

Milano



Comune
di Milano

DIREZIONE CENTRALE SVILUPPO DEL TERRITORIO
Settore Pianificazione Urbanistica Generale
Servizio Gestione della Pianificazione Generale e Organizzazione Dati Urbani

PIANO DI RISCHIO PER L'AEROPORTO DI BRESSO.

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.

Relazione illustrativa – R.01

LUGLIO 2011

INDICE

1. PREMESSA	pag. 3
2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO	pag. 4
3. CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO INTERESSATO	pag. 6
4. DISCIPLINA URBANISTICA	pag. 8
5. CONTENUTI DEL PIANO DI RISCHIO	pag. 12
6. NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE	pag. 15

Redazione del Piano di Rischio: geom. Fabio Visintin con la collaborazione della sig.ra Cristina V. Silvestre del Servizio Gestione della Pianificazione Generale e Organizzazione Dati Urbani.

Collaborazione per la parte grafica: arch. Chiara Paoletto del Servizio Coordinamento Pianificazione Urbanistica Generale

1. PREMESSA

Il Comune di Milano è interessato dai vincoli indotti dalla presenza dell'Aeroporto "Franco Bordoni Bisleri", situato quasi interamente nel territorio del Comune di Bresso ed in minima parte in quella del Comune di Cinisello Balsamo, e destinato a voli turistici.

E' un aeroporto civile statale con la qualifica di aeroporto di carattere locale e aviazione generale.

E' sede dell'AeroClub di Milano (una delle più importanti scuole di volo italiane), ospita numerosi aeromobili dell'aviazione generale, la scuola di elicotteri, svolge un sensibile ruolo per il sistema del trasporto aereo regionale per le attività dell'aviazione generale, nonché risulta di importanza strategica per la protezione civile.

L'aeroporto dispone di una pista di volo per l'aviazione generale (pista RWY 18/36 dim. 1080 m x 30 m – pista di codice 2) e di diverse strutture per le funzioni di servizio e supporto alle attività dell'aeroporto.

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

Il Comune di Milano è interessato dai vincoli indotti dalla "testata 36" dell'aeroporto di Bresso.

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 che 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’E.N.A.C. 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 costruzione 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). Tale configurazione geometrica distingue tre zone di tutela denominate con le lettere A, B e C.

Il punto 6.7 del Capitolo 9 del suddetto Regolamento E.N.A.C., 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.

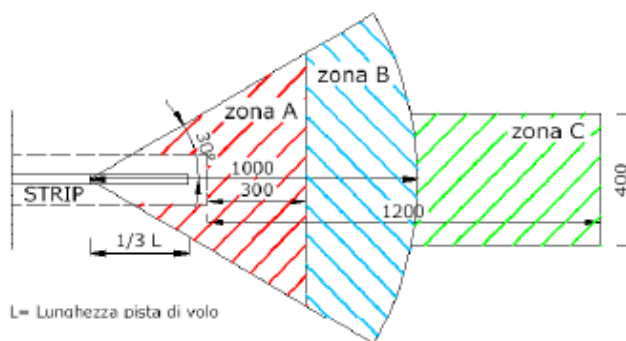
Successivamente alla pubblicazione dell' *Emendamento 4 al Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli aeroporti*, tra la fine dell'anno 2008 e i primi mesi dell'anno 2009, si sono svolti alcuni incontri informali con E.N.A.C. e con i comuni aeroportuali interessati dagli aeroporti di Milano-Bresso 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 dalla testata n. 18 dell'aeroporto di Bresso interessa per la maggior parte il territorio del Comune di Bresso, per la restante parte il territorio del Comune di Milano e solo per una esigua porzione il territorio del Comune di Sesto San Giovanni, che indipendentemente dalla zonizzazione prevista dai singoli piani urbanistici generali tali territori sono sostanzialmente destinati alla formazione di parchi territoriali in quanto soggetti ad uno strumento urbanistico sovracomunale (Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Nord 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 la geometria riferita alla testata sud 36, ed in particolare sono riferite alle zone di tutela B e C previste per le piste di codice 1 e 2, di cui al *Capitolo 6.5 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti* (vedi Piano di Rischio- tavola n. P. 01).

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



Le aree del territorio comunale milanese ricomprese nelle suddette zone B e C, confinano con il Comune di Bresso in cui è sito l'aeroporto.

La zona di tutela B riguarda una piccola superficie del territorio comunale di mq 5.148, e si riferisce ad un'area di pertinenza di un agriturismo sito in Viale Finanziari d'Italia 14, in gran parte mantenuta a prato con piccole zone piantumate, sulla quale sono presenti diversi recinti e una tettoia per il ricovero degli animali allevati dall'azienda agrituristica.

La zona di tutela C, della superficie complessiva di mq 201.000 circa, risulta interessata per gran parte da aree sistemate a verde attrezzato (comprensivo di percorsi pedonali e di piccole aree boschive), di aree con impianti sportivi (un campo di calcio con relativa piccola tribuna e piccola costruzione per servizi accessori di mc 960 circa, un campo di calcetto, diversi campi di bocce, campi da tennis, ecc.), e da zone edificate prevalentemente a carattere residenziale comprensivo di box in superficie (parte del complesso edilizio di Piazza San Giuseppe n. 10, volume costruito mc 29.400 circa) e di parte di un quartiere per edilizia economica e popolare (mc 79.000 circa riferita al complesso edilizio di via Arezzo n. 7 con relativo supermercato di quartiere di mc 5.000 circa, al complesso edilizio di via Empoli n. 5 per mc 12.987 circa, e parte dei fabbricati di via Empoli n. 9 per mc 20.160 circa), nonché da servizi (attrezzature parrocchiali site in via Arezzo n. 12, corrispondenti a circa mc 1.000), da una struttura agrituristica sita in viale Finanziari d'Italia n. 14 (edificazione per mc 1600 circa) e da assi di viabilità stradali di collegamento denominati via del Regno Italico, via Finanziari d'Italia.

Tutte le aree a verde attrezzato sono parte integrante del Parco Nord Milano.

TABELLA RELATIVA ALLA CONSISTENZA DELL' EDIFICATO ESISTENTE



STRALCIO DELLA CARTA TECNICA COMUNALE CON INDICAZIONI DEGLI EDIFICI COMPRESI NELLE ZONE DI TUTELA "C" E "B", E RELATIVI NUMERI DI RIFERIMENTO PROGRESSIVI (vedi tabella pag. 8)

Progressivo	Indirizzo	Destinazione	n° Piani	Sup. coperta mq	* Volume mc
1	Via Arezzo 12	Servizi ricreativi	1	14	42
2	Via Arezzo 12	Servizi ricreativi	1	67	201
3	Via Arezzo 12	Servizi ricreativi	1	236	708
				317	951
Progressivo	Indirizzo	Destinazione	n° Piani	Sup. coperta mq	* Volume mc
4	Piazza San Giuseppe 10	Residenza	7	280	5.880
5	Piazza San Giuseppe 10	Residenza	7	280	5.880
6	Piazza San Giuseppe 10	Residenza	7	280	5.880
7	Piazza San Giuseppe 10	Residenza	7	280	5.880
8	Piazza San Giuseppe 10	Residenza	7	280	5.880
				1.400	29.400
Progressivo	Indirizzo	Destinazione	n° Piani	Sup. coperta mq	* Volume mc
9	Via Arezzo 22	Impianti sportivi	1	320	960
				320	960
Progressivo	Indirizzo	Destinazione	n° Piani	Sup. coperta mq	* Volume mc
10	Via Arezzo 7	Residenza	9	671	18.117
11	Via Arezzo 7	Commercio	1	1.883	5.649
12	Via Arezzo 7	Residenza	9	815	22.005
13	Via Arezzo 7	Deposito	1	22	66
14	Via Arezzo 7	Deposito	1	14	52
				3.405	45.889
Progressivo	Indirizzo	Destinazione	n° Piani	Sup. coperta mq	* Volume mc
15	Via Empoli 9	Residenza	8	420	10.080
16	Via Empoli 9	Residenza	8	420	10.080
				840	20.160
Progressivo	Indirizzo	Destinazione	n° Piani	Sup. coperta mq	* Volume mc
17	Via Empoli 5	Residenza	7	335	7.035
18	Via Empoli 5	Residenza	8	248	5.952
				583	12.987
Progressivo	Indirizzo	Destinazione	n° Piani	Sup. coperta mq	* Volume mc
19	Via Finanzieri d'Italia 14	Agriturismo	2	217	1.302
20	Via Finanzieri d'Italia 14	Agriturismo	1	128	384
				345	1.686
Totale complessivo				7.210	112.033

(*) 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.

4. DISCIPLINA URBANISTICA

Le zone di tutela B e C del presente Piano di Rischio, comprese nel territorio del Comune di Milano, risultano interessate per una parte da uno strumento urbanistico di carattere sovracomunale (Parco Nord Milano) e per la parte rimanente da strumenti urbanistici comunali (Variante al Piano Regolatore Generale 1953, cosiddetto P.R.G./1980, e Piano di Governo del Territorio di cui alla L.R. 12/2005).

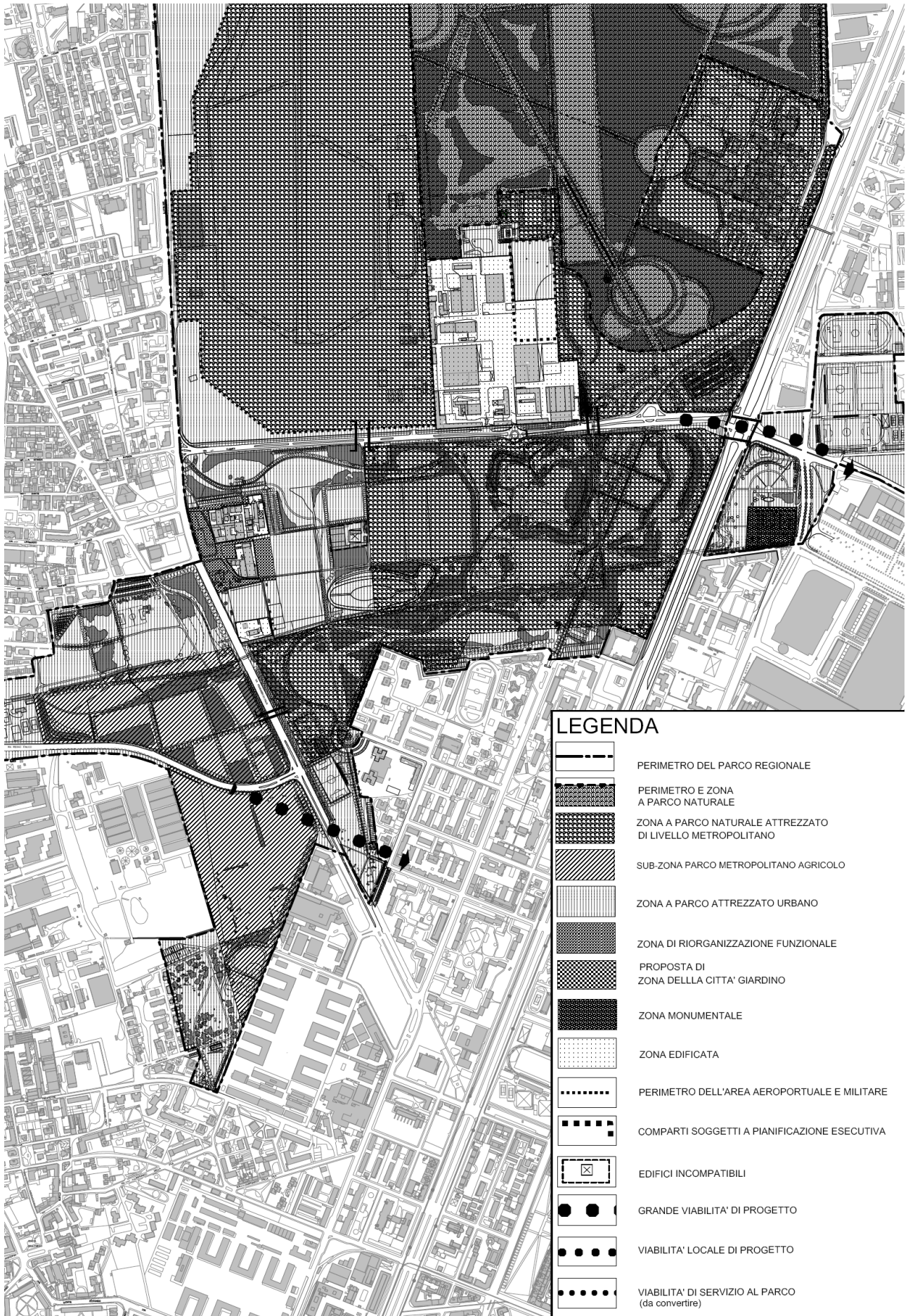
Il Parco Nord Milano è stato istituito con L.R. n.78 del 11.6.1975, il relativo Piano Territoriale di Coordinamento (P.T.C.) comprensivo di Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.), è stato approvato con D.G.R. n. II/633 del 22.12.1977, ed è stato più volte modificato; l'ultima Variante al P.T.C. è stata approvata con D.G.R. n. 20136 del 23.12.2004.

Per la zona di tutela B, il P.T.C. del Parco prevede un azzonamento per “*zona a parco attrezzato urbano - (art. 7 delle N.T.A. del P.T.C.)*”.

Per quanto riguarda parte della zona di tutela C, il P.T.C. prevede un azzonamento in parte per “*zona a parco attrezzato urbano - (art. 7)*”, in parte per “*sub-zona parco metropolitano agricolo - (art. 6)*”, in parte per “*zona a parco naturale attrezzato di livello metropolitano - (art. 5)*”, e in parte a “*zona edificata (art. 9)*” per quanto riguarda le costruzioni relative all'agriturismo. E' esclusa dal perimetro del Parco Nord la parte rimanente della zona di tutela C corrispondente alle aree edificate per residenza ed edilizia residenziale pubblica.

A titolo esplicativo si sintetizzano di seguito le definizioni degli azzonamenti del P.T.C. dati dalle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento:

- *zona a parco naturale attrezzato di livello metropolitano - (art. 5)*: sono aree prevalentemente destinate al recupero naturalistico ambientale, attraverso il potenziamento delle macchie boscate esistenti, i nuovi rimboschimenti, la salvaguardia e nuova costruzione di prati e radure calpestabili, nonché alla fruizione da parte del pubblico per il tempo libero e la ricreazione;
- *sub-zona parco metropolitano agricolo - (art. 6)*: la sub-zona parco metropolitano agricolo individua le aree per le quali l'attuazione del Parco viene effettuata nell'ambito di un disegno unitario esteso all'intera Zona Parco Naturale attrezzato a livello Metropolitano, con il mantenimento di ampie aree destinate all'agricoltura e nel rispetto dei caratteri del paesaggio agrario;
- *zona a parco attrezzato urbano - (art. 7)*: sono aree destinate ad attrezzature di livello urbano per il verde, il gioco e lo sport, nonché ai parcheggi e alle attrezzature pubbliche di supporto e collaterali;
- *zona edificata (art. 9)*: gli immobili compresi in questa zona sono destinati al mantenimento della residenza e delle attività insediate, compatibili con il Parco.



Stralcio del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Nord Milano

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 B del presente Piano di Rischio prevede una destinazione a Verde Intercomunale (V.I.) nell'ambito di zona omogenea F.

Parte della zona di tutela C risulta anch'essa destinata a V.I. nell'ambito di zona omogenea F. La restante porzione della zona di tutela C, risulta parzialmente compresa in un ambito destinato dal P.R.G./1980 a zona di espansione residenziale C 9.1 PZ con i relativi servizi a standard, e la residua parte posta più a nord è destinata in parte a Residenza (R) ed in parte a Servizi Comunali riservati alle Attrezzature Religiose (SC/AR) nell'ambito di zona omogenea B1. Inoltre, una piccola area ricade in zona omogenea B1 con destinazione funzionale Industriale (I – zone industriali ed artigianali), ma di fatto non è interessata da edificazione in quanto è parte integrante del verde urbano esistente.

Infine nella zona di tutela C è presente un'indicazione di viabilità di classe D1 (strada urbana primaria) che si sovrappone a parte della zona C 9.1 e alle adiacenti aree destinate a VI ed a I, quale previsione di collegamento delle esistenti via Regno Italico con via Ponale e viale Fulvio Testi.

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., disciplinate dall'art. 24 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano (N.T.A.);
- le zone omogenee B1 sono le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate per le quali il P.R.G. non prevede particolari modificazioni dello stato di fatto (art. 19 delle NTA);
- 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 (art. 40 delle N.T.A.);
- le zone di espansione residenziale C sono parti del territorio destinate a nuovi complessi insediativi prevalentemente residenziali (art. 22 e allegato "A" delle N.T.A.), da attuarsi mediante Piano di Zona se è presente la sigla PZ;
- le zone R sono destinate ad insediamenti residenziali con la presenza di funzioni compatibili (art. 27 delle N.T.A.);
- le aree a SC/AR sono riservate all'attività religiosa e di culto, ivi comprese le attrezzature connesse a tale servizio (art. 37 delle N.T.A.);
- le zone I sono zone destinate ad impianti riservati ad attività produttive, nonché alla relative aree ed impianti di servizio (art. 32 delle N.T.A.).

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, e 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).

Per quanto riguarda il DdP (vedi Piano di Rischio – tavola P.02.02), le zone di tutela B e C del presente Piano di Rischio non risultano interessate da particolari previsioni di trasformazione delle aree in esse ricomprese.

Per quanto riguarda il PdR (vedi Piano di Rischio – tavola P.02.03), le aree comprese nella zona di tutela B e parte di quelle comprese nella zona di tutela C risultano sottoposte alla Normativa dei Parchi Regionali (Titolo III Capo II) ed individuate quali “*aree sottoposte alla disciplina del Parco Nord Milano - art. 19 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole (NdA del PdR)*”.

La restante parte delle aree comprese nella zona di tutela C, sono comprese in “*Ambiti contraddistinti da un disegno urbanistico riconoscibile (ADR) – tessuti urbani ad impianto aperto - art. 15.3 NdA del PdR*”, 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*”, corrispondenti alla parte di edificato esistente a carattere residenziale. 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 B e C incluse nel Parco Nord Milano sono confermate le indicazioni di “*Aree sottoposte alla Normativa dei Parchi Regionali – aree sottoposte alla disciplina del Parco Nord*”, con un’indicazione puntuale per una piccola porzione di area all’interno della zona di tutela C di “*Servizi alla persona - Servizio Comunale Esistente – Indispensabile – Categoria: Sport*” (impianto sportivo, campo di calcio); per la restante parte delle aree di tutela C corrispondente all’edificato residenziale esistente, il Piano non fornisce indicazioni specifiche.

Inoltre il PdS indica l’attuale sede stradale denominata via Regno Italico, quale “*Infrastrutture per la mobilità ed il trasporto pubblico esistenti – Trasporto individuale in esercizio - Strada Interquartiere – art. 7 NdA del PdS*”.

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.

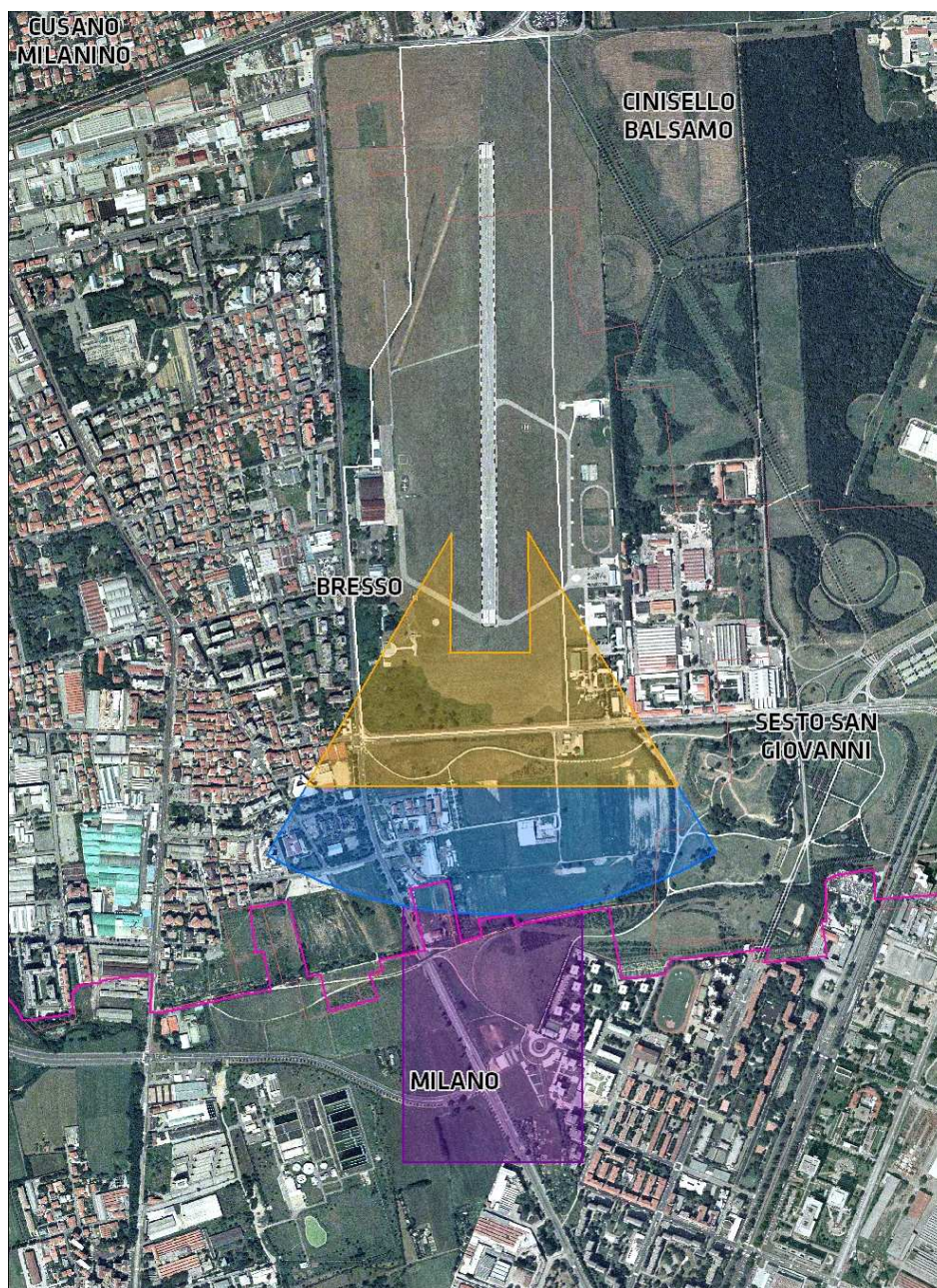
Il Piano di Rischio si limita ad escludere ogni possibilità di mutamento di destinazioni d'uso che possono aumentare il carico antropico o in caso d'incidente, amplificare il danno. Vengono favoriti, al contrario, quei mutamenti di destinazione d'uso che determinano una limitazione della presenza umana.

Il Piano detta vincoli per le diverse zone di tutela soggette a limitazioni e in particolare per la testata sud 36:

- **Zona A** - non presente sul territorio del Comune di Milano
- **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 edificazione esistenti e delle attività preesistenti sul territorio. Le scelte di tutela per questa zona, individuate nel PGT, risultano coerenti con i predetti indirizzi di contenimento del carico antropico e delle individuazioni delle attività compatibili, considerato che le NdA del PGT 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 Nord Milano, di tutte le attività esistenti di fruizione connesse e compatibili con il vigente Piano Territoriale di Coordinamento, che comportano la presenza discontinua di un numero limitato di persone, recependo quindi le indicazioni prevalenti di detto Regolamento E.N.A.C..
- **Zona C** - sempre il capitolo 6.6 del Regolamento E.N.A.C., individua gli indirizzi per la tutela di detta zona 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, individuate nelle tavole del PGT 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 attuali edificazioni residenziali (sviluppate nei decenni passati con alti indici di fabbricabilità fondiari superiori a 3 mc/mq), il Piano di Rischio 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 Nord Milano, richiamati gli azzonamenti del P.T.C. del Parco stesso, mantiene tutte le attività di fruizione connesse e compatibili che comportano la presenza discontinua di un numero limitato di persone, sostanzialmente riconfermando lo stato giuridico attualmente in essere.

Inoltre il presente Piano di Rischio, per le zone di tutela 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.



Testata sud 36 - zone di tutela individuate su foto aerea

Il presente Piano di Rischio per l'aeroporto di Milano Bresso, 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 DEL PIANO DI RISCHIO

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 della pista dell'aeroporto di Bresso "testata 36", 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

Queste zone sono esterne al perimetro del Comune di Milano

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 il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Nord Milano che comportano la presenza di un numero limitato di persone.

2.3) ZONE DI TUTELA C

In queste zone sono vietati gli aumenti delle funzioni residenziali e delle attività esistenti.

Sono ammesse tutte le attività di fruizione connesse e compatibili dal Piano di Territoriale di Coordinamento del Parco Nord Milano che comportano la presenza di un numero limitato di persone.

Art. 3) Nelle zone di tutela B e C, relative all'aeroporto di Bresso, 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.