In particolare per quanto riguarda il piazzale di sosta aeromobili nord fronte aerostazione, l'ampliamento del terminal in direzione est permette l'incremento del numero di piazzole a contatto dotate di loading bridge dalle 5 attuali alle 8 di progetto e, di conseguenza, migliorare i servizi offerti all'utenza. Inoltre la realizzazione di un'area dedicata al de-icing a sud del piazzale in prossimità della via di rullaggio "T" permette nelle condizioni di punta nel periodo invernale di migliorare la capacità complessiva aeroportuale e ridurre così i tempi di attesa degli aeromobili in partenza.

Per quanto riguarda il terminal passeggeri la configurazione finale garantisce un bilanciamento funzionale ed un incremento dell'offerta di servizio. La riqualifica degli spazi interni ed esterni nonché l'ampliamento del terminal con la realizzazione di ulteriori gates dotati di pontili di imbarco/sbarco consente di aumentare il livello di servizio dei vari sottosistemi: controlli di sicurezza, offerta commerciale, etc.

In merito ai servizi e attività connesse e di supporto al traffico commerciale la nuova configurazione aeroportuale ne prevede la riorganizzazione all'interno del sedime in modo da incentrare tutte le strutture necessarie sul lato est del sedime così da migliorare i flussi di traffico indotto sia sul lato airside (mezzi rampa) che landside (viabilità aeroportuale).

Lo spostamento dell'hangar "Breda" e la demolizione delle strutture adiacenti permette oltre l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri la possibilità di realizzare una struttura ricettiva a servizio del traffico passeggeri nonché, unitamente al collegamento del terminal con la linea metropolitana, la creazione di una piazza di connessione tra terminal, stazione metropolitana e parco dell'Idroscalo.

Lo spostamento dell'area carburanti nonché la razionalizzazione degli spazi e volumetrie dedicate ai servizi aeroportuali permette di destinare parte del sedime aeroportuale prospiciente l'Idroscalo alla realizzazione di strutture direzionali e uffici.

Per quanto riguarda l'aviazione generale ad ovest del sedime aeroportuale, la nuova configurazione induce ad un miglioramento del servizio offerto all'utenza (ampliamento terminal riqualifica viabilità di accesso e sistema di parcheggi, etc.) e ad uno sviluppo delle attività di ricovero e manutenzione degli aeromobili (nuovi hangar e piazzali di sosta pertinenti, uffici, nuovo piazzale manutenzione, etc.).

Per quanto riguarda gli aspetti tecnologici si prevede la realizzazione della nuova torre di controllo su area landside in prossimità del lato sud del piazzale aeromobili nonché la nuova area deposito carburanti in prossimità della centrale di cogenerazione. La nuova configurazione dell'area deposito e fornitura carburanti prevede l'area deposito fuori dall'area doganale direttamente connessa alla viabilità di accesso al lato ovest (Viale dell'Aviazione, Via Baracca) e due punti di rifornimento lato airside in prossimità dei piazzali di sosta aeromobili, uno a servizio dell'aviazione generale e uno invece a quella commerciale. Le operazioni di rifornimento avvengono attraverso autocisterne. Tale configurazione permette di separare i flussi di traffico migliorando le condizioni di percorrenza dei diversi assi stradali da parte dei mezzi pesanti.

L'elaborato grafico allegato alla Relazione paesaggistica "Masterplan: Planimetria generale stato di progetto" (Cod. REL.PAE.T16) evidenzia la configurazione finale dell'aeroporto di Milano Linate così come individuato dal Masterplan.

6 ANALISI DEGLI EFFETTI

6.1 Le opere oggetto di verifica della compatibilità paesaggistica

6.1.1 Le opere

Come riportato al precedente par. 4.6.1, nell'ambito delle iniziative previste dal Masterplan oggetto della presente Relazione le opere che, in ragione del sistema dei vincoli a valenza paesaggistica riportato dagli strumenti di pianificazione esaminati (cfr. "Carta dei vincoli e delle tutele" Cod. REL.PAE.15) ed in forza delle disposizioni di cui all'articolo 146 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i., sono oggetto di verifica di compatibilità paesaggistica sono le seguenti:

- Infrastrutture di volo
 - Ampliamento piazzali aeromobili nord (A2), ricadente su aree tutelate ai sensi della lettera b del comma 1 dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004,
- Terminal
 - Riqualifica ed ampliamento terminal passeggeri (B1), ricadente su aree tutelate ai sensi della lettera b del comma 1 dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004,
 - Nuova aerostazione aviazione generale (B2) ricadente su aree tutelate ai sensi della lettera c comma 1 dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004,
- Aree a servizio delle attività aeroportuali
 - Strutture di supporto all'aviazione commerciale (C2) e per la riqualifica del fronte verso l'Idroscalo (C3), ricadenti su aree tutelate ai sensi della lettera b del comma 1 dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004,
- Strutture tecnologiche
 - Nuovo deposito carburanti (D2), ricadente su aree tutelate ai sensi della lettera c comma 1 dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004,
- Sistema parcheggi
 - Nuovo edificio parcheggio multipiano area ovest (E2), ricadente su aree tutelate ai sensi della lettera c comma 1 dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004.

Come già evidenziato al richiamato paragrafo 4.6.1, le iniziative di Masterplan in esame non interessano alcuna area tutelata ai sensi delle restanti lettere del comma 1 dell'articolo 142 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i., nonché in base all'articolo 136 del medesimo decreto.

Ciò premesso, prima di procedere all'analisi della compatibilità paesaggistica delle citate opere, nel seguito è condotta una sintetica descrizione delle loro principali caratteristiche.

Ampliamento piazzali aeromobili nord (A2)

Gli interventi di ampliamento del terminal passeggeri nord dedicato all'aviazione commerciale con nuovi gates di imbarco mediante pontili mobili, unitamente allo spostamento dell'hangar "Breda" e

alla demolizione parziale del terminal merci, implica la realizzazione di una nuova area di sosta aeromobili fronte aerostazione e la riqualifica dell'area tra il terminal merci e l'aerostazione.

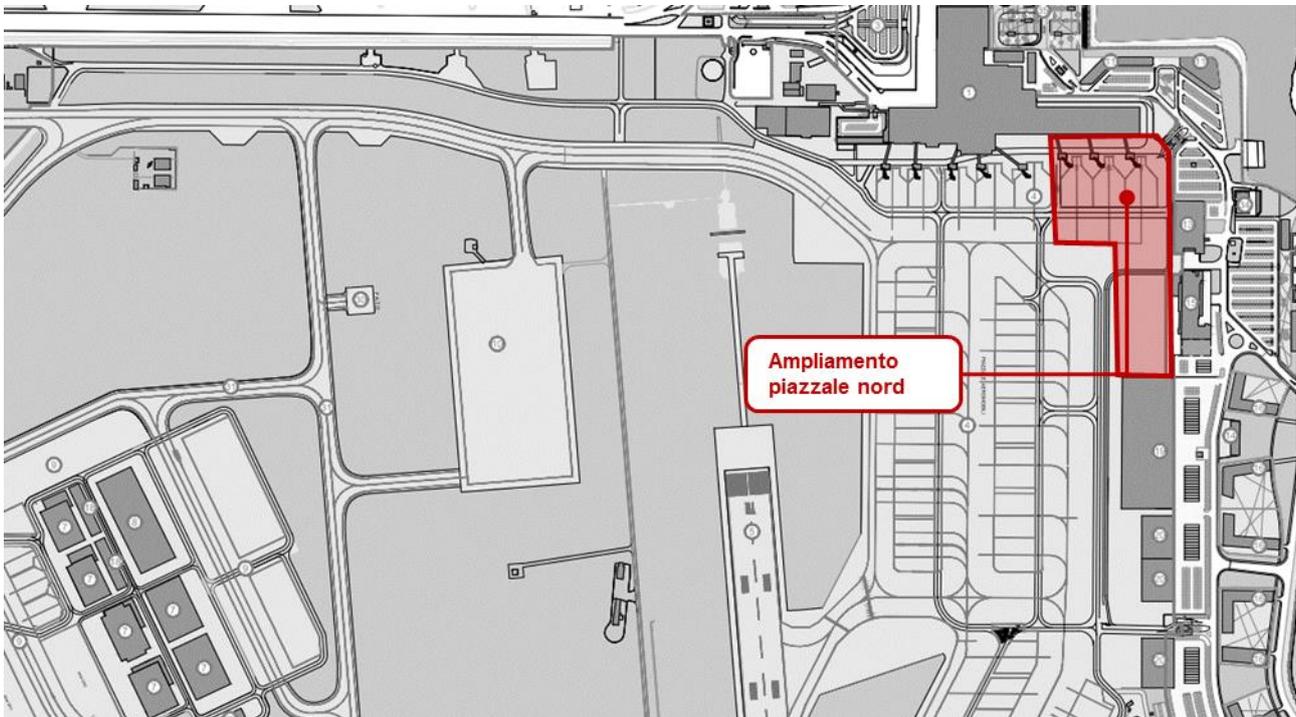


Figura 6-1 Ampliamento piazzale nord (Fonte: Masterplan, Schede interventi – Scheda 3.1)

Le nuove piazzole di sosta fronte aerostazione nel loro complesso si estendono su una superficie di circa 35.500 mq in parte attualmente occupata dall'hangar "Breda", come detto oggetto di riposizionamento nell'ambito del Masterplan in area ovest, e da un adiacente magazzino.

L'ulteriore ampliamento del piazzale nord tiene conto inoltre della riqualifica dell'area attualmente occupata dal terminal merci e oggetto di demolizione nell'ambito dell'intervento C2. Questa si estende su una superficie complessiva di circa 10.500 mq.

La tipologia costruttiva del nuovo piazzale sarà congruente con quella attuale; nello specifico quindi la pavimentazione sarà di tipo rigido per le aree di sosta e flessibile per le restanti aree.

Riqualifica ed ampliamento terminal passeggeri (B1)

Per il terminal passeggeri il Masterplan prevede interventi finalizzati ad incrementare la funzionalità operativa e la qualità del servizio offerto mediante:

- a. la ristrutturazione della facciata terminal sul lato landside,
- b. la riqualifica e l'ampliamento del corpo F,
- c. la riqualifica del corpo BNCN.

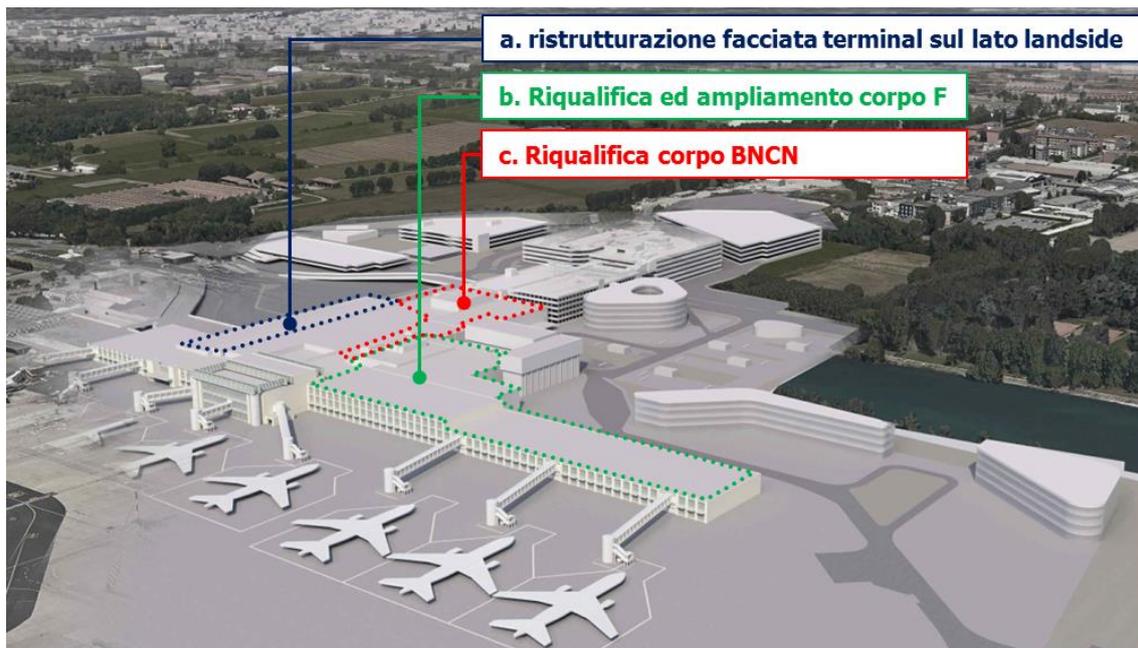


Figura 6-2 Riqualfica ed ampliamento terminal passeggeri

Di questi, l'intervento al punto b è quello ricadente all'interno dell'area tutelata ai sensi dell'art. 142 co. 1 let. B del D.lgs. 42/2004 e smi che prevede la riqualfica e l'ampliamento del corpo F dell'aerostazione in due fasi temporali distinte: la prima nell'orizzonte di breve termine previsto dal Masterplan (2020), la seconda in quello invece a lungo termine (2030).

La prima fase prevede la completa demolizione dell'attuale struttura e la realizzazione di una nuova con una maglia strutturale più ampia in modo da permettere la creazione di un secondo piano e l'avanzamento del nuovo corpo di fabbrica verso il piazzale aeromobile. Nella fase successiva si prevede invece l'ulteriore ampliamento verso est di circa 4.700 mq nell'area attualmente interessata dall'hangar "Breda" per il quale si prevede il riposizionamento sull'area terminale ovest. Il nuovo corpo di fabbrica, con pianta di circa 125x38 m, è formato da due piani fuori terra per una altezza totale di circa 9,15 metri.

La struttura sarà realizzata in carpenteria metallica con pilastri e travi in acciaio e fondazioni in c.a. gettato in opera di tipo "a plinto" in corrispondenza dei pilastri e "a platea" in prossimità dei controventi poggiate entrambe poggiate su pali.

La realizzazione del nuovo corpo di fabbrica prevede inoltre la realizzazione di ulteriori tre moli per lo sbarco/imbarco dei passeggeri direttamente dal terminal.

Da un punto di vista architettonico si prevede il proseguo del prospetto concepito da Aldo Rossi negli anni '90 e caratterizzante l'attuale aerostazione.

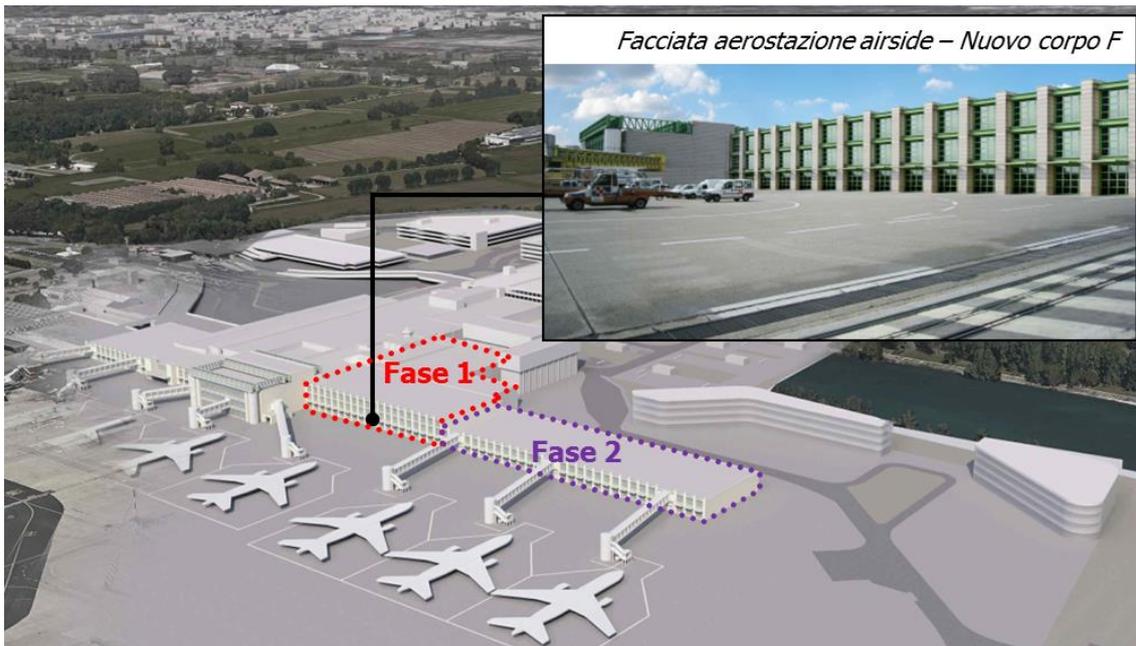


Figura 6-3 Aerostazione passeggeri: riqualifica ed ampliamento corpo F (Fonte: Masterplan, Schede interventi – Scheda 1.1)

Nuova aerostazione aviazione generale (B2)

L'ampliamento dell'attuale aerostazione di Aviazione Generale prevede un incremento della superficie coperta di circa 1.420 mq su un'area attualmente occupata da un hangar destinato al ricovero e manutenzione dei velivoli.

Per la realizzazione di tale intervento si rende pertanto necessaria la demolizione dell'attuale struttura.

Il nuovo corpo di fabbrica si sviluppa su due livelli per un totale in altezza di circa 11 metri. Da un punto di vista architettonico è prevista la continuità stilistica dell'attuale aerostazione.

Strutture di supporto all'aviazione commerciale (C2)

Per quanto riguarda l'aviazione commerciale, il Masterplan aeroportuale prevede una serie di interventi sul lato est del sedime finalizzati alla razionalizzazione degli spazi ed efficientamento dei servizi connessi all'esercizio dello scalo. In particolare:

- a. Riqualifica e ridimensionamento edifici cargo;
- b. Realizzazione di nuovi edifici per ricovero mezzi, uffici ed officine;
- c. Ricollocazione edificio catering e edifici di supporto all'attività aeronautica;

Configurazione attuale



Configurazione di progetto

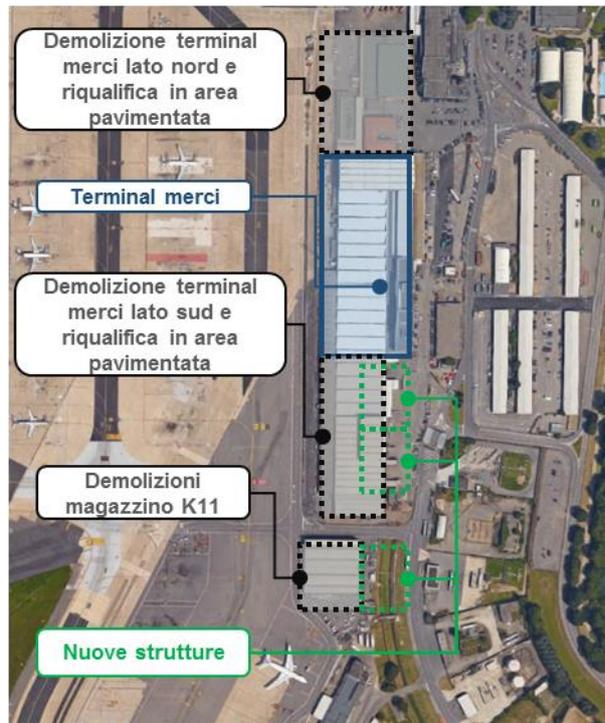


Figura 6-4 Strutture di supporto aviazione commerciale: Riqualifica e ridimensionamento edificio terminal cargo e aree piazzale pertinenti (Fonte: Masterplan, Schede interventi – Scheda 2.5)

Sul lato est il Masterplan prevede la realizzazione di una serie di edifici destinati al ricollocamento degli spazi necessari ad ospitare le diverse attività a supporto del traffico commerciale.

In particolare:

- due edifici di altezza 10 metri e superficie coperta di 2.700 mq, e relative opere di urbanizzazione, destinati a officina e ricovero dei mezzi rampa sulle aree attualmente occupate dalle strutture costituenti il terminal merci per le quali si prevede la demolizione;
- un edificio di altezza 10 metri e impronta al suolo di 3.200 mq in prossimità dell'attuale magazzino K11 per il quale si prevede la demolizione;
- due edifici di 400 mq circa e altezza 5 metri destinati ad ospitare le attività di coordinamento di piazzale sulle aree attualmente occupate dalla torre di controllo, anch'essa oggetto di ricollocamento (intervento D1);
- un edificio di altezza 5 metri e superficie coperta 600 mq in prossimità dell'area ecologica destinato per le attività di supporto complementari;
- Riqualifica viabilità landside (7.300 mq circa) e aree di sosta pertinenti su lato landside riservate agli operatori aeroportuali (34.000 mq circa);
- Varco doganale di accesso (Varco 2) con pensilina di copertura, locali di servizio, accesso con doppia sbarra e spazio per la sosta dei mezzi su entrambi i lati su una superficie totale di 1.800 mq

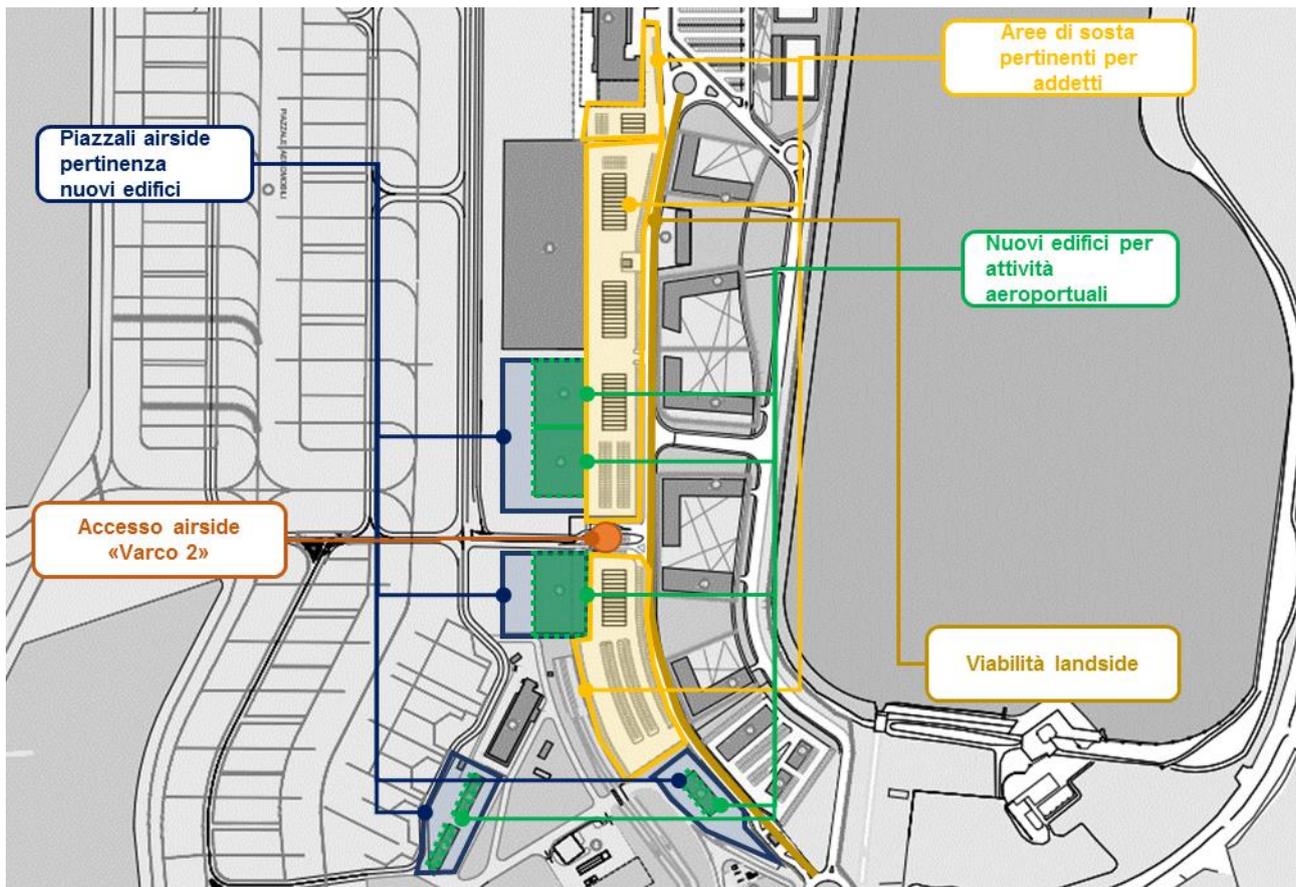


Figura 6-5 Strutture di supporto aviazione commerciale: Realizzazione di nuovi edifici per ricovero mezzi, uffici ed officine e aree piazzale pertinenti (Fonte: Masterplan, Schede interventi – Scheda 2.5, 4.3 e 4.4)

Sempre sul lato est del sedime aeroportuale, fuori area doganale in adiacenza all'attuale area deposito carburanti, sono previsti tre nuovi edifici di altezza 7 metri e relative opere di urbanizzazione (viabilità e parcheggi a raso) su una superficie complessiva di 9.000 mq circa per le attività di catering e di supporto all'aviazione commerciale.

Il quadro degli interventi previsti risulta essere così costituito:

- Nuovo edificio con superficie coperta di circa 935 mq e altezza massima pari a 7 metri per le attività di catering per aeromobili e aerostazione attualmente localizzate in una struttura a nord;
- Due strutture, ciascuna di superficie indicativa di 300 mq e altezza 7 m, per attività aeronautiche di supporto;
- Aree piazzale pertinenziali destinate alla sosta dei veicoli degli addetti per un complessivo di circa 140 stalli.

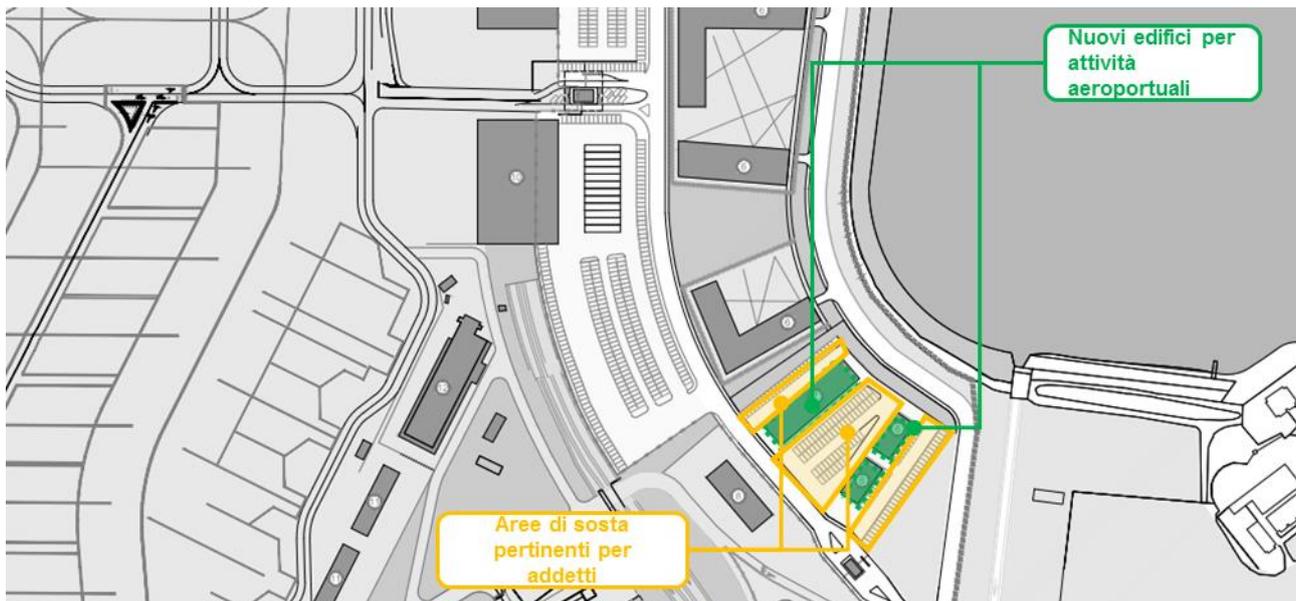


Figura 6-6 Strutture di supporto aviazione commerciale: Ricollocazione edificio catering e di supporto all'attività aeronautica (Fonte: Masterplan, Schede interventi – Scheda 2.6 e 4.4)

Tutti i nuovi edifici sono caratterizzati da una configurazione strutturale a maglia modulare con elementi portanti in acciaio e/o misti acciaio/c.a.

Per quanto riguarda le opere viarie queste saranno con pavimentazione in conglomerato bituminoso non drenante al fine di garantire l'evacuazione, trattamento e riutilizzo delle acque.

Riqualfica del fronte verso l'Idroscalo (C3)

Nell'ambito delle azioni di razionalizzazione e riqualfica dell'area est del sedime aeroportuale, il Masterplan prevede la realizzazione delle seguenti opere in ambito landside:

- a. Hotel e Piazza idroscalo,
- b. Uffici direzionali Società di gestione,
- c. Riconfigurazione centro sportivo e ricreativo,
- d. Edifici e spazi del connettivo del waterfront,
- e. Riconfigurazione viabilità e spostamento dei diversi varchi di ingresso.

In prossimità dell'aerostazione passeggeri, tra il parcheggio multipiano esistente e l'idroscalo, si prevede la realizzazione di edificio destinato a struttura ricettiva di altezza pari a 19 metri ed una impronta al suolo di circa 2.265 mq e di una piazza antistante di collegamento con il parco dell'idroscalo.

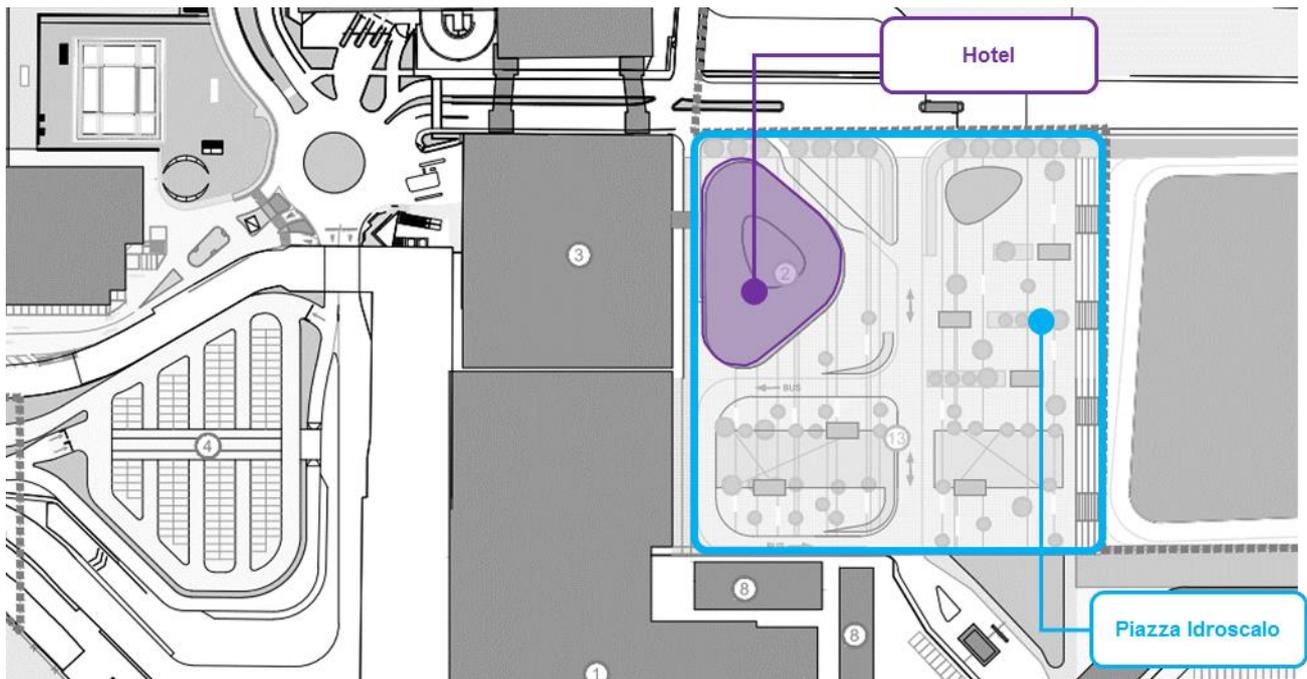
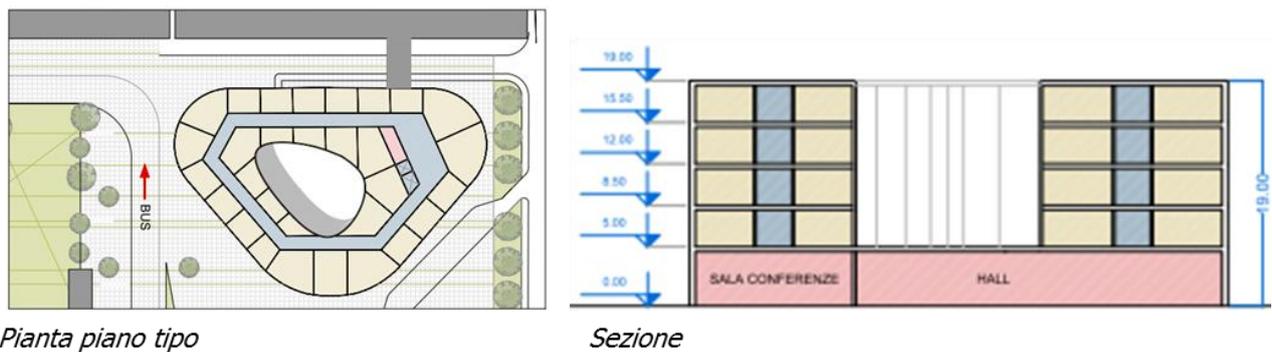


Figura 6-7 Strutture landside est: hotel e piazza idroscalo (Fonte: Masterplan, Schede Interventi – Scheda 2.1)

La struttura si sviluppa su 5 piani per una superficie complessiva di 10.000 mq circa. Il piano terra accoglierà la hall e una sala conferenza, ai piani superiori invece ci saranno le camere, distribuite ad anello con affaccio sull'esterno o sulla corte interna e dotate di standard di isolamento acustico tipici di una residenza alberghiera a fronte di una situazione di clima acustico esterno eccezionale. Si prevede inoltre l'utilizzo di pannelli fotovoltaici ad integrazione del fabbisogno energetico dell'edificio, installati in modo da non interferire con la navigazione aerea.



Pianta piano tipo

Sezione

Figura 6-8 Strutture landside est: hotel e piazza idroscalo, pianta piano tipo e sezione edificio (Fonte: Masterplan, Schede Interventi – Scheda 2.1)

Il lotto di intervento comprende anche l'antistante piazza di connessione tra il parco dell'idroscalo a est e l'aerostazione passeggeri e la stazione della metropolitana ad ovest. L'estensione complessiva è di circa 15.625 mq all'interno del quale trovano spazio aree verdi e aree relax, la viabilità di connessione con l'area landside est mediante il varco di ingresso posizionato a sud e un percorso per gli autobus che faranno una fermata davanti al terminal (cfr. Figura 6-9).

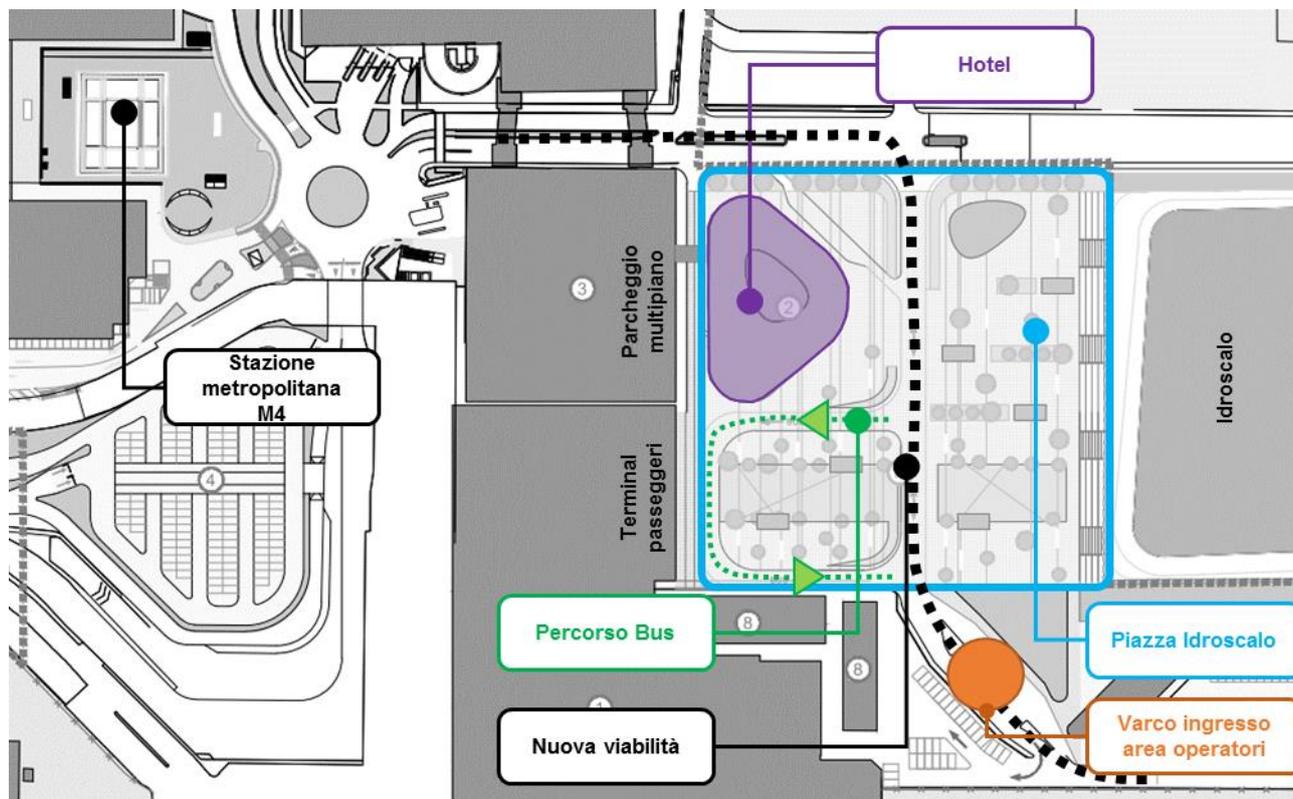


Figura 6-9 Strutture landside est: hotel e piazza idroscalo, configurazione prevista dal Masterplan (Fonte: Masterplan, Schede Interventi – Scheda 2.1)

La nuova configurazione dell'area antistante il terminal passeggeri e l'idroscalo prevista dal Masterplan con la realizzazione dell'hotel e della piazza, implica il ricollocamento delle attuali strutture ospitanti gli uffici direzionali SEA nell'area adiacente attualmente occupata dal multipiano addetti. Tale posizione risulta strategica in quanto direttamente connessa al terminal passeggeri e alla futura fermata della metropolitana nonché all'area airside. Al fine di soddisfare il fabbisogno delle aree di sosta dei mezzi privati, si prevede inoltre, nelle aree pertinenti, la realizzazione di due parcheggi per un totale di 246 stalli su una superficie di 7.300 mq.

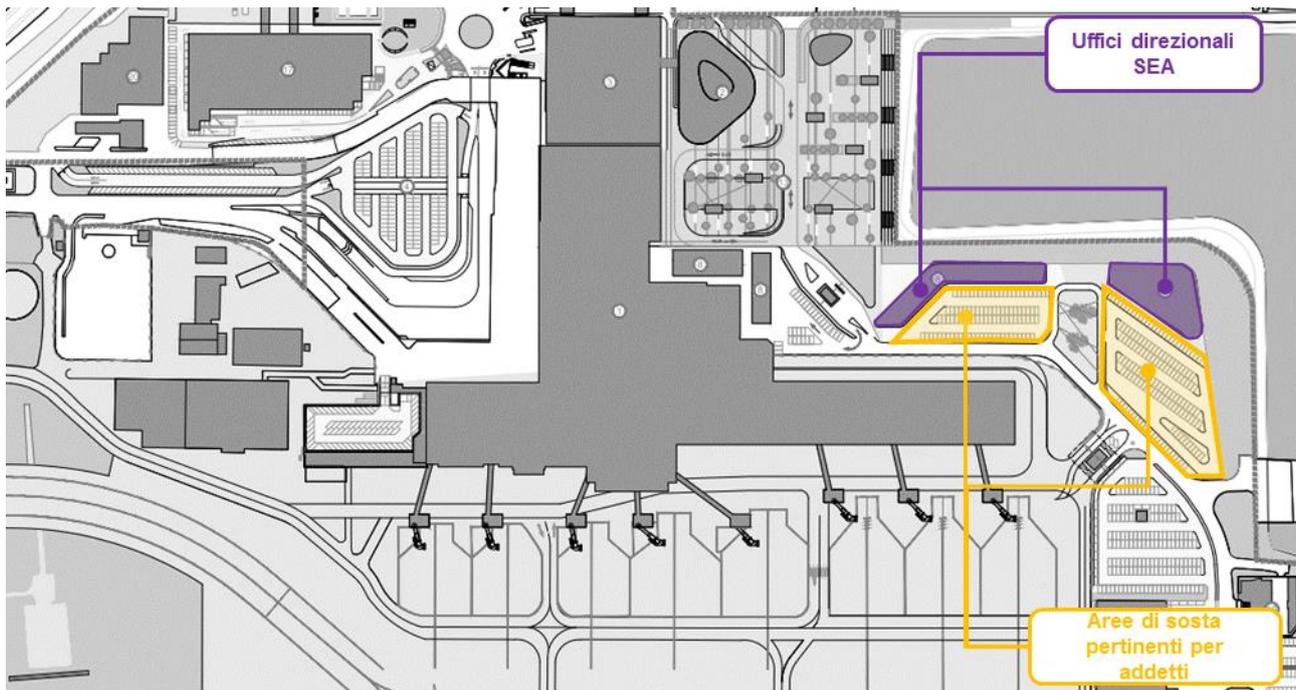


Figura 6-10 Strutture landside est: Uffici direzionali Società di gestione e aree di sosta pertinenti (Fonte: Masterplan, Schede Interventi – Scheda 2.6)

Le due strutture si sviluppano su una superficie rispettivamente di 1.380 mq e 1.600 mq per una altezza complessiva di circa 14 metri. Gli uffici si sviluppano su 4 piani per una superficie lorda di quasi 12.000 mq.

Le aree di sosta prevedono la disposizione a pettine degli stalli; questi avranno dimensioni standard 2,5x5 metri ad eccezione di quelle dedicate ai diversamente abili che presenteranno una larghezza minima di 3,5 metri.

L'attuale centro ricreativo è collocato nelle aree ad est prospicienti il bacino dell'idroscalo all'interno del sedime aeroportuale. L'intervento di riconfigurazione permetterà una maggior integrazione nel più ampio sistema ambientale lineare del verde lungo le sponde del bacino. La superficie del lotto di intervento incluse le aree di parcheggio è di circa 19.100 mq (8.500 mq per il centro ricreativo, 10.600 mq circa per le aree di parcheggio).

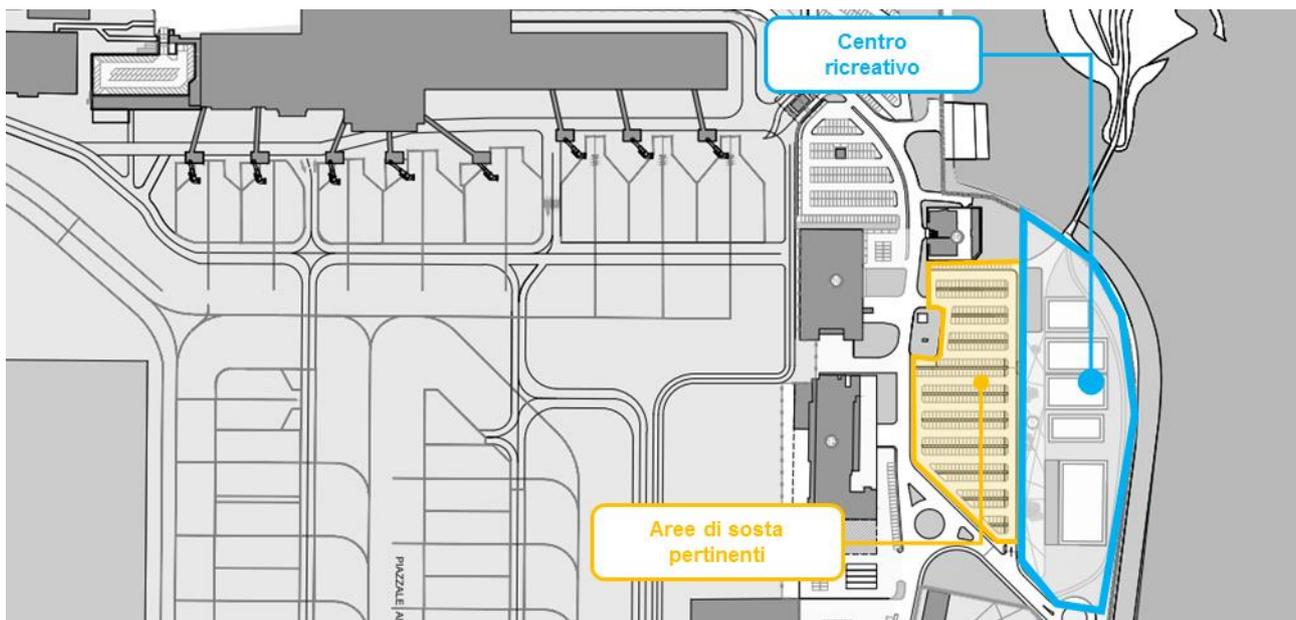


Figura 6-11 Strutture landside est: riconfigurazione centro sportivo e ricreativo e aree parcheggio pertinenti
(Fonte: Masterplan, Schede Interventi – Scheda 2.9)

Il centro ricreativo sarà composto da due edifici, ciascuno di superficie pari a 500 mq e altezza 7 metri. Sotto il profilo architettonico, entrambe le strutture saranno fortemente integrate con il contesto ambientale in cui sono inserite garantendo un'alta efficienza energetica e funzionale. Sarà inoltre prevista la riqualifica della piscina esistente e la realizzazione di quattro campi da tennis. Le aree pertinenziali destinate alla sosta delle autovetture saranno in conglomerato bituminoso. Gli stalli, di dimensione standard 2,5x5 metri ad eccezione di quelle dedicate ai diversamente abili, saranno configurati a "pettine" in modo da massimizzare lo spazio.

Tra gli interventi previsti dal Masterplan si prevede infine la realizzazione di un Office park in corrispondenza delle aree est prospicienti l'idroscalo attualmente occupate dagli uffici Enti/SEA e dalle aree di deposito carburante. Tale intervento si configura all'interno del Masterplan con l'obiettivo di riconvertire l'area a favore di nuove destinazioni d'uso a vocazione "urbana" quali terziario e servizi alla luce anche dell'opportunità fornita dalla connessione dello scalo alla linea metropolitana.

I volumi di costruzione, evidenziati in Figura 6-12, si alternano all'interno del lotto lasciando ampi spazi di verde. Tutti gli edifici si sviluppano su 5 piani per una altezza di 18 metri; alla base di ogni edificio è presente una piastra dedicata ai parcheggi delle auto. L'accesso ai piani parcheggio è assicurato dalla viabilità ad est lungo l'idroscalo.

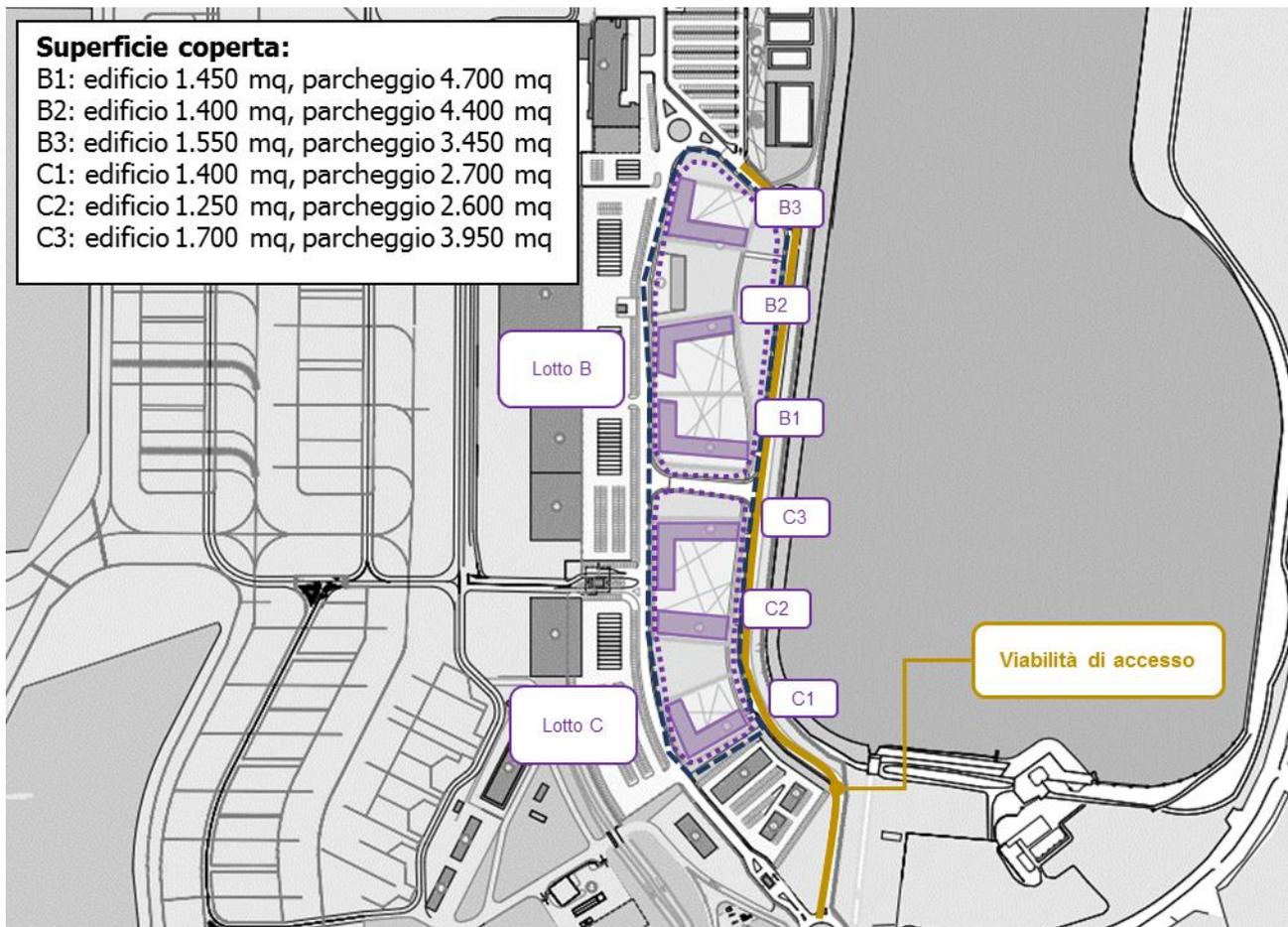


Figura 6-12 Edifici e spazi del connettivo del waterfront (Fonte: Masterplan, Schede Interventi – Scheda 2.10 e 2.11)

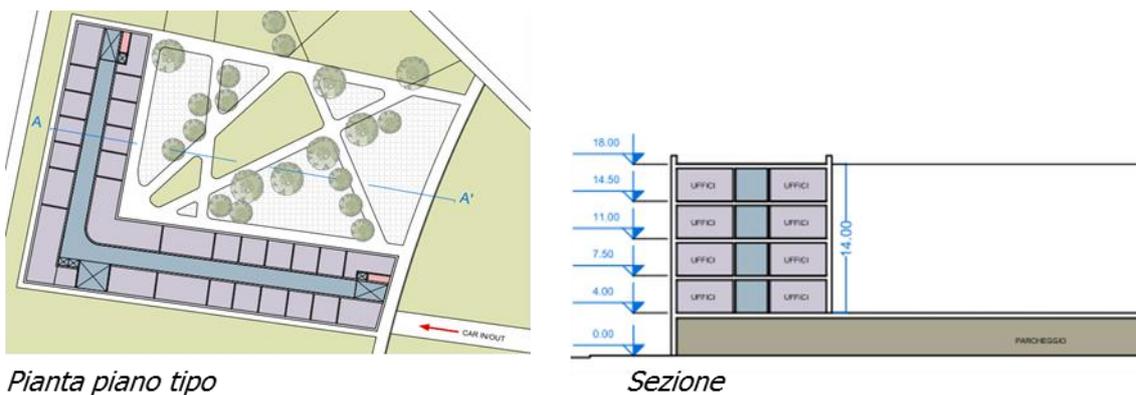


Figura 6-13 Edifici e spazi del connettivo del waterfront, pianta e sezione (Fonte: Masterplan, Schede Interventi – Scheda 2.10 e 2.11)

Nuovo deposito carburanti (D2)

Il Masterplan prevede una modifica all'attuale area carburanti e modalità di distribuzione e adduzione.

L'area deposito carburanti interessa una superficie di circa 33.000 mq nella zona sud-ovest del sedime aeroportuale. Il deposito carburanti è costituito da serbatoi di stoccaggio fuori terra di

forma cilindrica, da un serbatoio spurghi e da un sistema di piping per lo spostamento del carburante in ambito airside. Le aree esterne saranno pavimentate: con lastre di cls per le aree comprese tra la vasca di contenimento/sicurezza dei serbatoi e i tratti di recinzione perimetrali e in conglomerato bituminoso con trattamento anti-kerosene per le rimanenti superfici di pertinenza.

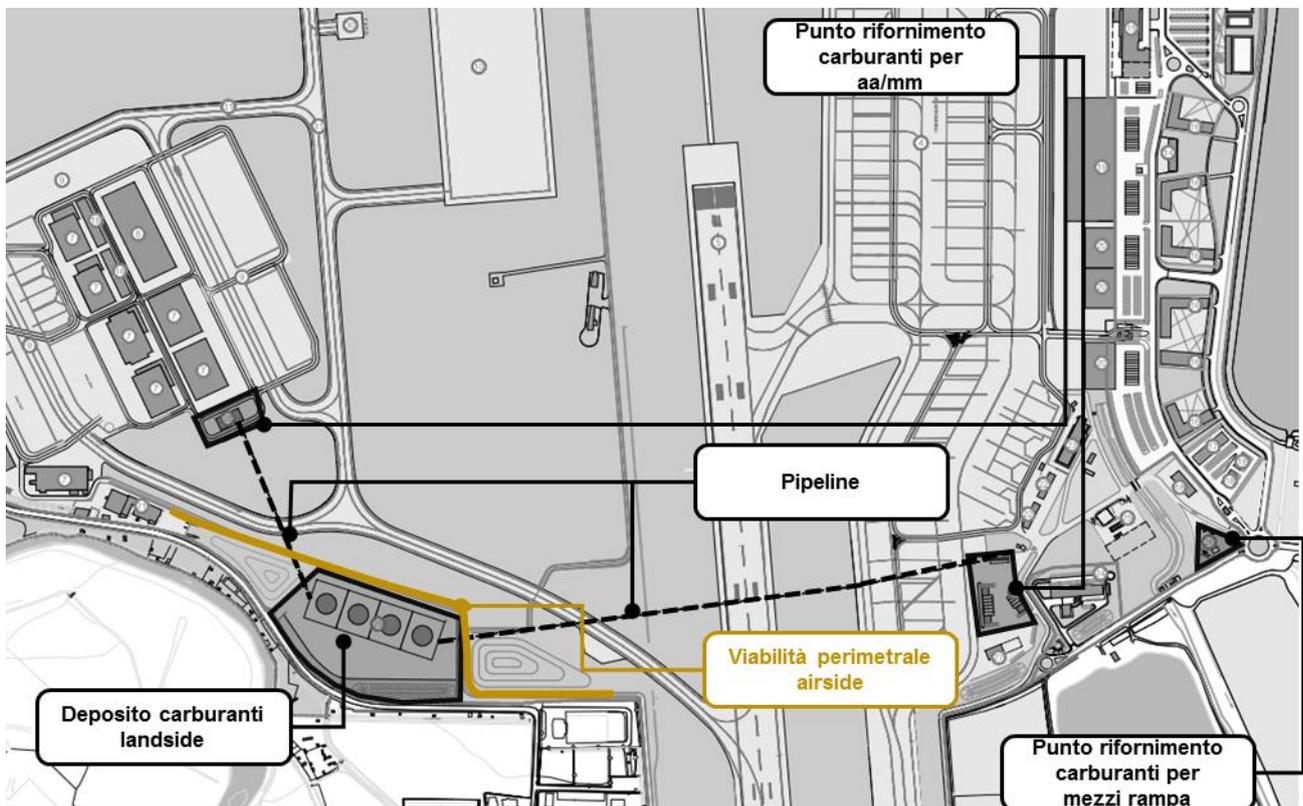


Figura 6-14 Area carburanti (Fonte: Masterplan, Schede interventi – Schede 2.4, 2.3, 3.1)

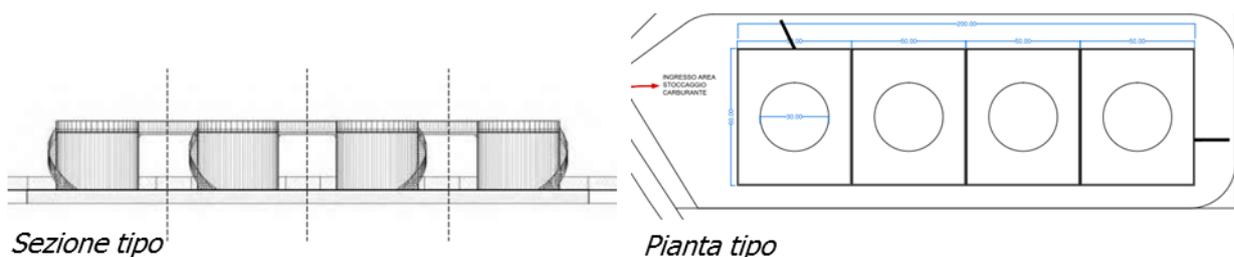


Figura 6-15 Deposito carburanti, sezione e pianta tipo (Fonte: Masterplan, Scheda interventi – Scheda 2.4)

Nuovo edificio parcheggio multipiano area ovest (E2)

Per quanto riguarda l'area di sosta fronte aerostazione aviazione generale, ad ovest del sedime aeroportuale, questa sarà oggetto di rivisitazione al fine di ottenere una maggiore capacità di stazionamento e una migliore qualità del servizio offerto.

Il quadro degli interventi comprende:

- a. Nuovo parcheggio multipiano;
- b. Riconfigurazione e ampliamento aree di sosta a raso.



Figura 6-16 Parcheggi area ovest (Fonte: Masterplan, Schede interventi – Scheda 4.5)

Nello specifico si prevede la realizzazione di un parcheggio multipiano su 4 livelli (3 sopraelevati) e la riconfigurazione dell'area di sosta a raso. Il nuovo edificio si estende su una superficie di circa 6.300 mq e una altezza di 9 m per una capacità totale di 210 posti auto circa. L'area a raso adiacente avrà una capacità invece di 140 stalli su una superficie di 2.000 mq.

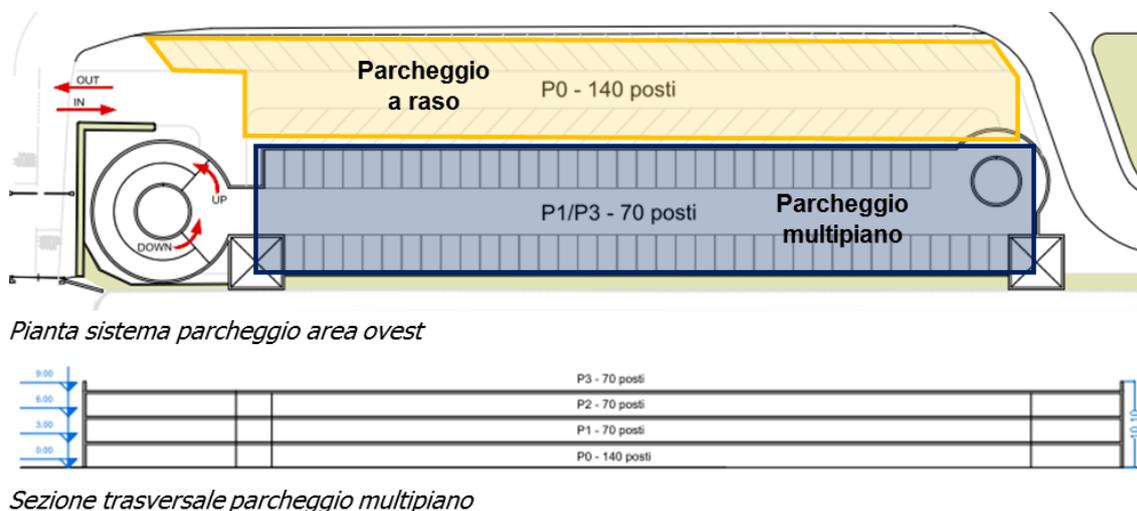


Figura 6-17 Parcheggi area ovest, pianta e sezione (Fonte: Masterplan, Schede interventi – Scheda 4.5)

6.1.2 Analisi delle tipologie di modificazioni ed alterazioni

Sulla scorta della metodologia illustrata al precedente paragrafo 2.1.3, nel seguito è condotta l'analisi delle modificazioni ed alterazioni determinate dalle opere in progetto prima descritte (cfr. Tabella 6-1 e Tabella 6-2).

Tabella 6-1 Screening della rilevanza potenziale delle tipologie di modificazioni

<i>Tipologie modificazione</i>	<i>Considerazioni</i>	<i>Rilevanza potenziale</i>
M1 Modificazioni della morfologia	Gli interventi in progetto non comportano modificazioni o eliminazione degli elementi di strutturazione della morfologia naturale ed antropica. Nel caso specifico gli interventi in progetto tendono ad un riordino funzionale ed una riqualificazione formale dell'intero assetto aeroportuale.	NO
M2 Modificazioni della compagine vegetale	L'insieme delle iniziative previste dal Masterplan non apporteranno alcuna modifica alla compagine vegetale in quanto saranno tutte previste all'interno del sedime aeroportuale in ambiti già pressochè antropizzati.	NO
M3 Modificazioni dello skyline naturale o antropico	Le opere in progetto non interessano lo skyline naturale, mentre andranno a modificare quello antropico in quanto finalizzate al riordino funzionale e formale delle strutture e dei manufatti aeroportuali.	SI
M4 Modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico	Le opere in progetto non incideranno sulla funzionalità ecologica e non comporteranno una modificazione del naturale assetto idraulico ed idrogeologico. Per questo ultimo aspetto, considerata la limitata soggiacenza della falda idrica nell'area di progetto, posta a profondità variabile tra circa 1 e 3 m da p.c. in funzione della localizzazione e della stagione, i cantieri potrebbero trovarsi nella eventualità di effettuare: <ul style="list-style-type: none"> • l'aggottamento delle acque che invadono gli scavi per effettuare le lavorazioni all'interno degli stessi e garantire i requisiti del prodotto finale; • l'abbassamento del livello dell'acqua di falda per garantire la realizzazione delle opere interrato. Inoltre, in fase di cantiere le palificazioni saranno eseguite mediante l'utilizzo di pali infissi o trivellati; in entrambi i casi si può affermare la non modifica delle acque sotterranee poiché da un lato la tecnica dei pali infissi prevede la collocazione dei pali senza asportazione di terreno mediante infissione, mentre nel caso di utilizzo di pali trivellati sarà premura adottare soluzioni che non prevedano l'impiego di fanghi bentonici e quindi il potenziale inquinamento delle acque presenti nel sottosuolo.	NO
M5 Modificazioni	In ragione della particolare collocazione delle opere in	SI

<i>Tipologie modificazione</i>	<i>Considerazioni</i>	<i>Rilevanza potenziale</i>
dell'assetto percettivo, scenico o panoramico	prossimità dell'Idroscalo e del Fiume Lambro non è possibile a priori escludere la sussistenza di modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico di tali elementi.	
M6 Modificazioni dell'assetto insediativo-storico	Gli interventi in progetto andranno ad insistere su di una infrastruttura aeroportuale esistente e conseguentemente non determineranno alcuna modificazione dell'assetto insediativo di impianto storico.	NO
M7 Modificazioni dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi, dell'insediamento storico	Gli interventi in progetto prevedranno strutture e attrezzature di corredo aventi caratteri costruttivi, materici e coloristici differenti rispetto alla attuale conformazione dell'infrastruttura aeroportuale risalente agli anni Novanta. Pertanto tali interventi non apporteranno tale tipologia di modificazioni all'insediamento storico.	NO
M8 Modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e colturale	Le opere in progetto non andranno ad apportare modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e colturale, in quanto non sono previste in ambito rurale.	NO
M9 Modificazioni dei caratteri strutturanti del territorio agricolo	Le opere in progetto non andranno ad apportare modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e colturale, in quanto non sono previste in ambito rurale.	NO

Tabella 6-2 Screening della rilevanza potenziale delle tipologie di alterazione

<i>Tipologie di alterazioni</i>	<i>Considerazioni</i>	<i>Rilevanza potenziale</i>
A1 Intrusione	Gli interventi in progetto introdotti sono del tutto pertinenti e congrui con i caratteri peculiari compositivi, percettivi o simbolici del sistema paesaggistico. Nonostante ciò, in considerazione della nuova fisionomia che l'aeroporto andrà ad assumere, non è possibile in via preliminare escludere una sua intrusione nelle relazioni visive.	SI
A2 Suddivisione	Le opere in progetto non determinano alcuna separazione in parti del sistema paesaggistico, in quanto andranno a modificare una infrastruttura aeroportuale esistente.	NO
A3 Frammentazione	Le opere in progetto non determinano l'inserimento di nuovi elementi estranei al sistema paesaggistico, in quanto	NO

<i>Tipologie di alterazioni</i>	<i>Considerazioni</i>	<i>Rilevanza potenziale</i>
	insisteranno su di un'area già infrastrutturata.	
A4 Riduzione	Gli interventi in progetto, in quanto variante all'assetto attuale dell'aeroporto esistente, non sono tali da determinare diminuzione o alterazione significativa del sistema paesaggistico in cui si inseriscono.	NO
A5 Eliminazione di relazioni	Gli interventi in progetto, in quanto modifica all'assetto attuale dell'aeroporto esistente, non determineranno alcuna modificazione delle relazioni visive. Nonostante ciò, in considerazione della nuova fisionomia che l'aeroporto andrà ad assumere, non è possibile in via preliminare escludere la presenza di modificazioni delle relazioni visive.	SI
A6 Concentrazione	Gli interventi in progetto, apportando modifiche all'attuale assetto dell'aeroporto, non determineranno alcuna concentrazione aggiuntiva rispetto allo stato attuale.	NO
A7 Interruzione di processi ecologici e ambientali di scala vasta o di scala locale	Le opere in progetto non interessano i processi ecologici ed ambientali, a prescindere dalla scala di loro considerazione.	NO
A8 Destruutturazione	In ragione di quanto detto ai punti precedenti, le opere in progetto non operano alcuna frammentazione, in quanto costituiscono variante all'attuale fisionomia dell'aeroporto esistente, mediante il riordino funzionale ed una riqualificazione formale dell'intero assetto aeroportuale.	NO
A9 Deconnotazione	Per gli interventi in progetto, che sono finalizzati al riordino funzionale e formale dell'aeroporto esistente, è possibile escludere qualsiasi alterazione dei caratteri degli elementi costitutivi il sistema paesaggistico.	NO

Sulla scorta dell'analisi operata è quindi in sintesi possibile affermare che, nel caso in specie, gli effetti negativi determinati dalle opere in progetto debbano essere indagati rispetto ai temi della compatibilità con le disposizioni di tutela e delle condizioni percettive.

Il primo di tali aspetti è stato sviluppato all'interno del paragrafo 6.1.3 che segue limitatamente alle opere oggetto di verifica, mentre per quanto concerne le condizioni percettive, le opere oggetto di verifica sono state analizzate nell'ambito della compatibilità del nuovo assetto generale aeroportuale con i valori paesaggistici, aspetto questo che è stato sviluppati all'interno dei successivi paragrafi 6.2.2 e 6.2.2.

6.1.3 Compatibilità con le disposizioni di tutela

Al fine di inquadrare correttamente il tema della compatibilità tra le opere in progetto e le disposizioni di tutela, si ritiene necessario richiamare sinteticamente quanto emerso dalla precedente analisi della pianificazione e dei livelli di tutela.

Come detto, secondo quanto riportato nell'elaborato cartografico "Carta dei vincoli e delle tutele" (Cod. REL.PAE.T15), le tipologie di aree inserite tra gli elementi naturali e paesaggistici oggetto di tutele sono rappresentate dai "territori contermini ai laghi" e dai "fiumi, torrenti e corsi d'acqua di interesse paesaggistico".

Entrando nel merito di dette tipologie di elementi sopra richiamati, gli ambiti ed elementi assoggettati a regime di tutela paesistica ai sensi di normative nazionali sono regolati, ai fini della tutela del paesaggio lombardo, dalle disposizioni e prescrizioni contenute dal Quadro normativo del Piano Paesaggistico Regionale e dagli atti a specifica valenza paesaggistica di maggiore definizione ai sensi dell'art. 16bis comma 2 delle Norme del PPR, che in tal caso sono riconducibili al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Milano, al Piano di Governo del Territorio del Comune di Peschiera Borromeo e del Comune di Segrate.

I PGT comunali in questione individuano nelle proprie tavole gli ambiti assoggettati a vincolo paesaggistico, rimandando alle disposizioni della normativa vigente specifica.

Allo stesso modo, anche le disposizioni del PTCP di Milano richiamano le disposizioni e prescrizioni indicate dal PPR e, in attuazione dell'art. 77 della LR 12/2005, assumono comunque efficacia prescrittiva e prevalente quando previsto dal singolo articolo.

Nel caso specifico il PTCP di Milano individua prescrizioni limitatamente ai Corsi d'acqua (art. 24) e alle Fasce di rilevanza paesistico-fluviale (art. 23).

Per quanto attiene a queste ultime, l'art. 23 comma 3 stabilisce che le seguenti prescrizioni si applicano alle fasce riferite ai corsi d'acqua sottoposti a tutela paesistica ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. c) del D.lgs. 42/2004:

- a) evitare la realizzazione di manufatti nei punti di confluenza tra corsi d'acqua,
- b) vietare la localizzazione di nuovi impianti di smaltimento e recupero dei rifiuti,
- c) vietare la localizzazione in ambito extraurbano della cartellonistica pubblicitaria.

In riferimento alla rete idrografica naturale il PPR all'art. 20 stabilisce che «*fino al limite della fascia dei 150 metri oltre il limite superiore dell'argine, al fine di garantire per l'argine maestro e territori contermini i necessari interventi di tutela e valorizzazione paesaggistica nonché la corretta manutenzione per la sicurezza delle opere idrauliche esistenti, all'esterno degli ambiti edificati con continuità [...] e/o del tessuto edificato consolidato, come definito dal PGT, non sono consentiti nuovi interventi di trasformazione urbanistica e/o edilizia ad esclusione di quelli di manutenzione ordinaria e straordinaria, ristrutturazione edilizia, restauro e risanamento conservativo, adeguamento funzionale degli edifici esistenti, sono altresì ammessi interventi per la realizzazione di opere pubbliche attentamente verificati in riferimento al corretto inserimento paesaggistico e ai correlati interventi di riqualificazione e/o valorizzazione del sistema arginale*».

Per quanto concerne i territori contermini ai laghi, ne consegue il riferimento esclusivo all'art. 19 del PPR che, in relazione alla diffusa presenza di specchi d'acqua artificiali che caratterizza alcune aree della pianura, rende necessario operare al fine del recupero funzionale e paesaggistico dei diversi siti secondo azioni coordinate in una logica di sistema, prendendo in attenta considerazione:

- *«le problematiche ambientali per la tutela delle acque sotterranee e di superficie anche a fronte dei possibili fenomeni di eutrofizzazione e della stabilità dei luoghi,*
- *la compatibilità ambientale e paesaggistica dei laghetti con il contesto pianiziale padano,*
- *le necessità di interventi di difesa del territorio in prossimità dei corsi d'acqua,*
- *le relazioni con la rete ecologica,*
- *i rapporti potenziali con la rete verde provinciale di ricomposizione paesaggistica,*
- *le indicazioni del PTCP relative al sistema dei percorsi di fruizione e a sistemi, ambiti ed elementi di tutela e valorizzazione paesaggistica,*

al fine di individuare le opportunità di riqualificazione migliorativa del paesaggio locale in riferimento alla valorizzazione turistico-fruitiva del sito, alla realizzazione di bacini di riserva idrica, alla creazione di nuove zone umide, alla copertura degli invasi orientata alla ricomposizione paesaggistica del territorio».

Stante le disposizioni normative relative agli atti a specifica valenza paesaggistica appena descritte, è possibile affermare la piena conformità delle opere indagate in ordine alle seguenti motivazioni:

- le opere ricadenti su aree tutelate ai sensi della lettera c comma 1 dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004, e riconducibili alla Nuova aerostazione aviazione generale (B2) al Nuovo deposito carburanti (D2) ed al Nuovo edificio parcheggio multipiano area ovest (E2), costituiscono nell'insieme azioni volte all'adeguamento funzionale degli edifici esistenti ricompresi all'interno del sedime aeroportuale e, di fatto, correlati ad opere pubbliche e appartenenti al tessuto edificato urbano;
- le opere ricadenti su aree tutelate ai sensi della lettera b del comma 1 dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004, che ricomprendono tra esse le Strutture per la riqualifica del fronte verso l'Idroscalo (C3), possono considerarsi interventi finalizzati alla riqualificazione migliorativa del paesaggio locale in riferimento alla valorizzazione turistico-fruitiva del sito, che nel caso in specie è riconducibile proprio al paesaggio dell'Idroscalo.

6.2 Compatibilità del nuovo assetto aeroportuale con i valori paesaggistici

6.2.1 Alterazione del paesaggio percettivo

Come si è avuto modo di approfondire nei paragrafi precedenti, l'Aeroporto di Milano Linate si inserisce in un ambito territoriale compreso tra la fascia periferica della città di Milano e la bassa pianura lombarda a elevata connotazione rurale, la cui struttura è stata oggetto di profonde modificazioni nel corso della storia soprattutto per il fenomeno dell'urbanizzazione diffusa dell'epoca contemporanea che ha determinato la trasformazione dei tratti distintivi di tale territorio.

La struttura policentrica che caratterizza il sistema insediativo alle porte di Milano è frutto dei processi evolutivi di trasformazione territoriale che si sono generati soprattutto a partire dagli anni Cinquanta all'interno di un ambito a carattere prettamente agricolo e sezionato da importanti infrastrutture per la mobilità.

Infatti, nei primi decenni del Novecento tale territorio era prettamente vocato all'attività agricola ed evidente era l'origine come cascine e borghi rurali degli attuali centri storici. A tale sistema territoriale già si contrapponevano importanti infrastrutture quali lo scalo ferroviario di Segrate, l'Idroscalo, le grandi direttrici stradali di collegamento tra il capoluogo lombardo ed i territori circostanti e lo stesso Aeroporto Enrico Forlanini inaugurato il 21 ottobre 1937.

All'interno di tale complessa struttura paesaggistica, le possibili alterazioni del paesaggio percepito indotte dagli interventi previsti dal Masterplan in esame possono essere definite prendendo in considerazione prima di tutto il ruolo che l'Aeroporto, oggetto stesso di modifico, ha assunto nelle relazioni con il territorio circostante e conseguentemente nelle relazioni percettive.

Per una più facile lettura, si possono distinguere tre principali fasi temporali rispetto alla evoluzione della conformazione aeroportuale e che, conseguentemente, hanno determinato differenti relazioni con il paesaggio circostante. Tali fasi sono così individuate:

- anni Trenta, periodo di inaugurazione dell'Aeroporto e sua originaria configurazione,
- anni Cinquanta, le esigenze di ampliamento a partire dal secondo dopoguerra hanno determinato nuove configurazioni,
- anni Novanta, periodo dell'ultima trasformazione che ha determinato l'attuale configurazione.

Rispetto alla prima fase, come risulta dalla Figura 6-18, che inquadra l'Aeroporto Enrico Forlanini negli anni Trenta subito dopo la sua inaugurazione, gli elementi strutturanti il complesso aeroportuale erano rappresentati da due manufatti principali: l'aerostazione passeggeri e la grande aviorimessa, oggi nota come hangar "Breda".



Figura 6-18 Aeroporto Enrico Forlanini alla fine degli anni Trenta

Il progetto dell'Aeroporto, ideato dall'architetto Gianluigi Giordani, prevedeva un moderno edificio a due piani concepito per servire sia l'idroscalo sia l'aeroporto e per fare fronte all'aumento di traffico previsto negli anni a venire (cfr. Figura 6-19).

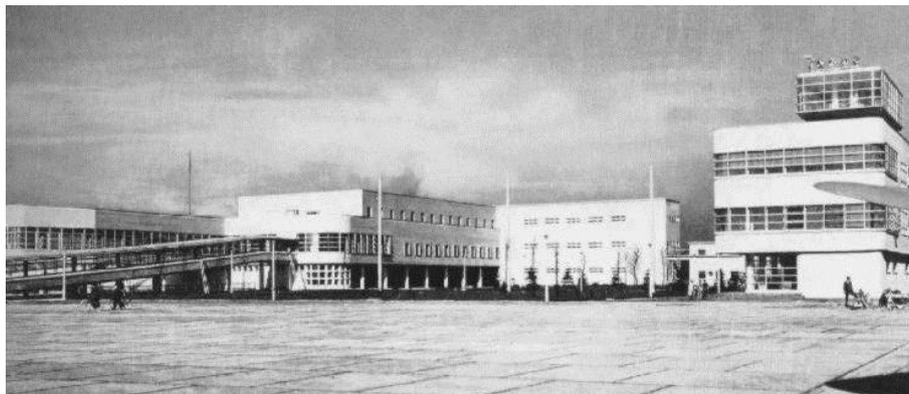


Figura 6-19 L'Aerostazione alla fine degli anni Trenta

Successivamente si diede inizio alla costruzione della grande aviorimessa, progettata dall'ingegnere Danusso, un'opera di dimensioni notevoli, costituita da una unica campata sostenuta da due travature metalliche paraboliche di 235 metri di ampiezza e di 64 metri di profondità con apertura totale mediante portali in ferro scorrevoli e sovrapponibili (cfr. Figura 6-20).



Figura 6-20 Aviorimessa di Milano Linate negli anni Quaranta

Osservando la Figura 6-18 è evidente come le volumetrie dei due principali manufatti aeroportuali, nella loro originaria concezione, emergessero rispetto al paesaggio prettamente bidimensionale circostante, connotato dall'uso agricolo del suolo.

Nel secondo dopoguerra, tale tipologia di rapporto è stata però significativamente modificata a partire dalla necessità di prolungare la originaria pista che non consentiva l'atterraggio dei più moderni quadrimotori, soprattutto quelli appartenenti alle compagnie straniere che, intuendo le grandi potenzialità dell'aeroporto di Linate per la sua vicinanza al centro cittadino, ne chiesero l'ammodernamento.

Tale ammodernamento, oltre a prevedere il progetto della nuova pista di volo, ricomprendeva anche l'ampliamento del piazzale di sosta degli aeromobili e la risistemazione della aerostazione.

Nel settembre del 1960 fu inaugurata ufficialmente la pista del nuovo Aeroporto di Linate. Nelle vecchie strutture del Forlanini fu sistemata un'aerostazione di fortuna, dotata comunque di tutti i servizi essenziali, articolata su due corpi, uno con asse principale nord-sud e fronte maggiore ad ovest ed uno poligonale verso il piazzale aeromobili (cfr. Figura 6-21). L'ampio piazzale antistante l'aerostazione costituiva lo snodo di traffico verso il viale Forlanini che fu allargato e sistemato su due corsie.

Ma l'Aeroporto dovette adeguarsi nuovamente alla domanda di espansione, sia in conseguenza dell'aumento del traffico prodotto da un bacino quale quello lombardo, sia per corrispondere alle nuove tipologie di aeromobili che determinarono nuove modificazioni ed ampliamenti, a partire dal 1967.

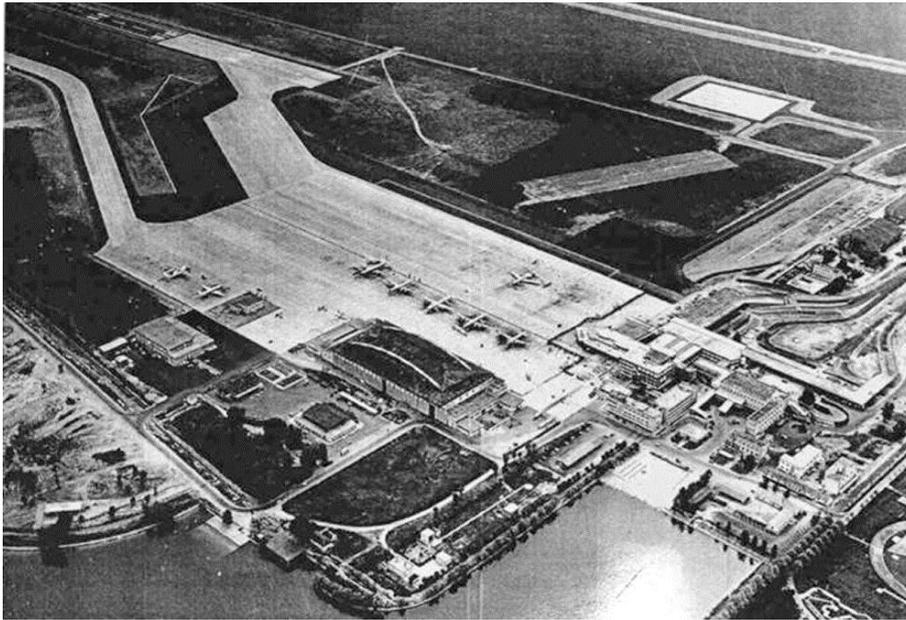


Figura 6-21 L'Aeroporto Enrico Forlanini negli anni Sessanta

L'ultima radicale trasformazione si ebbe negli anni Novanta, con il progetto affidato all'arch. Aldo Rossi, in collaborazione con M. Brandolisio, G. Da Pozzo, M. Kocher e G. Vercelloni, che prevedeva l'ampliamento e l'ammodernamento della aerostazione nella sua attuale conformazione (cfr. Figura 6-22).



Figura 6-22 L'odierna Aerostazione

Gli innumerevoli interventi intercorsi tra gli anni Trenta sino agli anni Novanta hanno determinato una profonda variazione, non solo in termini volumetrici quanto soprattutto nei rapporti intercorrenti tra i manufatti ed il loro intorno.

Oggi i manufatti appartenenti alla nuova aerostazione e all'hangar "Breda", che diversamente la sua struttura non ha mai subito sostanziali modifiche, risultano inseriti all'interno di un tessuto

edilizio che nel trascorrere del tempo ha colmato gli spazi originariamente vuoti, privando a detti manufatti la loro entità simbolo dell'infrastruttura aeroportuale.

Appare evidente come il complesso delle trasformazioni sin qui solamente accennate, abbia determinato una sostanziale variazione dei rapporti intercorrenti tra i due manufatti ed il loro intorno: se nella configurazione originaria degli anni Trenta detto rapporto rendeva l'aerostazione e l'aviorimessa i volumi simboli del paesaggio aeroportuale e con ciò punti di riferimento percettivo di un paesaggio pressoché piatto e privo di altre importanti volumetrie, oggi, con l'intensa edificazione avvenuta nel loro intorno, si configurano come elementi appartenenti al tessuto edilizio, senza soluzione di continuità.

L'insieme delle modificazioni qui accennate hanno nel loro insieme inciso sulla leggibilità complessiva della struttura paesaggistica della bonifica e, con essa, su quelle che Norberg Schulz nel suo saggio *Genius Loci* definisce come «le due funzioni psicologiche implicite nell'abitare», individuandole nell'«orientamento» e nella «identificazione».

L'inserimento di nuovi manufatti differenti per fisionomia e funzioni rispetto a quelli preesistenti impedisce difatti l'innescarsi di un processo di orientamento, da intendersi non solo nelle sue funzioni pratiche (capacità di collocarsi all'interno di una struttura insediativa), quanto e soprattutto con riferimento a quelle psicologiche, ossia nello sviluppare un sentimento di identificazione.

La casualità della distribuzione dei pesi volumetrici e di quelli funzionali lungo la direttrice di accesso costituita da Viale Forlanini, come anche l'assenza di una omogeneità tipologica e linguistica (cfr. Figura 6-23), ingenerano un senso di spaesamento all'interno dello spazio indagato.

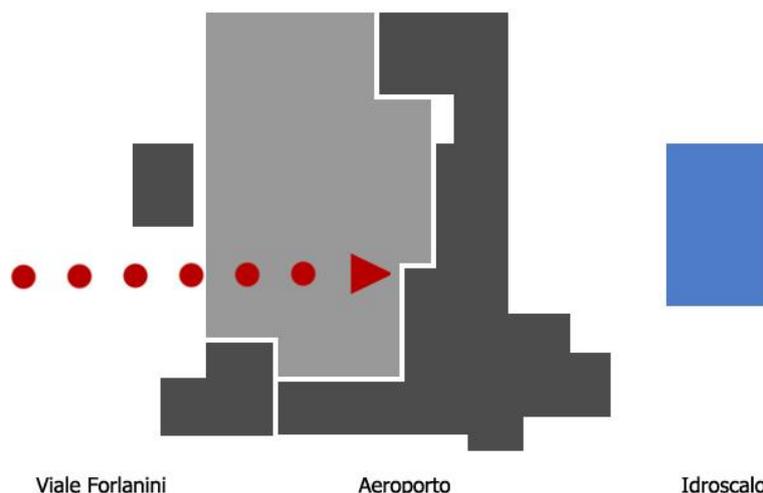


Figura 6-23 Rapporto tra pieni e vuoti lungo la direttrice principale di accesso allo stato attuale

Stante tali considerazioni, l'insieme delle iniziative previste dal Masterplan, che non sono dettate da motivazioni di tipo quantitativo, piuttosto da un progressivo miglioramento degli aspetti qualitativi,

sono finalizzate anche ad un rafforzamento della integrazione del sistema aeroportuale con il territorio circostante, sia da un punto di vista funzionale sia concettuale, mediante:

- la riqualifica del land-side, attraverso la riorganizzazione del nodo intermodale e ristrutturazione della facciata del Terminal passeggeri,
- la riqualifica del fronte Idroscalo, con la realizzazione dell'Hotel e la relativa Piazza Idroscalo,
- la riqualifica del Waterfront, mediante la rimozione dell'area deposito carburanti e nuova configurazione funzionale dell'intera area,
- la riqualifica del fronte air-side, mediante l'ampliamento del Terminal passeggeri,
- la ricollocazione dell'hangar Breda.

Il primo di detti punti è finalizzato nella volontà di fare dell'aerostazione il fulcro percettivo all'interno dell'area aeroportuale, mediante il rafforzamento dell'assialità della direttrice viaria di accesso all'aeroporto (Viale Forlanini), attestando lungo di essa nuove volumetrie al fine di bilanciare i pieni ed i vuoti oggi presenti e delimitare così l'area land-side all'interno di una tessitura ben definita e ricorrente del paesaggio milanese, ovvero quella della corte (cfr. Figura 6-24).

Il secondo di detti punti è strettamente legato con l'Idroscalo che rappresenta oggi una importante risorsa sia ambientale sia di fruizione. Infatti, allo stato attuale, il Terminal passeggeri può costituire una sorta di barriera verso tale risorsa territoriale.

In tal senso il Masterplan oggetto di studio prevede la riqualifica del Corpo BNCN del Terminal passeggeri, mediante la realizzazione di una nuova hall passeggeri che, configurata come una piazza urbana perimetrata da attività commerciali sarà in grado di connettere la città all'Idroscalo, guidando il fruitore verso la darsena dell'Idroscalo e il waterfront di futura realizzazione (cfr. Figura 6-24).

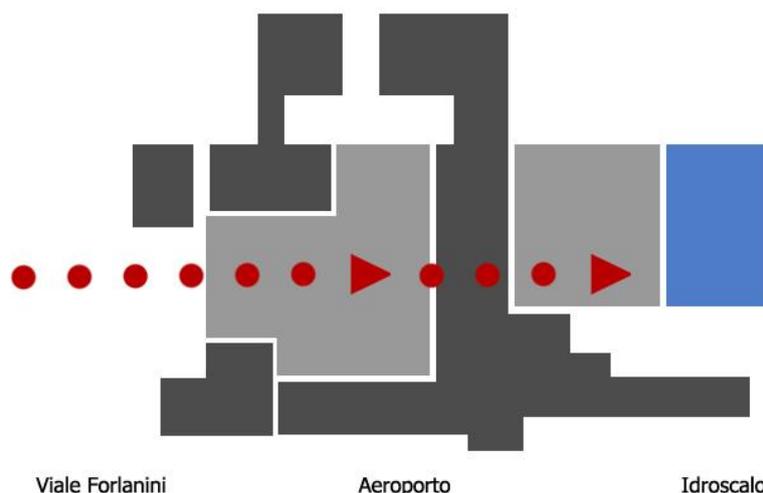


Figura 6-24 Rapporto tra pieni e vuoti lungo la direttrice principale di accesso allo stato di progetto

Quest'ultimo, oggi costituito da un insieme di strutture, realizzate sotto la spinta di esigenze impellenti dell'epoca, presentano volumetrie e strutture differenti rispetto al generale contesto

aeroportuale; nell'ambito del riassetto dell'intero Aeroporto di Milano Linate, tali strutture, insieme alla rimozione del deposito carburanti, che sarà ricollocato presso l'area dell'Aviazione Generale, saranno sostituite da altri manufatti a favore di nuove destinazioni d'uso a vocazione "urbana" quali terziario e servizi, al fine di riqualificare l'intero waterfront dell'Idroscalo.

In tal senso il Masterplan presenta volumi di nuova costruzione circondati da ampi spazi di verde di pertinenza il cui fronte principale è rivolto verso l'Idroscalo (cfr. Figura 6-25).



Figura 6-25 Sezione tipo dei manufatti del waterfront dell'Idroscalo

Per quanto concerne la riqualifica del fronte air-side, questa si risolve essenzialmente nel prolungamento del corpo di fabbrica esistente replicando il prospetto concepito dall'arch. Aldo Rossi, caratterizzato da una maglia di pilastri che diventano elementi di un lungo colonnato, alternati da ampie vetrate che si affacciano verso la pista di volo ed i piazzali aeromobili.

L'insieme dei nuovi volumi così come previsti dal Masterplan hanno lo scopo di consolidare l'Aeroporto di Milano Linate come "City Airport" attraverso tipologie architettoniche coerenti con l'esistente ed in linea con il paesaggio circostante caratterizzato dalla presenza di funzioni altamente qualificate e qualificanti che spesso hanno stimolato la progettazione di "contenitori" altrettanto qualificati, divenuti talvolta esempi di architettura contemporanea.

Certamente il caso più emblematico è rappresentato dalla sede della casa editrice Mondadori progettata da Oscar Niemeyer e oggi annoverata tra le più importanti architetture del Novecento o lo stesso progetto per l'ampliamento dell'Aeroporto di Milano Linate di Aldo Rossi inaugurato nel 1993.



Sede Mondadori



Ampliamento sede Mondadori



Quinto Palazzo ENI - Sede Agip



Sede 3M

Figura 6-26 Architetture contemporanee circostanti l'Aeroporto di Milano Linate

Per quanto in ultimo riguarda l'hangar Breda, la cui rimozione dalla sua attuale ubicazione si è resa necessaria per consentire gli ampliamenti del piazzale aeromobili conseguentemente al prolungamento del corpo di fabbrica appartenente alla sala imbarchi, il Masterplan oggetto di studio prevede la sua ricollocazione nei pressi dei nuovi piazzali aeromobili dell'Aviazione Generale. Rispetto alla originaria configurazione aeroportuale che, come già accennato, l'hangar Breda insieme all'Aerostazione passeggeri, costituivano essi stessi il paesaggio aeroportuale nell'immaginario, le cui volumetrie si stagliavano dall'intorno piatto e privo di altri elementi verticali, nella configurazione attuale, in seguito a numerosi interventi di ampliamento che si sono succeduti nel corso degli anni, essi sono diventati parte di una configurazione edificata dai caratteri eterogenei, venendo così meno il loro essere simboli dell'infrastruttura aeroportuale.

La ricollocazione dell'hangar Breda nell'ambito dell'Aviazione Generale assume in tal senso una duplice funzionalità, ovvero, oltre a permettere la riconfigurazione e l'ampliamento dei piazzali aeromobili nell'area del Terminal passeggeri nord come previsto dal Masterplan, consentirà di elevare nuovamente l'hangar Breda a simbolo dell'infrastruttura aeroportuale, in ragione della sua imponenza volumetrica che si staglia rispetto ai restanti manufatti aventi caratteristiche dimensionali più ridotte.

Stante le considerazioni sin qui riportate, nell'ambito del contesto paesaggistico indagato, la cui struttura presenta una giustapposizione di segni ed elementi di origine e natura eterogenea, è possibile affermare che il complesso degli interventi previsti dal Masterplan si inseriscono sul paesaggio aeroportuale dotando tale infrastruttura di elementi di qualità estetica e di servizi qualificanti coerenti con le preesistenze di valore architettonico dell'intorno.

6.2.2 Alterazione delle condizioni percettive

A fronte delle considerazioni appena illustrate, i temi rispetto ai quali è stata sviluppata l'analisi delle condizioni percettive intercorrenti tra gli interventi in progetto ed i valori paesaggistici espressi dal contesto e dall'area di intervento sono stati individuati nella modificazione dell'assetto percettivo e nell'alterazione delle relazioni percettive.

Tenendo in considerazione tutti gli elementi di natura prescrittiva e non che costituiscono il paesaggio da assumersi a supporto per il corretto inserimento delle opere, il presente paragrafo è finalizzato ad illustrare le scelte progettuali in rapporto agli elementi del paesaggio con cui interagiscono le opere e descriverne gli effetti sulle condizioni percettive facendo ricorso principalmente alla analisi delle condizioni percettive e alla simulazione dell'inserimento dell'opera sul Paesaggio tramite la composizione di fotosimulazioni.

Rispetto alla attuale configurazione dell'Aeroporto di Milano Linate (cfr. Figura 6-27), va considerato come questa differisca notevolmente da quella originaria, in ragione della necessità di dare risposta al composito insieme di esigenze che lo scalo si è trovato a dover affrontare nel corso degli anni a partire dalla sua inaugurazione avvenuta nel 1937.

In estrema sintesi, le principali modifiche apportate in tale lasso temporale hanno riguardato l'area del terminal passeggeri nord e quella del Waterfront dell'Idroscalo, ubicato tra questo e l'area Cargo.

Per entrambe le aree, le esigenze e gli standard tecnici che hanno guidato la loro progettazione, essendo nel frattempo mutati da quelli sulla scorta dei quali era stato sviluppato il primigenio terminal, hanno condotto ad esiti dimensionali differenti da quelli originari; in ragione di dette esigenze, gli ampliamenti di volta in volta effettuati hanno originato manufatti aventi volumetrie e caratteristiche architettoniche differenti rispetto alle preesistenze.

Anche per quanto riguarda la lettura dell'area aeroportuale sotto il profilo del rapporto tra volumi pieni e vuoti si evidenzia una situazione eterogenea.



Figura 6-27 Aeroporto Milano Linate - Configurazione attuale¹⁸

Rispetto allo scenario appena descritto, le azioni previste dal Masterplan oggetto della presente Relazione, come noto, sono volte innanzitutto nell'affermare l'Aeroporto di Milano quale "City

¹⁸ Fonte: Google Earth

Airport” e nella conseguente riqualificazione delle strutture e valorizzazione delle aree disponibili per nuovi servizi collegati alle attività aeroportuali.

In considerazione della più volte evidenziata collocazione degli interventi previsti dal Masterplan all'interno dell'attuale sedime aeroportuale e del carattere prettamente pianeggiante del territorio che non presenta punti panoramici in quota in prossimità dell'infrastruttura stessa, al fine di offrire all'Amministrazione competente una rappresentazione quanto più realistica, le fotosimulazioni sono state realizzate da punti di vista cosiddetti "a volo d'uccello" che offrono una visione completa verso i principali ambiti aeroportuali, oggetto di intervento, ovverosia:

- l'area del Terminal passeggeri nord e l'antistante nodo intermodale,
- l'area Waterfront dell'Idroscalo con la nuova Piazza Idroscalo e annesso Hotel, l'area direzionale SEA e l'Office park.

Gli interventi previsti per il Terminal passeggeri rappresentano una delle più importanti azioni previste dal Masterplan che prevedrà il prolungamento e l'adeguamento della struttura esistente, rimodulando gli spazi e il grado delle finiture per migliorarne la fruibilità e la qualità architettonica. Oltre alla redistribuzione e all'adeguamento degli spazi interni, l'edificio del Terminal passeggeri sarà interessato da una serie di interventi volti a restituire all'edificio pulizia e linearità.

Come è possibile osservare dal confronto tra lo scenario attuale (cfr. Figura 6-28) e scenario di progetto (cfr. Figura 6-29), il prolungamento del Terminal passeggeri va ad inserirsi in un ambito del fronte air-side oggi edificato e stratificato dai caratteri eterogenei che, il loro essere temporalmente riferiti a periodi e, con essi, a logiche ed esigenze tra loro differenti ha comportato che dette preesistenze, sebbene dotate di proprie caratteristiche architettoniche peculiari, siano tra loro morfologicamente differenti.

Analizzando il fronte air-side del Terminal passeggeri allo stato di progetto (cfr. Figura 6-29) si evince infatti come gli interventi previsti siano volti nel creare un fronte edificato dalle caratteristiche volumetriche, cromatiche e architettoniche uniformi, in coerenza con le preesistenze. In particolare, il prolungamento del corpo esistente ha un ruolo che va oltre quello strettamente funzionale e si individua, dal punto di vista architettonico, come una scelta di valore nella determinazione dell'aspetto estetico dell'edificio, in analogia con il carattere formale della facciata così come progettata da Aldo Rossi.



Figura 6-28 Area terminal passeggeri nord – Scenario attuale¹⁹



Figura 6-29 Area terminal passeggeri nord – Scenario di progetto

Da un punto di vista percettivo, per quanto riguarda il fronte land-side, il Terminal passeggeri sarà oggetto di una serie di interventi volti a riqualificarne la facciata, in particolare mediante la rimozione dell'attuale pensilina e la realizzazione di una nuova in vetro ed il rivestimento della facciata con pannelli di Corian bianco, decorati da una maglia di piccoli fori per garantire la trasparenza e la visibilità laddove necessario (Figura 6-30).

¹⁹ Fonte: Google Earth



Figura 6-30 Prospetto land-side del Terminal passeggeri²⁰

La nuova configurazione del Terminal passeggeri nell'ambito del fronte land-side, come già accennato precedentemente, diventerà il fulcro principale delle relazioni percettive, anche grazie la ridefinizione dei margini del fronte land-side stesso, mediante la realizzazione di nuovi manufatti lungo l'asse stradale principale di accesso, determinando in tal senso maggiore equilibrio tra volumetrie ed i vuoti (cfr. Figura 6-31).



Figura 6-31 Nodo intermodale antistante il terminal passeggeri nord

La collocazione di tali interventi previsti nell'area del Terminal passeggeri nord fa sì che l'unico punto percettivo esterno all'ambito aeroportuale dal quale sia possibile coglierne la vista sia identificato inevitabilmente con il Viale Forlanini, nel suo tratto più prossimo ad esso, che costituisce la direttrice principale di accesso all'Aeroporto, come emerso dalle analisi di intervisibilità precedentemente affrontate (cfr. § 3.3.3). Mediante tale tipologia di visuale così

²⁰ Fonte: Relazione Generale del Pian di Sviluppo Aeroportuale

ravvicinata all'area Terminal si potranno percepire i caratteri strutturali, cromatici e tipologici dei nuovi manufatti, ma in ragione delle importanti dimensioni dell'infrastruttura stessa, la vicinanza intercorrente tra il punto di vista e l'area terminal è tale da non permettere la percezione nella sua visione di insieme.

Nell'area del Waterfront dell'Idroscalo, oggi costituita da un insieme di manufatti eterogenei per caratteristiche funzionali ed architettoniche che sono stati realizzati nel corso dei vari ampliamenti di cui è stata oggetto l'intera infrastruttura aeroportuale (cfr. Figura 6-32), compresa la presenza dell'attuale deposito carburanti, si prevedono una serie di interventi volti a riqualificare tale ambito mediante una riconversione delle attuali funzioni aeroportuali a favore di nuove destinazioni d'uso di tipo terziario e servizi.



Figura 6-32 Ambito del Waterfront dell'Idroscalo allo stato attuale

Come si evince dalle figure che seguono (cfr. Figura 6-33 e Figura 6-34), che rappresentano il waterfront allo stato di progetto, la nuova Piazza Idroscalo e annesso Hotel con l'area direzionale SEA e l'area adibita all'Office park hanno l'obiettivo di qualificare tale ambito, rendendo prima di tutto accessibile e fruibile l'Idroscalo stesso, oggi visivamente impercettibile per la presenza dei manufatti che in molti casi si affacciano direttamente sullo specchio d'acqua impedendone la vista.

Il riassetto di tale ambito così come previsto dal Masterplan, sarà costituito da edifici aventi caratteristiche formali unitarie, inseriti all'interno di ampi spazi verdi e di sosta che consentiranno di valorizzare il rapporto con l'Idroscalo, come è il caso della nuova piazza dell'Idroscalo che consentirà un rapporto diretto tra questo ed il terminal, non più ostacolato dalla presenza degli edifici esistenti, oppure come l'intera area dell'Office park i cui edifici hanno la facciata principale rivolta verso l'Idroscalo e tutti collegati con l'area terminal mediante un percorso pedonale che si sviluppa lungo la fascia verde adiacente l'Idroscalo stesso.

Da un punto di vista percettivo l'ubicazione degli interventi di riqualificazione dell'intero Waterfront dell'Idroscalo è tale da non permettere la percezione della loro presenza da ambiti esterni al sedime aeroportuale.



Figura 6-33 Piazza dell'Idroscalo e annesso Hotel



Figura 6-34 Riconfigurazione del Waterfront dell'Idroscalo

In conclusione, il quadro sin qui descritto presenta delle situazioni eterogenee. Le differenti caratteristiche paesaggistiche dei canali visivi considerati mutano difatti le caratteristiche delle visuali in ordine alla ampiezza del bacino visivo e alla distanza intercorrente tra punto di vista ed obiettivo.

Se da un lato le visuali dalle arterie stradali consentono di percepire l'intera configurazione paesaggistica all'interno della quale si inserisce l'Aeroporto di Milano Linate, dall'altro la morfologia pianeggiante non permette una chiara leggibilità dei singoli elementi che la costituiscono. In

ambito urbano poi, il campo visuale si restringe e ne consegue una percezione parziale e ravvicinata che tuttavia risulta inibita dalla presenza dei manufatti edilizi.

Ne consegue che, in termini generali, l'insieme degli interventi progettuali presenta una elevata capacità di assorbimento visuale, ossia una significativa attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni introdotte, senza dar luogo ad alterazioni delle attuali condizioni percettive.

6.3 Intervento di inserimento paesaggistico-ambientale

6.3.1 Le logiche dell'intervento

Le considerazioni fin qui svolte hanno documentato le ragioni per le quali si stima di poter legittimamente ritenere che gli interventi in progetto siano coerenti con i valori paesaggistici ed ambientali ancora presenti nel contesto di intervento e compatibili con le disposizioni di tutela conseguenti al regime vincolistico gravante l'ambito di studio.

Pur nella consapevolezza che effetti generati dagli interventi in progetto possano essere ritenuti compatibili sotto il profilo paesaggistico, ambientale ed ecologico e che, conseguentemente, non si determina la necessità di prevedere opere di mitigazione, le ragioni che hanno condotto a sviluppare gli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale nel seguito descritti, risiedono in due questioni, sintetizzabili nei seguenti termini:

- le relazioni tra l'Aeroporto ed il suo intorno,
- l'Aeroporto come porta di ingresso alla città di Milano.

La prima di dette questioni trova espressione proprio nel ruolo che l'Aeroporto ha assunto nel tempo nelle relazioni con il territorio circostante e che, se ci si riferisce al processo trasformativo cui è stato oggetto, appare evidente come questo sia periodizzabile secondo tre fasi principali i cui esiti hanno dato luogo alla attuale struttura ed alla frammentarietà dei rapporti con l'intorno che ne è conseguita.

Come noto, le tre fasi alle quali ci si riferisce sono le seguenti:

- anni Trenta, periodo di inaugurazione dell'Aeroporto e sua originaria configurazione,
- anni Cinquanta, le esigenze di ampliamento a partire dal secondo dopoguerra hanno determinato nuove configurazioni,
- anni Novanta, periodo dell'ultima trasformazione che ha determinato l'attuale configurazione.

A ciascuna di dette fasi corrisponde una specifica configurazione dell'Aeroporto e conseguentemente, un suo ruolo rispetto al contorno.

Nella originaria conformazione degli anni Trenta (cfr. Figura 6-18), gli elementi strutturanti il complesso aeroportuale erano rappresentati da due manufatti principali: l'aerostazione passeggeri e la grande aviorimessa, oggi nota come hangar "Breda".

Mediante la Figura 6-18 che inquadra l'Aeroporto negli anni Trenta subito dopo la sua inaugurazione, è evidente come le volumetrie di tali due manufatti aeroportuali, nella loro

originaria concezione, emergessero rispetto al paesaggio prettamente bidimensionale circostante, connotato dal prevalente uso agricolo del suolo.



Figura 6-35 Aeroporto Enrico Forlanini alla fine degli anni Trenta

Successivamente, a partire dal secondo dopoguerra, le nuove esigenze dettate dalla necessità di adeguare l'Aeroporto alla domanda di espansione, sia in conseguenza dell'aumento del traffico prodotto da un bacino come quello lombardo e più nello specifico di quello milanese, sia per corrispondere alle nuove tipologie di aeromobili, determinarono nuove modificazioni ed ampliamenti alla struttura aeroportuale originaria.

L'ultima radicale trasformazione si ebbe negli anni Novanta, con il progetto affidato all'arch. Aldo Rossi che prevedeva l'ampliamento e l'ammodernamento della aerostazione nella sua attuale conformazione (cfr. Figura 6-22).



Figura 6-36 L'odierna Aerostazione

Gli innumerevoli interventi intercorsi tra gli anni Trenta sino agli anni Novanta hanno determinato una profonda variazione, non solo in termini volumetrici quanto soprattutto nei rapporti intercorrenti tra i manufatti ed il loro intorno.

Oggi i manufatti appartenenti alla nuova aerostazione e all'hangar "Breda", che diversamente la sua struttura non ha mai subito sostanziali modifiche, risultano inseriti all'interno di un tessuto edilizio che nel trascorrere del tempo ha colmato gli spazi originariamente vuoti, privando a detti manufatti la loro entità simbolo dell'infrastruttura aeroportuale.

Appare evidente come il complesso delle trasformazioni sin qui solamente accennate, abbia determinato una sostanziale variazione dei rapporti intercorrenti tra i due manufatti ed il loro intorno: se nella configurazione originaria degli anni Trenta detto rapporto rendeva l'aerostazione e l'aviorimessa i volumi simboli del paesaggio aeroportuale e con ciò punti di riferimento percettivo di un paesaggio pressoché piatto e privo di altre importanti volumetrie, oggi, con l'intensa edificazione avvenuta nel loro intorno, si configurano come elementi appartenenti al tessuto edilizio, senza soluzione di continuità.

La seconda delle citate questioni che trova espressione nell'Aeroporto come porta di ingresso alla città di Milano si risolve proprio con l'ampliamento e ammodernamento della aerostazione degli anni Novanta ad opera di Aldo Rossi. È proprio per l'architetto che Linate, città degli aerei, rappresenta l'idea stessa di moderna porta urbana, gateway di relazioni e metafora della città reale nella quale questa trova la sua identità.

L'idea di Aldo Rossi è infatti quella di realizzare uno scalo che, inteso quale luogo di passaggio, racconti la città ed il paese nel quale permette l'ingresso, proponendo la scena urbana come modello e riferimento progettuale: facciate di città, palazzi, porte ma anche tipologie costruttive, materiali, colori trasposti nella modernità tecnologica disegnano il fronte d'arrivo alla città di Milano moderna.

È soprattutto nella impostazione della facciata principale del fronte airside che Aldo Rossi ha dato forma e consistenza di tali idee, rendendola il fulcro visivo di tutta l'aerostazione.

Il progetto, utilizzando grandi specchiature trasparenti, rivestimenti lapidei, pensiline metalliche nei contorni, bridge fissi in struttura metallica reticolare e pareti trasparenti e massicce travi metalliche lasciate a vista, corrisponde ad un modello ideale di rappresentazione urbana che la Milano moderna vuole dare di sé.

Muovendo dalle considerazioni sin qui delineate, le strategie sulla scorta delle quali sono stati sviluppati gli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale sono sintetizzabili nei seguenti termini (cfr. Figura 6-37), i cui esiti sono rappresentati nell'elaborato cartografico "Carta degli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale" (Cod. QPGT_T13), allegato alla presente relazione:

- valorizzazione paesaggistica del fronte urbano,
- riqualificazione paesaggistica del waterfront,
- riconfigurazione dei margini,
- rafforzamento delle connessioni ecologiche.



Figura 6-37 Schema funzionale

6.3.2 Le modalità di intervento

Stante la fondamentale importanza che assume l'Aeroporto di Milano Linate nel suo ruolo di porta di ingresso e rappresentazione ideale di Milano stessa, nonché per le conseguenti relazioni con il suo intorno, appare evidente come nell'ambito delle iniziative previste dal Masterplan oggetto di Studio si possano sviluppare interventi di inserimento paesaggistico-ambientale il cui obiettivo non risiede nell'avvertita necessità di mitigare un impatto determinato dagli interventi in progetto, quanto invece dalla volontà di coglierli come occasione per operare un'azione di valorizzazione degli elementi a valenza paesaggistica ed ambientale presenti e per un rafforzamento delle relazioni tra l'infrastruttura aeroportuale ed il suo intorno.

Come accennato, le strategie di intervento precedentemente elencate sono state opportunamente tradotte nelle seguenti proposte progettuali:

- *Valorizzazione paesaggistica del fronte urbano*

Tale strategia è finalizzata nella volontà di fare dell'aerostazione il fulcro percettivo all'interno dell'area aeroportuale, mediante il rafforzamento dell'assialità della direttrice viaria di accesso all'aeroporto costituita da Viale Forlanini. Nello specifico:

- saranno attestate lungo tale viale in corrispondenza del piazzale antistante l'Aerostazione nuove volumetrie al fine di bilanciare i pieni ed i vuoti oggi presenti e delimitare così l'area land-side all'interno di una tessitura ben definita e ricorrente del paesaggio milanese, ovvero quella della corte;
- saranno messi a dimora filari arbustivi lungo il perimetro aeroportuale in corrispondenza del limitrofo Parco Forlanini al fine di bilanciare la dotazione vegetazionale oggi presente, creando in tal senso continuità con il sistema del verde esistente e formando delle quinte verdi su entrambi i lati del viale di accesso all'Aeroporto.

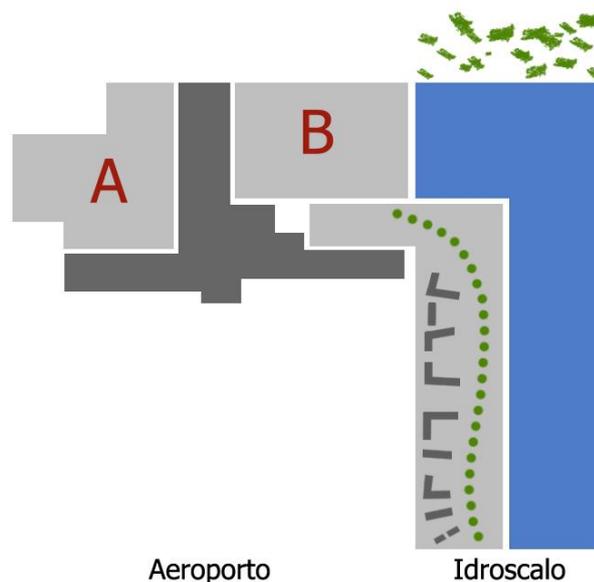


Figura 6-39 Riqualificazione del waterfront: schema logico

- *Riconfigurazione dei margini*

Come si è avuto modo di considerare precedentemente, rispetto alla originaria conformazione dell'Aeroporto in cui le volumetrie dei manufatti principali costituiti dall'Aerostazione e dall'hangar Breda si elevavano rispetto ad un paesaggio privo di altri elementi verticali e connotato da un uso prevalente agricolo, oggi l'infrastruttura aeroportuale, la cui attuale fisionomia è frutto di numerosi ampliamenti succedutesi nel tempo, si inserisce all'interno di un contesto fortemente urbanizzato la cui intensa edificazione ha inglobato al suo interno i manufatti aeroportuali senza soluzione di continuità, venendo così meno una chiara distinzione tra il paesaggio aeroportuale vero e proprio ed il suo intorno.

Tale strategia ha come finalità quella di rafforzare il margine aeroportuale, mediante la realizzazione di un sistema di rimodellamenti morfologici disposti lungo alcuni ambiti perimetrali dell'Aeroporto.

La formazione di tali terrapieni avverrà mediante il riutilizzo delle terre da scavo prodotte durante la fase di cantiere.

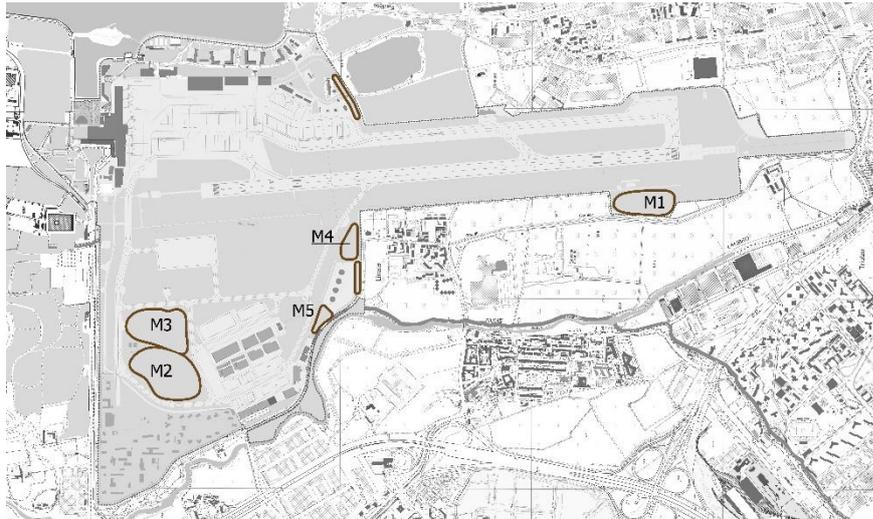


Figura 6-40 Localizzazione dei terrapieni

- *Rafforzamento delle connessioni ecologiche*

Il fiume Lambro costituisce uno dei rari ambiti a connotazione naturale scampati dalla intensa attività agricola e dalla urbanizzazione che caratterizzano il territorio indagato.

Tale proposta progettuale, motivata da esigenze strettamente ecologiche, persegue pertanto le molteplici finalità di elevare la naturalità del luogo e di costituire un segno di ricucitura con l'elemento vegetale ancora presente lungo il corso fluviale.

Tale strategia si attua mediante l'incremento della dotazione vegetazionale di un tratto spondale del Fiume Lambro attraverso la piantumazione di specie autoctone, in coerenza con le indicazioni del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano, approvato con DGR n. 7/818 del 3 agosto 2000.

Nelle aree di pertinenza saranno messi a dimora esemplari appartenenti alle seguenti specie:

- *Corilus avellana,*
- *Carpinus betulus,*
- *Ligustrum vulgare,*
- *Salix alba.*



Figura 6-41 Rafforzamento delle connessioni ecologiche

6.3.3 Abaco vegetazionale

La scelta delle specie vegetali da utilizzare nel proposto intervento di inserimento paesaggistico-ambientale è stata incentrata su motivazioni di ordine estetico e funzionale, nonché di coerenza con le caratteristiche vegetazionali e climatiche del luogo di intervento attraverso l'impianto di specie facenti riferimento alla vegetazione potenziale, pur nel rispetto delle esigenze derivanti dalla prossimità all'area aeroportuale e, pertanto, adottando specie che non si configurino come attrattive per l'avifauna.



Carpinus betulus

Specie da siepe per eccellenza, il carpino bianco è consigliabile anche per la formazione di gruppi monospecifici o di boschetti plurispecifici. È raccomandabile per cortine frangivento e per siepi topiarie e per le alberature urbane.

Dimensioni Fino a 20 metri.

Portamento Albero con portamento dritto e chioma allungata. La corteccia si presenta sottile, liscia al tatto, di colore grigio, irregolare per il fusto scanalato e costolato. Le radici sono fascicolate e molto ramificate.

Fogliame Le foglie sono alterne, semplici, brevemente picciolate, ovato-oblunghe, con nervature in rilievo e ben visibili sulla pagina inferiore, con apice acuminato e margine finemente e doppiamente dentato. Ingialliscono in autunno ma permangono

secche sui rami anche per lungo tempo, specie sulle piante di giovane età.

Fioritura Specie monoica, i fiori sono poco vistosi e riuniti in amenti. I fiori maschili sono tozzi e penduli; i fiori femminili sono corti, situati poco sotto l'apice dei rami, hanno perigonio e sono portati a coppie su una serie di brattee e bratteole che nel frutto diverranno una brattea triloba, tipica della specie.

Frutti Il frutto è un achenio che contiene un seme non alato. La propagazione avviene attraverso il vento.



Corylus avellana

È diffusa in Italia dalla pianura fino ad una altitudine di 1300 m, cresce nel sottobosco delle foreste di latifoglie ed è anche utilizzato come siepe. Viene coltivato in molte regioni per ricavare le nocciole destinate al consumo fresco o dopo trasformazione.

Dimensioni Fino a 7 metri.

Portamento Ha un portamento cespuglioso, le ramificazioni partono direttamente dalla base della pianta e si sviluppano in forma libera. Il fusto è sottile e slanciato. La corteccia è di colore marrone grigio, glabra, con solcature longitudinali e sparse lenticelle chiare.

Fogliame Le foglie sono alterne rotondo-ovali con picciolo lungo. La pagina superiore è verde poco pelosa; la pagina inferiore è più chiara; le nervature sono evidenti.

Fioritura È una specie monoica: le infiorescenze maschili in amenti penduli che si formano in autunno, le femminili somigliano ad una gemma di piccole dimensioni.

Frutti Grossi acheni racchiusi in un pericarpo legnoso di colore marroncino, eduli. Sono circondati quasi interamente da un involucri fogliaceo, dentato o irregolarmente frastagliato.



Ligustrum vulgare

È anche chiamato conastello, guistrico, olivella, rovistico e sanguinello. È molto usato nei giardini all'italiana, poiché si adatta molto alle potature, quindi, particolarmente indicato per l'arte topiaria. I rametti giovani del ligustro hanno un legno molto profumato, utilizzato per realizzare canestri.

Dimensioni Fino a 5 metri.

- Portamento** Portamento arbustivo, talvolta con forma di piccolo albero; nelle regioni più fredde è pianta caducifoglia, mentre in climi più temperati conserva le foglie fino all'emissione delle nuove. Corteccia grigio verdastra, ricoperta da una patina prima pruinosa e successivamente suberosa.
- Fogliame** Lamine con breve picciolo, opposte e decussate, ovoidali alla base e maggiormente lanceolate verso l'apice; la pagina superiore è piuttosto lucida e di colore verde intenso mentre quella inferiore è opaca e più chiara; il margine è continuo, liscio.
- Fioritura** Ermafroditi e dal profumo intenso, sono riuniti in infiorescenze a forma di piccole pannocchie, poste all'apice dei rami; fiori con petali di colore bianco opaco.
- Frutti** Bacche a maturità di colore nero-violacee, tondeggianti; il periodo di maturazione è autunnale, in ottobre – novembre.



Populus alba

I pioppi sono essenziali nell'azione di consolidamento degli argini dei fiumi, in relazione anche all'ampia estensione dell'apparato radicale che si dirama dalla pianta madre per oltre venti metri. Spesso viene piantato artificialmente in filari per l'utilizzo del legname.

- Dimensioni** Alto fino a 30-40 metri.
- Portamento** Specie arborea con chioma globosa e arrotondata. Il fusto è regolare e diritto, ma può essere presente anche sotto forma di arbusto. La scorza negli individui giovani è molto chiara (biancastra), sottile e con la presenza di una lieve peluria, negli adulti si inscurisce ed è percorsa da striature bruno-nerastre.
- Fogliame** Le foglie hanno una forma ovale o rotondeggiante, ma talvolta irregolarmente lobata. La pagina fogliare superiore è lucida, di colore verde scuro, mentre quella inferiore, come gli interi getti giovani, è ricoperta da una fitta peluria biancastra.
- Fioritura** Pianta dioica con fiori distinti in amenti maschili e femminili. I primi sono prima rossi e poi gialli alla fioritura. I secondi di colore verde-grigiastro.
- Frutti** I frutti sono capsule pedunculato con superficie liscia, riuniti in infruttescenze a spiga che pendono dai rami.



Salix alba

Così chiamato per le foglie setose che riflettono la luce, il Salice bianco vive sulle sponde dei fiumi e dei laghi, su suoli umidi ricchi di sali nutritivi e di calcio. Il Salice bianco, come tutte le piante che abitano gli argini dei corsi d'acqua, svolge un'azione di consolidamento del terreno. Per la sua capacità di permanenza in terreni saturi di umidità, viene utilizzata nel rimboschimento di zone paludose. Inoltre tollera bene l'inquinamento atmosferico.

- Dimensioni** Fino a 20-25 metri di altezza.
- Portamento** Pianta legnosa con portamento arboreo, ha un fusto diritto, con corteccia grigia più o meno chiara presto screpolata, cordonata longitudinalmente a maturità. Ha una chioma solitamente ampia e leggera, con rami eretti e ramoscelli sottili e flessibili, con corteccia da verde-rossastra a bruno-rossastra
- Fogliame** Le foglie sono strette e caduche, lanceolato-acuminate, a maturità con pagina superiore glabrescente, appena lucida e inferiore sericeo-argentea per la densa pelosità ben evidente; il bordo è finemente dentato, con una base cuneata ed apice leggermente asimmetrico.
- Fioritura** I fiori maschili e femminili crescono su alberi diversi. Le infiorescenze maschili sono amenti con fiori gialli brillanti (in aprile) a 2 stami. Le infiorescenze femminili sono amenti sottili e verdi con fiori ad ovario allungato. Gli amenti femminili a maturazione diventano bianchi e soffici coperti di peluria.
- Frutti** I frutti sono costituiti da una capsula oblunga che si apre in due valve. A giugno lasciano cadere i semi a bastoncino muniti di lunghi peli lanuginosi.

6.4 Quadro di sintesi

Le analisi condotte hanno consentito di descrivere il contesto di riferimento attraverso il riconoscimento dei caratteri paesaggistici appartenenti ad un ambito definito di transizione, poiché ubicato tra l'area dalla prevalente connotazione urbana del capoluogo lombardo ed i comuni ad esso gravitanti nell'intorno e l'area più propriamente agricola della bassa pianura padana, articolato in tal senso nei tre sistemi prevalenti di paesaggio:

- Ambito di paesaggio urbano e antropizzato, costituito dalla periferia urbana di Milano e dei centri minori diffusasi sul territorio a partire dagli anni Sessanta. Il fenomeno dell'intensa urbanizzazione dell'epoca contemporanea ha determinato un proliferarsi delle aree artificializzate a discapito di quelle rurali;

- Ambito di paesaggio agricolo, costituito da tutti quei territori non ancora soggetti all'intensa urbanizzazione e caratterizzati da ampi appezzamenti dove l'uso prevalente del suolo è la coltivazione di mais e di aree adibite al pascolo;
- Ambito di paesaggio naturale e seminaturale, costituito da limitati margini di naturalità ubicati in corrispondenza dei corsi e specchi d'acqua e che rappresentano importanti elementi a valenza ambientale.

Tali ambiti non sono sempre rimasti immutati nel corso della storia, ma hanno subito delle trasformazioni in seguito ai diversi processi di antropizzazione che hanno interessato l'intero ambito della pianura padana.

Infatti, fino al primo dopoguerra tale ambito era connotato dal prevalente uso agricolo del suolo dove il sistema insediativo presente era costituito dalle cascine e dai borghi rurali in forte contrapposizione con l'ambito urbanizzato della città di Milano ancora chiuso all'interno della rete stradale e ferroviaria che per lungo tempo fungevano da barriera allo sviluppo dell'edificazione in aree extraurbane.

È a partire dal secondo dopoguerra che si assiste ad una forte espansione urbana della periferia di Milano e dei borghi limitrofi con la realizzazione della rete stradale minore, a supporto di quelle che storicamente fungevano da collegamento tra il capoluogo lombardo ed il suo intorno, lungo le quali l'urbanizzazione incontrollata si è diffusa sull'intera bassa pianura padana, frammentando spesso le distese aree agricole.

Nell'ambito territoriale all'interno del quale è ubicato l'Aeroporto di Milano Linate è evidente come ancora oggi permangano ampie aree adibite ai coltivi ed al pascolo, corrispondenti tra l'altro con il Parco Agricolo Sud di Milano, insieme ad ambiti soggetti maggiormente al fenomeno dell'urbanizzazione, che hanno determinato la frammentazione delle stesse aree agricole ancora presenti.

L'area complessivamente si presenta costituita da un insieme di elementi contrapposti: da una parte sono le grandi aree di sviluppo della periferia urbana con l'Aeroporto, dall'altra, ambiti di particolare interesse paesaggistico e ambientale costituiti dal mosaico agrario e dei pascoli e delle residuali aree di valore naturale. Appare quindi evidente come i processi di antropizzazione che si sono susseguiti negli ultimi anni abbiano modificato i valori originari di questa porzione della bassa pianura padana.

Allo stesso modo, anche il rapporto intercorrente tra l'Aeroporto ed il paesaggio circostante ha subito delle alterazioni in ragione dei numerosi ampliamenti apportati nel corso degli anni alla infrastruttura aeroportuale rispetto alla sua originaria configurazione ed alla graduale trasformazione del paesaggio tipicamente agricolo a paesaggio dai connotati più propriamente urbani.

Ai fini della presente Relazione ed in forza delle disposizioni di cui all'articolo 146 del D.lgs. 42/2004 e smi, le iniziative previste dal Masterplan oggetto di verifica di compatibilità paesaggistica sono risultate quelle elencate nella Tabella 6-3 che segue, in quanto interessanti:

- i territori contermini ai laghi (ex art. 142 co. 1 lett. b del D.lgs. 42/2004 e smi),
- la fascia di rispetto dai corsi d'acqua (ex art. 142 co. 1 lett. c del D.lgs. 42/2004 e smi).

Tipologie costruttive	Interventi
Infrastrutture di volo	Ampliamento piazzali aeromobili nord (A2)
Terminal	Riqualifica ed ampliamento terminal passeggeri (B1) Nuova aerostazione aviazione generale (B2)
Aree a servizio delle attività aeroportuali	Strutture di supporto all'aviazione commerciale (C2) e per la riqualifica del fronte verso l'Idroscalo (C3)
Strutture tecnologiche	Nuovo deposito carburanti (D2)
Sistema parcheggi	Nuovo edificio parcheggio multipiano area ovest (E2)

Tabella 6-3 Le iniziative del Masterplan oggetto di verifica di compatibilità paesaggistica

Entrando nel merito della prima delle due tipologie di elementi sopra richiamati, i territori contermini ai laghi sono disciplinati dall'art. 19 del PPR che, in relazione alla diffusa presenza di specchi d'acqua artificiali che caratterizza alcune aree della pianura, rende necessario operare al fine del recupero funzionale e paesaggistico dei diversi siti secondo azioni coordinate in una logica di sistema *«al fine di individuare le opportunità di riqualificazione migliorativa del paesaggio locale in riferimento alla valorizzazione turistico-fruitiva del sito, alla realizzazione di bacini di riserva idrica, alla creazione di nuove zone umide, alla copertura degli invasi orientata alla ricomposizione paesaggistica del territorio»*.

In merito alla fascia di rispetto dai corsi d'acqua l'art. 20 del PPR stabilisce che in tali fasce *«all'esterno degli ambiti edificati con continuità [...] e/o del tessuto edificato consolidato, [...], non sono consentiti nuovi interventi di trasformazione urbanistica e/o edilizia ad esclusione di quelli di manutenzione ordinaria e straordinaria, ristrutturazione edilizia, restauro e risanamento conservativo, adeguamento funzionale degli edifici esistenti, sono altresì ammessi interventi per la realizzazione di opere pubbliche attentamente verificati in riferimento al corretto inserimento paesaggistico e ai correlati interventi di riqualificazione e/o valorizzazione del sistema arginale»*.

Stante le disposizioni normative relative agli atti a specifica valenza paesaggistica appena descritte, è possibile affermare la piena conformità delle opere indagate in ordine alle seguenti motivazioni:

- le opere ricadenti su aree tutelate ai sensi della lettera b del comma 1 dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004, che ricomprendono tra esse le Strutture per la riqualifica del fronte verso l'Idroscalo (C3), possono considerarsi interventi finalizzati alla riqualificazione migliorativa del paesaggio locale in riferimento alla valorizzazione turistico-fruitiva del sito, che nel caso in specie è riconducibile proprio al paesaggio dell'Idroscalo;

- le opere ricadenti su aree tutelate ai sensi della lettera c comma 1 dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004, e riconducibili alla Nuova aerostazione aviazione generale (B2) al Nuovo deposito carburanti (D2) ed al Nuovo edificio parcheggio multipiano area ovest (E2), costituiscono nell'insieme azioni volte all'adeguamento funzionale degli edifici esistenti ricompresi all'interno del sedime aeroportuale e, di fatto, correlati ad opere pubbliche e appartenenti al tessuto edificato urbano.

Tali azioni, e più in generale l'insieme delle previsioni del Masterplan, come noto, si prevedranno all'interno del sedime aeroportuale, interessando una struttura ormai consolidata e ampiamente inserita nell'immagine che i residenti hanno dell'ambito aeroportuale, il quale dialoga con il territorio circostante ormai da decenni, non alterando il paesaggio circostante e non interferendo in modo significativo con la sua percezione.

Sulla scorta della analisi dei caratteri percettivi e della intervisibilità è emerso che, stante la conformazione prettamente pianeggiante del territorio all'interno del quale è ubicato l'Aeroporto di Milano Linate, non sono emersi punti e percorsi panoramici di normale accessibilità dai quali sia possibile una lettura di insieme dell'area aeroportuale e con essa le sue parti oggetto di modifico mediante le opere progettuali previste dal Masterplan 2015-2030.

Pertanto, partendo dalla analisi degli ambiti di fruizione visiva effettiva, identificati con quegli ambiti da cui l'area di intervento è effettivamente visibile nella sua interezza o per sua buona parte, non sono emersi ambiti visivi prioritari di luoghi di normale accessibilità in ragione della distanza intercorrente tra questi e l'area aeroportuale oggetto di interventi che, per la tipologia infrastrutturale come quella di un Aeroporto, ne condiziona sensibilmente la percezione.

Infatti, considerando gli ambiti di fruizione visiva effettiva individuati,

- Asse 1 di Viale Enrico Forlanini - SP14 (Milano),
- Asse 2 di Viale dell'Aviazione - Via Gaudenzio Fantoli (Milano) - Via Milano (Peschiera Borromeo).
- Asse 3 di Via XXV Aprile - Via IV Novembre (Peschiera Borromeo),

è opportuno preliminarmente considerare che si trattano tutti di ambiti a frequentazione dinamica il che limita a priori l'intensità di impatto visivo che le opere in progetto potrebbero generare sul paesaggio. Secondariamente, in merito alla distanza intercorrente tra questi e l'Aeroporto, la percezione delle aree aeroportuali da punti di vista piuttosto distanti permette una visione di insieme della struttura aeroportuale, senza però permettere una chiara lettura dei suoi particolari; al contrario, una vista troppo ravvicinata potrà permettere la percezione dei caratteri strutturali, cromatici e tipologici dei manufatti aeroportuali, ma in ragione delle importanti dimensioni dell'infrastruttura stessa, la vicinanza intercorrente tra i punti di osservazione e l'area terminal è tale da non permettere di percepire l'Aeroporto nella sua visione di insieme.

Ad ogni modo, posto che l'obiettivo principale del Masterplan è quello di aumentare la qualità dei livelli di servizio dell'Aeroporto, l'insieme delle iniziative da esso previste non sono dettate dunque da un aspetto quantitativo, piuttosto tendono a un progressivo miglioramento degli aspetti qualitativi.

In tal senso, da un punto di vista dei condizionamenti percettivi del paesaggio, l'insieme degli interventi volti alla riconfigurazione e riqualificazione della struttura aeroportuale, unitamente agli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale previsti tendono a:

- **Incrementare la fruizione e la visibilità dell'Idroscalo**

La riqualificazione dell'intero fronte rivolto verso tale preesistenza prevede la realizzazione in prossimità del Terminal passeggeri nord della nuova Piazza Idroscalo con l'annesso hotel ed i nuovi uffici direzionali SEA. Mediante la riconfigurazione interna del Terminal, che prevedrà una diretta connessione con tale spazio aperto, l'Idroscalo sarà maggiormente fruibile dalla città di Milano.

Ulteriore intervento che permetterà un maggior rapporto percettivo e di fruizione dell'Idroscalo sarà la realizzazione del nuovo Office Park, i cui manufatti sono connessi ad esso non soltanto da un punto di vista percettivo, mediante la loro tessitura dal disegno a corte rivolta verso l'Idroscalo, ma anche attraverso un percorso pedonale che, attraversano gli spazi verdi pertinenziali, collega l'intero Office park con l'area del Terminal passeggeri.

- **Inserire manufatti architettonici aventi caratteristiche formali coerenti con quelle presenti nell'intorno**

Le iniziative previste dal Masterplan interessano una infrastruttura aeroportuale attualmente costituita da un ambito fortemente edificato e stratificato, dai caratteri eterogenei, in quanto realizzati in periodi temporalmente differenti per rispondere alle impellenti esigenze dettate all'epoca.

In tal senso, al fine di riconvertire le attuali funzioni aeroportuali a favore di nuove destinazioni d'uso a vocazione "urbana" quali terziario e servizi, i nuovi manufatti saranno dotati di una certa uniformità sotto il profilo architettonico e formale, in linea con gli elementi di qualità architettonica presenti nell'intorno dell'Aeroporto che rappresentano le sedi di importanti attività del settore terziario.

Per lo stesso prolungamento previsto per il Terminal passeggeri nord verso il fronte air-side, la volontà è quella di replicare nel nuovo corpo di fabbrica le caratteristiche formali già presenti nella porzione ideata da Aldo Rossi negli anni Novanta, al fine di ottenere un fronte air-side uniforme e di restituire all'edificio pulizia e linearità.

- **Elevare il Terminal passeggeri nord e l'hangar Breda a simboli dell'Aeroporto di Milano Linate**

Come più volte ribadito nell'ambito della presente Relazione, tali manufatti, stagliandosi dal paesaggio rurale circostante, nella configurazione originaria dell'infrastruttura aeroportuale, rappresentavano nell'immaginario della cittadinanza locale l'Aeroporto stesso. Tale valenza simbolica è venuta meno con il susseguirsi degli ampliamenti cui è stato oggetto l'Aeroporto stesso e con il dilagare del fenomeno dell'urbanizzazione nella bassa pianura padana, tantoché oggi, tali manufatti risultano inglobati all'interno dell'edificato aeroportuale.

Volontà del Masterplan è quella di restituire di nuovo a tali manufatti l'importanza simbolica originaria mediante una serie di interventi.

Per quanto concerne il Terminal passeggeri nord, oltre alla riconfigurazione interna, saranno previsti interventi volti a riqualificare la facciata land-side, ovvero quella rivolta verso Viale Forlanini, asse principale di accesso all'area aeroportuale, mediante l'installazione di pannelli di Corian bianchi e decorati da una maglia di piccoli fori per garantire la trasparenza e la visibilità laddove necessario e la sostituzione dell'attuale pensilina con una nuova in vetro, tale da offrire maggior trasparenza e leggibilità dell'intera facciata.

Il Terminal passeggeri nord, così come riqualificato, diventerà il principale fulcro percettivo di tale area, grazie anche alla riqualificazione dell'antistante nodo intermodale.

Per quanto attiene l'hangar Breda, cogliendo l'occasione del suo smontaggio per lasciar spazio ai nuovi piazzali aeromobili antistanti al prolungamento del Terminal passeggeri nord, il Masterplan prevede una sua ricollocazione nei pressi dell'Aviazione Generale.

In tale ambito, circondato da manufatti dalle volumetrie certamente inferiori, diventerà il secondo fulcro percettivo dell'Aeroporto, riacquistando in tal senso l'originario valore venuto meno nel corso degli anni.

In ragione delle considerazioni sin qui descritte, è possibile ritenere che l'insieme delle opere previste dal Masterplan andranno ad apportare benefici al paesaggio ed in generale al suo stato percettivo.