

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”



**Il futuro
del? Aeroporto
di Bresso**

Fortunato Zinni – Sindaco di Bresso

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”

Milano 31 marzo 1925

IL RE VITTORIO EMANUELE III°
PER GRACIA DI DIO E VOLONTA' DELLA NAZIONE
R E D' I T A L I A

La legge 25 giugno 1865 N. 2359 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità;
La legge 18 dicembre 1879 N. 5188 che approva alcune modificazioni a quella sopra richiamata;
La proposta del nostro Ministro Segretario di Stato per l'Aeronautica;
sono decretate e decretiamo;

ARTICOLO 1°

Si dichiarati di pubblica utilità le opere e le espropriazioni dei beni immobili di proprietà privata necessarie per la costituzione del nuovo campo di aviazione di Bresso (Provincia di Milano) che sorgerà nelle zone del territorio indicate e graficamente delimitate nell'ultimo piano particellare e catastale e:

A.: In territorio del comune di Bresso	(Superficie mq. 747.261 circa
B.: In territorio del Comune di Cinisello	" " 287.000 "
C.: In territorio del Comune di Balsamo	" " 7.080 "

ARTICOLO 2°

L'espropriazione dei beni immobili sarà provveduto a norma delle citate leggi.

ARTICOLO 3°

Le espropriazioni saranno compiute nel termine di un anno dalla data del presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nel Bollettino Ufficiale della Legge e dei decreti del Regno D'Italia, mandando a tutti gli effetti di osservarlo e di farlo osservare.

Roma addì 31 Dicembre 1925

VITTORIO EMANUELE

Il Guardasigilli ROCCO
Stato alla Corte dei Conti addì 4-1-1926
Il Governo registro 245 foglio 5 Copp.

MUSSOLINI

Tutto cominciò nei primi anni del secolo scorso... Bresso allora era un sonnacchioso borgo agricolo; ben presto fu costretto però a svegliarsi quando il 31 dicembre del 1925 il Re Vittorio Emanuele, il Capo del governo Benito Mussolini ed il guardasigilli Rocco firmano il Reale Decreto che espropriava mq 747.261 in territorio del Comune di Bresso, 287.020 mq. riguardavano in Comune di Cinisello e 7.080 mq. in Comune di Balsamo. di terreni agricoli ad est del paese dichiarandoli di pubblica utilità.

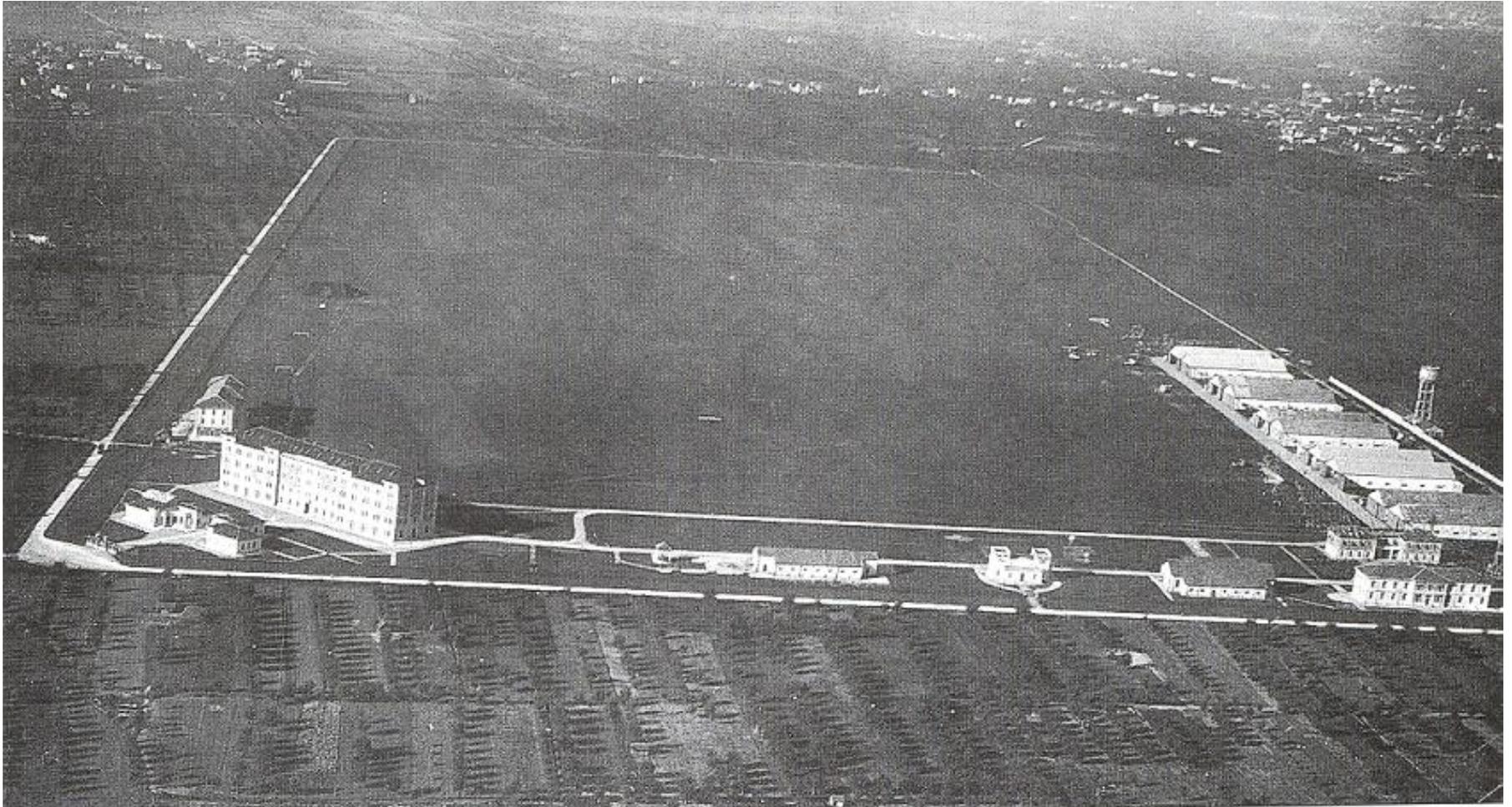
Decreto n. 2580 concernente la dichiarazione di pubblica utilità delle opere e delle espropriazioni dei beni immobili di proprietà privata necessarie per la costituzione del nuovo campo di aviazione di Bresso

Roma 31 dicembre 1925

Vittorio Emanuele

Mussolini

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”



Le operazioni di esproprio si rileveranno più complesse del previsto e termineranno nel 1930, l'anno di inaugurazione del nuovo grande scalo di difesa aerea della città di Milano e del circondario. Nel frattempo erano stati completati i capannoni della V sezione aeronautica Breda lungo la via Clerici.

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”



Sono anni di esaltazione e di frenesia del volo, vengono costruiti i famosi bombardieri Breda che saranno utilizzati nella guerra civile spagnola e nella seconda guerra mondiale.

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”



Fortunato Zinni – Sindaco di Bresso

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”



Poi c'è la guerra, il bombardamento del 30 aprile del '44, l'occupazione del campovolo da parte dei militi della Muti. L'aeroporto diventa un terreno di scontro fino a diventare dopo la liberazione, per un certo periodo, un campo di concentramento.

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”



Il fallimento del progetto BZ 308 sembra avviare ad un definitivo declino il sogno di Mussolini di trasformare quest'area a nord di Milano in un trampolino di lancio per la sua gloria, grazie alla passione del volo di piloti come Agello, De Bernardi e tanti altri.

Fortunato Zinni – Sindaco di Bresso

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”



...fino al 1960 quando lo scalo diventa la sede dell'Aeroclub Milano

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”



L'aeroporto, indubbiamente, funge da argine al dilagare del cemento... (anni '70)

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”



...fino a quando la Legge Regionale n. 78 del 1975 fa nascere il Parco Nord. Da quel giorno il sarà il Parco nord a rappresentare il più ostacolo alla cementificazione. La mirabile intuizione di questo grande polmone verde di 600 ettari a nord della grande metropoli milanese oggi costituisce un prezioso patrimonio ambientale per il nord Milano

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”

1984- Regione Lombardia: formulazione proposta di assetto territoriale a medio termine (adeguamento, nuova perimetrazione, 10/15 anni attività aeroportuale, cessione aree Parco Nord, 10 nuovi hangar)

1985- Parco Nord: ritiene inammissibile realizzazione 10 hangar (proposta Civilavia potenziamento)

1987- Regione Lombardia e Ministero dei Trasporti: riavvio incontri e nuova proposta (no collegamenti 3° livello, permanenza transitoria aeroporto in attesa alternative, necessità adeguamenti, disponibilità uso aree perimetrali finalità parco, spostamento ingresso sud, demolizione palazzine non funzionali e recupero volumetria per strutture prefabbricate, smantellamento hangar 6, massimo 7 hangar)

4

1

PROTOCOLLO D'INTESA PER L'AEROPORTO CIVILE DI BRESSO

L'anno millenovecentottantanove, il giorno ventisei del mese di luglio,
fra

- la Regione Lombardia, rappresentata dall'Assessore al Coordinamento per il Territorio, avv. Maurizio Ricotti e dall'Assessore ai Trasporti e Mobilità, dr. Claudio Bonfanti,

- l'Amministrazione comunale di Bresso, rappresentata dal sindaco, sig. Primiano Scarabino,

- l'Amministrazione comunale di Cinisello Balsamo, rappresentata dall'assessore ai Lavori Pubblici, sig. Carlo Lio,

- il Consorzio Parco Nord Milano, rappresentato dal presidente, dr. Ercole Ferrario,

PREMESSO che le trattative da alcuni anni in corso tra gli enti firmatari del presente protocollo e il Ministero dei Trasporti, Direzione Generale dell'aviazione civile, circa la definizione di un accordo sugli interventi da prevedere per la sistemazione dell'Aeroporto Civile di Bresso, sono giunte a un punto di sufficiente maturazione e intesa,

VISTA la lettera della Regione Lombardia, Settore Trasporti e Mobilità prot. n. 2590/87 del 18 giugno 1987, che indica gli elementi di accordo in merito alla sistemazione dell'Aeroporto stesso,

COMUNE di BRESSO
014533 IL 09/00/89
PROV. di MILANO

2

VISTA inoltre la lettera della Direzione generale dell'Aviazione civile prot. 206110 del 5 ottobre 1987 in cui vengono sostanzialmente confermati tutti i punti di intesa in merito all'assetto a medio termine dell'Aeroporto Civile di Bresso, ad eccezione della definizione planimetrica da assumersi come base del piano regolatore aeroportuale,

CONSIDERATI i favorevoli risultati delle riunioni successivamente intercorse con la Direzione Circostrizionale Aeroporto di Milano-Linate, che hanno consentito in particolare di individuare una soluzione idonea a contemperare le esigenze di adeguamenti tecnici dell'infrastruttura per la sicurezza operativa con quelle di compatibilità con gli abitati circostanti e con lo sviluppo progressivo del Parco Nord Milano,

SI CONCORDA

sui contenuti delle indicazioni di cui ai punti dall'1) al 7) della lettera del Ministero dei Trasporti, prot. 206110 del 5 ottobre 1987 di cui in premessa, con le seguenti due precisazioni:

1. che la "disponibilità" di cui al punto b) debba concretarsi in modo impegnativo quanto meno con verbale di consegna provvisoria delle aree per la sistemazione a verde, in tempi brevi e comunque prima dell'inizio dei lavori di adeguamento di cui al punto 3;
2. che le strutture sostitutive dell'hangar n. 6, da smantellare, siano realizzate in prefabbricato leggero, di dimensioni contenute e con disposizione a pettine rispetto alla Via A. Grandi del Comune di Bresso.

Per il punto n. 8 di cui alla citata lettera prot. 206110, si concorda unanimemente tra gli enti firmatari e si propone quale base di defini-

3

zione del Piano Regolatore aeroportuale la planimetria allegata, che costituisce parte integrante del presente protocollo di intesa.

Pertanto si conviene che i termini di intesa tra gli enti firmatari e il Ministero dei Trasporti possano essere sinteticamente riassunti nei seguenti punti:

- 1) esclusione di collegamenti di 3° livello su questo impianto;
- 2) permanenza transitoria dell'aeroporto sino all'individuazione di soluzioni alternative (comunque senza scadenza a breve-medio termine);
- 3) riconoscimento della necessità di adeguamenti tecnici dell'infrastruttura dal punto di vista della sicurezza operativa;
- 4) prima dell'inizio dei lavori di adeguamento di cui al precedente punto 3, vengono date in concessione (o quanto meno con verbale di consegna provvisorio) al Consorzio Parco Nord Milano le aree perimetrali indicate in grigio nella planimetria allegata, per la creazione dei servizi del parco (pista ciclopedonale, arredo verde), con i vincoli e le limitazioni, concernenti il mantenimento a prato di talune aree e l'altezza massima delle alberature per le aree rimanenti, indicati nella stessa planimetria;
- 5) spostamento dell'ingresso all'aeroporto più a Sud, con nuova semaforizzazione a carico del Comune di Bresso;
- 6) demolizione di due palazzine in muratura e recupero delle funzioni preesistenti in altre strutture prefabbricate, comunque a servizio dell'attività dell'Aviazione Civile;

4

- 7) ipotesi di smantellamento dell'hangar n. 6, scarsamente utilizzabile e realizzazione di strutture sostitutive in prefabbricato leggero, di dimensioni contenute e con disposizione a pettine rispetto alla Via A. Grandi del Comune di Bresso;
- 8) la rilocazione degli hangars, degli uffici e delle officine dovrà rispettare la planimetria di riferimento allegata.

per la Regione Lombardia:

Assessore al Coordinamento
per il Territorio
(avv. Maurizio Ricotti)

.....
Maurizio Ricotti

Amministrazione Comunale
di Bresso
Il Sindaco
(Primiano Scarabino)

.....
Primiano Scarabino

L'Assessore ai Trasporti
e Mobilità
(dr. Claudio Bonfanti)

.....
Claudio Bonfanti

Amministrazione Comunale
di Cinisello Balsamo
Assessore ai Lavori Pubblici
(Carlo Lio)

.....
Carlo Lio

Consorzio per il Parco Nord Milano
Il Presidente
(dr. Ercole Ferrario)

.....
Ercole Ferrario

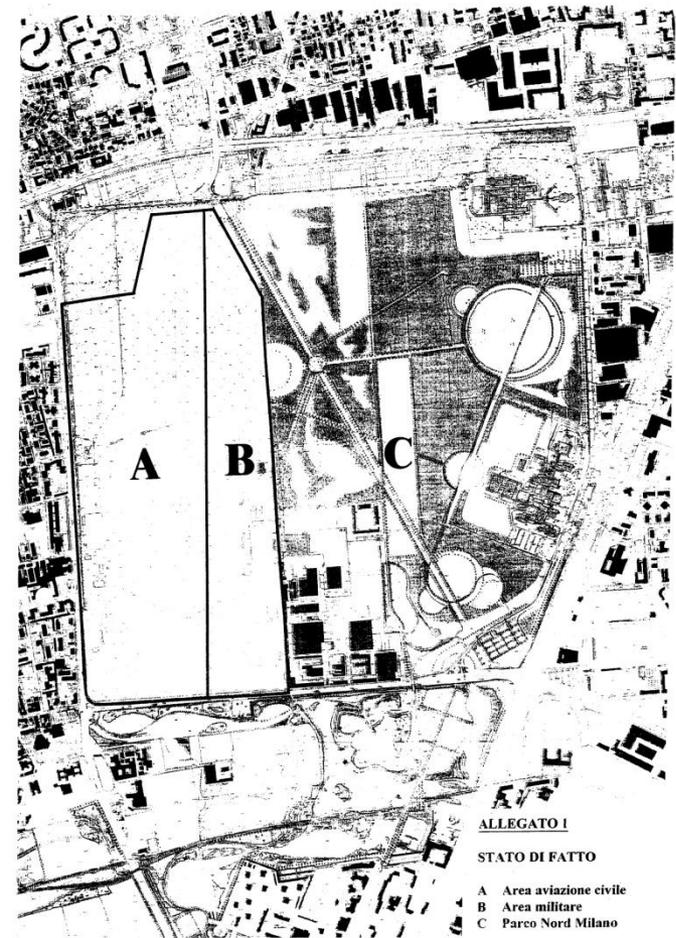
1991- Ministero dei Trasporti : formulazione prima proposta Piano Riassetto Aeroportuale

...intanto i militari stanno andando via....

1998- Ministero dei Trasporti : invio al Comune di Bresso del Piano di Riassetto Aeroportuale e preannuncio convocazione conferenza di servizi da parte del Ministero dei Trasporti e della Navigazione , Direzione Generale Aviazione Civile:
Tre obiettivi:

1. Riassetto aree di pertinenza con cessione 1/3 aree al parco;
2. Razionalizzazione struttura aeroportuale – adeguamento strutture e sicurezza;
3. Demolizione edifici Ufficio Controllo Traffico, bar e alloggi demaniali a favore struttura aerostazione

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”



Consorzio Parco Nord Milano

Via Clerici, 150 - 20099 Sesto San Giovanni
Tel. 02 / 26.22.63.33 - Fax 02 / 26.22.63.40

C.F. 80101350157

Sesto San Giovanni,

Prot. n.

Promemoria: una proposta progettuale per l'aeroporto di Bresso.

Come noto, lo spazio libero compreso tra le vie Grandi, Matteotti e Gramsci di Bresso, Clerici di Bresso-Sesto, F. Testi-Gorki di Cinisello e l'autostrada A4 (spazio chiamato anche, per la sua forma, il "quadrato" del campo volo), corrispondente al settore orientale del Parco Nord, è di fatto il "cuore" del Parco stesso, lo spazio aperto più vasto, continuo, caratterizzante e consolidato del Parco.

La parte occidentale, cioè la parte bressese, di questo "quadrato", pur essendo anch'essa compresa nel perimetro del Parco Nord, è occupata dall'aeroporto e dall'area militare; il che ha portato ad una conflittualità ormai trentennale tra Parco ed Enti locali da un lato ed autorità aeroportuali e militari dall'altro, e quindi ad una situazione bloccata, che è stata di ostacolo al completamento del Parco (salvo concessioni marginali ancorchè significative) ma ha penalizzato anche l'aeroporto, per quanto concerne l'adeguamento e la modernizzazione delle proprie strutture a terra e infrastrutture.

La planimetria allegata sub1 rappresenta lo stato di fatto, con l'esatta delimitazione attuale delle aree di pertinenza dell'aviazione civile, dell'amministrazione militare e del Parco.

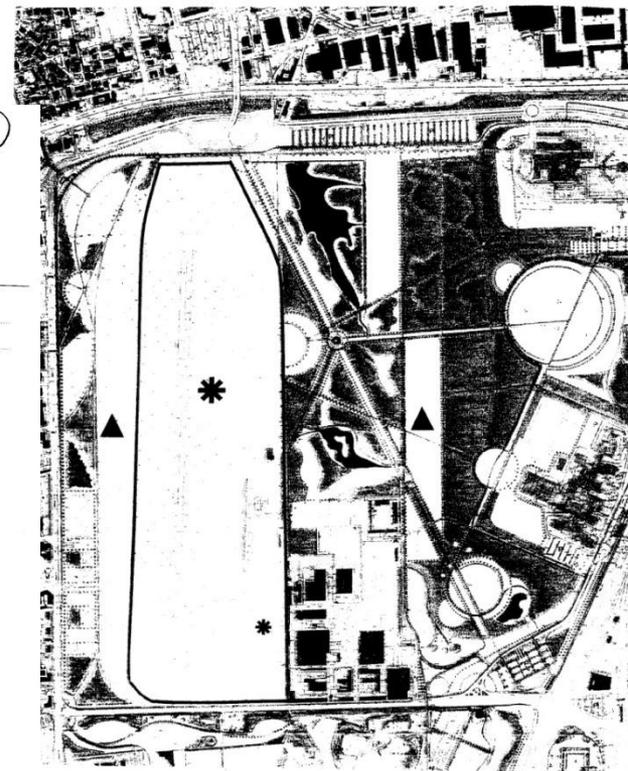
Oggi tuttavia si prospetta una nuova possibilità, che potrebbe portare ad una svolta radicale e assolutamente positiva per tutti gli attori della vicenda, legata alla nuova e concreta opportunità determinata dall'avvenuto scioglimento del reggimento "Aldebaran" e dalla conseguente dismissione della zona militare; dalla possibilità quindi di trasferire la zona operativa dell'aviazione civile sull'area già occupata dai militari.

Tale trasferimento potrebbe avvenire gradualmente, nell'arco di alcuni anni e a costi relativamente contenuti; otterrebbe il risultato "paesaggistico" di accorpere la zona edificata aeroportuale alla zona industriale ex Breda esistente; soprattutto, consentirebbe di liberare a favore del Parco - e a tutto vantaggio soprattutto degli abitanti di Bresso - una porzione di area libera contigua ai viali Grandi-Matteotti-Gramsci di Bresso della superficie complessiva di circa 30 ettari (200 x 1.500 mt circa), interposta tra la pista dell'aeroporto - che rimarrebbe ovviamente dov'è - ed il nucleo abitato di Bresso. Tale proposta è sinteticamente rappresentata nella planimetria allegata sub2.

Per cogliere questa opportunità (che, si sottolinea nuovamente, potrebbe rappresentare un passo avanti risolutivo della annosa questione Parco - aeroporto, che appare di grandissima rilevanza per il Parco, ma che è vista positivamente anche dall'Aero Club e dai fruitori dell'aeroporto, e che si ritiene soprattutto positiva per l'assetto urbanistico dell'intero settore metropolitano interessato) è necessaria una decisione interministeriale, che coinvolge il ministero dei Trasporti e dell'Aviazione civile e il ministero della Difesa, con assegnazione al primo della porzione di area oggi di competenza del secondo, e con successiva e graduale concessione al Parco - o al Comune - delle porzioni di area demaniale via via liberate in adiacenza al viale Grandi-Matteotti-Gramsci, per la definitiva sistemazione a verde e messa a disposizione dei cittadini.

Settembre 99
F.B.

Rizzo/tecnico/borell15.doc



Promemoria: una proposta progettuale per l'aeroporto di Bresso.

Come noto, lo spazio libero compreso tra le vie Grandi, Matteotti e Gramsci di Bresso, Clerici di Bresso-Sesto, F. Testi-Gorki di Cinisello e l'autostrada A4 (spazio chiamato anche, per la sua forma, il “quadrato” del campo volo), corrispondente al settore orientale del Parco Nord, è di fatto il “cuore” del Parco stesso, lo spazio aperto più vasto, continuo, caratterizzante e consolidato del Parco.

La parte occidentale, cioè la parte bressese, di questo “quadrato”, pur essendo anch'essa compresa nel perimetro del Parco Nord, è occupata dall'aeroporto e dall'area militare; il che ha portato ad una conflittualità ormai trentennale tra Parco ed Enti locali da un lato ed autorità aeroportuali e militari dall'altro, e quindi ad una situazione bloccata, che è stata di ostacolo al completamento del Parco (salvo concessioni marginali ancorchè significative) ma ha penalizzato anche l'aeroporto, per quanto concerne l'adeguamento e la modernizzazione delle proprie strutture a terra e infrastrutture.

La planimetria allegata sub1 rappresenta lo stato di fatto, con l'esatta delimitazione attuale delle aree di pertinenza dell'aviazione civile, dell'amministrazione militare e del Parco.

Oggi tuttavia si prospetta una nuova possibilità, che potrebbe portare ad una svolta radicale e assolutamente positiva per tutti gli attori della vicenda, legata alla nuova e concreta opportunità determinata dall'avvenuto scioglimento del reggimento “Aldebaran” e dalla conseguente dismissione della zona militare; dalla possibilità quindi di trasferire la zona operativa dell'aviazione civile sull'area già occupata dai militari.

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”

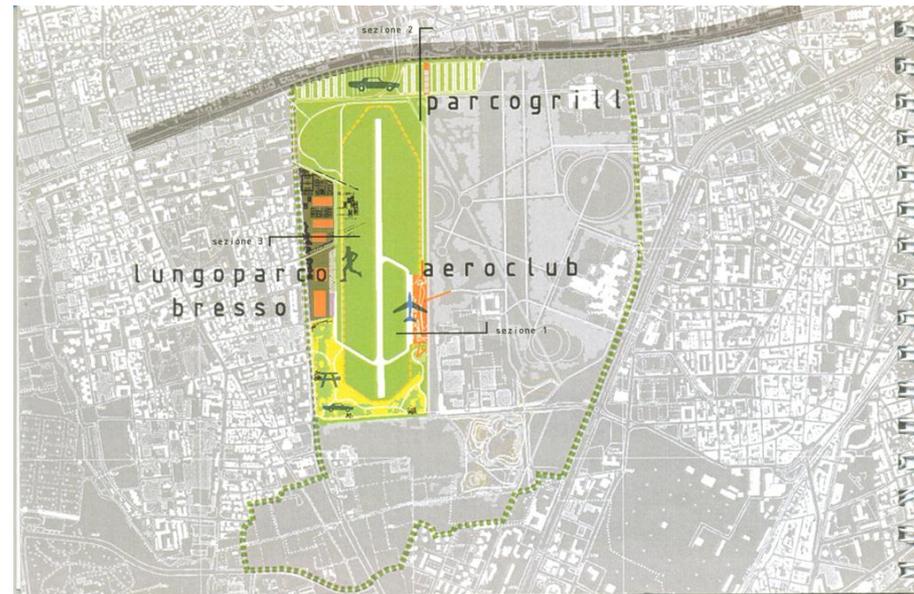
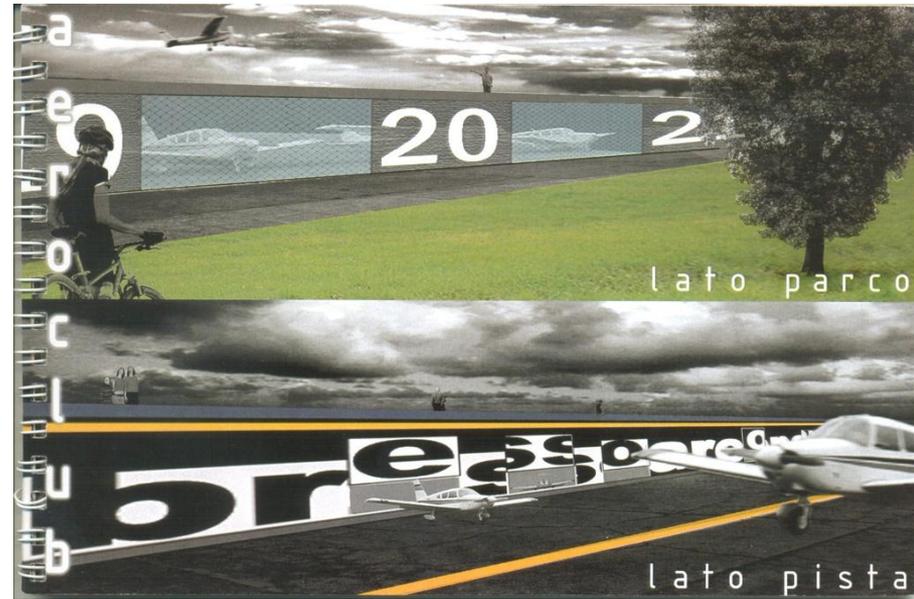
Tale trasferimento potrebbe avvenire gradualmente, nell'arco di alcuni anni e a costi relativamente contenuti; otterrebbe il risultato “paesaggistico” di accorpate la zona edificata aeroportuale alla zona industriale ex Breda esistente; soprattutto, consentirebbe di liberare a favore del Parco – e a tutto vantaggio soprattutto degli abitanti di Bresso – una porzione di area libera contigua ai viali Grandi-Matteotti-Gramsci di Bresso della superficie complessiva di circa 30 ettari (200 x 1.500 mt circa), interposta tra la pista dell'aeroporto – che rimarrebbe ovviamente dov'è – ed il nucleo abitato di Bresso. Tale proposta è sinteticamente rappresentata nella planimetria allegata sub2.

Per cogliere questa opportunità (che, si sottolinea nuovamente, potrebbe rappresentare un passo avanti risolutivo della annosa questione Parco – aeroporto, che appare di grandissima rilevanza per il Parco, ma che è vista positivamente anche dall'Aero Club e dai fruitori dell'aeroporto, e che si ritiene soprattutto positiva per l'assetto urbanistico dell'intero settore metropolitano interessato) è necessaria una decisione interministeriale, che coinvolge il ministero dei Trasporti e dell'Aviazione civile e il ministero della Difesa, con assegnazione al primo della porzione di area oggi di competenza del secondo, e con successiva e graduale concessione al Parco – o al Comune – delle porzioni di area demaniale via via liberate in adiacenza al viale Grandi-Matteotti-Gramsci, per la definitiva sistemazione a verde e messa a disposizione dei cittadini.

Settembre 99

F.B.

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”



Seminario itinerante di progettazione Villard 4
Triennale di Milano
Politecnico di Milano Leonardo, Facoltà di Architettura
Politecnico di Milano Bovisa, Facoltà di Architettura

Studenti: Silvia Brandi, Bamuete Brianza, Federico Cazzaniga, Denis Guidone, Daniela Luchena,
Filippo Poli, Sara Salvemini, Matteo Sintini, Federico Zanfi, Riccardo Zilli.

Tutors: prof. prof. Marco Biraghi, prof. Giovanni La Varra.

Contatti: urbana@supereva.it



Provincia di Milano
Il Sindaco

Prot. n. 7097
Cat. 1 - Classe 1 - Fasc.

Bresso, 13.04.2000

Alla cortese attenzione
On. Vincenzo Visco
Ministro delle Finanze
EUR V.le Europa 242
00100 Roma

Alla cortese attenzione
On. Pierluigi Bersani
Ministro dei Trasporti
P.za della Croce Rossa 1
00100 Roma

Alla cortese attenzione
On. Sergio Mattarella
Ministro della Difesa
Via XX Settembre 8
00186 Roma

e, p.c. On. Luca Danese
Sottosegretario di Stato
Ministero dei Trasporti
P.za della Croce Rossa 1
00100 Roma

Sen. Antonio Pizzinato
Senato della Repubblica
Palazzo Madama
00186 Roma

Oggetto: Aeroporto di Bresso - dislocazione attività civili - richiesta conferenza dei servizi

Con riferimento agli impegni assunti dal Sottosegretario On. Luca Danese nel corso della seduta del Senato di mercoledì 22 marzo di cui si allega copia, **si richiede la convocazione della Conferenza dei Servizi** con la partecipazione dei sottoscrittori

13

della presente lettera al fine di concordare tempi e modi di realizzazione del progetto. A questo proposito si allega copia della comunicazione del Capo di Gabinetto del Ministero della Difesa (prot. n. 2/17720 del 21.3.2000) che informa il Sindaco di Bresso di aver "impartito le relative disposizioni al fine della riconsegna del cespite in argomento alle Finanze, per il successivo transito al Ministero dei Trasporti - Aviazione Civile, secondo quanto prescritto dalle norme di legge in materia".

Si coglie l'occasione per rinnovare formale richiesta di uso e concessione del cespite sopra richiamato per trasferire l'attività dell'Aeroporto dell'Aviazione Civile (Aeroclub) sull'area già occupata dall'Aviazione Militare al fine di adibire a parco una superficie di circa 30 ettari collocata all'interno del parco nord e per favorire la realizzazione del Museo di viaggi citato nella risposta all'interrogazione del Senatore Pizzinato ed altri.

In attesa di una sollecita convocazione, vogliate gradire i nostri distinti saluti.

IL SINDACO DI BRESSO
(Giuseppe Manni)

IL PRESIDENTE PARCO NORD
(Antonio Sormani)
FIRMA TA

IL SINDACO DI CINISELLO B.
(Domenico Gasparini)

IL PRESIDENTE AEROCCLUB
(Roberto Marzoli)

IL SINDACO DI SESTO S. G.
(Filippo Penati)



ENTE NAZIONALE per l'AVIAZIONE CIVILE

VERBALE DELLA CONFERENZA DI SERVIZI DEL 24 OTTOBRE 2000

Oggetto: aeroporto di Bresso - proposta di nuovo assetto

Il giorno 24 ottobre, alle ore 10,30, presso la sede dell'ENAC, a seguito della convocazione diramata con nota n. 212312 del 9.10.2000, si è svolta una Conferenza di servizi per discutere sulla proposta di un nuovo assetto dell'aeroporto di Bresso.

Sono stati invitati a partecipare: il Ministero delle Finanze - Direzione Centrale del Demanio; il Ministero della Difesa - Gabinetto Stato Maggiore; il Ministero dell'Interno - Servizio Aereo e Marittimo; il Ministero dei LL.PP. - D.LCO.TER.; il Ministero dei Trasporti - Dipartimento dell'Aviazione Civile; l'ENAV; la Regione Lombardia; la Provincia di Milano; il Comando della Regione Militare Nord; il Consorzio Parco Nord Milano; il Comune di Bresso; il Comune di Cinisello Balsamo; l'Aero Club di Milano.

- Hanno partecipato:
- per l'ENAC, il dirigente dr. Aldo Londei, l'ing. Achille Granozio, l'ing. Luciano Rossetti, il dr. Massimo Zangrilli (con funzioni di verbalizzazione);
 - per il Ministero della Difesa, il col. Gilberto Maurizi (Gabinetto), il ten. col. Michele Caccamo (Stato Maggiore);
 - per il Ministero delle Finanze - Direzione Centrale Demanio, la dr.ssa Maria Gabriella Rubino;
 - per la Provincia di Milano, l'ing. Gaetano Delfanti;
 - per il Comune di Bresso, il rag. Fortunato Zinni, l'arch. Alessandro Pasighetti;
 - per il Comune di Cinisello B., il sig. Roberto Mauri;
 - per il Consorzio Parco Nord Milano, il dr. Riccardo Gini;
 - per l'Aero Club di Milano, il sig. Roberto Manzaroli (presidente), il sig. Andrea Tomasini.

Il dr. Londei e l'ing. Granozio hanno illustrato i dettagli del progetto che prevede la cessione all'ENAC, da parte del Ministero della Difesa, della porzione di area aeroportuale sede del Reggimento "Aldobrandi", al fine di trasferirvi le infrastrutture land-side ed hangars poste attualmente nelle aree confinanti con il Parco Nord. Ciò consentirebbe il trasferimento graduale delle attività aeroportuali poste ad ovest dell'aeroporto (zona civile) e il conseguente affidamento

pag. 1/3



della relativa area in concessione al Parco Nord da parte dell'ENAC. Nella medesima area potrebbe poi essere collocato un museo storico dell'aviazione e dell'industria aeronautica.

L'ing. Granozio ha precisato che l'operazione di riallocazione delle strutture dell'a.c. avrebbe un costo approssimativo intorno ai 10 miliardi di lire e, pertanto, richiederebbe il contributo finanziario degli Enti locali. Dal momento che in questa sede non possono essere definiti i rispettivi impegni di natura finanziaria, l'ing. Granozio ha proposto come obiettivo della Conferenza di servizi l'elaborazione di un piano generale aeroportuale, condiviso dagli Enti interessati e dal Ministero dei LL.PP..

Dopo un ampio dibattito, in cui sono stati approfonditi gli aspetti giuridici, tecnici ed economici del progetto, nonché gli aspetti relativi alla sicurezza dell'attività di volo ed al futuro dell'aeroporto di Bresso, sono emerse, in sintesi, le seguenti posizioni.

Il col. Maurizi, per il Ministero della Difesa - Gabinetto, conferma che la Difesa, non avendo più interessi sull'aeroporto, ha già determinato la riconsegna definitiva al Ministero delle Finanze della porzione di sedime aeroportuale assegnata in uso, per una successiva cessione all'Enac. Il col. Maurizi ha inoltre fatto presente che l'intervento del Ministero della Difesa alla Conferenza di servizi può considerarsi concluso con la riunione odierna.

La dr.ssa Rubino, per il Ministero delle Finanze - Direzione centrale del demanio, ha fornito chiarimenti sulla procedura di trasferimento dell'area militare all'ENAC.

Per il Comune di Bresso, l'arch. Panighetti e il rag. Zinni hanno preso atto del trasferimento della zona civile, che consentirebbe un ulteriore ampliamento del Parco Nord, precisando che comunque rimangono ferme le riserve sulla collocazione in via definitiva dell'aeroporto all'interno del Parco. I rappresentanti del Comune hanno, inoltre, richiesto il coinvolgimento dello stesso nel progetto di riassetto complessivo dell'area aeroportuale, sottolineando la necessità di tener conto delle indicazioni previste nel Piano Regionale dei Trasporti (PRT) e nel Piano Territoriale Coordinamento Provinciale (PTCP), tuttora in fase di elaborazione.

Il sig. Mauri, per il Comune di Cinisello B., ha richiamato all'attenzione dei presenti il problema della compatibilità dell'attività aeroportuale con l'esigenza di sicurezza del territorio circostante; questo non costituisce una pregiudiziale a che si attui l'operazione di trasferimento della zona aviazione civile.

L'ing. Rossetti, della Direzione di Circostrizione Aeroportuale di Milano Linate, ha precisato che l'attività di volo nell'aeroporto di Bresso viene svolta nel pieno rispetto degli standard di sicurezza previsti.

Il dr. Gini, per il Consorzio Parco Nord Milano, ha comunicato il favorevole accoglimento del progetto di riorganizzazione dell'area aeroportuale ed ha proposto che la fascia da ottenere in concessione abbia il suo confine est a 120 metri dall'asse pista. Il dr. Gini ha inoltre chiesto

Pag. 2/3



che il Consorzio possa partecipare all'iter progettuale del nuovo assetto aeroportuale.

Il sig. Manzaroli, presidente dell'Aero Club di Milano, ha comunicato la piena adesione alla proposta di riassetto aeroportuale, ribadendo l'assoluta sicurezza delle attività svolte dall'Aero Club e dichiarandosi contrario a qualsiasi futura utilizzazione dell'aeroporto diversa da quella attuale.

L'ing. Granozio ha proposto l'attivazione di sopralluoghi tecnici ai fini della realizzazione del progetto e della quantificazione dei relativi costi.

E' stata infine rilevata la condivisione del progetto di riassetto aeroportuale da parte di tutte le Amministrazioni ed Enti presenti, ferme restando le riserve espresse. Resta da chiarire e definire la questione dei finanziamenti, considerata l'assenza di disponibilità, da parte degli Enti territoriali, a contribuire finanziariamente al progetto.

Letto, confermato e sottoscritto.

Dr. Aldo Londei

Ing. Achille Granozio

Ing. Luciano Rossetti

Col. Gilberto Maurizi

Ten.Col. Michele Caccamo

Dr.ssa Maria G. Rubino

Ing. Gaetano Delfanti

Rag. Fortunato Zinni

Arch. Alessandro Panighetti

Sig. Roberto Mauri

Dr. Riccardo Gini

Sig. Roberto Manzaroli

Sig. Andrea Tomasini

Dr. Massimo Zangrilli

Pag. 3/3

19

*Libro
Bianco
Sull'aeroporto
Di
Bresso*

Associazione verdepassione

Questa è la storia di una cittadinanza impegnata per migliorare la qualità della vita e dell'ambiente urbano e per difendere la propria sicurezza.

Ma è anche una storia di difesa d'interessi particolari, di rapina del territorio, d'ipocrisie politiche, di cinismo dei potenti e di patti scellerati fatti sulla pelle della gente.

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”



COPIA CONFORME
ALL'ORIGINALE

IL FUNZIONARIO AMMINISTRATIVO
Gabriella Salvioni

AGENZIA DEL DEMANIO
Filiale di Milano

27

ATTO DI LOCAZIONE DI IMMOBILE

SITO IN COMUNE DI
BRESSO (MI)

SCHEDA N. 352

DI PROPRIETA' DELLO STATO

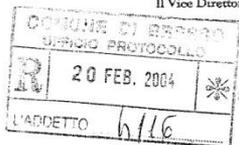
Rep. n. *135* del *06/03/03*

19 FEB 2004 17:35 +39 0644596311
 19 FEB 2004 17:18 ENAC VDG +390644596311

NR. 106 P. 1/2

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Il Vice Direttore Generale



Viale del Castro Pretorio, 118
 00185 Roma
 t. +39 06 44596310
 f. +39 06 44596311
 e.vdg@enac.rup.it

Roma, 19 febbraio 2004
 Prot.04-86 VDG

All'Agencia del Demanio
 Filiale di Milano
 Via Manin, 27
 20121 - Milano

Al Comune di Bresso
 Via Roma, 25
 20091 - Bresso (MI)

Al Comune di Cinisello Balsamo
 Piazza Confalonieri, 5
 20092 - Cinisello Balsamo (MI)

Al Consorzio Parco Nord Milano
 Cascina Centro Parco
 Via Clerici, 150
 20099 - Sesto San Giovanni (MI)

All'Aero Club Milano
 c/o aeroporto di Bresso
 via Gramsci, 1
 20091 - Bresso (MI)

All'Area Gestioni Aeroportuali
 Viale del Castro Pretorio, 118
 00185 - Roma

All'Area Coordinamento Circostrizioni Territoriali
 Viale del Castro Pretorio, 118
 00185 - Roma

Al Sistema Direzionale di Milano
 Servizio Infrastrutture Aeroportuali
 c/o aeroporto di Malpensa
 21010 - Malpensa (VA)

Direzione Circostrizione Aeroportuale
 di Milano Linate
 c/o aeroporto di Milano Linate
 20090 - Segrate (MI)

Si prega di citare nella risposta il numero di protocollo completo di sigla e data

19 FEB 2004 17:35 +39 0644596311
 19 FEB 2004 17:18 ENAC VDG +390644596311

NR. 106 P. 2/2

OGGETTO: Aeroporto di Bresso: Piano Regolatore Aeroportuale.
 Convocazione Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 14 della Legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modificazioni.

Considerato che:

- il Servizio Infrastrutture Aeroportuali del Sistema Direzionale di Milano di questo Ente ha espresso parere favorevole alla proposta di Piano Regolatore Aeroportuale formulata dagli enti aeroportuali presenti sullo scalo di Bresso;
- il Consorzio Parco Nord Milano, in cambio della possibilità di occupare parte del sedime aeroportuale attualmente non utilizzato, si è impegnato a sostenere l'onere dei lavori di costruzione della conseguente nuova recinzione;
- l'Agencia del Demanio, Filiale di Milano, contattata informalmente, ha dichiarato la propria disponibilità ad individuare la forma tecnico-giuridica più idonea a consentire l'utilizzo delle aree sopra citate da parte del consorzio Parco Nord Milano;
- la ristrutturazione e messa a norma della recinzione aeroportuale è opera che riveste carattere d'urgenza vista anche la nota n. 12A/08808695 Div.GAB. della Prefettura di Milano inviata alla Direzione Circostrizione Aeroportuale di Milano-Linate con la quale si rilevava la carenza delle opere di difesa passiva dello scalo, previste dalla scheda n.7 del Programma Nazionale di Sicurezza.

Al fine di agevolare le successive procedure di approvazione del Piano in oggetto e la realizzazione dei lavori più urgenti, nelle more della delega prevista dall'art. 2, lettera d), del contratto di programma tra Ministero Vigilante ed ENAC, viene convocata la prima seduta della Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 14 della Legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modificazioni, da tenersi presso gli uffici di questo Ente nella sede di **Viale del Castro Pretorio, 118 (sesto piano) in Roma il giorno 11 marzo 2004 con inizio alle ore 10,00.**

L'Area Infrastrutture Aeroportuali, Ufficio Aviazione Generale, provvederà a recapitare con debito anticipo a tutti i soggetti in indirizzo copia del Piano in oggetto corredato di relazione illustrativa.

Per contenere i tempi di verbalizzazione della Conferenza, si pregano i soggetti in indirizzo di premunirsi, qualora possibile, del relativo testo dell'intervento, eventualmente anche su supporto magnetico.

IL VICE DIRETTORE GENERALE
 Ing. Salvatore Sciacchitano

29

DOCUMENTO UNITARIO PROMOSSO DAL PARCO NORD MILANO E DAI COMUNI DI CINISELLO BALSAMO E DI BRESSO IN MERITO ALLA PROPOSTA DELL'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (E.N.A.C.) DI PIANO REGOLATORE AEROPORTUALE DELL'AEROPORTO DI BRESSO.

Premesso che:

- ✦ L'E.N.A.C. (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) con fax trasmesso al Consorzio in data 20 febbraio 2004 ha convocato
 - L'Agenzia del Demanio di Milano,
 - Il Comune di Bresso,
 - Il Comune di Cinisello Balsamo,
 - Il Consorzio parco Nord Milano,
 - L'Aero Club Milano
 - L'Area Gestioni Aeroportuali di Roma,
 - L'Area Coordinamento Circostrizioni Territoriali di Roma,
 - Il Sistema Direzionale di Milano Servizio Infrastrutture Aeroportuali di Malpensa,
 - La Direzione Circostrizione Aeroportuale di Milano Linate
- per una conferenza di servizi in merito alla proposta di Piano Regolatore Aeroportuale dell'Aeroporto di Bresso da tenersi in Roma l'11 marzo 2004.;
- ✦ in data 3 marzo 2004 si è tenuto presso la sede del Consorzio Parco Nord Milano un incontro cui hanno preso parte oltre ai membri del Consiglio di Amministrazione dell'ente, anche i sindaci dei Comuni di Cinisello Balsamo, Daniela Gasparini e di Bresso, Giuseppe Manni.
- ✦ Durante tale incontro è stato preliminarmente rilevato che:

non è mai stato realizzato uno studio preliminare che individui sul territorio "limitrofo" a Milano un'area idonea all'insediamento dell'aeroporto in questione o sia mai stata effettuata la progettazione di dettaglio e la fattibilità tecnico/economica/amministrativa del trasferimento delle strutture aeroportuali nella zona ex militare. Che a tal proposito non possa prescindersi dalla presenza in conferenza di un altro interlocutore fondamentale come la Regione, diversamente non potrebbe trattarsi circa l'individuazione di altra zona per la ricollocazione dell'aeroporto.

2

✦ mentre dall'esame della proposta di Piano Regolatore Aeroportuale sono stati evidenziati i seguenti punti:

- a) la proposta di Piano Aeroportuale non tiene conto del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia che ha previsto la dismissione e lo spostamento di una porzione aeroportuale, e che pertanto contrasta in maniera stridente con la proposta dell' ENAC;
- b) il contenuto del Piano si traduce in una manifestazione di volontà dell'ENAC di consolidare una situazione esistente, definendola, arbitrariamente, pienamente integrata nel contesto sociale, economico ed urbanistico delle città interessate. In realtà l'E.N.A.C. non ha voluto considerare in alcun modo la problematica sollevata da amministratori e cittadini che da anni insistono per una differente ricollocazione dell'aeroporto, al contrario si prevede la realizzazione di nuove volumetrie in seguito alla demolizione di strutture già esistenti, (hangar, officine);
- c) Il c.d. risarcimento ambientale scaturente dalla cessione della aree al Parco sarebbe poi assolutamente insoddisfacente rispetto agli interventi di cui si propone l'attuazione; anche lo spostamento dell'area da assoggettare a vincolo per la sicurezza attualmente utilizzato dalla C.R.I., non può essere interpretato come un segnale positivo, rispetto, quantomeno, ad un contenimento dell'attuale assetto dell'aeroporto.
- d) Il Piano non contiene alcun passo operativo favorevole alla prosecuzione della proposta pianificatoria di trasferire le strutture aeroportuali nella zona ex militare così da liberare ad uso pubblico la grande fascia prospiciente l'abitato di Bresso.

Per tutte le motivazioni sopra espresse,
Il Presidente del Consorzio Parco Nord Milano, Angelo Di Pasquale,
il Sindaco del Comune di Cinisello Balsamo, Daniela Gasparini,
il Sindaco del Comune di Bresso, Giuseppe Manni

SI DICHIARANO

1. D'ACCORDO in merito alla realizzazione delle opere di recinzione in cambio della cessione delle aree individuate nella planimetria, consentendo ad E.N.A.C. l'adempimento degli obblighi per la sicurezza disposti della circolare prefettizia, nel contempo;
2. D'ACCORDO per l'allargamento e l'asfaltatura delle taxiway che aumentano il livello di sicurezza dell'aeroporto.

Nel contempo

CHIEDONO

- a) la sospensione delle opere di realizzazione sia di nuovi piazzali che di nuove strutture.
- b) che la conferenza sia estesa alla Provincia di Milano e alla Regione Lombardia,

PROPONGONO

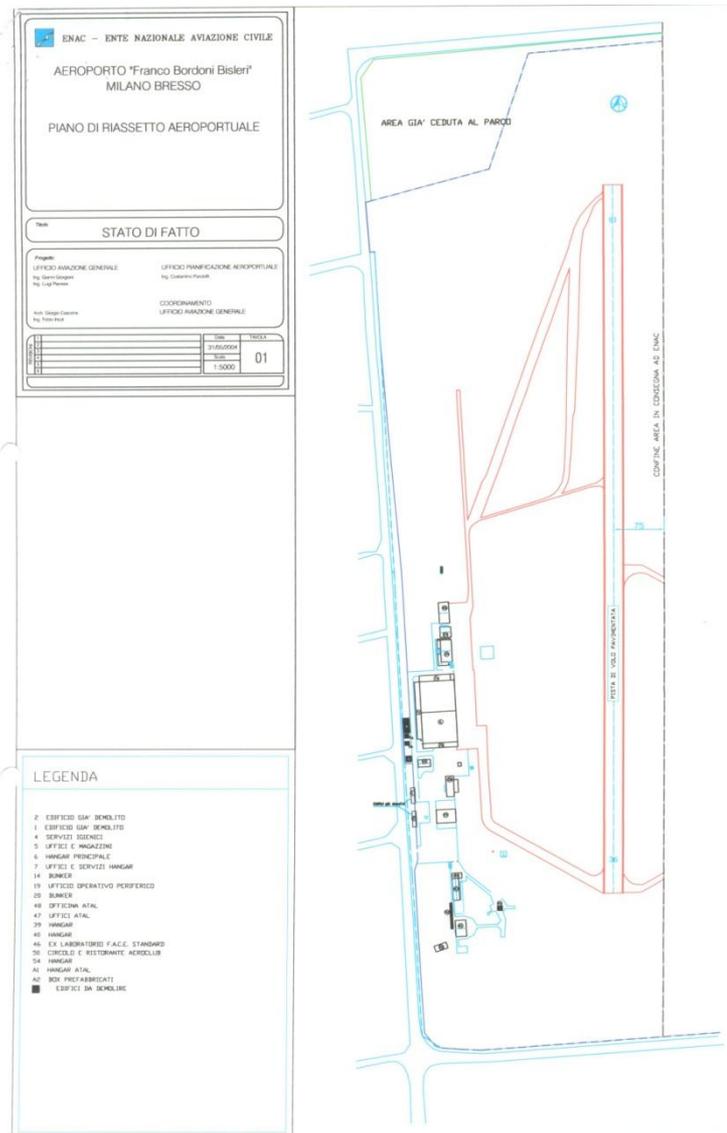
la costituzione di una commissione tecnica che determini in merito alla effettiva possibilità di ricollocazione dell'aeroporto e/o in subordine approdi alla definizione di uno studio di fattibilità tecnico/economico/amministrativo per il trasferimento delle strutture aeroportuali nella zona ex militare.

Data.....

Il Presidente del Consorzio Parco Nord, Milano
Avv. Angelo Di Pasquale

Il Sindaco del Comune di Cinisello Balsamo
Daniela Gasparini

Il Sindaco del Comune di Bresso
Giuseppe Manni



“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”



L'anno 2004, il giorno 11 del mese di marzo alle ore 11 nella sala riunioni dell'ENAC si è riunita la Conferenza di servizi indetta e convocata con nota prot. n. 04-86/VDG del 19/02/2004.

Gli Enti e le Amministrazioni invitate sono: (v. nota suddetta)

I nominativi dei partecipanti per gli Enti e Amministrazioni suddette risultano dall'elenco allegato.

Ing. Sciacchitano introduce la riunione. Espone l'intento di determinare il riassetto dell'aeroporto nell'ambito di un più ampio panorama di obiettivi dell'Enac riassumibili in:

1. sviluppo degli aeroporti internazionali;
2. sviluppo commerciale degli aeroporti intermedi;
3. progetti di valorizzazioni ma non di sviluppo commerciale degli aeroporti minori.

Nella fattispecie, su Bresso non c'è nessun progetto di sviluppo commerciale ma solo di valorizzazione per l'Aviazione generale. In particolare, il progetto di sistemazione in discussione intende avvicinare l'aeroporto al territorio attraverso anche la cessione di aree, in accordo con l'Agenzia del Demanio, al Parco Nord che li utilizzerà per i suoi fini specifici.

Il dibattito si apre con l'intervento dell'assessore Zinni che espone un problema pregiudiziale sulla convocazione della Conferenza stessa, lamentando la mancanza dei rappresentanti della Provincia di Milano, della Regione Lombardia e dell'Agenzia del Demanio (si allega documento sottoscritto dagli Enti Locali e dal Consorzio Parco Nord).

L'ing. Sciacchitano riporta l'attenzione sul caso specifico che la riunione odierna vuole affrontare pur ribadendo la disponibilità di Enac a riavviare la questione più ampia di ricollocazione dell'aeroporto, facendo presente che l'area ad est della pista di volo non è mai effettivamente stata trasferita a Enac.

L'assessore Zinni prende atto di quest'ultima osservazione e ricorda che nella precedente riunione, i rappresentanti della Direzione del Demanio avevano dichiarato che erano in corso le operazioni di passaggio delle suddette aree ad Enac.

Il sig. Gini, Direttore Parco Nord, chiede di approfondire gli aspetti prettamente tecnici del piano in relazione in particolare alla presupposta necessità di un piazzale sosta aeromobili più ampio e sulla quantificazione delle nuove edificazioni, ribadendo invece la disponibilità ad approntare i lavori per la recinzione del sedime così come ridefinito dal piano.

L'ing. Sciacchitano, alla luce da quanto richiesto dal Parco Nord e di quanto emerge dal documento presentato conclude la riunione prospettando i prossimi passaggi che consistono in:

1. convocazione di una prossima riunione per la seconda metà di aprile allargata a Provincia di Milano, Regione Lombardia e Agenzia del Demanio;
2. nel frattempo verifica con l'Agenzia del Demanio circa l'attuale utilizzazione dell'ex area AM, ad est della pista di volo;
3. sempre nel frattempo, verifica tecnica di dettaglio sui volumi delle realizzande opere, tali da correlarle alle effettive necessità, da effettuare a cura della struttura periferica di Enac in accordo con l'Ufficio Aviazione Generale e Pianificazione di Enac stesso, ciò per assecondare le richieste dei partecipanti.

Letto, approvato e sottoscritto

MEZZALANO
P.C.M. - 138



Mod. 251

Presidenza del Consiglio dei Ministri

PROTOCOLLO D'INTESA

Tra
Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dei Trasporti
Regione Lombardia, Provincia di Milano,
Agenzia del Demanio, Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC),
Comuni di Bresso, Cinisello Balsamo e Milano,
Consorzio Parco Nord Milano

per verificare con uno studio la fattibilità della ricollocazione dell'aeroporto di Bresso e per risolvere a breve termine le questioni attinenti la sicurezza dell'area, il riassetto delle strutture aeroportuali esistenti, le modalità di riutilizzo funzionale delle aree demaniali limitrofe all'aeroporto.

PREMESSO che:

- la Presidenza del Consiglio dei Ministri, anche in considerazione dei compiti assunti all'interno del "Tavolo Istituzionale Milano" istituito con DPCM del 29.09.2006, è stata interessata dalle amministrazioni e dagli enti locali per promuovere una Intesa che sia di supporto alla soluzione dei problemi inerenti l'aeroporto di Bresso e che tale attività viene svolta ai sensi degli art. 11 e 15 della legge 241/90;
- ai sensi dell'art. 2, comma 1, lettera g, del Decreto Legislativo 25 luglio 1997, n. 250 è stata assegnata all'E.N.A.C., tra l'altro, la *regolamentazione, esame e valutazione dei piani regolatori aeroportuali, dei programmi di intervento e dei piani di investimento aeroportuale, nonché eventuale partecipazione all'attività di gestione degli aeroporti di preminente interesse turistico e sociale, ovvero strategico-economico*;
- con decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti 29/10/03, reg. Corte dei Conti 30/1/04, sono stati assegnati in uso gratuito all'ENAC i beni del demanio aeroportuale - ramo trasporti - aviazione civile costituenti l'aeroporto di Bresso specificati nell'annesso XV del medesimo decreto e individuati con deliberazione 7/3/02 dell'Ufficio Commissariale all'uopo costituito ai sensi dell'art.8 del D.Lgs.250/1997;
- il progetto di massima del Parco Nord Milano approvato nel 2000 prevede, tra le altre cose, lo spostamento della struttura aeroportuale nell'area est e il recupero a parco del fronte lato Bresso;

- il Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Milano, approvato con Del. C.P.n.55 del 14/10/03, indica tra gli interventi e iniziative di interesse sovracomunale a sostegno del sistema policentrico (par.4.2 Relazione generale) la "dismissione e spostamento di una porzione delle aree aeroportuali e recupero a parco del fronte lato Bresso; a lungo termine ricollocazione dell'aeroporto";

CONSIDERATO che:

- ENAC ha convocato alcune riunioni, preliminari alla conferenza di servizio, finalizzate alla discussione del cosiddetto Piano regolatore aeroportuale di Bresso;
- nella riunione dell'11/3/04 i Comuni di Bresso e Cinisello Balsamo e il Consorzio Parco Nord Milano hanno presentato un documento unitario in merito alla proposta ENAC di Piano regolatore aeroportuale, in cui chiedono la sospensione della realizzazione di nuovi piazzali e strutture e propongono la costituzione di una commissione tecnica che determini in merito alla possibilità di ricollocazione dell'aeroporto;
- la Regione Lombardia ha convocato in data 23/11/04 una riunione con Provincia di Milano, Comune di Bresso, Comune di Cinisello Balsamo, Consorzio Parco Nord Milano e Agenzia del Demanio al fine di conoscere le rispettive valutazioni sul tema, nonché di chiarire l'effettiva disponibilità delle aree interessate dai piani di sviluppo dello scalo;
- la Provincia di Milano ha convocato in data 14/12/04 una riunione cui hanno partecipato Regione Lombardia, Comune di Bresso, Comune di Cinisello Balsamo e Consorzio Parco Nord Milano che, anche alla luce di quanto richiamato ai punti che precedono, hanno concordato un comune impegno alla costituzione di un tavolo interistituzionale ed alla predisposizione di uno studio di valutazione e di pre-fattibilità tecnico-economica e ambientale degli scenari di ricollocazione e trasformazione dell'impianto aeroportuale di Bresso;
- nel marzo 2005 ENAC ha trasmesso la documentazione della proposta di Piano di riassetto aeroportuale a tutti i soggetti interessati e, nella successiva riunione del 1/4/05 a cui hanno partecipato Regione Lombardia, Provincia di Milano, Agenzia del Demanio, Comune di Milano, Comune di Bresso, Comune di Cinisello Balsamo, Consorzio Parco Nord Milano, Aeroclub Milano, i partecipanti hanno esposto le considerazioni che seguono:
 - a) la Provincia di Milano ha ribadito la proposta relativa alla costituzione di un tavolo interistituzionale ai fini della predisposizione di uno studio di valutazione e di pre-fattibilità tecnico-economica e ambientale degli scenari di ricollocazione e trasformazione dell'impianto aeroportuale;
 - b) l'Agenzia del Demanio, preso atto che per esigenze di sicurezza aeronautica è necessario mantenere in uso all'aviazione civile una fascia di rispetto ad est del sedime, ha riferito che le aree che saranno riconsegnate dall'ENAC all'Agenzia del Demanio potranno poi essere concesse in locazione al Parco Nord secondo quanto già concordato con lo stesso, fatte salve le modifiche sulle aree ad est;
 - c) la Regione Lombardia ha confermato che il Piano di riassetto proposto può costituire base di accordo sugli interventi da effettuare nel breve periodo, scorporato sostanzialmente dal problema della ricollocazione, che si ritiene comunque corretto affrontare nei modi proposti dalla Provincia;
- nella riunione del 26/09/2005 convocata dall'ENAC presso l'aeroporto di Milano Malpensa, presenti rappresentanti dei Comuni di Milano, Bresso e Cinisello Balsamo, della Provincia di Milano, Parco Nord, Agenzia del Demanio e l'Aeroclub di Bresso, è stata espressa comune condivisione sulla proposta di costituire un tavolo interistituzionale per la predisposizione di uno studio di valutazione, di pre-fattibilità tecnico-economica e ambientale degli scenari di ricollocazione e trasformazione dell'impianto aeroportuale. Contestualmente sono stati

presentati i contenuti del Piano di Riassetto aeroportuale, che prevede una serie di interventi di breve termine individuati da ENAC quali necessari ad eliminare le attuali carenze delle strutture aeroportuali, e nel contempo prefigura interventi di medio termine (sempre con finalità puramente conservativa e funzionale all'attuale livello di traffico dell'aeroporto) di cui si prevede la realizzazione non prima dell'anno 2008.

PRESO ATTO della disponibilità manifestata da ENAC, Agenzia del Demanio e Comune di Milano, oltre che da Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Bresso, Comune di Cinisello Balsamo e Consorzio Parco Nord Milano a sottoscrivere un Protocollo di intesa per regolamentare i rispettivi impegni al fine di porre in essere e di condurre a sollecita conclusione i procedimenti e le iniziative per assicurare i necessari livelli di sicurezza dell'impianto aeroportuale, strettamente connessi al carico di traffico attuale e, al contempo, pervenire ad un approfondimento di scenari di sviluppo di medio-lungo periodo con ipotesi di delocalizzazione e trasformazione;

PRESO ATTO della richiesta del Comune di Bresso di rivedere nei modi opportuni, da parte dei soggetti competenti, la collocazione della piazzola elicotteri del 118 compatibilmente con le esigenze più generali del contesto locale in termini di sicurezza ed inquinamento;

PRESO ATTO inoltre della esigenza prioritaria manifestata sempre dal Comune di Bresso di accelerare la realizzazione dell'asse stradale Grandi-Matteotti-Gramsci, in considerazione anche delle recenti esigenze di riassetto complessivo della viabilità dell'area;

VERIFICATA inoltre, nelle riunioni tenute presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri (DISET) in data 2 e 17 luglio 2007, cui hanno partecipato i rappresentanti del Ministero dei Trasporti, di ENAC, dell'Agenzia del Demanio, della Regione Lombardia, della Provincia di Milano, dei Comuni di Milano, di Bresso e di Cinisello Balsamo e del Consorzio Parco Nord Milano, l'esigenza prioritaria di accelerare l'assunzione di responsabilità reciproche tra tutti gli enti coinvolti al fine di garantire gli auspicati livelli di sicurezza, adeguamento infrastrutturale e razionalizzazione delle aree del Parco Nord circostanti l'aeroporto e di sviluppare la verifica sulla possibile ricollocazione dell'aeroporto stesso con apposito studio;

**Tutto ciò premesso
Si conviene di sottoscrivere il seguente
Protocollo d'Intesa**

art.1. Premesse

Le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente atto.

Art.2. Finalità dell'intesa

I soggetti sottoscrittori riconoscono l'esigenza di disporre di un quadro di conoscenze e valutazioni approfondito e condiviso, in ordine alla eventuale ricollocazione e trasformazione dell'impianto aeroportuale di Bresso, al fine di prefigurare scenari di sviluppo territoriale per le aree interessate dalle ipotesi di spostamento e trasformazione.

I soggetti sottoscrittori riconoscono altresì l'urgenza di adottare un programma funzionale di interventi di adeguamento degli impianti e delle strutture esistenti, al fine di assicurare i necessari livelli di sicurezza dell'aeroporto strettamente connessi e funzionali al traffico attuale, escludendo opere o interventi che configurino un potenziamento della capacità di traffico.

Art.3. Contenuti dell'intesa

I contenuti attingono lo studio di valutazione, di pre-fattibilità tecnico-economica e ambientale degli scenari di ricollocazione e trasformazione dell'impianto aeroportuale, il Piano di Riassetto Aeroportuale contenente interventi urgenti di breve termine ed interventi di medio termine per

l'adeguamento degli impianti e delle strutture e l'assegnazione di alcune aree comprese nel compendio aeroportuale, non più funzionali all'impianto;

Studio di Pre-fattibilità I soggetti sottoscrittori, secondo le rispettive competenze e funzioni, assumono reciproco impegno a porre in essere e condurre a sollecita conclusione i procedimenti e le iniziative necessarie per l'individuazione delle modalità e dei soggetti da coinvolgere per la redazione dello studio di pre-fattibilità tecnico-economica e ambientale degli scenari di ricollocazione e trasformazione dell'aeroporto di Bresso.

La Provincia di Milano, in qualità di soggetto titolare del coordinamento operativo sul territorio, procederà all'affidamento dell'incarico, che sarà co-finanziato come indicato all'articolo 6.

Lo studio di pre-fattibilità sarà articolato in tre fasi, per ciascuna delle quali saranno restituiti dal soggetto incaricato report per la discussione e la valutazione in sede di Tavolo interistituzionale di cui all'articolo 4:

- a) ricognizione della documentazione disponibile e degli studi finora elaborati sul tema, restituzione di un quadro sistematico, analisi dei problemi e delle opportunità (entro due mesi dall'affidamento dell'incarico);
- b) individuazione delle ipotesi di ricollocazione e trasformazione (entro quattro mesi dalla consegna del report di cui al punto precedente);
- c) approfondimento delle soluzioni di intervento (entro quattro mesi dalla consegna del report di cui al punto precedente).

Piano di Riassetto Aeroportuale. I soggetti sottoscrittori, ciascuno per la parte di propria competenza, condividono i contenuti del Piano di Riassetto aeroportuale allegato al presente Protocollo, di cui costituisce parte integrante e di cui si richiamano alcuni punti principali:

- a) Realizzazione di un quadro sistematico di recinzione delle aree attualmente comprese nel compendio aeroportuale indicate nella planimetria allegata;
- b) Allargamento e asfaltatura delle taxiway e realizzazione impianto AVL delle piste di volo;
- c) Adeguamento piazzale di sosta aa/mm e sistemazione di una piazzola elicotteri;
- d) Assegnazione delle aree da assoggettare a vincolo per la sicurezza delle operazioni.
- e) Risanamento dell'hangar principale esistente

Gli interventi di adeguamento di cui al precedente comma sono evidenziati nella tavola 02 allegata al presente Protocollo d'intesa di cui costituisce parte integrante e sono definiti più in dettaglio nel Piano di Riassetto Aeroportuale elaborato da E.N.A.C.

I soggetti sottoscrittori concordano sulla sospensione di qualsiasi altro intervento non compreso tra quelli di adeguamento e messa in sicurezza delle strutture ed infrastrutture aeroportuali (land side ed air side) fino alla conclusione dello Studio di pre-fattibilità tecnico-economica e ambientale degli scenari di ricollocazione dell'impianto aeroportuale di Bresso, ed all'esame dello stesso da parte del tavolo interistituzionale di cui all'articolo 4.

Assegnazione di aree comprese nel compendio aeroportuale. L'ENAC, l'Agenzia del Demanio ed il Consorzio Parco Nord Milano si impegnano, previa consultazione con le Amministrazioni interessate e nel rispetto delle rispettive competenze e funzioni, a definire e ad attuare tutte le procedure necessarie per:

- a) la riconsegna da parte di ENAC all'Agenzia del Demanio, per il tramite del Ministero dei Trasporti, delle aree individuate nella tavola 02 allegata al presente Protocollo d'Intesa, non più funzionali alle attività dell'aeroporto;
- b) l'assegnazione al Ministero dei Trasporti per la successiva riassegnazione, in uso gratuito, all'ENAC delle aree ad est della pista di volo indicate nel Piano di Riassetto, e da assoggettare a vincolo per la sicurezza delle operazioni, non in uso alla Croce Rossa Italiana;
- c) gli accordi per la concessione in locazione al Consorzio Parco Nord Milano delle aree individuate nella cartografia allegata non più funzionali all'impianto.

Art.4. Tavolo interistituzionale

I soggetti sottoscrittori della presente Intesa costituiscono un Tavolo interistituzionale per la valutazione e determinazione in merito alla eventuale ricollocazione dell'aeroporto e alle risultanze dello studio di pre-fattibilità, designando ciascuna un proprio rappresentante.

La Provincia di Milano si impegna ad assumere il ruolo di coordinamento generale delle attività del tavolo interistituzionale sul territorio.

Trascorsi dieci mesi dall'affidamento dell'incarico di redazione dello Studio di pre-fattibilità tecnico-economica e ambientale degli scenari di ricollocazione e trasformazione dell'impianto aeroportuale di Bresso, qualora non venisse individuata una diversa sede per l'aeroporto si procederà alla:

- definizione da parte di ENAC di un progetto di ricollocazione delle aree land-side e dei relativi interventi (riordino delle volumetrie, riqualifica delle vie di accesso e parcheggi e sistemazioni a verde) lungo il lato orientale del sedime aeroportuale, là dove è possibile;
- formalizzazione in sede di Tavolo interistituzionale, entro sessanta giorni dalla presentazione da parte di ENAC dello studio di fattibilità di cui al punto precedente, dei pareri sugli interventi in progetto.

Art.5 Segreteria tecnica

Al fine di assicurare il rispetto degli impegni assunti nel presente Protocollo è istituita una segreteria tecnica composta da un rappresentante per ciascuna amministrazione ed ente sottoscrittore.

La segreteria fornirà in particolare assistenza tecnica in relazione agli impegni di cui all'articolo 3 e coadiuverà il soggetto incaricato dello studio di pre-fattibilità, mettendo a disposizione tutti gli elementi conoscitivi e documentali nella disponibilità dei soggetti sottoscrittori utili ai fini della redazione dello studio stesso.

Per il supporto logistico e strumentale alla segreteria tecnica è fin d'ora fissata la sede presso la Direzione centrale Pianificazione e assetto del territorio della Provincia di Milano.

Art.6 Finanziamento

I comuni di Bresso, Cinisello Balsamo e Milano, la Provincia di Milano e la Regione Lombardia si impegnano a co-finanziare, con quote anche differenziate di contribuzione, gli oneri derivanti dalla redazione dello studio di pre-fattibilità tecnico-economica e ambientale per la ricollocazione dell'aeroporto.

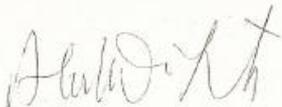
L'E.N.A.C. e il Ministero dei Trasporti si impegnano a fornire un supporto in termini di competenze specialistiche per lo studio in esame.

Gli oneri per gli interventi definiti dal Piano di Riassetto allegato saranno a carico di ENAC, ad eccezione di quelli della progettazione della recinzione aeroportuale che sarà effettuata a cura e spese del Consorzio Parco Nord Milano, su indicazioni dell'ENAC.

Art.7 Documentazione

I soggetti sottoscrittori garantiscono la reciproca massima collaborazione, con particolare riferimento alla messa a disposizione della segreteria tecnica di tutta la documentazione e le basi informative in possesso dei rispettivi soggetti che si rendessero necessari ai fini del presente Protocollo.

Presidenza del Consiglio dei Ministri

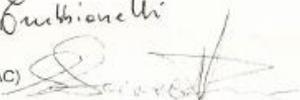


Ministero dei Trasporti

Agenzia del Demanio



Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)



Regione Lombardia

Provincia di Milano

Comune di Bresso

Comune di Cinisello Balsamo

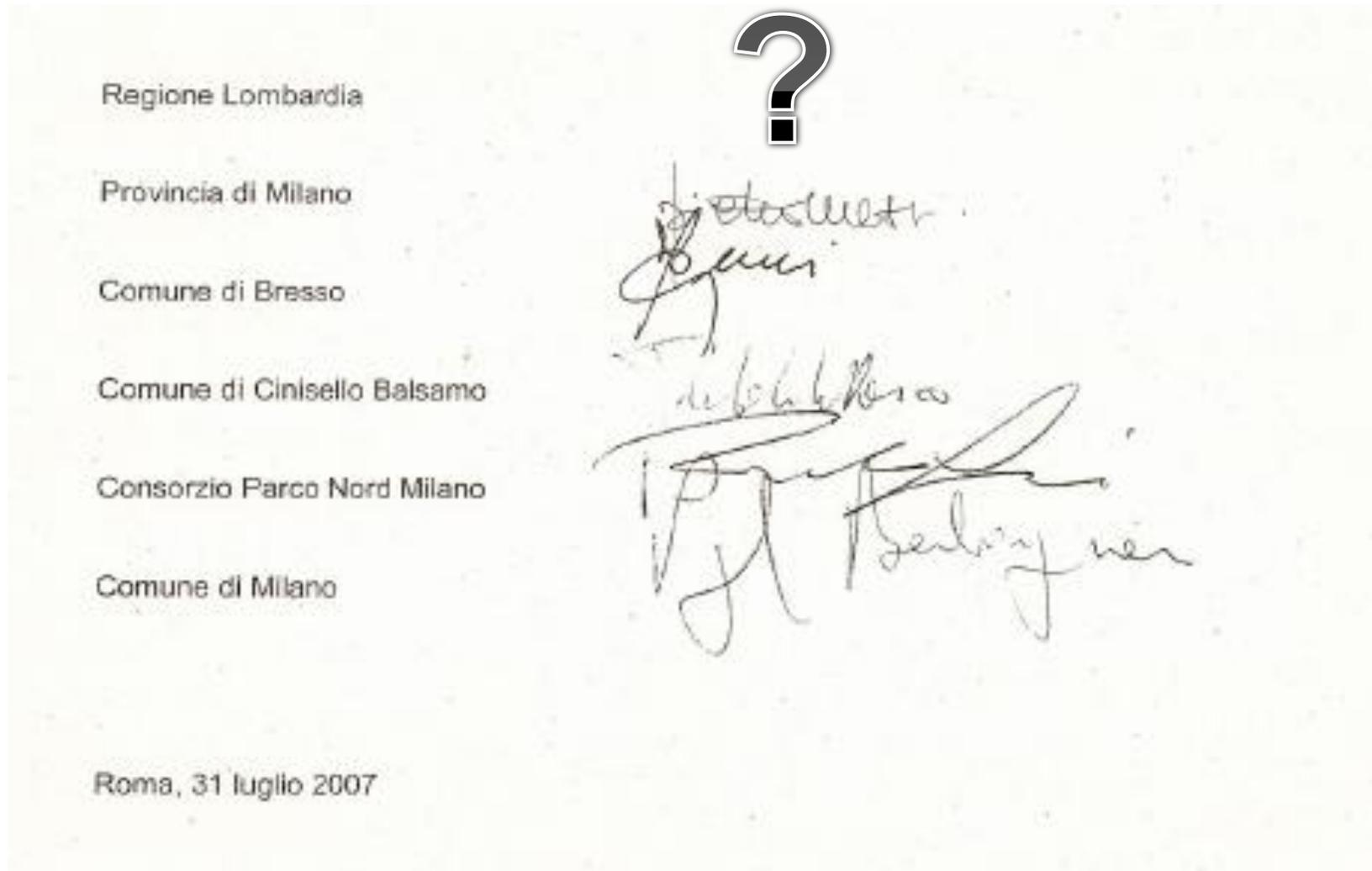
Consorzio Parco Nord Milano

Comune di Milano



Roma, 31 luglio 2007

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”





DOSSIER AEROPORTO DI BRESSO

Rapporto propedeutico allo Studio di pre-fattibilità
in attuazione del Protocollo d'Intesa del 31 luglio 2007

BOZZA

gennaio 2008

CENTRO STUDI




POLITECNICO DI MILANO
 DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA AEROSPAZIALE
 VIA LA MASA, 34 - 20156 MILANO - ITALIA
 TEL. +39-02-2399.8323/24
 TELEFAX +39-02-2399.6334

Relazione N. 670

La ricollocazione dell'aeroporto di Bresso

Contraente: Provincia di Milano

Autore: prof. Renato Picardi



Direttore del Dipartimento:



Prof. Massimiliano Lanz

Aprile 2009

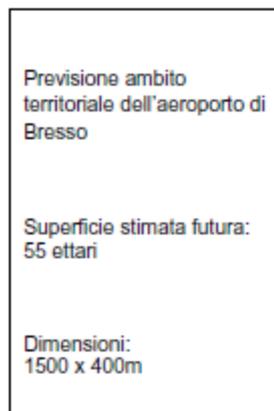


fig. 1 Attuale sudime aeroportuale di Bresso

Ambito territoriale dell'aeroporto di Bresso

Superficie stimata attuale: 87 ettari

Dimensioni: 1600m x 600m



Relazione n. 670 - Aprile 2009

Previsione ambito territoriale dell'aeroporto di Bresso

Superficie stimata futura: 55 ettari

Dimensioni: 1500 x 400m

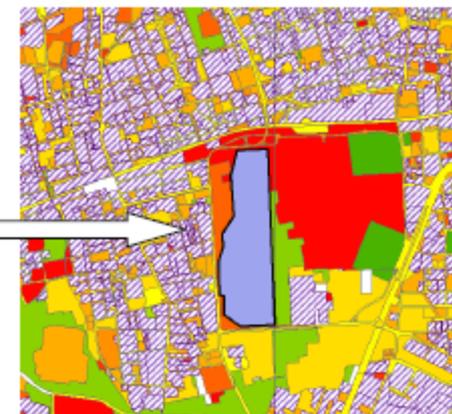


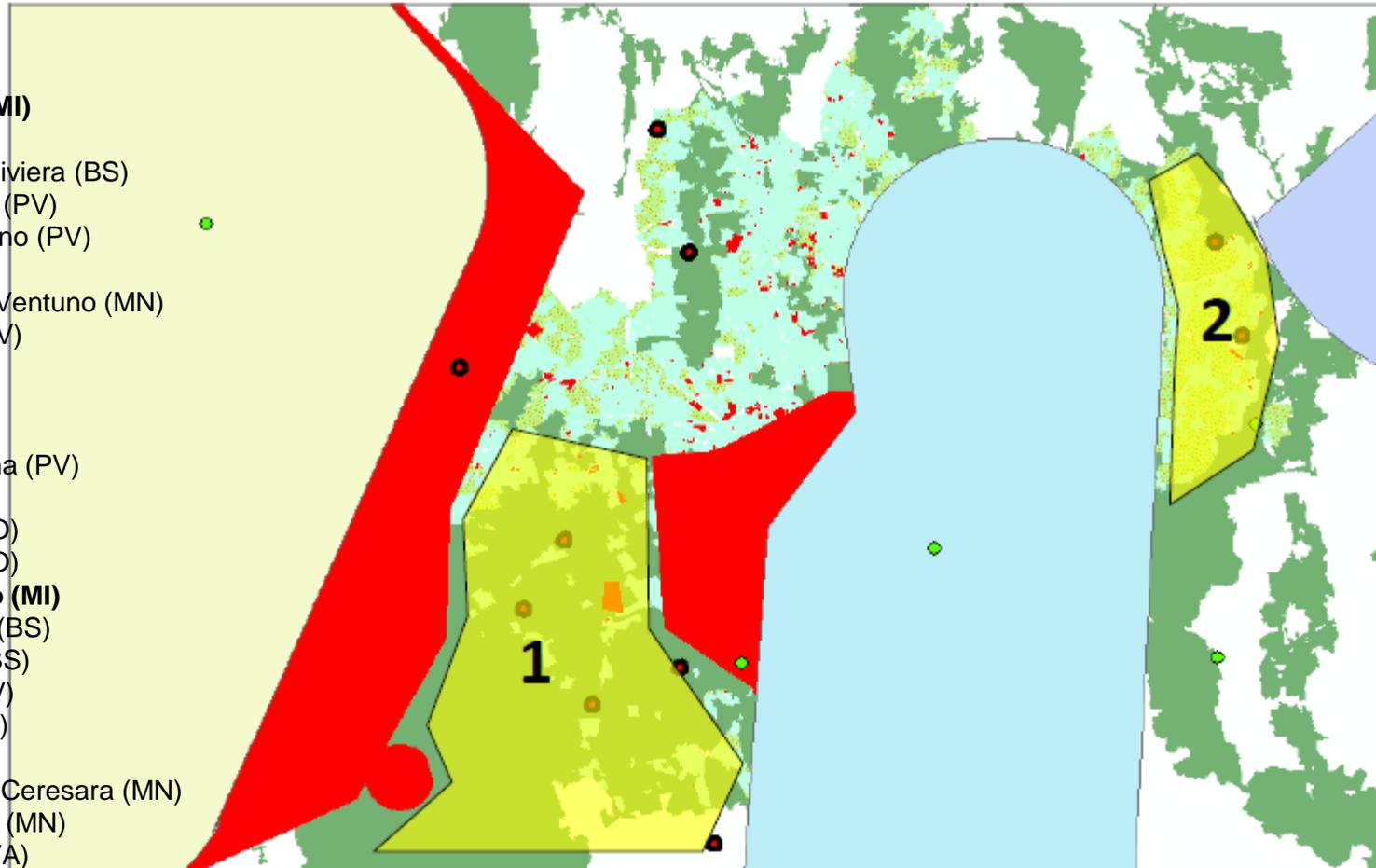
fig. 2 Previsione sudime aeroportuale Bresso

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”

La situazione nel territorio esteso della Provincia di Milano

Le aviosuperfici autorizzate da ENAC in Lombardia:

AIRONE Origgio (VA)
ALBAIRATE Albairate (MI)
BAIALUPO Cassano d'Adda (MI)
CAIOLO Caiolo (SO)
CARZAGO RIVIERA Carzago Riviera (BS)
CASCINA PERMUTA Vigevano (PV)
CASCINA VISCONTINA Vigevano (PV)
CERESARA Ceresara (MN)
CITTA' DI CURTATONE Ponte Ventuno (MN)
CLUB ASTRA Mezzana Bigli (PV)
DOVERA Dovera (CR)
EROMA Lonato (BS)
KONG Monte Marenzo (LC)
LA CERIELLA Castello D'Agogna (PV)
LA SPEZIANA Spessa (PV)
LODI Cornegliano Laudense (LO)
MASSALENGO Massalengo (LO)
NAVIGLIO GRANDE Vermezzo (MI)
PADENGHE Moniga del Garda (BS)
PRADELLE Torbole Casaglia (BS)
QUATTORUOTE Vidigulfo (PV)
ROCCA BERTANA Rodigo (MN)
ROSANGELES Rosate (MI)
SAN MARTINO DI CERESARA Ceresara (MN)
SETTEFRATI Rivalta sul Mincio (MN)
UMBERTO MASCIONI Cuvio (VA)
VIGAROLO Borghetto Lodigiano (LO)
VOLARE - ONLUS Ghedi



“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”

Le verifiche sul territorio delle zone individuate come potenzialmente idonee hanno portato alla conclusione che la ricollocazione dell'aeroporto di Bresso in Provincia di Milano o in una fascia allargata di 5 miglia nautiche intorno alla Provincia stessa appare particolarmente complessa.

Gli ostacoli prevalenti sono gli spazi aerei controllati, non compatibili con l'attività, l'estesa presenza di parchi regionali e la diffusa presenza di aviosuperfici e campi di volo nati negli ultimi anni intorno a Milano.

Inoltre, nelle zone interessate, non è stato possibile trovare elementi nel territorio che contenessero il poligono di riferimento che descrive l'attuale sedime dell'aeroporto di Bresso.

Esiti prima fase ed elementi in ingresso

Impossibilità di ricollocazione

Trasferimento a Linate ipotesi di lungo periodo

Piano di riassetto aeroportuale ENAC 2005

Obiettivi seconda fase

Definizione del possibile riassetto dell'attuale sedime con eventuale ricollocazione delle strutture

Nuova perimetrazione del sedime aeroportuale e definizione delle aree non più funzionali all'aeroporto

Valutazione del rischio connesso alla presenza dell'aeroporto a Bresso



POLITECNICO DI MILANO
DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA AEROSPAZIALE
VIA LA MASA, 34 - 20158 MILANO - ITALIA
TEL. +39-02-2399.8323/24
TELEFAX +39-02-2399.8334

Relazione N. 678

La ricollocazione dell'aeroporto di Bresso seconda fase

Contraente: Provincia di Milano

Autore: prof. Renato Picardi

Vice-direttore del Dipartimento: Prof. Giuseppe Sala

Giugno 2009

Definizione del possibile riassetto dell'attuale sedime con eventuale ricollocazione delle strutture

Estratti dal Piano di Riassetto Aeroportuale ENAC (2005)

“Restano valide infatti alcune indicazioni già espresse in passato, quali l'esclusione di collegamenti di 3' livello, il riconoscimento della necessità di adeguamento delle infrastrutture per la sicurezza operativa, la cessione di aree al parco e gli altri interventi sui manufatti esistenti”

“Il presente piano di riassetto ha un carattere essenzialmente conservativo in quanto non promuove alcuna previsione di sviluppo dello scalo, ma solo un riassetto funzionale delle infrastrutture e dei servizi esistenti che si rende necessario anche al fine di migliorare l'efficienza e la sicurezza dell'attività aeronautica.”

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”

Partendo da queste considerazioni una delle ipotesi di razionalizzazione e di miglioramento dell'efficienza nell'utilizzo del territorio per l'attività aeronautica è quello del mantenimento delle attuali attività e del volume di traffico esistente, senza ulteriori incrementi, conservando le attività aeroscolastiche, quelle di aviazione generale, la manutenzione per gli aeromobili, le attività le operazioni condotte dall'elisoccorso in convenzione con l'A.R.E.U.

Nella ricognizione condotta per individuare la quantità e tipologia di insediamenti attualmente insistenti nel sedime aeroportuale, è stato preso come riferimento la consistenza patrimoniale indicata da ENAC, suddivisa per funzioni:

Hangar e ricovero velivoli (ala fissa e rotante):	6000 m ²
Officine di manutenzione velivoli:	1200 m ²
Edifici soggetti a procedimento di demolizione (ex ATAL)	800 m ²
Uffici e locali di servizio	1700 m ²
Edificio ex DCA	600 m ²

Per un totale di superficie coperta di **10300 m²**



fig. 1 Individuazione area per ricollocazione strutture

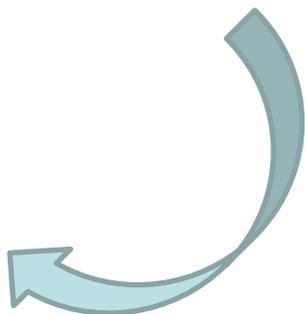


fig. 2 Nuova perimetrazione sedime aeroportuale

Nuova possibile perimetrazione sedime aeroportuale

Superficie complessiva 55 ettari

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”

**Nuova perimetrazione del sedime aeroportuale e
definizione delle aree non più funzionali all'aeroporto**



Aree non più funzionali
all'aeroporto di possibile fruizione
per la cittadinanza

Analisi preliminare del rischio aeroportuale

Situazione Logistica:

- 4 Hangar Manutenzione, 70 Aeroplani
- Stazione pompaggio carburante sul piazzale (serbatoi interrati e distanti da pista e rullaggio)
- 2 stazioni elicotteri distanti testata pista (36)

Traffico:

- Nessun traffico notturno, Assenza volo strumentale (solo radio frequenza, no beacon/radiofaro)

Attività svolte nel sedime aeroportuale:

- Scuola di volo e FTO certificato
- Addestramento e manutenzione dei velivoli fatta “in casa”.

Aspetti logistici relativi all'aeroporto nel contesto ambientale:

- Distanza molto elevata dalle case in ogni direzione
- Parco Nord adiacente al sedime aeroportuale
- Direzione pista di solito utilizzata: 18 in decollo / 36 per atterraggio
- Lunghezza pista: 1068 m

Operazioni volo:

- Passaggio su abitazioni in atterraggio: 300 m
- Ampia distanza da case in decollo e possibilità di atterraggio di emergenza, in caso di blocco/piantata motore, con virata a destra dopo decollo (pista 18), in area campestre.
- Ampia separazione verticale tra velivoli. h max = 2500 – 3000 ft (gli aeroplani in provenienza da Linate passano a 4000 ft di quota)

Traffico:

- Orario di apertura aeroporto: 08 -18
- Numero medio movimenti in periodo di punta:15 mov/h
- Punta massime di 150 mov/giorno
- Minime: 20 mov/giorno

Osservazioni:

- Notevole variabilità del traffico durante il giorno, con punte nelle ore tra le 11 e le 15.
- Durante la visita il traffico è parso molto più cospicuo.
- Le movimentazioni non sembrano tener conto delle prove, test e decolli/atterraggi di addestramento e di emergenza provati dai piloti.
- Il traffico sembra molto più intenso di quanto riferito, se si guardano le interazioni tra torre ed aeromobili, soprattutto per il discorso prove decollo/atterraggio.
- Un solo operatore in torre di controllo, nessun uso di sistemi tipo “strip”.
- Comunicazioni radio in linguaggio standard.

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”

Sistema Manutenzione

Severità \ Frequenza	Trascurabile	Minore	Maggiore	Pericoloso	Catastrofico
	1	2	3	4	5
Frequente $q \geq 10^{-1}$	Green	Yellow	Red	Red	Red
Ragionevolmente Probabile $10^{-2} \leq q < 10^{-1}$	Green	Yellow	Red	Red	Red
Remoto $10^{-7} \leq q < 10^{-2}$	Green	Green	Yellow	Red	Red
Estremamente Remoto $10^{-9} \leq q < 10^{-7}$	Green	Green	Green	Yellow	Red
Estremamente Improbabile $q \leq 10^{-9}$	Green	Green	Green	Green	Yellow

Sistema Aeromobili ed Elicotteri

Severità \ Frequenza	Trascurabile	Minore	Maggiore	Pericoloso	Catastrofico
	1	2	3	4	5
Frequente $q \geq 10^{-1}$	Green	Yellow	Red	Red	Red
Ragionevolmente Probabile $10^{-2} \leq q < 10^{-1}$	Green	Yellow	Red	Red	Red
Remoto $10^{-7} \leq q < 10^{-2}$	Green	Green	Yellow	Red	Red
Estremamente Remoto $10^{-9} \leq q < 10^{-7}$	Green	Green	Green	Yellow	Red
Estremamente Improbabile $q \leq 10^{-9}$	Green	Green	Green	Green	Yellow

SCENARI DI RISCHIO

Sistema Operazioni Volo

Severità \ Frequenza	Trascurabile	Minore	Maggiore	Pericoloso	Catastrofico
	1	2	3	4	5
Frequente $q \geq 10^{-1}$	Green	Yellow	Red	Red	Red
Ragionevolmente Probabile $10^{-2} \leq q < 10^{-1}$	Green	Yellow	Red	Red	Red
Remoto $10^{-7} \leq q < 10^{-2}$	Green	Green	Yellow	Red	Red
Estremamente Remoto $10^{-9} \leq q < 10^{-7}$	Green	Green	Green	Yellow	Red
Estremamente Improbabile $q \leq 10^{-9}$	Green	Green	Green	Green	Yellow

Gestione emergenze - 118, Croce Rossa.

Severità \ Frequenza	Trascurabile	Minore	Maggiore	Pericoloso	Catastrofico
	1	2	3	4	5
Frequente $q \geq 10^{-1}$	Green	Yellow	Red	Red	Red
Ragionevolmente Probabile $10^{-2} \leq q < 10^{-1}$	Green	Yellow	Red	Red	Red
Remoto $10^{-7} \leq q < 10^{-2}$	Green	Green	Yellow	Red	Red
Estremamente Remoto $10^{-9} \leq q < 10^{-7}$	Green	Green	Green	Yellow	Red
Estremamente Improbabile $q \leq 10^{-9}$	Green	Green	Green	Green	Yellow

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”

Conclusioni e raccomandazioni

Tutte le aree investigate appaiono entro accettabili limiti di sicurezza.

Le raccomandazioni:

- necessaria una **valutazione approfondita** da parte dei responsabili di sicurezza dell'aeroporto delle varie barriere di sicurezza esistenti. Tale valutazione deve avere come obiettivo **l'assicurazione che tali barriere siano tutte mantenute attive e di buona qualità**, sia a livello tecnico che normativo, affinché siano mantenuti i livelli di sicurezza funzionali che salvaguardano dai pericoli derivanti dal traffico. Ciò è particolarmente importante per le fasce temporali in cui si presenta un traffico rilevante sia di trasporto GA che di addestramento.
- Rivalutare in maniera approfondita l'intero sistema validando i risultati ottenuti in questa fase preliminare e valutando eventuali variazioni nell'aspetto del sedime e nella dislocazione delle infrastrutture

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”



Elisoccorso

LA BASE HEMS di AREU nell'aeroporto di Bresso confronto fra due situazioni logistiche

ARPA Lombardia
Settore Aria e Agenti Fisici
U.O. Agenti Fisici ed Energia

23 Novembre 2009



Figura 2: disposizione dei punti di misura nell'aeroporto di Bresso

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”



Figura 1 – aerofotogrammetrico dell'aeroporto di Bresso

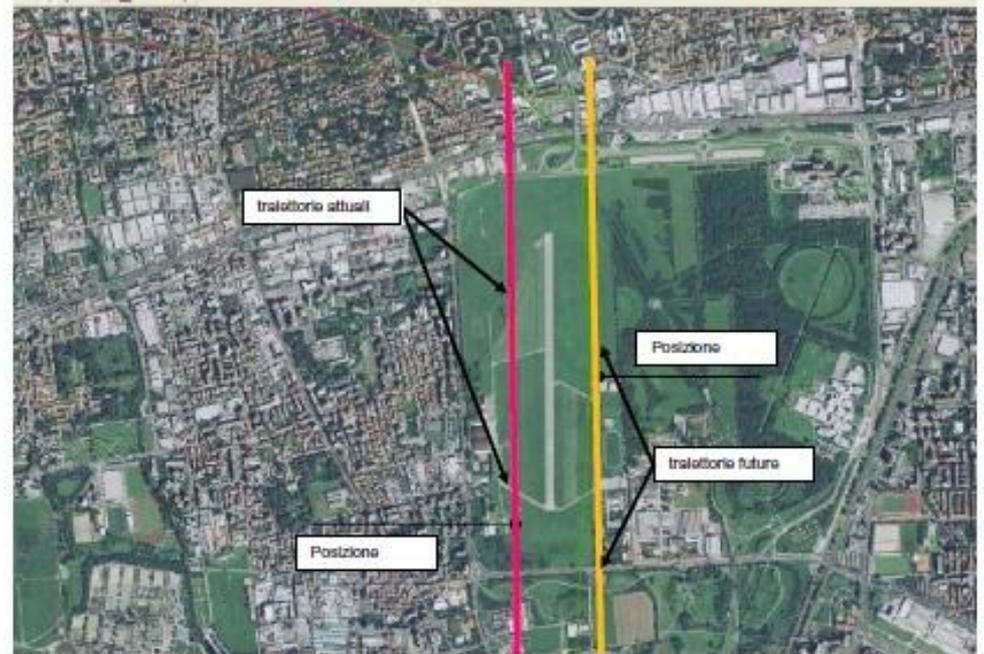


Figura 4: traiettorie di decollo e atterraggio attuali e simulate

La movimentazione a partire dalla ipotizzata nuova piazzola sposta in modo significativo verso est le curve di isolivello di L_{max} (fig. 7), consente anche di effettuare le operazioni a terra (riparazioni, riscaldamento motori, ecc.) più lontano dall'abitato su Viale Gramsci, facilita le operazioni di allontanamento verso est e il rientro da nord degli elicotteri, che devono necessariamente non attraversare la pista, ma si mantengono paralleli ad essa verso est.

I valori di L_{max} graficati consentono altresì di ritenere che l'ipotesi della nuova piazzola consenta di rispettare i valori delle Classi di zonizzazione acustica del territorio comunale di Bresso nell'abitato che si affaccia sulla direttrice del Viale Gramsci, come si può constatare dalle figg. 10.

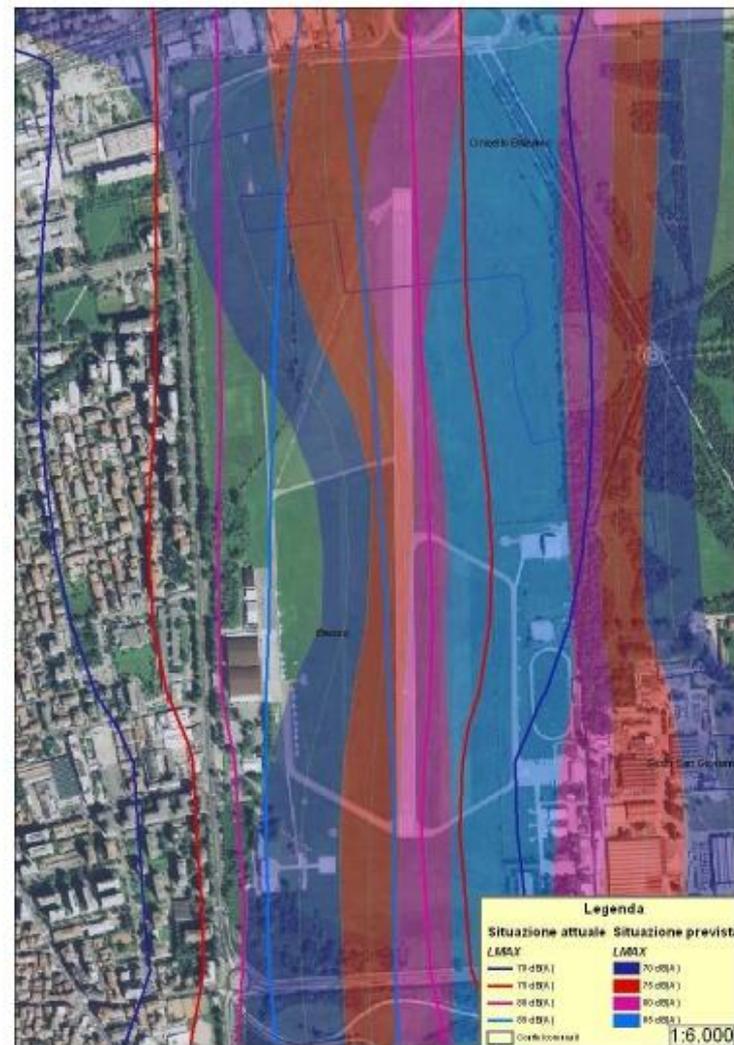


Figura 7 – Confronto del valore di L_{max} proiettato al suolo nella condizione di uso (linea continua) e per la nuova piattaforma (colore pieno)

Problematiche Base Bresso

“... la base di Bresso è esposta a rischi dovuti all'intromissione di delinquenti che muovendosi indisturbati tra hangar e container, possono rubare o danneggiare senza che nessuno o nessun sistema di sorveglianza possano impedire che ciò avvenga. Questo episodio si aggiunge alla lista dei furti verificatisi in passato. Più di una volta ci è capitato di trovare persone che si aggirano attorno all'elicottero o ai container.

Il tutto si aggrava notevolmente durante il periodo notturno. La guardia notturna sta per la maggior parte del tempo seduta in macchina magari con il motore acceso davanti all'elicottero, ed è sicuramente impossibile che riesca a sentire qualsiasi rumore proveniente dalla zona posteriore dei container.

Chiunque può accedere alla nostra area attraverso gli ingressi normali oppure attraverso le numerose aperture presenti nella recinzione aeroportuale. Essendo l'area isolata, una volta entrato l'eventuale malfattore, può agire liberamente, indisturbato, al punto da rendere rischioso (sempre di notte) anche l'uscire dal proprio "alloggio" per recarsi ai servizi igienici. Segnalo inoltre che i box risultano non idonei per condizioni, igiene e confort. Ricordiamo che gli stessi container, già usati in precedenza da muratori in cantieri edili, sono stati montati nel settembre del 2006 e sarebbero dovuti rimanere per meno di un anno, sono ancora qua!

A conferma del fatto che la permanenza in loco sarebbe dovuta essere di pochi mesi, tra i container troviamo 5 o 6 quadri elettrici posizionati su cavalletti di fortuna; da questi quadri partono cavi che senza alcuna protezione passando sopra e sotto i container a contatto con tubi di scarico e carico dell'acqua portano corrente a 380 volt e 220 volt dove necessita. Gli impianti elettrici ed idraulici necessitano di riparazioni settimanali, le rotture sono dovute alla precarietà dell'impiantistica ed alla qualità dei materiali utilizzati; durante la notte risulta praticamente impossibile riscaldare adeguatamente ed in modo salutare i box; l'instabilità dei moduli abitativi non permette neppure di scrivere se all'interno dello stesso vi è qualcuno che cammina...”

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”



Eliporto

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”



LO SVILUPPO DEL TRASPORTO AEREO A DECOLLO VERTICALE
NEL CONTESTO DI UN SISTEMA DI MOBILITA'
ALL'AVANGUARDIA PER IL PAESE

RICERCA



7.4.4. Gli sviluppi della situazione italiana: i casi di Roma Urbe e Milano Bresso

81. In Italia esistono oggi due progetti di riqualificazione di aeroporti minori attraverso l'inserimento di infrastrutture dedicate al trasporto passeggeri con elicotteri: l'aeroporto dell'Urbe nei pressi di Roma, già in fase di realizzazione, e l'aeroporto di Bresso a Milano, per cui è stato presentato un progetto analogo¹².

Il caso dell'aeroporto di Bresso

87. L'ipotesi di puntare sull'aeroporto di Bresso come *hub* per il trasporto elicotteristico nell'area di Milano nasce da alcune considerazioni:

- EXPO 2015, che rende necessario avere a disposizione più tipologie di trasporto passeggeri, incluso quello con elicotteri.
- Sviluppo di un'alternativa di trasporto, considerato che spesso il traffico stradale locale è molto congestionato.
- Crescita del traffico di elicotteri nella zona, a cui però non corrisponde una uguale offerta di servizi dedicati (ad esempio manutenzione, gestione, hangaraggio per i proprietari di elicotteri destinati al trasporto persone).



Figura 13 – Vista aerea dell'aeroporto di Bresso

88. L'aeroporto presenta alcune caratteristiche favorevoli per diventare *hub* elicotteristico, previa una riqualificazione dell'esistente per poter essere sfruttato come eliporto:

- Non è direttamente interessato dal traffico di Linate, con cui non ci sono interferenze.

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”

- Assenza di ostacoli al volo e presenza di ampi spazi disponibili per le infrastrutture.
- Vicino alla città ed alle principali arterie stradali e autostradali.
- Ridotto impatto acustico sui centri abitati.
- Possibilità di creare sinergie con enti di pubblica utilità (ad esempio vigili del fuoco, 118, protezione civile, che già sono presenti sul posto), per far sì che le strutture nascenti possano essere messe a disposizione della collettività.

89. Come per l'aeroporto dell'Urbe, il progetto prevede che Bresso si dotato dei seguenti servizi:

- Struttura manutentiva per elicotteri.
- Hospitality e servizi al passeggero (250 mq).
- Hangaraggio (per un'area di 3.000 mq).
- Trasporto passeggeri (350 mq).

90. La peculiarità di questo aeroporto rispetto alla situazione dell'Urbe risiede nella possibilità di favorire un intervento pubblico finalizzato alla realizzazione di un sito Istituzionale di pubblici servizi (tra cui ad esempio la Protezione Civile, SAR, Vigili del Fuoco, Croce Rossa, Eliambulanza, ecc.).

91. La polifunzionalità dell'infrastruttura che si verrebbe a creare ha attirato l'interesse della Regione Lombardia, attivata dalla Direzione Attività Aeronautiche della Protezione Civile, che avrebbe quindi un polo logistico-operativo dedicate alle emergenze. Da tutte le parti interessate si è manifestata la volontà di effettuare un incontro congiunto per discutere del progetto.

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”

7.5. Considerazioni conclusive

92. L'Italia, forse più di altri Paesi industrializzati si caratterizza per un elevato livello di antropizzazione territoriale e per la difficoltà di collegamento di centri industriali ed economici dovuta a fattori di natura orografica o da un sistema della viabilità fortemente congestionato.

93. Un adeguato livello di mobilità è condizione necessaria per lo sviluppo socio economico del Paese e richiede il ricorso, in maniera integrata e bilanciata a tutte le diverse possibili soluzioni di mobilità, incluse quelle più all'avanguardia come i collegamenti tramite elicottero.

94. L'integrazione del mezzo ad ala rotante nel sistema integrato della mobilità richiede un adeguamento del nostro contesto normativo e lo sviluppo di un sistema di infrastrutturale dedicato.

95. E' necessario prevedere quindi un sistema di eliporti e vertiporti distribuiti organicamente sul territorio, polifunzionali rispetto alle esigenze della popolazione e integrati in reti di mobilità veloce con altri mezzi esistenti senza aumentare l'impatto ambientale complessivo.

96. È necessaria inoltre un'azione di comunicazione per gestire gli aspetti legati all'accettabilità sociale di questo tipo di infrastrutture, soprattutto all'interno dei grandi centri urbani, che ne metta in luce gli aspetti positivi legati alla gestione della sicurezza e delle emergenze territoriali, nonché l'assenza di oneri aggiuntivi in termini di spesa pubblica, dati i limitati investimenti richiesti la cui copertura può essere attivata attraverso strumenti di project financing.

97. Le amministrazioni territoriali locali, che saranno chiamate a svolgere un ruolo determinante nel consentire lo sviluppo delle rete infrastrutturale dovranno possedere adeguati strumenti di pianificazione urbanistica oltre che di tipo burocratico e amministrativo.

98. Laddove i collegamenti elicotteristici rappresentino un valore strategico per il territorio anche in assenza di adeguati bacini di domanda, un sostegno pubblico al servizio costituirà un fattore determinante di sviluppo.

99. È infine determinante avviare un processo di sviluppo infrastrutturale di questo tipo partendo da contesti facili, che offrano garanzie di sicuro successo, al fine di innestare processi di tipo emulativo da parte dei singoli territori, analogamente a quanto avvenuto per gli aeroporti.

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Direzione Infrastrutture Aeroporti



L'aeroportualità minore in Italia

Pantelleria
luglio 2007

Interventi recentemente realizzati per lo sviluppo degli aeroporti a gestione diretta

- ◆ Pantelleria (ampliamento del piazzale aeromobili, progetti esecutivi di piste, aerostazione, aree terminali, R.E.S.A. , radioassistenze, studio di impatto ambientale)
- ◆ Lampedusa (rifacimento della pista di volo, ristrutturazione della aerostazione, progetti della nuova aerostazione, piazzale aeromobili, adeguamento alle norme ICAO, recinzione e viabilità perimetrale)
- ◆ Roma Urbe (Rifacimento della pista di volo, piano di sviluppo, appaltata la nuova aerostazione e l'edificio polifunzionale, nuove concessioni e sistemazione generale delle aree land side)
- ◆ **Milano Bresso** (Nuovo eliporto, piano di riassetto, progetto di riqualifica pista di volo, hangar, piazzale aeromobili, aiuti visivi di pista)
- ◆ Venezia Lido (Ristrutturazione dell'aerostazione passeggeri)
- ◆ Asiago (Piano di sviluppo e ristrutturazione dell'aerostazione passeggeri)
- ◆ Arezzo (Rifacimento della pista di volo)
- ◆ Aquino (Apertura per i campionati di volo acrobatico)
- ◆ Pavullo (Rifacimento della pista di volo e della recinzione)
- ◆ Foligno (Rifacimento pista di volo e recinzione)
- ◆ Aosta (Progetto definitivo di riqualifica e prolungamento pista di volo e relative radioassistenze)
- ◆ Albenga (Apertura al traffico commerciale)
- ◆ Fano (Interventi in favore dell'aviazione generale)
- ◆ Oristano (Adeguamento pista di volo, impianti AVL, completamento fase zero del P.S.A., impianto carburante, ampliamento aerostazione passeggeri)
- ◆ Viterbo (Rifacimento della pista di volo e relative predisposizioni)
- ◆ Rieti (Piano di Sviluppo Aeroportuale, Lavori di rifacimento della recinzione)

“ELIPORTO? NO, GRAZIE.”

