



## COMUNE DI FERNO

Provincia di Varese

Spettabile

Ministero dell'Ambiente e  
della Tutela del Territorio e del Mare

- Direzione Generale per la crescita sostenibile  
e la qualità dello sviluppo

Divisione V – Sistemi di valutazione ambientale  
via Colombo n.44

00147 R O M A

[cress@pec.minambiente.it](mailto:cress@pec.minambiente.it)

**Oggetto: “Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035” (art. 23  
D.Lgs. 152/2006) - Valutazione di Impatto Ambientale  
PARERE CONTRARIO RESO DAL COMUNE DI FERNO, QUALE ENTE TERRITORIALE  
POTENZIALMENTE INTERESSATO (ARTT. 23 C. 4 E 24 C. 3 DEL D. LGS. 152/2006)**

Il sottoscritto Mauro Cerutti, in qualità di vicesindaco del Comune di Ferno, su mandato della Giunta Comunale, giusta deliberazione n. 74 del 04/09/2020 ed esecutiva ai sensi di la legge:

- Premesso che l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile in data 09/05/2011 ha inviato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare istanza di attivazione del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) relativa al nuovo Master Plan dell'aeroporto di Milano Malpensa;
- Visto l'avviso pubblico divulgato da ENAC con richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 26 comma 1 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., pubblicato in data 07/07/2020;
- Esaminata la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale inerente all'attivazione del procedimento di valutazione di impatto ambientale relativo al nuovo Master Plan 2035 dell'aeroporto di Milano Malpensa, pervenuta al comune di Ferno in data 07/07/2020 ns prot. n. 8966;
- Considerato che il territorio di Ferno ha un'estensione pari a 851 ha, di cui ad oggi 469 ha ricadenti nel sedime aeroportuale di Malpensa;
- Richiamati i principi e i contenuti:
  - del D.lgs 267/2000 “Testo Unico delle Leggi sull'ordinamento degli Enti Locali”;
  - del D.lgs 152/2006 “Norme in materia Ambientale” così come modificato e integrato dal D.Lgs 16 gennaio 2008 n.4 e successivamente dal D.Lgs. 29 giugno



# COMUNE DI FERNO

## Provincia di Varese

2010 n. 128;

- della L.R. 10 del 12/04/1999 "Piano territoriale d'area Malpensa. Norme speciali per l'aerostazione intercontinentale Malpensa 2000";
- la L.R. 12/2005 "Legge per il governo del territorio";

Considerato che dall'esame degli elaborati progettuali e dallo studio di impatto ambientale emerge quanto segue:

### 01 - PREMESSA

Il Piano d'area Malpensa, approvato con L.R. 10/1999, pianificava a livello regionale le ricadute dello sviluppo dell'aeroporto sul piano urbanistico ed infrastrutturale; si rileva tuttavia che la maggior parte degli interventi all'esterno del perimetro è rimasta inattuata a distanza di 20 anni. La situazione attuale, quindi, vede l'infrastruttura aeroportuale completata per quanto riguarda i propri obiettivi, a fronte di condizioni al contorno sostanzialmente immutate, e divenute quindi inevitabilmente inadeguate.

In questo contesto territoriale, già di per sé complesso, si innesta la previsione dello strumento del Master Plan, che risulta essere inadeguato alla programmazione dello sviluppo aeroportuale, in quanto progetta gli interventi all'interno dell'aeroporto, senza alcun tipo di pianificazione e coordinamento con le ricadute sul territorio.

Infatti lo strumento del Master plan utilizzato dal gestore aeroportuale per il sedime di propria competenza può solo limitarsi ad auspicare, come evidenziato nei punti successivi, che vengano realizzati i potenziamenti della rete viaria o ferroviaria identificati come necessari, ma non può intervenire concretamente sulla pianificazione regionale o statale. Appare evidente che se, a distanza di 20 anni, non è stato possibile attuare le infrastrutture programmate dal piano d'area, difficilmente sarà plausibile, in assenza di elementi di novità, che invece opere addirittura non sovracoordinate possano vedere la luce più celermente.

Più probabilmente, l'approvazione del Master Plan 2035, e conseguente perseguimento degli obiettivi del gestore all'interno del sedime aeroportuale nei tempi previsti, aggraverà ulteriormente il divario tra l'impatto dell'aerostazione intercontinentale ed un contesto territoriale inadeguato.

Lo strumento del Piano d'Area non ha sicuramente prodotto i risultati attesi; ciò non può determinare da parte degli Enti sovraordinati la rinuncia a gestire lo sviluppo di un territorio a fronte dell'attuazione di un'opera pubblica così rilevante come quella prevista nel Master Plan 2035.

Se l'evoluzione dell'aeroporto ha un interesse di livello nazionale, il suo sviluppo in assenza di una pianificazione sovraordinata del territorio determinerà esternalità negative a livello locale, costringendo i Sindaci a compensarle in modo scoordinato, con risorse comunali, e con ridotto margine d'intervento.

Si deve infine esprimere una considerazione di tipo procedurale. Stante la complessità e la delicatezza della vicenda, che in futuro avrà un impatto notevole sui Comuni del sedime aeroportuale e in particolare su Ferno, le tempistiche per la disamina della proposta di masterplan e per la formulazione del parere e delle osservazioni avrebbero dovuto essere più lunghe, anche e soprattutto in considerazione del periodo di emergenza sanitaria in atto. Ciò avrebbe consentito di coinvolgere tutte le forze politiche rappresentate in consiglio comunale, i cittadini e tutte le associazioni del territorio. Diversamente, un ampio ventaglio di soggetti deputati ad esprimersi a tutela della salute e dell'ambiente, non sono messi materialmente in condizioni di comprendere appieno la portata del progetto di ampliamento, e quindi le ripercussioni che investiranno un ampio territorio.

### 02 - POZZI AD USO IDROPOTABILE DI VIA MOLINELLI

Il master plan descrive al punto 7.3.4 *Rete idrica* il sistema di approvvigionamento idrico autonomo esistente che soddisfa l'intero fabbisogno dell'aeroporto, tramite pozzi di captazione di SEA all'interno del sedime aeroportuale. Al punto 18.5.3 *Progetto della rete idrica* si specifica che verrà *"mantenuta l'attuale configurazione della rete, adeguando le infrastrutture laddove necessario e prevedendo nuovi impianti idrici e fognari nelle aree di ampliamento. La rete idrica esistente verrà pertanto estesa alle aree di nuova urbanizzazione e il fabbisogno sarà garantito dai pozzi esistenti e da quelli di nuova costruzione"* e che *"Nel complesso, il sistema appare in grado di assicurare le prestazioni di durata, portata e pressioni minime, così come specificato dalla normativa di riferimento"*

Tuttavia, all'estremità sud ovest della via Molinelli è ubicato il parco pozzi dell'acquedotto intercomunale a servizio dei Comuni di Lonate Pozzolo e Ferno, peraltro a valle dei pozzi aeroportuali, ma nel progetto per l'ampliamento dell'aeroporto di Malpensa non se ne evidenzia la presenza all'interno del sedime aeroportuale.



# COMUNE DI FERNO

Provincia di Varese

Si deve osservare in merito che il parco pozzi intercomunale non viene mai citato, e quindi dalla relazione non si è in grado di comprendere le ripercussioni dell'ampliamento dell'aeroporto sui pozzi, sia per quanto riguarda la portata emunta, sia relativamente all'effettiva salvaguardia rispetto alla mutazione del rischio di inquinamento, conseguente al diverso assetto dell'infrastruttura aeroportuale. In conclusione, non viene fornita alcuna informazione sulle azioni che Sea Aeroporti Milano intende intraprendere al fine di garantire la tutela di tali strutture, di cui pure si è a conoscenza.

Di seguito si riportano le caratteristiche dei pozzi esistenti:

Il parco pozzi dell'acquedotto intercomunale dei comuni di Lonate Pozzolo e Ferno è ubicato all'estremità sud ovest della via Molinelli ed è costituito da sette pozzi. Di seguito si riportano le esatte ubicazioni sia come estremi catastali che coordinate Gauss-Boaga.

Località	Foglio	Mappale	Sez. CTR	Long. E	Lat. N
Via Molinelli – P1	12	3854	A5c4	1477772	5050170
Via Molinelli – P2	11	3854	A5c4	1477650	5050149
Via Molinelli – P3	11	3854	A5c4	1477650	5050147
Via Molinelli – P4	11	3854	A5c4	1477595	5050237
Via Molinelli – P5	11	3854	A5c4	1477594	5050235
Via Molinelli – P6	4	3854	A5c4	1477570	5050369
Via Molinelli – P7	4	3854	A5c4	1477568	5050369

La dotazione idrica dei due comuni è composta complessivamente da nove pozzi, oltre ai sette di via Molinelli sono attivi un pozzo in località Tornavento nel comune di Lonate Pozzolo ed un pozzo nel comune di Ferno in via Marconi.

I dati caratteristici di tutti i pozzi sono riportati nella tabella seguente.

n.	Località	Anno di realizzazione	Profondità (m)	Profondità filtri (m)	Portata estraibile (l/s)
1	Tornavento	1955	61	Da 52 a 60 m	10
2	Via Marconi Ferno	1971	101,5	Da 65 a 85	10
3	Via Molinelli – P1	1988	235,1	Da 53,6 a 230,7	22
4	Via Molinelli – P2	1989	82,6	Da 55,24 a 74,14	22
5	Via Molinelli – P3	1989	250,6	Da 211,64 a 229,5	22
6	Via Molinelli – P4	1989	82,6	Da 57,58 a 76,48	22
7	Via Molinelli – P5	1989	256	Da 207,26 a 253	22
8	Via Molinelli – P6	1989	82,6	Da 63,11 a 81,2	22
9	Via Molinelli – P7	1989	253	Da 208,01 a 248,1	22

Il prelievo annuale medio complessivo di acqua potabile dai pozzi elencati sopra si attesta sui



# COMUNE DI FERNO

Provincia di Varese

2.500.000 mc/anno di cui circa 2.050.000 dai pozzi di via Molinelli. La suddivisione fra i due comuni è pari a circa 1.750.000 mc/anno per Lonate Pozzolo e 750.000 mc/anno per Ferno.

Per i sette pozzi di via Molinelli vige la delimitazione delle rispettive Zone di Rispetto (ZR) con criterio geometrico (220 m di raggio).

Le acque dei sette pozzi di via Molinelli vengono convogliate tramite un'unica tubazione in una vasca di accumulo interrata ubicata all'estremità opposta di via Molinelli verso il centro abitato di Lonate Pozzolo. Da qui vengono immesse nelle reti di distribuzione dei due comuni rispettivamente tramite due pompe dedicate alla rete di Ferno e tre pompe dedicate alla rete di Lonate Pozzolo. Alla partenza della rete di distribuzione viene immesso ipoclorito di sodio per la disinfezione delle acque dosato in funzione della portata istantanea in transito.

Il funzionamento delle pompe dei pozzi, gestito da una centralina elettronica dotata di telecontrollo con accensione di due pozzi alla volta in turnazione, è regolato dai livelli di massimo e minimo della vasca di accumulo.

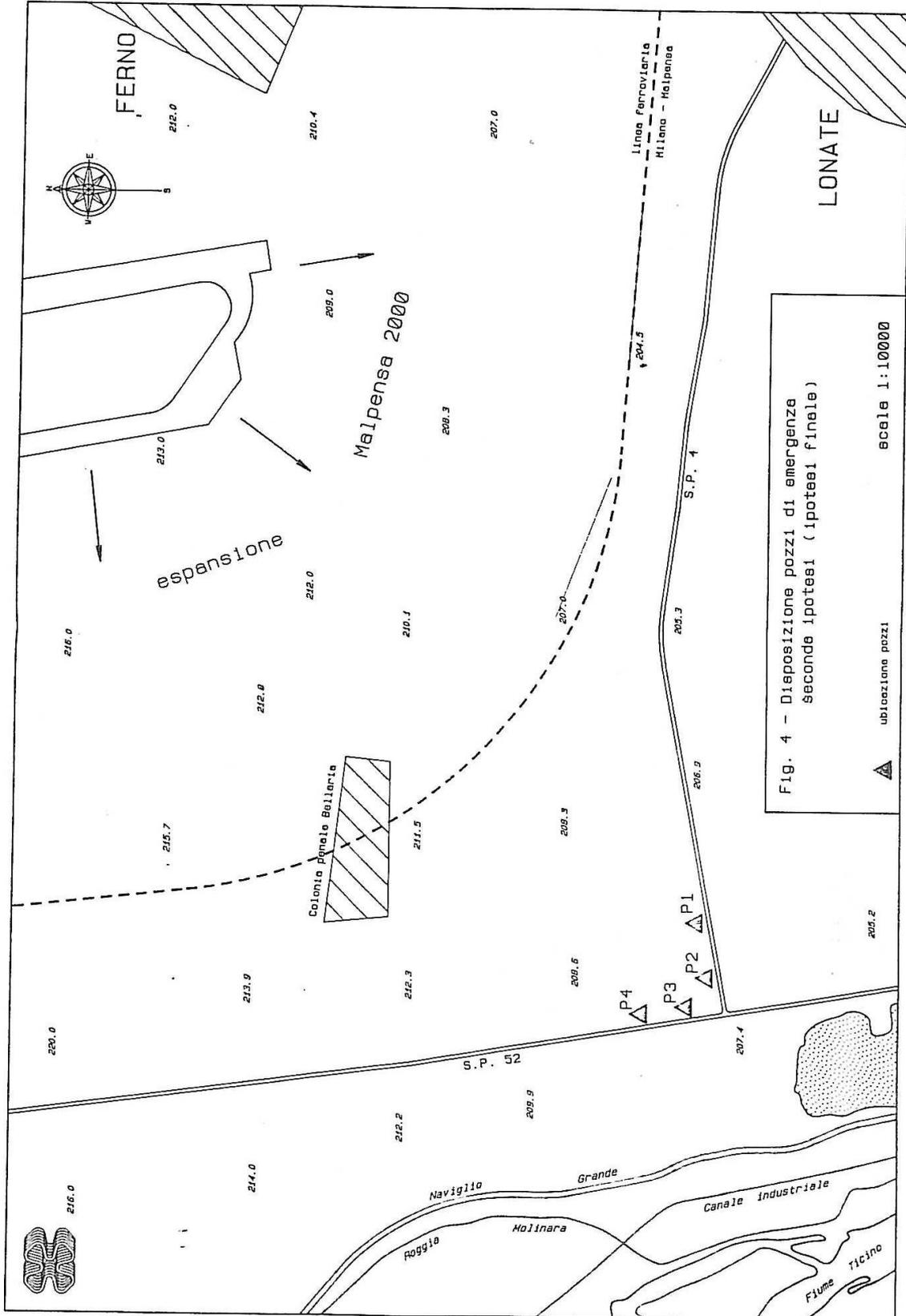
Si allegano due disegni relativi all'area dei pozzi, i punti indicati con P1, P2, P3 e P4 rappresentano rispettivamente il pozzo n.1, i pozzi n.2 e n.3, i pozzi n.4 e n. 5 e i pozzi n. 6 e n. 7, tranne il pozzo 1 gli altri sono a coppie.

Da quanto sopra esposto, si evince la primaria importanza dei pozzi ad uso idropotabile per entrambi i Comuni di Lonate Pozzolo e Ferno.



# COMUNE DI FERNO

Provincia di Varese







# COMUNE DI FERNO

Provincia di Varese

## 03 - VIABILITA'

### - Viabilità di accesso

Il capitolo 11.5 *Area merci* prevede un incremento delle merci trasportate dalle attuali 570.000 t/anno a ca 1,2 milioni di tonnellate, con un tasso di crescita medio annuale pari a 4,5%.

Il capitolo 10.3.3 prevede inoltre un incremento dei passeggeri trasportati da 24,6 a 39,4 milioni.

Dal capitolo 8.3 si desume che le modalità di accesso dei passeggeri contemplan per il solo 16,7 % il treno; per il restante 83,3 % l'accesso avviene con mezzi su gomma, sia individuali che collettivi.

L'enorme incremento di passeggeri e merci si tradurrà in un'equivalente aumento del numero di aeromobili in transito dall'aeroporto, con conseguenti ricadute ambientali.

Nel complesso, quindi, si comprende come nel breve arco temporale di soli 15 anni un nuovo notevole volume di passeggeri e merci richiederà di accedere all'aerostazione, ponendo la questione delle modalità di accesso, attualmente impostate perlopiù su gomma, e che evidentemente non possono espandersi con proporzioni immutate.

E' pertanto evidente che dal punto di vista dell'incidenza ambientale tale incremento non potrà essere altro che negativamente impattante sulla qualità dell'aria, e la sola fiducia nell'evoluzione tecnologica e scientifica non può essere elemento sufficiente per esprimere un giudizio favorevole in merito all'impatto ambientale.

Per quanto riguarda le merci, il masterplan si riferisce a "previsioni elaborate nell'ambito del presente studio", che tuttavia non vengono allegate, e pertanto non possono essere esaminate. Si osserva in ogni caso che il raddoppio delle merci trasportate si tradurrà verosimilmente in un raddoppio del traffico merci su gomma, che si riverserà sulla viabilità locale esistente. Considerato che la sostenibilità ambientale dovrà essere il criterio informatore delle future ipotesi di sviluppo, si ravvisano in proposito le stesse criticità indicate di seguito per la rete viaria. Il tema del trasporto merci su ferro è solo accennato al *punto 4.1 Piano Territoriale Regionale (PTR)*, riportando sommariamente e solo in modo descrittivo gli obiettivi del PTR, senza tuttavia indicare se il PTR tenga specificamente in considerazione l'incremento del traffico merci così come ora quantificato nel Master Plan, né dettagliando come si coordinino le tempistiche di attuazione del PTR con la realizzazione del Master Plan Malpensa.

Sostanzialmente, l'incremento del traffico merci procederà di pari passo con gli obiettivi del PTR, senza la certezza che l'uno sia programmato in funzione dell'altro, e non si riesce a desumere se la creazione di corrette sinergie sarà la conseguenza di specifici indirizzi, piuttosto che di evenienze fortuite.

Il cap. 11.6 *Sistemi di accesso - la programmazione futura* descrive i principali progetti infrastrutturali futuri atti alla modifica ed al miglioramento sostanziale dell'accessibilità aeroportuale. Tuttavia, per quanto riguarda gli interventi elencati come più significativi ai fini dell'accessibilità viaria a Malpensa, non viene indicato se tali interventi siano già finanziati o no.

In merito alla S.S. 336, già oggi satura e con manifeste conseguenti criticità, viene riportato quanto segue:

*"Ad integrazione degli interventi già in programma, appare indispensabile pianificare anche un potenziamento della S.S. 336 (tra l'aeroporto e i punti di innesto con l'autostrada A8 e con la Pedemontana), per evitare che tale infrastruttura possa diventare un "collo di bottiglia" su cui*



# COMUNE DI FERNO

Provincia di Varese

*confluiscono i flussi di traffico veicolare provenienti da varie direttrici.”*

Viene quindi riconosciuta la gravità della situazione – peraltro già allo stato attuale la S.S. 336 è un collo di bottiglia; il fatto che sia “indispensabile pianificare anche un potenziamento” significa incontrovertibilmente che tale potenziamento non è attualmente programmato; come evidenziato in premessa, con lo strumento del Master Plan non esiste un coordinamento con la programmazione regionale o statale.

E’ pertanto evidente che le previsioni del Master plan incidono negativamente sull’ambiente dei Comuni contermini all’infrastruttura aeroportuale. Allo stato attuale, i dati di rilevamento del PM 10 restituito dalle centraline forniscono un quadro preoccupante e negativo della situazione della qualità dell’aria, che non potrà essere altro che aggravato dall’attuazione del Master Plan.

Si ritiene infatti indispensabile un coordinamento delle previsioni viabilistiche di accesso e dei relativi finanziamenti, al fine potenziare e migliorare l’efficienza dello scalo in termini infrastrutturali, ovvero di collegamento viabilistico e di trasporto pubblico, tale da garantire la connessione con gli altri scali lombardi e soprattutto che sia in grado di sostenere lo sviluppo previsto.

## - VIABILITA’ LOCALE

A livello locale, dall’esame del Masterplan si evince che una delle conseguenze sull’assetto viario è la modifica della S.P. 14bis, che attualmente costituisce, assieme a via Case Sparse, l’unico accesso dal Comune di Ferno all’aeroporto. Gli interventi del Masterplan incidono negativamente su tale unico collegamento, che già oggi risulta disagiata, soprattutto per i mezzi pesanti, a causa del ridotto calibro e dello sviluppo tortuoso.

La via Case Sparse, peraltro, presenta un calibro stradale totalmente inadeguato a qualsiasi tipo di traffico, locale e non, soprattutto per i mezzi pesanti. Inoltre, è posta a ridosso di un sottile corridoio ecologico, che verrebbe ulteriormente penalizzato dall’eventuale ampliamento della strada.

Si ritiene pertanto che tale viabilità debba essere potenziata mediante la realizzazione di un collegamento nord-sud tra Ferno e Lonate, posto a monte della costa, e che si raccordi adeguatamente con la SP 14bis, garantendo quindi accessibilità adeguata all’aeroporto.

L’attuale via Case Sparse, sita a valle della Costa ed adiacente al perimetro aeroportuale, potrà essere quindi dedicata esclusivamente al traffico locale e turistico, mirato alla fruizione del Parco del Ticino, maggiormente confacente alle caratteristiche del tracciato.

Si deve evidenziare come la viabilità sul lato sud-ovest dell’aerostazione risulti carente, creando situazioni di svantaggio per il territorio, anche con riguardo alla strada provinciale SP 40 (via Gorizia in territorio di Ferno), in quanto a partire dalla rotatoria in località Cascina Costa di Samarate, e proseguendo in direzione sud, il calibro stradale risulta insufficiente a sostenere un traffico pesante destinato a raggiungere l’aerostazione.

Si deve tuttavia anche considerare come la tematica dell’incremento di traffico verso l’aeroporto non possa essere affrontata esclusivamente attraverso il potenziamento della rete stradale, evidentemente a carico dei territori circostanti, perché se da un lato risolverebbe situazioni attuali di congestione e pericolo, in un’ottica di lungo termine si tradurrebbe in un peggioramento della situazione ambientale, a causa di un proporzionale incremento dell’inquinamento dell’aria, sia da gas di scarico che da consumo di pneumatici, in un incremento del consumo di suolo, contrario anche agli obiettivi della più recente legislazione regionale, nell’ulteriore parcellizzazione dei residui territori ancora naturali, e complessivamente nel peggioramento della qualità della vita dei



# COMUNE DI FERNO

Provincia di Varese

cittadini che già ora affrontano il compromesso di vivere in aree densamente popolate.

E' pertanto evidente che le previsioni del Master plan incidono negativamente sull'ambiente dei Comuni contermini all'infrastruttura aeroportuale. Allo stato attuale, i dati di rilevamento del PM 10 restituito dalle centraline forniscono un quadro preoccupante e negativo della situazione della qualità dell'aria, che non potrà essere altro che aggravato dall'attuazione del Master Plan.

Si ritiene infatti indispensabile un coordinamento delle previsioni viabilistiche di accesso e dei relativi finanziamenti, al fine di garantire un adeguato sistema di accesso, anziché l'ulteriore aggravio e collasso della viabilità esistente.

## - TRASPORTO FERROVIARIO

Dal capitolo 8.3 si desume che le modalità di accesso dei passeggeri contemplano per il solo 16,7 % il treno; per il restante 83,3 % l'accesso avviene con mezzi su gomma, sia individuali che collettivi.

L'assenza di una politica in favore dell'utilizzo del treno, anche eventualmente tariffaria, è di per sé elemento sufficiente ad esprimere un parere contrario; infatti basti pensare che dallo stesso capitolo si desume che il 13,3% degli accessi in aerostazione avviene tramite autobus/shuttle, pertanto su strada, e che evidentemente gravano sulla situazione viabilistica. Il Masterplan non prevede alcuna azione per dirottare tali accessi su ferrovia, rinunciando di fatto agli effetti positivi sull'ambiente oltretutto contribuire al decongestionamento del traffico.

## - IMPATTO DELLO SVILUPPO DEL SETTORE CARGO

Il Master plan non contempla gli effetti dell'insediamento di attività logistiche previste nei capannoni di seconda fascia sulle previsioni di sviluppo non residenziali dei comuni limitrofi.

I P.G.T. comunali fondano le prospettive di sviluppo industriale, terziario e commerciale sull'appetibilità di immobili e aree ubicati in prossimità dell'aerostazione; la realizzazione all'interno dell'aeroporto di immobili con le medesime funzioni, maggiormente vantaggiosi a livello di oneri comunali e semplificazioni procedurali, comprometterebbe di fatto gli obiettivi di sviluppo pianificati comuni, peraltro con risvolti economici negativi sui propri bilanci.

Si osserva quindi che, alla luce del danno occorrente ai Comuni, sia in termini strettamente economici che, più ampiamente, in termini di sviluppo del territorio, il master plan non prevede nessuna forma di compensazione a favore degli Enti locali coinvolti, e si limita ad imporre un pesante intervento di ampliamento in un tessuto urbano densamente sviluppato, a dispetto del principio di sussidiarietà su cui si fonda qualsiasi strumento di pianificazione territoriale.

Pertanto, a fronte di un quadro generale di peggioramento ambientale, non è nemmeno prospettata una forma di compensazione economica per i Comuni limitrofi, rappresentata dall'indotto aeroportuale.

## *04 ADEGUAMENTO DEGLI SCENARI ALLE CONSEGUENZE DELL'EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA DA COVID-19*

La documentazione allegata alla richiesta di VIA è stata redatta precedentemente all'emergenza epidemiologica da COVID-19, pertanto si riferisce a scenari di incrementi di traffico passeggeri e merci oggi non più attuali e veritieri.

La pandemia ha provocato il crollo del traffico aereo, e l'attuale persistere dell'emergenza sanitaria in diversi importanti Paesi esteri, oltre all'incertezza circa eventuali seconde ondate, genera



# COMUNE DI FERNO

Provincia di Varese

incertezze sugli scenari di ripresa del traffico aereo e di ritorno alla situazione pre-COVID.

Basti pensare che le conseguenze su voli e passeggeri determinate dall'attentato dell'11 settembre 2001 sono state riassorbito dal mercato del trasporto aereo in un decennio.

Si richiede pertanto di aggiornare gli elaborati, verificando i trend di crescita previsti per passeggeri e merci, alla luce del ridimensionamento del flusso di traffico connesso alla contingente pandemia da Covid-19 e conseguentemente rimodulare gli interventi previsti nella proposta di Masterplan depositata.

Quanto sopra al fine di poter valutare uno scenario realistico.

## *05 COORDINAMENTO PREVISIONI MASTER PLAN MALPENSA 2035 CON IPOTESI MASTER PLAN AREE DELOCALIZZATE MALPENSA*

Nel dicembre 2017 i Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo, Somma Lombardo, unitamente a Regione Lombardia e Provincia di Varese ed ai Ministeri delle infrastrutture, ambiente, Agenzia per la coesione territoriale hanno sottoscritto lo schema dell'”Accordo di chiusura dell'accordo di programma quadro in materia di trasporti aeroporto intercontinentale di Malpensa 2000 – interventi di mitigazione d'impatto ambientale e di delocalizzazione degli insediamenti residenziali ricompresi nell'ambito territoriale prioritario del piano territoriale d'area Malpensa, ed in particolare in prima istanza, siti nel territorio dei comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno, adiacenti al sedime aeroportuale”.

Nel rispetto di quanto previsto al punto 6.1.4. dell'AdPQ è confermato il recupero delle volumetrie esistenti nelle aree oggetto di delocalizzazione, antecedenti alla demolizione.

L'eventuale recupero di volumetrie potrà avvenire esclusivamente all'interno di un Accordo tra Regione Lombardia, Provincia di Varese e i Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo, finalizzato a garantire la valorizzazione delle aree secondo un disegno urbano unitario, fondato su logiche di perequazione territoriale e di concentrazione volumetrica, nel rispetto delle opere di mitigazione già realizzate e del principio di riduzione del consumo di suolo di cui alla l.r. 31/2014, per cui vengono considerate urbanizzate le aree che, alla data di entrata in vigore della suddetta legge, erano già edificate.

Regione Lombardia ha successivamente avviato e coordinato le attività per la predisposizione dell'accordo territoriale di cui sopra, tra la stessa Regione, Provincia di Varese, i Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo, avente per oggetto il progetto di rigenerazione intercomunale delle aree delocalizzate di Malpensa.

La bozza preliminare del progetto, denominato “*Masterplan per la rigenerazione intercomunale delle aree delocalizzate*” è stata presentata a tutte le parti nel mese di luglio 2020, stabilisce l'utilizzo della perequazione territoriale e fiscale tra i Comuni coinvolti.

Esso costituisce, in termini progettuali, il disegno territoriale intercomunale di riferimento per la valorizzazione e la promozione delle Aree delocalizzate, e delinea prospettive di sviluppo e fruizione territoriale diversificate - mediante azioni di valorizzazione, promozione e mitigazione ambientale - in considerazione della specifica collocazione delle aree di delocalizzazione rese libere a seguito della demolizione e delle relative potenzialità vocazionali, anche considerando gli orientamenti espressi dalle Amministrazioni comunali interessate, al fine di aumentarne l'attrattività e la competitività.

A tale fine il Masterplan delle aree delocalizzate individua, per ogni singolo Comune, le **vocazioni funzionali delle aree di delocalizzazione**, ove Somma lombardo assume un ruolo preminente rispetto alle possibilità di sviluppo connesse al sistema aeroportuale mentre Ferno e Lonate Pozzolo assumono una vocazione perlopiù legata alla qualificazione del sistema ambientale.

Le vocazioni funzionali individuate sono: terziario/ricettivo, produttivo, terziario per la produzione



# COMUNE DI FERNO

Provincia di Varese

tecnologica.

E' evidente che le previsioni dei due Master plan, posti peraltro in aree confinanti, si devono necessariamente coordinare, al fine di evitare doppie inutili previsioni, a discapito l'una dell'altra.

Giova a tale proposito ricordare che l'Accordo di programma quadro è stato realizzato con l'utilizzo di risorse pubbliche, che pertanto deve essere finalizzato con il perseguimento dei propri obiettivi, e non vanificato dalla sopravvenienza di altri progetti che non lo considerino.

Nella stessa logica, alcune delle previsioni contemplate nel Master plan 2035 rischiano di assorbire e vanificare le opportunità di indotto sui territori comunali, come non ultimo le condizioni più favorevoli in cui si trovano le aree all'interno dell'aeroporto determinerebbero una concorrenza sleale (esenzione da oneri di urbanizzazione, procedimenti autorizzativi semplificati, migliore accessibilità alle piste, ecc.).

E' indispensabile che gli elaborati del Masterplan diano conto del coordinamento con il Master plan delle aree delocalizzate, e riferiscano delle ricadute socio economiche per quanto riguarda le attività terziarie/direzionali/produttive nonché delle modalità previste per non sottrarre appetibilità all'intervento di rigenerazione in progetto.

Per quanto sopra, il sottoscritto Vicesindaco esprime

## **PARERE CONTRARIO**

Sull'istanza per l'avvio del procedimento di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del d.lgs. 152/2006 relativa al progetto "Aeroporto di Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035";

## **Chiede**

Inoltre l'invio della documentazione istruttoria e della determinazione assunta a suo riscontro.

Distinti saluti

Il Vicesindaco

*Mauro Cerutti*

*Documento firmato digitalmente*