

Aeroporto di Milano Malpensa Masterplan aeroportuale 2035



Studio di Impatto Ambientale
Allegato SIA-A6: Patrimonio storico-testimoniale

INDICE

1	Il contesto territoriale di area vasta ed il territorio di Malpensa.....	3
1.1	Il contesto territoriale: la configurazione attuale	3
1.2	Il contesto territoriale: gli elementi morfogenetici	4
2	Gli elementi identitari	5
2.1	Le vie d'acqua: il territorio di Malpensa all'interno della direttrice Milano-Sempione.....	5
2.2	Le vie d'aria: il territorio di Malpensa come distretto dell'aeronautica	7
3	Il sistema fruitivo.....	8
3.1	Malpensa, punti di interesse e fruizione.....	9

In copertina

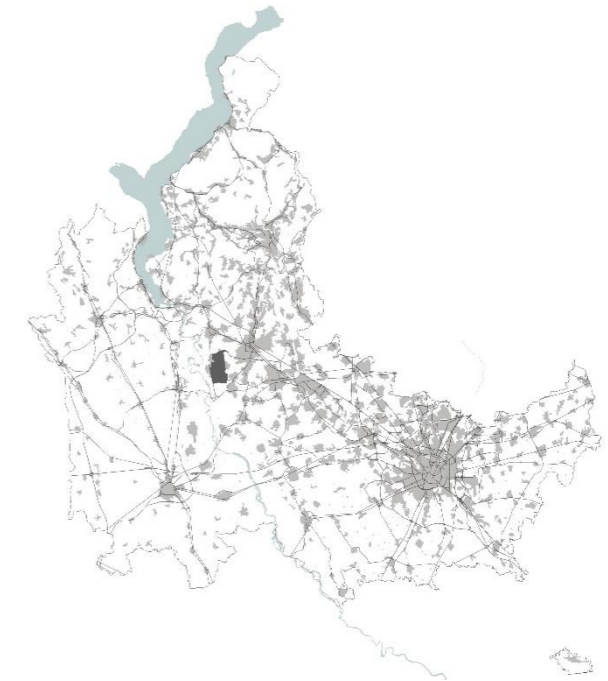
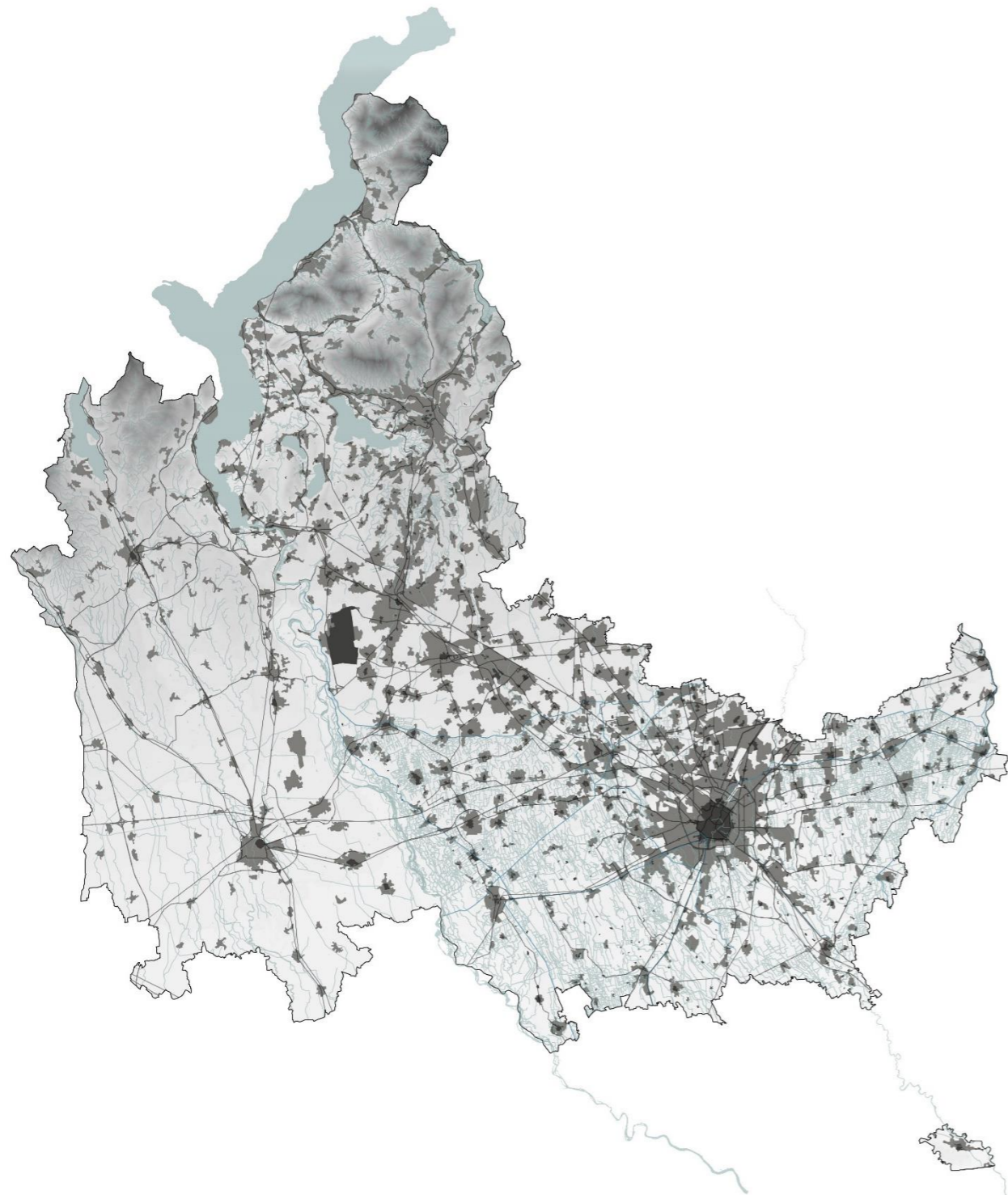
Giacomo Balla, Tutto si muove (1913-1914). Tempera su carta da spolvero intelata, Collezione privata

Fonte:

<https://www.jamesmagazine.it/art/balla-boccioni-depero-costruire-lo-spazio-del-futuro>

1 Il contesto territoriale di area vasta ed il territorio di Malpensa

1.1 Il contesto territoriale: la configurazione attuale



Il sistema **naturale**.

L'aeroporto Malpensa è parte del sistema infrastrutturale della direttrice territoriale Asse del Sempione.

Storicamente, la direttrice è connotata dall'antico tracciato romano del Verbano, ripreso in epoca napoleonica con la costruzione della strada del Sempione che collega Milano con l'Oltralpe attraverso il passo alpino.

Il ruolo della direttrice del Sempione nella struttura territoriale del territorio Nord - Ovest milanese è da comprendersi nell'analisi dei processi di urbanizzazione e conurbazione avvenuti a partire dai nuclei che si attestano lungo la direttrice oggi definita *megalopoli lombarda*.

Il sistema **antropico**.



Il modello **interpretativo**.

1.2 Il contesto territoriale: gli elementi morfogenetici



La direttrice generatrice: **l'Asse del Sempione**



Le infrastrutture di terra: **la strada del Sempione (SS33)**



Le infrastrutture d'acqua: **canale Villoresi e naviglio Grande**

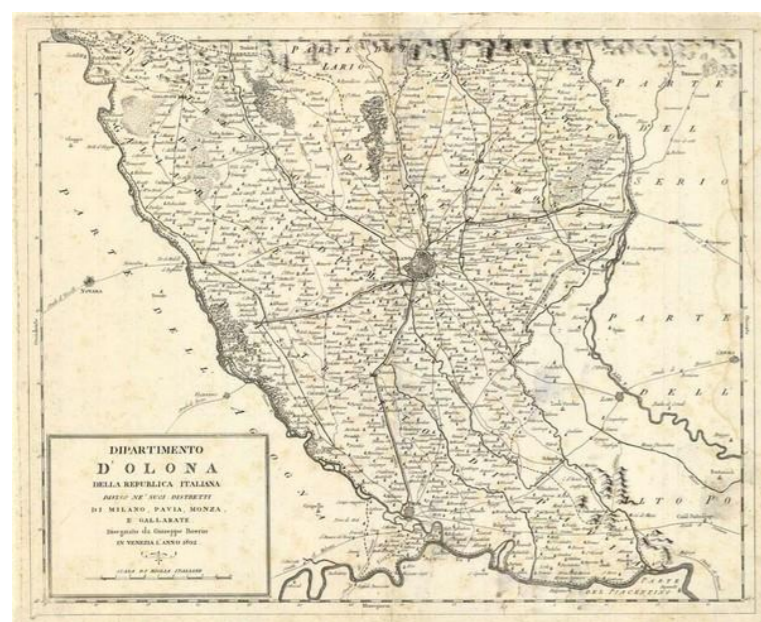


Figura 1-1 "Carta del Dipartimento d'Olona della Repubblica Italiana" (1802)

Tra le numerose testimonianze storico – cartografiche la "Carta del Dipartimento d'Olona della Repubblica Italiana" (1802) e la "Carta d'Italia IGM" (1872) sono quelle che meglio restituiscono l'evolversi dell'attuale assetto territoriale.

La prima redatta nel 1802 evidenzia la strada del Sempione che nel primo tratto, a nord ovest di Milano, mantiene lo stesso tracciato della strada per Saronno – Varese. Oltre l'importante tracciato, sono messe in evidenza altre componenti ad oggi riconoscibili, come le zone di brughiera tra Busto e Gallarate e Gallarate e il Ticino e i centri abitati distinti secondo una precisa gerarchia. Prevale Gallarate, come capoluogo dell'omonimo distretto seguono Rho, Nerviano, Legnano, Somma, Sesto Calende.

Il secondo documento cartografico redatto dall'Istituto Geografico Militare, riporta l'avvio della seconda fase di completamento del fascio infrastrutturale del Sempione, ovvero la realizzazione delle ferrovie, tra cui, la prima citata Milano Gallarate e, non meno importante collegamento tra il capoluogo lombardo e Novara.

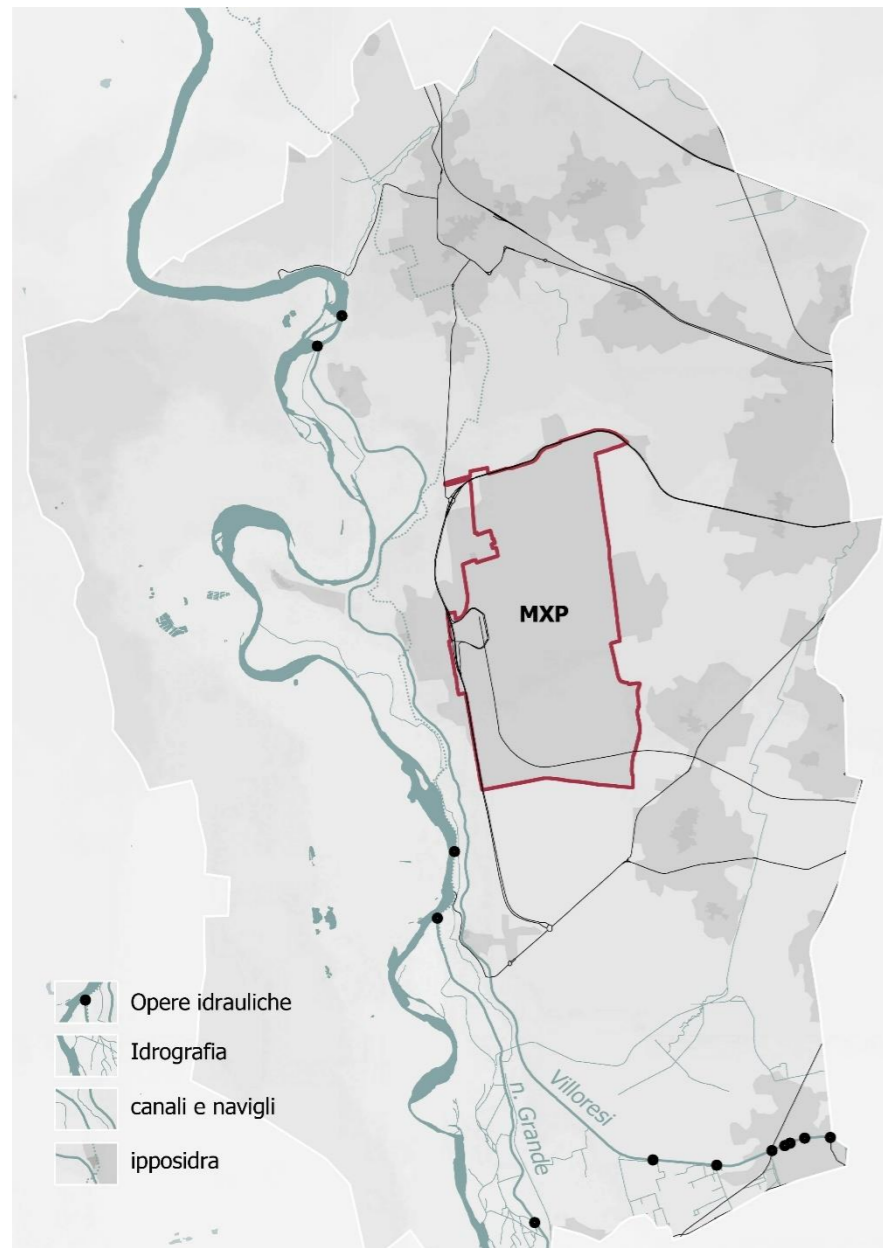
Altro importante sistema parte del territorio oggetto d'analisi è il sistema del reticolo idrografico artificiale lombardo, tra quelli interessati dal sistema territoriale indagato, vi è sicuramente l'ottocentesco canale irriguo Villoresi e il Naviglio Grande reso navigabile fino al centro di Milano grazie all'intervento di Visconti con la costruzione della darsena.

È fin dal 1800 che molti dei trasporti tra il Lago Maggiore e Milano avvenivano utilizzando il Ticino e i canali attraverso il percorso Sesto Calende – Tornavento – Milano.

Le difficoltà di trasporto delle merci che dalla darsena di Milano dovevano raggiungere la Svizzera via acqua erano rappresentate dalle rapide del fiume Ticino. Difficoltà superate con la costruzione della ipposidra operativa tra il 1858 e 1865 e della strada alzaia lungo il naviglio.

2 Gli elementi identitari

2.1 Le vie d'acqua: il territorio di Malpensa all'interno della direttrice Milano-Sempione



L'**Ipposidra** come collegamento tra le vie d'acqua.

La "ferrovia delle barche" costruita parallelamente al Ticino nel tratto tra Tornavento Sesto Calende permetteva alle imbarcazioni provenienti da Milano di raggiungere il Lago Maggiore via terra, senza dover affrontare le pericolose rapide che il fiume presenta in questo tratto. Il progetto, ideato dal milanese Carlo Cattaneo, consisteva in un carrello poggiato su binari e trainato da 6 o 8 cavalli a seconda del peso della barca caricata. A Tornavento, poco dopo l'inizio del Naviglio Grande, sorgeva una darsena ove giungevano i barconi da Milano nell'attesa di essere caricati. Il tracciato, di complessivi 18 chilometri circa, si snodava per alterni dislivelli dalla darsena di Tornavento attraverso la pianura della Malpensa fino a Somma Lombardo, in prossimità del fiume Strona. Da qui, una discesa di 400 metri permetteva al carro di arrivare direttamente alla darsena costruita lungo l'alzaia del Ticino a Sesto Calende, dove la barca era nuovamente calata in acqua. Due edifici, all'inizio e alla fine del percorso, erano adibiti al ricovero dei numerosi cavalli necessari al traino.

Il sistema rimase in funzione per meno di un decennio e fu completamente abbandonato nel 1865, quando vennero inaugurata la linea ferroviaria Arona Novara e Milano Sesto Calende.



Figura 2-1 Rappresentazione dell'Ipposidra.



Punti di interesse. Le opere idrauliche.

1



Edificio di presa Panperduto. Gabriele Basilico 1997

2



Conca di navigazione. Gabriele Basilico 1997

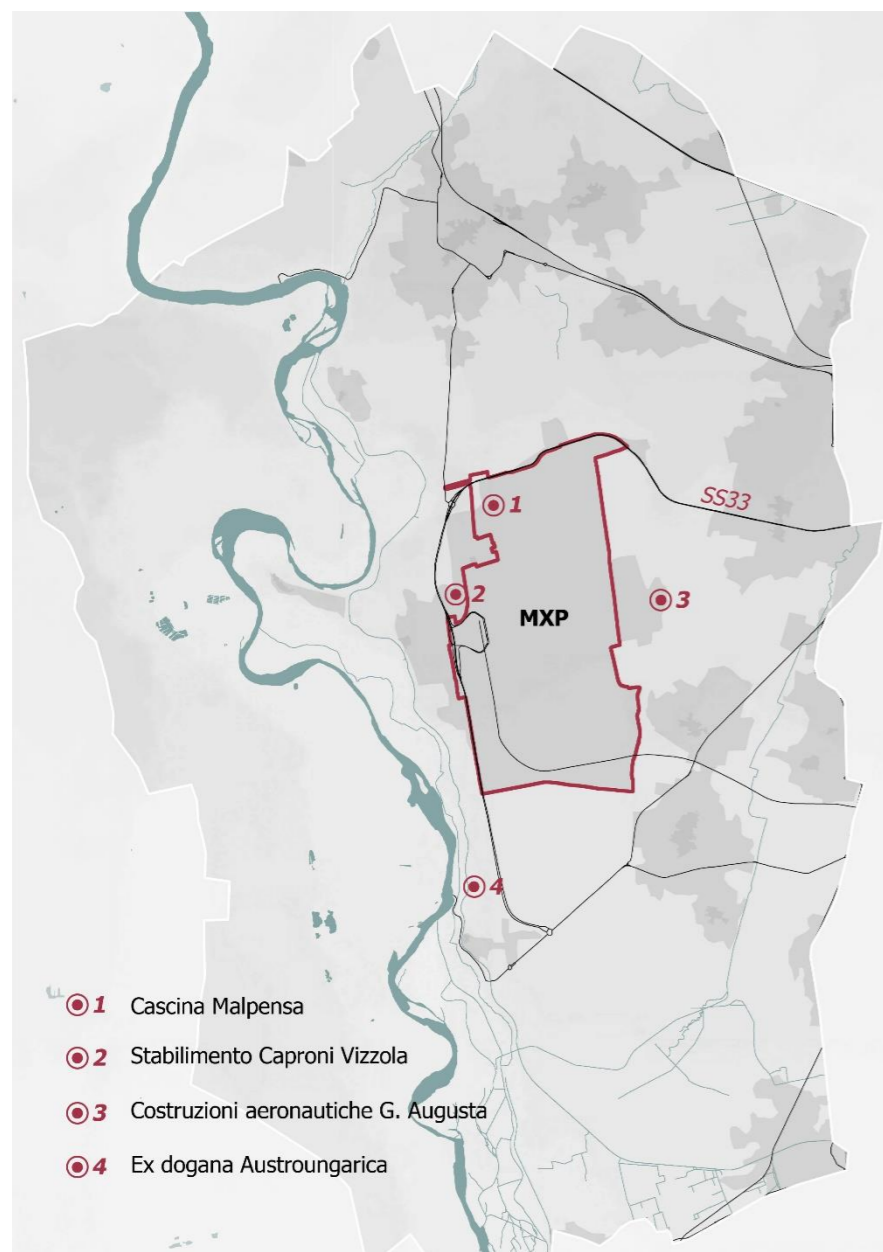
3



Darsena di Tornavento. Barbara Chiarini 1995

Fonte: <http://www.lombardiabeniculturali.it/>

2.2 Le vie d'aria: il territorio di Malpensa come distretto dell'aeronautica



Le prime notizie di Cascina Malpensa risalgono al 1721. La cascina sorta in una zona al confine con il Piemonte dei Savoia segnata dal fiume Ticino è stata messa dagli austroungarici sotto servitù militare. In quanto ideale per manovre di cavalleria e artiglieria.

Si ha notizia che per iniziativa di Giovanbattista Tosi tessitore in Busto Arsizio, nei primi anni del 1800 si tentasse l'avventura della coltivazione del cotone. Progetto fallito a causa della natura del terreno. Le popolazioni della zona non poterono che commentare come tali tentativi di insistere nelle coltivazioni non fosse che una pessima idea. Una pessima pensata. Mal pensà. Malpensa. Cascina Malpensa.

Con l'annessione della Lombardia al regno dei Savoia, rimase lo status quo della servitù militare. L'ampia zona a sud della cascina Malpensa passò sotto la servitù del Regio Esercito sabauda. Nel 1886 tutta la zona, compresa cascina Malpensa, venne espropriata dal Regio Ministero della Guerra.

Agli inizi del Novecento i fratelli Gianni e Federico Caproni di Arco, nel trentino, al tempo sotto dominio Asburgo, si lanciarono nella costruzione di una macchina volante. Necessitavano di un campo di prova i cui spazi permettessero poter svolgere i loro tentativi senza problemi di ostacoli. Su suggerimento d'un loro ex compagno dell'Università di Milano, dopo una breve ricerca arrivarono infine nella brughiera gallaratese. ui Prima presso Cascina Malpensa, poi, nella zona a ovest della pianura, verso Vizzola Ticino, I Caproni installarono il campo prove, non solo, approntarono i primi capannoni nei quali rendere operative le officine.

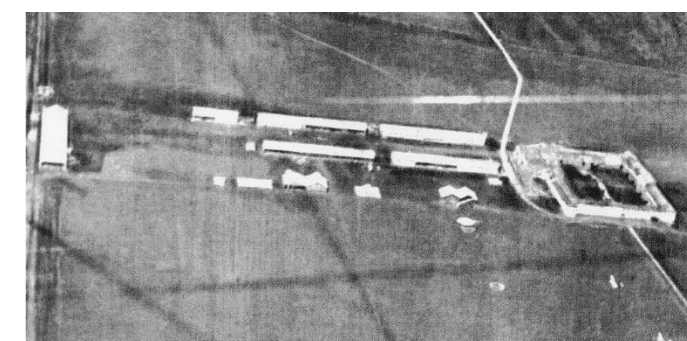
Nel 1923 anno di costituzione della Regia Aeronautica, come arma indipendente, nella brughiera vediamo una Caproni in piena attività. A qualche km di distanza Giovanni Agusta inizia le proprie attività, prima collaborando con Caproni, poi producendo in proprio.

Mentre Cascina Malpensa era sede del 26° Gruppo bombardamento, pochi km più a sud, a Lonate Pozzolo venne costituito nel 1924 il 1° stormo caccia ed il 7° stormo bombardieri.¹

1

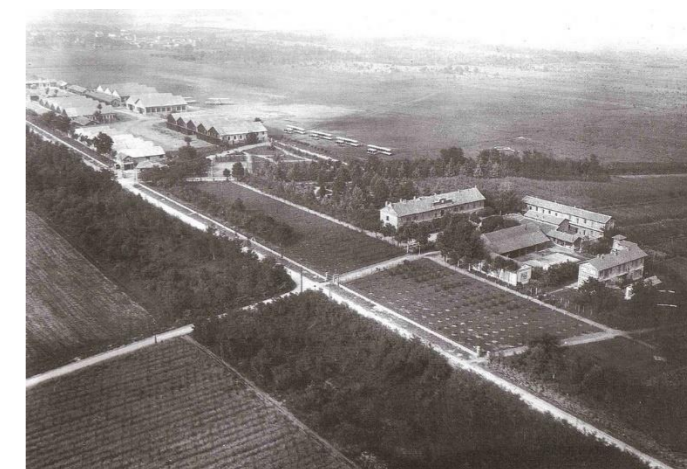


Brigata specialisti genio a Cascina Malpensa



Veduta aerea degli Hangar del Campo Scuola di Aviazione di Cascina Malpensa nel 1912 circa

2

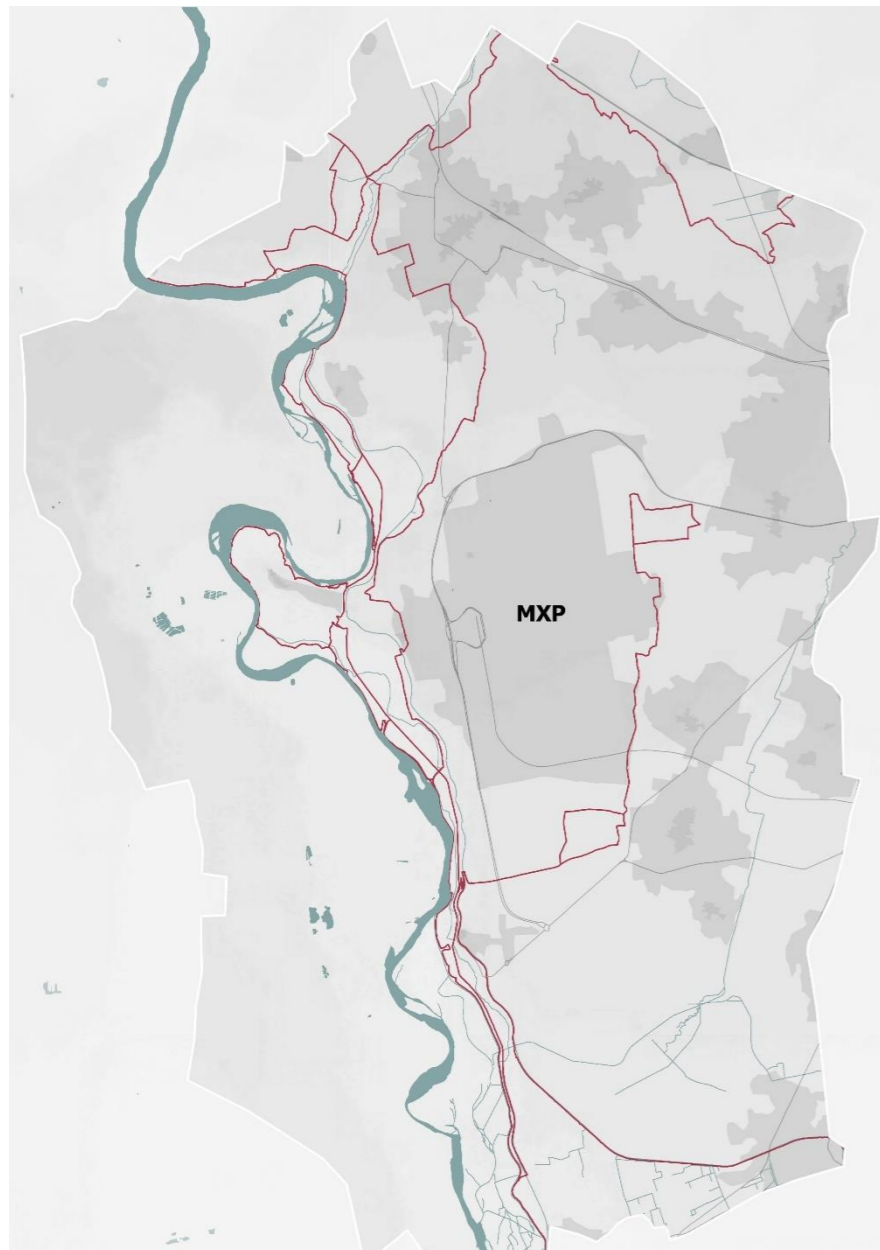


Veduta delle officine Caproni; in primo piano si nota la sede della Scuola di Aviazione di Vizzola

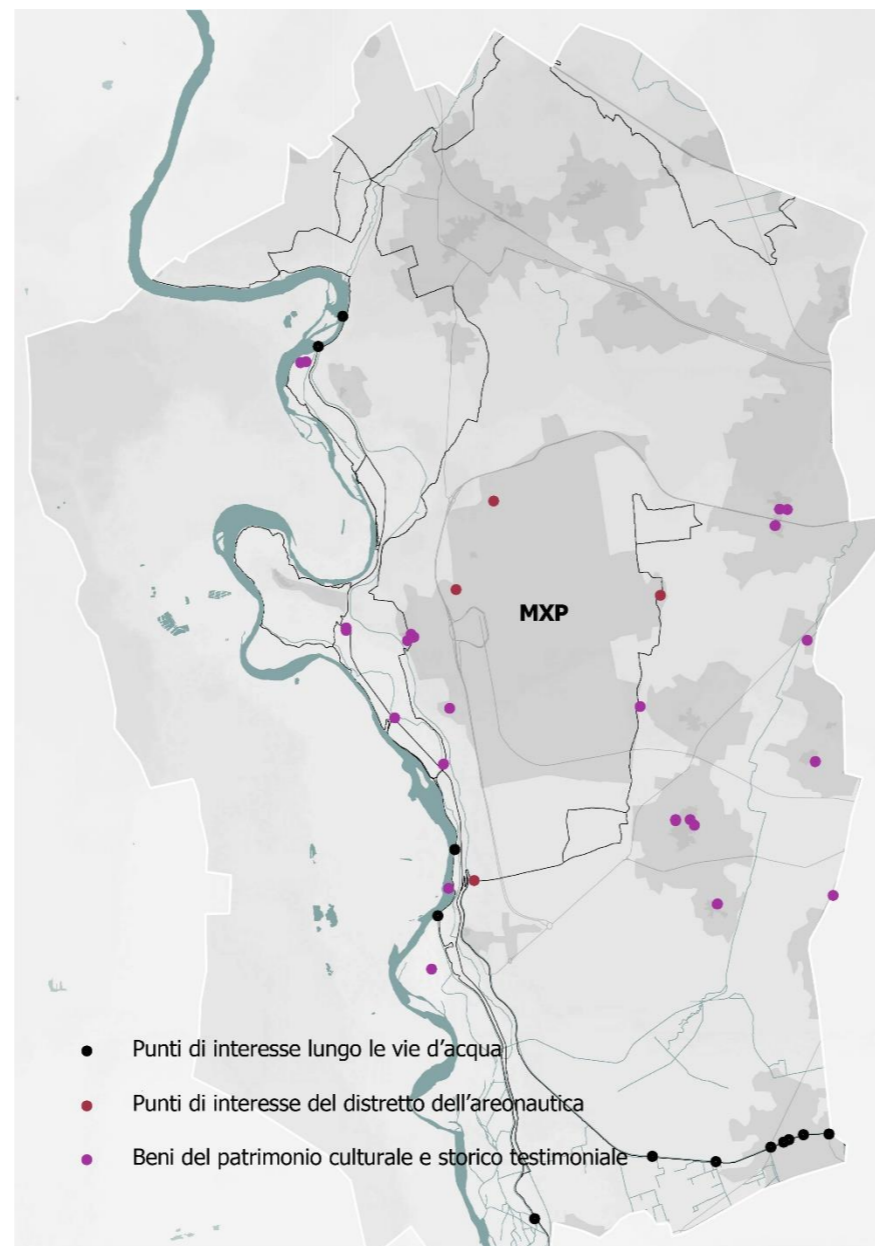
Repertorio dei beni storici e ambientali, P.G.T. Piano delle Regole DI Somma Lombardo.

¹ <http://www.mxpairport.it/index.php?id=100>

3 Il sistema fruitivo



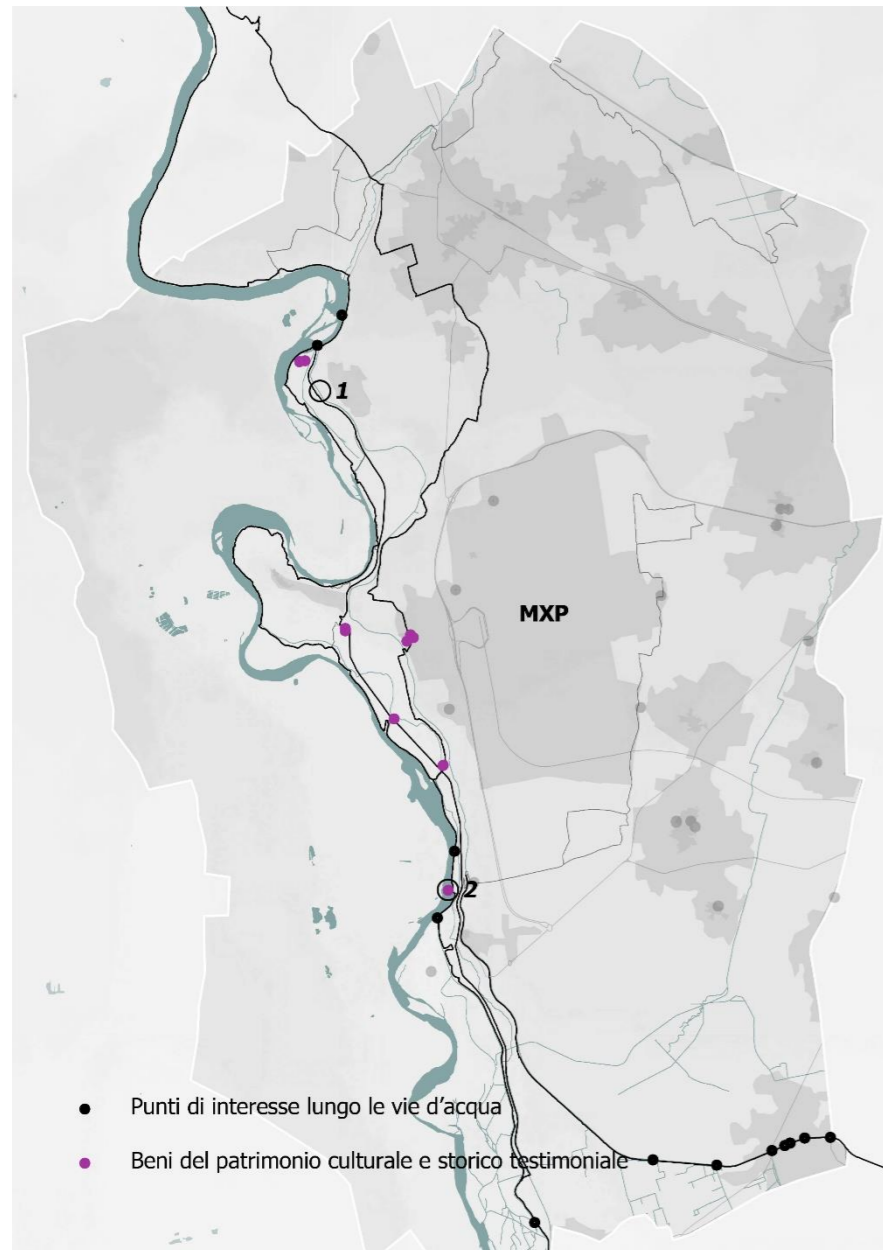
Analisi della **sentieristica** ciclopedonale.



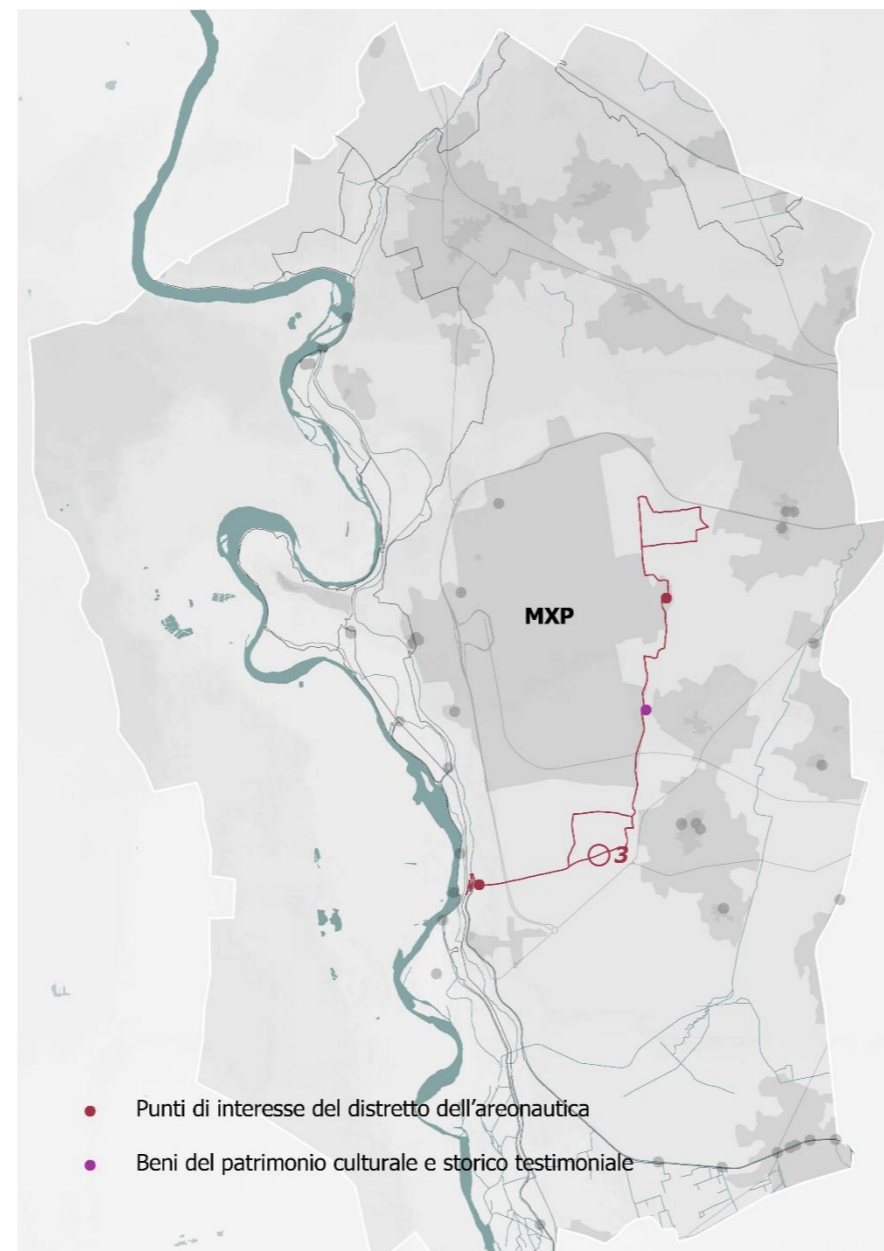
Analisi della sentieristica e dei **punti di interesse** individuati, confronto e riscontro con il complesso dei beni appartenenti al **patrimonio culturale e storico testimoniale**.

Fonti:
Rilevanze della percezione e fruibilità Tracciati di interesse paesaggistico piste ciclopedonali PTCP Varese, Paesaggio Carta delle rilevanze e delle criticità
Sistema dell'idrografia artificiale e Sistema della viabilità Storica e Paesaggistica PTCP Milano, Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica Tav 2 sez.5 Mappa interattiva della rete dei percorsi "Le Vie Verdi del Ticino" https://parcoticino.webeasygis.it
Repertorio delle strutture storiche del paesaggio Documento di indirizzo Parco Lombardo della Valle del Ticino Geoportale Regione Lombardia Architetture vincolate MiBACT o segnalate TCI Manufatti idriologia

3.1 Malpensa, punti di interesse e fruizione



Sentieri e patrimonio storico testimoniale lungo **le vie d'acqua**.



Sentieri e patrimonio storico testimoniale del **distretto aeronautico**.

1



Piste ciclabili su Canale Villoresi foto di G. Berengo Gardin

2



Mulino di Ferno

3



Museo lineare di storia locale di Via Gaggio