

ACCORDO DI PIANIFICAZIONE
"COLLEGAMENTO TRA SP12 E SP22"

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA **DOCUMENTO DI SCOPING**

GRUPPO DI LAVORO

Arch. Silvio Landonio
Ing. Lucia Zarini
Dott.ssa Alessia Lo Duca
Dott. Danilo Baratelli
Ing. Luca Cremona
Geom. Carmine Leo
Dott. Gianluigi Traversi

INDICE

0. L'accordo di pianificazione ed il processo di Valutazione Ambientale Strategica	2
1. Obiettivi e contenuti della proposta di accordo di pianificazione	4
1.1. <i>Integrazione con gli obiettivi di sostenibilità definiti dalla VAS del PTCP</i>	5
2. Ambito di influenza della proposta di accordo di pianificazione	8
2.1. <i>Quadro pianificatorio e programmatico</i>	8
2.2. <i>Ambiti tematici di influenza</i>	10
2.2.1. <i>Mobilità</i>	10
2.2.1.a. <i>Aria</i>	12
2.2.2. <i>Sistema urbano e degli insediamenti sovracomunali</i>	13
2.2.a. <i>Suolo e sottosuolo</i>	16
2.2.3. <i>Rete ecologica</i>	20
2.2.4. <i>Paesaggio</i>	21
2.2.5. <i>Agricoltura</i>	23
2.3. <i>Ambito territoriale di influenza della proposta di accordo di pianificazione</i>	24
2.4. <i>Portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e prima proposta di indicatori</i>	24
3. Principali criticità evidenziate e indicazione delle alternative di piano	25

0. L'accordo di pianificazione ed il processo di Valutazione Ambientale Strategica

L'Accordo di Pianificazione è uno strumento pianificatorio di natura negoziale previsto dalle norme di PTCP, descritto e disciplinato dall'articolo 9 e individuato tra gli strumenti attuativi del piano provinciale dall'articolo 105; ne sono inoltre state definite dal Consiglio Provinciale (DCP 28/2008) le modalità operative e procedurali. Sostanzialmente l'Accordo di Pianificazione (AdP in seguito) è finalizzato ad attuare il coordinamento tra i diversi strumenti di pianificazione e programmazione attraverso un processo di condivisione delle scelte tra amministrazioni ai diversi livelli. Le norme prevedono inoltre che attraverso l'AdP si possa dare effettivo sviluppo a progetti ed azioni d'interesse della Provincia, attuativi degli obiettivi socioeconomici del PTCP. L'AdP, che deve comunque garantire il rispetto delle finalità e degli obiettivi del PTCP, si caratterizza per l'adeguatezza del quadro conoscitivo di riferimento e persegue la coerenza complessiva del sistema di programmazione e pianificazione territoriale.

La natura negoziale dell'accordo si esplicita nel consenso unanime delle amministrazioni interessate; precisamente *"l'AdP, redatto in forma scritta a pena di nullità, si conclude con la definizione di un documento ricognitivo del consenso raggiunto dai soggetti a partecipazione necessaria, in ordine alle scelte pianificatorie assunte ed eventualmente da recepire nella rispettiva strumentazione urbanistica"* (art. 9 delle Modalità operative e procedurali in materia di accordi di pianificazione ex art. 9 delle Norme di Attuazione del PTCP).

L'accordo di pianificazione è dunque lo strumento di coordinamento e condivisione attraverso il quale la Provincia di Varese vuole dare corpo attuativo alle proprie politiche territoriali, ed in particolare, con il presente accordo, governare le ricadute e le sinergie dei progetti infrastrutturali, integrando la definizione progettuale della proposta di Collegamento tra la SP12 e la SP22, con previsioni ed indirizzi relativi al paesaggio, al sistema agricolo ed al sistema insediativo sovra comunale.

L'accordo di pianificazione *"COLLEGAMENTO TRA LA SP12 E LA SP22"*, come risulta dalla Deliberazione di Giunta Provinciale 4/2009, avente ad oggetto *"Promozione dell'Accordo di Pianificazione denominato "Collegamento tra la SP12 e la SP22"*", è stato quindi promosso al fine di coordinare:

- la variante e miglior definizione delle proposte viabilistiche di PTCP *"COLLEGAMENTO TRA LA SP12 E LA SP22"* e *"COLLEGAMENTO TRA LA SP12 E LA SP22"* (schede S-23 e S-35 della tabella A allegata alle NdA del PTCP);
- l'attuazione di alcune politiche provinciali, riguardanti in particolare la compatibilità ambientale delle infrastrutture (art 15) e la rete ecologica (titolo III, capo II), nello specifico per quanto riguarda la proposta di Parchi Locali di Interesse Sovracomunale
- le politiche di governo del territorio comunali in fase di definizione.

All'accordo in argomento partecipano, in qualità di soggetti a partecipazione necessaria, i comuni di Fagnano Olona, Cairate e Castelseprio, in quanto enti territorialmente interessati direttamente dalle politiche territoriali in oggetto; soggetto a partecipazione non necessaria, in quanto interessato indirettamente dagli esiti dell'accordo, è il comune di Cassano Magnago.

Gli esiti dell'accordo andranno dunque a variare il PTCP; tale variante è da intendersi sempre semplificata ex art. 5, comma 6, della Norme di Attuazione del piano provinciale. La variante in questione è approvata contestualmente al testo dell'AdP con deliberazione del consiglio provinciale, corredata da una scheda informativa del contenuto della variante medesima. La delibera di approvazione è immediatamente depositata presso la segreteria provinciale ed assume efficacia dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia dell'avviso di deposito, da effettuarsi a cura della Provincia. I soggetti partecipanti all'accordo dovranno conseguentemente adeguare i rispettivi strumenti di pianificazione.

La Valutazione Ambientale avviata si configura quindi come valutazione dello strumento negoziale in quanto in variante al PTCP, essa si applica ex art. 4, L.R. 12/2005 al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile ed assicurare un elevato livello di protezione dell'ambiente, provvedendo alla valutazione ambientale degli effetti derivanti dall'attuazione dell'AdP in assonanza con gli indirizzi generali vigenti in materia.

Per quanto riguarda il raccordo con la procedura di VIA, si rileva che l'opera (ovvero il progetto di infrastruttura) dovrà essere sottoposta alla procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA. Tuttavia il presente strumento non costituisce atto di progettazione dell'opera, bensì sola variante al piano provinciale, che definisce il quadro di riferimento per il sistema viabilistico. Pertanto l'Autorità competente in materia di VIA, non dovendo esperire la verifica di esclusione in sede, non è stata indicata come autorità ambientale

direttamente coinvolta nell'Accordo ma è stata individuata quale "altro soggetto interessato" al procedimento. Ciò al fine di assicurare in ogni caso il raccordo con la procedura di valutazione di impatto ambientale nell'ambito del processo di VAS, che si estrinseca nella capacità di integrare e rendere coerente il processo di pianificazione, orientandolo verso la sostenibilità.

IL PROCESSO DI VAS

Il processo di VAS sarà dunque condotto secondo le modalità previste dalla normativa vigente in materia e precisamente dal D.Lgs. 152/2006, "Norme in materia ambientale", dalla L.R. 12/2005, "Legge per il governo del territorio", dalla Deliberazione di Consiglio Regionale 13.03.2007, n. 8/351, dalla Deliberazione di Giunta Regionale 27.12.2007, n. 8/6420, dalla Deliberazione di Giunta Regionale 30.12.2009, n. 8/10971, e dalla Deliberazione di Giunta Regionale 10.11.2010, n. 9/761, allegato 1c – "Modello metodologico procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di piani e programmi (VAS) – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale".

Lo sviluppo del processo seguirà quanto stabilito dalla normativa vigente e nello specifico vedrà coinvolti i seguenti soggetti individuati dall'Autorità Procedente - Arch. Silvio Landonio, Dirigente Settore Territorio e Urbanistica, d'intesa con l'Autorità Competente per la VAS - Dirigente Settore Ecologia ed Energia, con provvedimento del 28.10.2011, "Individuazione soggetti competenti in materia ambientale ed enti territorialmente interessati da invitare alla conferenza di valutazione":

- Soggetti competenti in materia ambientale:
 - ARPA – Dipartimento Provinciale di Varese;
 - ASL Varese;
 - Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia - Milano;
 - Autorità Competente in materia di VIA, Regione Lombardia - Direzione Generale Ambiente Energia e Reti - Valutazione di Impatto Ambientale;

- Enti territorialmente interessati:
 - Regione Lombardia – Direzione Generale Territorio e Urbanistica;
 - Regione Lombardia – Sede Territoriale di Varese;
 - Autorità di Bacino del Fiume Po;

- Comuni e altri enti territoriali confinanti:
 - Comune di Busto Arsizio;
 - Comune di Gallarate;
 - Comune di Cavaria con Premezzo;
 - Comune di Oggiona con Santo Stefano;
 - Comune di Carnago;
 - Comune di Gornate Olona;
 - Comune di Lonate Ceppino;
 - Comune di Tradate;
 - Comune di Olgiate Olona;
 - Comune di Gorla Maggiore;
 - Comune di Solbiate Olona;
 - Provincia di Como;
 - Comune di Locate Varesino (CO);

- Altri soggetti interessati:
 - Ente gestore PLIS Medio Olona - Comune di Fagnano Olona;
 - Ente gestore PLIS Rile Tenore Olona - Comune di Castiglione Olona;

Al fine della partecipazione al procedimento del pubblico e del pubblico interessato, nel citato provvedimento si invita chiunque fosse interessato, ad avanzare richiesta di partecipazione al procedimento, dando atto che, a seguito della pubblicazione dell'avviso di promozione dell'Accordo di Pianificazione sul Bollettino Ufficiale della

Regione Lombardia – serie inserzioni e concorsi n. 9 del 04.03.2009, all’albo pretorio della Provincia di Varese, dei Comuni di Fagnano Olona, Cairate, Castelseprio e Cassagno Magnago e sul sito web provinciale per consentire, nei trenta giorni successivi, a qualunque soggetto portatore di interessi pubblici o privati di presentare eventuali osservazioni o proposte, sono pervenute alcune osservazioni, valutate del Comitato dell’Accordo. Ai soggetti le cui osservazioni sono state ritenute pertinenti ed ai rappresentanti di Federazione Coldiretti – Varese e Confagricoltura – Unione Provinciale Agricoltori – sede provinciale Varese, verrà data specifica comunicazione della diverse fasi di pubblicazione degli elaborati, mentre l’informazione del pubblico e del pubblico interessato sarà svolta secondo le seguenti modalità: pubblicazione sul sito web della Provincia di Varese della documentazione inerente il presente procedimento che verrà prodotta, nonché delle modalità di presentazione di eventuali contributi e/o osservazioni.

L’integrazione del processo valutativo nel P/P sarà strutturata principalmente in tre fasi:

	ATTIVITA’ PIANIFICATORIA	ATTIVITA’ VALUTATIVA	
1	Definizione della proposta di Accordo di Pianificazione (promossa dalla Giunta provinciale con delibera ...).	Stesura del Documento di Scoping , finalizzato alla definizione dell’ambito di influenza del P/P e della portata delle informazioni.	ATTIVAZIONE DEL CONFRONTO
2	Sviluppo progettuale degli obiettivi di AdP	Valutazione delle diverse alternative progettuali.	eventuali confronti mirati rispetto a singole criticità
3	Stesura della bozza di AdP	Stesura del Rapporto Ambientale	CONFERENZA DI VALUTAZIONE

1. Obiettivi e contenuti della proposta di accordo di pianificazione

L’approccio integrato che ha guidato la definizione della proposta di AdP si propone di interpretare l’infrastruttura come progetto di territorio. Sin dalla stesura del Documento Strategico, preliminare alla redazione del PTCP, la Provincia ha proposto un approccio integrato ai progetti infrastrutturali in particolare ponendosi l’obiettivo di “Governare le ricadute e le sinergie dei progetti infrastrutturali” principalmente con due tipi di attività:

- la prima “Definire criteri di valutazione dei progetti infrastrutturali per limitare gli impatti sui sistema ecologico, paesaggistico e socio-economico” ha portato all’introduzione nelle NdA del PTCP delle previsioni in merito alla “Compatibilità ambientale delle infrastrutture” (art. 15) da perseguire attraverso adeguati studi di inserimento volti ad indagare le relazioni tra infrastruttura e contesto (territoriale, paesaggistico, ambientale, insediativo);
- la seconda “Prospettare indirizzi per la gestione delle trasformazioni indotte” ha invece trovato concretezza nell’inserimento, nei diversi temi trattati dal PTCP, di indirizzi relativi appunto alle previsioni infrastrutturali (art. 48, per l’impatto rispetto al sistema agricolo, art. 55 sulla valorizzazione del bosco, art. 71, indirizzi per la rete ecologica provinciale).

Tale indirizzo di governo provinciale trova luogo anche nelle politiche promosse da Regione Lombardia ed in particolare nei documenti di indirizzo del Piano Territoriale Regionale – Piano Paesistico, dove sono definite le “Linee guida per la progettazione paesaggistica delle infrastrutture della mobilità”. Tale documento sottolinea

la multifunzionalità del progetto infrastrutturale, ribadendo che oggetto della pianificazione e della progettazione è la rete e il suo contesto, proprio perché ogni intervento riguardante le infrastrutture è un complesso progetto di paesaggio [di territorio, precisiamo noi] sul quale occorre stabilire una stretta collaborazione tra chi pianifica e progetta l'infrastruttura e chi pianifica e progetta i territori contermini.

L'approccio al progetto infrastrutturale "come progetto di territorio", inteso nella duplice veste di progettazione coordinata tra infrastruttura viaria e suo inserimento/mitigazione/compensazione paesaggistico-ambientale e di governo coordinato delle trasformazioni indotte dalla nuova infrastruttura, posto al centro della volontà di azione provinciale, potrà trovare nell'Accordo di Pianificazione previsto dall'art. 105.1.k lo strumento di attuazione adeguato alla sua promozione e condivisione.

L'Accordo di Pianificazione potrà essere occasione di condivisione di una proposta pianificatoria/progettuale che valuti le soluzioni viabilistiche alla luce sia dell'efficienza trasportistica sia del loro minor impatto territoriale, e che le supporti con interventi di valorizzazione territoriale (agendo non solo per mitigare gli impatti ma per, almeno in parte, risolvere le attuali criticità ambientali e paesaggistiche) e con indirizzi di governo delle trasformazioni indotte (in un'ottica di sostenibilità delle politiche insediative di rilievo sovracomunale).

In questa prospettiva, è possibile delineare l'ambito di influenza dell'Accordo secondo una duplice veste: "tematica" e "territoriale". Tematica perché l'Accordo, nato dall'esigenza di meglio definire una proposta di viabilità del PTCP, alla luce degli indirizzi del PTCP stesso, riguarda non solo il "tema" della mobilità, ma anche il paesaggio, la rete ecologica, l'agricoltura e gli insediamenti di rilievo sovracomunale; territoriale, in quanto le relazioni generate dalle diverse componenti tematiche dell'Accordo interessano un territorio che può essere individuato nei comuni di Fagnano Olona, Cairate, Castelseprio e Cassano Magnago.

Lo sviluppo del processo di Valutazione Ambientale Strategica, secondo un approccio integrato, si prefigge di evidenziare coerenze e potenziali criticità dell'Accordo di Pianificazione, sia riguardo la sostenibilità ambientale dell'Accordo sia rispetto alla sua sostenibilità economica e sociale, per fornire, come esito del processo valutativo, un quadro di riferimento alla decisione quanto più ampio ed integrato possibile.

Gli obiettivi dell'Accordo, alla luce delle premesse sopra riportate, possono essere così sintetizzati:

1. condividere la definizione progettuale della proposta di PTCP "Collegamento tra la SP12 e la SP22" al fine di risolvere le criticità riscontrate nel PTCP e ponendo attenzione al coordinamento con il "Collegamento tra la SP2 e la SP22, opera connessa a Pedemontana";
2. definizione del tracciato a minor impatto paesistico - ambientale e contestuale progettazione di interventi ed opere di valorizzazione paesistico - ambientale oltre che di mitigazione, in un ambito di particolare pregio ;
3. condivisione di indirizzi per il governo delle trasformazioni indotte in un'ottica di sostenibilità delle politiche insediative di rilievo sovra comunale e di valorizzazione ambientale e paesaggistica del contesto territoriale più ampio.

Alla luce di questi obiettivi, nonché del quadro delle criticità già delineato dal PTCP, i contenuti dell'Accordo di Pianificazione dovranno articolarsi nelle seguenti attività:

1. definizione della soluzione progettuale per la realizzazione della previsione di PTCP "collegamento da SP22 e SP12";
2. individuazione delle forme di tutela e di salvaguardia su rete ecologica ed ambiti agricoli, connesse alle migliore definizione della proposta di PTCP e definizione degli interventi necessari alla salvaguardia della connessione ecologica tra i PLIS del Medio Olona e dell'RT0;
3. indirizzi per la tutela dal rischio idrogeologico ed il governo delle funzioni di interesse sovra comunale.

1.1. Integrazione con gli obiettivi di sostenibilità definiti dalla VAS del PTCP

Nella Valutazione Ambientale del PTCP sono stati definiti dieci criteri di sostenibilità ambientale ritenuti particolarmente pertinenti per le azioni di Piano; essi rappresentano gli orientamenti per la definizione di obiettivi sostenibili dal punto di vista ambientale, di livello nazionale ed internazionale:

1. Ridurre al minimo l'uso di risorse energetiche non rinnovabili
2. Utilizzo delle risorse rinnovabili entro i limiti della capacità di rigenerazione
3. Uso e gestione corretti, dal punto di vista ambientale, delle sostanze e dei rifiuti pericolosi/ inquinanti
4. Conservare e migliorare lo stato della fauna e flora selvatiche, degli habitat e dei paesaggi
5. Conservare e migliorare la qualità dei suoli e delle risorse idriche
6. Conservare e migliorare la qualità delle risorse storiche e culturali
7. Conservare e migliorare la qualità dell'ambiente locale
8. Protezione dell'atmosfera
9. Sensibilizzare maggiormente alle problematiche ambientali, sviluppare l'istruzione e la formazione in campo ambientale
10. Promuovere la partecipazione del pubblico alle decisioni che comportano uno sviluppo sostenibile

Articolando i criteri di sostenibilità in funzione della pianificazione a scala provinciale, nella VAS del PTCP sono stati definiti obiettivi (generali e specifici) rispetto ad ogni settore di riferimento (aria, risorse idriche, suolo e sottosuolo, ecosistemi e paesaggio, modelli insediativi, mobilità, agricoltura, turismo, rumori).

Confrontando l'insieme degli obiettivi di sostenibilità proposti nella VAS del PTCP con gli obiettivi ed i contenuti della proposta di Accordo di Pianificazione, è stato possibile selezionare gli obiettivi di sostenibilità che potrebbero avere pertinenza (stimata in Alta-A, Media-M o Bassa-B) rispetto allo strumento in esame (e nello specifico rispetto agli obiettivi dell'Accordo) e che quindi saranno posti alla base della valutazione di sostenibilità dello stesso.

OBIETTIVI DELL'ADP

Condividere gli indirizzi per il governo delle trasformazioni indotte

Definire interventi di mitigazione e di miglioramento paesistico-ambientale

Progettare l'infrastruttura "Collegamento SP12 – SP 22"

	OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI			
ARIA	1.B - Ridurre o eliminare le emissioni inquinanti	1.B.1 Riduzione progressiva delle emissioni atmosferiche di SO ₂ , NO _x , composti organici volatili (COV).	M		
SUOLO E SOTTOSUOLO	3.A - Ridurre o eliminare l'esposizione al rischio idrogeologico	3.A.1 Riduzione delle quote di territorio interessate da frane, aree contaminate, cave abbandonate, fenomeni alluvionali	A		
	3.B - Ridurre o eliminare le cause di consumo di suolo	3.B.1 Riduzione del consumo di inerti pregiati e non. 3.B.2 Riduzione delle cause/sorgenti di nuova urbanizzazione in aree a rischio o sensibili, scarichi al suolo e contaminazioni in aree vulnerabili, manufatti in aree instabili o fasce fluviali, consumo e impermeabilizzazione eccessiva del suolo.	A	A	A
ECOSISTEMI E PAESAGGIO	4.A - Aumentare il patrimonio naturale, conservare e migliorare la qualità di ecosistemi e paesaggio	4.A.1 Conservazione della tipicità e unicità del paesaggio.	M	A	
		4.A.2 Tutela delle specie minacciate e della diversità biologica.		A	
		4.A.3 Conservazione e recupero degli ecosistemi naturali.		A	
		4.A.5 Aumento e riqualificazione degli spazi verdi di fruizione pubblica.		A	M

		4.A.6 Incremento degli ecosistemi con funzione "tampone" (fasce riparie, fasce boscate e siepi, corridoi ecologici).		A	A
	4.C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche	4.C.1 Attuazione di interventi locali in materia di tutela e riqualificazione del paesaggio, di aree naturali e di aree urbane (piani territoriali di tutela e destinazione d'uso, PLIS, interventi di riqualificazione e ripristino,..).		A	
MODELLI INSEDIATIVI	5.A - Perseguire un assetto territoriale ed urbanistico equilibrato	5.A.1 Rafforzamento del sistema policentrico, tramite il miglioramento dei collegamenti tra le reti e la promozione di strategie di sviluppo territoriale integrato.	M		
	5.B - Promuovere una strategia integrata tra città e territorio extraurbano	5.B.1 Contenimento della dispersione insediativa (sprawl).		M	M
	5.D - Promuovere un uso sostenibile delle risorse ambientali (acqua, suolo, ambiente e paesaggio)	5.D.2 Riduzione della pressione edilizia (incremento disordinato ad alto tasso di impermeabilizzazione) in aree di interesse ambientale.		M	M
MOBILITA'	6.B- Migliorare l'efficienza (ecologica/energetica) degli spostamenti	6.B.3 Riequilibrio policentrico delle funzioni territoriali (atto a ridurre la domanda di mobilità)	M		
AGRICOLTURA	7.A - Tutelare e riqualificare il paesaggio e le aree agricole	7.A.2 Aumento delle superfici agricole convertite al biologico, forestazione e reti ecologiche.			B
	7.B - Promuovere la funzione di tutela ambientale dell'agricoltura	7.B.1 Promozione di nuove imprese nel campo delle pratiche agricole biologiche, integrate o ambientalmente positive.			B
RUMORI	10.A - Ridurre o eliminare l'esposizione delle persone all'inquinamento	10.A.2 Rispetto di determinati livelli di esposizione della popolazione in funzione delle singole realtà territoriali.	M		
	10.B - Ridurre le emissioni sonore	10.B.1 Rispetto dei valori limite di emissione sonora.	M		

Quale esito di questo primo confronto emerge che:

- Il primo obiettivo, riguardante il progetto infrastrutturale, presenta le maggiori potenzialità di influenza rispetto agli obiettivi di sostenibilità con alta pertinenza al progetto; al fine di integrare gli stessi nello sviluppo dell'AdP sarà dunque necessario porre particolare attenzione:
 - all'azione sinergica degli altri obiettivi di AdP, che spesso incidono sullo stesso obiettivo generale di sostenibilità con possibili funzioni di mitigazione/compensazione,
 - all'integrazione diretta nell'attività progettuale di obiettivi di sostenibilità riguardanti: la minimizzazione dell'impatto paesaggistico e sulla rete ecologica nonché dell'interferenza rispetto alle aree a rischio idrogeologico, la minimizzazione del consumo di inerti, l'adozione di tecniche e materiali costruttivi a basso consumo energetico e a minima produzione di rifiuti, la minimizzazione dell'inquinamento acustico generato.
- Il secondo obiettivo, ovvero la definizione di interventi di mitigazione e di miglioramento paesaggistico-ambientale, integra gli obiettivi generali e specifici riguardanti, principalmente, la rete ecologica ed il paesaggio, oltre a contribuire all'integrazione di altri obiettivi su consumo di suolo.
- Il terzo obiettivo, riguardando la generale opportunità di condividere gli indirizzi per il governo delle trasformazioni indotte, può potenzialmente integrare diversi obiettivi di sostenibilità a media e bassa pertinenza rispetto all'AdP, andando ad agire sulla condivisione di indirizzi più ampi rispetto a quelli

riguardanti le trasformazioni direttamente indotte dal progetto, svolgendo (come detto) funzione di mitigazione e compensazione.

2. Ambito di influenza della proposta di accordo di pianificazione

Come anticipato, l'ambito di influenza dell'Accordo viene definito innanzi tutto a partire dall'individuazione dei temi sui quali lo stesso andrà ad incidere, innescando relazioni e generando effetti nell'ambito territoriale di riferimento:

- mobilità: il tema è evidentemente centrale, fine ultimo dell'Accordo è infatti la definizione di una proposta progettuale per un'infrastruttura viabilistica. La proposta dovrà tenere in considerazione sia gli elementi di criticità attuali della rete, tra i quali in primo luogo il traffico di attraversamento nord sud sulla SP2 in Fagnano Olona, sia gli scenari futuri di sfruttamento della rete, in particolare alla luce dello svincolo di Pedemontana e del Collegamento tra la SP2 e la SP22, opera connessa a Pedemontana;
- sistema urbano e degli insediamenti sovracomunali: la proposta progettuale oggetto dell'Accordo si colloca nel del "Sistema delle valli fluviali", sistema a forte pressione antropica nel quale anche le crescenti criticità di natura viabilistica sono fortemente connesse con l'evoluzione del sistema insediativo nel suo complesso, in particolare con la presenza di servizi ed insediamenti di interesse sovracomunale generatori di spostamenti;
- paesaggio: il tracciato proposto dal PTCP intercetta un'area sensibile dal punto di vista paesaggistico ed ecologico, leggibile come ambito di connessione nel disegno complessivo di rete ecologica (aree di completamento e fasce tampone) ed interessata dalla presenza di un Plis. Nello specifico, è possibile rilevare due ordini di criticità: l'interferenza con il sistema varchi – corridoi ecologici in direzione nord-sud e l'inserimento ambientale del tracciato, che deve divenire, oltre che occasione di maggiore tutela ecologica delle aree naturali e di risoluzione dei nodi critici, anche opportunità di valorizzazione/qualificazione paesaggistica di questi ambiti;
- agricoltura: l'ambito territoriale interessato dalla proposta corrisponde al sistema di ambiti agricoli del PTCP, qualificati anche tra le aree agricole principali, che si sviluppa in senso nord sud, rispetto al quali l'Accordo può contribuire con un'azione di riduzione della frammentazione e di potenziamento della multifunzionalità, anche rispetto alla valenze ambientali ed ecologiche.

Gli ambiti tematici di influenza dell'accordo sopra descritti definiscono un sistema territoriale di valori e criticità riconoscibili, alla scala vasta, nel sistema infrastrutturale viabilistico nord – sud, nella struttura di rete ecologica e nel sistema delle aree agricole che devono divenire i "bersagli" principali delle politiche e degli interventi attesi come esito dell'accordo.

Nell'ambito del processo di VAS, la finalità del presente documento di Scoping è appunto la definizione del contesto di riferimento dell'Accordo; l'analisi sarà articolata nei seguenti punti:

1. indagine del quadro pianificatorio e programmatico;
2. risorse ambientali e fattori di pressione e di rischio connessi ai temi della mobilità e del sistema insediativo, al fine di individuare quelli sui quali si potrà riconoscere e valutare l'influenza dell'Accordo;
3. descrizione del contesto riferita ai singoli temi intercettati dalla proposta di Accordo, evidenziando le possibili relazioni e gli elementi criticità attuali e potenziali;
4. portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e prima proposta di indicatori;
5. individuazione dell'ambito territoriale di influenza dell'Accordo.

2.1. Quadro pianificatorio e programmatico

L'Accordo interessa un ambito di rilievo sovra comunale e sub-provinciale; il quadro di riferimento pianificatorio e programmatico può essere dunque definito sia attraverso strumenti di scala vasta (PTR e PTCP), sia dagli strumenti di governo del territorio di scala comunale (PGT).

Rispetto al PTR, il ruolo che l'Accordo deve svolgere può essere così sintetizzato:

- rispettare gli obiettivi di sostenibilità definiti dalla VAS. La selezione degli obiettivi precedentemente proposta, riprendendo come detto gli obiettivi di sostenibilità definiti dalla VAS del PTCP, fanno riferimento ad obiettivi stabiliti a livello internazionale, europeo e nazionale. Pur essendo la VAS del PTR successiva a quella redatta per la valutazione del piano provinciale, il processo di definizione degli obiettivi regionali prende spunto da analoghi riferimenti internazionali e nazionali articolando dunque un sistema di obiettivi del tutto simile a quello proposto in sede provinciale. Il processo di VAS dell'AdP dunque integra, tra i propri, gli obiettivi di sostenibilità definiti dal PTR, operando una selezione di quelli pertinenti rispetto ai contenuti ed alla scala dello strumento:

<i>OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' DELLA VAS DEL PTR</i>	<i>OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' DELLA VAS DELL'ADP</i>
Ridurre le emissioni inquinanti	1.B
Ridurre il consumo di suolo	3.B – 4.B.1
Tutelare, conservare e sviluppare il funzionamento dei sistemi naturali	4.A – 4.B – 4.C
Promuovere la salvaguardia, la gestione e la pianificazione dei paesaggi	4.A.1
Prevenire e contenere l'inquinamento da rumore avente origine dall'esercizio delle infrastrutture stradali	10.A – 10.B
Garantire una mobilità competitiva, sicura, protetta e rispettosa dell'ambiente	6.C
Garantire un livello elevato dei corpi idrici superficiali e sotterranei, prevenendo l'inquinamento e promuovendo l'uso sostenibile delle risorse idriche	3.B
Mettere in sicurezza aree a maggiore rischio idrogeologico	3.A.1

- orientare le attività dell'Accordo in funzione di obiettivi generali e obiettivi specifici proposti dal PTR. Gli obiettivi di PTR cui maggiormente potrà contribuire l'Accordo, in funzione degli specifici obiettivi che lo stesso si è posto, sono:
 - Favorire le relazioni di lungo e di breve raggio intervenendo sulle reti materiali (obiettivo n.2 del PTR, integrato nel primo obiettivo dell'AdP)
 - Supportare gli Enti locali nell'attività di programmazione e promuovere la sperimentazione e la qualità programmatica e progettuale, in modo che sia garantito il perseguimento della sostenibilità della crescita (obiettivo n.15 del PTR integrato nel terzo obiettivo dell'AdP)
 - Promuovere l'integrazione paesistica, ambientale e naturalistica degli interventi derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio, tramite la promozione della qualità progettuale, la mitigazione degli impatti ambientali e la migliore contestualizzazione degli interventi già realizzati (obiettivo n.20 del PTR, integrato nel secondo obiettivo dell'AdP)
 - Realizzare la pianificazione integrata del territorio e degli interventi, con particolare attenzione alla rigorosa mitigazione degli impatti, assumendo l'agricoltura e il paesaggio come fattori di qualificazione progettuale e di valorizzazione del territorio (obiettivo n. 21 del PTR integrato nel secondo obiettivo dell'AdP)

Nella declinazione degli obiettivi del PTR per "Sistemi territoriali", l'Accordo, che è riferibile al Sistema Metropolitano Ovest (ST1) ed al Sistema Pedemontano (ST3), deve intercettare i seguenti obiettivi:

- Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le forme di inquinamento ambientale, prevenendo e riducendo il livello di inquinamento acustico ed atmosferico generati dalle infrastrutture di trasporto (obiettivo n. ST1.1 e ST3.2 del PTR)
- Tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa migliorando la loro qualità, realizzando politiche per la tutela dei fiumi e per la prevenzione del rischio idraulico (obiettivi n. ST1.3 del PTR)
- Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, perturbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio (obiettivo n. ST1.7 e n. ST3.5 del PTR)

- Tutelare i caratteri diffusi attraverso la creazione di un sistema di aree verdi collegate tra loro (obiettivo n. ST3.1 del PTR)
- Favorire uno sviluppo policentrico evitando la polverizzazione insediativa e la saldatura dell'urbanizzato lungo le infrastrutture, evitare la dispersione urbana, ridurre il consumo di suolo e presidiare le aree libere e gli ambiti agricoli a cesura del continuum urbanizzato e conservare i varchi liberi (obiettivo n. ST3.3 del PTR)

Rispetto al PTCP, l'Accordo si deve inserire nel seguente quadro di obiettivi e priorità:

- contribuire alla realizzazione di un sistema stradale gerarchico ed efficiente definendo il tracciato del "Collegamento SP12 e SP22" (scheda S-35 della tabella A allegata alle NdA) del PTCP inserito nella rete infrastrutturale come "proposta";
- dare attuazione alle politiche provinciali riguardanti la compatibilità ambientale delle infrastrutture (art 15 delle NdA) e le relazioni delle infrastrutture con la rete ecologica ed affrontare, nello specifico, i due nodi critici n.1 e n. 3 delle rete stessa, individuati dal PTCP;
- non incidere negativamente sulla sostenibilità generale del PTCP (valutata in sede di approvazione dello stesso), anzi definire e valutare alternative alle previsioni di piano che ne riducano l'impatto sull'ambiente.

Rispetto agli strumenti urbanistici comunali, è importante sottolineare come la procedura di AdP si stia sviluppando contestualmente alla redazione/revisione dei PGT da parte di tutti i comuni coinvolti, ciò chiarisce le ricadute sul quadro pianificatorio locale del potenziale di dialogo tra amministrazioni che la natura negoziale dell'Accordo sancisce.

Il ruolo dell'AdP in questo caso è principalmente quello di condividere con i comuni le possibili migliori definizioni della proposta di tracciato per il "Collegamento SP12 – SP22" inserito nel PTCP, che dovranno trovare coerenza nei piani comunali; lo sviluppo contestuale dei PGT offre inoltre l'opportunità di portare a coerenza nell'Accordo di Pianificazione le scelte in corso di definizione nei piani comunali che abbiano potenziali ricadute sovracomunali.

soggetti a partecipazione necessaria

I soggetti a partecipazione necessaria per la definizione del presente Accordo di Pianificazione sono individuati nei **comuni di Fagnano Olona, Cairate e Castelseprio** in quanto enti pubblici territorialmente interessati direttamente dalle politiche in oggetto

soggetti a partecipazione non necessaria

È stato individuato quale soggetto a partecipazione non necessaria in quanto interessato indirettamente dagli esiti dell'Accordo il comune di **Cassano Magnago**, appartenente al sistema ambientale ed agricolo influenzato dall'accordo.

2.2. Ambiti tematici di influenza

2.2.1. Mobilità

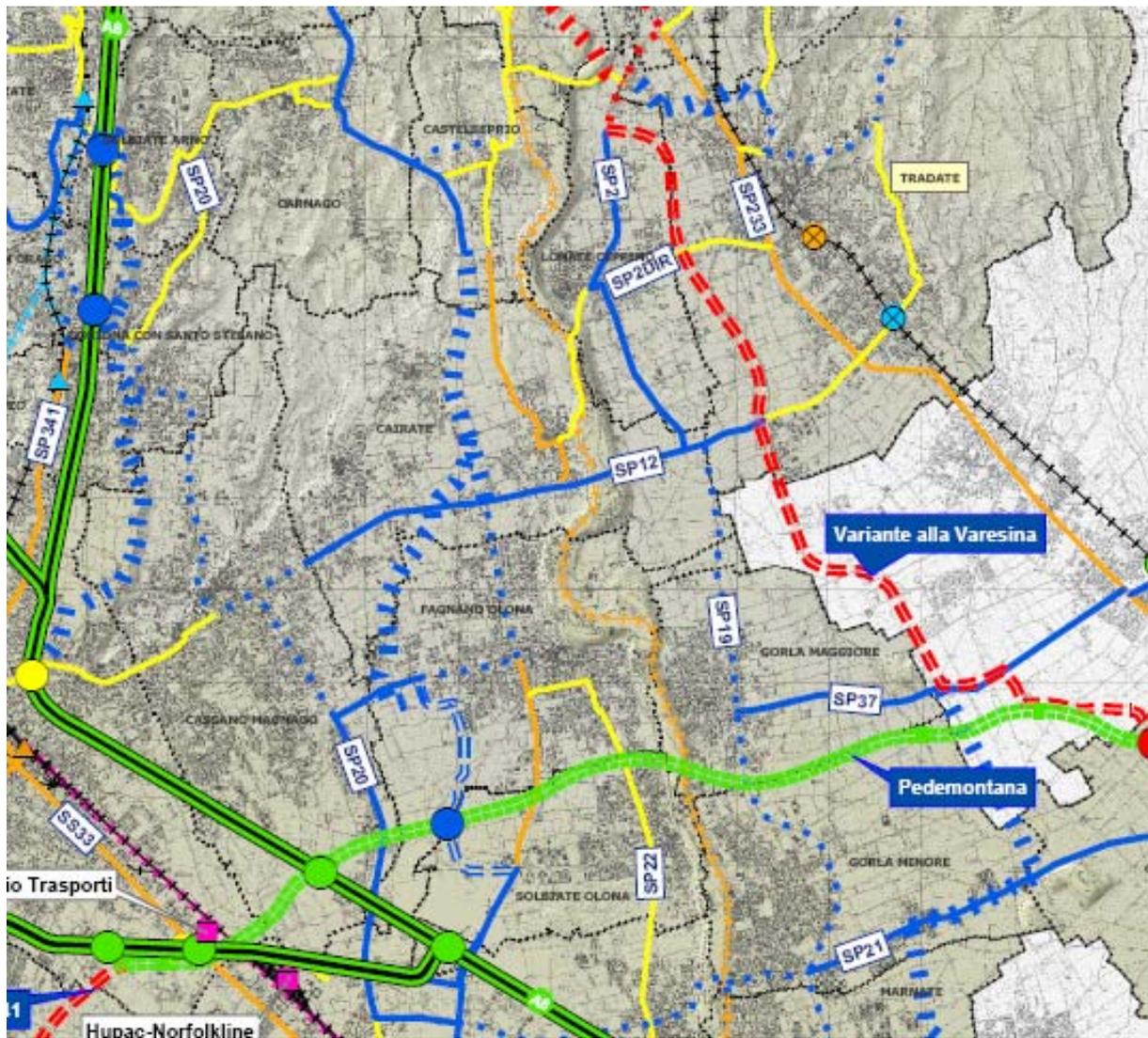
Il sistema della mobilità che interessa questo territorio è disegnato secondo una struttura gerarchica, costituita da una rete di strade provinciali, che si innesta sui due assi principali dell'autostrada A8 Milano –Varese a ovest e la strada Varesina a est, orientati in direzione nord sud. Il sistema è interessato da numerose previsioni di PTCP e regionali, su tutte il tracciato della Pedemontana, che connette autostrada e la Varesina in senso est – ovest, all'altezza dei comuni di Fagnano Olona e Gorla Maggiore e la Variante alla Varesina.

In questa parte del territorio, la rete delle strade provinciali ha uno sviluppo prevalente in senso nord – sud, con la SP20 e la SP2 quali percorsi principali (strade di terzo livello, cui si aggiunge la SP42 di quarto livello) e rappresenta la connessione tra il capoluogo Varese, i poli attrattori del sud della provincia (Busto Arsizio e Castellanza) e la provincia di Milano; l'unica direttrice est – ovest presente è la SP12, che, attraversando i

comuni di Cassano Magnago e Cairate, realizza il collegamento tra il polo attrattore di Gallarate e Tradate e la provincia di Como.

La rete viaria è certamente il primo ambito di influenza dell'Accordo, nato dalla necessità di risolvere le criticità della SP 2, strada di terzo livello che nel suo percorso attuale attraversa il centro abitato di Fagnano Olona e di Cairate; la soluzione di questa criticità deve inoltre essere messa in relazione con l'attestazione dello svincolo di Pedemontana sulla SP 22 con le ricadute sulla SP 20 e sulla SP 2.

Nella gerarchia stradale definita dal PTCP, la modifica al tracciato è identificata quale "Strada di terzo livello - proposte", senza valore prescrittivo nei confronti degli strumenti urbanistici comunali.



Bacino di utenza

L'utenza interessata dalla rete stradale provinciale è prevalentemente locale, considerando che i principali flussi utilizzano il tracciato autostradale.

Gli abitanti e gli utenti delle attività commerciali, artigianali e industriali della zona troveranno una connessione con la rete provinciale senza elementi interferenti con i flussi veicolari. La viabilità attuale presenta interferenze con la viabilità urbana di Fagnano Olona (semafori e attraversamento del centro abitato).

Criticità

Nella zona si segnalano le criticità rappresentate dalla SP2 e dalla SP 22 in attraversamento del centro di Fagnano Olona, dalla SP 2 in Cairate e dalla SP 20 in Cassano Magnago.

La rete, come in altre parti del territorio provinciale, presenta come elementi con maggior criticità le connessioni est ovest, per il collegamento con la rete di livello gerarchico superiore (autostrada e strada Varesina) è necessario infatti utilizzare la SP12.

La proposta di nuovo tracciato consente di individuare un nuovo percorso di collegamento con l'autostrada stessa e con il futuro nodo Pedemontana – Autostrada A8 – A1.

Dalle prime analisi si può dunque assumere come il tratto stradale oggetto di accordo non andrà ad ampliare sostanzialmente il bacino di utenza, aumentandone il carico, ma nello specifico agirà sulla razionalizzazione del traffico nella fascia compresa tra Castelseprio e Solbiate Olona.

Non sono presenti invece infrastrutture dedicate alla mobilità dolce, se si esclude il percorso ciclopedonale esistente lungo il fiume Olona che tuttavia, in mancanza di altri percorsi e di collegamenti, non rappresenta un vero e proprio sistema di connessione.

Sul sistema della mobilità si può ipotizzare, quale possibile effetto dell'Accordo, una sostanziale stabilità del volume di traffico indotto, tale traffico però non interesserà più il centro urbano di Fagnano Olona e non sarà soggetto a punti di criticità attuali, si evidenziano quindi potenziali impatti positivi di natura sociale, ovvero:

- riduzione dei tempi di percorrenza,
- garanzia di una migliore accessibilità a parti di territorio ed alla viabilità di livello gerarchico superiore,
- riduzione del traffico di attraversamento in Fagnano Olona e Cassano Magnago, aumentando la vivibilità e sicurezza urbana.

La riduzione del traffico di attraversamento dei centri urbani potrà avere inoltre potenziali effetti positivi sulla qualità dell'area, limitando la concentrazione di fonti di inquinanti da traffico nelle aree limitrofe ai tracciati infrastrutturali (Sp2 e SP20) attualmente gravate da un importante flusso di attraversamento..

RISORSE AMBIENTALI E FATTORI DI INTERFERENZA

Qualità dell'aria, assieme a livelli di inquinamento acustico e luminoso, sono senza dubbio elementi di interazione con la previsione di una nuova infrastruttura stradale.

Gli effetti su qualità dell'aria ed inquinamento acustico saranno esaminati e valutati alla luce degli effetti che la realizzazione di una nuova infrastruttura stradale genera, tenendo in considerazione anche gli esiti positivi in termini di emissioni atmosferiche ed acustiche dovuti alla migliore distribuzione dei flussi di traffico. Diversamente, la creazione di un nuovo tracciato comporta inevitabilmente la presenza di una nuova fonte di emissioni luminose.

In questa fase, si ritiene opportuno delineare un primo inquadramento dello stato della qualità dell'aria (per il quale si fa riferimento al Rapporto Provinciale Annuale ARPA 2009), tenuto conto che questa parte del territorio provinciale, anche alla luce del quadro regionale, rientra nelle aree più critiche

2.2.1.a. Aria

Nel territorio della provincia di Varese è presente una rete fissa di monitoraggio della qualità dell'aria costituita da otto stazioni, attualmente di proprietà di ARPA Lombardia, di alcuni Comuni e del Parco Lombardo della Valle del Ticino. Sono inoltre presenti due stazioni private, di proprietà del Consorzio ACCAM e di Malpensa Energia. I dati forniti dalle stazioni fisse sono integrati con quelli rilevati durante le campagne temporanee di misura attraverso postazioni mobili e con quelli relativi alle emissioni raccolti nell'archivio INEMAR. Tutte le informazioni raccolte mediante la rete di monitoraggio confluiscono nella Rapporto annuale di ARPA sulla qualità dell'aria.

La normativa regionale, con la D.G.R. n. 5290 del 02/08/07, integrando i risultati della valutazione della qualità dell'aria con le caratteristiche orografiche e meteorologiche, la densità abitativa e della disponibilità di trasporto pubblico locale, suddivide il territorio in zone, denominate A, B e C, ai fini dell'attuazione delle misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria. In base a tale zonizzazione, la DGR definisce

quindi tre tipologie di ambito: zone critiche (zone dove i livelli di uno o più inquinanti superano i valori limite e di allarme o eccedono il valore limite aumentato delle soglie di tolleranza), zone di risanamento (zone in cui i livelli degli inquinanti sono compresi nell'intervallo tra il valore limite ed il valore limite aumentato del margine di tolleranza) e zone di mantenimento (zone in cui i livelli degli inquinanti sono inferiori ai limiti).

Per quanto riguarda la Provincia di Varese, costituisce "ambito critico" l'agglomerato di comuni contigui gravitanti sull'asse del Sempione, situati nel settore meridionale, al confine con la Provincia di Milano mentre il resto del territorio è considerato ambito di risanamento, suddiviso in risanamento per più inquinanti e risanamento per inquinamento da ozono.

Nel quadro globale delineato dalla normativa regionale, i comuni di Castelseprio, Cairate e Fagnano Olona sono compresi nella zona A2 (urbanizzata), mentre il comune di Cassano Magnago è compreso della zona A1 (agglomerati) zone che si differenziano per il livello di densità abitativa, di attività industriali e di traffico (maggiore nella A1) ma entrambe caratterizzate da concentrazioni più elevate di PM10 primario, NO_x e COV nonché da una situazione meteorologica avversa alla dispersione degli inquinanti. Ai sensi della classificazione regionale, la zona A1 è intesa come zona "critica", zona cioè in cui i livelli di uno o più inquinanti comportano il superamento dei valori limite e delle soglie di allarme o i livelli di uno o più inquinanti eccedono il valore limite aumentato della soglia di tolleranza, per la quale è previsto che la Regione predisponga piani d'azione con misure per il contenimento del rischio e piani integrati per il raggiungimento dei valori limite. La A2 è compresa invece nelle zone "di risanamento" ovvero una zona in cui i livelli di più inquinanti sono compresi tra il valore limite ed il valore limite aumentato del margine di tolleranza per la quale è previsto che la Regione predisponga piani integrati per il rispetto dei limiti

Un'analisi della qualità dell'aria su scala provinciale è contenuta nel Rapporto annuale di ARPA relativo al 2009, redatto sulla base dei valori rilevati dalla rete fissa di monitoraggio, integrati con quelli rilevati durante le campagne temporanee di misura attraverso postazioni mobili e con quelli relativi alle emissioni raccolti nell'archivio INEMAR.

I territori dei Comuni coinvolti nell'AdP non sono interessati dalla rete di monitoraggio fissa; le stazioni più vicine sono infatti quelle situate a Gallarate ("San Lorenzo") ed a Busto Arsizio ("via Magenta").

I parametri monitorati attraverso la rete di postazioni fisse, ovvero gli inquinanti che concorrono a determinare la qualità dell'aria, sono: il Biossido di Zolfo (SO₂), il Biossido di Azoto, gli Ossidi di Azoto (NO_x), il Monossido di Carbonio (CO), l'Ozono (O₃), il particolato fine (PM₁₀), il Benzene e gli Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA)

Dal Rapporto ARPA emerge che i dati del 2008 confermano i risultati degli ultimi anni, ovvero che i parametri critici per l'inquinamento atmosferico sono l'ozono e il particolato sottile, principali responsabili dei numerosi episodi di superamento dei limiti di legge, sia nei mesi invernali (PM10), sia nella stagione calda (O₃).

Il rapporto evidenzia che, in generale, è stata riscontrata invece una tendenza alla diminuzione per i tipici inquinanti da traffico (CO e NO_x).

Passando all'analisi delle fonti di emissione, facendo riferimento ai dati INEMAR, il rapporto evidenzia che nella provincia di Varese le principali sorgenti di inquinamento sono il trasporto su strada e le combustioni (industriale e non). I dati disponibili indicano, per ciascuna sorgente, la distribuzione percentuale delle emissioni; da questi dati emerge che a traffico su strada e combustioni, complessivamente, sono da attribuire:

- il 76% circa della CO₂;
- l'82% circa dei NO_x;
- l'84% circa dell'CO;
- l'84% circa del PM10.

2.2.2. Sistema urbano e degli insediamenti sovracomunali

Gli elementi del sistema insediativo che interessano le politiche e le competenze di scala vasta sono quelli riconducibili alla conurbazione lineare minore della Valle fluviale dell'Olona. Il territorio interessato dalla nuova infrastruttura si trova tra le conurbazioni della Valle dell'Olona e dell'Arno che rappresentano i sub-sistema lineare di collegamento tra il sistema principale del Sempione con il sistema concentrico di Varese. Il sistema territoriale si articola lungo la valle dell'Olona, con una forte presenza insediativa ed una notevole occupazione

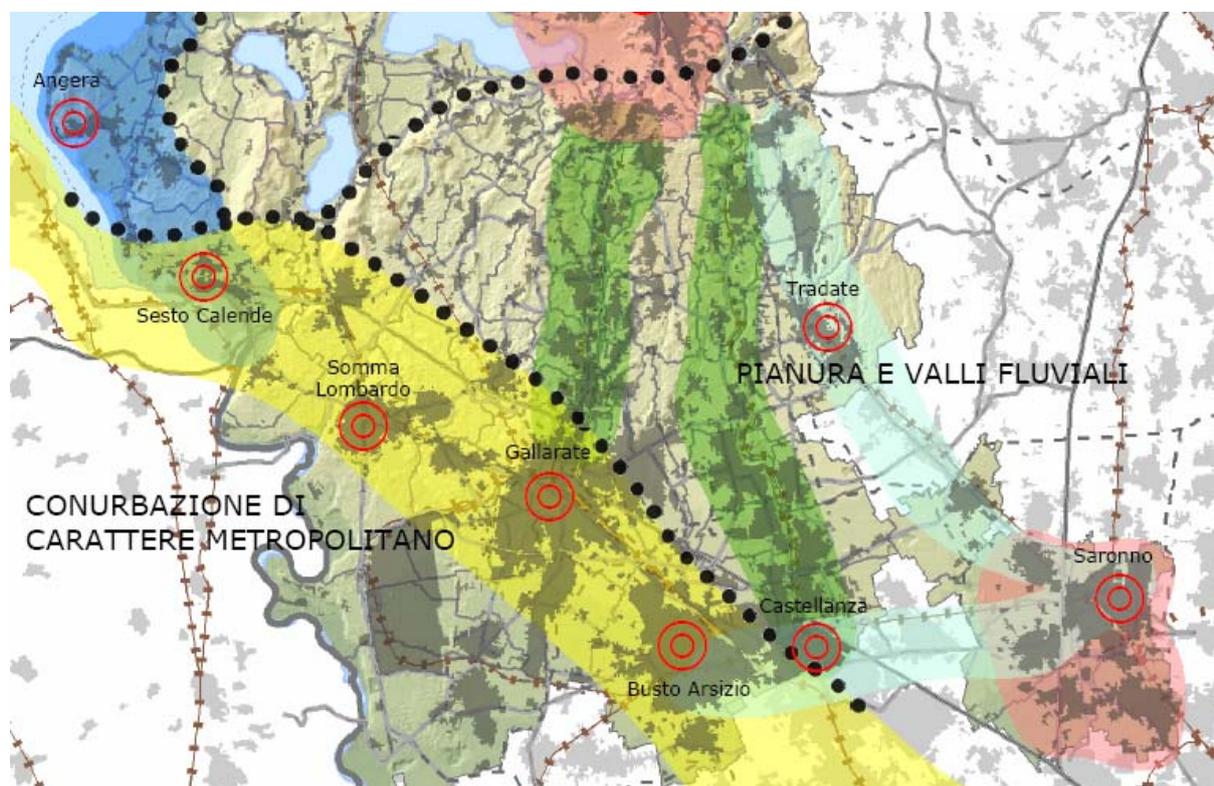
di suolo. I comuni del sub-ambito risultano caratterizzati da una media dinamicità rispetto allo sviluppo dei fattori economico-insediativi. I servizi di carattere generale risultano maggiormente concentrati a Castellanza, sede universitaria dell'Insubria e distretto di istruzione superiore, per gli altri servizi di carattere sovracomunale il sistema insediativo gravita sui poli di Varese, Tradate o Gallarate e Busto Arsizio.

Il PTR fa rientrare quest'area tra gli "ambito di criticità", trattandosi di territori che presentano particolari condizioni di complessità (PTR Indirizzi di Tutela Parte III), in particolare il territorio ricade nelle "Aree e ambiti di degrado paesaggistico provocato da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, pratiche e usi urbani".

Criticità riconosciute anche dal PTCP e riconducibili alla presenza di aree dismesse, zone degradate ed abbandonate e, soprattutto, alla precarietà del sistema fluviale che merita grande attenzione (testimoniata dalla partecipazione di provincia e Comuni all'accordo Quadro di Sviluppo territoriale "Contratto di fiume" promosso da regione Lombardia). Data la complessità del territorio in esame gli indirizzi del PTCP sono:-

- sviluppare i fattori di riequilibrio tra sistema residenziale, produttivo e di servizio;
- riorganizzare il sistema della mobilità non determinando ulteriori carichi sulle infrastrutture esistenti in assenza di interventi di integrazione o riqualificazione;
- valorizzare il sistema dei servizi e promuovere la salvaguardia e il recupero delle zone fluviali.

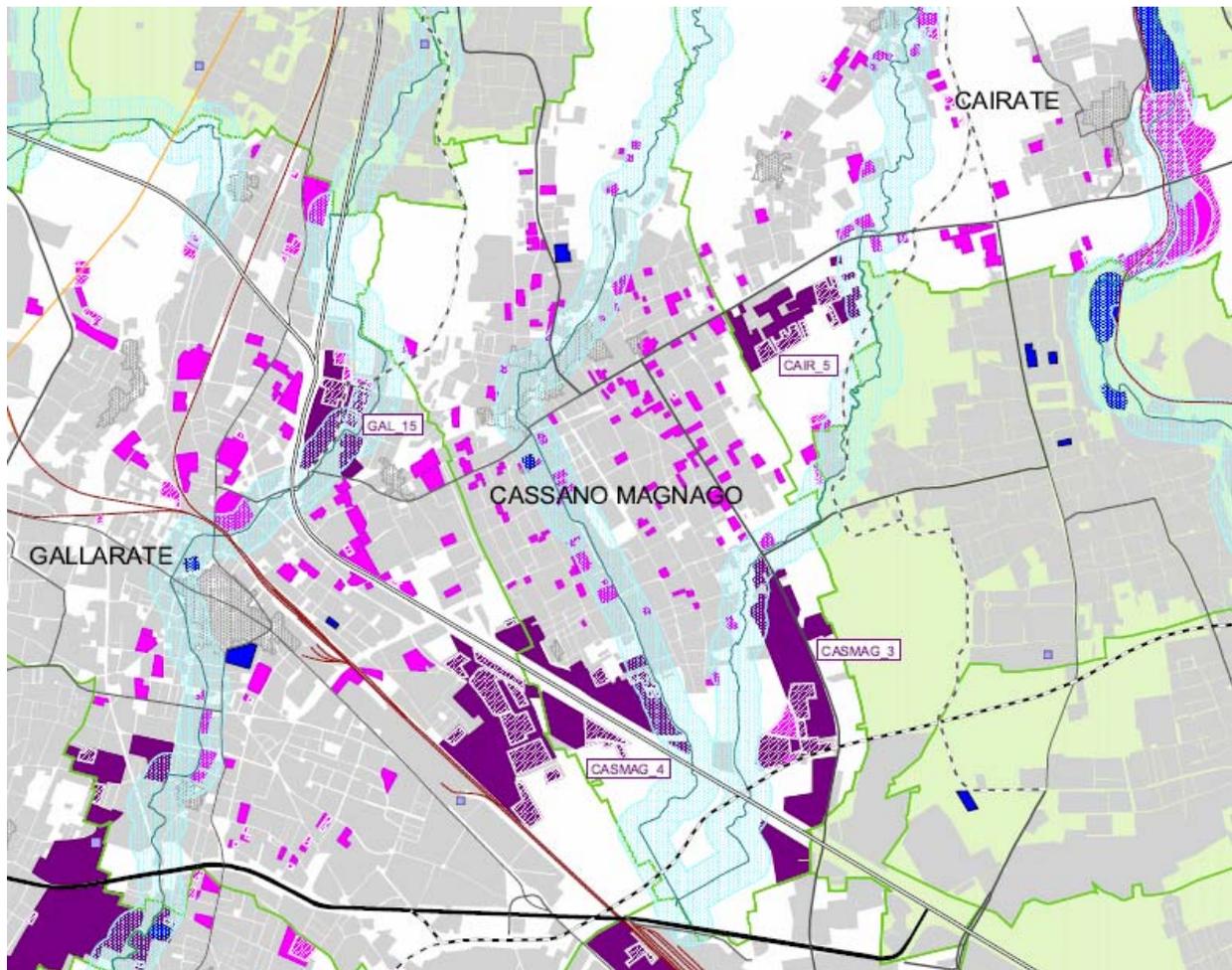
L'AdP interessa in particolare il territorio della piana fluviale del Tenore che si colloca all'interno della cosiddetta zona del Medio Olona, in aree prevalentemente agricole del PTCP.



Estratto Relazione Generale del PTCP

In merito al comparto produttivo, il contesto territoriale di scala vasta (area sud della provincia di Varese) è interessato dal "Progetto complessità territoriale", un progetto di iniziativa ministeriale promosso al fine di definire strategie di sviluppo economico e sociale del territorio a partire dalla opportunità di connessione infrastrutturale (Malpensa, corridoi europei, Pedemontana), che è strumento attuativo del PTCP. Gli esiti di tale progetto hanno portato a definire le caratteristiche generali del sistema insediativo produttivo nell'area vasta (tessuto imprenditoriale minuto e diffuso nel contesto territoriale, intrecciato con altre funzioni urbane, altamente frammentato e non razionalmente connesso al sistema della mobilità) ed in particolare ad individuare la presenza di alcuni ambiti produttivi di interesse sovracomunale che delineano nella loro struttura d'insieme una matrice insediativa sulla quale prospettare scenari e strategie di qualificazione.

Nell'area più direttamente interessata dall'AdP il Progetto Complessità ha riconosciuto la presenza di un ambito produttivo di rilievo sovracomunale posto in comune di Cairate, in prossimità della proposta di tracciato viabilistico caratterizzato da una commistione irrazionale di funzioni residenziali e produttive e da un impianto stradale poco adeguato. L'indagine svolta ne ha determinato i fattori di criticità e potenzialità riconoscendo una bassa dotazione di servizi ecologici (rete fognaria di tipo misto, non vicinanza ad un'isola ecologica per i rifiuti) e di servizi alle persone e alle imprese (assenza di aree verdi e di servizi), bassa accessibilità viabilistica (allo stato attuale infatti i collegamenti verso l'autostrada attraversano i tessuti urbani), la zona risulta comunque servita dal trasporto pubblico locale. Le politiche da promuovere su questo comparto, in un'ottica di integrazione e specializzazione sovracomunale delle aree produttive riguardano interventi di compatibilizzazione e coerenza del comparto con le funzioni urbane e gli insediamenti vicini, con la viabilità locale e con le presenze naturalistiche, in particolare "dovrà essere conservata la funzione produttiva risolvendo eventuali conflitti tra funzioni produttive ed urbane (inerenti inquinamento acustico, atmosferico, problemi legati al transito di mezzi pesanti, ecc) attraverso apposite misure in loco e non incrementando in adiacenza la già elevata presenza di funzioni residenziali. All'interno di una più ampia strategia di miglioramento della funzionalità delle reti tecnologiche e degli impianti di depurazione si dovrebbe procedere alla organizzazione delle reti fognarie secondo un impianto separato o preferibilmente duale. Infine gli spazi pubblici necessitano di un arricchimento dell'arredo urbano e del verde e della predisposizione di efficienti sistemi di illuminazione".



Estratto Progetto Pilota Complessità Territoriali

Sul sistema urbano e degli insediamenti sovracomunali si può ipotizzare, quali possibili effetti dell'Accordo, con potenziale impatti positivi di natura sociale:

- *miglioramento dell'accessibilità all'insediamento produttivo sovracomunale sito in comune di Cairate*
- *riduzione del traffico pesante di attraversamento negli abitati di Fagnano Olona, Cairate e Cassano Magnano aumentando la vivibilità e sicurezza urbana.*

RISORSE AMBIENTALI E FATTORI DI INTERFERENZA

2.2.a. Suolo e sottosuolo

Il territorio interessato dalla presente proposta di collegamento di tracciato stradale si colloca nella zona meridionale della Provincia di Varese, nella cosiddetta zona del "medio Olona" e in particolare in una fascia delimitata da nord a sud dal fiume Olona verso est e dal torrente Tenore a ovest.

Le quote altimetriche sono comprese tra 270 e 220 m s.l.m., decrescenti verso sud.

In generale il settore in studio occupa un'area di pertinenza del "livello fondamentale della pianura" nella quale è riconoscibile un settore altimetricamente rilevato attraversato dal Fiume Olona. La separazione tra settore sovrastante e settore di fondovalle avviene tramite terrazzi morfologici orientati N-S; entrambi i settori sono caratterizzati da morfologia subpianeggiante o lievemente ondulata. Nel settore più ribassato, posto a contorno della valle del fiume Olona, sono comunque osservabili blandi terrazzamenti e piani inclinati più evidenti.

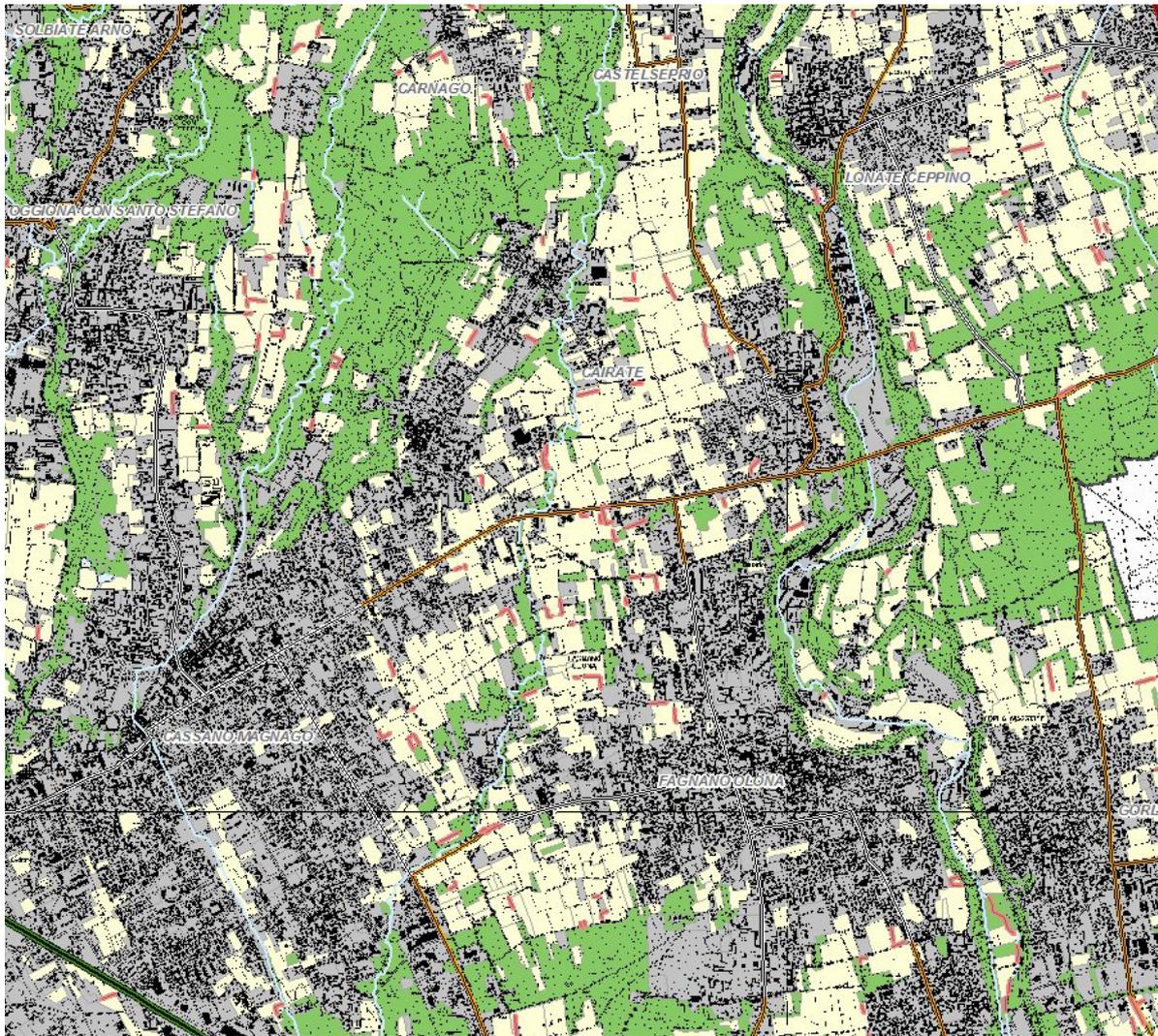
Il maggior elemento morfologico nel territorio è rappresentato dall'incisione valliva del Fiume Olona, che scorre in direzione Nord Sud. La valle è delimitata da una scarpata con dislivello di circa 20-30 m e morfologia in parte regolarizzata per l'accumulo di materiale ghiaioso colluviato al piede dei versanti; in alcuni tratti tuttavia si osservano risalti subverticali per l'affioramento di banchi conglomeratici.

Le aree di fondovalle presentano caratteri di piana alluvionale con depositi recenti ed attuali a granulometria prevalentemente fine (ghiaie fini, sabbie, limi sabbiosi).

Uso del suolo

L'impermeabilizzazione del suolo, come effetto conseguente al processo di urbanizzazione nell'ultimo cinquantennio ha pesantemente investito il territorio della provincia di Varese, nell'ambito analizzato, come già evidenziato, la struttura orografica e morfologica ha concentrato nella fascia di fondovalle le pressioni insediative, a scapito delle funzioni agricole e salvaguardando invece il patrimonio boschivo dei versanti. I dati e la cartografia che seguono rappresentano l'uso del suolo al 2005 estratti dallo strato informativo regionale DUSAF 2.1

COMUNE	SUPERFICIE AGRICOLA		SUPERFICIE ANTROPIZZATA		SUPERFICIE BOSCATATA	
Cairate	3.68 kmq	32%	3.31 kmq	29%	4.35 kmq	38%
Fagnano Olona	2.31 kmq	26%	4.84 kmq	54%	1.77 kmq	20%
Castelseprio	0.97 kmq	24%	0.82 kmq	21%	2.20 kmq	55%
Cassano Magnago	2.98 kmq	24%	6.95 kmq	57%	2.29 kmq	19%



Estratto DUSAF 2.1

Nella considerazione dei potenziali impatti generati dall'accordo di pianificazione, il consumo di suolo, deve essere valutato però non solo in termini di occupazione di suolo libero, quale risorsa finita, ma anche di fabbisogno di inerti. Le scelte progettuali e le tecniche costruttive rappresentano gli elementi che più incidono sulla determinazione dei quantitativi di inerti necessari alla costruzione dell'infrastruttura e pertanto andranno valutati, nell'ottica della minimizzazione del fabbisogno.

Rischio idrogeologico

L'area in oggetto è particolarmente sensibile dal punto di vista idrogeologico soprattutto per la presenza del torrente Tenore, fasciato dal P.A.I., per i numerosi pozzi ad uso pubblico e per l'elevata permeabilità del substrato ghiaioso della piana del "medio Olona".

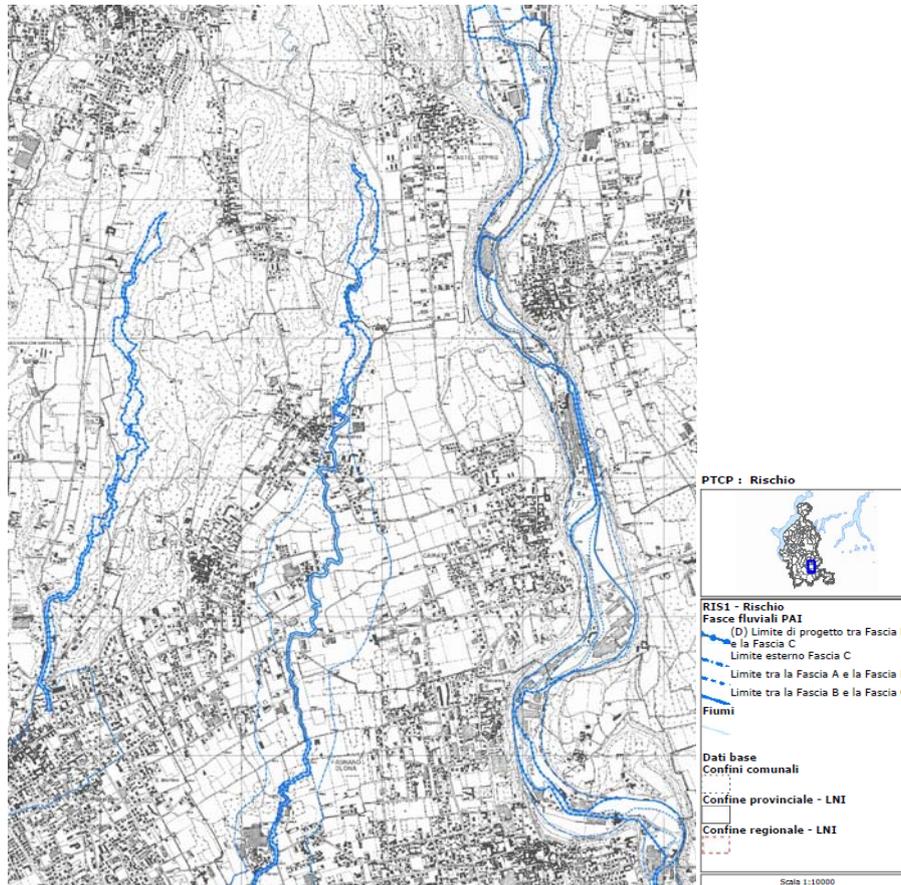
Torrente Tenore e fiume Olona

I vincoli sui corsi d'acqua sono definiti ai sensi dell'Art. 142 comma1, lett. c), D.lgs. 22.01.2004 n. 42, che prevede delle fasce di rispetto di 150 m, dal r.d. 523/1904 e dal P.A.I.

Entrambi i corsi d'acqua presenti nell'area sono fasciati dal P.A.I. pertanto, laddove il tracciato stradale proposto attraverserà zone tutelate dal piano di assetto idrogeologico, dovrà essere rispettata la competente normativa di attuazione P.A.I. (L. 18 maggio 1989, n.183, art. 17, comma 6 ter) ed in particolare l'art. 19 che norma le opere di attraversamento fluviale e gli artt. 29 – 30 – 31 che normano le fasce fluviali A, B e C (vedi figura 1).

Essendo la zona interessata dell'AdP soggetta a eventi alluvionali, particolare attenzione verrà posta alla tematica, considerando tra le sensibilità ambientali del territorio la vulnerabilità del sistema idrico, in particolare del Torrente Tenore.

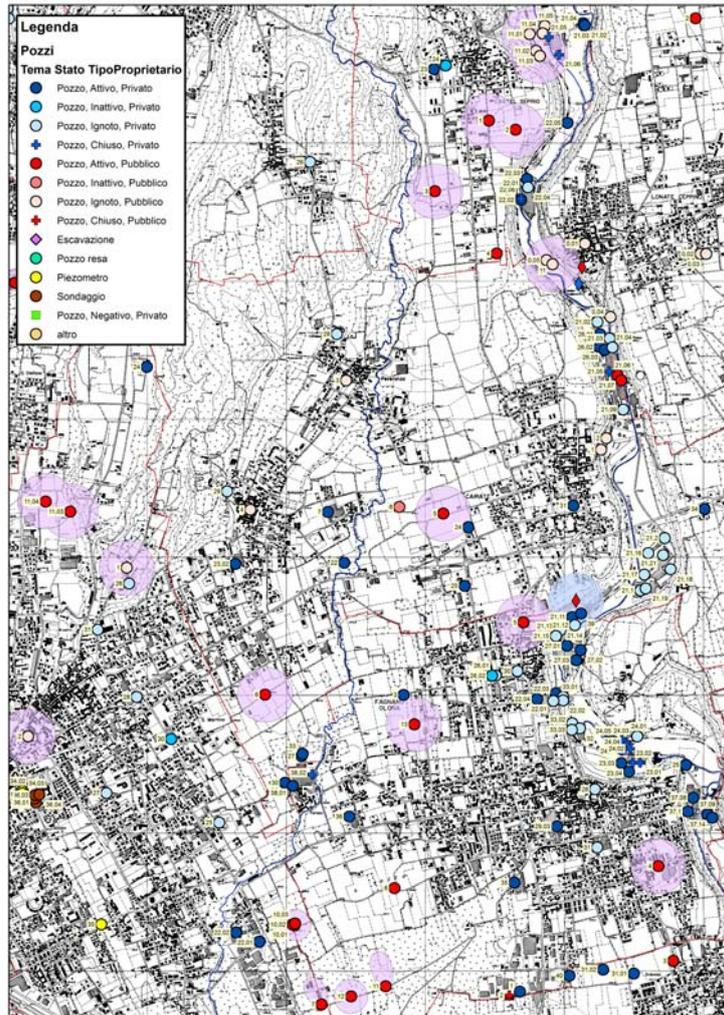
Si valuteranno in particolare gli effetti della previsione rispetto alle capacità di invaso nelle aree della Fornace, prevedendo, laddove si rendessero necessari anche interventi in attuazione PAI (sistemazione sponde, verifica ponte).



Estratto tavola RIS1 del PTCP - Fasce fluviali P.A.I. del fiume Olona e del torrente Tenore

Nell'area di interesse sono presenti numerosi pozzi pubblici attivi (vedi figura 2); a tal proposito si sottolinea che la Z.T.A. (cerchio di raggio minimo 10 m intorno al pozzo), ai sensi dell'art. 94, comma 3 del D.lgs 152/06 e s.m.i., deve essere adibita esclusivamente alle opere di captazione ed alle relative infrastrutture di servizio.

Nel caso la proposta di collegamento stradale dovesse prevedere dei tratti all'interno delle Z.R. dovrà invece essere rispettato il disposto della D.G.R. n. VII/12693 del 10/04/2003 (vedi in particolare punti 3.1 e 3.2). Si ricorda che nelle Z.R. è inoltre vietato l'insediamento dei centri di pericolo di cui all'art. 94, comma 4 del D.lgs 152/06 e s.m.i.



Mappatura dei pozzi presenti nell'area in esame

Vulnerabilità delle acque

La criticità della componente idrologica/idrografica è individuabile nella vulnerabilità delle acque, sia superficiali che sotterranee, agli inquinamenti da attività antropica e alla possibilità di esondazione in caso di eventi meteorici eccezionali. Ciò vale in particolar modo per l'Olona, il cui stato di qualità risulta essere non adeguato agli standard richiesti dalla normativa in vigore.

Anche gli acquiferi sotterranei, a motivo del substrato ghiaioso e quindi permeabile del terreno risultano essere molto vulnerabili agli inquinamenti.

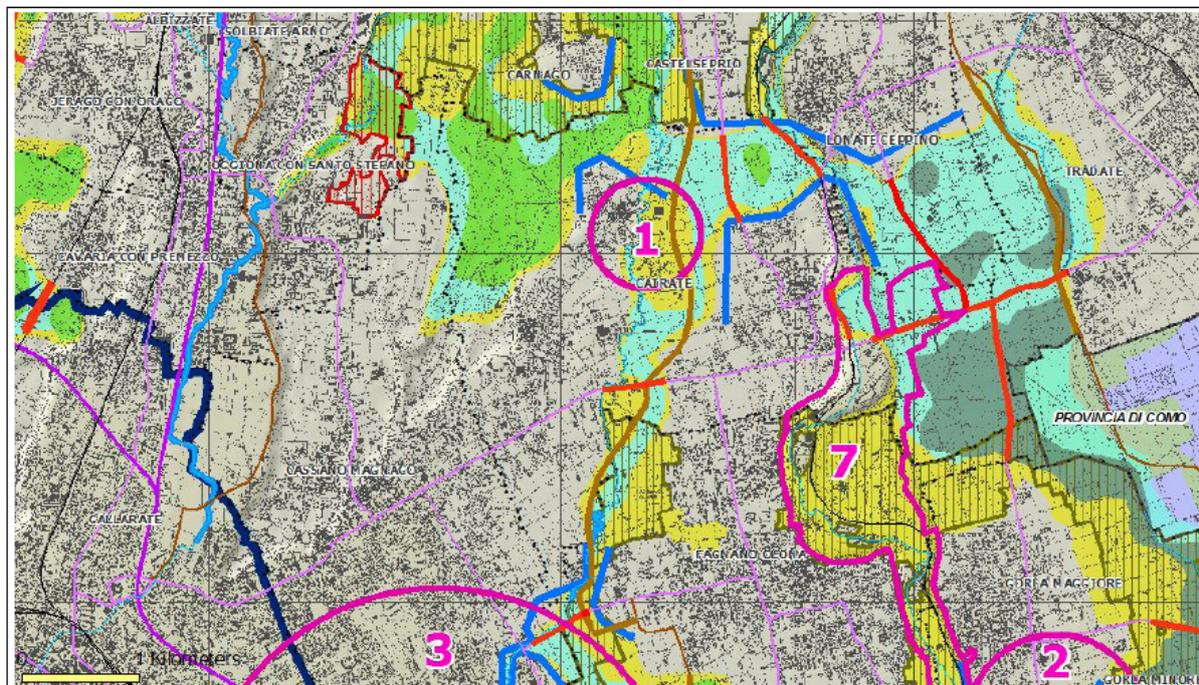
Alla luce di ciò si raccomanda una particolare attenzione durante l'esecuzione dei lavori onde evitare di creare possibili fonti di inquinamento nel terreno.

Su sistema idrogeologico gli effetti dell'Accordo che dovranno essere approfonditi nella fase di valutazione riguardano:

- *l'impatto della nuova infrastruttura su aree di spagliamento del Torrente Tenore e sulle sue capacità di invaso nelle aree altimetricamente ribassate in zona Fornaci, al fine di definire adeguate opere in grado ridurre l'esposizione al rischio idrogeologico, in particolare i fenomeni alluvionali*
- *il rapporto tra l'opera infrastrutturale ed il contesto ambientale al fine rivalutare la sensibilità idrogeologica legata alla presenza di numerosi pozzi attivi e all'elevata permeabilità del substrato ghiaioso della piana del Medio Olona.*

2.2.3. Rete ecologica

L'area interessata dall'AdP è localizzata nella porzione sud-orientale del territorio provinciale in posizione strategica per quanto concerne il sistema delle connessioni ecologiche tra gli ambienti naturali della Valle del Ticino ed i complessi boschivi del Parco della Pineta di Appiano Gentile e Tradate.



Estratto tavola PAE3 del PTC

Il PTC provinciale, riconoscendone la valenza ecologica, inserisce tali aree all'interno del disegno di Rete Ecologica dove costituiscono un sistema secondario di raccordo tra le due direttrici principali di percorrenza della rete, che si sviluppano con andamento nord-sud sul territorio provinciale.

Con D.g.r. n. 8/10962 del 30 dicembre 2009 la Regione Lombardia ha approvato, nel suo disegno definitivo, la struttura della Rete Ecologica Regionale (RER), riconosciuta come infrastruttura prioritaria costituente strumento orientativo per la pianificazione regionale e locale. La RER ed i criteri per la sua implementazione, forniscono al Piano Territoriale Regionale il quadro delle sensibilità prioritarie naturalistiche esistenti ed un disegno degli elementi portanti dell'ecosistema di riferimento per la valutazione di punti di forza e debolezza, di opportunità e minacce presenti sul territorio regionale.

Rispetto a tale strumento si rileva che il progetto in esame interessa elementi di secondo livello localizzati a cavallo tra i settori "Pineta di Tradate" e "Boschi dell'Olona e del Bozzente" e costituenti cintura di connessione tra le estese aree sorgente di biodiversità presenti lungo le aste fluviali dell'Olona e del Tenore.

Il mantenimento e, laddove necessario, il miglioramento della continuità degli ecosistemi naturali risulta condizione necessaria al fine di raggiungere l'obiettivo primario che sta alla base dei progetti di rete ecologica ossia garantire uno scambio efficiente di individui tra aree naturali, fondamentale per il mantenimento di meta-popolazioni stabili e vitali di numerose specie.

Attualmente l'efficienza del corridoio ecologico lungo il quale è prevista la realizzazione del progetto risulta essere buona, avvalorata dalla presenza del Torrente Tenore che svolge un'importante funzione di connessione ecologica e di un ecosistema piuttosto diversificato caratterizzato da significativi lembi di ambienti agricoli, prati stabili, siepi, filari e macchie boscate in parte tutelati dai PLIS "Parco Rile Tenore Olona" e "Parco del Medio Olona". Tali ambienti sono caratterizzati da una buona presenza di fauna vertebrata, soprattutto fauna ornitica e piccoli mammiferi quali ad esempio scoiattolo, ghio e moscardino.

Detta funzionalità risulta, tuttavia, suscettibile di regressione stante la presenza nell'intorno di una densa matrice urbana e di infrastrutture viarie significative, quali la SP12 e la SP22, che limitano lo spostamento faunistico finalizzato alla ricerca del cibo e all'attività riproduttiva, costituendo un potenziale ostacolo per la sopravvivenza di molte specie e quindi per la conservazione della biodiversità. Al fine di contenere gli effetti

negativi derivanti dalla realizzazione di interventi antropici, il PTCP individua sul territorio una serie di varchi definiti quali barriere ideali opposte alla progressione dell'edificazione ed aventi la funzione di impedire l'occlusione dei corridoi ecologici e l'isolamento degli ambienti naturali. Nell'area in esame si rileva la presenza di numerosi varchi, strategicamente localizzati nei punti di maggior criticità per la continuità della rete. Una prima serie di varchi è rilevabile nella porzione settentrionale dell'area in prossimità dei confini comunali di Cairate, Castelseprio e Lonate Ceppino mentre una seconda serie, nella parte meridionale tra Cairate, Fagnano Olona e Cassano Magnano, è posta a tutela della zona più critica del corridoio ecologico qui ridotto ad un sottile lembo di aree naturali perifluviali scarsamente funzionali.

Il quadro sopra delineato mette in evidenza una serie di criticità che, se non opportunamente affrontate, potrebbero portare nel medio periodo alla compromissione della funzionalità del corridoio con ripercussioni sul più ampio sistema di connessioni ecologiche a scala sovralocale.

La previsione di una nuova infrastruttura viaria, se non correttamente progettata ed inserita nel contesto ambientale, introdurrebbe un ulteriore elemento di frammentazione del territorio con conseguente aggravio delle criticità in essere lungo il corridoio ecologico.

Per ovviare a tale problematica verranno privilegiate soluzioni progettuali volte a limitare al minimo gli effetti negativi a carico degli elementi sensibili dell'ambiente circostante e, qualora le misure mitigative non siano in grado di garantire il mantenimento degli equilibri naturali esistenti, verranno previste idonee azioni di recupero e ripristino della qualità strutturale e funzionale dell'ecosistema in cui si inserisce l'opera.

Sulla base di tali presupposti la realizzazione del progetto in esame potrebbe rappresentare occasione per il miglioramento del rapporto tra opere ed ambiente che, attraverso una progettazione integrata che tenga conto simultaneamente degli aspetti tecnici, naturalistici ed ecologici, possa costituire una reale opportunità per la riqualificazione ecologica dell'intera area.

Sulla rete ecologica gli effetti dell'Accordo che dovranno essere approfonditi nella fase di valutazione riguardano:

- *l'impatto della nuova infrastruttura sul corridoio ecologico che percorre la valle del Tenore, al fine di definire adeguate opere di mitigazione in grado di preservarne l'attuale efficienza del corridoio in questione*
- *gli impatti indotti dalla nuova infrastruttura sulle criticità del varco in prossimità di Cairate-Castelseprio e di quello nella zona meridionale di quello tra Cairate-Fagnano Olona e Cassano Magnano*
- *il rapporto tra l'opera infrastrutturale ed il contesto ambientale al fine di individuare le opportunità di riqualificazione ecologica connesse all'opera in un'ottica di progettazione integrata tra infrastruttura e contesto ambientale*

Si evidenzia inoltre che l'Accordo non genererà alcun effetto sulla Rete Natura 2000, in quanto nell'ambito territoriale di influenza non vi è alcuna presenza di SIC o ZPS.

2.2.4. Paesaggio

L'ambito territoriale interessato dall'AdP viene rappresentato nelle analisi sul paesaggio provinciale, dall'ambito di paesaggio n.3 "Ambito del Medio Olona". Tale ambito è caratterizzato, per quanto riguarda i paesaggi di ampia percettibilità dall'arco alpino. Lo spazio di media percettibilità si caratterizza per le colline moreniche, massicci alpini; mentre la ridotta percettibilità è caratterizzata dalla leggibilità delle presenti antropiche e naturalistiche di totale leggibilità.

L'area si caratterizza oltre che per le aree agricole-boschive anche per un vasto patrimonio storico, culturale e monumentale (il Seprio è una delle aree a maggiore densità di testimonianze storico-artistiche del territorio varesino. Epicentro dell'area è Castelseprio e le sue adiacenze: i resti archeologici del castrum e le emergenze monumentali all'interno dell'area. E' possibile riscontrare sul territorio le antiche testimonianze religiose fino al recente passato industriale che ha caratterizzato la valle dell'Olona. Per quanto riguarda Cairate, si tratta di un centro di origini antichissime, risalenti al III secolo a.C., che ha il suo epicentro nel misterioso Monastero di Santa Maria Assunta, fondato nel 737 ed ora in fase di completo recupero architettonico e funzionale.

Nella zona a sud di Cairate e di Fagnano Olona è rintracciabile l'ordito agrario, "geometria dell'olona", orientata perpendicolarmente al corso del fiume, che caratterizza un paesaggio dove si trovano ampie vedute di coltivi che si alternano a macchie boschive.

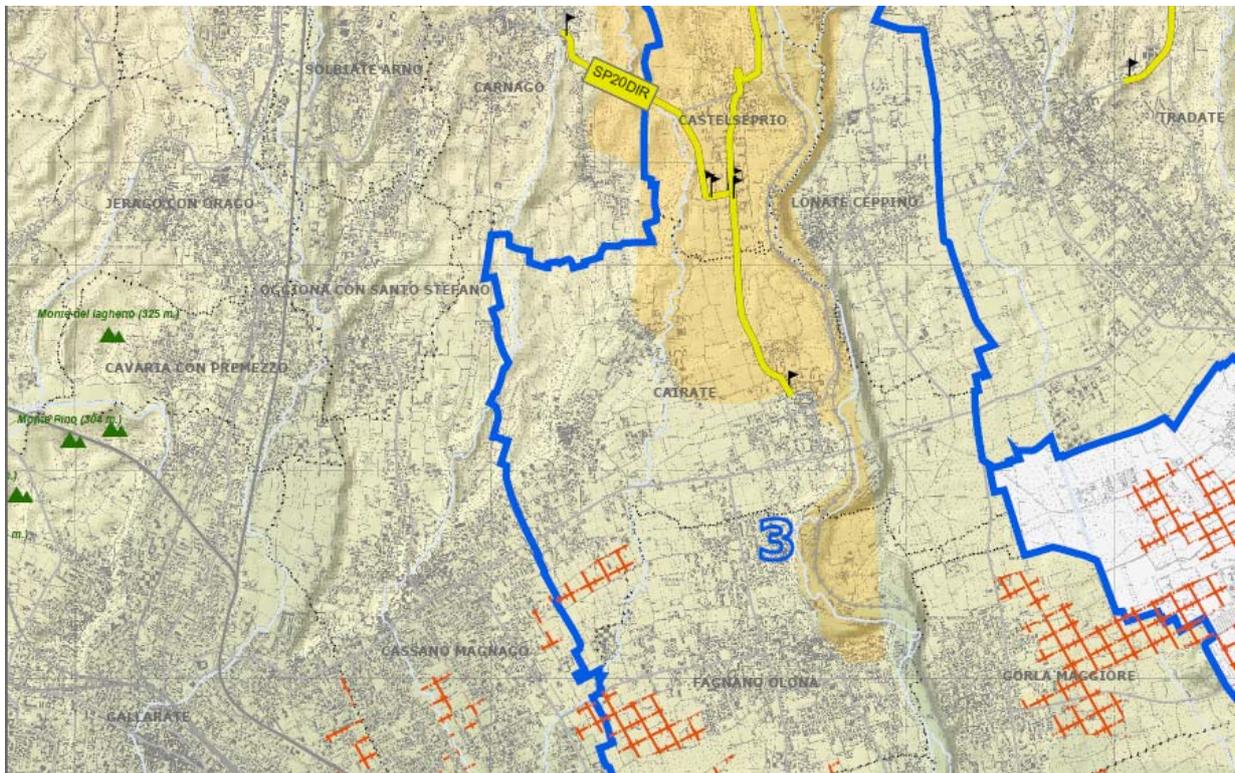
Il PTCP individua inoltre tra i tracciati di interesse paesaggistico la SP20 come "strada nel verde" in comune di Cairate e Castelseprio.

Il Paesaggio pur non caratterizzandosi per vedute di eccezionalità (scorci e visuali panoramiche particolarmente significative) può annoverare ampie vedute su spazi aperti agricoli e zone boscate. La naturalità dei luoghi lungo la valle del Tenore e dell'Olona rappresenta l'elemento qualificante del paesaggio, tanto da stimolare la formazione di diversi PLIS (RTO a Nord, Medio Olona a Sud), contribuendo a formare un "polmone verde" all'interno di una delle zone più urbanizzate della Lombardia.

Ambiti di rilevanza paesaggistica

Gli elementi che assumono rilevanza paesaggistica-ambientale in questo territorio sono stati individuati in:

- aree di rilevanza ambientale (L.R. 30/11/83 n. 86);
- ordito agrario-geometria dell'Olona;
- tracciato di interesse paesaggistico – strada nel verde (SP20)



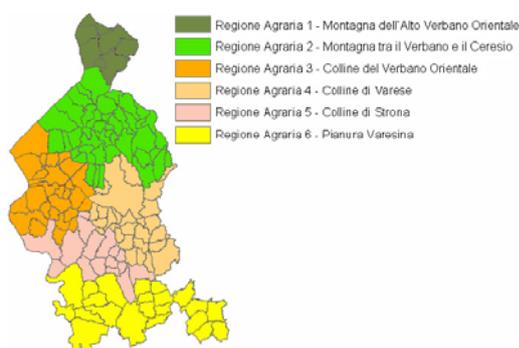
Estratto tavola PAE1 del PTCP

Sul paesaggio gli effetti dell'Accordo che dovranno essere approfonditi nella fase di valutazione riguardano:

- *l'impatto nel paesaggio dell'ampia percettibilità ed in particolare rispetto alle strutture territoriali del paesaggio agrario (ordine storico);*
- *l'impatto nel paesaggio della media percettibilità ed in particolare rispetto alle rilevanze della percezione e della fruibilità*

2.2.5. Agricoltura

Il ruolo dell'agricoltura oggi è senza dubbio diverso rispetto al passato, quando, quasi spontaneamente, l'agricoltura era contemporaneamente settore produttivo "primario" e "fattore ambientale" di presidio, controllo, gestione e conservazione del suolo e dell'ambiente, in funzione di interessi diretti, vitali alla stessa sopravvivenza delle società agricole e contadine. Diversi sono i motivi di cambiamento, in parte derivanti dalle trasformazioni interne del settore (dei metodi, dei modi e delle tecnologie produttive agricole) e quindi del diverso impatto dell'agricoltura sull'ambiente, in parte dal diverso rapporto tra i vari settori dell'economia (ruolo dell'agricoltura rispetto agli altri settori produttivi, impatti degli altri comparti e settori sull'agricoltura e sull'ambiente agricolo).



Per la Provincia di Varese l'ISTAT, individua sei regioni agrarie: due di montagna (alto Verbano Orientale e Montagna tra Verbano e Ceresio), tre di collina (Verbano Orientale, Varese, Strona) e una di pianura asciutta (Pianura Varesina). Tale suddivisione è stata ripresa anche dal PTCP.

Le regioni che interessano il territorio di riferimento per l'AdP sono tre:

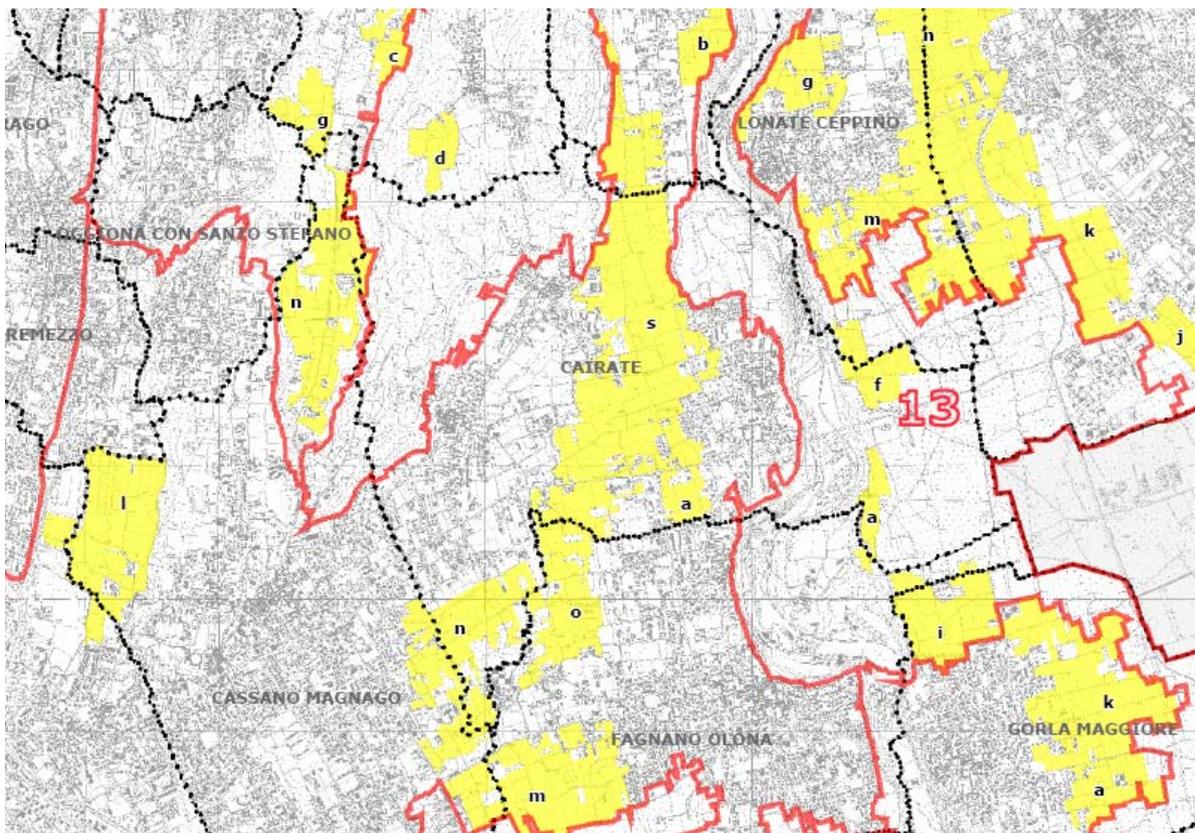
- quella delle Colline di Varese, di cui fa parte il comune di Castelseprio, territorio agrario molto più diversificato rispetto alle altre regioni agricole provinciali: se infatti prevalgono i prati permanenti e i pascoli, una quota rilevante è comunque coltivata a seminativo;
- quella delle Colline di Strona, a cui appartiene il comune di Cairate. L'area presenta tutte le caratteristiche proprie del sistema agricolo periurbano (frammentazione fondiaria, prevalenza dell'affitto);
- quella della Pianura Varesina, che interessa il comune di Fagnano Olona.

La regione Lombardia effettua una diversa suddivisione territoriale ("Linee guida per lo sviluppo di attività agricole nell'alta Pianura Lombarda"-Regione Lombardia Direzione generale Agricoltura), secondo la quale le aree agricole interessate dall'AdP rientrano nelle "zone svantaggiate nell'alta pianura lombarda", trattasi di agricoltura non irrigua (dunque a limitata capacità produttiva e con problemi di competitività nei confronti della più florida agricoltura della bassa pianura), ma non incluse nel perimetro delle Comunità Montane (quindi escluse dagli interventi a favore dell'agricoltura di montagna).

Aree agricole principali

Gli ambiti agricoli principali individuati dal PTCP e riguardanti il territorio in questione ricadono nell' "unità di paesaggio 21" e sono identificabili con i codici 21-n, 21-o, 21-s (tav. A approfondimento tematico volume 1). In particolare l'area 21-s nel comune di Cairate è caratterizzata, sotto il profilo territoriale, da una rilevante superficie con un grado di frastagliatura sopra la media provinciale, per la quale si auspica la non frammentazione ed il sostegno dell'accorpamento fondiario.

Da un punto di vista produttivo sono presenti aziende agricole di rilevanza sovracomunale con indirizzo cerealicolo e anche zootecnico, soprattutto nel comune di Cairate. La sottrazione di ambiti agricoli potrebbe generare un problema diretto, legato alla riduzione della produzione di foraggio ed un problema indiretto (disponibilità di terreni per i reflui).



Estratto allegato Approfondimento tematico Agricoltura del PTCP

Sull'agricoltura gli effetti dell'Accordo che dovranno essere approfonditi nella fase di valutazione riguardano:

- *l'impatto sul sistema del territorio agricolo, con particolare attenzione agli elementi di criticità costituiti dal consumo di suolo e dalla frammentazione fondiaria*
- *l'impatto specifico sul sistema economico e della produzione.*

2.3. Ambito territoriale di influenza della proposta di accordo di pianificazione

Partendo dalla definizione di ambito di influenza e ambito territoriale dell'Accordo di Pianificazione contenuta nella proposta di promozione dello stesso, si devono innanzitutto identificare diverse scale di azione e di influenza dell'AdP:

- a. individuando un ambito territoriale di media pertinenza nel quale si riconoscono i contesti che originano fenomeni e dinamiche oggetto dell'accordo. Il reale perimetro di riferimento in questo caso non può che essere esito dell'impronta geografica degli ambiti tematici dell'accordo (approfonditi nei precedenti paragrafi).
- b. ambiti di "progetto" specifici sui quali si realizza l'attività pianificatoria e programmatica in relazione principalmente al progetto infrastrutturale ed alla definizione degli interventi necessari al mantenimento della funzionalità del corridoio ecologico e dei varchi del PTCP.

Una rappresentazione di detto ambito è riportata nella tavola 1 allegata.

2.4. Portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e prima proposta di indicatori

Le informazioni che andranno a comporre il Rapporto Ambientale, articolate in funzione degli ambiti "tematici" e delle risorse ambientali di influenza dell'Accordo, saranno sviluppate con diverso dettaglio in funzione degli ambiti territoriali sopra descritti, ed in particolare:

- rispetto alla struttura territoriale ed insediativa più ampia, curando l'integrazione tra le informazioni desunte dai diversi strumenti che compongono il quadro pianificatorio e programmatico;
- rispetto all'ambito territoriale di media pertinenza selezionando ed approfondendo il sistema di informazioni territoriali definito alla scala provinciale;
- rispetto agli ambiti "di progetto" approfondendo e integrando elementi di rilievo alla scala vasta ed analisi alla scala locale sviluppate come base conoscitiva per la redazione dei piani di governo del territorio comunali

Indicatori

SIGLA PTCP	NOME INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE
A01	Livello di criticità dell'aria	Rappresentativo del livello di qualità dell'aria espresso da una serie di variabili rappresentanti le concentrazioni dei principali inquinanti (es. CO, NO ₂ , SO ₂ , O ₃ , PM ₁₀).
A03	Consumo di suolo in aree ad alta vulnerabilità	Rappresentativo del livello di pressione antropica sulle aree a rischio idrogeologico in un determinato territorio.
A04	Consumo di inerti	Rappresentativo della riduzione di sottosuolo, fonte non
A06	Superficie aree protette	Rappresentativo del grado di tutela e salvaguardia del territorio non
A07	Superficie boschiva	Rappresentativo della dotazione di aree boschive sia dal punto di vista paesaggistico-ambientale sia di fabbisogno in termini di bilancio del carbonio atmosferico.
A08	Superficie agricola	Rappresentativo della dotazione di aree agricole di un determinato
A11	Superficie di rete ecologica	Rappresentativo dell'estensione della rete ecologica in un
A12	Numero di criticità e varchi risolti	Individua il numero di problematiche risolte positivamente in riferimento alla rete ecologica.
B04	Superficie urbanizzata a destinazione produttiva	Rappresentativo della pressione delle attività produttive sul territorio.
B05	Frammentazione degli insediamenti produttivi	Rappresentativo della disaggregazione sul territorio di comparti industriali di piccole dimensioni.
B07	Intensità di traffico	Rappresentativo dell'efficienza della rete infrastrutturale.
B09	Densità di strade e ferrovie	Rappresentativo del grado di saturazione del territorio in relazione alle infrastrutture viabilistiche.
B10	Densità di piste ciclabili	Rappresentativo del livello di offerta di mobilità alternativa.
C05	Livello di criticità idrogeologica	Rappresentativo del grado di dissesto/stabilità idrogeologico/a di un determinato territorio.
C06	Esposizione al rumore	Rappresentativo del livello di inquinamento acustico.

3. Principali criticità evidenziate e indicazione delle alternative di piano

Le principali criticità che l'analisi degli ambiti di influenza porta ad evidenziare riguardano i potenziali impatti del primo obiettivo dell'Accordo (ovvero la realizzazione del Collegamento stradale SP12 – SP22) su: RETE ECOLOGICA e AGRICOLTURA e ASPETTI IDROGEOLOGICI.

In funzione di questo il processo di VAS valuterà le seguenti alternative:

- alternativa 0, ovvero la non realizzazione del collegamento stradale
- alternativa 1, ovvero i possibili sviluppi della proposta contenuta nel PTCP