

PGT

Piano di Governo del Territorio

PIANO DELLE REGOLE

A12

ALLEGATO 12

RELAZIONE PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE

Individuazione aree di tutela ai sensi dei d.Lgs n. 96/2005 E n. 151/2006,
e del regolamento e.N.A.C. Per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti.

OTTOBRE 2012

Stesura originale:
Ottobre 2012

Adozione:
Approvazione:
Pubblicazione:

Delibera n. 25 Seduta Consiliare del 13-07-2010 terminata il 14-07-2010
Delibera n. 16 Seduta Consiliare del 22-05-2012
BURL Serie Avvisi e Concorsi n. 47 del 21-11-2012

Nota metodologica

Le analisi urbanistiche descritte nella presente relazione si riferiscono alle previsioni del Piano di Governo del Territorio adottato con Delibera n. 25 seduta consiliare del 13-07-2010, in quanto predisposte nel luglio 2011 e oggetto di parere favorevole ENAC del 3/11/2011 n. 126840 (Direzione Pianificazione Progetti ENAC).

Indice

1. Premessa	4
2. Normativa di riferimento	4
3. Caratteristiche del territorio interessato	5
4. Disciplina urbanistica	11
5. Contenuti del piano di rischio	19
6. Norme tecniche di attuazione	23
7. Stralcio dell'allegato 3 del "Documento di Piano" del "Piano di Governo del Territorio"	24

1. PREMESSA

Il Comune di Milano è interessato dai vincoli indotti dalla presenza dell'aeroporto "Enrico Forlanini" di Linate, che si sviluppa su una superficie posta a 8 km dalla città di Milano.

E' un aeroporto civile con la qualifica di privato aperto al traffico commerciale nazionale e internazionale, caratterizzato pertanto dall'attività contemporanea delle compagnie aeree commerciali e dalle operazioni di aviazione generale, con un traffico passeggeri di circa 9 milioni l'anno.

L'aeroporto dispone di un unico terminal e di due piste di diversa dimensione, una principale commerciale (pista RWY 18/36 dim. 2.440 m x 60 - codice 4) ed una per l'aviazione generale (pista RWY 17/35 dim. 600 m x 22 m - codice 1).

Le estremità della pista di volo, definite in gergo "testata", sono indicate con particolare numerazione (es.: RWY 18/36) che permettono di distinguere le testate poste a nord e a sud.

Il Comune di Milano è interessato dai vincoli indotti per l'aeroporto di Milano - Linate relativi alle testate n. 17 della pista per l'aviazione generale e n. 18 della pista principale poste a nord, e dalla testata n. 35 della pista per l'aviazione generale posta a sud.

2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Il decreto legislativo 9 maggio 2005 n. 96, come modificato ed integrato con il decreto legislativo 15 marzo 2006 n. 151, ha rivisto la disciplina della parte aeronautica del Codice della Navigazione.

Il nuovo Codice, al Capo III - "Vincoli della proprietà privata", ha introdotto una nuova normativa che regola l'utilizzo e la gestione delle aree limitrofe agli aeroporti.

Nello specifico è stato introdotto l'art. 707 (Determinazione delle zone soggette a limitazioni), le cui disposizioni si applicano a tutti gli aeroporti aperti al traffico civile, sia commerciale sia di aviazione generale.

Lo stesso art. 707, demanda all'E.N.A.C. (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) l'individuazione delle zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisce limitazioni riguardanti gli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli alla stessa, da indicarsi su apposite mappe pubblicate mediante deposito negli uffici dei Comuni interessati.

Lo stesso articolo, al 5° comma, prevede che *"nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere ed attività compatibili con gli appositi Piani di Rischio, che i Comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del Regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XVI ICAO"*.

Questo comma ha introdotto una previsione normativa completamente nuova, costituita dai Piani di Rischio, che sono strumenti urbanistici finalizzati alla tutela del territorio dal rischio generato dall'attività aeronautica, con lo scopo di rafforzare tramite un mirato governo del territorio i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti.

Le linee guida per la redazione dei Piani di Rischio aeroportuale previsti dal suddetto comma 5 dell'art. 707 del Codice, sono state inserite nel "Capitolo 9 - Prevenzione e gestione dei rischi", "paragrafo 6 - Piano di Rischio" del "Regolamento per la costru-

zione e l'esercizio degli Aeroporti" (Edizione 2 del 21/10/2003, emendamento 4 del 30/01/2008, pubblicato sul sito E.N.A.C. il 12/03/2008, dove tra l'altro è riportata la configurazione geometrica da applicare alle zone di tutela distinte in due geometrie di diversa forma ed estensione a seconda del codice attribuito alla pista di volo (classe compresa tra 1 e 4).

Il punto 6.7 del Capitolo 9 del suddetto Regolamento ENAC, precisa che i Piani di Rischio sono redatti dai Comuni il cui territorio è interessato dalle zone di tutela e, nel caso tali zone interessino i territori di più Comuni, il piano è redatto in maniera coordinata. L'E.N.A.C., ricevuto il Piano di Rischio dai Comuni, esprime il proprio parere sulla base di valutazioni di tipo aeronautico.

Criteri ed indicazioni sull'iter tecnico-procedurale sono state successivamente esplicitate con la Circolare E.N.A.C. "Serie Aeroporti - ATP-33" del 30/08/2010 .

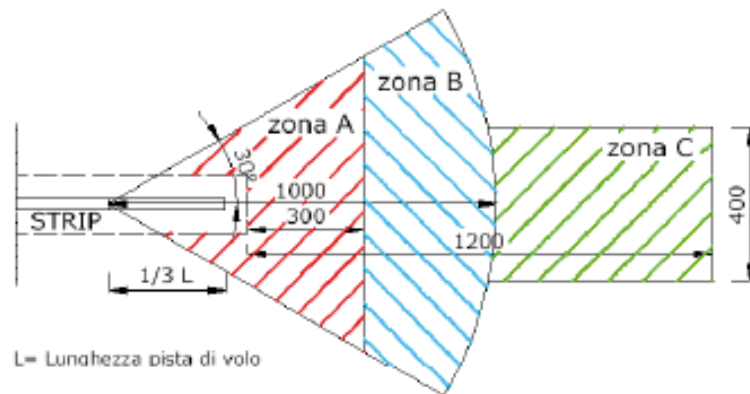
Successivamente alla pubblicazione dell'Emendamento 4 al Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli aeroporti, tra la fine dell'anno 2008 e i primi mesi dell'anno 2009, si sono svolti alcuni incontri informali con E.N.A.C. e con i comuni aeroportuali interessati dagli aeroporti di Milano-Bresso e Milano-Linate (Milano, Bresso, Cinisello Balsamo, Peschiera Borromeo, Segrate, San Donato Milanese), di confronto e valutazione al fine di giungere ad un coordinamento dei Piani di Rischio da redigere. A seguito di tali incontri, si è giunti alla conclusione che per ragioni di semplificazione amministrativa dei processi di approvazione i Piani richiesti sono stati suddivisi in funzione delle testate di riferimento e dei relativi confini amministrativi.

Considerato inoltre che il vincolo indotto dalle testate n. 17, n. 18 e n. 35 dell'aeroporto di Milano - Linate interessa per la maggior parte il territorio del Comune di Peschiera Borromeo (interne all'aeroporto e assoggettate a specifica normativa), per buona parte il Comune di Segrate e solo in minima parte il territorio del Comune di Milano, che indipendentemente dalla zonizzazione prevista dai singoli piani urbanistici generali tali territori ed in particolare i territori del Comune di Milano sono sostanzialmente destinati alla formazione di parchi territoriali in quanto soggetti ad uno strumento urbanistico sovracomunale (Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano), si è potuto procedere in maniera autonoma alla redazione del Piano di Rischio, anche in considerazione del fatto che le coerenze dei contenuti dei singoli Piani saranno verificati e garantiti da E.N.A.C. tramite il vincolante parere di competenza.

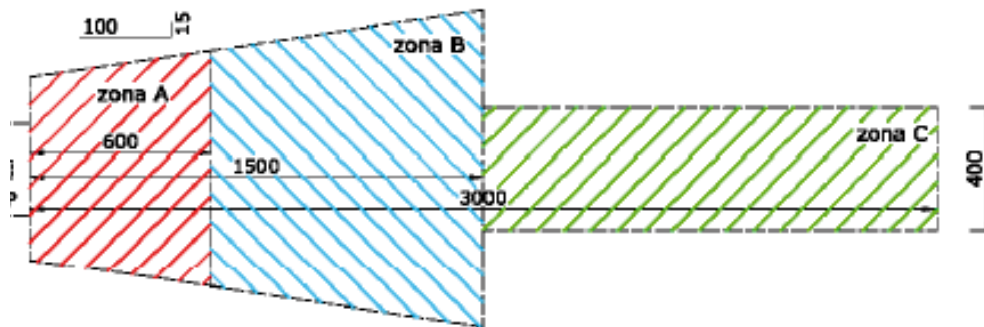
3. CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO INTERESSATO

Per quanto riguarda il Comune di Milano le aree interessate dal Piano di Rischio riguardano sia la geometria riferita alle zone di tutela A, B e C prevista per le piste di codice 1 e 2, sia per le piste di codice 3 e 4, secondo quanto previsto al Capitolo 6.5 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti.

Nello specifico per la pista per l'aviazione generale (testata nord 17 e sud 35), la geometria utilizzata è quella relativa alle zone di tutela A, B, C prevista dal Regolamento E.N.A.C. per le piste di codice 1 e 2, mentre per la pista commerciale (testata nord 18), la geometria utilizzata è quella relativa alle zone di tutela A, B e C prevista per le piste di codice 3 e 4.



Per piste di volo di codice 1 e per piste di volo di codice 2



Per piste di volo di codice 3 e per piste di volo di codice 4

Le due geometrie delle testate nord in parte si sovrappongono, essendo le piste parallele, pertanto per tali testate, la geometria e le relative zone di tutela della pista di codice 4 prevalgono sulla geometria della pista di codice 1.

Le aree del territorio comunale milanese ricomprese nelle suddette zone di tutela, confinano con il Comune di Peschiera Borromeo in cui è localizzato l'aeroporto con la maggior parte del suo sedime, e con il Comune di Segrate per la parte riferita alle zone di tutela generate dalla testata nord 18.

TESTATA NORD 17 - pista per aviazione generale

La zona di tutela A riguarda una superficie del territorio comunale di mq 128.000 circa che è compresa all'interno del sedime aeroportuale; si presenta libera da costruzioni ad eccezione di una piccola costruzione destinata ad attività di servizio dell'aeroporto.

La zona di tutela B riguarda una superficie del territorio comunale per complessivi mq. 221.470 circa, risulta interessata per gran parte da aree sistemate a verde attrezzato (facenti parte del Parco Forlanini, comprensivo di percorsi pedonali, spazi per sport all'aperto e zone boscate e una piccola edificazione di mc. 800 circa adibita a ristorante, posto in viale Forlanini n. 121), da parte di un vasto parcheggio per automobili al servizio dei viaggiatori aeroportuali, da una minima zona interna al sedime aeroportuale, nonché da un'asse viabilistico principale (viale Forlanini), che oltre a recepire il flusso di traffico dalla Tangenziale Est, collega direttamente la città di Milano con il Terminal dell'aeroporto e i territori del Comune di Segrate e relative direttrici viabilistiche verso la Strada Provinciale SP 14.

La zona di tutela C riguarda una superficie del territorio comunale di mq 128.459 circa, è interessata per gran parte da aree sistemate a verde attrezzato comprese di percorsi pedonali e da un laghetto artificiale (facenti parte del Parco Forlanini), ed in parte da impianti sportivi con relative attrezzature corrispondenti al Centro Sportivo Saini (di cui mc 5.800 interessati dalla zona di tutela e destinati a strutture accessoried impianti sportivi).

Tutte le aree a verde attrezzato del Parco Forlanini, ivi compreso il Centro Sportivo Saini, sono comprese nel perimetro del Parco Agricolo Sud Milano.

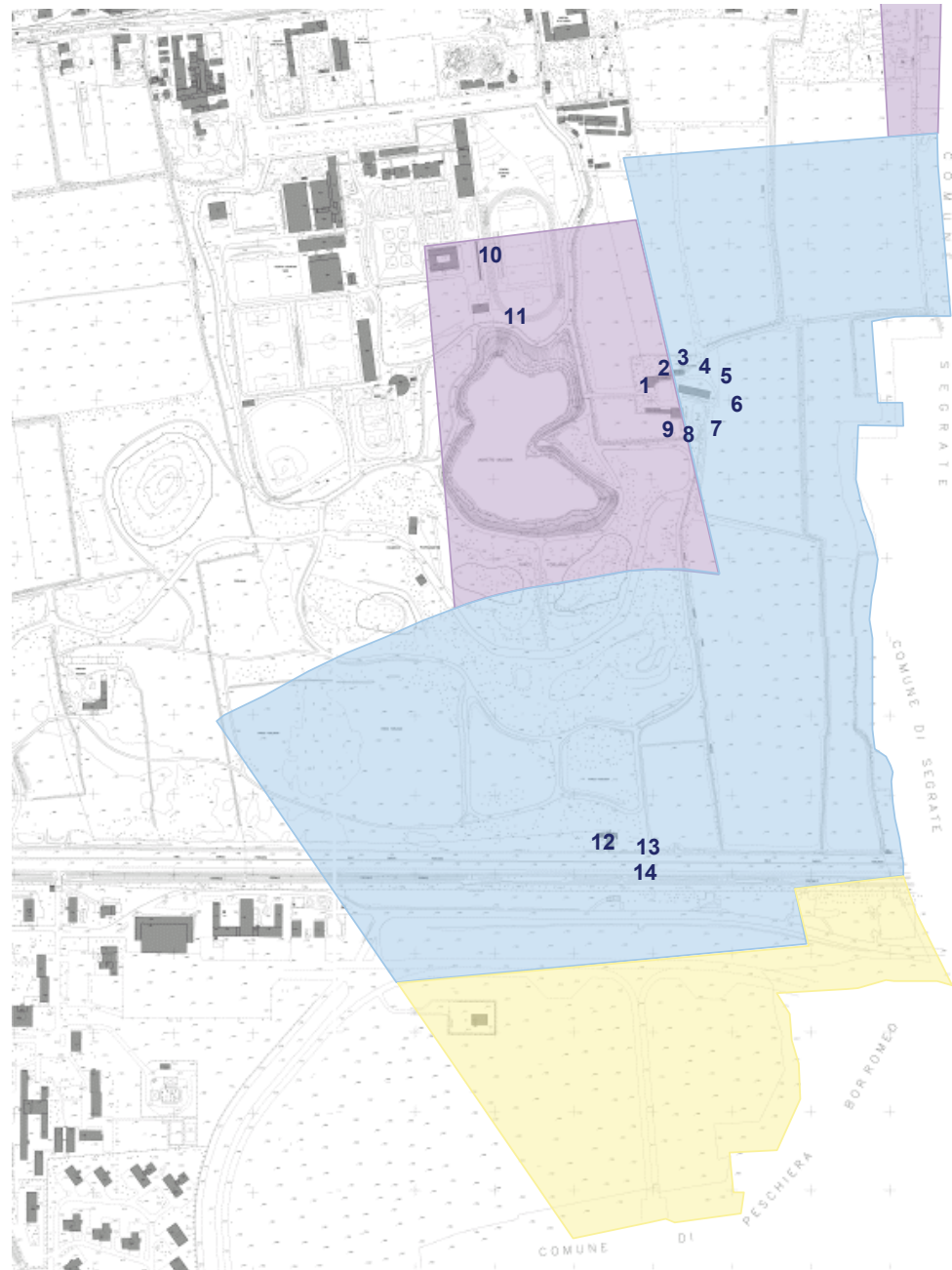
TESTATA NORD 18 - pista commerciale

La zona di tutela A riguarda una superficie del territorio comunale di mq 6.100 circa, che si presenta libera da costruzioni, ed in parte è interessata dagli spazi aeroportuali, in parte è interessata dal sedime viabilistico corrispondente a Viale Forlanini.

La zona di tutela B riguarda una superficie del territorio comunale per complessivi mq. 207.630 circa, risulta interessata per gran parte da aree sistemate a verde attrezzato facenti parte del Parco Forlanini, comprensivo di percorsi pedonali, spazi per sport all'aperto e zone boscate, e di un complesso residenziale per un totale di mc. 5.346 circa posto in via Salesina n. 71, in parte abitato (mc. 1.800 circa) ed in parte disabitato e fatiscente, e da parte un vasto parcheggio per automobili al servizio dei viaggiatori aeroportuali.

La zona di tutela C riguarda una superficie del territorio comunale di mq 20.107 circa, è priva di costruzioni e sistemate a prato, compresa prevalentemente nel Parco Forlanini.

Tutte le aree a verde del Parco Forlanini sono parte integrante del Parco Agricolo Sud Milano.



Stralcio della carta tecnica comunale con indicazioni della consistenza edilizia presente nelle zone di tutela "A", "B" e "C" riferiti alle piste con testata nord 17 e nord 18, e relativi numeri di riferimento progressivi (vedi tabella pag. 9)

Progressivo	Indirizzo	Destinazione	n° Piani	Superficie coperta mq.	* Volume mc.
1	Via Salesina 71	Residenza	1	35	105
2	Via Salesina 71	Residenza	2	163	978
3	Via Salesina 71	Residenza	1	86	258
4	Via Salesina 71	Residenza	1	83	249
5	Via Salesina 71	Residenza	2	43	258
6	Via Salesina 71	Abbandonato	2	370	2.220
7	Via Salesina 71	Abbandonato	1	182	546
8	Via Salesina 71	Abbandonato	1	106	318
9	Via Salesina 71	Abbandonato	2	69	414
				1.137	5.346
Progressivo	Indirizzo	Destinazione	n° Piani	Superficie coperta mq..	Volume mc.
10	Via Corelli 136	Impianti sportivi	2	861	5166
11	Via Corelli 136	Impianti sportivi	1	224	672
				1.085	5.838
Progressivo	Indirizzo	Destinazione	n° Piani	Superficie coperta mq.	Volume mc.
12	Via Forlanini 121	Ristorante	1	58	174
13	Via Forlanini 121	Ristorante	1	198	594
14	Via Forlanini 121	Ristorante	1	10	30
				266	798
Totale complessivo				2.488	12.126

Tabella 1. Consistenza dell' edificato esistente

(*) di norma il volume dell'edificato esistente è ricavato convenzionalmente moltiplicando la superficie lorda di pavimento (s.l.p.) dei singoli piani di un edificio per l'altezza virtuale di interpiano di metri 3, indipendentemente dalla sua altezza effettiva; nella presente tabella invece si è utilizzata la superficie coperta (sc) in luogo della s.l.p., pertanto il volume indicato viene calcolato in eccesso, comprensivo quindi di superfici che non costituiscono volumetria.

TESTATA SUD 35 - pista per aviazione generale

La zona di tutela A riguarda una superficie del territorio comunale di mq. 14.600 circa, si presenta libera da costruzioni, sistemata a prato con vegetazioni spontanee e comprensiva della riva destra del corso del fiume Lambro che costituisce confine comunale; queste aree sono comprese nel perimetro dell'ambito del previsto Parco del Monluè.

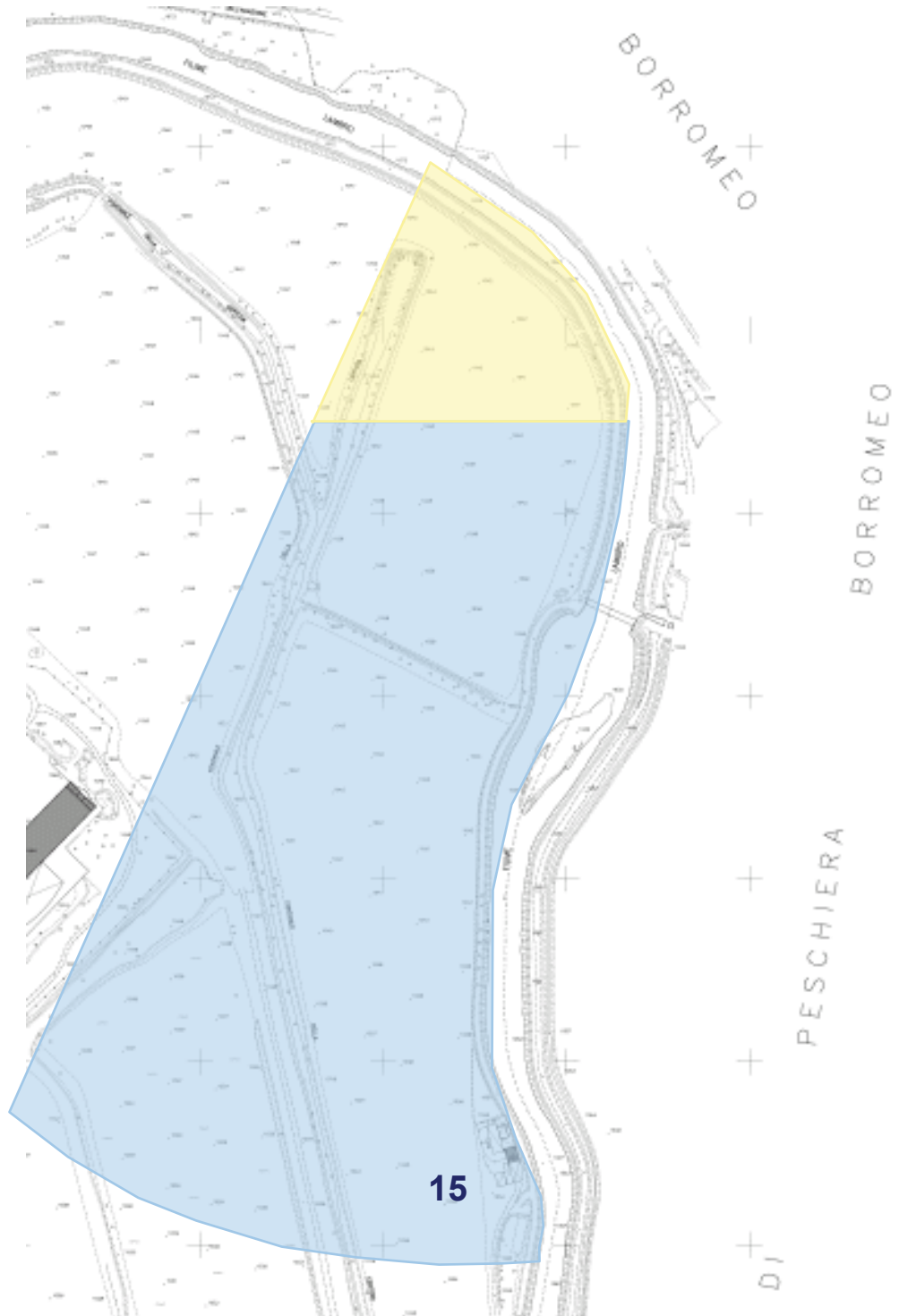
La zona di tutela B riguarda una superficie del territorio comunale per complessivi mq. 90.140 circa, si presenta libera da costruzioni ad eccezione un modesto fabbricato rurale (mc 150 circa), è sistemata a prato con vegetazioni spontanee e comprende la riva destra del corso del fiume Lambro che costituisce confine comunale; queste aree sono comprese nel perimetro dell'ambito del previsto Parco del Monluè.

La zona di tutela C ricade interamente nel territorio del Comune di Peschiera Borromeo.

Tutte le aree a verde del previsto Parco del Monluè sono parte integrante del Parco Agricolo Sud Milano.

Progressivo	Indirizzo	Destinazione	n° Piani	Superficie coperta mq.	Volume mc.
15	Via Vittorini snc	Deposito	1	48	144
Totale complessivo				48	144

Tabella 2. Consistenza dell' edificato esistente



Stralcio della carta
tecnica comunale
con indicazioni della
consistenza edilizia
presente nelle zone
di tutela "A" e "B"
riferite alla pista
con testata sud 35
e relativo numero
di riferimento (vedi
tabella pag.9)

4. DISCIPLINA URBANISTICA

Le zone di tutela A, B e C comprese nel territorio del Comune di Milano risultano interessate in parte da uno urbanistico di carattere sovracomunale (Parco Agricolo Sud Milano) e da strumenti urbanistici comunali (la Variante al Piano Regolatore Generale 1953, cosiddetto P.R.G./1980, e il Piano di Governo del Territorio di cui alla L.R. 12/2005). Inoltre le zone di tutela sono interessate anche da un vincolo per la difesa del suolo riguardante il Piano di Assetto Idrogeologico per il fiume Lambro.

Il Parco Agricolo Sud Milano è stato istituito con L.R. n. 24 del 23/04/1990, ed il relativo Piano Territoriale di Coordinamento è stato approvato con D.G.R. n. 7/818 del 03/08/2000.

TESTATA NORD 17 - pista per aviazione generale

Per quanto riguarda la zona di tutela A, la stessa è totalmente esterna al perimetro del Parco Agricolo Sud Milano.

Per quanto riguarda la zona di tutela B, il P.T.C. del parco comprende queste aree nella partizione generale del parco tra i "Territori agricoli e verde di cintura urbana - ambito dei Piani di Cintura Urbana (art. 26)- ambito n. 4" ed in ambito di fruizione "sub-zona parchi urbani (art. 36)".

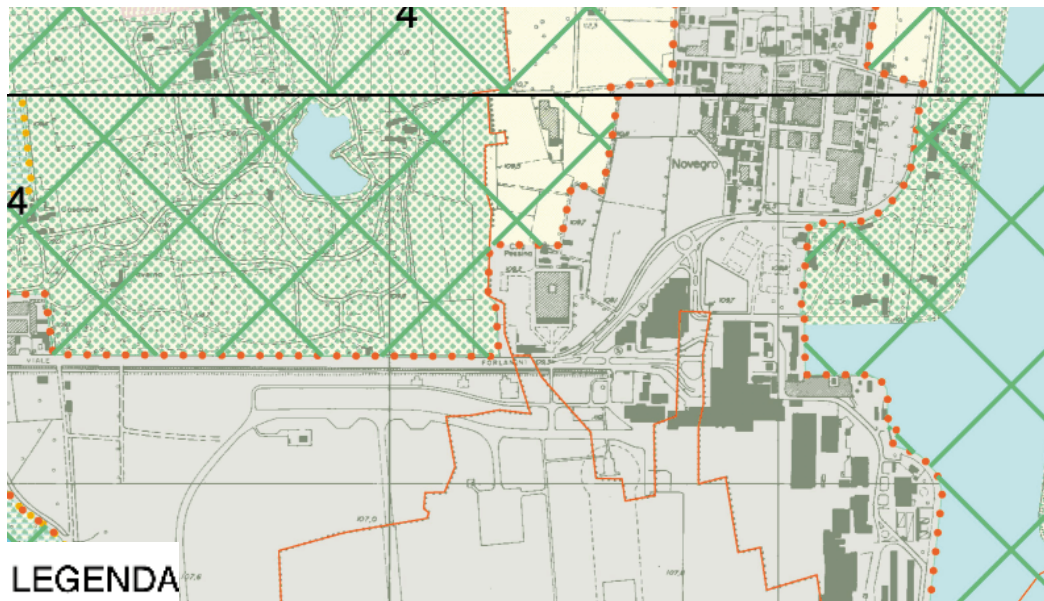
Per quanto riguarda la zona di tutela C, il P.T.C. del parco comprende anche queste aree nella partizione generale del parco tra i "Territori agricoli e verde di cintura urbana - ambito dei Piani di Cintura Urbana (art. 26)- ambito n. 4" ed in ambito di fruizione "sub-zona parchi urbani (art. 36)".

TESTATA NORD 18 - pista commerciale

Per quanto riguarda la zona di tutela A compresa nel territorio di Milano, la stessa è totalmente esterna al perimetro del Parco Agricolo Sud Milano.

Per quanto riguarda la zona di tutela B, il P.T.C. del Parco comprende queste aree nella partizione generale del parco tra i "Territori agricoli e verde di cintura urbana - ambito dei Piani di Cintura Urbana (art. 26)- ambito n. 4" ed in ambito di fruizione "sub-zona parchi urbani (art. 36)" ad esclusione di una piccola porzione di area che risulta esterna al perimetro del Parco Agricolo Sud Milano, situata su viale Forlanini al confine con il Comune di Segrate.

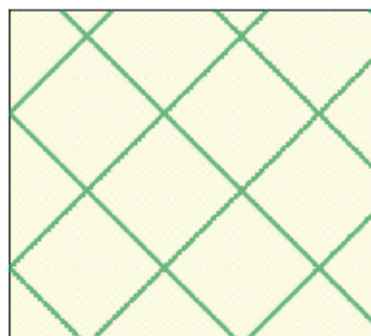
Per quanto riguarda la zona di tutela C, il P.T.C. del parco comprende anche queste aree nella partizione generale del parco tra i "Territori agricoli e verde di cintura urbana - ambito dei Piani di Cintura Urbana (art. 26)- ambito n. 4" ed in ambito di fruizione "sub-zona parchi urbani (art. 36)" ad esclusione di una piccola porzione di area che risulta esterna al perimetro del Parco Agricolo Sud Milano, situata su via Corelli al confine con il Comune di Segrate.



LEGENDA

Partizione generale del territorio del parco

Ambiti della fruizione



Territori agricoli e verde di cintura urbana-ambito dei Piani di cintura urbana (art. 26)



Zona attrezzata per la fruizione (art. 35)



Sub-zona parchi urbani (art. 36)



Sub-zona impianti sportivi e ricreativi (art. 36)



Sub-zona cave ossute (art. 37)



Specchio d'acqua



Territori esterni al parco



Proposta di Parco naturale (art. 1)



Piani di cintura urbana (art. 26)



Confine comunale

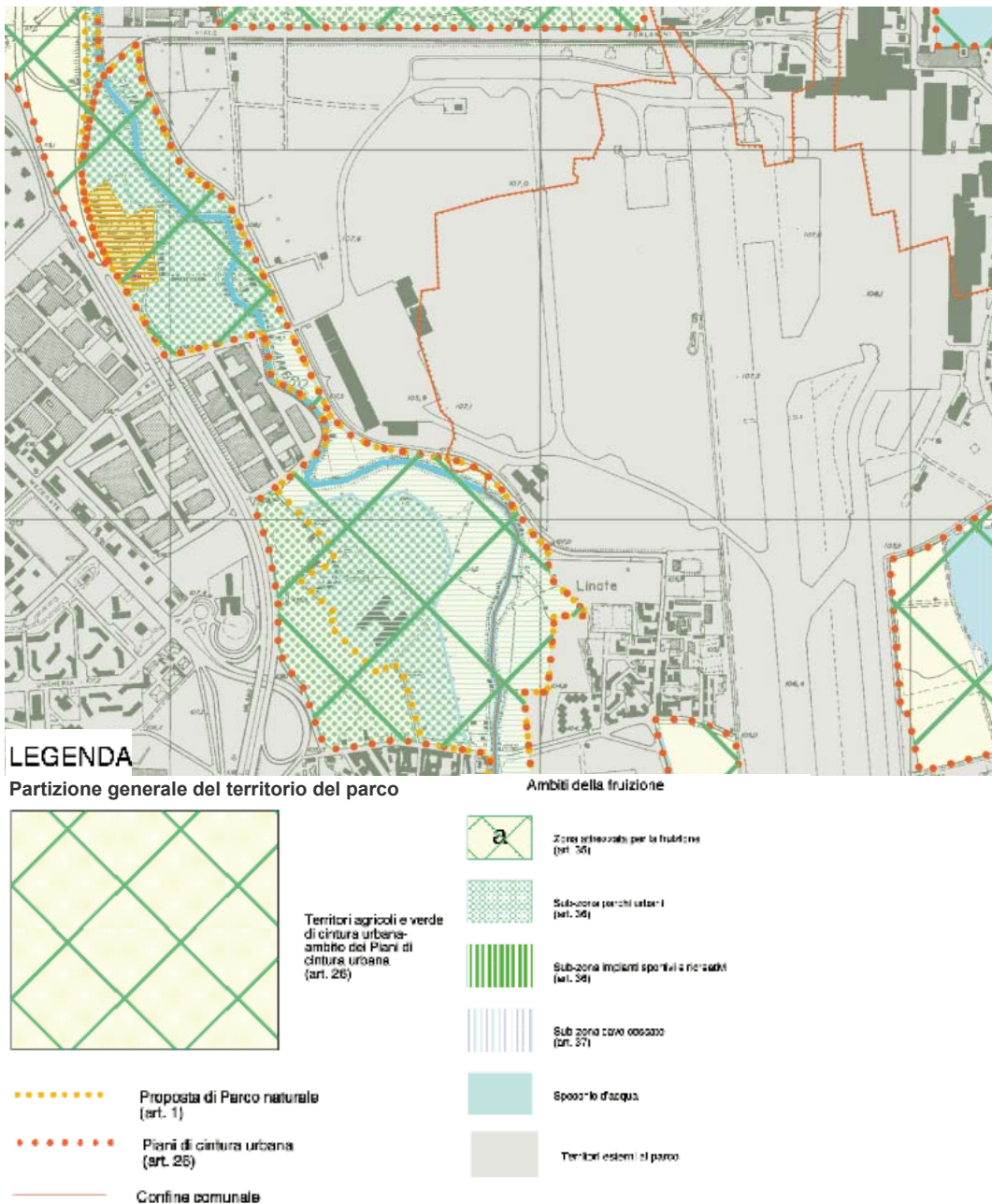
Stralcio del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano

TESTATA SUD 35 - pista per aviazione generale

Per quanto riguarda la zona di tutela A compresa nel territorio di Milano, il P.T.C. del Parco comprende quest'area nella partizione generale del parco tra i "Territori agricoli e verde di cintura urbana - ambito dei Piani di Cintura Urbana (art. 26)- ambito n. 5" ed in ambito di tutele ambientali, paesistiche e naturalistiche quale "zona di protezione delle pertinenze fluviali (art. 33)".

Per quanto riguarda la zona di tutela B, il P.T.C. del Parco comprende quest'area nella partizione generale del parco tra i "Territori agricoli e verde di cintura urbana - ambito dei Piani di Cintura Urbana (art. 26)- ambito n. 5" in parte in ambito di tutele ambientali, paesistiche e naturalistiche quale "zona di protezione delle pertinenze fluviali (art. 33)" ed in parte in ambito di fruizione "sub-zona parchi urbani (art. 36)".

Per quanto riguarda la zona di tutela C, tale zona è totalmente al di fuori del perimetro del territorio del Comune di Milano.



Le previsioni urbanistiche del P.T.C. del Parco sono immediatamente efficaci e vincolanti per chiunque, prevalgono rispetto alla pianificazione territoriale e comunale, sono recepite di diritto negli strumenti urbanistici generali comunali e sostituiscono con efficacia immediata eventuali previsioni difformi che vi siano contenute.

Il P.R.G./1980 (vedi Piano di Rischio - tavola n. P 02.01), approvato con Delibera GRL n. 29471 del 28/02/1980, per le aree incluse nella zona di tutela del presente Piano di Rischio prevede le destinazioni qui di seguito specificate.

TESTATA NORD 17 – pista per aviazione generale

Le aree relative alla zona di tutela A, sono destinate dal P.R.G./1980 a zone per Servizi Speciali - Aeroporto (SS b 10/1) nell'ambito di zona omogenea B1.

Le aree relative alla zona di tutela B, sono destinate dal P.R.G./1980 in parte a Servizi Speciali-Aeroporto (SS b 10/1) nell'ambito di zona omogenea B1 in parte a Verde Intercomunale (V.I.) nell'ambito di zona omogenea F; in minima parte sono anche destinate a zone di Rispetto Stradale (S.R.) e a Viabilità (V – strada comprensoriale primaria classe B), nell'ambito di zona omogenea B1.

Le aree relative alla zona di tutela C, sono destinate dal P.R.G./1980 quasi interamente a V.I. nell'ambito di zona omogenea F ed a Servizi Comunali (S.C.), nell'ambito di zona omogenea B1.

TESTATA NORD 18 – pista commerciale

Le aree relative alla zona di tutela A, sono destinate dal P.R.G./1980 in parte a zone per Servizi Speciali - Aeroporto (SS b 10/1), ed in parte a zone di Rispetto Stradale (S.R.) e a Viabilità (V – strada comprensoriale primaria classe B), nell'ambito di zona omogenea B1.

Le aree relative alla zona di tutela B, sono destinate dal P.R.G./1980 quasi totalmente a zone V.I. nell'ambito di zona omogenea F, ed in minima parte sono anche destinate a zone di Rispetto Stradale (S.R.) e a Viabilità (V – strada comprensoriale primaria classe B), nell'ambito di zona omogenea B1.

Le aree relative alla zona di tutela C, sono destinate dal P.R.G./1980 a zone V.I. nell'ambito di zona omogenea F, con sovrapposto tracciato viabilistico indicativo di viabilità urbana secondaria Classe D2.

TESTATA SUD 35 – pista per aviazione generale

Le aree relative alla zona di tutela A e B, sono destinate dal P.R.G./1980 a zone V.I. nell'ambito di zona omogenea F.

Le aree relative alla zona di tutela C, sono esterne al territorio del Comune di Milano. A titolo esplicativo si sintetizzano di seguito i disposti delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore (N.T.A.) relativi alle zone omogenee e alle destinazioni funzionali sopra citate:

- le zone omogenee F sono le parti del territorio destinate ad attrezzature pubbliche di interesse generale, riservate esclusivamente alle destinazioni d'uso a S.I. (Servizi Intercomunali) o a V.I.;
- le zone B1 sono le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate per le quali il Piano non prevede particolari modificazioni dello stato di fatto (art. 19 delle NTA);
- e aree SS b 10/1 sono aree riservate ad attrezzature ed impianti speciali di interesse generale, e nel caso specifico destinate ad attrezzature aeroportuali civili e militari, comprese le residenze per gli alloggi di servizio del personale statale, civile e militare.
- le aree V.I., sono aree riservate a verde pubblico attrezzato di preminente interesse intercomunale per la formazione di parchi e spazi aperti attrezzati in funzione del tempo libero, dello svago e della ricreazione;
- le aree SR sono destinate ad eventuali ampliamenti della viabilità esistente,

a nuove strade o corsie di servizio, a parcheggi pubblici, a percorsi pedonali e ciclabili, a piantumazione e sistemazione a verde, a conservazione dello stato di natura;

- le aree V sono destinate alla viabilità, ai percorsi protetti e altri spazi destinati al trasporto pubblico, a spazi di sosta e parcheggio e a verde di arredo.

Il Piano di Governo del Territorio, di cui alla L.R. 12/2005 e s.m.i., adottato il 13/14 luglio 2010 ed approvato il 4 febbraio 2011 (non ancora efficace in quanto non ancora pubblicato sul BURL pertanto in regime di salvaguardia), è articolato in 3 atti: il Documento di Piano (DdP), il Piano delle Regole (PdR) e il Piano dei Servizi (PdS) con relative Norme di Attuazione (NdA).

TESTATA NORD 17 – pista per aviazione generale

Per quanto riguarda il DdP (vedi Piano di Rischio – tavola P.02.02), la zona di tutela A ed una minima porzione della zona di tutela B del presente Piano di Rischio, non risultano interessate da particolari previsioni di trasformazione delle aree (corrispondenti all'attuale sedime aeroportuale e viabilità di viale Forlanini).

Per la restante parte della zona di tutela B e per la zona di tutela C, il DdP indica una previsione di “Ambiti di Trasformazione Periurbana (ATP)” e relativa indicazione di “Piano di Cintura Urbana (PCU) - 4 L'idroscalo” (vedi schede di indirizzo per l'assetto del territorio e tabella dati quantitativi del DdP, a pag. 26, 27 e 30 di questa relazione).

L'art. 5.1.2 delle NdA del DdP, riguardante la disciplina degli ambiti di trasformazione prevede, in particolare, per gli ambiti di trasformazione periurbana (ATP) le cui aree non verranno classificate dagli organi di governo competenti a destinazione agricola, un indice territoriale U_t pari a 0,15 mq/mq.

Per quanto riguarda il PdR (vedi Piano di Rischio – tavola P.02.03), per le aree comprese nella zona di tutela A indica “infrastrutture aeroportuali esistenti, per una porzione della zona di tutela B indica “infrastrutture aeroportuali esistenti” e “infrastrutture viarie esistenti”, mentre per la restante porzione della zona di tutela B e per la zona di tutela C, il PdR indica un “Ambito di Trasformazione Periurbana (ATP)- art. 33 del DdP” con relativa indicazione di “Piano di Cintura Urbana (PCU) - 4 L'idroscalo”, nell'ambito delle “Norme transitorie e finali delle aree soggette a trasformazione urbanistica del DdP- art. 33”, con ulteriore specifica di “aree sottoposte alla Normativa dei Parchi Regionali (Titolo III Capo II) - aree sottoposte alla disciplina del Parco Agricolo Sud Milano- Piani di Cintura Urbana - art. 19 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole (NdA del PdR)”.

Per quanto riguarda il PdS (vedi Piano di Rischio – tavola P.02.04), per le aree comprese nella zona di tutela A e parte di quelle della zona di tutela B, vi è un'indicazione di “infrastrutture per la mobilità e il trasporto pubblico esistenti” con un'indicazione puntuale di “infrastrutture aeroportuali” e di “infrastrutture viarie esistenti”. Per la restante zona di tutela B e per la zona di tutela C il PdS indica “aree sottoposte alla Normativa dei Parchi Regionali (Titolo III Capo II) - aree sottoposte alla disciplina del Parco Agricolo Sud Milano- Piani di Cintura Urbana” con un'indicazione puntuale di “Servizi alla persona - Servizio Esistente – Indispensabile – Categoria: Sport”, corrispondente al Centro Sportivo Saini per la zona di tutela C.

TESTATA SUD 35 – pista per aviazione generale

Le aree relative alla zona di tutela C, sono esterne al territorio del Comune di Milano, pertanto non sono interessate da previsioni del PGT.

Per quanto riguarda il DdP (vedi Piano di Rischio – tavola P.02.02), la zona di tutela A e la maggior parte della zona di tutela B risultano interessate da una previsione di “Ambito di Trasformazione di Interesse Pubblico - Generale (ATIPG) – n. 4 Cascina Monluè” (vedi pag. 28 e 29 di questa relazione), mentre una minima parte della zona di tutela B è interessata da un “Ambito di Trasformazione Periurbana (ATP)” e relativa indicazione di “Piano di Cintura Urbana (PCU) - 5 Monluè” (vedi schede di indirizzo per l’assetto del territorio e tabella dati quantitativi del DdP, a pag. 28, 29 e 30 di questa relazione).

L’art. 5.1.3 delle NdA del DdP per gli ATIPG prevede un indice di utilizzazione territoriale Ut di 0,20 mq/mq.

In particolare l’Allegato 3 del DdP, specifica per quest’ambito denominato Cascina Monluè”, come strategie generali d’intervento il recupero ambientale delle sponde del Lambro, la realizzazione di un Parco Urbano gestito, la riutilizzazione con funzioni attrattive degli immobili in disuso esistenti (l’edificio esistente è esterno alle aree di tutela del Piano di Rischio).

L’art. 5.1.2 riguardante la disciplina degli ambiti di trasformazione prevede, in particolare, per gli ambiti di trasformazione periurbana (ATP) le cui aree non verranno classificate dagli organi di governo competenti a destinazione agricola, un indice territoriale Ut pari a 0,15 mq/mq.

Per quanto riguarda il PdR (vedi Piano di Rischio – tavola P.02.03), le aree comprese nella zona di tutela A e la quasi totalità della zona di tutela B, sono interessate da un’indicazione di “Ambito di Trasformazione di Interesse Pubblico - Generale (ATIPG) – n. 4 Cascina Monluè”, mentre la restante parte della zona di tutela B è interessata da un “Ambiti di Trasformazione Periurbana (ATP)” con relativa indicazione di “Piano di Cintura Urbana (PCU) - 5 Monluè”, nell’ambito delle “Norme transitorie e finali delle aree soggette a trasformazione urbanistica del DdP- art. 33”. Inoltre per le zone di tutela A e B il PdR prevede l’indicazione di “aree sottoposte alla Normativa dei Parchi Regionali (Titolo III Capo II) - aree sottoposte alla disciplina del Parco Agricolo Sud Milano- Piani di Cintura Urbana - art. 19 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole (NdA del PdR)”.

Per quanto riguarda il PdS (vedi Piano di Rischio – tavola P.02.04), per le aree comprese nella zona di tutela A e B, vi è un’indicazione di “aree sottoposte alla Normativa dei Parchi Regionali (Titolo III Capo II) - aree sottoposte alla disciplina del Parco Agricolo Sud Milano- Piani di Cintura Urbana”.

TESTATA NORD 18 – pista commerciale

Per quanto riguarda il DdP (vedi Piano di Rischio – tavola P.02.02), la zona di tutela A del presente Piano di Rischio non risulta interessata da particolari previsioni di trasformazione delle aree, mentre le zone di tutela B e C sono interessate da una previsione di “Ambito di Trasformazione Periurbana (ATP)” e relativa indicazione di “Piano di Cintura Urbana (PCU) - 4 L’idroscalo” (vedi schede di indirizzo per l’assetto del territorio e tabella dati quantitativi del DdP, a pag. 26, 27 e 30 di questa relazione).

L’art. 5.1.2, riguardante la disciplina degli ambiti di trasformazione prevede, in particolare, per gli ambiti di trasformazione periurbana (ATP) le cui aree non verranno

classificate dagli organi di governo competenti a destinazione agricola, un indice territoriale Ut pari a 0,15 mq/mq..

Per quanto riguarda il PdR (vedi Piano di Rischio – tavola P.02.03), per la zona di tutela A indica “infrastrutture aeroportuali esistenti” ed in parte “infrastrutture viarie esistenti”. Per la zona di tutela B e parte della zona di tutela C, il PdR indica un “Ambito di Trasformazione Periurbana (ATP)” con relativa indicazione di “Piano di Cintura Urbana (PCU) - 4 L'idroscalo”, nell’ambito delle “Norme transitorie e finali delle aree soggette a trasformazione urbanistica del DdP- art. 33”, con ulteriore specificazione di “aree sottoposte alla Normativa dei Parchi Regionali (Titolo III Capo II) - aree sottoposte alla disciplina del Parco Agricolo Sud Milano- Piani di Cintura Urbana - art. 19 delle NdA del PdR”. La restante piccola porzione della zona di tutela C è compresa in “Ambiti di rinnovamento urbano (ARU - Titolo II Capo III - art. 17)”, ulteriormente ricomprese in “Tessuto urbano di recente formazione (TRF) – art. 2.1.a.ii NdA del PdR”, facente parte del più ampio ambito di “Tessuto Urbano Consolidato (TUC) – art. 2.1.a NdA del PdR”. Agli ambiti dei TUC è attribuito dall’art. 6.1 delle NdA del PdR un indice di Utilizzazione Territoriale (Ut) unico pari a 0,5 mq/mq o alla s.l.p. esistente. Detto indice genera diritti edificatori perequati ai sensi dell’art. 7 (NdA del PdR), inoltre l’indice di Ut è applicato a tutte le aree in maniera indifferente alla destinazione funzionale dei suoli.

Per quanto riguarda il PdS (vedi Piano di Rischio – tavola P.02.04), per le aree comprese nella zona di tutela A, vi è un’indicazione di “infrastrutture per la mobilità e il trasporto pubblico esistenti” con un’indicazione puntuale di “infrastrutture aeroportuali” e di “infrastrutture viarie esistenti”. Per la zona di tutela B e per la maggior parte della zona di tutela C, il PdS indica “aree sottoposte alla Normativa dei Parchi Regionali (Titolo III Capo II) - aree sottoposte alla disciplina del Parco Agricolo Sud Milano- Piani di Cintura Urbana”; per una minima parte della zona C, nelle adiacenze di via Corelli, il PdS non detta previsioni.

Piano di Assetto Idrogeologico - In conformità a quanto disposto dall’art. 17, comma 6 ter della Legge n. 183/1989, il Comitato Istituzionale dell’Autorità di Bacino del fiume Po ha adottato (11/05/1999) e approvato il “Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico del fiume Po” (P.A.I.) con D.P.C.M. del 24/05/2001, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 183 in data 08/08/2001.

La tavola del Piano delle Regole del PGT, “R05 – vincoli amministrativi e per la difesa del suolo” individua le fasce fluviali per la tutela del bacino idrografico per prevenire situazioni di rischio idrogeologico e adottare nel contempo misure di salvaguardia dei valori presenti nel territorio.

In generale ai fabbricati e alle aree ricadenti nelle fasce A e B del P.A.I., si applicano le norme di cui alla Direttiva “Verifica di compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico in fascia A e B” mentre per i fabbricati e le aree ricadenti nella fascia C del P.A.I., si applicano le norme di cui alla classe di rischio di appartenenza previste ai sensi dell’Allegato 3 della D.G.R. 7/7365 del 11/12/2001.

Per quanto riguarda le zone di tutela A, B e C della testata nord 17, il P.A.I. colloca queste zone in parte nella classe di rischio idraulico R1 (rischio R1 moderato – fattibilità senza particolari limitazioni, condizioni di compatibilità), in parte nella classe di rischio R2 (rischio medio – fattibilità con modeste limitazioni, condizioni di compatibilità), in parte nella classe di rischio R3 (rischio R3 elevato – fattibilità con consistenti limitazioni, condizioni di non compatibilità).

Nelle classi di rischio R1 sono possibili danni sociali ed economici marginali; vengono inclusi in questa classe di rischio idraulico i territori per i quali lo studio non ha individuato specifiche controindicazioni di carattere idraulico all'urbanizzazione delle aree.

Nelle classi di Rischio R2 sono possibili danni minori agli edifici e alle infrastrutture che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici e lo svolgimento delle attività socio-economiche; vengono inclusi in questa classe di rischio idraulico i territori per i quali lo studio ha evidenziato puntuali o ridotte condizioni limitanti.

Per la classe di rischio R3 sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità delle stesse e l'interruzione delle attività economiche; vengono inclusi in questa classe di rischio idraulico i territori per i quali lo studio ha riscontrato consistenti limitazioni progettuali.

Per quanto riguarda le zone di tutela A e B della testata sud 35, il P.A.I. colloca queste zone secondo le seguenti prescrizioni:

- zona di tutela A e parte della zona di tutela B, risultano comprese nella fascia A e "B di progetto" del P.A.I.. Alle aree ricadenti nella fascia A e "B di progetto" del P.A.I., si applicano le norme di cui alla direttiva "verifica di compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico in fascia A e B" dell'Autorità di Bacino del fiume Po e le relative indicazioni sono di competenza dell'Autorità di Bacino stesso;
- la parte rimanente della zona di tutela B, risulta compresa in "fascia di rischio idraulico C" ulteriormente interessata in parte dal "Rischio idraulico 2 medio" (R2) e in parte in "rischio idraulico 3 elevato (R3)". Negli ambiti interessati dal rischio idraulico R2 medio, sono possibili danni minori agli edifici e alle infrastrutture che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici e lo svolgimento delle attività socio-economiche per le quali lo studio idraulico non ha evidenziato potenziali condizioni limitanti. Mentre nelle classi di rischio idraulico R3 elevato, lo studio idraulico ha riscontrato consistenti limitazioni progettuali ove sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi e l'interruzione delle attività socio economiche e lo studio idraulico ha riscontrato consistenti limitazioni progettuali;
- la zona di tutela C, comunque interessata dalle fasce fluviali del fiume Lambro, risulta totalmente compresa nel territorio del Comune di Peschiera Borromeo.

Le zone di tutela A, B e C della testata nord 18, non sono interessate dalle fasce fluviali del fiume Lambro previste dal P.A.I..

5. CONTENUTI DEL PIANO DI RISCHIO

Nella redazione del Piano di Rischio si sono seguiti i principi generali, le indicazioni e le prescrizioni contenuti nel paragrafo 6 del capitolo 9 del Regolamento dell'E.N.A.C.. In particolare il punto 6.6 dispone il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio e il Piano di Rischio pur riconoscendo la presenza di attività e strutture incompatibili, ne prende atto e non determina effetti ostativi al mantenimento di quelle esistenti.

Il Piano di Rischio si limita ad escludere ogni possibilità di mutamento di destinazioni d'uso che possono aumentare il carico antropico o in caso d'incidente, amplificare il danno. Vengono favoriti, al contrario, quei mutamenti di destinazione d'uso che determinano una limitazione della presenza umana.

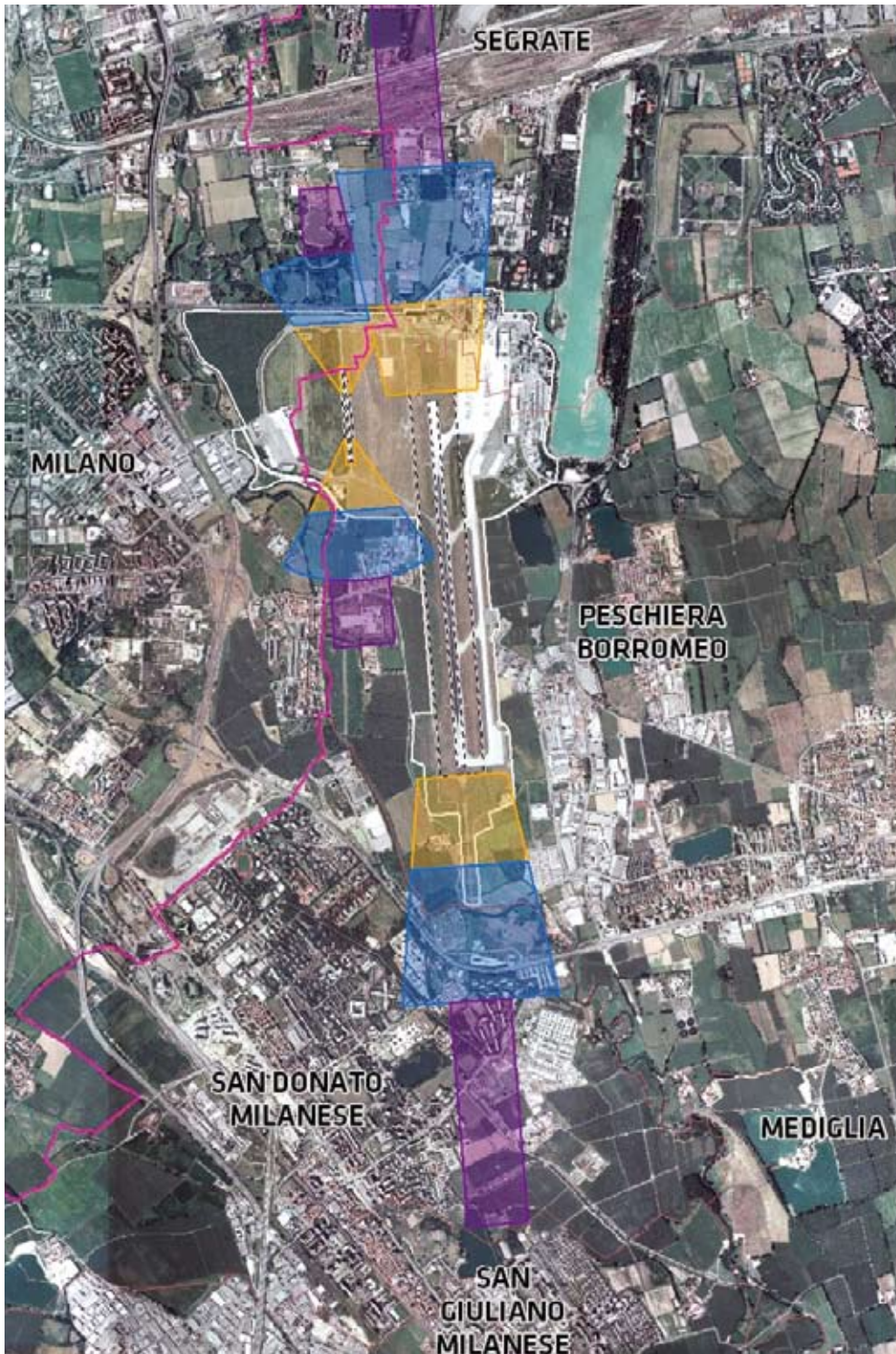
Il Piano detta vincoli per le diverse zone di tutela soggette a limitazioni e in particolare:

- **Zona A** - il capitolo 6.6 del Regolamento E.N.A.C. limita al massimo il carico antropico, specificando che *“non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali, possono essere previste attività non residenziali, con indici di fabbricabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone”*. Le scelte di tutela per questa zona risultano coerenti con i predetti indirizzi di limitazione del carico antropico e delle individuazioni delle attività compatibili. Infatti, le zone relative alle testate n. 17 e n. 18 interessano una modesta porzione del territorio del Comune di Milano, e riguardano aree prevalentemente interessate dagli impianti aeroportuali posti a sud di viale Forlanini e dal sedime del viale stesso, posto con orientamento ovest-est; quest'ultimo collega la città di Milano con gli impianti aeroportuali ed il Comune di Segrate, e più oltre con le direttrici viabilistiche della Strada Provinciale SP 14. Nella stessa zona, ad esclusione della parte compresa nel sedime degli impianti aeroportuali, gli obiettivi del Piano di Rischio limitano al massimo il carico antropico, fatta eccezione per le situazioni dello stato di fatto riguardanti prevalentemente gli spazi determinati dal sedime stradale e dalle attività viabilistiche attinenti al viale Forlanini. Anche per le aree relative alla testata n. 35 le scelte di tutela, risultano coerenti con gli indirizzi di limitazione del carico antropico, poiché tali aree pur rientrando nel PGT in un ambito di trasformazione di interesse pubblico generale (ATIPG), la disciplina prevista dalle NdA del DdP prevedono per quest'area il recupero della stessa unicamente a Parco, e le potenzialità edificatorie previste risultano concentrate in un edificio esistente esterno alla zona di tutela del Piano di Rischio. Per altro, questi ambiti risultano interessati dalle fasce fluviali di esondazione del fiume Lambro, di conseguenza in queste zone possono essere previste solo attività che comportano la presenza discontinua di un numero limitato di persone, escludendo quindi le funzioni residenziali.
- **Zona B** - il punto 6.6 del capitolo 9 del Regolamento E.N.A.C. individua gli indirizzi per la tutela in detta zona prevedendo la possibilità di insediare *“una modesta funzione residenziale con indici di fabbricabilità bassi ed attività non residenziali con un indice di fabbricabilità medio che comportino la presenza discontinua di un numero limitato di persone”*, fermo restando il mantenimento delle edificazioni esistenti e delle attività preesistenti sul territorio. Le scelte di tutela per questa zona, relative alle testate n. 17 e n. 18, risultano coerenti con

i predetti indirizzi di contenimento del carico antropico e delle individuazioni, infatti le stesse prevedono in generale il divieto di collocazione di tutte le attività che comportano la presenza continua di persone, ad esclusione, trattandosi di area compresa all'interno del Parco Agricolo Sud Milano, di tutte le attività di fruizione esistenti connesse e compatibili con il vigente Piano Territoriale di Coordinamento, che in ogni caso comportano la presenza discontinua di un numero limitato di persone (escluse le attività lavorative e le esigue presenze residenziali preesistenti), recependo quindi le indicazioni prevalenti di detto Regolamento E.N.A.C.. Anche per le aree relative alla testata n. 35, le scelte di tutela risultano coerenti con gli indirizzi di limitazione del carico antropico, poiché tali aree pur rientrando nel PGT in un ambito di trasformazione di interesse pubblico generale (ATIPG) e per una esigua parte in ambito di trasformazione periurbana (ATP), la disciplina prevista dalle NdA del DdP prevedono per quest'area il recupero della stessa unicamente a Parco, e le potenzialità edificatorie previste risultano concentrate in un edificio esistente esterno alla zona di tutela del Piano di Rischio. Per altro, questi ambiti risultano interessati dalle fasce fluviali di esondazione del fiume Lambro, di conseguenza in queste zone possono essere previste solo attività che comportano la presenza discontinua di un numero limitato di persone, escludendo quindi le funzioni residenziali.

- **Zona C** - sempre il capitolo 6.6 del Regolamento E.N.A.C., individua gli indirizzi per la tutela di detta zona relativa esclusivamente alle testate n. 17 e n. 18, consentendo di prevedere *“un ragionevole incremento della funzione residenziale con indici di edificabilità medi e nuove attività non residenziali”*. Le scelte di tutela per questa zona, risultano coerenti in generale ai criteri di mitigazione del rischio conseguente agli incidenti di volo e comunque più restrittive. Conseguentemente, oltre a mantenere per una piccola porzione del territorio della zona di tutela C le modeste edificazioni residenziali e gli impianti sportivi esistenti, la disciplina prevista nelle NdA del PGT, non consente aumenti delle funzioni residenziali e delle funzioni per attività non residenziali, mentre per la gran parte dei territori ricadenti nella presente zona di tutela e ricompresi nel Parco Agricolo Sud Milano, richiamati gli azzonamenti del P.T.C. del Parco stesso, è previsto il mantenimento di tutte le attività di fruizione connesse e compatibili che comportano la presenza discontinua di un numero limitato di persone.

Inoltre, il presente Piano di Rischio per le zone di tutela A, B e C non consente in generale, qualunque insediamento ad elevato affollamento; per quanto riguarda le attività lavorative sono da escludersi tutte le attività che possono creare pericolo d'incendio, esplosione o danno ambientale, così come la costruzione di servizi e le strutture identificate come obiettivi sensibili.



Zone di tutela individuate su foto aerea

Il presente Piano di Rischio per l'aeroporto di Milano - Linate, è composto, oltre che dalla presente Relazione e Norme Tecniche di Attuazione in essa contenute, dai seguenti elaborati cartografici:

- Tav. P.01 “Individuazione della ree di tutela aeroportuale ai sensi dell’art. 707 del Codice della Navigazione – Planimetria dell’aeroporto e base cartografica del territorio”.
- Tav. P.02.01 “Individuazione della ree di tutela aeroportuale ai sensi dell’art. 707 del Codice della Navigazione – Previsioni degli strumenti urbanistici: Piano Regolatore Generale”.
- Tav. P.02.02 “Individuazione della ree di tutela aeroportuale ai sensi dell’art. 707 del Codice della Navigazione – Previsioni degli strumenti urbanistici: Piano di Governo del Territorio adottato – Documento di Piano”.
- Tav. P.02.03 “Individuazione della ree di tutela aeroportuale ai sensi dell’art. 707 del Codice della Navigazione – Previsioni degli strumenti urbanistici: Piano di Governo del Territorio adottato – Piano delle Regole”.
- Tav. P.02.04 “Individuazione della ree di tutela aeroportuale ai sensi dell’art. 707 del Codice della Navigazione –” Previsioni degli strumenti urbanistici: Piano di Governo del Territorio adottato – Piano dei Servizi”.

6. NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

Art. 1

In relazione al Piano di Rischio aeroportuale, di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione, nelle aree individuate dall'allegata cartografia, riferita alle zone di tutela poste nelle direzioni di decollo e/o atterraggio delle piste nord 17, sud 35 e nord 18 dell'aeroporto di Milano - Linate, si applicano le seguenti norme.

Art. 2

Nelle direzioni di decollo e di atterraggio, al fine di mitigare le eventuali conseguenze di incidente aereo sono previste limitazioni antropiche che si basano:

- sulla limitazione di presenza umana;
- sulla individuazione di attività non compatibili a causa della potenziale amplificazione delle conseguenze di incidenti.

2.1 Zone di tutela A

In queste zone sono vietate tutte le attività che comportano la presenza continua di persone ad esclusione delle attività connesse con l'esercizio aeroportuale e di fruizione viabilistica.

2.2 Zone di tutela B

In queste zone sono vietate tutte le attività che comportano la presenza continua di persone ad esclusione delle attività di fruizione connesse e compatibili con i Piani di Cintura del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano che comportano la presenza di un numero limitato di persone.

2.3 Zone di tutela C

In queste zone sono vietate tutte le attività che comportano la presenza continua di persone ad esclusione delle attività di fruizione connesse e compatibili con i Piani di Cintura del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano che comportano la presenza di un numero limitato di persone.

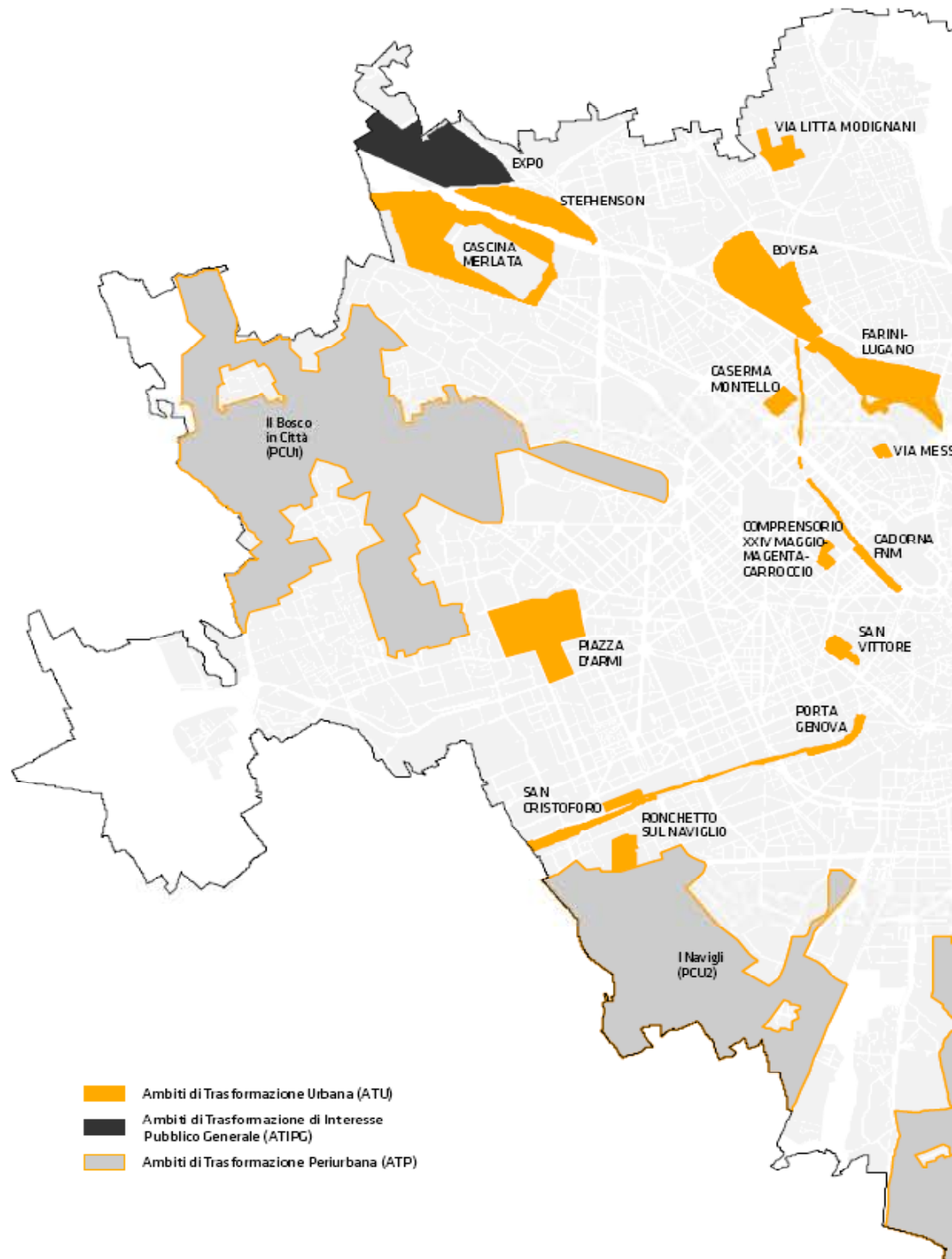
Art. 3

Nelle zone di tutela A, B, C, relative all'aeroporto di Milano - Linate, sono in generale vietati/e:

- tutti gli insediamenti ad elevato affollamento;
- tutte le attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale;
- le costruzioni di servizi, le strutture identificate come obiettivi sensibili.

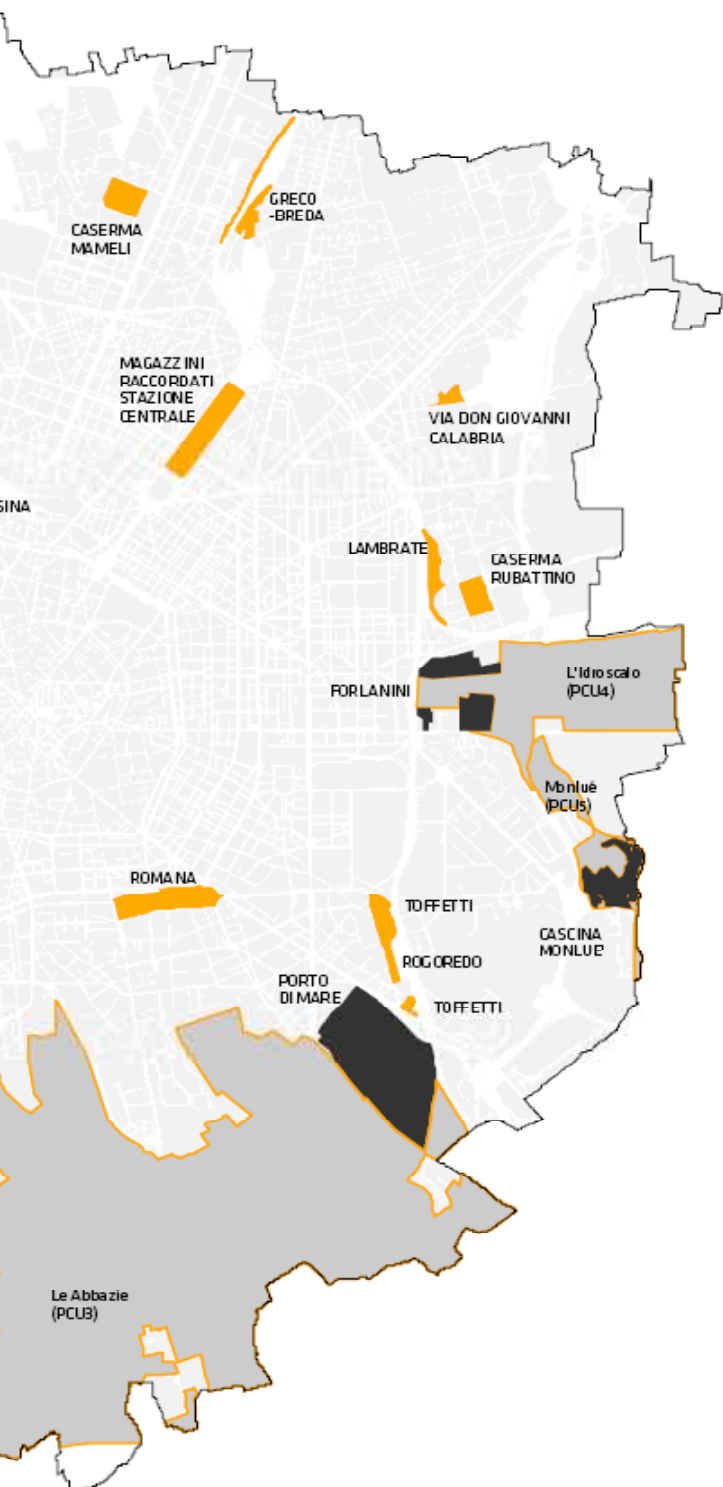
7. STRALCIO DELL'ALLEGATO 3 DEL "DOCUMENTO DI PIANO" DEL "PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO"

PGT
Piano di Governo del Territorio



ALLEGATO 3

GLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE

**Ambiti di Trasformazione Urbana**

FarInI-Lugano	1-A
Greco-Breda	1-B
Lambrate	2
Romana	3-A
Rogoredo	3-B
Porta Genova	3-C
San Cristoforo	4
Piazza d'Armi	5-A
Caserma Montello	5-B
Caserma Rubattino	5-C
Caserma Mamelli	5-D
Compressorio XXIV Maggio	5-E
San Vittore	6
Bovisa	7
Cascina Merlata	8
Stephenson	9
Toffetti	10
Ronchetto Sul Naviglio	11
Magazzini Raccordati Stazione Centrale	12
Cadorna FNM	13
via Messina	14-A
via Litta Modignani	14-B
via Don Giovanni Calabria	14-C

Ambiti di Trasformazione di Interesse**Pubblico Generale**

Expo	1
Porto di Mare	2
Forlanini	3
Cascina Monlué	4

[n] Modifica a seguito di emendamenti approvati

[n*] Modifica correlata agli emendamenti approvati



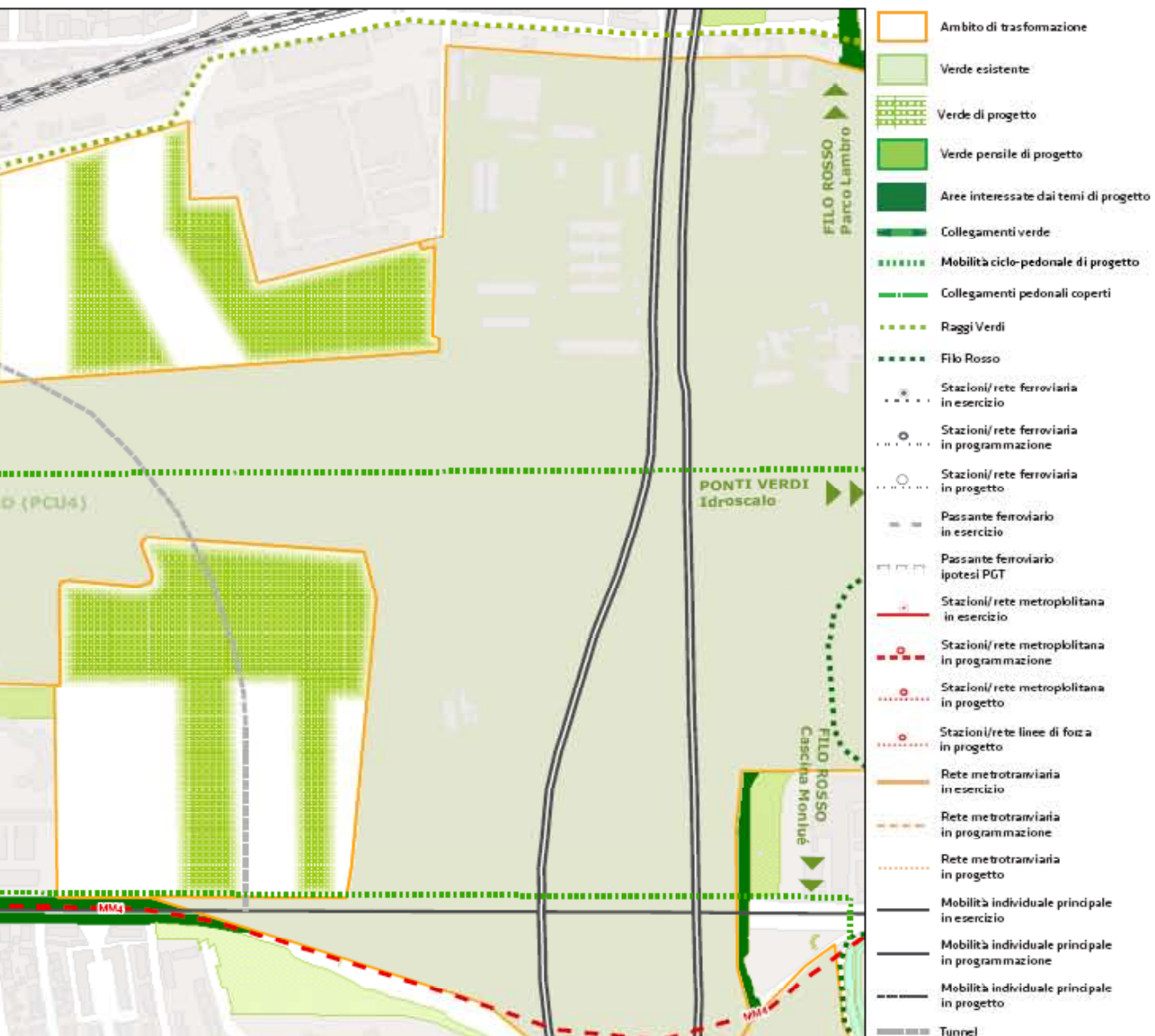
ALLEGATO 3

3

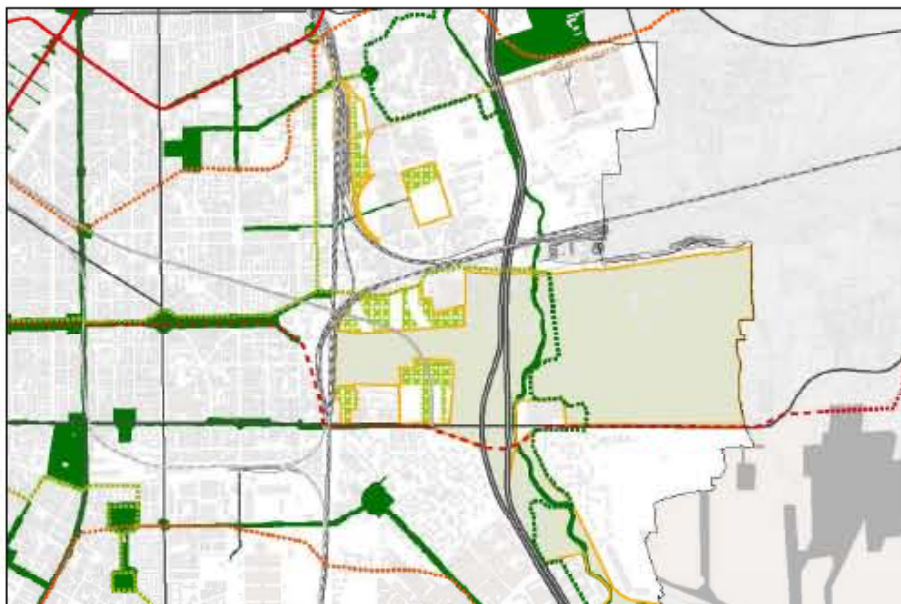
AMBITI DI TRASFORMAZIONE DI INTERESSE PUBBLICO GENERALE

3 Forlanini

-FORLANINI	S.T. 314.084 mq
- S.l.p. generata	62.816,80 mq
- Coefficiente di densificazione	1,00
- S.l.p. massima accoglibile	62.816,80 mq
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale	-
- Spazi a parco (permeabili)	50% ST [1]
- Vocazione	pratica sportiva



3 Forlanini



STRATEGIE GENERALI

L' Ambito di Trasformazione di Interesse Pubblico Generale "Forlanini" risulterà caratterizzato dalla presenza di nuovi spazi pubblici nonché dalla presenza di un nuovo parco urbano, in continuità con l'esistente parco Forlanini, utile a costituire una rinnovata centralità al servizio dell'intero quadrante orientale della città. Il tema portante della trasformazione risulterà profondamente connesso ai temi dello sport, dello svago e dell'intrattenimento a completamento delle funzioni propulsive già presenti nel settore est della città.

OBIETTIVI

- Realizzare un parco urbano a completamento di Parco Forlanini.
- Assicurare continuità tra i sistemi ambientali esistenti e di progetto.
- Garantire continuità dei percorsi a completamento del Raggio Verde n. 2 verso l'Idroscalo.
- Favorire la connessione di spazi e luoghi di Interesse generale esistenti, programmati e di nuova previsione.
- Sollecitare il mix funzionale.
- Prevedere la realizzazione dei servizi utili alle nuove volumetrie insediate.
- Integrare la trasformazione dell'area alla localizzazione e progettazione delle stazioni della MM4 e della nuova viabilità interrata Expo-Garibaldi-Forlanini.

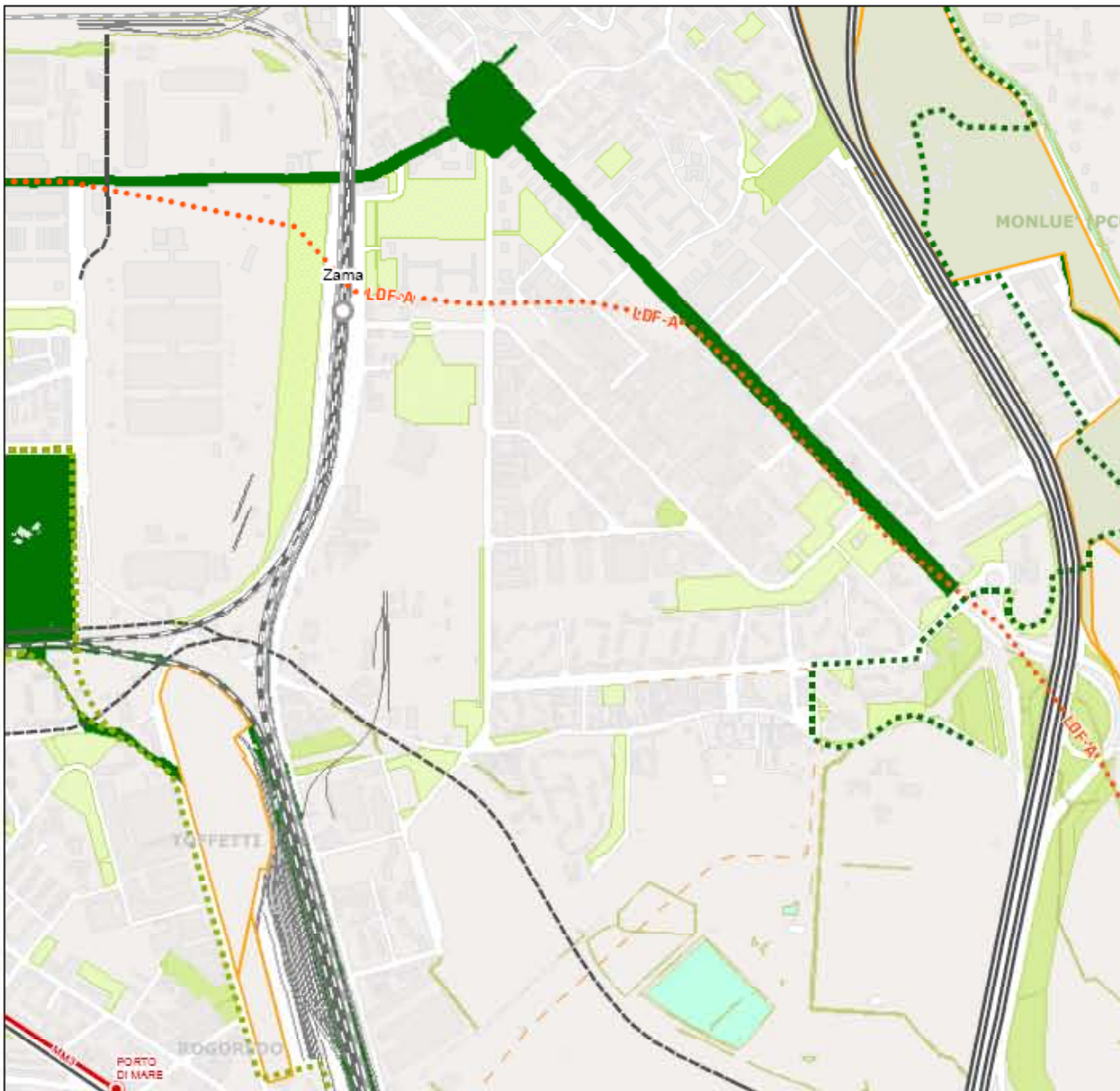
ALLEGATO 3

AMBITI DI TRASFORMAZIONE DI INTERESSE PUBBLICO GENERALE

3

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di un parco avente superficie non inferiore al 50% rispetto al metri quadri dell'intero Ambito di Trasformazione.
- Realizzazione di una superficie a verde filtrante pari ad almeno il 85% del parco previsto.
- Realizzazione di un parco con limite via Corelli a nord e viale Forlanini a sud.
- Realizzazione di un collegamento verde con sezione minima di 20 metri tra via Cardinale Mezzofanti e il nuovo parco urbano.
- Realizzazione di un sovrappasso in corrispondenza all'area libera di via Sereni.
- Realizzazione, all'interno delle aree di concentrazione fondiaria, delle nuove volumetrie con fronti edificati sullo spazio pubblico esistente e previsto, e sul sistema viabilistico esistente e previsto.



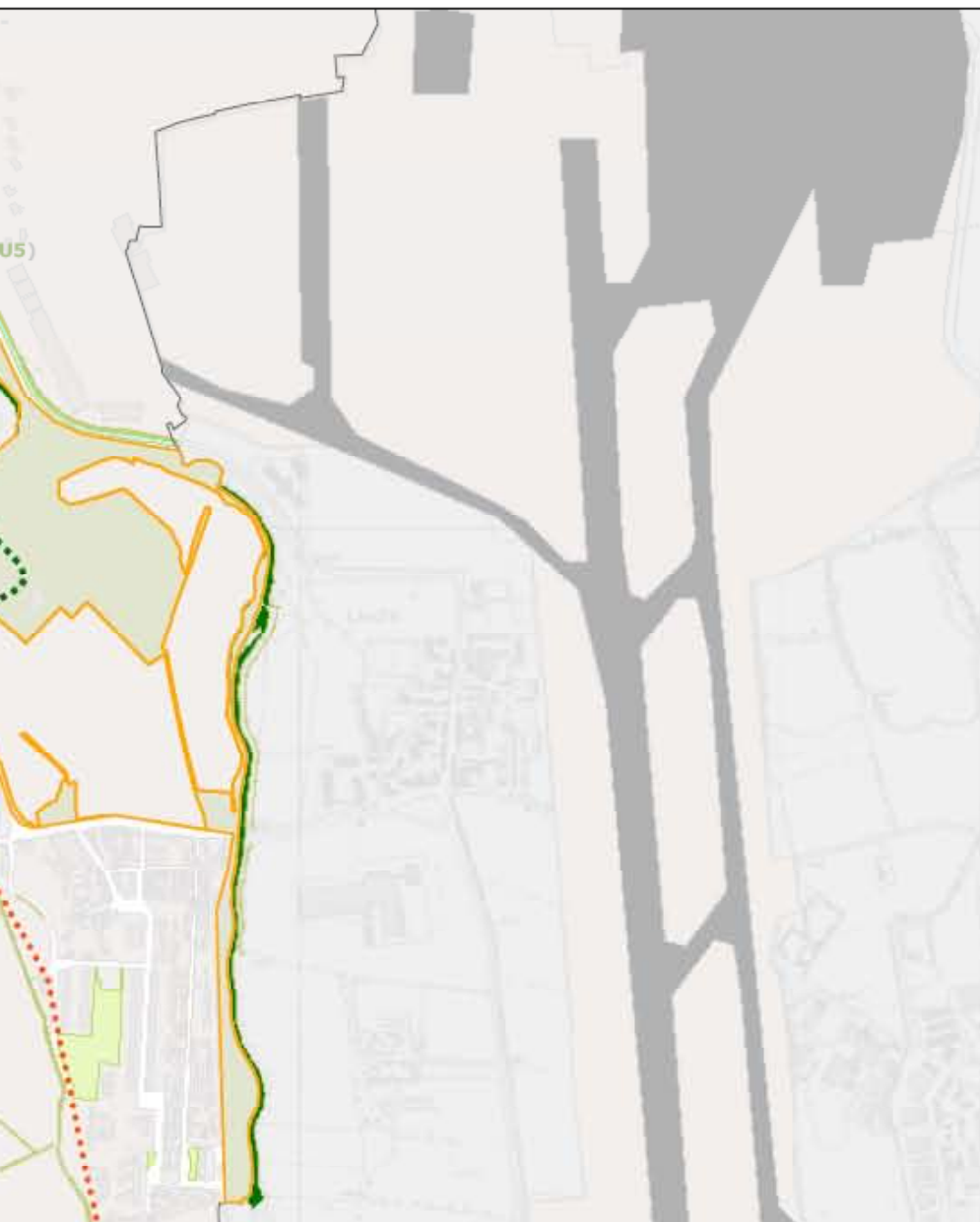
ALLEGATO 3

AMBITI DI TRASFORMAZIONE DI INTERESSE PUBBLICO GENERALE

4

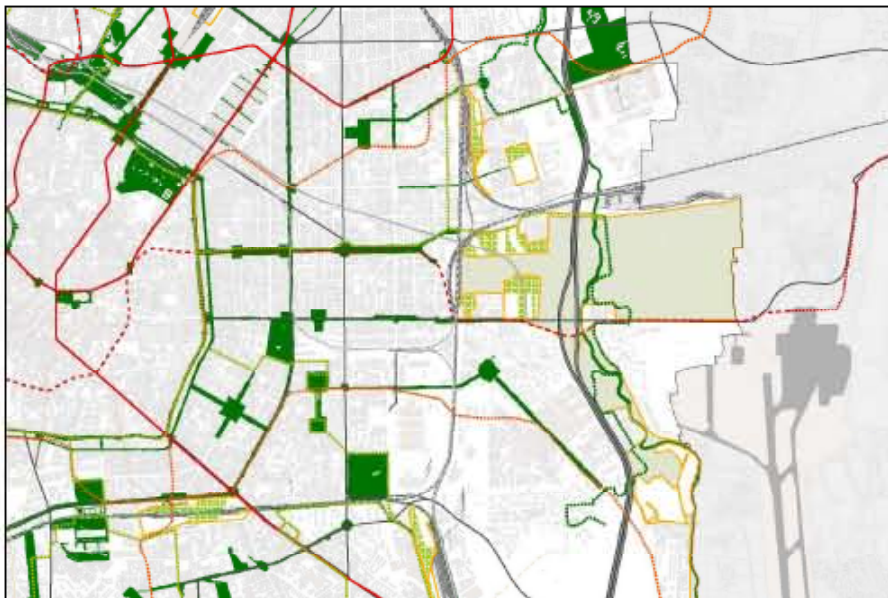
4. Cascina Monlué

- CASCINA MONLUE'	258.576 mq
- S.l.p. generata	51.715,20 mq
- Coefficiente di densificazione	1,00
- S.l.p. massima accoglibile	51.715,20 mq
- Spazi e servizi di Interesse pubblico generale	-
- Spazi a parco (permeabili)	40% ST [1]
- Vocazione	pratica sportiva



- Ambito di trasformazione
- Verde esistente
- Verde di progetto
- Verde pensile di progetto
- Aree interessate dai temi di progetto
- Collegamenti verde
- Mobilità ciclo-pedonale di progetto
- Collegamenti pedonali coperti
- Raggi Verdi
- Fila Rosso
- Stazioni/ rete ferroviaria in esercizio
- Stazioni/ rete ferroviaria in programmazione
- Stazioni/ rete ferroviaria in progetto
- Passante ferroviario in esercizio
- Passante ferroviario ipotesi PGT
- Stazioni/ rete metropolitana in esercizio
- Stazioni/ rete metropolitana in programmazione
- Stazioni/ rete metropolitana in progetto
- Stazioni/ rete linee di forza in progetto
- Rete metropolitana in esercizio
- Rete metropolitana in programmazione
- Rete metropolitana in progetto
- Mobilità individuale principale in esercizio
- Mobilità individuale principale in programmazione
- Mobilità individuale principale in progetto
- Tunnel

4 Cascina Monlué



STRATEGIE GENERALI

L' Ambito di Trasformazione di Interesse Pubblico Generale "Cascina Monlué" è finalizzato al recupero ambientale delle sponde del fiume Lambro, alla realizzazione di un parco urbano gestito, alla riutilizzazione con funzioni attrattive degli Immobili In disuso esistenti. La strategia di carattere generale si completa con la necessità di riqualificazione del quartiere di Ponte Lambro.

OBIETTIVI

- Riconnessione degli spazi aperti e formazione di un parco lungo il fiume Lambro.
- Reintroduzione di funzioni per lo sport, lo spettacolo sportivo, l'ospitalità del commercio di dettaglio.

PRESCRIZIONI

	AMBITO DI TRASFORMAZIONE			SUPERFICIE TERRITORIALE				SPAZI A PARCO PERMEABILI (% ST) [1] [2*]
				totale	tessuto consolidato	PCU	Expo	
ATU-AMBITI FERROVIARI	COMPARTO SCALI NORD	1-A	Farini-Lugano	651.114,00				69%
		1-B	Greco-Breda	72.166,00				30%
	COMPARTO LAMBRATE	2	Lambrate	70.716,00				35%
	COMPARTO SCALI SUD	3-A	Romana	217.207,00				40%
		3-B	Rogoredo	21.079,00				30%
		3-C	Porta Genova	102.291,00				30%
	COMPARTO SAN CRISTOFORO	4	San Cristoforo	171.683,00				80%
ATU-AMBITI URBANI	COMPARTO SISTEMA CASERME	5-A	Piazza d'Armi	749.518,00	749.518,00			50%
		5-B	Caserma Montello	71.683,00	71.683,00			30%
		5-C	Caserma Rubattino	81.881,00	81.881,00			30%
		5-D	Caserma Mameli	105.988,00	105.988,00			30%
		5-E	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	41.262,00	41.262,00			20%
	SAN VITTORE	6	San Vittore	65.720,00	65.720,00			30%
	BOVISA	7	Bovisa	846.666,00	846.666,00			10%
	CASCINA MERLATA	8	Cascina Merlata	1.096.089,00	1.096.089,00			50%
	STEPHENSON	9	Stephenson	446.030,00	446.030,00			20%
	TOFFETTI	10-A	Toffetti [5]	89.967,00	89.967,00			45%
		10-B	Toffetti	13.982,00	13.982,00			
	RONCHETTO SUL NAVIGLIO	11	Ronchetto Sul Naviglio	116.716,00	116.716,00			50%
	MAGAZZINI RACCORDATI STAZIONE CENTRALE	12	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	225.421,00	225.421,00			-
	CADORNA FNM	13	Cadorna FNM	114.648,00	114.648,00			20%
	[2] COMPARTO SISTEMA HOUSING SOCIALE PROVINCIA DI MILANO	14-A	via Messina	32.955,00	32.955,00			> 40% [2*]
		14-B	via Litta Modignani	155.875,00	155.875,00			> 50% [2*]
		14-C	via Don Giovanni Calabria	72.456,00	72.456,00			> 50% [2*]
[3]	EXPO (**)[4]	1	Expo	971.735,00		971.735,00		
AT(DG)	PORTO DI MARE	2	Porto di Mare	1.191.913,00	364.910,00			60%
	FORLANINI	3	Forlanini	314.084,00		827.003,00	314.084,00	50%
	CASCINA MONLUÈ	4	Cascina Monluè	258.576,00		258.576,00		40%

(*) dati quantitativi riferiti alla pubblicazione VAS

(**) indica edificatorio da definire attraverso specifico atto amministrativo [4]

(***) per l'articolazione dell'housing sociale si rimanda a: per gli ATU-Ambiti Urbani all'art.5.1.1.2 del le Norme di Attuazione del Documento di Piano e per gli ATU-Ambiti Ferroviari all'art.5.1.1.5 delle Norme di Attuazione del Documento di Piano

ALLEGATO 3

TABELLA DATI QUANTITATIVI

O	FUNZIONI URBANE		HOUSING SOCIALE (***)			S.L.P. MASSIMA GENERATA (mq) (A)	S.L.P. MASSIMA ACCOGLIBILE (mq) (B)	COEFFICIENTE DI DENSIFICAZIONE	(B)-(A)
	UT	SLP	UT	SLP	%SLP				
					20%	556.000,00	650.000,00	1,17	94.000,00
					35%	33.000,00	20.000,00	0,61	-13.000,00
					35%	34.000,00	53.380,00	1,57 [8]	19.380,00
					35%	190.000,00	247.000,00	1,30 [8]	57.000,00
					35%	22.000,00	24.200,00	1,10 [8]	2.200,00
					35%	33.000,00 [6]	33.000,00	1,00 [6]	0,00
					35%	8.000,00	8.000,00	1,00	0,00
	0,65	487.186,70	0,35	262.331,30	35%	749.518,00	936.897,50	1,25 [8]	187.379,50
	0,65	46.593,95	0,35	25.089,05	35%	71.683,00	86.019,60	1,20 [8]	14.336,60
	0,65	53.222,65	0,35	28.658,35	35%	81.881,00	81.881,00	1,00 [8]	0,00
	0,65	68.892,20	0,35	37.095,80	35%	105.988,00	105.988,00	1,00 [8]	0,00
	0,65	26.820,30	0,35	14.441,70	35%	41.262,00	41.262,00	1,00 [8]	0,00
					slp esistente	slp esistente	slp esistente	-	-
					740.000,00	740.000,00	740.000,00	1,00	0,00
					383.650,00	383.650,00	383.650,00	1,00	0,00
	0,65	289.919,50	0,35	156.110,50	35%	446.030,00	1.235.503,10	2,77 [8]	789.473,10
	0,65	67.566,85	0,35	36.382,15	35%	103.949,00	80.000,00	0,77	-23.949,00
	0,65	75.865,40	0,35	40.850,60	35%	116.716,00	80.000,00	0,69	-36.716,00
					slp esistente	slp esistente	slp esistente	-	-
	0,65	74.521,20	0,35	40.126,80	35%	114.648,00	114.648,00	1,00	0,00
	0,65	21.420,75	0,35	11.534,25	35%	32.955,00	32.955,00	1,00	0,00
			0,65	101.318,75	100%	101.318,75	101.318,75	1,00	0,00
			0,65	47.096,40	100%	47.096,40	47.096,40	1,00	0,00
					[7]	[7]	[7]	[7]	[7]
	0,65	237.191,50	0,35	127.718,50	35%	530.310,60	530.310,60	1,00	0,00
	0,20	165.400,60				62.816,80	62.816,80	1,00	0,00
	0,20	62.816,80				51.715,20	51.715,20	1,00	0,00
	0,20	51.715,20							

