

Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Varese



Approfondimento Tematico
Volume 1

APPROFONDIMENTI TEMATICI – VOLUME 1

INDICE

1. COMPETITIVITÀ	3
1.1 PROGETTO PILOTA COMPLESSITÀ TERRITORIALI	3
1.2 QUADRO RAGIONATO DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE.....	24
1.3 IL PROCESSO DI COSTRUZIONE DELLO SCENARIO DI RIFERIMENTO ..	34
2. RETI – MOBILITÀ	86
2.1 IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ: LE AZIONI DI PIANO	86
2.2 I DATI SULLA MOBILITÀ IN PROVINCIA DI VARESE	87
2.3 LE CRITICITÀ DEL SISTEMA NEI VARI AMBITI TERRITORIALI E L’AZIONE DEL PTCP	88
2.4 IL SISTEMA DELLA LOGISTICA.....	96
3. AGRICOLTURA	147
3.1 FONTI INFORMATIVE	147
3.2 IL VALORE AGROFORESTALE DEL TERRITORIO PROVINCIALE DI VARESE.....	160

1. COMPETITIVITÀ

1.1 PROGETTO PILOTA COMPLESSITA' TERRITORIALI

1.1.1 Premessa

La decisione di avviare un progetto che si propone di sviluppare il tema delle complessità territoriali, nasce dalla diffusa consapevolezza circa l'inadeguatezza di modelli, strumenti e pratiche consolidati rispetto alla transizione accelerata che caratterizza le attuali dinamiche di trasformazione territoriale ed i loro effetti. Ciò assume ancora maggior rilievo nel territorio di Malpensa caratterizzato dalle esternalità del sistema delle reti internazionali e delle reti nazionali e sub-nazionali connesse. Per la Provincia diviene fondamentale pensare lo sviluppo del proprio territorio come elemento di questo complesso sistema, così da poter cogliere le opportunità connesse alle dinamiche che lo "animano", e, allo stesso tempo, essere in grado di riconoscere le possibili conseguenze negative derivanti dal "non governo" delle dinamiche stesse.

Il progetto pilota, finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e avviato presso la Provincia di Varese si sviluppa su questo ambito, nella considerazione che tale zona sarà fortemente condizionata dalla capacità di riportare sul territorio le esternalità positive offerte dalla futura operatività delle reti infrastrutturali (ferroviarie ed autostradali) facenti capo a programmi T.E.N., o a questi correlate e di creare sinergie tra questi e l'asse Malpensa - nuova fiera di Rho-Però. Il Progetto Pilota si pone proprio questo obiettivo: riuscire a intercettare queste opportunità che si stanno sviluppando e crescendo sul nostro territorio per poter trasformare le aree attraversate in modo da renderle competitive.

Sono già stati sviluppati studi dei cambiamenti economico-produttivi intercorsi dopo la creazione dell'aeroporto internazionale di Malpensa e inoltre si sono ipotizzati nuovi scenari di sviluppo per la struttura aeroportuale e il suo intorno. Lo stesso tipo di analisi è stata fatta per il nuovo Polo Fieristico di Rho - Però. L'approccio che si propone partirà sicuramente da queste analisi già svolte su Malpensa e sulla nuova fiera e dagli scenari previsti per questi due ipotetici grandi "motori" dello sviluppo. In seguito si arriverà a studiare che effetti possa produrre il collegamento tra questi due poli e quanto inciderà la presenza dei Corridoi in questo contesto. Infine si proporranno diverse azioni che dovranno cogliere e trasformare le esternalità prodotte da questi progetti in corso (consolidamento aeroporto, apertura Nuova Fiera e passaggio corridoi), affinché il territorio considerato diventi esso stesso fonte di opportunità per quelle imprese alla ricerca di un luogo in cui potersi insediare e crescere essendo competitive a livello internazionale.

1.1.2 Il sistema territoriale di riferimento

Il sistema territoriale di riferimento è costituito dalla trasversale est-ovest della provincia di Varese fino a Malpensa verso ovest e fino al confine svizzero verso est, con la possibilità di coinvolgere il Canton Ticino. Si tratta di un territorio posto a

cavallo di due direttrici transfrontaliere (il Corridoio dei due mari per il Sempione e l'asse trasfrontaliero verso il Gottardo).

Analizzando la struttura urbana e la qualità insediativa, l'immagine del tessuto urbano è quella di una conurbazione a carattere complessivamente lineare che, per le caratteristiche di *continuum* urbanizzato e per densità edilizia, è confrontabile con il nucleo centrale milanese.

In questa area la densità del suolo urbanizzato è sostanzialmente paragonabile a quella del nucleo metropolitano centrale, mentre la densità della popolazione, pur essendo elevata, resta comunque inferiore, per i connotati più aperti ed estensivi dei modelli edilizi e questo particolarmente nei comuni più occidentali. Ne deriva un modello insediativo particolare, certamente meno denso rispetto alle condizioni tipiche di una città compatta, ma pur sempre lontano dalle situazioni a bassa densità tipiche di alcune forme di urbanizzazione diffusa e caratterizzato da una peculiare organizzazione interna, multicentrica e reticolare, data da un'originale, anche se precaria, geografia di spazi aperti interclusi nell'urbanizzato.

Quest'area è un sistema, assieme all'intera area metropolitana lombarda, che si è costituito sulla base della progressiva espansione spaziale delle singole parti, sfruttando la rete infrastrutturale che gravita su Milano.

Allo stato attuale il sistema può essere descritto come una sommatoria di specifiche conurbazioni, ormai quasi saldate tra loro fisicamente, che però comunicano quasi esclusivamente attraverso il nodo milanese che a sua volta si è sviluppato sulla base di una forte polarizzazione tra la capitale regionale ed i singoli capoluoghi di provincia. In questo quadro è importante soffermarsi per valutare come il sistema infrastrutturale di livello internazionale o di area vasta, già esistente o in programma, nella sua doppia caratterizzazione a rete o puntale, prospetti un nuovo assetto del sistema metropolitano che ha già cominciato a funzionare in maniera molto diversa da prima.

1.1.2.1 Caratteri ambientali

Da un punto di vista ambientale l'intero ambito oggetto della ricerca è caratterizzato da risorse territoriali complessivamente elevate e relativamente compatte. Partendo dal limite più occidentale si riconoscono il paesaggio fluviale del Parco del Ticino, le aree agricole e boschive laterali alla S.P. 527, che arrivano fino a Busto Arsizio, il Parco locale di interesse sovracomunale "Alto milanese".

Siamo in presenza di un'unità territoriale da interpretarsi in chiave sistemica: le componenti di tipo storico, orografico, geologico, ambientale, socio-economico e percettivo configurano un'area dotata di specifica identità.

Nel sud della Provincia la frammentazione delle aree naturali costituisce un problema grave: gli ambienti che si trovano in situazione di maggiore criticità e a rischio di compromissione riguardano la fascia collinare e la fascia dell'alta pianura asciutta, quelle fasce, cioè, che sono a stretto contatto con l'agglomerazione urbana

di Varese, i principali poli insediativi del Gallaratese e Bustese e che ne subiscono, di conseguenza, la pressione insediativa.

Anche la presenza dell'aeroporto di Malpensa genera due ordini di criticità: il primo relativo alla struttura (consumo di suolo, inquinamento diretto e indotto e traffico generato), il secondo come risultato delle pressioni insediative generate nelle vicinanze della struttura o delle vie di accesso ad essa. Il tutto in un ambito protetto per la fragilità di un sistema ambientale ad alte peculiarità.

In questo contesto si possono riconoscere tre diverse situazioni: nella parte nord del territorio provinciale vi è una netta prevalenza di ambienti seminaturali e naturali. Si assiste all'aumento della pressione antropica nei fondovalle, che tendono a saturarsi, e all'abbandono delle attività agricole sui rilievi, con conseguente aumento del rischio idrogeologico e diminuzione di diversità ambientale con effetti negativi sulla biodiversità. Nell'insieme diminuiscono le mutue relazioni tra versanti e valli, aumentando la vulnerabilità del sistema:

- nella parte centrale abbiamo un forte incremento della struttura insediativa, ma le presenze seminaturali (compresi i laghi che costituiscono una delle risorse principali) sono ancora consistenti, seppur maggiormente frammentate e con una "grana" più fine. In quest'area l'equilibrio tra utilizzo e tutela della risorsa sembra essere uno dei temi principali, anche in riferimento alla quantità di popolazione che comunque insiste su queste aree;

- nella parte sud la situazione si inverte e abbiamo il sistema insediativo dominante, mentre gli ambienti seminaturali rimangono localizzati solo in alcune aree e pressoché isolati. Le aree naturali presentano caratteristiche multifunzionali importanti anche nei confronti degli ambienti antropici, quali ad esempio:

- la potenzialità nei confronti del miglioramento della qualità ambientale urbana, fornendo luoghi per la ricreazione e per il miglioramento del microclima e della qualità dell'acqua;
- la funzione nei confronti dell'assetto idrogeologico, in quanto forniscono aree permeabili e, talvolta, esondabili con importanza fondamentale per la mitigazione delle piene;
- l'opportunità di costituire un limite alla diffusione urbana (sprawl) incontrollata; rispetto al punto precedente, risulta importante il ruolo giocato dalle aree seminaturali e rurali nei confronti del mantenimento delle identità e della riconoscibilità dei luoghi, soprattutto dove le trasformazioni subiscono un'accelerazione e la città che cresce annulla il passato anche nell'assetto sociale e nelle comunità locali.

Il territorio rurale inoltre è sottoposto a continui fenomeni di aggressione legati a processi di urbanizzazione sempre crescenti, che hanno favorito un veloce consumo di suolo, una crescente frammentazione dei fondi agricoli oltre che un'inevitabile perdita di efficienza dell'attività agricola, legata al tema dell'ambiente e del paesaggio e caratterizzata dalla limitata quantità di superficie territoriale utilizzata e dalla presenza di due dei tre sistemi agricoli principali individuati in ambito regionale: il sistema dell'agricoltura di montagna e delle zone svantaggiate, infatti, viene a combaciare con quello dell'agricoltura delle aree periurbane che risulta prevalente nel territorio.

1.1.2.2 Caratteri infrastrutturali

Le analisi svolte sulla struttura territoriale della provincia di Varese, hanno messo in evidenza come questa si trovi in una fase di trasformazione estesa e complessa, caratterizzata non solo dall'emergere di nuove polarità insediative complementari e satelliti rispetto ai tradizionali poli o assi di sviluppo, ma anche dalla crescita della mobilità su tutti i modi di trasporto, con la prospettiva di un ulteriore consistente aumento della mobilità su mezzo privato, in conseguenza dell'ulteriore sviluppo e del consolidamento delle aree urbane maggiori, oltre che dall'emergere delle polarità minori.

Questo processo di trasformazione finora è avvenuto senza che le reti di trasporto venissero complessivamente adeguate ai nuovi bisogni, tranne che per interventi puntuali, di grande impegno economico, ma che riguardano quasi esclusivamente l'accessibilità autostradale e ferroviaria, tra l'altro non ancora completata, all'aeroporto intercontinentale di Malpensa. Pertanto, la rete di trasporto dell'area varesina è ancora, per capacità, quasi la medesima che già negli anni Settanta e Ottanta mostrava segni di congestione. Il quadro che emerge rispetto ai livelli di accessibilità mostra un territorio caratterizzato da un grande livello di infrastrutturazione ferroviaria di antica formazione che, ha condizionato e guidato, e guida tuttora, le dinamiche insediative residenziali e delle attività economiche. Più problematica risulta invece la situazione della rete viaria della provincia di Varese: infatti, il sistema della grande viabilità è caratterizzato da un grave squilibrio tra una domanda di mobilità articolata in diverse componenti di traffico di pari rilevanza (urbano, provinciale, regionale, di transito nazionale ed internazionale), ed un'offerta infrastrutturale insufficiente a sostenerla. A questo si aggiunge la mancanza di una reale corrispondenza tra l'attuale armatura viaria e ferroviaria e le esigenze delle diverse tipologie di traffico: in particolare emerge l'esigenza di una individuazione di reti relative a diversi livelli (superiori, intermedi o locali) coerente con le scelte della rete nazionale-regionale e in grado di assicurare una equilibrata funzionalità della rete nel suo complesso. Un'ulteriore carenza riguarda la programmazione di importanti interventi di accessibilità a Malpensa (ferroviari: tratto Carnate-Airuno, itinerario Nord merci Saronno, Seregno, Novara); tratta Arcisate-Stabio (Gottardo); tratta Malpensa-Ferrovia del Sempione; tratta Milano-Mortara; stradali: collegamento A8 e A4, variante SS33 e Milano-Abbiategrosso-Magenta-Malpensa), che oltre a lasciare aperti problemi relativi ai grandi assi di collegamento ed alle interconnessioni con la maglia locale, non si fonda su una chiara definizione del ruolo strategico dell'aeroporto di Malpensa.

Da questo punto di vista il prossimo quinquennio si caratterizzerà per l'avanzamento dello stato di attuazione di importantissime opere che accentueranno ancor più il carattere strategico di Malpensa e del suo territorio: collegamento ferroviario con Malpensa da nord con connessione diretta con la linea per Domodossola - Sempione e, tramite il collegamento Arcisate-Stabio con la linea per Lugano-Bellinzona-Gottardo; triplicamento della linea ferroviaria Gallarate-Rho;

potenziamento della linea FNM Novara - Busto Arsizio - Saronno. In termini di sostenibilità invece si individua una scarsa incentivazione reale alla mobilità sostenibile vista in termini di scarsità degli interscambi tra sistema delle autolinee e servizio ferroviario regionale, coinvolgendo e migliorando anche le relazioni transfrontaliere: il potenziamento degli interscambi passeggeri si può integrare con grandi funzioni urbane, zone logistiche, tendenze insediative, in rapporto con gli aspetti specifici della mobilità.

Di pari rilevanza è l'azione regionale di programmazione e coordinamento degli interventi di riqualificazione e potenziamento del sistema della viabilità ordinaria, da attuarsi d'intesa con ANAS e Province, con le seguenti priorità:

- completamento dei sistemi tangenziali e di adduzione ai poli lombardi di secondo livello (Como, Bergamo, Brescia, Cremona, Mantova, Pavia, Varese);
- ammodernamento e potenziamento degli assi portanti di interesse regionale (nuovo itinerario Lecco-Bergamo e collegamento diretto Como-Varese);
- il collegamento Malpensa-Autostrada A4 (Torino-Milano);
- lo sviluppo del sistema dell'intermodalità e della logistica, orientato verso il riequilibrio della ripartizione modale del trasporto merci mediante interventi di incentivazione all'interscambio gomma/ferro/acqua, per ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture di trasporto esistenti e diminuire i costi complessivi di trasporto delle merci. Tale risultato verrà perseguito riordinando ed innovando la normativa regionale di settore, nel rispetto delle indicazioni comunitarie, e completando le infrastrutture di accesso e di servizio ai grandi centri intermodali di Segrate e Gallarate/Busto Arsizio, oltre alla realizzazione dei poli logistici previsti dal Piano regionale dell'intermodalità;
- lo sviluppo del settore delle vie navigabili attraverso l'attuazione di pochi interventi mirati che consente di realizzare una rete lombarda di circa 1.500 km di vie navigabili;
- il proseguimento della riforma del trasporto pubblico regionale, con la conseguente attivazione del Servizio Ferroviario Regionale, asse portante del trasporto pubblico. Proseguirà l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie e il potenziamento del nodo di Milano, in modo da poter incrementare i servizi ferroviari, così come indicato nel piano di sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale.

Il ruolo riservato alle piattaforme logistiche intermodali è di rilevante importanza per la competitività del territorio, in quanto strumenti indispensabili ad attrarre le merci in transito lungo il "Corridoio V", ma ancor più lungo la direttrice Genova - Rotterdam ("ponte tra i due mari"). Genova potrebbe, infatti, far proprie quote rilevanti della crescente domanda di traffico proveniente dal Mediterraneo e indirizzarle rapidamente verso i mercati del Centro ed Est Europa lungo le direttrici del Sempione, del Gottardo e del Brennero. I nodi più prossimi lungo il "Corridoio V" saranno Novara e Milano. Nei progetti in corso si punta quindi, per fare in modo che la provincia di Varese benefici della vicinanza di questi due poli, ad un collegamento diretto con la piattaforma logistica di Novara, vicina sia a Malpensa che al terminal di scambio intermodale di Busto Arsizio.

Le importanti previsioni internazionali si dovranno confrontare soprattutto con l'esigenza d'integrazione trasportistica-ferroviaria fra la rete nazionale -

comunitaria europea veloce (Gottardo, AlpTransit) e la rete urbano-regionale. Con il "Protocollo di intesa per la definizione degli interventi di sviluppo del sistema ferroviario lombardo e della sua integrazione nella rete europea", sottoscritto il 4 luglio 2002, si è delineato lo scenario programmatico per la riqualificazione e il potenziamento della rete ferroviaria lombarda e il riassetto dei collegamenti tra il Nord Italia e la Svizzera con riferimento alla realizzazione del progetto AlpTransit: gallerie del Lötschberg (2007) e del Gottardo (2014). Il progetto AlpTransit, infatti, attualmente si ferma a Lugano. Manca perciò un nuovo ed efficace allacciamento ferroviario alla rete italiana ed è quindi frenata l'integrazione della Lombardia nell'asse nord-sud. Un "anello mancante" nella gestione dei traffici viaggiatori e merci che è penalizzante anche per l'obiettivo del trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia. L'asse del San Gottardo è la via diretta per collegare le maggiori città europee con quelle italiane. Con la costruzione delle gallerie dello Zimmerberg, del San Gottardo e del Monte Ceneri, Zurigo e Milano saranno a tre ore di distanza; con il completamento della linea a sud di Lugano e a nord delle Alpi la distanza potrà essere ridotta a meno di due ore. Gli studi italo-svizzeri considerano due direttrici di tracciato per collegare Alp-Transit con Milano (per quanto riguarda sia il trasporto merci che passeggeri): la direttrice Bellinzona - Luino - Novara per arrivare a Malpensa e la direttrice passante dalla stazione di Como -Chiasso.

Entrambe le direttrici si congiungono alla linea trasversale Torino-Milano, parte integrante del Corridoio V.

Il collegamento Lugano - Mendrisio - Varese - Gallarate - Malpensa (progetto di servizio ferroviario Ticino - Lombardia solo servizio passeggeri) permetterebbe di:

- creare un collegamento nuovo tra i poli di Lugano, Varese e Como-Chiasso;
- stabilire collegamenti attrattivi tra il Sottoceneri e la Svizzera occidentale (collegamento a Gallarate con la linea del Sempione);
- stabilire collegamenti attrattivi tra l'area varesina e il nuovo asse del San Gottardo;
- creare l'allacciamento ferroviario all'aeroporto intercontinentale della Malpensa.

Il miglioramento di comunicazioni, per quanto riguarda l'area della nuova fiera, è stato condizionato dalla decisione di installare il polo fieristico esterno a Rho-Però. Il prolungamento della linea 1 della metropolitana indispensabile per connettere i due poli fieristici e farne un sistema, ha portato un grande vantaggio: collegare direttamente l'area con il centro di Milano. La condizione privilegiata di accessibilità rispetto agli altri comuni della cintura milanese consente di pensare di instaurare in futuro stretti rapporti di scambio e di rilocalizzazione di funzioni privilegiate con il capoluogo, con rilevanti opportunità di sviluppo. La stazione-porta di Rho/Però, in luogo di quella inizialmente prevista a Milano-Certosa, costituisce ulteriore realizzazione di grande rilievo trascinata dalla fiera. Le stazioni-porta, da realizzare all'ingresso di Milano, sono state pensate per permettere l'interscambio tra i treni delle linee veloci Alta Capacità e il servizio ferroviario regionale, altrimenti impossibile poiché la stazione centrale del capoluogo, approdo dei treni veloci, non è servita da SFR. La nuova stazione porta permetterà un diretto e veloce collegamento del Rhodense con Torino e, in prospettiva, con la Francia, senza

necessità di ulteriori scambi con Milano. Il che rappresenta una grande opportunità nella prospettiva di uno sviluppo internazionale dell'economia dell'area.

Un ulteriore effetto della fiera nei trasporti è rappresentato dal miglioramento della viabilità di accesso all'area espositiva delle grandi vie di comunicazione, indispensabili, del resto, per contenere i disagi del forte aumento di traffico generato dalla fiera.

Un problema irrisolto è invece quello del collegamento ferroviario diretto della fiera con l'aeroporto di Malpensa, l'accesso al quale richiederà anche in futuro l'interscambio a Milano o, eventualmente, su altra stazione della linea FNM, che attraversa l'area di studio, individuata per la sua favorevole posizione.

1.1.3 Elementi di complessità territoriale

All'interno del sistema territoriale di riferimento, si verificano eventi di trasformazione che sfuggono non solo al controllo, ma talvolta addirittura alla percezione diretta delle Amministrazioni locali; tali fenomeni esercitano una rilevante influenza sia sui fattori che influenzano le trasformazioni territoriali, sia sulle tendenze evolutive dell'intero universo produttivo: basti pensare alle implementazioni delle reti di mobilità (si pensi in particolare agli effetti del Corridoio V, della Pedemontana e della Gottardo-Genova ed alle loro effettive conformazioni in sede esecutiva), o a macro-episodi già in atto, quali Malpensa e il nuovo polo espositivo di Rho-Pero.

In questo contesto si deve considerare che nel corso degli ultimi anni ogni parte del territorio europeo ha posto a frutto i propri vantaggi competitivi a partire dai singoli sottosistemi regionali e locali e che la condizione di oggettiva semicentralità delle regioni settentrionali italiane sia diretta conseguenza della barriera alpina, dove l'orografia diviene fattore penalizzante delle distanze reali e questo pone una forte enfasi sulla questione delle dotazioni infrastrutturali, in rapporto alla domanda espressa da un'economia manifatturiera fortemente orientata alle esportazioni verso il centro Europa, cioè verso il baricentro ricco ed accessibile del continente.

Ecco perché appare particolarmente importante per la Lombardia approfondire la strategia dei Corridoi: la possibilità infatti di individuare alcune direttrici ed alcune infrastrutture di rango europeo capaci di colmare quei gap di accessibilità, rilevati a livello nazionale e regionale, allo scopo di favorire una circolazione materiale di uomini e di merci che accompagni la mobilità dei capitali, dei servizi e delle idee, rappresenta un grande fattore di riequilibrio e di opportunità di redistribuzione dello sviluppo in uno spazio economico allargato, da rendere più omogeneo sotto il profilo della crescita del reddito e dell'occupazione.

In particolare il Corridoio V a sud delle Alpi consentirà alla Lombardia di consolidare il proprio ruolo di interfaccia tra l'occidente dell'Europa ed i paesi del centro / est europeo, nuovi membri dell'unione. È infatti dalla liberalizzazione delle relazioni commerciali con questi paesi che ci si potrà aspettare una significativa nuova opportunità per la Lombardia di ampliare i propri mercati di riferimento e sono pertanto le infrastrutture che si relazionano con questo asse fondamentale, ed in primo luogo Malpensa, a rappresentare un fattore positivo di competitività, evitando così il rischio che il sistema territoriale di riferimento privilegiato per questi nuovi

mercati, venga ricoperto dalle economie collocate a nord delle Alpi (Francia Settentrionale, Germania Meridionale).

Per la sua posizione baricentrica rispetto agli incroci degli assi fondamentali, l'aeroporto di Malpensa è destinato ad acquistare nel futuro prossimo un'importanza sempre più strategica. I principali benefici del Corridoio V saranno infatti costituiti dal drastico abbattimento dei tempi di percorrenza dei flussi in direzione est-ovest (si impiegheranno 2 ore e 40 minuti da Milano a Trieste) e dal riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario, vero e proprio percorso alternativo per decongestionare le strade.

In particolare all'esigenza di trasferire su rotaia il traffico merci, che oggi si svolge su gomma, andrà incontro il progetto dell'Alta Velocità Lione - Torino - Trieste che, con la realizzazione della gronda merci nord di Torino, costituirà una sezione fondamentale dell'ossatura del Corridoio V e acquisterà ancora più importanza in quanto verrà collegato direttamente con l'aeroporto internazionale di Malpensa.

L'aeroporto sta apportando valore aggiunto all'area in cui è collocato, infatti, alcune conclusioni di studi recentemente condotti mostrano come l'ambito dell'area vasta Malpensa sia stato interessato, negli ultimi anni, da una dinamica economica piuttosto positiva: il valore aggiunto è cresciuto tra il 1995 ed il 2002 di oltre il 30% nelle province di Novara, Varese e Milano; il tasso di occupazione si è mantenuto, per tutto l'arco temporale considerato, al di sopra della media italiana di circa cinque punti percentuali; il tasso di disoccupazione è rimasto costantemente inferiore alla media italiana; le strutture alberghiere sono aumentate del 22%.

È intuibile, inoltre, come in questo quadro territoriale acquisterà sempre più importanza strategica l'area vasta di Malpensa in senso lato e la struttura aeroportuale nello specifico, anche per effetto della concreta possibilità di collegamento diretto (viabilistico e ferroviario) con il polo di Novara, centro peraltro storicamente e culturalmente connesso al sistema metropolitano lombardo e destinato nel nuovo scenario a diventare base di un'armatura infrastrutturale e terziario - logistica di grande rilevanza. La già felice posizione situata lungo l'asta del Corridoio V e caratterizzata da un sistema ferroviario con sei linee che convergono sulla città nonché da favorevoli connessioni con la rete autostradale, verrà ulteriormente accentuata dalle previsioni relative al progetto "Alp-Transit" (potenziamento del traforo del Gottardo) in territorio elvetico, configurando un primo disegno della nascente connessione nord-sud detta "Ponte dei due mari".

Il grande impulso avutosi in questi ultimi mesi per rivitalizzare fortemente le relazioni fra i due capoluoghi di Milano e Torino deve essere intesa e colta come ulteriore riprova del posizionamento strategico dell'area di Malpensa.

La linea ferroviaria di Alta Velocità Torino - Milano ed il nuovo polo fieristico di Rho - Pero, saranno, infatti, le due infrastrutture d'eccellenza sulle quali si svilupperà l'asse tra i due capoluoghi che si dovrebbero porre come locomotiva trainante dell'intero sistema paese. Con la tratta To-Mi in realtà si realizzerà un corridoio infrastrutturale complesso, caratterizzato dalle interconnessioni tra linea ferroviaria ad Alta velocità, linea ferroviaria storica, sistema stradale e sistema aeroportuale (Malpensa).

Nella sua configurazione finale, permetterà collegamenti molto rapidi tra Milano e Torino, con fermata a Novara in corrispondenza del collegamento ferroviario con Malpensa e del centro d'interscambio merci ed una fermata Rho – Pero per servire la nuova Fiera di Milano.

La particolare strutturazione del territorio in questione, altamente urbanizzato ed infrastrutturato e caratterizzato non solo dalle due polarità principali, ma anche da un sistema complesso di nodi secondari ed aste (Novara, Varese, asse del Sempione) consentirà di realizzare concretamente quella particolare forma di organizzazione del territorio e dell'economia identificabile con il termine "policentrismo", inteso appunto come quel fenomeno per il quale più città e territori, dal tessuto economico, sociale e culturale relativamente omogeneo, decidono di cooperare ai fini del successo comune nel contesto internazionale.

A completare il novero della complessità del quadrante nord-ovest della Lombardia, un ulteriore essenziale fattore strategico, rappresentato dal nuovo polo fieristico Rho – Pero. La scelta localizzativa è motivata anche dalla presenza di un sistema infrastrutturale esistente costituito da autostrade e ferrovie di collegamento nazionale ed internazionale, che una volta adeguate risponderanno alle esigenze dell'accessibilità. Il rapporto che lega la Fiera di Milano al territorio lombardo e milanese è poliedrico, e non si limita all'impatto economicamente rilevante sullo sviluppo dell'area dovuto alla presenza dell'attività fieristica. Si tratta, in primo luogo, di un forte legame di interconnessione: da un lato la presenza della Fiera ha un impatto sul territorio poiché stimola la circolazione di ricchezza, crea nuove professionalità, facilita l'apertura verso l'esterno; dall'altro, il territorio influisce sulla performance dell'attività fieristica grazie ai caratteri infrastrutturali, alla cultura imprenditoriale, alle specificità settoriali, allo spirito innovativo che lo caratterizzano. L'imprenditoria regionale, infatti, formata da grandi aziende, ma anche da una miriade di piccole e medie imprese appartenenti ai più svariati settori di attività, ha visto e saputo sfruttare la presenza della Fiera come strumento per acquisire visibilità nazionale e internazionale, per ampliare la gamma di contatti con la clientela e con i fornitori, per acquisire informazioni, ecc.

La presenza della fiera nel quadrante dell'aeroporto di Malpensa non potrà che generare una situazione di reciproca ulteriore qualificazione delle due strutture. In questo contesto altro elemento di complessità è il tracciato del Sempione, riconfermato dalle ferrovie prima e dalle autostrade poi, fu sempre l'asse portante del territorio alto milanese, e oggi nella prospettiva di collegamento tra Malpensa e Milano, si configura come l'asse strategico del capoluogo lombardo, chiave di volta dello sviluppo urbanistico a scala metropolitana.

I nuovi progetti relativi al sistema infrastrutturale inoltre pongono le necessarie premesse perché la direttrice del Sempione costituisca un passaggio privilegiato per le comunicazioni internazionali e divenga asse di localizzazione di funzioni di livello superiore. Alcune tra quelle recentemente insediate, quali l'Università di Castellanza, i centri direzionali - terziari di Gallarate e Busto Arsizio, la costruzione di parchi tecnologici, evidenziano come il processo di trasformazione funzionale sia già in atto e possa costituire un volano favorevole a nuove iniziative che si stanno coagulando anche grazie ad una politica attiva di sostegno alle nuove imprese.

1.1.4 Le interconnessioni e le relazioni territoriali emergenti

I caratteri chiave del contesto di riferimento e le loro interconnessioni, per la strutturazione dell'idea programma, sono identificabili in tre macro categorie:

- il sistema infrastrutturale esistente e in progetto (internazionale, regionale e locale) che mette in relazione gli elementi di complessità rilevati sul nostro territorio;
- i poli territoriali (infrastrutturali o servizi), che rappresentano i nodi attrattori del sistema e nello stesso tempo i potenziali motori dello sviluppo (Malpensa, Nuovo polo Fieristico Rho-Pero);
- il sistema territoriale (inteso come reti ecologiche, mobilità e sviluppo sostenibile del territorio, ma anche come sviluppo scio-economico) capace di determinare le coordinate degli interventi compatibili previsti dalla programmazione territoriale in un'ottica sostenibile.

Una politica delle connessioni deve riguardare la capacità di costruire, non soltanto progetti che colleghino tra loro i diversi comuni della provincia, ma anche progetti che scavalchino il confine collocando la provincia medesima nel sistema più complessivo di relazioni della regione urbana milanese e lombarda (Insubria – Europa).

Non si tratta di soli progetti di connessione territoriale. Il principio d'azione allude anche alla necessità di verificare e mettere a fuoco connessioni funzionali, in termini di vocazioni produttive e di forme dello sviluppo territoriale, nella chiave della complementarità e della differenziazione con gli altri territori della regione.

Oggi si parla di "metadistretti di reti produttive", dove nessun attore della filiera è in grado di stare in piedi da solo, ma ha la necessità di sfruttare le capacità e le conoscenze d'altri soggetti che fanno parte del sistema. In questo quadro la competitività all'interno delle reti si è alzata di livello, ma ha fatto un salto di qualità anche la capacità e l'esigenza di mettere in comune e in relazione strutture e iniziative in grado di sostenere le reti per sviluppare il territorio in modo coeso e sinergico. L'area presa in considerazione si presenta come un ambiente socio-economico estremamente complesso. Dalla descrizione sommaria che ne è stata fatta può apparire come un ambito unitario, con caratteristiche più o meno omogenee. Al contrario, rimane la somma di diverse entità locali, di comunità, di paesi con una loro personalità distinta.

Si arriva così a parlare di "città infinita", nella quale, molte sono le istituzioni con competenze intersecate o sovrapposte che finiscono per entrare in conflitto tra loro, alimentando un forte dibattito sulle giurisdizioni e sui poteri. Tuttavia ci sono nuovi principi ordinatori che cominciano a delinarsi, non necessariamente istituzionali o coincidenti con la dimensione delle istituzioni codificate, sono di diversi tipi e categorie e aiutano a dare un senso alla crescita del sistema: si tratta dei grandi interventi infrastrutturali come Malpensa, il Nuovo Polo di Fiera Milano, il Corridoio V, il riassetto della logistica, il sistema universitario. Sono interventi capaci di dare

competitività a un sistema vasto e vengono vissuti, devono essere vissuti, come un'opportunità da cogliere.

La crescente complessità dei sistemi economici che ci circondano impone, infatti, un meccanismo di aggregazione, di interconnessione intorno e tra i diversi grandi progetti. Come in una rete, non intesa in senso virtuale ma reale, in cui ogni soggetto rappresenta un singolo nodo da porre in relazione con gli altri per dare quel valore aggiunto che manca oggi sul nostro territorio. Il nuovo Polo fieristico di Rho-Però, l'aeroporto di Malpensa e anche l'interporto di Novara (centro di interscambio merci di grande rilevanza in quanto situato proprio all'incrocio dei due corridoi) sono luoghi produttivi moderni che fanno circolare merci, informazioni e saperi e che attraggono milioni di utenti-clienti, ed ecco perché devono cooperare e non competere.

La Fiera rappresenta un enorme attrattore di traffico, uno stimolo ad offrire a tutta la comunità lombarda una porta verso i mercati più importanti. Questo a patto di migliorare i collegamenti di Malpensa con il territorio: non solo con la città di Milano ma con tutta la fascia d'attrazione che va dal Piemonte (Novara) a ovest, all'Emilia e al Veneto e a Sud e a Est.

Bisogna considerare il fatto che l'area considerata, soprattutto intorno alla fiera, non è in una zona marginale, ma nel cuore di un territorio fortemente urbanizzato, industrializzato e innervato di infrastrutture già oggi essenziali: la linea ferroviaria Milano-Torino-Sempione; l'autostrada Milano-Torino; la tangenziale Ovest; la Milano-Laghi. Inoltre il nuovo polo sarà collegato a Milano mediante il prolungamento della linea 1 della metropolitana milanese da Molino Dorino alla fermata di Rho-Fiera -SFR. La fermata avrà le caratteristiche di stazione di interscambio tra il servizio di trasporto metropolitano, il servizio ferroviario regionale e, come precedentemente detto, la linea ad alta capacità/velocità Milano-Torino, raggiungibili tramite la connessione con la stazione ferroviaria prevista a est del Polo.

La questione dell'accessibilità possiede infatti una dimensione globale: l'aeroporto intercontinentale di Malpensa, la rete europea dell'alta capacità/velocità ferroviaria, i Corridoi attraverso i quali le merci dal nord Europa raggiungeranno Genova o l'Italia del sud, sono elementi essenziali per rafforzare il ruolo strategico dell'area nel sistema delle relazioni internazionali; ma anche una dimensione locale: senza l'integrazione delle reti e dei nodi dei collegamenti internazionali con le reti ed i nodi dei collegamenti in scala urbana, ben difficilmente i vantaggi dei nuovi livelli di accessibilità potranno essere trasferiti da pochi ed esclusivi punti del territorio all'intera struttura territoriale, aumentandone in questo modo il livello complessivo di competitività.

Per quanto riguarda invece il ruolo che Malpensa può svolgere nel rilancio economico dell'area vasta, occorre considerare che, secondo valutazioni elaborate in proposito, l'aeroporto può costituire un fattore di forte accelerazione verso l'organizzazione di nuove funzioni e modalità nel settore della produzione, della direzionalità e della commercializzazione dei prodotti, rivitalizzando un ambito territoriale attualmente caratterizzato da un contesto produttivo storicamente consolidato e tuttavia in fase di travaglio e di ricerca di condizioni favorevoli per un rinnovo ed un'evoluzione del settore.

In questo senso Malpensa si lega (come occasione e stimolo) ad una più generale esigenza d'iniziativa ed investimenti nel settore del servizio alle imprese ed integrazione – sostituzione del terziario generico commerciale – direzionale, ed in quest'ottica, particolare attenzione merita il settore dedicato all'incontro ed allo scambio di affari ed alla commercializzazione con l'estero, in particolare il sistema dei presidi fieristico – espositivi, sia in funzione diretta dell'aeroporto, sia come vetrina privilegiata del sistema produttivo del Basso Varesotto, sia come terminale integrato e sinergico del sistema fieristico internazionale di Milano. Per tutte queste opportunità offerte e perché vengano al meglio sfruttate, sono necessari i collegamenti sopraccitati.

La terza macro categoria da prendere in considerazione, oltre alle connessioni di livello infrastrutturali e socio-economico che collegano i Poli Territoriali di grande rilevanza in quest'ambito territoriale, è il sistema ambientale.

Nel Piano d'Area Malpensa infatti, vengono contemplati come obiettivi fondamentali la creazione di un sistema complessivo di aree verdi che integri e completi quello già pianificato dal Parco del Ticino mediante l'istituzione di ambiti di tutela del territorio agricolo, degli spazi aperti periurbani, delle presenze boschive nelle aree collinari, oltreché l'individuazione di specifiche azioni progettuali di bonifica e riqualificazione delle aree degradate, deboli o compromesse, come quelle relative ai corsi d'acqua ed alle cave nonché specifici interventi di mitigazione e compensazione delle nuove opere infrastrutturali.

In questo senso, di grande rilievo è stata la proficua collaborazione con l'Ente Parco del Ticino che ha portato alla sottoscrizione di ben cinque Convenzioni, per un importo complessivo finanziato dalla Regione di quasi 2 milioni di Euro, finalizzate alla realizzazione di importanti attività di ricerca e monitoraggio delle ricadute ambientali causate dall'apertura dell'aeroporto, oltre alla progettazione e realizzazione di interventi di compensazione ambientale e di fruizione sociale delle aree limitrofe all'aeroporto (opere di riforestazione, creazione della rete di piste ciclabili ecc.).

L'obiettivo strategico è quello di perseguire l'equilibrio tra la promozione dello sviluppo economico (e urbano) e la qualità della vita in un territorio come quello dell'area che va da Malpensa alla Fiera, fortemente antropizzato e caratterizzato da un "carico" urbanistico notevole, ma anche connotato da valenze ambientali di grande rilievo.

Il ruolo riequilibrante dovrà essere rivestito da un'efficace rete ecologica che non può essere intesa come la semplice individuazione di fasce verdi per connettere ambiti di tutela già esistenti, ma piuttosto come sistema strategico, capace di determinare le coordinate degli interventi compatibili previsti dalla programmazione territoriale e da realizzare attraverso interventi di rinaturalizzazione da prevedere sui corridoi e sugli ambiti di appoggio della rete che, pertanto, dovrà essere costituita sia da nodi (ambiti più o meno vasti con caratteristiche di naturalità diffusa e con emergenze di significativo interesse) sia da elementi di collegamento (fasce verdi con vari livelli di naturalità e di ampiezza da costruire, migliorare, tutelare). Attraverso questa si possono creare dei collegamenti tra il Lago Maggiore

il fiume Ticino e le aree boschive della parte sud della Provincia. Dal punto di vista ecologico e biogeografico, la Valle fluviale del Ticino costituisce uno straordinario corridoio biologico. La tutela di quest'area ha contribuito notevolmente alla conservazione attiva degli ambienti naturali e dei complessi e minacciati ecosistemi che la caratterizzano. Compito del Parco Ticino è di favorire quest'opera di collegamento e di deframmentazione e di creare le condizioni perché altri collegamenti con preziose "isole di biodiversità" siano riattivati come, ad esempio, si sta facendo con il Parco del Campo dei Fiori a nord, con il Parco Agricolo sud Milano a est e con quello del Po Alessandrino a sud ovest. Le problematiche riguardano scale spazio-temporali molteplici, dalla scala Europea, a quella locale, passando per tutte le soglie intermedie.

1.1.5 L'idea programma

L'Idea Programma, ovvero il progetto vero e proprio, si articola attorno ad un percorso conoscitivo e progettuale che vuole approcciare secondo un principio di complessità le criticità, ma soprattutto le opportunità del sistema territoriale di riferimento.

Il quadro delle opportunità oggetto dell'Idea Programma non può prescindere dall'esigenza di mettere in relazione il sistema di connessioni di livello transnazionale ed europeo con alcuni elementi chiave e di eccellenza del contesto locale, elementi che emergono nella loro puntualità come nodi di reti superiori al territorio locale (anch'essi di livello internazionale).

Se quindi il sistema dei corridoi gioca un ruolo centrale nel ridisegno delle occasioni di relazione dell'area di riferimento, la presenza dell'aeroporto internazionale di Malpensa e del Nuovo Polo Fieristico Milanese sottopone le scelte locali ad una triplice esigenza: quella della valorizzazione dei poli (grazie anche alla presenza dei Corridoi), quella della loro messa in rete ed infine, la più importante quella di creare sinergie tra i "poli" ed il contesto territoriale.

In sintesi quindi le diverse attività nelle quali si articola l'Idea Programma prendono avvio dalla volontà di strutturare la lettura della complessità territoriale dello spazio-sistema di riferimento, secondo quanto emerso nella descrizione del contesto, in:

- corridoi, sia infrastrutturali che ambientali, caratterizzati da forte identità e relativa autonomia dal contesto;
- poli o motori dello sviluppo, che emergono dal territorio come potenzialità di livello sovralocale in parte autoalimentate;
- reti del territorio, oggi marginali rispetto alle occasioni di sviluppo ma che ne rappresentano il tessuto connettivo di "appoggio" territoriale

L'approccio su cui si basa l'articolazione della proposta di Progetto Pilota pone al centro dell'attenzione il tessuto territoriale, oggi elemento di "marginalità nella marginalità", proprio perché, se lo spazio-sistema di riferimento è marginale nei confronti dei corridoi infrastrutturali internazionali, il tessuto territoriale è, a sua volta, marginale nei confronti dei grandi temi di attenzione di questo territorio, i motori dello sviluppo.

Diverse stratificazioni funzionali hanno colonizzato il territorio dell'area del Sempione con insediamenti d'eccellenza e di rilevanza sovralocale (i Motori), ma il

rischio che questi luoghi si configurino come recinti chiusi che impattano sul territorio, con cesure di collegamento con l'area metropolitana ed il sistema di flussi materiali ed immateriali, non è così remoto. L'approccio progettuale e programmatico delle pubbliche amministrazioni e delle autonomie funzionali ha voluto contrastare questo processo di isolamento dal contesto soprattutto facendo riferimento a meccanismi di compensazione (dal punto di vista ambientale) e di insediamento di funzioni ausiliarie (dal punto di vista economico); ma gli importanti squilibri irrisolti da interventi e politiche puntuali e settoriali sono la dimostrazione dell'esigenza di un cambiamento radicale del punto di vista e quindi dell'approccio ai diversi problemi dell'area.

L'idea programma è dunque quella di cogliere e valorizzare le peculiarità che il tessuto locale mette in campo per connettere le diverse opportunità di sviluppo e proporsi, per competere nelle reti internazionali, come un sistema territoriale articolato, dinamico e sostenibile.

Questo a partire anche dalla scelta di misurarsi con problematiche comuni all'intera area metropolitana lombarda, cioè la conurbazione che comprende l'hinterland milanese, l'asse del Sempione, la Brianza e quella che è stata definita la "Città Lineare" che si estende tra Bergamo, Brescia e Verona, senza però dimenticare che questa conurbazione è parte di una più vasta megalopoli che comprende, oltre il Nord-Ovest la città lineare emiliana e l'area metropolitana torinese. Nel momento in cui ci si appresta a governare processi di sviluppo del territorio della provincia di Varese, non si può limitare l'orizzonte d'analisi ai soli processi evolutivi che si possono ingenerare all'interno dei confini che, amministrativamente, delineano il territorio provinciale, ma si impone la necessità di estendere tale orizzonte ad una scala geografica più appropriata per percepire e riconoscere quegli elementi di complessità che, generando o meno interazioni e relazioni, possono influenzare una situazione territoriale e i processi di trasformazione medesimi.

La realtà socio-economica e territoriale della nostra provincia, è significativamente caratterizzata dalla sua inclusione in un'area vasta che comprende il Canton Ticino a Nord, il comense e l'area della Brianza a Est, l'area metropolitana milanese a Sud, con una tendenza in atto ad espandersi nel prossimo futuro verso la provincia di Novara e l'area metropolitana torinese. La scala geografica di questa conurbazione diventa quindi indispensabile per valutare le criticità emergenti in rapporto, soprattutto, alle nuove sfide connesse ai collegamenti internazionali, le quali determineranno eventi di trasformazione che potrebbero, non solo sfuggire al controllo, ma talvolta, addirittura, alla percezione diretta delle amministrazioni locali.

1.1.6 Obiettivi perseguiti e risultati attesi

L'Idea Programma è volta alla ricerca, strutturazione e condivisione di un percorso di sviluppo che sappia leggere e valorizzare la diffusione di potenzialità locali presenti nel tessuto territoriale e porle in relazione con le occasioni di scala vasta (rappresentate sia dai corridoi che dai poli di Malpensa e Nuova Fiera).

La volontà di superare la logica dello sviluppo "ad ogni costo", e le conflittualità legate alla difesa da ricadute negative, porta a porsi come obiettivo generale quello

di costruire e condividere un modello di sviluppo, che a sua volta si deposita sul territorio come un scenario di sviluppo progettuale, tale scenario sarà costruito integrando obiettivi di sviluppo, quali la competitività e la qualità (ambientale e sociale), ed obiettivi di "disegno del territorio", quali lo sviluppo dei poli urbani in un'ottica di eccellenza e la valorizzazione attiva della maglia territoriale funzionalmente integrata (superando la dicotomia città campagna).

La competitività di un territorio si gioca, infatti, con riferimento all'intera complessità delle sue componenti facendo emergere la stretta correlazione tra identificazione di obiettivi economici e programmazione e gestione territoriale.

Nel quadro dunque dei più generali obiettivi di sviluppo della competitività e dell'integrazione territoriale di dinamiche e funzioni (in un'ottica di sostegno, valorizzazione e tutela dell'attuale struttura reticolare e policentrica del territorio) i principali obiettivi che il progetto si pone riguardano la possibilità di creare un sistema territoriale unitario integrandone e valorizzandone le diverse componenti, ed in particolare:

1. definire le opportunità/necessità di relazione materiale o immateriale tra i corridoi ed il territorio, in funzione alle reali esigenze locali e alle potenzialità di connessione offerte dalle reti;
2. valorizzare le sinergie tra il sistema infrastrutturale (poli e reti) potenziale motore dello sviluppo ed il tessuto locale attraverso l'alimentazione di un circolo virtuoso che porti ad individuare elementi locali di qualificazione dei nodi e esternalità positive di questi ultimi nei confronti delle reti locali;
3. consolidare la rilevanza del sistema ambientale trans-nazionale del Ticino, ponendolo in relazione con i percorsi di sviluppo delle reti territoriali e del sistema infrastrutturale internazionale.

Il progetto si svilupperà secondo le tre tipologie di azione previste dal Progetto Pilota, ognuna delle quali (come descritte in seguito) porterà alla realizzazione di specifici elaborati e progetti, trasversalmente a queste è però possibile tracciare un quadro dei risultati attesi a livello di Idea Programma:

- operare una ricognizione programmatica sul territorio degli attori e degli interessi (risorse) coinvolgibili e attivabili;
- definire un quadro di attività prioritarie o interventi "bandiera" la cui realizzazione (ad opera dello stesso progetto o dei diversi partner) sia essenziale per innescare processi virtuosi di sviluppo;
- sperimentare forme d'azione innovative per strumenti e approcci che sappiano valorizzare il capitale progettuale emergente dal quadro di contesto;
- costruire basi conoscitive comuni e condivise dei fenomeni territoriali per supportare i diversi percorsi di pianificazione e programmazione che gli enti competenti stanno affrontando.

1.1.7 Strutturazione del partenariato

Portare a concretezza l' Idea Programma necessita del coinvolgimento di più soggetti istituzionali che possano supportare il ruolo della Provincia nelle varie fasi di elaborazione, formalizzazione, comunicazione, sviluppo dell'idea e delle azioni che la contraddistinguono.

Il nucleo partenariale su cui basare l'intero percorso progettuale è costituito dalla Provincia di Varese, dalla Regione Lombardia e dal Consorzio di Gestione del Parco del Ticino, i cui ruoli consistono nella: promozione del progetto pilota ed elaborazione delle linee d'intervento per quanto riguarda la Provincia di Varese, verifica della compatibilità delle proposte rispetto agli obiettivi del proprio Piano Territoriale ed eventuale affinamento delle proposte stesse per quanto riguarda il Parco del Ticino, verifica della rispondenza degli obiettivi del progetto agli indirizzi della politica territoriale regionale e coordinamento interistituzionale, in particolare con enti locali di altre province, per quanto riguarda la Regione Lombardia.

A partire da questo nucleo partenariale di base in relazione alle diverse azioni in progetto ed al loro differente contesto di riferimento il partenariato potrà ulteriormente ampliarsi ricomprendendo sia enti territoriali sia attori socio economici. La progettazione e gestione del percorso di coinvolgimento e concertazione con partner esterni al nucleo partenariale di base saranno oggetto di una specifica azione (azione partenariale), che promuoverà il confronto con attori anche di scala trans-nazionale.

1.1.8 Innovatività ed esemplarità dell' Idea programma

L'area oggetto del Progetto Pilota è stata oggetto di svariate attività progettuali e programmatiche che hanno diversamente approcciato il tema della competitività del territorio (dando talvolta priorità alla componente infrastrutturale, economica oppure più prettamente territoriale ed ambientale). Il valore aggiunto in termini innovativi dell' Idea Programma è quello di proporre un approccio di lettura e valorizzazione della complessità territoriale a fronte di esperienze che, per scala di riferimento, settorialità e livello attuativo, hanno in parte "risolto" la complessità in una separazione di temi, obiettivi ed azioni.

I caratteri innovativi dell' Idea Programma emergono dal suo proporsi come base di riferimento (condivisa ed integrata) per guidare e indicare la coerenza tra azioni (interne o esterne al progetto stesso).

In particolare da un punto di vista metodologico l'approccio, sia nell'attività analitica che in quella progettuale, alla multiscalarità propone uno "strabismo" progettuale cruciale nel momento in cui l'oggetto di attenzione non è l'elemento locale o di livello "globale" ma le relazioni (sinergiche o conflittuali) che tra questi si genera. Un'attenzione plurima all'integrazione inoltre si rispecchia sia a livello di metodo integrando "settori" di analisi tradizionalmente disgiunti (in particolare analisi delle dinamiche economiche e dei caratteri territoriali), sia a livello di partenariato.

È infatti dall'attenzione all'azione partenariale che potenzialmente emergeranno i principali elementi di innovatività, ma anche di esemplarità dell'esperienza. In

particolare il progetto si propone innanzitutto di essere veicolo di condivisione (di informazioni e progettualità) e quindi quadro di riferimento per l'azione di tutti i diversi attori in gioco; consapevoli della molteplicità di interessi e della relativa inabilità delle parti in gioco, l'Idea Programma vuole da un lato individuare sin da subito gli attori che (a diverso livello) garantiranno attraverso l'integrazione dei loro strumenti di pianificazione e programmazione un solido "scheletro" attuativo allo scenario di progetto; dall'altro, attraverso strutturati percorsi di coinvolgimento proporre una base conoscitiva condivisa capace di portare a coerenza le azioni e gli strumenti che i diversi attori (con diversi obiettivi) potranno attivare sul territorio.

1.1.9 Sinergie con piani e programmi in atto e/o in elaborazione

L'Idea Programma si sviluppa a partire da un'analisi approfondita del territorio, di ciò che lo caratterizza e di ciò che lo trasforma, prendendo in considerazione i programmi/progetti in atto, al fine di interpretare i bisogni del territorio stesso, sviluppando sinergie con i piani e i programmi in elaborazione e in fase di attuazione.

Fondamentale è l'analisi degli impatti, sia socio-economici sia ambientali, che il sistema aeroportuale di Malpensa e il polo fieristico di Rho - Pero hanno sui territori limitrofi. Ciò che ci si propone è di porre in relazione questi due poli territoriali con i Corridoi infrastrutturali in progetto, studiarne gli effetti sul tutto il sistema territoriale di riferimento e sfruttarne le potenzialità derivanti, in modo tale che il territorio acquisti una valenza competitiva. Gli strumenti di pianificazione in atto e/o in elaborazione, come il Piano Territoriale d'area Malpensa, il Piano Territoriale Regionale il PTCP della provincia di Varese il DAISSIL, sempre della Provincia di Varese, sono utili a favorire un incontro tra le diverse scale territoriali, integrando e facendo interagire politiche ambientali, di mobilità e di sviluppo industriale.

Attraverso l'Idea Programma, partendo dai progetti di scala vasta che introducono nello scenario futuro l'incremento degli scambi commerciali (favorito dall'entrata "a regime" dei Corridoi) e l'ulteriore sviluppo di Malpensa come *hub* di livello internazionale, si arriva a considerare strumenti di programmazione a livello locale, come i PISL, analizzando così le criticità e le potenzialità di ciascun sistema: socio-economico, ambientale e infrastrutturale.

Ogni strumento di programmazione (negoziata e non), analizza il territorio, il suo stato di fatto, i suoi bisogni, gli scenari relativi, e cerca di porsi come obiettivo quello di cogliere le opportunità derivanti da fattori programmati (es. grandi opere), o semplicemente offerti dal territorio stesso (es. le aree industriali dimesse che rappresentano una grande occasione di riqualificazione di tutto il contesto in cui si inseriscono).

Proprio alla luce di una intensa attività programmatoria e negoziale, e cogliendo l'opportunità di uno sviluppo contestuale dei vari strumenti, quanto emerge dall'idea programma in termini di analisi di quadro di riferimento e di progetti troverà coerenza a scala vasta e nei confronti della molteplicità delle politiche degli enti locali, grazie alla presenza nel nucleo partenariale di tutte le amministrazioni attualmente impegnate dei nuovi e già citati strumenti di pianificazione.

1.1.10 Integrazione e messa in rete dei sistemi produttivi ed ambientali

Se da un lato l'idea programma focalizza la propria attenzione sul potenziamento delle opportunità per il territorio sia per quanto riguarda la promozione del medesimo, attraverso il miglioramento di infrastrutture, attrezzature e servizi, sia per quello che concerne lo sviluppo di attività e di imprese in connessione con l'apertura verso l'estero consentita da Malpensa e dal Nuovo Polo Fieristico, il presupposto di partenza cui fare riferimento è la considerazione di quanto la valorizzazione e il potenziamento della risorsa territorio, in termini di qualità ambientale e quindi qualità della vita siano indispensabili al fine di poter attivare una concreta strategia di sviluppo locale.

La presenza di un aeroporto e di una fiera di così grande importanza, costituisce la premessa per attrarre nuove attività di pregio, sia nel settore produttivo che in quello dei servizi, e per potenziarne altre che traggono benefici dalla vicinanza a tali infrastrutture. Si tratta quindi di una opportunità di grande portata che può costituire, nel prossimo futuro, fonte primaria di sviluppo economico del territorio. L'idea programma assume il compito di definire le azioni atte sia a mettere "a sistema" tra loro le imprese localizzate (o in corso di localizzazione) lungo l'asse Malpensa - Fiera, così da creare sinergie tra i diversi "distretti industriali", nel tentativo di rafforzare il tessuto industriale di tutto il contesto considerato, sia a configurare un unico sistema territoriale capace di valorizzare reciprocamente la struttura produttiva e quella ambientale.

In quest'ottica il progetto rivede il principio della sostenibilità locale dello sviluppo in termini di tutela attiva del paesaggio e dell'ambiente (agricoltura e fruizione) e di governo dei rapporti tra società e territorio (valorizzazione, sfruttamento, marginalizzazione), anche in relazione ai cambiamenti sociali indotti. E, proprio considerando le dinamiche socio economiche in divenire allarga il proprio approccio al sistema ambientale considerandolo elemento di sviluppo che qualifichi ulteriormente le opportunità future e che permetta di valorizzare il tessuto di vuoti funzionali, tradizionalmente marginali rispetto alle attività progettuali.

L'Idea Programma vuole sfruttare il consolidamento di Malpensa e l'insediamento della nuova Fiera, come occasione per comprendere compiutamente quali possano essere gli interventi da promuovere per fare in modo che l'area sia valorizzata anche in funzione di quegli elementi che si connotano per la loro bellezza e che possono determinare un plusvalore in termini di attrattività anche per quelle imprese che vogliono collocare i loro centri operativi in un contesto ambientale più gradevole.

Un esempio può essere la creazione di un sistema continuo di aree verdi dalla Fiera fino al parco del Ticino, che si sviluppi verso nord diramandosi lungo i laghi prealpini (Maggiore, Ceresio, Varese, Monate e Comabbio), riconosciuti (tramite norme e vincoli) come capisaldi per la definizione di una strategia di sviluppo del territorio basata su modelli di sostenibilità e compatibilità, potrebbe ben essere un'ulteriore azione proposta dal progetto pilota.

1.1.11 Rafforzamento della struttura policentrica dell'armatura urbana e territoriale

Le più recenti elaborazioni culturali espresse nei documenti ufficiali dell'Unione Europea, vedono nel sistema policentrico un modello ottimale per conseguire l'obiettivo di uno sviluppo territoriale concreto, sostenibile ed equilibrato.

Un fattore essenziale è quello dell'integrazione fra città e zone rurali che implica una strategia di sviluppo e di crescita che si appoggi sulle caratteristiche di entrambe, mettendole in rete e a disposizione di entrambi i contesti. Questa strategia impone una scelta di "poli" da mettere in rete e chiaramente anche di scelte gerarchiche di poli principali e secondari, in modo da costruire una rete di collegamento il più funzionale possibile.

Uno dei punti di riferimento può essere, nel breve periodo, una politica che miri a sostenere la diffusione sul territorio e nel sistema urbano di elementi di eccellenza per la qualificazione delle produzioni sia di beni che di servizi. Sul lungo periodo occorreranno interventi che riescano da una parte a diversificare l'offerta d'inserimento nel mondo del lavoro, dall'altra a migliorare la qualità della vita nelle varie parti del suo territorio. La realtà lombarda si caratterizza, da un lato per la presenza di una metropoli di importanza continentale quale Milano, con tutti i fenomeni connessi di polarizzazione e di accentramento, dall'altra dalla presenza di una storica rete di centri medi, che, di fatto, gravita sul capoluogo. In particolare è utile ricordare come l'Idea Programma si realizzerà su un'area che vanta tradizionalmente forti relazioni con la metropoli milanese e che ha mantenuto, anche a fronte di intensi processi urbanizzativi, una struttura urbana centrata sulla reticolarità e la complementarità tra i centri; tutti fattori che favoriscono una prospettiva di ri-articolazione territoriale di alcune funzioni di eccellenza per la competitività locale.

Occorre considerare che il policentrismo può svilupparsi secondo scale differenti:

- a scala europea, Milano, considerata città emergente del sistema italiano, si inserisce nella rete dei grandi poli urbani che gravitano attorno al sistema alpino;
- a scala nazionale, essa si rapporta al sistema dei centri economici dell'Italia settentrionale, Torino, Brescia, Padova, Bologna;
- infine, a scala regionale, Milano costituisce centro di forza attrattiva superiore nei confronti dell'insieme di poli secondari rappresentati dalle città storiche ora capoluogo di provincia, Varese, Como, Bergamo e Brescia.

La dimensione entro cui operare è quella della competitività, la quale va accresciuta attraverso un'articolazione delle funzioni basata sull'interdipendenza tra l'armatura urbana e l'identità dei territori, nonché attraverso il rafforzamento delle connessioni, all'interno al sistema territoriale, e con le reti ed i sistemi di livello superiore. Il raggiungimento dei risultati attesi non prescinde dal favorire la coesione territoriale attraverso ogni ordine di partenariato.

1.1.12 Articolazione progettuale dell'Idea Programma

L'Idea Programma si articola, secondo quanto previsto dal Progetto Pilota in 3 livelli territoriali cui fanno riferimento 3 diverse azioni. Come già visto però il riferimento al sistema (infrastrutturale europeo), al conteso (territoriale) ed al locale, sono quelle che potremmo definire chiavi di lettura della complessità territoriale che il progetto vuole trattare.

L'azione di sistema, infatti, si pone come occasione (soprattutto analitica) per definire un quadro locale delle opportunità e delle necessità di intercettare relazioni e sinergie di livello europeo; l'azione di contesto come attività per la costruzione di un progetto territoriale, che articolandosi secondo la forma dello scenario progettuale proponga agli attori territoriali una visione di sviluppo non solo del territorio, ma anche delle sue relazioni "globali"; l'azione locale, realizzando progettualmente uno o più elementi chiave dello scenario progettuale si misurerà concretamente con l'effettiva condivisione di tale scenario verificandone gli elementi analitici (in termini ad esempio di ricadute delle reti infrastrutturali).

1.1.12.1 Azione di sistema

L'Azione di sistema consiste in uno "studio" sulle ricadute territoriali derivanti dall'attestarsi delle grandi reti di trasporto e dai grandi hub, in funzione dell'individuazione delle strategie più idonee ad estendere sul territorio i benefici degli interventi in programma, limitando gli elementi di detrazione ambientale.

Per quanto concerne l'impatto dei corridoi, la documentazione reperita non è costituita da veri e propri studi, piuttosto da schede, articoli, interventi, dai quali traspare più che altro una sorta di fideismo verso la grande "occasione" che l'entrata a regime dei corridoi transeuropei rappresenterà per i territori attraversati. Non mancano, tuttavia, interventi improntati a scetticismo se non a vera e propria critica, motivata, nei confronti degli atteggiamenti pro - corridoi.

Diversa la situazione relativa alle infrastrutture puntuali: la ricognizione svolta consente di osservare che esistono già parecchi studi, e che sono anche molto recenti (cfr.: ricerca LIUC pubblicata nel novembre 2004; studio Gruppo CLAS pubblicato nel dicembre 2004; rapporto annuale sulle infrastrutture in Lombardia - Unioncamere, giugno 2004; Scenari delle trasformazioni attendibili dal NPF, CCIAA Milano, dicembre 2003; Fondazione Fiera Milano - Quaderno 5, aprile 2004).

In sostanza l'azione di sistema dovrebbe far in modo che l'idea programma progetti come "trattenere" sul territorio varesino parte dei benefici derivanti dalla presenza di Malpensa e del NPF, L'occasione del progetto pilota "Complessità Territoriali" è quindi propizia per affrontare una sintesi analitica degli studi e delle elaborazioni già disponibili in merito al ruolo e alle potenzialità delle grandi infrastrutture puntuali e dei corridoi plurimodali, volta ad individuare quali siano gli "elementi" necessari affinché le sinergie prospettate siano realmente intercettabili dal tessuto economico locale, parimenti, quali siano i nodi critici derivanti dall'insufficienza o dall'assenza degli "elementi" suddetti, e quali indirizzi debbano essere privilegiati

nell'azione degli enti territoriali affinché le carenze siano colmate, anche in relazione alle effettive possibilità d'intervento degli enti medesimi, soprattutto nel campo delle infrastrutture (in ordine alle reti primarie, le limitate competenze degli enti locali fanno sì che siano direttamente realizzabili da questi ultimi solo progetti di adeguamento "puntuale", che però sarebbero inquadrati, grazie all'Azione di sistema, in un complesso organico e finalizzato al miglioramento dell'intera rete).

1.1.12.2 Azione di contesto

L'azione di contesto consiste nell'elaborazione di un progetto d'ambito finalizzato ad ottenere un riequilibrio dei poli territoriali (in particolare Malpensa e NPF), di contribuire alla definizione del PTC di prossima redazione, e di alimentare il rapporto con il Parco del Ticino attraverso la valorizzazione delle aree di frangia e l'individuazione di nuovi possibili elementi attrattori.

La strategia complessiva che guida l'Azione di contesto si orienta verso una proposta di guida - attraverso la costruzione di uno scenario progettuale condiviso - valorizzazione e coordinamento delle azioni locali, perseguendo l'integrazione di tutte le componenti della complessità territoriale e delle potenziali occasioni di sviluppo, puntando a sostenere la competitività del territorio a partire da un incremento della sua attrattività, in termini di qualità ambientale e di vitalità, cercando di contrastare la tendenza a "volgere lo sguardo a Milano", già percepibile da parte delle istituzioni che guidano la gestazione del NPF.

1.1.12.3 Azione pilota locale

L'azione Pilota locale sarà lo strumento operativo attraverso il quale concretizzare sul territorio gli esiti sia dell'Azione di sistema che dell'azione di contesto, la sua attuazione potrà avvenire attraverso piani, programmi o progetti di iniziativa comunale o intercomunale o privata.

Definire tali azioni in dettaglio non può, pertanto, prescindere dagli indirizzi derivanti dall'Azione di sistema e dal quadro complessivo da stabilirsi attraverso il progetto d'ambito.

Non si può del resto ignorare che il successo dell'Idea Programma dipenderà in gran parte dall'attuazione che la stessa troverà nel territorio, anche in ragione della sua effettiva replicabilità, che va intesa non solo con riguardo al percorso progettuale dell'idea, ma anche alla concreta applicabilità dell'azione locale, da valutarsi in relazione al riscontro presso le comunità locali ed al risultato della sua applicazione.

1.1.12.4 Azione partenariale

Un ruolo centrale nel progetto proposto, è stato più volte ribadito, è quello della necessità di portare a condivisione gli elementi progettuali ed i risultati raggiunti, proprio perché, la complessità non solo fisica del territorio porta in primo piano il ruolo assegnato agli attori ed agli interessi in campo.

L'azione partenariale si potrà strutturare a partire dal riconoscimento dei potenziali partner e, una volta definite a grandi linee le categorie di relazioni, attraverso la programmazione del processo di coinvolgimento. Allo stato attuale è stata riconosciuta la base partenariale di riferimento (Provincia di Varese, Regione Lombardia e Parco del Ticino) quali enti di riferimento per la definizione degli indirizzi di governo sui territorio.

1.2 QUADRO RAGIONATO DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

La descrizione del quadro dei programmi complessi si concentra sulle attività promosse dalla Provincia di Varese o sul suo territorio perché negli ultimi anni quest'ultimo, sottoposto a diverse e importanti sollecitazioni (Malpensa e Obiettivo 2), ha saputo dimostrare una discreta vivacità.

La provincia è caratterizzata da un contesto particolarmente favorevole agli interventi di programmazione per la presenza di iniziative istituzionali a supporto dello sviluppo economico locale. Ciò rappresenta un indubitabile fattore di vantaggio della provincia di Varese sia sotto il profilo dell'esperienza nell'attività pianificatoria - programmatrice e nella successiva gestione degli strumenti, sia per la presenza di un qualificato partenariato locale in grado di supportare e costituire il processo di governance. La Provincia di Varese ha promosso negli ultimi anni iniziative di sviluppo locale, parte realizzate attraverso l'applicazione di strumenti di programmazione negoziata così come definiti della legge 662/96, parte attraverso un lavoro di concertazione dei processi di sviluppo tra le istituzioni competenti, gli attori locali pubblici e privati. L'esperienza della programmazione negoziata ha avuto inizio nel 1998, a seguito di una sollecitazione da parte dell'Unione Industriali e delle Organizzazioni Sindacali, con l'assunzione da parte della Provincia del ruolo di Coordinatore del Tavolo Provinciale di Concertazione per lo sviluppo e l'occupazione in provincia di Varese e con l'avvio dei lavori del Patto Territoriale OGMA Malpensa, Sempione, Valle Olona, Medio Verbano di cui la Provincia è stata nominata Soggetto Responsabile. Il Tavolo Provinciale di Concertazione è stato individuato come il luogo al quale vengono ricondotte tutte le iniziative di programmazione negoziata e di sviluppo locale promosse nel territorio. Al Tavolo Provinciale di Concertazione siedono, insieme alla Provincia, la Camera di Commercio, le Associazioni di categoria, i Sindacati.

Il Patto Territoriale OGMA

La prima iniziativa di programmazione negoziata promossa dal Tavolo Provinciale di Concertazione è stata il Patto Territoriale Ogma, Malpensa, Sempione, Valle Olona, Medio Verbano.

Il Protocollo d'Intesa Finale è stato sottoscritto da 43 Comuni della provincia.

Non tutti i Comuni che aderirono al Patto ricadevano in area obiettivo 2, pertanto una delle peculiarità di tale esperienza è consistita nella volontà di coinvolgere tanto le aree deputate a ricevere un sostegno finanziario in virtù della loro

classificazione come aree depresse, quanto aree che pur non essendo riconosciute tali, necessitano di un coinvolgimento in modi e forme diverse nelle politiche di sviluppo del territorio al fine di garantire una riqualificazione economico-sociale in modo sostenibile ed integrato. L'attività della Provincia e del Tavolo Provinciale di Concertazione si è mossa su due versanti: da un lato si è portata avanti l'esperienza della gestione della procedura ministeriale del Patto OGMA, dall'altro si sono configurate nuove politiche e strategie di sviluppo per le diverse aree del territorio che non hanno goduto dei finanziamenti con risorse proprie di tale strumento di programmazione negoziata. Il primo versante di azione, ovvero ciò che è stato sottoposto al finanziamento Cipe, è stato portato avanti nel rispetto della procedura e degli schemi cronologici propri di tale strumento.

Il secondo versante di azione invece si presta ad assicurare continuità al processo di sviluppo innescato dal Patto, ma questa volta al di fuori dei tempi, delle risorse e della procedure in vigore fino agli scorsi giorni. In questo ambito ricadono anche i Comuni che solo recentemente sono stati riconosciuti appartenenti alle aree depresse e che pertanto per il nuovo settennio di programmazione delle risorse dei Fondi strutturali possono beneficiare di nuove opportunità di finanziamento. Una novità è rappresentata anche dall'iniziativa della Regione Lombardia in merito alla sperimentazione della programmazione negoziata attraverso lo strumento dei Progetti Integrati di Sviluppo Locale (PISL).

Il PRUSST della provincia di Varese

Già nella fase di costruzione del Patto si è voluto rafforzare l'azione di sviluppo nel territorio, attraverso la promozione del Programma di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio della provincia di Varese, promosso dalla Provincia di Varese quale strumento di supporto al lavoro del Patto territoriale e occasione per creare una sinergia ed un approccio integrato al tema dello sviluppo locale. Si tratta di un programma già approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici, in corso d'attuazione, la cui proposta è stata costruita tenendo presente due elementi fondamentali:

- l'opportunità di raccordare e far dialogare i programmi che a diverso titolo incidono sullo sviluppo del territorio provinciale (il Piano Territoriale d'Area (PTA) Malpensa 2000 e il Patto territoriale) e le esigenze espresse dal basso;
- la necessità di estendere le dinamiche di sviluppo alle porzioni più marginali del territorio ed in particolare a quelle non interessate dalla programmazione del PTA e del Patto.

L'obiettivo che la Provincia si è posta promovendo il PRUSST è stato quello di alimentare attraverso questo strumento la creazione di un parco progetti a sostegno dello sviluppo locale, individuati secondo logiche di coerenza sia interna che rispetto ai diversi livelli e strumenti di programmazione. Il PRUSST è composto da 69 interventi (53 pubblici e 16 privati). Il PRUSST è stato finanziato dal Ministero delle Infrastrutture con 1.119.063,97 destinati a contribuire alla progettazione di interventi pubblici e con complessivi 3.166.806 Euro finalizzata al concorso alla realizzazione di infrastrutture pubbliche. I temi su cui il PRUSST concentra la propria azione sono:

- aree dismesse, come occasione per incentivarne la riconversione e la valorizzazione e limitare il rischio di marginalizzazione da un processo di sviluppo derivante dalla loro non diretta vicinanza con Malpensa;
- turismo e ricettività quali potenziali motori di sviluppo alternativo e soprattutto compatibile con le vocazioni del territorio;
- patrimonio storico e culturale come incentivo alla riscoperta delle piccole "emergenze" locali e occasione di rivitalizzazione economica, dei centri minori;
- ambiente come risorsa primaria per lo sviluppo delle attività turistiche ricettive e per promuovere lo sviluppo sostenibile e compatibile del territorio;
- accessibilità locale ma anche promozione di sistemi alternativi di accessibilità.

Il PISL-OGMA ai sensi della Deliberazione Giunta Regionale 21 dicembre 2001 - n. 7/7474

In continuità con l'azione condotta nell'ambito del Patto Ogma la Provincia di Varese, Soggetto Responsabile, unitamente al Tavolo di Concertazione, ha risposto al Bando della Regione Lombardia per la ricognizione di iniziative di sviluppo locale condotte in coerenza alle procedure previste dalla legislazione nazionale sulla programmazione negoziata, proponendo una integrazione ai progetti presentati nell'ambito del Patto, con una specifica attenzione ai territori non ammissibili ai fondi comunitari, ma depressi e ammissibili a contributi nazionali (aree 87.3 c). La proposta della Provincia di Varese ha privilegiato gli assi tematici delle infrastrutture per la mobilità e del ciclo integrato delle acque. Per quanto riguarda le specificità territoriali gli obiettivi perseguiti sono risultati i seguenti:

per l'asse della Valle Olona la progettualità proposta persegue una strategia volta a:

- riconfermare la destinazione produttiva sia con riferimento al sedime specifico di valle che dei territori di più recente delocalizzazione;
- promuovere la riqualificazione e la valorizzazione delle risorse naturalistiche ed architettoniche.

Rispetto all'asse Arno - Sempione - Malpensa, i progetti proposti concorrono principalmente a compensare il deficit infrastrutturale, tanto più grave in relazione all'aumentato fabbisogno derivante dalla presenza di Malpensa 2000.

Il Progetto di sviluppo dell'Alto Varesotto ed i PISL Docup Ob. 2

Al Patto e al Prusst si sono accompagnate altre esperienze a favore dello sviluppo del territorio alcune delle quali rappresentano una "riproposizione" di azioni pensate nell'ambito del Patto o frutto dell'esperienza di concertazione e applicate in nuovi ambiti territoriali, altre si presentano con caratteristiche del tutto diverse.

Appartiene alla prima categoria il Progetto di Sviluppo dell'Alto Varesotto: si tratta di una iniziativa che vede coinvolte le Comunità Montane, la Camera di Commercio, le Associazioni di categoria, le Organizzazioni sindacali e la Provincia (quale Ente coordinatore) che ha avuto ed ha l'obiettivo di pianificare in modo concertato lo sviluppo di tali aree, individuando risorse e linee di finanziamento e contribuzione pubblica diversificate e che si prefigge tra i primi obiettivi quello di promuovere e sostenere la partecipazione strutturata al Docup ob. 2, in quanto il Progetto si

applica ad aree in buona parte recentemente classificate depresse secondo l'art. 1, comma 1 del DI 32/1995 convertito in legge 104/1995.

Si è inteso programmare un percorso di sviluppo insieme al partenariato locale insieme alle Comunità Montane, alla Camera di Commercio, alle associazioni di categoria, alle associazioni sindacali dei lavoratori, agli operatori privati.

In questo caso si è proceduto nel rispetto dei principi della programmazione negoziata ed in sintonia con i promotori locali, con l'obiettivo promuovere, orientare e sostenere la capacità progettuale locale e di inserire una progettualità di livello sovralocale nei PISL promossi localmente.

In particolare, per quanto riguarda l'area dell'Alto Varesotto sono stati presentati alla Regione Lombardia e ritenuti accoglibili i seguenti PISL:

PISL delle Valli Luinesi

PISL Comunità Montane della Valganna e della Val Marchirolo

PISL delle Valli Lepontine, che vede partecipare i Comuni di Lavena Ponte Tresa, Valganna, Brusimpiano e Marzio insieme alle località comasche della Val Solda e della Val d'Intelvi

I PISL Docup Ob. 2 nel sud della provincia

Il percorso di sviluppo, è stato programmato con l'obiettivo di sostenere la capacità progettuale locale inserendola in una Programmazione di livello provinciale.

In questo panorama si inserisce con originalità il lavoro compiuto dai Comuni della Valle Olona per la costruzione del PISL, quale strumento di programmazione dello sviluppo locale, finalizzato alla partecipazione concertata al DocUP Obiettivo 2. In tale ambito la tematica unificatrice è quella del fiume nel tentativo di non vederne la presenza solo come limite a causa delle frequenti e rovinose esondazioni, ma anche come risorsa (certo da recuperare) per il territorio.

Non va dimenticato, ovviamente il lavoro compiuto dalle Amministrazioni Comunali di Gallarate-Arsago Seprio-Samarate, e di Busto Arsizio per la costruzione dei relativi PISL.

In tali casi la Provincia di Varese ed il Tavolo di Concertazione provinciale hanno contribuito alla definizione degli obiettivi e della strategia per la costruzione del partenariato.

Il Tavolo Provinciale di Concertazione è attento agli sviluppi dei progetti ed impegnato a definire le modalità operative per l'estensione del partenariato.

Per l'area sud della provincia sono stati presentati alla Regione Lombardia e ritenuti accoglibili i seguenti PISL:

PISL "Una GreenWay per il medio Olona", che abbraccia i Comuni di Castellanza, Marnate, Solbiate Olona, Olgiate Olona, Fagnano Olona, Gorla Maggiore e Gorla Minore;

PISL del distretto Gallaratese, che vede coinvolti i Comuni di Gallarate, Arsago Seprio e Samarate;

PISL della città di Busto Arsizio.

Piano Territoriale d'Area Malpensa

Con la Legge Regionale 12 aprile 1999, n.10 è stato approvato il Piano Territoriale d'Area Malpensa che costituisce strumento di programmazione e di coordinamento delle strategie regionali per lo sviluppo economico – sociale e la valorizzazione ambientale del territorio lombardo interessato dall'insediamento dell'aeroporto intercontinentale Malpensa 2000.

La verifica del Piano Territoriale d'Area prevista dalla legge istitutiva a distanza di cinque anni dall'entrata in vigore dello strumento di programmazione coincide con un momento di particolare trasformazione nel posizionamento della Regione Lombardia in Europa, indirizzato verso una visione policentrica, ma in cui è possibile identificare la parte nord-ovest del territorio regionale (Area Vasta di Malpensa) come una polarità strategica, per il livello di relazioni che si stanno sviluppando con la Confederazione Elvetica (e quindi con le regioni del Centro-Europa) attraverso la realizzazione di importanti opere (nuovo traforo del Gottardo, traforo del Lötschberg) da un lato e per le nuove relazioni che si vengono a configurare nell'area pianeggiante padana (lungo la direttrice Torino – Novara – Milano – Venezia e province dell'asse pedemontano) dall'altro.

La revisione del Piano d'Area quindi dovrebbe configurarsi come strumento utile a favorire un incontro tra le diverse scale territoriali per contribuire all'integrazione tra fattori che, in assenza di logiche programmatiche e capacità di coordinamento, potrebbero faticare ad individuare comuni basi di interazione nella dinamica dello sviluppo futuro.

L'esperienza compiuta nei primi cinque anni porta a dire che tra gli effetti indotti dal Piano d'Area Malpensa, emerge un dato significativo: la modifica dell'approccio culturale attraverso un continuo scambio tra Regione ed Enti Locali e tra gli stessi Enti Locali, sulle tematiche più diverse, diviene elemento essenziale di una moderna gestione territoriale, ed è proprio in quest'ottica che la Provincia di Varese sta realizzando, in partenariato con Regione Lombardia e Parco del Ticino il Progetto Pilota Complessità Territoriale.

PTR – Regione Lombardia

Nella prospettiva di evoluzione della legislazione urbanistica regionale il PTR assume valenza di "atto fondamentale di indirizzo della programmazione di settore della Regione, nonché di orientamento della programmazione territoriale dei comuni e delle province". Tra i contenuti del PTR la legge per il governo del territorio include la definizione degli obiettivi di sviluppo generale del territorio e, in relazione ad essi, le linee orientative di assetto del territorio regionale. Le funzioni indicate di orientamento e indirizzo in un quadro di rapporti con i livelli subregionali di pianificazione e programmazione, caratterizzato da sussidiarietà "orizzontale" e "verticale", sottendono la definizione di strumenti di interlocuzioni. Il PTR indica i più significativi aspetti di criticità, rilevati dal raffronto fra le varie politiche e con gli obiettivi comuni assunti, nonché gli elementi volti a potenziare l'efficacia delle politiche stesse, allo scopo di organizzare una integrazione relativa delle programmazioni.

La Regione è ad oggi coinvolta in un processo di costruzione del PTR che si articola attraverso la redazione di diversi documenti intermedi oggetto di confronto, ultimo

tra questi il Documento Strategico, che, a dalle criticità del territorio riconosce gli ambiti strategici di azione regionale. Tra questi la necessità di misurarsi con la problematica dell'area metropolitana lombarda, individuata in prima approssimazione nella conurbazione che comprende l'hinterland milanese, l'asse del Sempione, la Brianza e quella che è stata definita la "Città Lineare" che si estende tra Bergamo, Brescia e Verona, senza però dimenticare che questa conurbazione è parte di una più vasta megalopoli che comprende, oltre il Nord-Ovest la città lineare emiliana e l'area metropolitana torinese.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Legenda

 Comuni aderenti al PRUSST

Interventi su edifici o aree

 Iniziativa privata

 Iniziativa pubblica

Interventi sulla viabilità

 Iniziativa pubblica

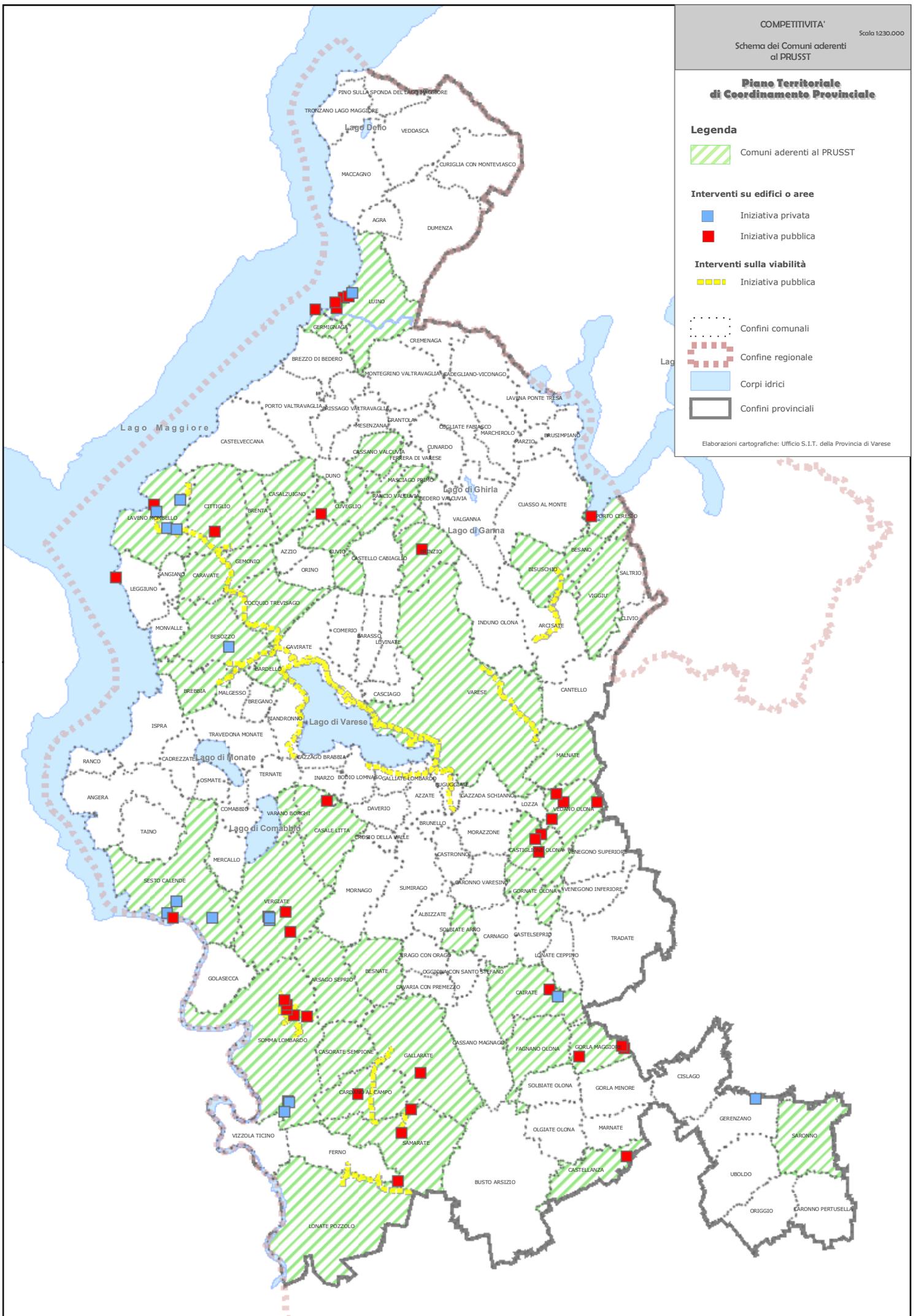
 Confini comunali

 Confine regionale

 Corpi idrici

 Confini provinciali

Elaborazioni cartografiche: Ufficio S.I.T. della Provincia di Varese



Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Legenda



Patto Territoriale OGMA



Confini comunali



Confine regionale

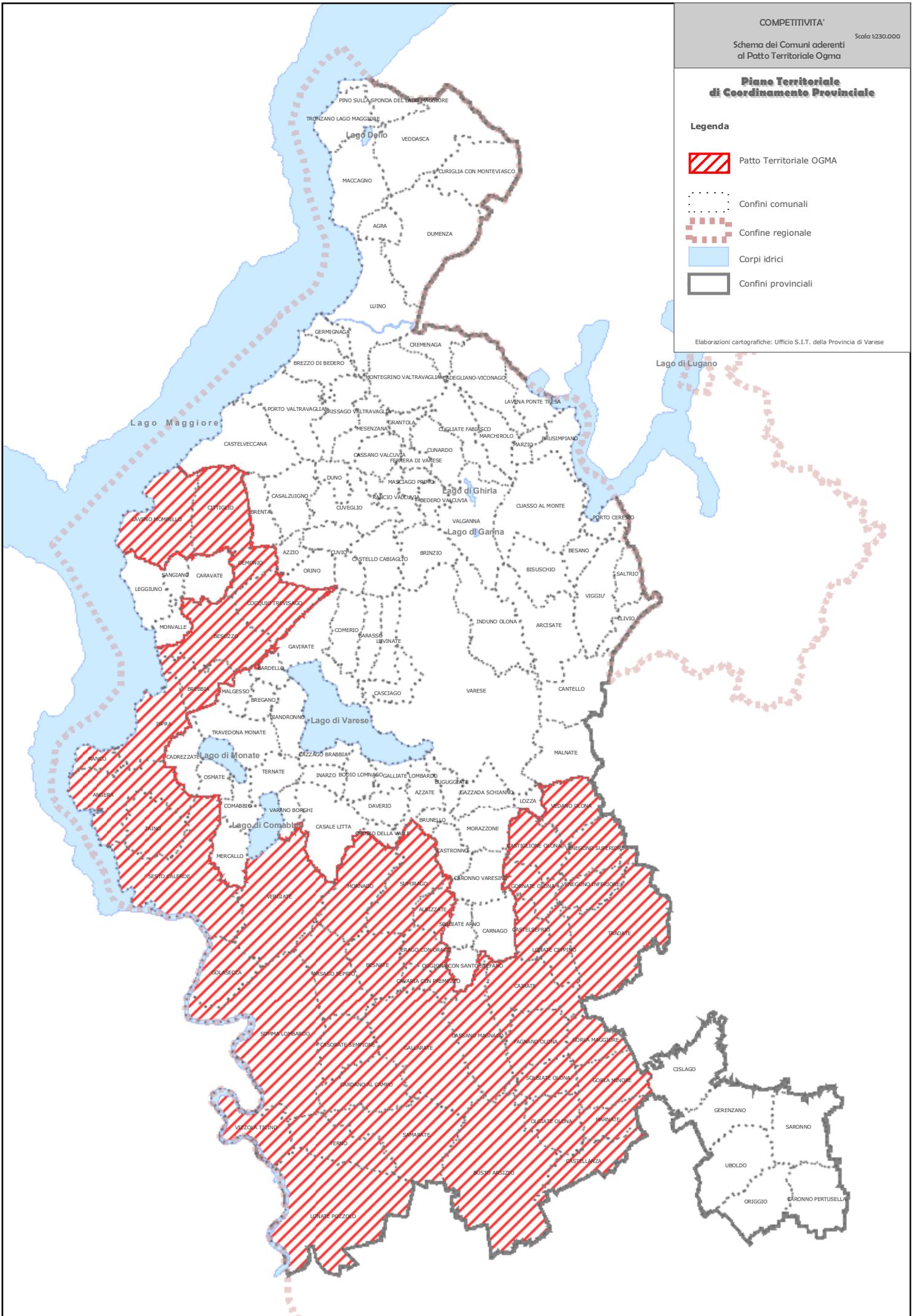


Corpi idrici



Confini provinciali

Elaborazioni cartografiche: Ufficio S.I.T. della Provincia di Varese



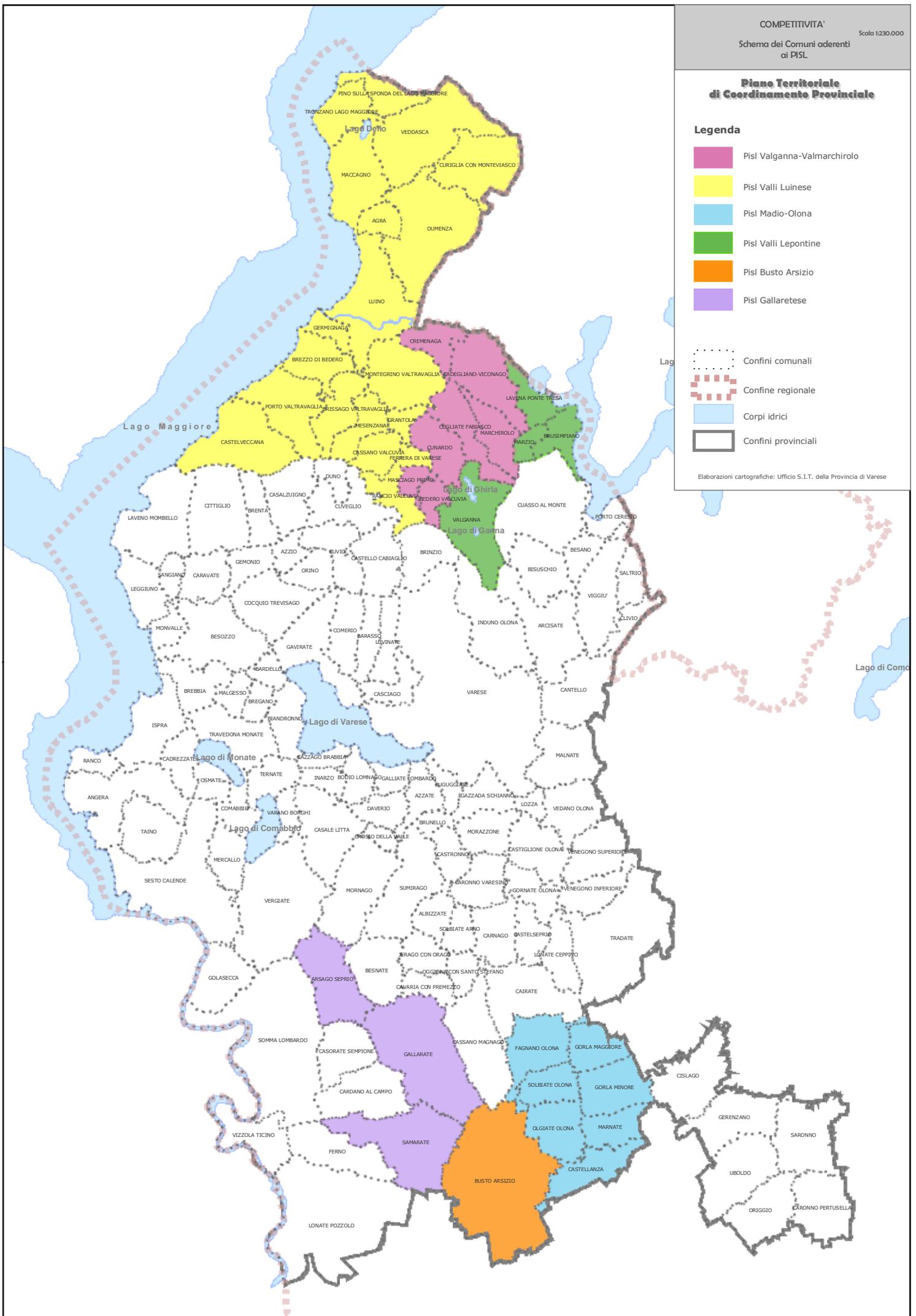
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Legenda

- Pisl Valganna-Valmarchirolo
- Pisl Valli Luinesi
- Pisl Madio-Olona
- Pisl Valli Lepontine
- Pisl Busto Arsizio
- Pisl Gallaretese

- Confini comunali
- Confine regionale
- Corpi idrici
- Confini provinciali

Elaborazioni cartografiche: Ufficio S.I.T. della Provincia di Varese

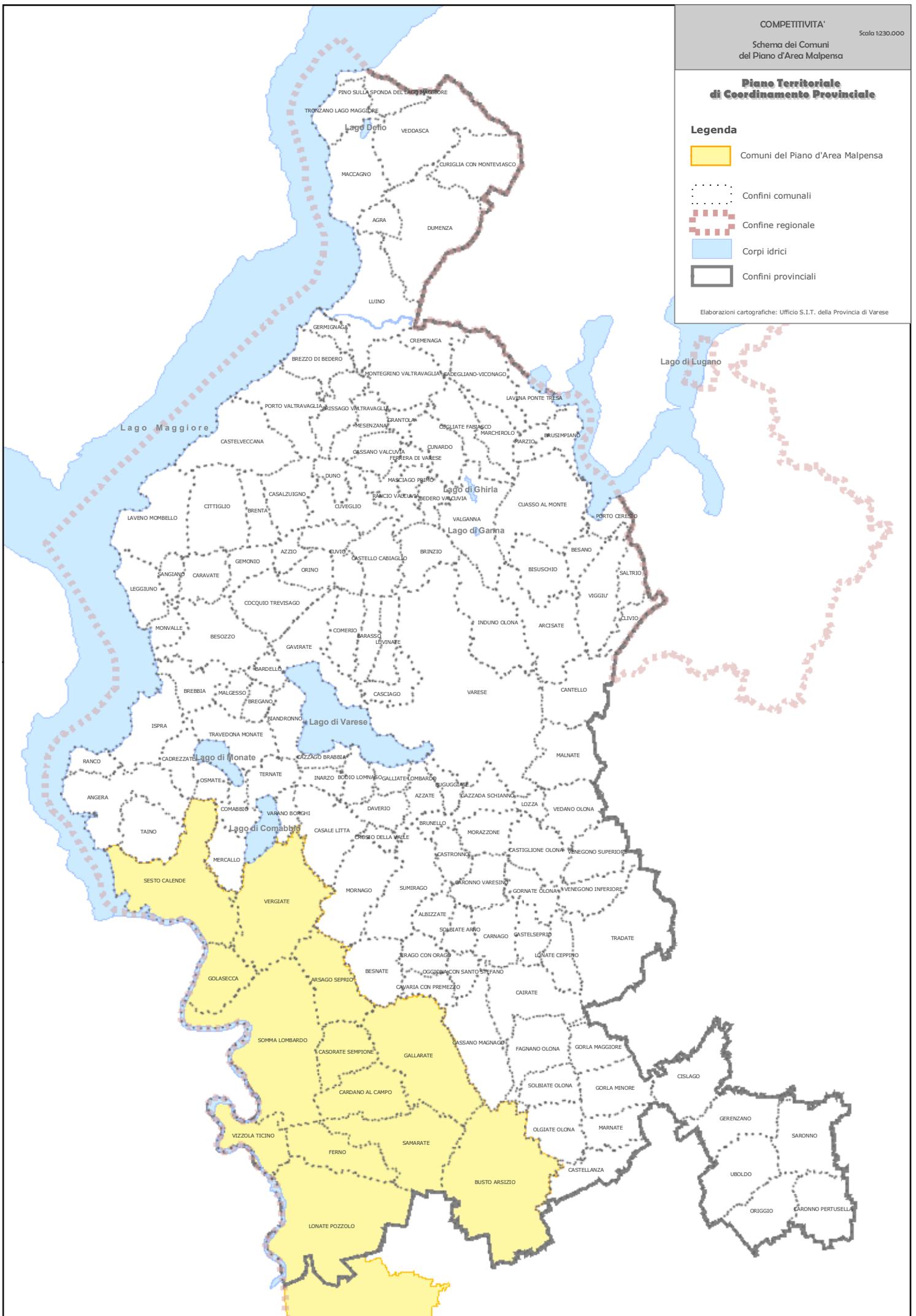


Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Legenda

-  Comuni del Piano d'Area Malpensa
-  Confini comunali
-  Confine regionale
-  Corpi idrici
-  Confini provinciali

Elaborazioni cartografiche: Ufficio S.I.T. della Provincia di Varese



1.3 IL PROCESSO DI COSTRUZIONE DELLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

Questo documento costituisce la sintesi del lavoro svolto, tra la fine di settembre e i primi giorni di novembre 2004, per la costruzione degli scenari di riferimento per il PTCP della Provincia di Varese.

Nello svolgimento del lavoro ci si è attenuti al contenuto della Relazione sulla fase preliminare del processo di formazione del PTCP (Agosto 2004), nella quale sono stati indicati:

- i Riferimenti, cioè principalmente: le Linee Guida (Marzo 2004) e il Documento Direttore – Linee programmatiche (Luglio 2004), nei quali sono indicati sia le dichiarazioni di principio, rispettose dei dettami della legge, sia le intenzioni della Provincia di Varese di cogliere le opportunità a più dimensioni del PTCP, per riconfermare il suo ruolo attivo di coordinamento e di indirizzo, a beneficio del Territorio;
- i Principi Metodologici per la costruzione degli scenari, la cui esplicitazione si è resa assolutamente necessaria per almeno due ordini di motivi:
 - I in primo luogo, perché la metodologia degli scenari si ispira ad una visione del futuro particolarmente complessa e innovativa, certamente estranea al senso comune, che invece si accontenta di comode astrazioni consolidate dalla tradizione (dalla concezione lineare del tempo al passato considerato come principale ispiratore del futuro);
 - I in secondo luogo, perché l'Assessorato al Territorio, andando incontro a diffuse richieste, ha scelto una modalità altamente partecipativa alla costruzione degli scenari, coinvolgendo tutti i possibili destinatari finali del PTCP, designati ormai comunemente col termine di stakeholders;
- le Fasi e le Modalità dell'intervento, cioè:
 - Seminario di presentazione e discussione dell'intervento;
 - Costruzione della Matrice di rilevanza
 - Evoluzione possibile delle variabili rilevanti
 - Costruzione degli scenari
 - Individuazione dello scenario più probabile
 - Riformulazione delle Linee Programmatiche

La scelta metodologica fondamentale dell'Assessorato al Territorio della Provincia di Varese, come è stato rilevato, ha riguardato due aspetti:

- l'utilizzazione di scenari, come strumento per l'esplorazione delle prospettive possibili presenti nell'ambiente esterno, che siano considerate influenti per il PTCP;
- la partecipazione degli stakeholders ai processi di formulazione delle finalità, obiettivi, modalità di attuazione del PTCP.

Dalla scelta metodologica sono derivate le conseguenze intorno:

- a ciò che era necessario trasmettere (la metodologia degli scenari, con un livello di approfondimento sufficiente per permettere di

- partecipare in modo attivo alla costruzione degli stessi e di partecipare al processo di costruzione in modo critico);
- a chi era necessario trasmettere le conoscenze metodologiche, non volendo escludere nessuno fra coloro che sono i destinatari del PTCP, con il principio democratico, che è anche un principio pratico, della rappresentanza.

Si è pertanto deciso di realizzare un seminario sulla metodologia degli scenari il giorno 30 settembre 2004, invitando tutti gli stakeholders istituzionali del PTCP, dalle associazioni dei produttori alle associazioni dei lavoratori, dai sindaci dei 141 Comuni della provincia alle università, dalle Comunità Montane alle associazioni ambientaliste, dalla Regione Lombardia agli ordini professionali.

È stato costituito un Gruppo di Lavoro cercando di conciliare i due principi della rappresentanza e dell'efficacia operativa: una selezione "drastica" fra gli stakeholders avrebbe portato alla rinuncia dell'apporto di importanti contributi professionali e di interessi legittimi; un gruppo "affollato" avrebbe reso difficile, o pressoché impossibile, raggiungere livelli ragionevoli di efficacia nella presa di decisioni.

Gli stakeholders istituzionali che sono stati individuati e che sono stati invitati a partecipare al processo di costruzione degli scenari, attraverso i loro rappresentanti sono:

- I 141 Comuni della provincia
- le 4 Comunità Montane
- i 3 Parchi protetti (Ticino, Appiano Gentile e Campo dei Fiori) e i PLIS (Parchi Locali di Interesse Sovracomunale);
- gli ordini professionali
- Le associazioni di categoria, commercianti, artigiani, sindacati, ambientalisti;
- la Regione Lombardia
- le università della provincia.

Il Gruppo di Lavoro è stato costituito con una cinquantina di persone, di cui almeno la metà ha partecipato a tutte le riunioni.

1.3.1 Fasi e modalità dell'intervento

Le fasi dell'intervento, come già accennato, sono state cinque:

- Seminario di presentazione e discussione dell'intervento
- Costruzione della Matrice di Rilevanza
- Evoluzione possibile della variabili rilevanti
- Costruzione degli scenari
- Individuazione dello scenario più probabile
- Riformulazione delle Linee Programmatiche.

Per la costruzione della Matrice di Rilevanza, come di tutta la successiva documentazione relativa, in particolare, agli scenari e allo scenario più probabile, si è proceduto operativamente seguendo un iter informale, che ha visto via via coinvolti i seguenti attori:

- innanzi tutto il consulente ha prodotto una bozza o una proposta, rigorosa dal punto di vista metodologico, ma di volta in volta carente o approssimata per quanto riguarda i contenuti;
- il gruppo di lavoro interno all'Assessorato al Territorio ha discusso, integrato, modificato la proposta;
- gli altri Assessorati della Provincia, consultati lungo tutte le fasi del processo ed il cui contributo è stato determinante;
- l'incontro con il Comitato Tecnico Scientifico ha ulteriormente apportato modificazioni e integrazioni al documento;
- infine il documento è stato sottoposto alla discussione del Gruppo di Lavoro, che ha ulteriormente contribuito sia a modificarlo e ad integrarlo, sia a renderlo via via più dominabile nel suo significato.

Il processo non è stato semplice, anche per i tempi brevi di sedimentazione della metodologia e dei contenuti di ogni documento. Non si può escludere che qualcuno si sia chiesto perché non si sia passati direttamente a rendere più analitiche le Linee Programmatiche, espresse in modo necessariamente sintetico nel Documento Direttore, senza quell'inusitata premessa sulla costruzione degli scenari. Ciò avrebbe reso più spedito e meno laborioso il transito verso l'impostazione e la redazione del PTCP.

C'è della logica in questa incomprendenza, anche se è inconsapevolmente un po' paradossale. Infatti non è vero che i piani si facciano senza aspettative o previsioni implicite, come se si trattasse di redigere un mero elenco di obiettivi che si è deciso di perseguire e raggiungere. Ma le aspettative o le previsioni implicite, assumono un significato e un valore ben diverso quando prendono la forma degli scenari, soprattutto se discussi e infine condivisi da coloro che sono i destinatari dei piani stessi.

Proprio gli scenari fanno prendere coscienza di quanti siano i condizionamenti a cui possono essere sottoposti i piani, di come occorra non dimenticare nessuna variabile esterna di rilievo, di come la visione del contesto esterno in prospettiva richieda un approccio sistemico con il quale ogni variabile, nei limiti del possibile, venga considerata anche in relazione a tutte le altre.

L'obiezione sulla metodologia degli scenari è, mutatis mutandis, simile a quella di voler attribuire il lavoro di pianificazione soltanto agli esperti di pianificazione territoriale, come se si trattasse di un'attività con contenuti soprattutto tecnici. Ma la complessità del Piano, che è all'origine della sua ricchezza culturale e delle sue opportunità, richiede un approccio complesso, non un approccio semplificante, se non banalizzante.

1.3.2 Seminario di presentazione e discussione dell'intervento

Il Seminario del 30 Settembre 2004 ha avuto per oggetto la presentazione del progetto di costruzione degli scenari e quindi ha richiesto un approccio per certi aspetti inevitabilmente didattico, in quanto rivolto ad un pubblico quasi del tutto digiuno di conoscenze sull'argomento.

La presentazione della metodologia si è articolata sui seguenti temi:

- il primo tema ha riguardato la complessità, nelle sue espressioni oggettiva (propria del PTCP) e soggettiva (propria di chi intende avvalersi di essa per compiere bene un lavoro difficile, ma per certi versi esaltante); cura è stata posta nel distinguere complessità e complicazione, che hanno natura diversa, nonostante vengano confuse spesso; la scelta metodologica partecipativa ha anche lo scopo di evitare le risposte suggerite dall'ideologia, che inevitabilmente tende alla involontaria e molto costosa banalizzazione della realtà;
- il secondo tema ha riguardato la Matrice di Rilevanza, strumento fondamentale di individuazione e valutazione delle variabili dell'ambiente esterno che possono influenzare il perseguimento degli obiettivi di Piano;
- il terzo tema ha riguardato il futuro e la previsione, le condizioni per una previsione perfetta, i paradossi della previsione suicida e della previsione che si autorealizza;
- il quarto tema ha riguardato i limiti delle conoscenze umane proprio sui temi che riguardano i comportamenti umani, che vengono studiati dalle scienze sociali; il PTCP, nella molteplicità dei suoi contenuti, è condizionato anche, o soprattutto, da variabili politiche, economiche, sociali e culturali; una prima conclusione ci porta a non ricercare il metodo ottimale per prevedere, ma a distinguere tra oggetti di previsione ai quali applicare, di volta in volta, metodi che ne riconoscano la natura;
- il quinto tema ha riguardato, finalmente, il metodo degli scenari, i cui presupposti comprendono i futuri piuttosto che il futuro, le congetture piuttosto che le previsioni in senso stretto, l'utilizzazione di rapporti soddisfacenti tra metodo e oggetto di previsione;
- il sesto tema ha riguardato i vantaggi e gli svantaggi del metodo degli scenari, la sua complementarità con altri metodi, la sua carica formativa nell'aprire le menti al gioco delle aspettative, nel concepire il tempo in modo non lineare, nel mostrare le interrelazioni tra variabili che affollano la realtà, con l'obbligo di prevenire le conseguenze negative e non intenzionali di azioni per altri versi encomiabili.

Dopo il Seminario preliminare sul metodo degli scenari, e in previsione del primo incontro del Gruppo di Lavoro, si sono svolti incontri con i responsabili delle varie direzioni degli Assessorati provinciali, per la presentazione del metodo, per la condivisione degli obiettivi e per individuare i contributi possibili per la costruzione della matrice di rilevanza, prima, e degli scenari, poi.

Un primo incontro col Comitato Tecnico Scientifico ha avuto gli stessi obiettivi.

1.3.3 Costruzione della Matrice di Rilevanza

Con la Matrice di rilevanza è stato compiuto un primo tentativo di individuare, nell'ambiente esterno, possibili variabili rilevanti per il PTCP, sia di carattere esogeno, sia di carattere negoziale. La mancanza di criteri assoluti per definire a priori lo status di una variabile, cioè se essa possa essere definita esogena o

negoziabile, fa sì che la sua individuazione e valutazione sia un tipico lavoro che impone una discussione e, infine, una decisione.

I contenuti dei piani territoriali sono ormai sanzionati da una certa tradizione e trattano quindi di una molteplicità di argomenti che li rendono estremamente complessi. Spesso si presentano come il tradizionale "libro dei sogni" (o degli "incubi" a seconda delle preferenze di varia origine che entrano in gioco in questi giudizi). Spesso sembrano non tener conto delle incompatibilità tra obiettivi difficilmente conciliabili fra loro, cioè delle interrelazioni che si instaurano tra le componenti di qualsiasi sistema.

Al centro del PTCP c'è l'assetto e la difesa del territorio. Se la strategia fosse puramente difensiva, di conservazione, le possibili incoerenze fra obiettivi sarebbero superabili, in quanto tutte appartenenti ad uno stesso sistema di difesa. Qualche problema potrebbe presentarsi in termini di priorità.

Quando invece, oltre all'assetto e alla difesa del territorio, si aspira a salvaguardare lo sviluppo economico, e quindi la dinamica dei settori economici, tamponando per esempio la cosiddetta "deindustrializzazione" e mostrando preoccupazione per delocalizzazioni di attività industriali in altre regioni o in altri paesi, soprattutto in via di sviluppo, allora diventa oggettivamente difficile conciliare fra di loro questi macro-obiettivi, essendo l'industria, soprattutto quella soggetta a sparizione, una delle cause primarie di inquinamento e di degrado della qualità della vita.

In molti piani territoriali queste potenziali incoerenze vengono superate eludendole, mostrando preoccupazione sia per il degrado ambientale, sia per la deindustrializzazione, sia per il turismo che non decolla, sia per il traffico che cresce, e così via, dimostrando una curiosa inconsapevolezza dei legami che esistono fra queste componenti del "sistema provincia".

Siccome non è impossibile raggiungere obiettivi apparentemente contraddittori, il segreto di molti territori, che nel mondo mostrano un'esemplare armonizzazione di fattori economici, naturalistici, estetici, culturali, sociali e così via, sembra consistere nell'aver comunque individuato delle priorità di cui avvalersi di volta in volta, per la presa di decisioni.

È pertanto importante individuare le variabili esterne rilevanti dei sub-sistemi territoriali provinciali, alcuni dei quali saranno essi stessi variabili esterne rilevanti degli altri sub-sistemi.

Il potenziale circolo vizioso evidenziato in questo modo potrebbe essere limitato o del tutto dominato attraverso una chiara definizione delle priorità del PTCP, operazione che dovrà essere compiuta nella redazione del documento di Piano.

Per quanto riguarda la Matrice di Rilevanza, si è partiti dai temi/problemi e dalle linee programmatiche che si trovano nel Documento Direttore e ci si è chiesti quali possono essere le variabili dell'ambiente esterno capaci di influenzarne l'attuazione durante il periodo di piano.

Nella prima elencazione delle variabili, si è operato intuitivamente, in mancanza di un modello delle relazioni tra un possibile piano territoriale e l'ambiente esterno per esso rilevante.

Si è cominciato quindi a "fotografare" le variabili più ovviamente influenzanti, come i diversi livelli della legislazione, la popolazione, la struttura dell'economia (nelle

sue componenti di agricoltura, industria, terziario), le istituzioni come i comuni, i parchi, le scuole e le università, e così via.

Si è distinto tra, per esempio, l'insieme della legislazione regionale già esistente dalla Regione Lombardia, che governa il processo di produzione della nuova legislazione regionale.

Come prevede la metodologia, si sono distinte le variabili in due grandi gruppi: le variabili esogene, capaci di influenzare il piano senza essere a loro volta influenzate dal piano; e le variabili negoziabili, capaci di influenzare il piano, ma esse stesse influenzabili potenzialmente dal comportamento di chi intende realizzare il piano.

Distinguere le variabili e presentarle tutte nella matrice di rilevanza permette di avere sotto mano la mappa di ciò che si intende fare (gli obiettivi, le strategie, le linee programmatiche, nel nostro caso) e il grado di dominio che l'azienda ha sulle forze che favoriscono o ostacolano la realizzazione di ciò che intende fare.

Anche se le relazioni tra variabili che influenzano e le linee programmatiche influenzate possano essere indicate in vari modi, si è deciso di cominciare nel modo più semplice possibile, cioè utilizzando una scala nominale per designare il tipo di influenza.

La rilevanza è Alta, e costituisce quindi un'opportunità o una minaccia elevata, se la variabile esogena o negoziabile suggerisce nuove possibilità di sfruttamento delle risorse organizzative e di realizzazione degli obiettivi, oppure se impedisce all'organizzazione di realizzare gli obiettivi, oppure aumenta il rischio della loro realizzazione, ovvero impone un accrescimento delle risorse per realizzarli. Mutatis mutandis il ragionamento può essere applicato alle rilevanze Medie o Basse delle variabili rispetto alle linee programmatiche che si intende perseguire.

Per la costruzione della Matrice di Rilevanza si è operato secondo le quattro fasi descritte sopra (proposta del consulente, discussione, modifica e integrazione da parte del gruppo di lavoro interno all'Assessorato, del Comitato Tecnico Scientifico e infine del Gruppo di Lavoro allargato agli stakeholders).

Il risultato di questo lavoro di elaborazione è presentato nella pagina seguente.

1.3.4 Letture "orizzontale" e "verticale" della Matrice di Rilevanza

Come si può notare, la Matrice di Rilevanza presenta tre colonne alla sua estrema destra e tre righe in basso, nelle quali vengono sommati i giudizi espressi sulle relazioni tra variabili influenzanti (esogene, negoziabili) e le linee programmatiche.

Le sommatorie orizzontali e verticali offrono informazioni piuttosto interessanti, anche se molto diverse fra loro:

- ogni riga contiene punti di incrocio (caselle) nelle quali potrà esserci:
- un giudizio di influenza (A = alta, M = media, B = bassa) di una variabile indicata nella prima riga della matrice (esogena, negoziabile) nei confronti dell'obiettivo indicato della prima colonna della riga;
- nessun giudizio di influenza (in questo caso significa la linea programmatica non è influenzata da nessuna variabile, sia essa esogena o negoziabile; ma sembra poco probabile che ciò possa avvenire).

Le somme per riga mettono in luce in grado di influenza cui è sottoposto un obiettivo e l'intensità di tale influenza, anche se non si distingue tra variabili esogene e negoziabili.

MATRICE DI RILEVANZA PER IL PTCP DELLA PROVINCIA DI VARESE		Variabili esogene																	Variabili negoziabili																					
		Grado di priorità	Legislazione comunitaria	Legislazione nazionale	Legislazione regionale	Popolazione	Occupazione-disoccupazione	Agricoltura	Industria	Terziario	Consumi	Trasporti e comunicazioni	Stato delle infrastrutture	Congiuntura internazionale	Congiuntura nazionale	Cultura e valori	Ricorsi finanziarie	Governo Italiano	Autorità di bacino del Po	Regione Lombardia	Province limitrofe	Canton Ticino	Progetti in corso	Associazioni produttori	Associazioni lavoratori	Associazioni	Consorzi	Ordini professionali	Comuni	Comunità montane	Parchi	Scuole e Università	Sommatoria A	Sommatoria M	Sommatoria B				Sommatoria Esogene	Sommatoria Negoziabili
Paesaggio	Migliorare la qualità del paesaggio	M	M	A	M		M	M	M		M	B				A	A			A			M	A		M		M	A	B	B		6	10	3	19		11	8	
	Realizzare la rete ecologica provinciale	B		B			A	M	B		B	B				M	A		M	A	M	M	A			M	B		A	A	A	B	7	6	7	20		9	11	
	Governare le ricadute e le sinergie dei progetti infrastrutturali	M	M	M			B					M				M	A	B		M	B	B	A					B		M		2	7	5	14		7	7		
Agricoltura	Difendere il ruolo produttivo	A	B	A		B	A	B	B	B			B	B	B	B	B			A			M	A	B	B			A	A	M	A	8	2	12	22		13	9	
	Promuovere il ruolo paesistico-ambientale	A	A	A			A	B			B		B			M	M		M	B	B		M	A	B	B		B	M	A	A	B	7	5	8	20		9	11	
	Sviluppo della funzione plurima dei boschi	A	A	A			A						B			M	M			B			M			B			M	A	A	B	6	4	4	14		7	7	
Compatibilità	Valorizzare le reti di sinergie produttive ed imprenditoriali	B	B	A	B	B	B	M	M		A	M	M	M	M	M	A	B		M	M	M	M	A	A			M	B		B	5	11	8	24		14	10		
	Migliorare il sistema logistico e prevedere efficaci interventi infrastrutturali	B	B	B		B	B	A	A		A	B					A	B		M	M	B	A	M	M	B			M	B	A	B	6	5	11	22		10	12	
	Valorizzare ed implementare il sistema della ricerca finalizzandolo al trasferimento tecnologico	A	M	A		M		M	A		B		B	M	B	M	M		M		A			M	A	M	B		B		B	A	6	8	6	20		11	9	
Sistemi specializzati	Migliorare l'attrattività territoriale	B	M	A	A	M	M	M	A	M	M	M	B	B	A	A	B	B	B	A	B	B	M	M	B	A	M	B	A	A	M	B	9	11	10	30		15	15	
	Promuovere la mobilità sostenibile	M	M	A	M			M	B	B	A	A			B	M	A	B		A	M	B	M	M	M	M			M	M	B	M	5	13	6	24		12	12	
	Costruire un quadro di riferimento del sistema dei servizi sovracomunali			B	M	M	B		B	M	M	A	M			B			B	M	M	B	M	B	B	B	B		A	A	B	M	3	9	11	23		10	13	
	Sviluppare l'integrazione territoriale delle attività commerciali			A	A	M	B		B	A	A	A	A			M	B			B	M	B	B	A	M		B		M	B	B		7	5	8	20		11	9	
	Promuovere l'identità culturale			M	A	B	B	M	M	M	M	B	B			A	M			A	B	B	A	B	B	M			M	M	B	A	5	9	9	23		12	11	
Malpensa	Consolidare il ruolo dell'infrastruttura aeroportuale	B	A	M		M			M	M	A	M	B	B		B	B	M		A	M	B	A		B	A		M		B		5	8	7	20		11	9		
	Garantire la sostenibilità ambientale	B	M	A	B		B		M		A	A				M	A	M		M	B		A			A	B		M		A	B	7	6	6	19		10	9	
	Definire i livelli e le esigenze d'integrazione tra reti lunghe e brevi				M			B	M	B	A	M				M	B		M	B	M	M	M	B		B			A		M		2	9	5	16		7	9	
Rischio	Orientare l'indotto di Malpensa verso nuove opportunità di sviluppo			M		M		M	A	A	M	M	A	A		M			M	M	B	M	M	B	B			M		M	B	4	12	4	20		10	10		
	Ridurre il rischio idrogeologico	B	A	A	B		A	A	B			M				B	M	A	A	A	B	B	A	B		M	M		A	A	A	B	11	4	8	23		10	13	
	Ridurre il rischio industriale	A	A	M	A			A			M	M		B	M	M	B	M	M	B	B	B	M	M	B	M			M	B	B	B	4	9	10	23		10	13	
Attuazione e processo	Ridurre l'inquinamento e il consumo d'energia	A	M	M	A	B	A	A	A	A	A	B				A	B	A		M	B	B	M	A	B	A	M	M	M	M	M	11	10	6	27		13	14		
	Integrare reciprocamente le Azioni locali e settoriali con gli obiettivi di Piano e sviluppare la programmazione negoziata				B											M			B	B			A	B		B	B		A	A	A	B	4	1	7	12		2	10	
	Condividere un modello di gestione dei costi e dei benefici territoriali			M	M									M	B	B				M			B			B	B		A	A	A	B	3	4	6	13		5	8	
	Definire un sistema di valutazione integrata di piani e progetti	M	B	M																M			B	B		B		B	M	B	M	B	0	5	7	12		3	9	
	Realizzare un sistema di organizzazione delle informazioni e delle modalità di condivisione	B	B	M			B	B	B		M					B	M	B		M	B	B	M	B	B	M	B	B	A	A	A	B	3	6	14	23		9	14	
	Sommatoria A	6	6	12	3	0	6	4	6	3	9	3	1	1	4	8	2	1	9	0	0	9	6	1	4	0	0	10	10	9	3				503		241	262		
	Sommatoria M	4	9	10	4	4	3	8	7	4	6	8	1	3	10	9	4	1	12	8	3	14	6	3	7	3	2	13	3	7	3									
	Sommatoria B	8	6	3	4	7	5	6	5	4	3	8	4	5	6	5	8	5	4	9	13	2	7	9	11	6	6	1	7	7	14									
		18	21	25	11	11	14	18	18	11	18	19	6	9	20	22	14	7	25	17	16	25	19	13	22	9	8	24	20	23	20				503					

- ogni colonna contiene quanto è stato detto a proposito delle caselle che costituiscono le righe, ma le somme per colonna mettono in luce il grado di influenza che ogni variabile (esogena, negoziabile) esercita su tutti gli obiettivi indicati nella matrice.

Ci si può aspettare che in almeno una casella per colonna ci sia un giudizio di influenza. In caso contrario la variabile che compare nella riga delle variabili della matrice non ha ragione di essere presa in considerazione: non ha nessuna rilevanza!

La valutazione dell'influenza delle variabili dell'ambiente esterno, sia esogene sia negoziabili, non vuole essere altro che un indicatore qualitativo, peraltro ipotetico anche se giustificato dall'esperienza, della dipendenza di una qualsiasi Linea programmatica dalle singole variabili.

Quanto maggiore è l'influenza che l'ambiente esterno esercita su una Linea programmatica tanto minore sarà la discrezionalità delle Autorità Provinciali di realizzarla. A volte non occorre un particolare sforzo per realizzare una Linea programmatica, quando l'ambiente esterno ne condiziona in modo molto positivo la realizzabilità. A volte, nei casi opposti, gli sforzi da compiere saranno invece considerevoli.

Appare evidente che sia la costruzione della matrice di rilevanza, sia la successiva redazione e scelta degli scenari come cornice al PTCP, sono fortemente condizionati da scelte preliminari di carattere politico dei responsabili provinciali. Infatti le Linee Programmatiche, che furono scritte senza nessuna preoccupazione esplicita per l'evoluzione dell'ambiente esterno rilevante, sono espressione di una scelta politica. La loro riformulazione, al termine del ciclo sulla costruzione degli scenari, sarà ancora una volta il risultato di considerazioni sugli aspetti favorevoli e sfavorevoli dello scenario più probabile, ma soprattutto di considerazioni politiche.

La lettura della Matrice di Rilevanza, sia in orizzontale sia in verticale, mette in evidenza che:

- la linea programmatica più influenzata dall'insieme delle variabili dell'ambiente esterno è "Migliorare l'attrattività territoriale", che è anche la linea programmatica più influenzata dalle variabili esogene dell'ambiente esterno;
- le linee programmatiche meno influenzate dall'insieme delle variabili dell'ambiente esterno e fra queste, da variabili esogene sono, non sorprendentemente, "Integrare reciprocamente le Azioni locali e settoriali con gli obiettivi di Piano e sviluppare la programmazione negoziata" e "Definire il sistema di valutazione integrata di piani e progetti"; si tratta di due linee programmatiche che sono sostanzialmente atti di volontà politica della Provincia, parzialmente condizionate da variabili negoziabili piuttosto che da variabili esogene;

- la variabile esogena dell'ambiente esterno che influenza il maggior numero di linee programmatiche è la "Legislazione Regionale";
- la variabile esogena dell'ambiente esterno che influenza il minor numero di linee programmatiche è la "Congiuntura internazionale";
- la variabile negoziabile dell'ambiente esterno che influenza il maggior numero di linee programmatiche è la "Regione Lombardia" al pari di "Progetti in corso";
- la variabile negoziabile dell'ambiente esterno che influenza il minor numero di linee programmatiche è "l'Autorità di bacino del Po".

1.3.5 Evoluzione possibile delle variabili rilevanti

L'individuazione delle variabili rilevanti dell'ambiente esterno ha costituito il primo passo del processo vero e proprio di costruzione degli scenari. Ed è iniziato con la domanda canonica: quale sarà l'evoluzione di ogni singola variabile, e del complesso delle variabili in insiemi coerenti (scenari), durante il periodo di piano? Per poter rispondere a questa domanda si è, innanzi tutto, considerato in modo diverso i due aggregati di variabili, cioè delle esogene e delle negoziabili, in quanto le prime hanno caratteristiche che sono proprie della legislazione, della demografia, della politica, della macroeconomia, delle infrastrutture, delle abitudini di consumo, della cultura e dei valori, e così via; mentre quelle negoziabili sono gestite da istituzioni con le quali la Provincia di Varese può avere un rapporto, reale o potenziale, di "scambio" nella sua accezione più ampia.

Per le variabili esogene si è fatto riferimento a studi, esperienze, paradigmi, modelli propri delle discipline di pertinenza, mentre per le seconde ci si è avvalsi, soprattutto ma non esclusivamente, del Gruppo di Lavoro, composto per definizione, da rappresentanti di quelle istituzioni definite nelle loro relazioni con la Provincia di Varese. Nell'uno e nell'altro caso, un apporto considerevole è stato dato dalle Direzioni degli Assessorati della Provincia di Varese, dove sono custodite esperienze e competenze di valore.

Non sempre coloro che sono parte o gestiscono una variabile negoziabile sono anche consapevoli dei futuri che possono presentarsi alla loro variabile e, fra questi futuri, quale sia il più probabile.

Alcuni hanno impiegato un certo tempo a concepire una molteplicità di futuri, in quanto una tradizione culturale molto diffusa e popolare considera il futuro come un complesso di eventi che sarebbe bello poter "indovinare".

D'altronde la stessa distinzione tra variabili esogene e variabili negoziabili non è immediatamente percepibile. In questa distinzione, coloro che sono parte o sono gestori di una variabile negoziabile si trovano ad essere considerati, in misura più o meno grande, come condizionatori di quella variabile, detentori quindi di un potere sul futuro di essa. E siccome il futuro, visto nel presente, è sostanzialmente un'aspettativa nella mente di chi prevede, questa aspettativa può indurre all'azione, perché "se gli uomini considerano reale una cosa essa, sarà reale nei suoi effetti".

In questo modo gli stakeholders non sono semplici spettatori, che cercano di indovinare ciò che potrà accadere, ma attori che concorrono di fatto a realizzare le profezie che li riguardano collettivamente.

Le difficoltà non sono mancate: carenza di informazioni rigorose, abbondanza di informazioni superficiali o lacunose, pregiudizi, interessi celati, timori e speranze, possono aver ostacolato la formazione di un'opinione convergente, anche se proprio il concetto di scenario, che non guarda ad un solo futuro, ma a futuri possibili, lascia spazio a una pluralità di posizioni, anche molto divergenti fra loro.

Una parte delle difficoltà sono state colmate attraverso:

- l'utilizzazione di informazioni esistenti o raccolte opportunamente;
- la discussione tra persone portatrici di valori diversi, ma disposte a confrontarsi con gli altri, ed è ciò che si è realizzato soprattutto nel Gruppo di Lavoro.

Un'altra difficoltà, del tutto prevista e che vedremo nel paragrafo successivo, è consistita nella creazione vera e propria degli scenari, che presuppone un approccio sistemico, che sa cogliere le relazioni tra manifestazioni di variabili entro quadri sufficientemente coerenti.

È chiaro che questi aspetti del lavoro che è stato svolto, e qui delineati rapidamente, costituiscono un straordinario corso di formazione sulla rilevanza dell'ambiente esterno sull'operare delle organizzazioni pubbliche e private e, più in generale, sulla metodologia complessa di costruzione di un piano, almeno nella sua fase preliminare.

Molti dei partecipanti ai lavori hanno scoperto un modo nuovo di operare nella loro attività di amministratori pubblici, un modo nuovo che non elimina il rischio, ma lo riduce o ne determina le dimensioni.

1.3.6 Costruzione degli scenari

Nella costruzione degli scenari sono state prese alcune decisioni preliminari che potrebbero sembrare non particolarmente rilevanti: quanti scenari predisporre? Come procedere: scenario per scenario o variabile di scenario per variabile di scenario?

Alla prima domanda si è risposto con l'ormai pressoché tradizionale numero 3; alla seconda domanda si è risposto senza esitazione secondo quanto prescrivono la logica e la prassi: si costruisce uno scenario per volta, variabile per variabile. Si costruisce quindi un secondo scenario, e poi un terzo, sempre variabile per variabile. L'indicazione circa la modalità di costruzione degli scenari è anche il suggerimento sulla lettura degli scenari, che è opportuno leggere come se si trattasse di tre narrazioni su uno stesso evento, con varianti che le rendono diverse.

Il materiale che è stato utilizzato per la costruzione degli scenari può essere descritto in questo modo:

- documentazione riguardante la formulazione di piani territoriali, disponibile presso l'Assessorato al Territorio, come ad esempio:
 - i piani territoriali a livello regionale
 - i piani territoriali a livello provinciale
 - la legislazione relativa al governo del territorio
 - le statistiche strutturali e congiunturali:

- sulla formazione del reddito (struttura produttiva, settori economici, economia reale ed economia finanziaria, ecc.)
- sulla distribuzione del reddito (al lavoro autonomo, al lavoro dipendente, ai percettori di rendite, ecc.)
- sull'impiego del reddito (consumi, investimenti, risparmi, ecc.)
- le statistiche di carattere internazionale (import-export, investimenti all'estero di aziende della provincia, investimenti esteri nella provincia, ecc.)
- le statistiche di carattere sociale (stato e movimento della popolazione, immigrazione, occupazione, disoccupazione, legalità, integrazione, marginalizzazione, ecc.)
- le statistiche di carattere culturale (livelli di istruzione, strutture scolastiche primarie e secondarie, strutture di istruzione universitaria e post-universitaria, strutture per la formazione permanente, ricerca, impiego del tempo, valori prevalenti di carattere ambientale, estetico, etico, ecc.)
- I dati e le informazioni sulla struttura del territorio;
- I dati e le informazioni sulla struttura del sistema della mobilità;
- I e così via
 - gli studi di carattere previsionale;
 - altri dati e informazioni.

Si è proceduto alla costruzione di tre scenari delle sole variabili esogene, che sono passati attraverso i tre livelli di analisi e discussione del gruppo di lavoro interno all'Assessorato, del Comitato Tecnico Scientifico e del Gruppo di Lavoro degli stakeholders.

Si sono quindi invitati questi ultimi, per le ragioni già enunciate in precedenza, di formulare a loro volta gli scenari di loro competenza, tenuto conto degli scenari costituiti dalle sole variabili esogene.

Non tutte le variabili negoziabili presentavano un referente all'interno del Gruppo di Lavoro, come il Governo Italiano, l'Autorità di bacino del Po. Per queste variabili ci si è appoggiati sulla documentazione disponibile – che è in genere cospicua – dalla quale si sono ricavati elementi sufficienti per delineare tre scenari ad esse relative. Ogni proposta è stata discussa, vagliata e infine riscritta, lasciando comunque la porta aperta ad ulteriori modificazioni documentate.

Sugli stessi scenari con le sole variabili esogene sono stati raccolti suggerimenti sia sostanziali sia di forma: un aggettivo può cambiare il "clima" che caratterizza uno scenario, aspetto a volte più rilevante degli stessi specifici contenuti di ogni singolo scenario relativo ad una determinata variabile.

Nelle pagine seguenti si trovano i tre scenari di riferimento che sono il frutto del notevole lavoro sopra descritto. Essi hanno costituito la base per la successiva fase di questo processo, cioè quella della scelta dello scenario considerato più probabile e quindi considerato come riferimento per il periodo di Piano.

**SCENARI DI RIFERIMENTO PER IL PTCP
DELLA PROVINCIA DI VARESE**

Variabili		SCENARIO A		SCENARIO B		SCENARIO C
Legislazione comunitaria	A01	<p>Nei prossimi anni cresce il peso della legislazione di origine comunitaria, sia con riferimento alla tutela dell'ambiente, della popolazione e dei lavoratori, sia alla difesa del ruolo dell'agricoltura (nonostante una tendenziale riduzione del finanziamento della Politica Agricola Comune), sia per la salvaguardia dei principi del libero mercato. I Paesi nuovi entranti, che tendono a differire l'applicazione dei principi del libero mercato, non intendono rinunciare ai finanziamenti da Bruxelles.</p> <p>Sono mantenute le regole del trattato di Maastricht, come condizionamenti alla politica economica, anche se con deroghe momentanee per i Paesi più importanti. Crescono i conflitti tra legislazioni comunitarie e nazionali, anche se quelle comunitarie tendono via via a prevalere.</p> <p>Per quanto riguarda, in particolare, la legislazione in materia ambientale ci si orienta sempre più verso un sistema non solo fondato sul punto di vista "comando e</p>	B01	<p>Nei prossimi anni cresce il peso della legislazione di origine comunitaria, sia con riferimento alla tutela dell'ambiente, della popolazione e dei lavoratori, sia alla difesa del ruolo dell'agricoltura (nonostante una tendenziale forte riduzione del finanziamento della Politica Agricola Comune), sia per la salvaguardia, almeno formale, dei principi del libero mercato. L'adesione dei Paesi dell'Est Europeo provoca un rallentamento nel processo di integrazione comunitaria, oltre a generare conflittualità per l'appropriazione dei fondi erogati da Bruxelles.</p> <p>Sono mantenute le regole del trattato di Maastricht, come condizionamenti alla politica economica, anche se con deroghe momentanee per i Paesi più importanti. Crescono i conflitti tra legislazioni comunitarie e nazionali, anche se quelle comunitarie tendono via via a prevalere.</p> <p>Per quanto riguarda la legislazione in materia ambientale ci si orienta sempre più verso un sistema fondato sul punto di vista "comando e</p>	C01	<p>Nei prossimi anni diminuisce il ritmo di crescita della legislazione di origine comunitaria, a causa della riluttanza dei nuovi Paesi aderenti ad adeguarsi alle regole di un libero mercato, condizionate comunque dalla tutela dell'ambiente, della popolazione e dei lavoratori; la difesa del ruolo dell'agricoltura tende ad essere considerata troppo costosa e dannosa per i consumatori.</p> <p>Le regole del trattato di Maastricht vengono sospese per alcuni anni per permettere politiche di stampo keynesiano di <i>deficit spending</i> a quei Paesi che sono più preoccupati dello sviluppo che dell'inflazione.</p> <p>Crescono i conflitti tra legislazioni comunitarie e nazionali, anche se quelle comunitarie non tendono a prevalere come in passato.</p>

		controllo", ma anche sugli strumenti volontari e integrati. Nelle direttive europee e nelle leggi nazionali si introducono delle agevolazioni amministrative per quelle aziende che adottano nei loro processi produttivi i sistemi di gestione ambientale (EMAS e ISO 14001).		controllo".		
Legislazione nazionale	A02	La legislazione nazionale perde progressivamente peso rispetto a quella comunitaria e a quella regionale, a seguito della devoluzione di competenze dal centro alla periferia. Permangono comunque riferimenti nazionali, come le norme per la pianificazione territoriale. Nei casi in cui il tramite nazionale sia necessario per il recepimento di una disposizione comunitaria, il Governo gioca un ruolo di rallentamento o di accelerazione della sua applicazione, a seconda dei casi, senza incidere, comunque, sulle tematiche ambientali in generale e relativamente ai rischi idrogeologico e industriale. Prosegue quindi il recepimento degli orientamenti giuridici Comunitari relativi alla salvaguardia del paesaggio e a sostegno delle identità locali con particolare riferimento al	B02	La legislazione nazionale perde progressivamente peso rispetto a quella comunitaria e a quella regionale, a seguito della devoluzione di competenze dal centro alla periferia. Permangono comunque riferimenti nazionali le norme importanti per la pianificazione territoriale. Nei casi in cui il tramite nazionale sia necessario per il recepimento di una disposizione comunitaria, il Governo gioca un ruolo di rallentamento o di accelerazione della sua applicazione, a seconda dei casi, senza incidere, comunque, sulle tematiche ambientali in generale e relativamente ai rischi idrogeologico e industriale. Prosegue quindi, anche se in modo rallentato, il recepimento degli orientamenti giuridici Comunitari relativi alla salvaguardia del paesaggio e a sostegno delle identità locali con particolare riferimento al sistematico recepimento delle	C02	La legislazione nazionale non perde progressivamente peso rispetto a quella comunitaria e a quella regionale, nonostante la devoluzione di competenze dal centro alla periferia. Permangono riferimenti nazionali su tutti i temi più importanti; non sono infrequenti i casi di annullamento parziale della devoluzione dal centro alla periferia. Aumentano i casi in cui la normativa comunitaria necessita del recepimento nazionale per raggiungere i suoi destinatari. Viene mantenuto un certo grado di incidenza delle politiche ambientali favorevoli allo sviluppo sostenibile. Alcune norme comunitarie mantengono il loro status formale, ma sono disattese, soprattutto nei casi di salvaguardia di parti dell'economia nazionale.

		sistematico recepimento delle procedure V.A.S.		procedure V.A.S.		
Legislazione regionale	A03	Cresce il peso della legislazione di origine regionale che espande, grazie alla devoluzione, le materie di sua competenza. La devoluzione comporta, a cascata, una crescita delle competenze dei Comuni e in parte anche delle Province, realizzando in maniera sistematica il principio di sussidiarietà. Crescono i conflitti tra Stato e Regione. È chiara la tendenza della Corte Costituzionale a privilegiare le ragioni addotte dalle Regioni piuttosto che quelle addotte dal Governo centrale.	B03	Cresce il peso della legislazione di origine regionale che espande, grazie alla devoluzione, le materie di sua competenza. La devoluzione comporta, a cascata, una crescita delle competenze dei Comuni e in minima parte anche delle Province, realizzando in maniera sistematica il principio di sussidiarietà. Crescono i conflitti tra Stato e Regione. Non è chiara la tendenza della Corte Costituzionale nel privilegiare di volta in volta le ragioni addotte dalle Regioni piuttosto che quelle addotte dal Governo centrale.	C03	Non aumenta il peso della legislazione regionale a causa del parziale ritorno di competenze in capo allo Stato. Il processo di devoluzione subisce una revisione. Ciò rende endemici i conflitti tra Stato e Regione. Sotto il peso quantitativo dei ricorsi la Corte Costituzionale fatica a mantenere un orientamento costante.
Congiuntura internazionale	A04	Dopo un consolidamento della ripresa nel 2005, la congiuntura internazionale si evolve per circa tre anni a tassi crescenti, soprattutto a causa delle prestazioni persistentemente rilevanti della Cina e dei Paesi emergenti dell'Estremo Oriente, che danno il maggior contributo alla crescita mondiale. Anche gli Stati Uniti e il Giappone presentano una congiuntura favorevole, con tassi dal 3 al 4,5%, comunque migliore a quella dell'Unione Europea, che raggiunge un tasso di crescita del Pil non	B04	Dopo un consolidamento della ripresa nel 2005, la congiuntura internazionale si evolve per circa tre anni a tassi crescenti, soprattutto a causa delle prestazioni persistentemente rilevanti della Cina e dei Paesi emergenti dell'Estremo Oriente, che danno il maggior contributo alla crescita mondiale. Anche gli Stati Uniti e il Giappone presentano una congiuntura favorevole, con tassi dal 3 al 4%, comunque migliore a quella dell'Unione Europea, che raggiunge un tasso di crescita del Pil non superiore al 3%. Aumentano gli	C04	Dopo un consolidamento della ripresa nel 2005, la congiuntura internazionale si evolve per circa tre anni a tassi crescenti, soprattutto a causa delle prestazioni persistentemente rilevanti della Cina e dei Paesi emergenti dell'Estremo Oriente, che danno il maggior contributo alla crescita mondiale. Anche gli Stati Uniti e il Giappone presentano una congiuntura favorevole, con tassi dal 3 al 4%, mentre l'Unione Europea, alle prese con i suoi problemi d'integrazione economica di Paesi

	<p>superiore al 3,5%. Aumentano gli scambi internazionali a tassi notevolmente superiori a quelli della produzione interna dei singoli Paesi.</p> <p>Nei tre anni successivi la Cina si concede un periodo di assestamento, a causa delle pressioni inflazionistiche e delle diseconomie ambientali generate da tassi di sviluppo, in termini reali, intorno all'8% annuo. Tutta la congiuntura internazionale si affievolisce, senza precipitare in una crisi o in una stagnazione.</p> <p>Negli anni successivi, e fino al 2016, è prevedibile una crescita soddisfacente dell'economia mondiale, che risente sempre di più degli effetti dei mutamenti tecnologici iniziati verso la fine degli anni 90 e continuati negli anni iniziali del nuovo millennio, con tassi di sviluppo della produttività del lavoro tra l'1,8 e il 2,5%.</p> <p>La globalizzazione rende particolarmente aspra la competizione soprattutto nei settori industriali maturi e nei servizi che si avvalgono dell'ICT (<i>Information and Communication Technology</i>).</p>	<p>scambi internazionali a tassi superiori a quelli della produzione interna dei singoli Paesi.</p> <p>Nei tre anni successivi la Cina si concede un periodo di assestamento, a causa delle pressioni inflazionistiche e delle diseconomie ambientali generate da tassi di sviluppo, in termini reali, intorno all'8% annuo. Tutta la congiuntura internazionale si affievolisce, senza precipitare in una crisi o in una stagnazione.</p> <p>Negli anni successivi, e fino al 2016, è prevedibile una crescita variamente soddisfacente dell'economia mondiale, che risente in parte degli effetti dei mutamenti tecnologici iniziati verso la fine degli anni 90 e continuati negli anni iniziali del nuovo millennio, con tassi di sviluppo della produttività del lavoro tra l'1,5 e il 2,0%.</p> <p>La globalizzazione rende aspra la competizione soprattutto nei settori industriali maturi e nei servizi che si avvalgono dell'ICT (<i>Information and Communication Technology</i>).</p>	<p>piuttosto diversi fra loro, raggiunge un tasso medio di crescita del Pil non superiore al 2,5%, anche se all'interno di esso le <i>performances</i> sono piuttosto differenziate. Aumentano gli scambi internazionali a tassi un po' superiori a quelli della produzione interna dei singoli Paesi.</p> <p>Nei tre anni successivi la Cina si concede un periodo di assestamento, a causa delle pressioni inflazionistiche e delle diseconomie ambientali generate da tassi di sviluppo, in termini reali, intorno all'8% annuo. Tutta la congiuntura internazionale si affievolisce, senza precipitare in una crisi o in una stagnazione.</p> <p>Negli anni successivi, e fino al 2016, è prevedibile una crescita soddisfacente, ma in modo differenziato, dell'economia mondiale, che risente sempre di più degli effetti dei mutamenti tecnologici iniziati verso la fine degli anni 90 e continuati negli anni iniziali del nuovo millennio, con tassi di sviluppo della produttività del lavoro tra l'1,8 e il 2,5%.</p> <p>La globalizzazione rende particolarmente aspra la competizione soprattutto nei settori industriali maturi e nei</p>
--	---	---	--

						servizi che si avvalgono dell'ICT (<i>Information and Communication Technology</i>).
Congiuntura nazionale	A05	La congiuntura italiana segue il <i>trend</i> di quella internazionale, con tassi attenuati, a causa del fardello del debito pubblico ereditato dalle politiche economico-sociali degli anni 80, che non permette di destinare risorse cospicue ai fattori ritenuti di spinta alla crescita, come la Ricerca e lo Sviluppo.	B05	La congiuntura italiana segue il <i>trend</i> di quella internazionale, con tassi attenuati e in modo disomogeneo nei vari settori, a causa in buona parte del fardello del debito pubblico ereditato dalle politiche economico-sociali degli anni 80, che non permette di destinare risorse cospicue ai fattori ritenuti di spinta alla crescita, come la Ricerca e lo Sviluppo.	C05	La congiuntura italiana segue in parte il <i>trend</i> di quella internazionale, con tassi attenuati e in modo disomogeneo nei vari settori, anche a causa del fardello del debito pubblico ereditato dalle politiche economico-sociali degli anni 80, che non permette di destinare risorse cospicue ai fattori ritenuti di spinta alla crescita, come la Ricerca e lo Sviluppo.
Popolazione	A06	La popolazione residente della provincia di Varese cresce in 10 anni di circa il 2%. La struttura per età della popolazione provinciale tende a mantenere un indice di vecchiaia superiore a quello medio italiano, che favorisce una crescita dell'immigrazione, per sopperire alle tensioni sul mercato del lavoro. Infatti l'evoluzione "naturale" della popolazione è in alcuni anni negativa, con conseguenze problematiche. Gli immigrati extra-comunitari si concentrano nel sud della Provincia, in città e paesi che, per la loro dimensione, costituiscono poli di attrazione. Cresce la domanda di case per gli extra-comunitari.	B06	La popolazione residente della provincia di Varese cresce in 10 anni di circa il 1%. La struttura per età della popolazione provinciale tende a mantenere un indice di vecchiaia superiore a quello medio italiano, con conseguente crescita dell'immigrazione per sopperire alle tensioni sul mercato del lavoro. Infatti l'evoluzione "naturale" della popolazione è in alcuni anni negativa, con conseguenze problematiche. Gli immigrati extra-comunitari si concentrano nel sud della Provincia, in città e paesi che, per la loro dimensione, costituiscono poli di attrazione. Cresce la domanda di case per gli extra-comunitari. Continuano i processi di	C06	La popolazione residente della provincia di Varese in 10 anni non aumenta. La struttura per età della popolazione provinciale tende a mantenere un indice di vecchiaia superiore a quello medio italiano, con conseguente crescita dell'immigrazione per sopperire alle tensioni sul mercato del lavoro. Infatti l'evoluzione "naturale" della popolazione è in alcuni anni negativa, con conseguenze problematiche. Gli immigrati extra-comunitari si concentrano preferibilmente nel sud della Provincia, in città e paesi che, per la loro dimensione, costituiscono poli di attrazione. Cresce la domanda di case per gli extra-comunitari.

		Continuano i processi di urbanizzazione in località già fortemente urbanizzate, con ulteriore consumo di suolo.		urbanizzazione in località già fortemente urbanizzate, pur senza particolare consumo di nuovi suoli.		
Occupazione/Disoccupazione	A07	Nell'arco di tempo decennale considerato, la disoccupazione ufficiale si riduce anno per anno, raggiungendo un valore intorno al 6% nel 2016, anche per effetto della progressiva ristrutturazione del mercato del lavoro, della concezione del lavoro sia nei suoi contenuti sia nelle sue forme. Aumenta l'importazione di mano d'opera da Paesi extra-comunitari, destinata all'agricoltura e all'industria soprattutto tradizionale, con evidenti riflessi sul già complesso processo d'integrazione degli immigrati. Per quanto riguarda la provincia di Varese, il tasso di attività della popolazione, misurato dal rapporto tra forze di lavoro e popolazione di 15 anni e più, sistematicamente più basso in Italia che negli altri Paesi più avanzati, è nettamente superiore a quello medio italiano e leggermente superiore a quello medio lombardo; tende comunque a salire per l'attivazione dell'occupazione soprattutto femminile, con una riduzione lenta ma costante del tasso di disoccupazione che, condizionato	B07	Nell'arco di tempo decennale considerato, la disoccupazione ufficiale si riduce anno per anno, raggiungendo un valore intorno al 7% nel 2016, anche per effetto della progressiva ristrutturazione del mercato del lavoro, della concezione del lavoro sia nei suoi contenuti sia nelle sue forme. Aumenta l'importazione di mano d'opera da Paesi extra-comunitari, destinata all'agricoltura e all'industria soprattutto tradizionale, con evidenti riflessi sul già complesso processo d'integrazione degli immigrati. Per quanto riguarda la provincia di Varese, il tasso di attività della popolazione, misurato dal rapporto tra forze di lavoro e popolazione di 15 anni e più, sistematicamente più basso in Italia che negli altri Paesi più avanzati, è nettamente superiore a quello medio italiano e leggermente superiore a quello medio lombardo; tende comunque a salire per l'attivazione dell'occupazione soprattutto femminile, con una riduzione lenta ma costante del tasso di disoccupazione che, condizionato	C07	Nell'arco di tempo decennale considerato, la disoccupazione ufficiale non si riduce, mantenendosi leggermente al di sotto dell'8% nel 2016, nonostante la progressiva ristrutturazione del mercato del lavoro. Aumenta in forma contenuta l'importazione di mano d'opera da Paesi extra-comunitari, destinata all'agricoltura e all'industria soprattutto tradizionale, con riflessi sul già complesso processo d'integrazione degli immigrati. Per quanto riguarda la provincia di Varese, il tasso di attività della popolazione, misurato dal rapporto tra forze di lavoro e popolazione di 15 anni e più, sistematicamente più basso in Italia che negli altri Paesi più avanzati, è nettamente superiore a quello medio italiano e leggermente superiore a quello medio lombardo; tende a salire lentamente per l'attivazione dell'occupazione soprattutto femminile, con una riduzione lenta ma costante del tasso di disoccupazione che, condizionato dalla struttura produttiva e dalla congiuntura nazionale e

		<p>dalla struttura produttiva e dalla congiuntura nazionale e internazionale, è leggermente superiore nella provincia rispetto alla media lombarda, anche se meno della metà di quello medio italiano.</p> <p>A favorire l'occupazione femminile contribuisce l'erogazione di servizi sociali indirizzati a questo obiettivo.</p> <p>Rilevante per la provincia il fenomeno strutturale del "frontalierato", condizionato dalla congiuntura economica del Canton Ticino, le cui prospettive economiche sono rese più incerte nei prossimi anni dall'attrazione/repulsione esercitata dall'UE sulla Confederazione Elvetica.</p>		<p>congiuntura nazionale e internazionale, è leggermente superiore nella provincia rispetto alla media lombarda, anche se meno della metà di quello medio italiano.</p> <p>A favorire l'occupazione femminile contribuisce in parte l'erogazione di servizi sociali indirizzati a questo obiettivo.</p> <p>Rilevante per la provincia il fenomeno strutturale del "frontalierato", condizionato dalla congiuntura economica del Canton Ticino, le cui prospettive economiche sono rese più incerte nei prossimi anni dall'attrazione/repulsione esercitata dall'UE sulla Confederazione Elvetica.</p>		<p>internazionale, si mantiene leggermente superiore nella provincia rispetto alla media lombarda, anche se meno della metà di quello medio italiano.</p> <p>L'occupazione femminile non cresce nella misura desiderabile a causa anche della mancata erogazione di servizi sociali indirizzati a questo obiettivo.</p> <p>Rilevante per la provincia il fenomeno strutturale del "frontalierato", condizionato dalla congiuntura economica del Canton Ticino, le cui prospettive economiche sono rese più incerte nei prossimi anni dall'attrazione/repulsione esercitata dall'UE sulla Confederazione Elvetica.</p>
Agricoltura	A08	<p>L'incidenza dell'agricoltura sulla formazione del Pil si mantiene costante, grazie a processi di ristrutturazione che riguardano sia le riqualificazioni produttive sia quelle ambientali, nonostante che per questo secondo ruolo non esista un mercato di riferimento, se non parzialmente, nelle attività turistiche.</p> <p>Per quanto riguarda la provincia di Varese, aumentano la fragilità e il degrado ambientale della montagna (con tutte le</p>	B08	<p>L'incidenza dell'agricoltura sulla formazione del Pil si riduce ulteriormente, nonostante processi di ristrutturazione che riguardano sia le riqualificazioni produttive sia quelle ambientali.</p> <p>Per quanto riguarda la provincia di Varese, aumentano la fragilità e il degrado ambientale della montagna (con tutte le conseguenze anche a valle), soprattutto a causa dell'esodo delle popolazioni e della riduzione delle attività agricolo-forestali (montagna e alto-lago), con</p>	C08	<p>A livello nazionale l'incidenza dell'agricoltura sulla formazione del Pil si riduce ulteriormente, nonostante processi di ristrutturazione che riguardano sia le riqualificazioni produttive sia quelle ambientali.</p> <p>Per quanto riguarda la provincia di Varese, aumentano la fragilità e il degrado ambientale della montagna (con tutte le conseguenze anche a valle), soprattutto a causa dell'esodo delle popolazioni e della riduzione delle</p>

		<p>conseguenze anche a valle), soprattutto a causa dell'esodo delle popolazioni e della riduzione delle attività agricolo-forestali (montagna e alto-lago), con conseguenti forti pressioni insediative e di urbanizzazione, che nelle aree di pianura e collinari tendono a sottrarre suoli all'agricoltura.</p> <p>Processi di ristrutturazione investono l'agricoltura in pianura e collina che ne riqualificano il ruolo produttivo, ma anche quello ambientale, in funzione della costruzione di una rete ecologica, mentre per l'agricoltura di montagna si opera con una riqualificazione soprattutto ambientale.</p> <p>L'abbandono delle aree montane contribuisce così all'espansione delle aree boschive non governate, non secondarie nell'innescio di problemi di dissesto idrogeologico, con un contenimento dei danni laddove si realizzi la riqualificazione ambientale, anche in vista di un possibile sviluppo turistico di tali aree.</p> <p>L'agricoltura periurbana è minacciata dai processi di urbanizzazione, proprio nelle zone più fortemente urbanizzate.</p>		<p>conseguenti forti pressioni insediative e di urbanizzazione, che nelle aree di pianura e collinari tendono a sottrarre suoli all'agricoltura.</p> <p>Processi di ristrutturazione investono l'agricoltura in pianura e collina, e ne riqualificano in parte il ruolo produttivo, cercando altresì di valorizzare il ruolo ambientale, finalizzandolo a contrastare i fenomeni di dispersione urbana, mentre per l'agricoltura di montagna si opera per una riqualificazione soprattutto ambientale, ma con modesto successo.</p> <p>L'abbandono delle aree montane contribuisce così all'espansione delle aree boschive non governate, non secondarie nell'innescio di problemi di dissesto idrogeologico, con un contenimento dei danni laddove si realizzi la riqualificazione ambientale, anche in vista di un possibile sviluppo turistico di tali aree.</p> <p>L'agricoltura periurbana è minacciata, dai processi discontinui di urbanizzazione, proprio nelle zone più fortemente urbanizzate. Si registrano frequenti fenomeni di abusivismo edilizio.</p>		<p>attività agricolo-forestali (montagna e alto-lago), con conseguenti forti pressioni insediative e di urbanizzazione, che nelle aree di pianura e collinari tendono a sottrarre suoli all'agricoltura.</p> <p>Contrariamente a quanto avviene in Italia in generale, l'incidenza dell'agricoltura sulla formazione del Pil non si riduce, per un ritorno alle attività agricole di persone espulse dai processi di deindustrializzazione e di decadimento del terziario tradizionale.</p> <p>L'abbandono delle aree montane contribuisce comunque all'espansione delle aree boschive non governate, non secondarie nell'innescio di problemi di dissesto idrogeologico, con un contenimento dei danni laddove si realizzi la riqualificazione ambientale. Poche, comunque, le opportunità di attrazione turistica.</p> <p>L'agricoltura periurbana viene difesa dalla minaccia dei processi di urbanizzazione per il ruolo di salvaguardia ambientale che le viene riconosciuto, sia dalla società civile, sia quasi sempre dalle autorità comunali.</p>
Industria	A09	Si riduce il peso della produzione	B09	Si riduce il peso della produzione	C09	Si riduce il peso della produzione

	<p>industriale, anche per le delocalizzazioni delle produzioni in Paesi comunitari dell'Est Europeo. Per quanto riguarda la provincia di Varese, l'industria manifatturiera tradizionale della provincia tende a contrarsi inevitabilmente, come in altre parti del mondo, e come è già avvenuto nella stessa provincia negli scorsi anni; quella che viene definita come "vocazione industriale" si traduce in un'opportunità, in quanto essa viene interpretata come capacità di intraprendere, piuttosto che come capacità di fabbricare un certo prodotto; ne consegue un processo di trasformazione – dapprima lento e successivamente rapido – che assume due forme, la prima più frequente della seconda:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ innovazione di processo, che dà luogo a prodotti più competitivi in termini prezzo/prestazioni, destinati soprattutto a mercati tradizionali, ma di qualità e funzionalità più elevate rispetto al passato; le imprese di questo tipo sono tendenzialmente più capitalizzate e con personale ridotto, ma più professionale; ⇒ innovazione di prodotto, per la conquista di mercati nuovi; le 	<p>industriale, anche per le delocalizzazioni delle produzioni in Paesi comunitari dell'Est Europeo. Per quanto riguarda la provincia di Varese, l'industria manifatturiera tradizionale della provincia tende a contrarsi inevitabilmente, come in altre parti del mondo, e come è già avvenuto nella stessa provincia negli scorsi anni; quella che viene definita come "vocazione industriale" si traduce in un tentativo di difesa di talune attività industriali, destinato all'insuccesso. In alcuni casi, oltre alla difesa ad oltranza di attività non più economicamente valide, vengono tentati, con successo, processi di trasformazione che assumono due forme, la prima più frequente della seconda:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ innovazione di processo, che dà luogo a prodotti più competitivi in termini prezzo/prestazioni, destinati soprattutto a mercati tradizionali, ma di qualità e funzionalità più elevate rispetto al passato; le imprese di questo tipo sono tendenzialmente più capitalizzate e con personale ridotto, ma più professionale; ⇒ innovazione di prodotto, per la conquista di mercati nuovi; le imprese di questo tipo sono tendenzialmente meno 	<p>industriale, anche per le delocalizzazioni delle produzioni in Paesi comunitari dell'Est Europeo. Per quanto riguarda la provincia di Varese, l'industria manifatturiera tradizionale della provincia tende a contrarsi inevitabilmente, come in altre parti del mondo, e come è già avvenuto nella stessa provincia negli scorsi anni; quella che viene definita come "vocazione industriale" si traduce in un tentativo di difesa di talune attività industriali, destinato all'insuccesso. In alcuni casi, oltre alla difesa ad oltranza di attività non più economicamente valide, vengono tentati, con successo, processi di trasformazione che assumono due forme, la prima più frequente della seconda:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ innovazione di processo, che dà luogo a prodotti più competitivi in termini prezzo/prestazioni, destinati soprattutto a mercati tradizionali, ma di qualità e funzionalità più elevate rispetto al passato; le imprese di questo tipo sono tendenzialmente più capitalizzate e con personale ridotto, ma più professionale; ⇒ innovazione di prodotto, per la conquista di mercati nuovi; le
--	--	--	---

	<p>imprese di questo tipo sono tendenzialmente meno capitalizzate e più orientate al mercato.</p> <p>Nel complesso l'incidenza dell'industria provinciale sul Pil complessivo nel 2016 è pari a poco meno del 30%, ridotto rispetto all'inizio del periodo, ma ancora consistente e qualificante.</p> <p>Il concetto di sviluppo sostenibile non fa molta strada in termini comportamentali, anche se stimola lo sviluppo del settore delle tecnologie rispettose dell'ambiente, contro l'inquinamento e il degrado del territorio.</p> <p>La struttura dell'industria, che si fonda soprattutto sulle PMI, risulta meno vulnerabile ai processi trasformazione in atto nel mondo.</p> <p>Nel periodo di piano si concretizzano le prospettive di veicoli alimentati a idrogeno, la cui produzione commerciale comincia ad essere considerata realizzabile, anche se condizionata da volumi adeguati per sfruttare le economie di scala.</p> <p>Presso le aziende industriali più innovative e più prospere si diffondono Sistemi di Gestione Ambientale, con certificazioni rigorose.</p>	<p>capitalizzate e più orientate al mercato.</p> <p>Nel complesso l'incidenza dell'industria provinciale sul Pil complessivo nel 2016 è pari a poco meno del 25%, ridotto rispetto all'inizio del periodo, ma ancora consistente e parzialmente qualificante.</p> <p>La struttura dell'industria, che si fonda soprattutto sulle PMI, risulta meno vulnerabile ai processi trasformazione in atto nel mondo.</p> <p>Il concetto di sviluppo sostenibile si fa strada soprattutto verbalmente, anche se sono presenti nel tessuto economico alternative produttive di tipo industriale rispettose dell'ambiente, e generatrici di tecnologie contro l'inquinamento e il degrado del territorio.</p> <p>Nel periodo di piano si concretizzano alcune delle prospettive inerenti i veicoli alimentati a idrogeno, la cui produzione a larga scala viene considerata realizzabile dopo il 2016.</p> <p>Presso le aziende industriali più innovative e più prospere vengono introdotti Sistemi di Gestione Ambientale, con certificazioni non sempre rigorose.</p> <p>Le aree dismesse vengono in buona parte riutilizzate per lo sviluppo di attività del terziario.</p>	<p>imprese di questo tipo sono tendenzialmente meno capitalizzate e più orientate al mercato.</p> <p>Nel complesso l'incidenza dell'industria provinciale sul Pil complessivo nel 2016 è pari a poco meno del 25%, ridotto rispetto all'inizio del periodo, ma ancora consistente e parzialmente qualificante.</p> <p>La struttura dell'industria, che si fonda soprattutto sulle PMI, risulta meno vulnerabile ai processi trasformazione in atto nel mondo</p> <p>Il concetto di sviluppo sostenibile mantiene la sua attrattività, ma trova poche realizzazioni a causa delle difficoltà economiche.</p> <p>A questo proposito , nel periodo di piano giungono a realizzazione concreta le prospettive di veicoli alimentati da idrogeno, la cui produzione commerciale non viene considerata realizzabile a lungo termine.</p> <p>Rari i casi di introduzione di Sistemi di Gestione Ambientale, considerati poco rigorosi.</p> <p>Le aree dismesse restano in buona parte non riutilizzate per la carenza di un numero adeguato di nuove iniziative.</p>
--	--	--	---

		Aumenta la quantità di aree dismesse che, in buona parte non vengono riutilizzate. Alle nuove attività vengono concessi nuovi spazi sul territorio.				
Terziario	A10	<p>Il terziario viene anche formalmente distinto in terziario tradizionale – che riduce il proprio peso produttivo e occupazionale – e terziario avanzato, o quaternario, per i servizi con presenza di tecnologie avanzate e elevato capitale umano.</p> <p>Per quanto riguarda la provincia di Varese, lo sviluppo del terziario è in realtà lo sviluppo del terziario avanzato e la sua evoluzione è costituita da una riduzione di quello tradizionale – che nel periodo si dimezza - e da una crescita significativa di quello più moderno, comprendente la grande distribuzione, i servizi pubblici, i servizi alle imprese, la finanza, la consulenza, e così via.</p> <p>Alla fine del periodo di piano il suo peso in termini di Pil è pari a circa il 70%.</p> <p>Si sviluppano reti di servizi di carattere innovativo rivolti all'ottimizzazione del sistema logistico; nascono nuovi centri di ricerca collegati al sistema delle imprese ed altre iniziative a livello provinciale finalizzate al</p>	B10	<p>Il terziario viene anche formalmente distinto in terziario tradizionale – che riduce il proprio peso produttivo e occupazionale – e terziario avanzato, o quaternario, per i servizi con presenza di tecnologie avanzate e elevato capitale umano.</p> <p>Per quanto riguarda la provincia di Varese, lo sviluppo del terziario è in realtà lo sviluppo del terziario fondamentalmente collegato con le imprese, anche se è presente quello più moderno, comprendente la grande distribuzione, i servizi pubblici, i servizi alle imprese, la finanza, la consulenza, e così via.</p> <p>Alla fine del periodo di piano il suo peso in termini di Pil è superiore al 70%.</p> <p>Si sviluppano reti di servizi di carattere tradizionale riferiti al sistema logistico; nascono nuovi centri di servizi alle imprese di livello provinciale, che sperimentano settori di attività anche innovativi.</p> <p>Entro il 2016 si realizza un significativo cambiamento nel sistema del credito, con l'entrata di banche estere che rende più vivace la concorrenza soprattutto in</p>	C10	<p>Il terziario viene anche formalmente distinto in terziario tradizionale – che riduce il proprio peso produttivo e occupazionale – e terziario avanzato, o quaternario, per i servizi con presenza di tecnologie avanzate e elevato capitale umano.</p> <p>Per quanto riguarda la provincia di Varese, lo sviluppo del terziario è in realtà lo sviluppo del terziario fondamentalmente collegato con le imprese, e quindi destinato a seguirne i cicli congiunturali, mentre quello più moderno, trova difficoltà a consolidarsi, anche se il terziario tradizionale si dimezza.</p> <p>Alla fine del periodo di piano il suo peso in termini di Pil è superiore al 70%.</p> <p>Rimangono assenti le iniziative rivolte a favorire uno sviluppo generalizzato dell'attrattività territoriale della Provincia, in grado di ostacolare il fenomeno della delocalizzazione produttiva delle imprese.</p> <p>Entro il 2016 si realizza un significativo cambiamento nel sistema del credito, con l'entrata di</p>

		<p>trasferimento tecnologico ed al sostegno di nuove iniziative imprenditoriali (incubatori tecnologici). Nel loro insieme, le iniziative accrescono il livello complessivo di attrattività territoriale della Provincia e compensano con l'offerta di servizi ad alto valore aggiunto la tendenza delle imprese a delocalizzare le produzioni nei Paesi comunitari dell'Est europeo</p> <p>Entro il 2016 si realizza un significativo cambiamento nel sistema del credito, preconizzato da molti anni ma differito a tempo indeterminato attraverso le fusioni e i comportamenti indifferenziati del settore bancario. L'entrata di banche estere rende più vivace la concorrenza soprattutto in province come quella di Varese, con un'elevata propensione al risparmio.</p> <p>Nel campo dei servizi pubblici, la rafforzata autonomia amministrativa degli Enti Locali indirizza questi ultimi a realizzare forme di governo sovralocale per meglio soddisfare la richiesta di servizi da parte dei cittadini</p>		<p>province come quella di Varese, con un'elevata propensione al risparmio. Molti Enti Locali sperimentano forme associative nell'erogazione dei servizi di loro competenza.</p>		<p>banche estere che rende più vivace la concorrenza soprattutto in province come quella di Varese, con un'elevata propensione al risparmio.</p> <p>Scarsamente significativa l'azione pubblica nell'erogazione di servizi in forma associata.</p>
Consumi	A11	Per quanto riguarda la provincia di Varese, i consumi, dipendono da almeno due fattori: la disponibilità economica e le abitudini di spesa;	B11	Per quanto riguarda la provincia di Varese, i consumi, dipendono da almeno due fattori: la disponibilità economica e le abitudini di spesa; la	C11	Per quanto riguarda la provincia di Varese, i consumi, dipendono da almeno due fattori: la disponibilità economica e le abitudini di spesa;

	<p>la propensione al consumo, nella provincia, è tradizionalmente inferiore a quella lombarda che, a sua volta, è inferiore a quella italiana. Si può ritenere che, in questo scenario, mentre i consumi crescono, la propensione al consumo possa anch'essa crescere per portarsi almeno al livello di quella lombarda; si sviluppa un dibattito tra i sostenitori di una concezione tradizionale dei consumi sempre crescenti, motore dello sviluppo economico, e coloro che imputano a consumi "eccessivi", buona parte delle diseconomie ambientali costituite, per esempio, dai rifiuti. I fautori della prima concezione godono di maggior seguito.</p> <p>Il turismo come leva strategica del territorio varesino muove i suoi primi passi, mantenendosi ad un livello inferiore al suo potenziale per quanto riguarda il cosiddetto "turismo d'affari", ma si costruiscono prodotti per un turismo di motivazione in specifiche nicchie di mercato turistico. La definizione di "turismo di motivazione" sul territorio deriva da specifiche ricerche di mercato, effettuate in base alle caratteristiche storiche, culturali, naturali, ricettive del</p>	<p>propensione al consumo, nella provincia, è tradizionalmente inferiore a quella lombarda che, a sua volta, è inferiore a quella italiana. Si può ritenere che, in questo scenario, i consumi continuino a crescere in misura moderata, mentre la propensione al consumo possa crescere portandosi quasi al livello di quella lombarda; si sviluppa un dibattito tra i sostenitori di una concezione tradizionale dei consumi sempre crescenti, motore dello sviluppo economico, e coloro che imputano a consumi "eccessivi", buona parte delle diseconomie ambientali costituite, per esempio, dai rifiuti. I fautori della seconda concezione godono di una certa popolarità, senza conseguenze significative sui comportamenti dei consumatori.</p> <p>Il turismo come leva strategica del territorio varesino muove i suoi primi passi, mantenendosi ad un livello inferiore al suo potenziale per quanto riguarda il cosiddetto "turismo d'affari", ma si costruiscono prodotti per un turismo di motivazione in specifiche nicchie di mercato turistico. La definizione di "turismo di motivazione" sul territorio deriva da specifiche ricerche di mercato, effettuate in base alle caratteristiche storiche, culturali, naturali, ricettive</p>	<p>la propensione al consumo, nella provincia, è tradizionalmente inferiore a quella lombarda che, a sua volta, è inferiore a quella italiana. Si può ritenere che, in questo scenario, la propensione al consumo possa crescere per portarsi almeno al livello di quella lombarda; si sviluppa un dibattito tra i sostenitori di una concezione tradizionale dei consumi sempre crescenti, motore dello sviluppo economico, e coloro che imputano a consumi "eccessivi", buona parte delle diseconomie ambientali costituite, per esempio, dai rifiuti. I fautori della seconda concezione non godono di popolarità, né inducono a cambiamenti significativi i comportamenti dei consumatori.</p> <p>Il turismo come leva strategica del territorio varesino muove i suoi primi passi, mantenendosi ad un livello inferiore al suo potenziale per quanto riguarda il cosiddetto "turismo d'affari", ma si tenta di costruire prodotti per un turismo di motivazione in specifiche nicchie di mercato turistico. In attesa di proposte nuove, la provincia riesce a qualificarsi per le sue attrattive naturali, soprattutto quelle meno costose per i turisti.</p> <p>Il costo dell'energia tende a</p>
--	--	--	--

		<p>territorio e trova stimoli connessi alle azioni di riqualificazione ambientale nell'agricoltura di collina e di montagna.</p> <p>Il costo dell'energia tende a crescere in tutto il periodo di piano e a produrre gradualmente una ristrutturazione dei consumi nel loro insieme.</p>		<p>del territorio per la fruizione dell'ambiente naturale e culturale. La presenza di molte potenzialità rende complessa la scelta di un marketing territoriale che intenda uscire dalla genericità.</p> <p>Il costo dell'energia tende a crescere moderatamente e non contribuisce alla ristrutturazione dei consumi nel loro insieme</p>		<p>crescere sostanzialmente determinando una considerevole ristrutturazione dei consumi nel loro insieme.</p>
Trasporti e comunicazioni	e A12	<p>Nel periodo non cambiano significativamente i ruoli del trasporto collettivo e del trasporto privato, né il rapporto valoriale del privato nei confronti dell'automobile.</p> <p>La migliore integrazione tra reti di trasporto e piattaforme logistiche ed intermodali a supporto dell'industria, sostiene anche la crescita del settore terziario.</p> <p>Attorno a qualche polo significativo nel settore della logistica si sviluppano reti di sinergie produttive ed imprenditoriali che attraggono investimenti anche di carattere infrastrutturale sul territorio provinciale. Si innesta un circolo virtuoso dal quale deriva una progressiva crescita dell'attrattività territoriale della provincia.</p> <p>Nel complesso, l'incidenza dei rischi di inquinamento presenta un tendenziale aumento.</p>	B12	<p>Nel periodo aumenta, anche se non significativamente, il ruolo del trasporto collettivo sul trasporto privato, soprattutto alla luce di forti problemi di congestione di quest'ultimo: ciò non definisce comunque un cambiamento radicale dei principi di investimento sulle infrastrutture e si presenta come un fenomeno del momento legato all'attesa di nuove infrastrutture stradali.</p> <p>L'integrazione tra modalità di trasporto e la localizzazione di nuove piattaforme logistiche, sono rese difficoltose a causa dell'incompleta realizzazione delle nuove infrastrutture progettate.</p> <p>Nascono casi isolati di sinergie produttive ed imprenditoriali attorno alle nuove piattaforme logistiche, che tuttavia non assumono entità tale da divenire esse stesse volano di nuovi investimenti sul territorio provinciale. Si rafforzano, e trovano concreta</p>	C12	<p>Nel periodo aumenta, anche se non significativamente, il ruolo del trasporto collettivo sul trasporto privato, soprattutto alla luce di un cambiamento del rapporto valoriale del privato nei confronti dell'automobile.</p> <p>Non si ha alcun significativo incremento dell'intermodalità e dello sviluppo di piattaforme logistiche.</p> <p>Si rafforzano, e trovano concreta attuazione, le politiche del Trasporto Pubblico Locale, che perseguono obiettivi multipli: garantire la mobilità, tutelare l'ambiente e salvaguardare il <i>welfare</i> dei lavoratori. Gli accordi vengono in gran parte disattesi e sono all'origine di un'elevata conflittualità nel settore.</p> <p>I rischi di inquinamento sono tendenzialmente stabili fino al 2016, per poi attenuarsi negli anni successivi.</p>

		<p>Si rafforzano, e trovano concreta attuazione, le politiche del Trasporto Pubblico Locale, che perseguono obiettivi multipli: garantire la mobilità, tutelare l'ambiente e salvaguardare il <i>welfare</i> dei lavoratori.</p> <p>Si sviluppano azioni di gestione della mobilità delle grandi strutture private (aziende) e pubbliche (scuole, enti, ospedali, ecc.) per pianificare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti.</p>		<p>attuazione, le politiche del Trasporto Pubblico Locale, che perseguono obiettivi multipli: garantire la mobilità, tutelare l'ambiente e salvaguardare il <i>welfare</i> dei lavoratori. Gli accordi attenuano parzialmente la conflittualità del settore.</p> <p>Si segnalano casi sporadici di azioni di gestione della mobilità delle grandi strutture private (aziende) e pubbliche (scuole, enti, ospedali, ecc.) per pianificare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti.</p> <p>I rischi di inquinamento vanno tendenzialmente crescendo fino al 2016, per poi attenuarsi negli anni successivi.</p>		
Stato delle infrastrutture	A13	<p>Per quanto riguarda la provincia di Varese, relativamente al tema "Stato delle infrastrutture", occorre rilevare che, in base ad indicatori di quantità provinciale, esse possono considerarsi parzialmente adeguate, grazie anche ai progetti previsti e realizzati durante il decennio, soprattutto per quanto attiene:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● la rete ferroviaria ● gli impianti e le reti energetico-ambientali ● le strutture e le reti telefoniche e di telecomunicazioni ● le reti bancarie e dei servizi vari. 	B13	<p>Per quanto riguarda la provincia di Varese, relativamente al tema "Stato delle infrastrutture", occorre rilevare che, in base ad indicatori di quantità provinciale, esse possono considerarsi parzialmente adeguate, grazie anche ai progetti previsti e realizzati durante il decennio, soprattutto per quanto attiene:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● la rete ferroviaria ● gli impianti e le reti energetico-ambientali ● le strutture e le reti telefoniche e di telecomunicazioni ● le reti bancarie e dei servizi vari. <p>Il giudizio medio a livello provinciale, non esclude un'ampia varietà di</p>	C13	<p>Per quanto riguarda la provincia di Varese, relativamente al tema "Stato delle infrastrutture", occorre rilevare che, in base ad indicatori di quantità provinciale, esse possono considerarsi parzialmente adeguate, per quanto attiene:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● la rete ferroviaria ● gli impianti e le reti energetico-ambientali ● le strutture e le reti telefoniche e di telecomunicazioni ● le reti bancarie e dei servizi vari. <p>Il giudizio medio a livello provinciale, non esclude un'ampia varietà di situazioni per qualsiasi</p>

	<p>Il giudizio medio a livello provinciale, non esclude un'ampia varietà di situazioni per qualsiasi tipo di infrastruttura a livello locale.</p> <p>Con l'attuazione del programma ferroviario Alptransit, vengono definiti gli assi Sempione e Gottardo. Realizzate anche le connessioni su Novara e l'attuazione del Corridoio 5.</p> <p>Anche le reti ferroviarie minori, come Arcisate Stabio, vengono completate come servizio ferroviario regionale e messa in rete del sistema aeroportuale.</p> <p>Sono notoriamente e singolarmente "eccessive" le infrastrutture aeroportuali, se riferite in modo discutibile alla sola Provincia, mentre costituiscono un nodo problematico nei confronti del quale questo scenario si pone in termini positivi, come fattore che riesce ad esprimere tutta la sua potenzialità di sviluppo nel prossimo decennio, integrandosi virtuosamente col tessuto produttivo del territorio. Malpensa si impone come <i>hub</i> internazionale, indipendentemente dagli esiti della vicenda Alitalia. La scelta strategica di Malpensa consiste nel confrontarsi con gli altri <i>hub</i> europei e non con i piccoli</p>	<p>situazioni per qualsiasi tipo di infrastruttura a livello locale.</p> <p>Trova attuazione il programma ferroviario Alptransit, rispetto all'asse del Sempione. L'attuazione è parziale per quanto riguarda l'asse del Gottardo. Anche il programma infrastrutturale legato al "Corridoio 5" giunge a parziale attuazione, comprese le connessioni sul nodo di Novara.</p> <p>Anche le reti ferroviarie minori, come Arcisate Stabio, vengono completate come servizio ferroviario regionale e messa in rete del sistema aeroportuale.</p> <p>Sono notoriamente e singolarmente "eccessive" le infrastrutture aeroportuali, se riferite in modo discutibile alla sola Provincia, mentre costituiscono un nodo problematico nei confronti del quale questo scenario si pone in termini parzialmente positivi, come fattore che riesce ad esprimere parte della sua potenzialità di sviluppo nel prossimo decennio, integrandosi in modo differenziato col tessuto produttivo del territorio. Malpensa cerca di imporsi come <i>hub</i> internazionale, nonostante le difficoltà della sua compagnia aerea di riferimento, che rendono poco fattibile la scelta strategica di Malpensa di confrontarsi con gli altri</p>	<p>tipo di infrastruttura a livello locale.</p> <p>La mancata realizzazione di alcuni progetti in corso abbasserà il livello qualitativo di queste strutture verso la fine del decennio.</p> <p>Con l'attuazione del programma ferroviario Alptransit, vengono definiti ma non ultimati gli assi Sempione e Gottardo. Idem per le connessioni su Novara e per l'attuazione del Corridoio 5.</p> <p>Le reti ferroviarie minori, come Arcisate Stabio, non vengono completate.</p> <p>Sono notoriamente e singolarmente "eccessive" quelle aeroportuali, se riferite in modo discutibile alla sola Provincia, mentre costituiscono un nodo problematico nei confronti del quale questo scenario si pone in termini negativi, come fattore che non riesce ad esprimere se non in piccola parte la sua potenzialità di sviluppo nel decennio, soprattutto per la sua soltanto parziale integrazione col tessuto produttivo del territorio. Malpensa non riesce a imporsi come <i>hub</i> internazionale, anche, ma non soltanto, a causa delle difficoltà della sua compagnia aerea di riferimento.</p> <p>Solo verso la fine del decennio l'aeroporto comincerà ad</p>
--	--	--	---

	<p>aeroporti che fungono da scalo per le compagnie cosiddette "low cost".</p> <p>Gli aeroporti di Amsterdam, di Parigi e di Barcellona sono attentamente considerati come adeguati riferimenti per permettere a Malpensa di esprimere entro il 2016 il suo potenziale di sviluppo in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● attrazione di nuove imprese che percepiscono l'aeroporto come essenziale, come le imprese del settore dei trasporti e della logistica, servizi e funzioni espositivo-congressuali, <i>catering</i> e servizi tecnici; ● concezione dell'aeroporto e dell'area ad esso circostante, come luogo non soltanto di passaggio, dal quale è opportuno allontanarsi al più presto, sia che si arrivi o si parta, ma come un luogo di scambi di beni, di servizi, di relazioni; ● riferimento per le multinazionali, che installano i loro <i>headquarters</i> nelle sue vicinanze. <p>Risulta carente invece la rete stradale, già tale nel 1991 anche rispetto alla Lombardia; tale carenza non si è attenuata nel</p>	<p><i>hub</i> europei.</p> <p>Verso la fine del decennio si realizzerà l'intento di Malpensa di riferire la propria strategia con quella degli aeroporti di Amsterdam, di Parigi e di Barcellona, il che dovrebbe permettere a Malpensa di esprimere entro il 2016 il suo potenziale di sviluppo in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● attrazione di nuove imprese che percepiscono l'aeroporto come essenziale, come le imprese del settore dei trasporti e della logistica, servizi e funzioni espositivo-congressuali, <i>catering</i> e servizi tecnici; ● concezione dell'aeroporto e dell'area ad esso circostante, come luogo non soltanto di passaggio, dal quale è opportuno allontanarsi al più presto, sia che si arrivi o si parta, ma come un luogo di scambi di beni, di servizi, di relazioni; ● riferimento per le multinazionali, che installano i loro <i>headquarters</i> nelle sue vicinanze. <p>Risulta carente invece la rete stradale, già tale nel 1991 anche rispetto alla Lombardia; tale carenza non si è attenuata nel tempo, anzi si è accresciuta in presenza di un parco veicolare che, in termini relativi, è</p>	<p>esprimere il proprio potenziale, diventando un hub europeo per le maggiori compagnie aeree continentali.</p> <p>Risulta carente soprattutto la rete stradale, già tale nel 1991 anche rispetto alla Lombardia; tale carenza non si è attenuata nel tempo, anzi si è accresciuta in presenza di un parco veicolare che, in termini relativi, è superiore alla media della Lombardia e, a fortiori, alla media italiana.</p> <p>L'adeguamento della rete stradale alle necessità dell'utenza, in parte realizzabile verso la fine del periodo di piano, risolve in modo soddisfacente il problema della mobilità o, meglio, dell'accessibilità, grazie al parziale rifiuto della cultura dell'automobile, che accentua la crisi dell'industria automobilistica. Non trovano adeguata attuazione i grandi corridoi infrastrutturali. Le ricadute per i territori limitrofi a quelli direttamente attraversati si rivelano negative, in quanto i corridoi si riducono ad aree di transito, che marginalizzano i territori contermini.</p>
--	--	--	--

		<p>tempo, anzi si è accresciuta in presenza di un parco veicolare che, in termini relativi, è superiore alla media della Lombardia e, <i>a fortiori</i>, alla media italiana.</p> <p>L'adeguamento della rete stradale alle necessità dell'utenza, in gran parte prevedibile nel periodo di piano, non risolve il problema della mobilità o, meglio, dell'accessibilità, in quanto si mantiene pressoché costante la cultura dell'automobile, soprattutto per quanto riguarda le reti secondarie, mentre quelle primarie contribuiscono in modo determinante all'attenuazione dei problemi di congestione viaria..</p> <p>Trovano adeguata attuazione i grandi corridoi infrastrutturali, con positive ricadute per i territori limitrofi a quelli direttamente attraversati.</p>		<p>superiore alla media della Lombardia e, <i>a fortiori</i>, alla media italiana.</p> <p>L'adeguamento della rete stradale alle necessità dell'utenza, in parte realizzabile verso la fine del periodo di piano, non risolve adeguatamente il problema della mobilità o, meglio, dell'accessibilità. in quanto la cultura dell'automobile, pur attenuata, è ancora prevalente, soprattutto per quanto riguarda le reti secondarie, mentre quelle primarie contribuiscono in modo determinante all'attenuazione dei problemi di congestione viaria..</p> <p>Trovano parziale attuazione i grandi corridoi infrastrutturali, con ricadute comunque positive per i territori limitrofi a quelli direttamente attraversati.</p>		
Cultura e valori	A14	<p>Per quanto riguarda la provincia di Varese, la cultura e i valori sottesi a questo scenario trovano la loro sintetica espressione in una dicotomia piuttosto radicale tra:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● i fautori di un rapporto col territorio che privilegi le ragioni dello sviluppo economico, inteso in senso tradizionale, come crescita del reddito, dei consumi e degli 	B14	<p>Per quanto riguarda la provincia di Varese, la cultura e i valori sottesi a questo scenario trovano la loro sintetica espressione in una dicotomia piuttosto radicale tra:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● i fautori di un rapporto col territorio che privilegi le ragioni dello sviluppo economico, inteso in senso tradizionale, come crescita del reddito, dei consumi e degli investimenti, con 	C14	<p>Per quanto riguarda la provincia di Varese, la cultura e i valori sottesi a questo scenario trovano la loro sintetica espressione in una dicotomia piuttosto radicale tra:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● i fautori di un rapporto col territorio che privilegi le ragioni dello sviluppo economico, inteso in senso tradizionale, come crescita del reddito, dei consumi e degli

		<p>investimenti, con un'attenzione all'ambiente, limitata al rispetto delle leggi, e con un'insofferenza nei confronti dei vincoli posti alla libera iniziativa;</p> <ul style="list-style-type: none"> ● i fautori di un rapporto col territorio che privilegi le ragioni dello sviluppo sostenibile, che considera il sistema economico come parte del sistema ecologico, che auspica l'adozione di criteri di valutazione patrimoniale della natura, che addebita gran parte dei disagi dell'opulenza alla mancanza di regole. <p>In questo scenario il modello prevalente di cultura e di valori è il primo, con tutte le attenuazione del settore per settore e del caso per caso.</p>		<p>un'attenzione all'ambiente, limitata al rispetto delle leggi, e con un'insofferenza nei confronti dei vincoli posti alla libera iniziativa;</p> <ul style="list-style-type: none"> ● i fautori di un rapporto col territorio che privilegi le ragioni dello sviluppo sostenibile, che è preoccupata del sistema economico come parte del sistema ecologico, che auspica l'adozione di criteri di valutazione patrimoniale della natura, che addebita gran parte dei disagi dell'opulenza alla mancanza di regole. <p>In questo scenario il modello prevalente di cultura e di valori è una via di mezzo tra il primo e il secondo, con tutte le attenuazione del settore per settore e del caso per caso.</p>		<p>investimenti, con un'attenzione all'ambiente, limitata al rispetto delle leggi, e con un'insofferenza nei confronti dei vincoli posti alla libera iniziativa;</p> <ul style="list-style-type: none"> ● i fautori di un rapporto col territorio che privilegi le ragioni dello sviluppo sostenibile, che è preoccupata del sistema economico come parte del sistema ecologico, che auspica l'adozione di criteri di valutazione patrimoniale della natura, che addebita gran parte dei disagi dell'opulenza alla mancanza di regole. <p>In questo scenario il modello prevalente di cultura e di valori è il secondo, anche se offuscato dal sospetto che sia un modello troppo costoso, almeno a breve-medio termine e al quale si rinuncia in caso di crisi economica.</p>
Risorse finanziarie	A15	Per quanto riguarda la Provincia di Varese l'ottenimento di nuove competenze per effetto della devoluzione, è accompagnato da adeguati trasferimenti di risorse, che permettono il mantenimento della struttura delle fonti di finanziamento. Queste consentono l'attivazione di una serie di iniziative rivolte,	B15	Per quanto riguarda la Provincia di Varese, alle nuove competenze, per quanto ridotte, non si accompagnano risorse adeguate, con alcune ripercussioni sul bilancio provinciale, soprattutto con una certa riduzione degli investimenti diretti. Sono possibili azioni di stimolo per investimenti compensativi da parte dei privati.	C15	Per quanto riguarda la Provincia di Varese, gli effetti di una devoluzione ormai depotenziata sono marginali e comportano una riduzione dei trasferimenti da Stato e Regione che limitano le possibilità di investimenti significativi nel territorio. Le azioni di stimolo per investimenti compensativi non danno l'esito

		oltrechè allo sviluppo del sistema infrastrutturale, ad accrescere la competitività territoriale della provincia, attraverso forme di sostegno finanziario alle imprese che investono ad esempio nella ricerca e nelle tecnologie eco-compatibili: ne consegue un miglioramento generalizzato dell'attrattività territoriale, anche in termini di migliore qualità dell'ambiente, che si riflette su settori diversi da quello produttivo, quale, in particolare, quello dei servizi (turismo, attività immobiliare).		Rimangono in parte disattese le aspettative riferite in particolare ai nuovi investimenti infrastrutturali ed al sostegno delle imprese nello sviluppo di progetti rivolti ad incrementare il settore della ricerca e delle tecnologie eco-compatibili, dai quali protrebbe viceversa discendere un miglioramento dell'attrattività territoriale della provincia.		sperato.
--	--	---	--	---	--	----------

Governo italiano	A16	La permanenza dei riferimenti nazionali per quanto riguarda la pianificazione territoriale e la difesa dell'ambiente induce comunque il Governo a ispirare la legislazione italiana a quella dei Paesi europei più avanzati. La prassi dei condoni viene di fatto abolita.	B16	La permanenza dei riferimenti nazionali per quanto riguarda la pianificazione territoriale e la difesa dell'ambiente induce comunque il Governo a ispirare la legislazione italiana a quella dei Paesi europei più avanzati, con sporadici condoni.	C16	La permanenza dei riferimenti nazionali per quanto riguarda la pianificazione territoriale e la difesa dell'ambiente induce comunque il Governo a ispirare la legislazione italiana a quella dei Paesi europei più avanzati, il cui rigore viene attenuato da ricorrenti condoni.
Autorità del bacino del Po	A17	L'Autorità di Bacino ridefinisce le politiche interne di spesa e di pianificazione in forza dei partenariati locali attivati (partecipazione Contratto di Fiume), coinvolgendosi	B17	L'autorità di Bacino si qualifica come ente a forte competenza tecnico-scientifica nella definizione del quadro ambientale del bacino e pianificazione certamente a scala di bacino e, in parte, alla scala minore.	C17	L'Autorità di Bacino divente semplicemente uno strumento di redistribuzione delle risorse o investimento in opere idrauliche con forti contrasti a livello locale e scarsa performance realizzativa.

		attivamente ad una progettazione locale integrata e complessa.		In questo modo ciò che viene realizzato dall'Autorità di Bacino diviene un quadro di indirizzo per la pianificazione e progettazione locale.		Non vengono promossi nuovi strumenti di pianificazione (es. partenariati) e l'attività dell'autorità si esplica attraverso strumenti di programmazione della spesa e delle opere.
Regione Lombardia	A18	<p>La Regione Lombardia, anche in funzione della devoluzione, allarga i tratti della propria identità e punta sulla realizzazione, tra l'altro, del Piano Territoriale Regionale e del Piano Territoriale Paesistico Regionale, nei quali sono indicati i macro-obiettivi: dal ruolo geopolitico della Regione al sostegno alle politiche agricole; dai rapporti con le pianificazioni delle altre Regioni e delle Province all'attenzione al sistema metropolitano.</p> <p>La partecipazione degli enti locali della regione e degli altri <i>stakeholders</i> favorisce la realizzazione del piano.</p> <p>Trova completa attuazione il PTA Malpensa, revisionato attraverso alcune nuove previsioni.</p> <p>Aumentano le iniziative per programmi e piani, dal livello regionale a quello provinciale e comunale, rivolti allo sviluppo della competitività territoriale, allo scopo auspicabile di accrescere l'attrattività del territorio provinciale.</p>	B18	<p>La Regione Lombardia, anche in funzione della devoluzione, allarga i tratti della propria identità e punta sulla realizzazione, tra l'altro, del Piano Territoriale Regionale e del Piano Territoriale Paesistico Regionale, nei quali sono indicati i macro-obiettivi: dal ruolo geopolitico della Regione al sostegno alle politiche agricole; dai rapporti con le pianificazioni delle altre Regioni e delle Province all'attenzione al sistema metropolitano.</p> <p>La partecipazione discontinua degli enti locali della regione e degli altri <i>stakeholders</i> non favorisce la realizzazione soddisfacente del piano. Trova, invece, adeguata attuazione il PTA Malpensa, revisionato attraverso alcune nuove previsioni.</p> <p>Si delinea un quadro disorganico nel quale vengono promosse iniziative isolate di programmazione e pianificazione rivolte allo sviluppo della competitività territoriale provinciale, mentre altre, analoghe, stentano ad avviarsi.</p> <p>Nel settore dei rischi viene favorita la salvaguardia ambientale.</p>	C18	<p>La Regione Lombardia, anche in funzione della devoluzione, allarga i tratti della propria identità e punta sulla realizzazione, tra l'altro, del Piano Territoriale Regionale e del Piano Territoriale Paesistico Regionale, nei quali sono indicati i macro-obiettivi: dal ruolo geopolitico della Regione al sostegno alle politiche agricole; dai rapporti con le pianificazioni delle altre Regioni e delle Province all'attenzione al sistema metropolitano.</p> <p>La partecipazione più formale che sostanziale degli enti locali della regione e degli altri <i>stakeholders</i> non favorisce la realizzazione del piano.</p> <p>Anche il PTA Malpensa, revisionato attraverso alcune nuove previsioni, non giunge a livelli adeguati di attuazione.</p> <p>Viene varata la nuova legge regionale, in sostituzione della 1/2000, che attribuisce ai Comuni compiti più impegnativi nella costruzione dei piani comunali, caratterizzati da contenuti</p>

		Nel settore dei rischi viene favorita la salvaguardia ambientale. Viene varata la nuova legge regionale, in sostituzione della 1/2000, che attribuisce ai Comuni compiti più impegnativi nella costruzione dei piani comunali, caratterizzati da contenuti strategici allargati, non limitati a quelli dei precedenti piani regolatori.		Viene varata la nuova legge regionale, in sostituzione della 1/2000, che attribuisce ai Comuni compiti più impegnativi nella costruzione dei piani comunali, caratterizzati da contenuti strategici allargati, non limitati a quelli dei precedenti piani regolatori. L'attuazione della legge procede a rilento.		strategici allargati, non limitati a quelli dei precedenti piani regolatori. L'attuazione della legge viene differita oltre il periodo transitorio, per permettere ai Comuni di acquisire le necessarie competenze.
Province limitrofe	A19	L'interazione della Provincia di Varese con le province limitrofe e, più in generale, con tutto il Nord-Ovest, favorisce l'ipotesi di un'integrazione informale ma fortemente sinergica per generare un fenomeno analogo a quello del Nord Est. In particolare si fanno strada opportunità di azioni comuni: - sul sistema dei corridoi ecologici - sui corridoi di salvaguardia infrastrutturale - sulle politiche di marketing territoriale.	B19	L'interazione della Provincia di Varese con le province limitrofe e, in più in generale, con tutto il Nord-Ovest favorirebbe l'ipotesi di un'integrazione formale che trova difficoltà a generare un fenomeno analogo a quello del Nord Est. In particolare si fanno strada opportunità di azioni comuni: - sul sistema dei corridoi ecologici	C19	L'interazione della Provincia di Varese con le province limitrofe non si estende fino a comprendere il Nord-Ovest, rendendo velleitaria ogni ipotesi di integrazione sinergica fra le province per generare un fenomeno analogo a quello del Nord Est.
Canton Ticino	A20	Il Cantone tende a perseguire finalità non sempre conciliabili, come lo sviluppo e la competitività economica e la salvaguardia dell'ambiente, con la diffusione dei principi dello sviluppo sostenibile. Si prefigurano comunque aumenti	B20	Il Cantone tende a perseguire finalità non sempre conciliabili, come lo sviluppo e la competitività economica e la salvaguardia dell'ambiente, con la diffusione dei principi dello sviluppo sostenibile. Si prefigurano comunque aumenti di	C20	Il Cantone tende a perseguire finalità non sempre conciliabili, come lo sviluppo e la competitività economica e la salvaguardia dell'ambiente, con la diffusione dei principi dello sviluppo sostenibile. Si prefigurano comunque aumenti

		<p>di investimenti in concomitanza con una diminuzione di attenzione vincolistica.</p> <p>Particolare attenzione e oggetto di interazione con la Provincia di Varese sono i temi sul sistema dei corridoi ecologici e sul marketing territoriale.</p> <p>Nel periodo di piano si avviano i negoziati per l'entrata della Conferazione Elvetica nella UE. In vista di questo evento, realizzabile dopo il 2016, si progettano le ristrutturazioni delle economie di frontiera in vista delle opportunità e delle minacce conseguenti.</p>		<p>investimenti in concomitanza con una diminuzione di attenzione vincolistica.</p> <p>Uno degli oggetti di interazione con la Provincia di Varese riguarda il sistema dei corridoi ecologici.</p> <p>Nel periodo di piano si avviano i negoziati per l'entrata della Conferazione Elvetica nella UE. In vista di questo evento, realizzabile dopo il 2016, si progettano le ristrutturazioni delle economie di frontiera in vista delle opportunità e delle minacce conseguenti.</p>		<p>di investimenti in concomitanza con una diminuzione di attenzione vincolistica.</p> <p>Non danno esito i tentativi di sviluppare un'interazione con la Provincia di Varese sui temi sul sistema dei corridoi ecologici e sul marketing territoriale.</p> <p>Nel periodo di piano falliscono e vengono rimandati <i>sine die</i> i negoziati per l'entrata della Conferazione Elvetica nella UE.</p>
Progetti in corso	A21		B21		C21	
Associazioni produttori	A22	<p>Le associazioni dei produttori diventano sempre più consapevoli di dover considerare l'Europa come riferimento legislativo, economico, sociale e culturale.</p> <p>Di fronte alla contrazione del peso delle attività produttive dell'economia tradizionale, sia industriali sia artigianali e commerciali, le rispettive associazioni dei produttori esercitano pressioni su coloro che gestiscono le condizioni del contesto nel quale le imprese si trovano ad operare.</p> <p>Vengono richieste, con buon successo, nuove infrastrutture,</p>	B22	<p>Le associazioni dei produttori diventano consapevoli di dover considerare anche l'Europa come riferimento legislativo, economico, sociale e culturale.</p> <p>Di fronte alla contrazione del peso delle attività produttive dell'economia tradizionale, sia industriali sia artigianali e commerciali, le rispettive associazioni dei produttori esercitano pressioni su coloro che gestiscono le condizioni del contesto nel quale le imprese si trovano ad operare.</p> <p>Vengono richieste, con parziale successo, nuove infrastrutture, fluidificazione del mercato del lavoro, riforme istituzionali e fiscali, oltre a</p>	C22	<p>Le associazioni dei produttori diventano sempre più consapevoli dei riferimenti multipli (Europa, Italia, Lombardia) della loro attività dal punto di vista legislativo, economico, sociale e culturale, che rendono le gestioni aziendali sempre meno facilmente governabili.</p> <p>Di fronte alla contrazione del peso delle attività produttive dell'economia tradizionale, sia industriali sia artigianali e commerciali, le rispettive associazioni dei produttori esercitano pressioni su coloro che gestiscono le condizioni del</p>

		fluidificazione del mercato del lavoro, riforme istituzionali e fiscali, oltre a nuove forme di incentivazione e di sostegno.		nuove forme di incentivazione e di sostegno.		contesto nel quale le imprese si trovano ad operare. Vengono richieste, senza successo, nuove infrastrutture, fluidificazione del mercato del lavoro, riforme istituzionali e fiscali, oltre a nuove forme di incentivazione e di sostegno.
Associazioni lavoratori	A23		B23		C23	
Associazioni	A24		B24		C24	
ConSORZI	A25		B25		C25	
Ordini professionali	A26	<p>Gli ordini professionali pongono maggior attenzione alle iniziative della UE, cercando di influire sulla riforma delle competenze professionali, sulle politiche di ricerca e di formazione professionale e sulla riforma universitaria.</p> <p>Per salvaguardare il ruolo degli ordini, che viene contestato in forma più o meno radicale in Europa, vengono prese iniziative per valorizzare al massimo la professionalità degli associati, anche in vista della crescita di competenze e di rigore richiesta dall'evoluzione del ruolo, per esempio, degli enti pubblici.</p> <p>Vengono prese iniziative per la crescita della formazione</p>	B26	<p>Gli ordini professionali pongono maggior attenzione alle iniziative della UE, cercando di influire sulla riforma delle competenze professionali, sulle politiche di ricerca e di formazione professionale e sulla riforma universitaria.</p> <p>Per salvaguardare il ruolo degli ordini, che viene contestato in forma più o meno radicale in Europa, vengono prese iniziative per valorizzare al massimo la professionalità degli associati, anche in vista della crescita di competenze e di rigore richiesta dall'evoluzione del ruolo, per esempio, degli enti pubblici.</p> <p>Ciononostante, entro il periodo di Piano, si realizza una riforma degli ordini, per limitare il loro ruolo in</p>	C26	<p>Gli ordini professionali pongono maggior attenzione alle iniziative della UE, cercando di influire sulla riforma delle competenze professionali, sulle politiche di ricerca e di formazione professionale e sulla riforma universitaria.</p> <p>Per salvaguardare il ruolo degli ordini, che viene contestato in forma più o meno radicale in Europa, vengono prese iniziative per valorizzare al massimo la professionalità degli associati, anche in vista della crescita di competenze e di rigore richiesta dall'evoluzione del ruolo, per esempio, degli enti pubblici.</p> <p>Ciononostante, entro il periodo di Piano, si realizza una riforma degli</p>

		<p>permanente e per l'adozione di certificazioni delle qualità professionali degli associati. Vengono liberalizzate le tariffe professionali.</p>		<p>termini corporativi Vengono liberalizzate le tariffe professionali. Vengono prese iniziative per la crescita della formazione permanente e per l'adozione di certificazioni delle qualità professionali degli associati.</p>		<p>ordini, per limitare il loro ruolo in termini corporativi. Ogni norma intesa a condizionare le possibilità di lavoro all'appartenenza ad un ordine, viene abolita. Vengono liberalizzate le tariffe professionali. Vengono comunque prese iniziative per la crescita della formazione permanente e per l'adozione di certificazioni delle qualità professionali degli associati.</p>
Comuni	A27	<p>La devoluzione accentua ulteriormente la rilevanza del ruolo dei comuni nella gestione, in particolare, del territorio. Le aspettative di ruolo non possono essere sempre soddisfatte, soprattutto nella fase iniziale del Piano, e inducono molti comuni a ricercare forme di associazionismo nell'erogazione dei servizi ai cittadini. Le preoccupazioni crescenti delle popolazioni per l'ambiente, la salvaguardia della salute dai fenomeni di degrado del territorio, la viabilità, la disponibilità di servizi sociali e culturali, esercitano una pressione considerevole sui comuni come espressione primaria del "pubblico". Problemi di integrazione sociale si presentano nei comuni che siano</p>	B27	<p>La devoluzione accentua ulteriormente la rilevanza del ruolo dei comuni nella gestione, in particolare, del territorio. Le aspettative di ruolo non possono essere sempre soddisfatte, soprattutto nella fase iniziale del Piano, e inducono molti comuni a ricercare forme di associazionismo nell'erogazione dei servizi ai cittadini. Le preoccupazioni crescenti delle popolazioni per l'ambiente, la salvaguardia della salute dai fenomeni di degrado del territorio, la viabilità, la disponibilità di servizi sociali e culturali, esercitano una pressione considerevole sui comuni come espressione primaria del "pubblico". Crescenti problemi di integrazione sociale si presentano nei comuni che siano poli di attrazione dell'immigrazione extra-comunitaria,</p>	C27	<p>La devoluzione accentua ulteriormente la rilevanza del ruolo dei comuni nella gestione, in particolare, del territorio. Le aspettative di ruolo non possono essere soddisfatte, soprattutto nella fase iniziale del Piano, e inducono molti comuni a ricercare forme di associazionismo nell'erogazione dei servizi ai cittadini. Le preoccupazioni crescenti delle popolazioni per l'ambiente, la salvaguardia della salute dai fenomeni di degrado del territorio, la viabilità, la disponibilità di servizi sociali e culturali, esercitano una pressione considerevole sui comuni come espressione primaria del "pubblico". Crescenti problemi di integrazione sociale, dovuti all'immigrazione</p>

		poli di attrazione dell'immigrazione extra-comunitaria, soprattutto nel sud della Provincia, anche per la conseguente crescita della popolazione in età scolare, che esercita una pressione sulle scuole primarie comunali.		soprattutto nel sud della Provincia, anche per la conseguente crescita della popolazione in età scolare, che esercita una pressione sulle scuole primarie comunali.		extra-comunitaria, si presentano nei comuni anche di modesta dimensione, soprattutto nel sud della Provincia, soprattutto per la conseguente crescita della popolazione in età scolare, che esercita una pressione sulle scuole primarie comunali.
Comunità montane	A28	Le comunità montane cercano di garantirsi una dotazione minima di servizi per limitare la fuga della popolazione in età lavorativa, in modo autonomo o realizzando economie di cooperazione per mezzo anche di reti telematiche. Le loro condizioni ambientali e paesaggistiche sono il presupposto di uno sviluppo turistico rilevante e sempre più apprezzato da chi vive in agglomerati urbani nei quali la qualità della vita tende a peggiorare. Esiti positivi, in termini di reddito e di freno allo spopolamento, vengono conseguiti dalla promozione delle produzioni tipiche locali.	B28	Le comunità montane cercano di garantirsi una dotazione minima di servizi per limitare la fuga della popolazione in età lavorativa, in genere in modo autonomo e quindi con possibilità di successo molto disparate. Le loro condizioni ambientali e paesaggistiche sono il presupposto di uno sviluppo turistico rilevante e sempre più apprezzato da chi vive in agglomerati urbani nei quali la qualità della vita tende a peggiorare. Qualche esito positivo, in termini di reddito e di freno allo spopolamento, viene conseguito dalla promozione di alcune produzioni tipiche locali.	C28	Le comunità montane cercano di garantirsi una dotazione minima di servizi per limitare la fuga della popolazione in età lavorativa, in genere in modo autonomo e quindi con possibilità di successo molto disparate. Le loro condizioni ambientali e paesaggistiche sono tali da stimolare comunque un ripopolamento delle comunità da parte di giovani con stili di vita alternativi a quelli urbani e con esigenze economiche limitate.
Parchi	A29	La legislazione sui parchi tende ad accrescere la sua incisività, in relazione all'intensificarsi delle pressioni antropiche sul territorio. L'esistenza e la gestione dei parchi assumono sempre più una rilevanza culturale come modo di	B29	La legislazione sui parchi tende ad accrescere moderatamente la sua incisività, in relazione all'intensificarsi delle pressioni antropiche sul territorio. L'esistenza e la gestione dei parchi assumono sempre più una rilevanza	C29	La legislazione sui parchi tende ad accrescere la sua incisività, anche se le sanzioni nei confronti di chi non osserva le norme non sono adeguatamente incisive. L'esistenza e la gestione dei parchi assumono sempre più una

		<p>porsi nei confronti della natura, anche se in contrasto con la concezione tradizionale della produzione industriale indifferente alle diseconomie esterne da essa generate.</p>		<p>culturale come modo di porsi nei confronti della natura, anche se in contrasto con la concezione tradizionale della produzione industriale indifferente alle diseconomie esterne da essa generate.</p> <p>Si fa strada la concezione dei parchi come risorsa anche economica, che necessita di management specifico, non sempre disponibile sul mercato.</p>		<p>rilevanza culturale come modo di porsi nei confronti della natura, anche se in contrasto con la concezione tradizionale della produzione industriale indifferente alle diseconomie esterne da essa generate.</p> <p>Si rafforza la concezione dei parchi come risorsa anche economica, che necessita di management specifico, raramente disponibile sul mercato.</p>
Scuole e Università	A30	<p>Mentre da un punto di vista normativo l'UE non interviene sul sistema formativo nazionale, si va realizzando una rete tra molte delle università del continente e anche fra le scuole medie superiori, premessa ad una legislazione scolastica più uniforme nel lungo termine.</p> <p>Vengono compiuti sforzi per migliorare efficacia e efficienza della R&S, tenuto conto che gli investimenti italiani in questo campo non differiscono sostanzialmente dalla media europea.</p> <p>Cresce la competizione tra istituzioni scolastiche (comprendenti la scuola dell'obbligo e università) con esiti considerati non sempre positivi, secondo una concezione elitaria della cultura.</p>	B30	<p>Mentre da un punto di vista normativo l'UE non interviene sul sistema formativo nazionale, si va realizzando una rete tra alcune delle università del continente e anche fra le scuole medie superiori, premessa ad una legislazione scolastica più uniforme nel lungo termine.</p> <p>Vengono compiuti sforzi per migliorare efficacia e efficienza della R&S, anche perché gli investimenti italiani in questo campo tendono ad essere inferiori alla media europea.</p> <p>Si fa strada con fatica una cultura della ricerca con le caratteristiche auspicate.</p> <p>Cresce la competizione tra istituzioni scolastiche (comprendenti la scuola dell'obbligo e università) con esiti considerati non sempre positivi, secondo una concezione elitaria della cultura.</p> <p>Migliorano i rapporti funzionali tra</p>	C30	<p>Mentre da un punto di vista normativo l'UE non interviene sul sistema formativo nazionale, si va realizzando una rete tra molte delle università del continente e anche fra le scuole medie superiori, premessa ad una legislazione scolastica più uniforme nel lungo termine.</p> <p>Vengono compiuti sforzi verbali per migliorare efficacia e efficienza della R&S, tenuto conto che gli investimenti italiani in questo campo non differiscono sostanzialmente dalla media europea.</p> <p>Cresce apparentemente la competizione tra istituzioni scolastiche (comprendenti la scuola dell'obbligo e università) con esiti considerati non sempre positivi, secondo una concezione elitaria della cultura.</p>

		Migliorano i rapporti funzionali tra istituzioni scolastiche, istituzioni pubbliche locali e mondo produttivo e del lavoro.		istituzioni scolastiche, le istituzioni pubbliche locali e mondo produttivo e del lavoro.		Non migliorano sostanzialmente i rapporti funzionali tra istituzioni scolastiche, istituzioni pubbliche locali e mondo produttivo e del lavoro.
--	--	---	--	---	--	---

1.3.7 Individuazione dello scenario più probabile

L'operazione di individuazione dello scenario di riferimento più probabile è impegnativa, ma chi ha partecipato alla costruzione degli scenari si è anche familiarizzato con essi e, senza volerlo, si è a poco a poco convinto del loro diverso grado di probabilità.

Se gli scenari sono singolarmente coerenti, come non ci si stanca di auspicare, essi possono a volte apparire per se stessi "eccessivamente" coerenti e quindi con un grado di probabilità minore rispetto ad uno scenario sostanzialmente coerente, ma con qualche caratteristica relativamente dissonante rispetto alle altre, riflettendo grosso modo la relativamente scarsa coerenza presente nei fatti della vita.

In altre parole, la scelta dello scenario più probabile si traduce in genere nella costruzione di uno scenario che è il risultato di un insieme di componenti appartenenti a più scenari.

Nel nostro caso, lo scenario più probabile è stato considerato sostanzialmente lo Scenario B, nel quale figurano però delle componenti dello Scenario A e dello Scenario C. Esso si presenta nel modo seguente:

**SCENARIO PIÙ PROBABILE DI RIFERIMENTO PER IL PTCP DELLA
PROVINCIA DI VARESE**

Variabili	SCENARIO
Legislazione comunitaria	<p>Nei prossimi anni cresce il peso della legislazione di origine comunitaria, sia con riferimento alla tutela dell'ambiente, della popolazione e dei lavoratori, sia alla difesa del ruolo dell'agricoltura (nonostante una tendenziale riduzione del finanziamento della Politica Agricola Comune), sia per la salvaguardia dei principi del libero mercato. I Paesi nuovi entranti, che tendono a differire l'applicazione dei principi del libero mercato, non intendono rinunciare ai finanziamenti da Bruxelles.</p> <p>Sono mantenute le regole del trattato di Maastricht, come condizionamenti alla politica economica, anche se con deroghe momentanee per i Paesi più importanti. Crescono i conflitti tra legislazioni comunitarie e nazionali, anche se quelle comunitarie tendono via via a prevalere.</p> <p>Per quanto riguarda, in particolare, la legislazione in materia ambientale ci si orienta sempre più verso un sistema non solo fondato sul punto di vista "comando e controllo", ma anche sugli strumenti volontari e integrati. Nelle direttive europee e nelle leggi nazionali si introducono delle agevolazioni amministrative per quelle aziende che adottano nei loro processi produttivi i sistemi di gestione ambientale (EMAS e ISO 14001).</p>
Legislazione nazionale	<p>La legislazione nazionale perde progressivamente peso rispetto a quella comunitaria e a quella regionale, a seguito della devoluzione di competenze dal centro alla periferia. Permangono comunque riferimenti nazionali le norme importanti per la pianificazione territoriale. Nei casi in cui il tramite nazionale sia necessario per il recepimento di una disposizione comunitaria, il Governo gioca un ruolo di rallentamento o di accelerazione della sua applicazione, a seconda dei casi, senza incidere, comunque, sulle tematiche ambientali in generale e relativamente ai rischi idrogeologico e industriale.</p> <p>Prosegue quindi, anche se in modo rallentato, il recepimento degli orientamenti giuridici Comunitari relativi alla salvaguardia del paesaggio e a sostegno delle identità locali con particolare riferimento al sistematico recepimento delle procedure V.A.S.</p>
Legislazione regionale	<p>Cresce il peso della legislazione di origine regionale che espande, grazie alla devoluzione, le materie di sua competenza. La devoluzione comporta, a cascata, una crescita delle competenze dei Comuni e in minima parte anche delle Province, realizzando in maniera sistematica il principio di sussidiarietà. Crescono i conflitti tra Stato e Regione. Non è chiara la tendenza della Corte Costituzionale nel privilegiare di volta in volta le ragioni addotte dalle Regioni piuttosto che quelle addotte dal Governo centrale.</p>
Congiuntura internazionale	<p>Dopo un consolidamento della ripresa nel 2005, la congiuntura internazionale si evolve per circa tre anni a tassi crescenti, soprattutto a causa delle prestazioni persistentemente rilevanti della Cina e dei Paesi emergenti dell'Estremo Oriente, che danno il maggior contributo alla crescita mondiale. Anche gli Stati Uniti e il Giappone presentano una congiuntura favorevole, con tassi dal 3 al 4%, mentre l'Unione Europea, alle prese con i suoi problemi d'integrazione economica di Paesi piuttosto diversi fra loro, raggiunge un tasso medio di crescita del Pil non superiore al 2,5%, anche se all'interno di esso le <i>performances</i> sono piuttosto differenziate. Aumentano gli scambi internazionali a tassi un po' superiori a quelli della produzione interna dei singoli Paesi.</p> <p>Nei tre anni successivi la Cina si concede un periodo di assestamento, a</p>

	<p>causa delle pressioni inflazionistiche e delle diseconomie ambientali generate da tassi di sviluppo, in termini reali, intorno all'8% annuo. Tutta la congiuntura internazionale si affievolisce, senza precipitare in una crisi o in una stagnazione.</p> <p>Negli anni successivi, e fino al 2016, è prevedibile una crescita soddisfacente, ma in modo differenziato, dell'economia mondiale, che risente sempre di più degli effetti dei mutamenti tecnologici iniziati verso la fine degli anni 90 e continuati negli anni iniziali del nuovo millennio, con tassi di sviluppo della produttività del lavoro tra l'1,8 e il 2,5%.</p> <p>La globalizzazione rende particolarmente aspra la competizione soprattutto nei settori industriali maturi e nei servizi che si avvalgono dell'ICT (<i>Information and Communication Technology</i>).</p> <p>Il costo dell'energia cresce moderatamente lungo tutto il periodo di Piano, con alti e bassi congiunturali e per le crisi politiche in varie parti del mondo. Nessuna discontinuità significativa si verifica nel periodo.</p>
Congiuntura nazionale	<p>La congiuntura italiana segue il <i>trend</i> di quella internazionale, con tassi attenuati e in modo disomogeneo nei vari settori, a causa in buona parte del fardello del debito pubblico ereditato dalle politiche economico-sociali degli anni 80, che non permette di destinare risorse cospicue ai fattori ritenuti di spinta alla crescita, come la Ricerca e lo Sviluppo.</p>
Popolazione	<p>La popolazione residente della provincia di Varese cresce in 10 anni di circa il 1%. La struttura per età della popolazione provinciale tende a mantenere un indice di vecchiaia superiore a quello medio italiano, con conseguente crescita dell'immigrazione per sopperire alle tensioni sul mercato del lavoro. Infatti l'evoluzione "naturale" della popolazione è in alcuni anni negativa, con conseguenze problematiche.</p> <p>Gli immigrati extra-comunitari si concentrano nel sud della Provincia, in città e paesi che, per la loro dimensione, costituiscono poli di attrazione. Cresce la domanda di case e di servizi per gli extra-comunitari.</p> <p>Continuano i processi di urbanizzazione in località già fortemente urbanizzate, con ulteriore consumo di nuovi suoli.</p>
Occupazione/Disoccupazione	<p>Nell'arco di tempo decennale considerato, la disoccupazione ufficiale si riduce anno per anno, raggiungendo un valore intorno al 7% nel 2016, anche per effetto della progressiva ristrutturazione del mercato del lavoro, della concezione del lavoro sia nei suoi contenuti sia nelle sue forme. Aumenta l'importazione di mano d'opera da Paesi extra-comunitari, destinata all'agricoltura e all'industria soprattutto tradizionale, con evidenti riflessi sul già complesso processo d'integrazione degli immigrati.</p> <p>Per quanto riguarda la provincia di Varese, il tasso di attività della popolazione, misurato dal rapporto tra forze di lavoro e popolazione di 15 anni e più, sistematicamente più basso in Italia che negli altri Paesi più avanzati, è nettamente superiore a quello medio italiano e leggermente superiore a quello medio lombardo; tende comunque a salire per l'attivazione dell'occupazione soprattutto femminile, con una riduzione lenta ma costante del tasso di disoccupazione che, condizionato dalla struttura produttiva e dalla congiuntura nazionale e internazionale, è leggermente superiore nella provincia rispetto alla media lombarda, anche se meno della metà di quello medio italiano.</p> <p>A favorire l'occupazione femminile contribuisce in parte l'erogazione di servizi sociali indirizzati a questo obiettivo.</p> <p>Rilevante per la provincia il fenomeno strutturale del "frontalierato", condizionato dalla congiuntura economica del Canton Ticino, le cui prospettive economiche sono rese più incerte nei prossimi anni dall'attrazione/repulsione esercitata dall'UE sulla Confederazione Elvetica.</p>

Agricoltura	<p>L'incidenza dell'agricoltura sulla formazione del Pil si mantiene costante, grazie a processi di ristrutturazione che riguardano sia le riqualificazioni produttive sia quelle ambientali, nonostante che per questo secondo ruolo non esista un mercato di riferimento, se non parzialmente, nelle attività turistiche.</p> <p>Per quanto riguarda la provincia di Varese, aumentano la fragilità e il degrado ambientale della montagna (con tutte le conseguenze anche a valle), soprattutto a causa dell'esodo delle popolazioni e della riduzione delle attività agricolo-forestali (montagna e alto-lago), con conseguenti forti pressioni insediative e di urbanizzazione, che nelle aree di pianura e collinari tendono a sottrarre suoli all'agricoltura.</p> <p>Processi di ristrutturazione investono l'agricoltura in pianura e collina e ne riqualificano il ruolo produttivo, ma anche quello ambientale, in funzione della costruzione di una rete ecologica, mentre per l'agricoltura di montagna si opera con una riqualificazione soprattutto ambientale.</p> <p>L'abbandono delle aree montane contribuisce così all'espansione delle aree boschive non governate, non secondarie nell'innescare di problemi di dissesto idrogeologico, con un contenimento dei danni laddove si realizzi la riqualificazione ambientale, anche in vista di un possibile sviluppo turistico di tali aree.</p> <p>L'agricoltura periurbana è minacciata dai processi di urbanizzazione, proprio nelle zone più fortemente urbanizzate.</p>
Industria	<p>Si riduce il peso della produzione industriale, anche per le delocalizzazioni delle produzioni in Paesi comunitari dell'Est Europeo.</p> <p>Per quanto riguarda la provincia di Varese, l'industria manifatturiera tradizionale della provincia tende a contrarsi inevitabilmente, come in altre parti del mondo, e come è già avvenuto nella stessa provincia negli scorsi anni; quella che viene definita come "vocazione industriale" viene confermata anche se vi sono tentativi di difesa ad oltranza di attività non più economicamente valide. Tra le eccezioni, l'industria aeronautica mantiene il suo ruolo, grazie anche ad alleanze internazionali. Viceversa vengono tentati, con successo, processi di trasformazione che assumono due forme, la prima più frequente della seconda:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ innovazione di processo, che dà luogo a prodotti più competitivi in termini prezzo/prestazioni, destinati soprattutto a mercati tradizionali, ma di qualità e funzionalità più elevate rispetto al passato; le imprese di questo tipo sono tendenzialmente più capitalizzate e con personale ridotto, ma più professionale; ⇒ innovazione di prodotto, per la conquista di mercati nuovi; le imprese di questo tipo sono tendenzialmente meno capitalizzate e più orientate al mercato. <p>Nel complesso l'incidenza dell'industria provinciale sul Pil totale nel 2016 risulta ridotta rispetto all'inizio del periodo, ma ancora consistente e comunque superiore alla media regionale.</p> <p>La struttura dell'industria, che si fonda soprattutto sulle PMI, risulta meno vulnerabile ai processi di trasformazione in atto nel mondo.</p> <p>Il concetto di sviluppo sostenibile si fa strada soprattutto verbalmente, anche se sono presenti nel tessuto economico alternative produttive di tipo industriale rispettose dell'ambiente, e generatrici di tecnologie contro l'inquinamento e il degrado del territorio.</p> <p>Presso le aziende industriali più innovative e più prospere vengono introdotti Sistemi di Gestione Ambientale, con certificazioni non sempre rigorose.</p> <p>Le aree dismesse vengono in buona parte riutilizzate per lo sviluppo di attività del terziario.</p>
Terziario	<p>Il terziario viene anche formalmente distinto in terziario tradizionale – che riduce il proprio peso produttivo e occupazionale – e terziario avanzato, o quaternario, per i servizi con presenza di tecnologie avanzate e elevato</p>

	<p>capitale umano.</p> <p>Per quanto riguarda la provincia di Varese, lo sviluppo del terziario è in realtà lo sviluppo del terziario fondamentalmente collegato con le imprese, anche se è presente quello più moderno, comprendente la grande distribuzione, i servizi pubblici, i servizi alle imprese, la finanza, la consulenza, e così via.</p> <p>La crisi del terziario tradizionale riguarda in particolare le periferie delle città dove la chiusura dei piccoli esercizi si accompagna ad un degrado della qualità della vita comunitaria. Varese e il Nord della provincia perdono strutturalmente il loro ruolo di fornitori dell'utenza svizzera. Il commercio al dettaglio è anche vittima del processo di invecchiamento della popolazione e della cultura giovanile poco favorevole questo genere di attività.</p> <p>Alla fine del periodo di piano il suo peso è di poco superiore ai 2/3 del Pil.</p> <p>Si sviluppano reti di servizi di carattere tradizionale riferiti al sistema logistico; nascono nuovi centri di servizi alle imprese di livello provinciale, che sperimentano settori di attività anche innovativi, anche in relazione alla nascita del nuovo polo fieristico di Rho-Pero.</p> <p>Entro il 2016 si realizza un significativo cambiamento nel sistema del credito, con l'entrata di banche estere che rende più vivace la concorrenza soprattutto in province come quella di Varese, con un'elevata propensione al risparmio.</p> <p>Molti Enti Locali sperimentano forme associative nell'erogazione dei servizi di loro competenza.</p>
Consumi	<p>Per quanto riguarda la provincia di Varese, i consumi, dipendono da almeno due fattori: la disponibilità economica e le abitudini di spesa; la propensione al consumo, nella provincia, è tradizionalmente inferiore a quella lombarda che, a sua volta, è inferiore a quella italiana. Si può ritenere che, in questo scenario, i consumi continuino a crescere in misura moderata, mentre la propensione al consumo possa crescere portandosi quasi al livello di quella lombarda; si sviluppa un dibattito tra i sostenitori di una concezione tradizionale dei consumi sempre crescenti, motore dello sviluppo economico, e coloro che imputano a consumi "eccessivi", buona parte delle diseconomie ambientali costituite, per esempio, dai rifiuti. I fautori della seconda concezione godono di una certa popolarità, senza conseguenze significative sui comportamenti dei consumatori.</p> <p>Il turismo come leva strategica del territorio varesino muove i suoi primi passi, mantenendosi ad un livello inferiore al suo potenziale per quanto riguarda il cosiddetto "turismo d'affari", ma si costruiscono prodotti per un turismo di motivazione in specifiche nicchie di mercato turistico. La definizione di "turismo di motivazione" sul territorio deriva da specifiche ricerche di mercato, effettuate in base alle caratteristiche storiche, culturali, naturali, ricettive del territorio per la fruizione dell'ambiente naturale e culturale. La presenza di molte potenzialità rende complessa la scelta di un marketing territoriale che intenda uscire dalla genericità.</p> <p>Il costo dell'energia tende a crescere moderatamente e non contribuisce alla ristrutturazione dei consumi nel loro insieme</p>
Trasporti e comunicazioni	<p>Nel periodo aumenta, anche se non significativamente, il ruolo del trasporto collettivo sul trasporto privato, soprattutto alla luce di forti problemi di congestione di quest'ultimo: ciò non definisce comunque un cambiamento radicale dei principi di investimento sulle infrastrutture e si presenta come un fenomeno del momento legato all'attesa di nuove infrastrutture stradali.</p> <p>L'integrazione tra modalità di trasporto e la localizzazione di nuove piattaforme logistiche, sono rese difficoltose a causa dell'incompleta realizzazione delle nuove infrastrutture progettate e della stessa orografia della provincia.</p>

	<p>Nascono casi isolati di sinergie produttive ed imprenditoriali attorno alle nuove piattaforme logistiche, che tuttavia non assumono entità tale da divenire esse stesse volano di nuovi investimenti sul territorio provinciale.</p> <p>Si rafforzano, e trovano concreta attuazione, le politiche del Trasporto Pubblico Locale, che perseguono obiettivi multipli: garantire la mobilità, tutelare l'ambiente e salvaguardare il welfare dei lavoratori. Gli accordi attenuano parzialmente la conflittualità del settore.</p> <p>Si segnalano casi sporadici di azioni di gestione della mobilità delle grandi strutture private (aziende) e pubbliche (scuole, enti, ospedali, ecc.) per pianificare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti.</p> <p>Nonostante la azioni dirette a contrastare le emissioni di gas dannosi nell'atmosfera i rischi di inquinamento vanno tendenzialmente crescendo a tassi decrescenti fino al 2016, per poi attenuarsi negli anni successivi.</p> <p>Nel periodo di piano si concretizzano alcune delle prospettive inerenti i veicoli alimentati a idrogeno, la cui produzione a larga scala viene considerata realizzabile dopo il 2016.</p>
<p>Stato delle infrastrutture</p>	<p>Nel periodo di vigenza del PTCP trovano attuazione una serie di progetti infrastrutturali che, in base a valutazioni per "indicatori di quantità", portano a classificare lo "Stato delle infrastrutture" nel territorio provinciale, parzialmente adeguato alle necessità della popolazione e delle imprese, soprattutto per quanto attiene:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la rete ferroviaria • gli impianti e le reti energetico-ambientali • le strutture e le reti telefoniche e di telecomunicazioni • le reti bancarie e dei servizi vari. <p>Si tratta, tuttavia, di un giudizio "medio", espresso a livello provinciale, che non esclude un'ampia varietà di situazioni a livello locale, per qualsiasi tipo di infrastruttura, e che soprattutto non svela disfunzioni ancora presenti nella qualità dei servizi erogati, in particolare, dal trasporto ferroviario lungo le tratte più frequentate.</p> <p>Trova attuazione il programma ferroviario Alptransit, rispetto all'asse del Sempione. L'attuazione è parziale per quanto riguarda l'asse del Gottardo. Anche il programma infrastrutturale legato al "Corridoio 5" giunge a parziale attuazione, comprese le connessioni sul nodo di Novara. Anche le tratte ferroviarie come la Arcisate-Stabio, vengono completate come servizio ferroviario regionale e messa in rete del sistema aeroportuale.</p> <p>Sono notoriamente e singolarmente "eccessive" le infrastrutture aeroportuali, se riferite in modo discutibile alla sola Provincia, mentre costituiscono un nodo problematico nei confronti del quale questo scenario si pone in termini parzialmente positivi, come fattore che riesce ad esprimere parte della sua potenzialità di sviluppo nel prossimo decennio, integrandosi in modo differenziato col tessuto produttivo del territorio. Malpensa cerca di imporsi come hub internazionale, nonostante le difficoltà della sua compagnia aerea di riferimento, che rendono poco fattibile la scelta strategica di Malpensa di confrontarsi con gli altri hub europei.</p> <p>Verso la fine del decennio si realizzerà l'intento di Malpensa di riferire la propria strategia con quella degli aeroporti di Amsterdam, di Parigi e di Barcellona, il che dovrebbe permettere a Malpensa di esprimere entro il 2016 il suo potenziale di sviluppo in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● attrazione di nuove imprese che percepiscono l'aeroporto come essenziale, come le imprese del settore dei trasporti e della logistica, servizi e funzioni espositivo-congressuali, catering e servizi tecnici; ● concezione dell'aeroporto e dell'area ad esso circostante, come luogo non soltanto di passaggio, dal quale è opportuno allontanarsi al più presto, sia che si arrivi o si parta, ma come un luogo di scambi di beni, di servizi, di relazioni; ● riferimento per le multinazionali, che installano i loro headquarters

	<p>nelle sue vicinanze.</p> <p>Risulta carente invece la rete stradale, già tale nel 1991 anche rispetto alla Lombardia; tale carenza non si è attenuata nel tempo, anzi si è accresciuta in presenza di un parco veicolare che, in termini relativi, è superiore alla media della Lombardia e, a fortiori, alla media italiana.</p> <p>L'adeguamento della rete stradale alle necessità dell'utenza, in parte realizzabile verso la fine del periodo di piano, non risolve adeguatamente il problema della mobilità o, meglio, dell'accessibilità, in quanto la cultura dell'automobile, pur attenuata, è ancora prevalente, soprattutto per quanto riguarda le reti secondarie, mentre quelle primarie contribuiscono in modo determinante all'attenuazione dei problemi di congestione viaria.</p> <p>La pur parziale attuazione dei grandi corridoi infrastrutturali consente ricadute comunque positive per i territori limitrofi a quelli direttamente attraversati.</p>
Cultura e valori	<p>Per quanto riguarda la provincia di Varese, la cultura e i valori sottesi a questo scenario trovano la loro sintetica espressione in una dicotomia piuttosto radicale tra:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● i fautori di un rapporto col territorio che privilegi le ragioni dello sviluppo economico, inteso in senso tradizionale, come crescita del reddito, dei consumi e degli investimenti, con un'attenzione all'ambiente, limitata al rispetto delle leggi, e con un'insofferenza nei confronti dei vincoli posti alla libera iniziativa; ● i fautori di un rapporto col territorio che privilegi le ragioni dello sviluppo sostenibile, che è preoccupata del sistema economico come parte del sistema ecologico, che auspica l'adozione di criteri di valutazione patrimoniale della natura, che addebita gran parte dei disagi dell'opulenza alla mancanza di regole. <p>In questo scenario il modello prevalente di cultura e di valori è una via di mezzo tra il primo e il secondo, con tutte le attenuazioni del settore per settore e del caso per caso. Si mantengono ad alto livello, comunque, le tradizionali pulsioni imprenditoriali presenti nel tessuto culturale della Provincia.</p>
Risorse finanziarie	<p>Per quanto riguarda la Provincia di Varese, alle nuove competenze, per quanto ridotte, non si accompagnano risorse adeguate, con alcune ripercussioni sul bilancio provinciale, soprattutto con una certa riduzione degli investimenti diretti. Sono possibili azioni di stimolo per investimenti compensativi da parte dei privati.</p> <p>Rimangono in parte disattese le aspettative riferite in particolare ai nuovi investimenti infrastrutturali ed al sostegno delle imprese nello sviluppo di progetti rivolti ad incrementare il settore della ricerca e delle tecnologie eco-compatibili, dai quali protrebbe viceversa discendere un miglioramento dell'attrattività territoriale della provincia.</p>

Governo italiano	<p>La permanenza dei riferimenti nazionali per quanto riguarda la pianificazione territoriale e la difesa dell'ambiente induce comunque il Governo a ispirare la legislazione italiana a quella dei Paesi europei più avanzati, con sporadici condoni.</p>
Autorità del bacino del Po	<p>L'autorità di Bacino si qualifica come ente a forte competenza tecnico-scientifica nella definizione del quadro ambientale del bacino e pianificazione certamente a scala di bacino e, in parte, alla scala minore.</p> <p>In questo modo ciò che viene realizzato dall'Autorità di Bacino diviene un quadro di indirizzo per la pianificazione e progettazione locale.</p>

Regione Lombardia	<p>La Regione Lombardia, in funzione della devoluzione di ulteriori competenze e dell'aggiornamento del proprio quadro normativo di riferimento per il governo del territorio, allarga i tratti della propria identità e guida le proprie politiche di sviluppo attraverso strumenti di governo del territorio regionale (PTR) che integrano (aggiornandoli) gli attuali piani settoriali, come ad esempio il Piano Territoriale Paesistico Regionale vigente all'inizio del decennio. Il PTR indica i macro-obiettivi: dal ruolo geopolitico della Regione al sostegno alle politiche agricole; dai rapporti con le pianificazioni delle altre Regioni e delle Province, all'attenzione al sistema metropolitano. La salvaguardia ambientale diviene fattore preminente nella prevenzione e riduzione dei rischi.</p> <p>Nonostante il successo del processo di coinvolgimento nella fase di redazione del Piano Regionale, l'atteggiamento degli Enti Locali, della Regione e degli altri stakeholders, non evolve nella fase successiva, attraverso una forte partecipazione, anche per effetto di difficoltà nel coordinamento intersettoriale delle politiche attuative. Ciò ostacola l'attuazione del PTR.</p> <p>Trova, invece, adeguata attuazione il PTA Malpensa, revisionato attraverso alcune nuove previsioni.</p> <p>Di fronte alla diffusione tra diversi attori (pubblici e non) di una maggiore attenzione allo sviluppo locale, si delinea, nei fatti, un quadro disorganico nel quale vengono promosse iniziative isolate di programmazione e pianificazione rivolte allo sviluppo della competitività territoriale provinciale, mentre altre, analoghe, stentano ad avviarsi.</p> <p>La revisione della normativa per il governo del territorio attribuisce ai Comuni compiti più impegnativi nella costruzione dei piani comunali, caratterizzati da contenuti strategici allargati, non limitati a quelli dei precedenti piani regolatori. Il rinnovamento della strumentazione urbanistica comunale e, di conseguenza, l'attuazione della legge regionale, procedono a rilento.</p>
Province limitrofe	<p>L'interazione della Provincia di Varese con le province limitrofe e, più in generale, con tutto il Nord-Ovest si sviluppa ulteriormente, anche se non in misura sufficiente per generare fenomeni di crescita analoghi a quelli, per esempio, del Nord Est.</p> <p>In particolare si fanno strada opportunità di azioni comuni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sul sistema dei corridoi ecologici - sul trasporto pubblico locale.
Canton Ticino	<p>Il Cantone tende a perseguire finalità non sempre conciliabili, come lo sviluppo e la competitività economica e la salvaguardia dell'ambiente, con la diffusione dei principi dello sviluppo sostenibile.</p> <p>Si prefigurano comunque aumenti di investimenti in concomitanza con una diminuzione di attenzione vincolistica.</p> <p>Sia il Canton Ticino sia la Provincia di Varese sono membri della Comunità di lavoro "Regio Insubrica", per iniziativa della quale si realizzano, nel periodo di piano, progetti di sviluppo dei trasporti e delle comunicazioni e di cooperazione frontaliera. Uno degli oggetti di interazione con la Provincia di Varese riguarda il sistema dei corridoi ecologici.</p> <p>Nel periodo di piano si avviano i negoziati per l'entrata della Conferazione Elvetica nella UE. In vista di questo evento, realizzabile dopo il 2016, si progettano le ristrutturazioni delle economie di frontiera in vista delle opportunità e delle minacce conseguenti.</p>
Associazioni produttori	<p>Le associazioni dei produttori diventano consapevoli di dover considerare anche l'Europa come riferimento legislativo, economico, sociale e culturale.</p> <p>Di fronte alla contrazione del peso delle attività produttive dell'economia tradizionale, sia industriali sia artigianali e commerciali, le rispettive associazioni dei produttori esercitano pressioni su coloro che gestiscono le</p>

	<p>condizioni del contesto nel quale le imprese si trovano ad operare. Vengono richieste, con parziale successo, nuove infrastrutture, fluidificazione del mercato del lavoro, riforme istituzionali e fiscali, oltre a nuove forme di incentivazione e di sostegno.</p> <p>Le associazioni dei commercianti tentano di seguire nel modo migliore la profonda ristrutturazione che, da qualche anno, subisce il settore tra le difficoltà del piccolo commercio al dettaglio, la diffusione del franchising, l'attrazione esercitata dai centri commerciali sui consumatori.</p>
Associazioni lavoratori	<p>Le associazioni dei lavoratori mantengono il loro rapporto condizionante e condizionato con il contesto economico sociale della provincia. Alla riduzione della forza lavoro tradizionale, costituita dai lavoratori dell'industria, fa riscontro una crescita delle adesioni al sindacato di lavoratori dell'edilizia (dove gli immigrati aumentano considerevolmente), di lavoratori del terziario e di pensionati.</p> <p>L'occupazione femminile viene favorita dalla crescita di servizi locali, mentre si rileva una minore propensione dei giovani alla formazione tecnica tradizionale, come conseguenza della crisi dell'industria tradizionale.</p> <p>Il sindacato continua a sviluppare la sua assistenza ai lavoratori con servizi specifici per la casa, per il consumo, per il fisco e il patronato. Particolare attenzione viene posta ai problemi degli immigrati. Vengono firmati patti territoriali non solo per il contenimento di crisi di parti del territorio, ma anche per lo sviluppo.</p>
Associazioni	<p>Il mondo dell'associazionismo in genere, del volontariato e delle associazioni votate alla salvaguardia dell'ambiente naturale in particolare, accresce la sua credibilità come interlocutore delle amministrazioni locali, in termini di contrapposizione o di collaborazione anche propositiva, a seconda dei temi via via emergenti nei processi di cambiamento del territorio provinciale.</p>
Consorzi	<p>La collaborazione tra Consorzi, Comuni e Comunità montane è resa difficile dalle ridotte disponibilità finanziarie che limitano gli interventi ad opere di manutenzione e di gestione degli interventi già effettuati e di impianti già realizzati.</p>
Ordini professionali	<p>Gli ordini professionali pongono maggior attenzione alle iniziative della UE, cercando di influire sulla riforma delle competenze professionali, sulle politiche di ricerca e di formazione professionale e sulla riforma universitaria.</p> <p>Per salvaguardare il ruolo degli ordini, che viene contestato in forma più o meno radicale in Europa, vengono prese iniziative per valorizzare al massimo la professionalità degli associati, anche in vista della crescita di competenze e di rigore richiesta dall'evoluzione del ruolo, per esempio, degli enti pubblici.</p> <p>Ciononostante, entro il periodo di Piano, si realizza una riforma degli ordini, per limitare il loro ruolo in termini corporativi</p> <p>Vengono liberalizzate le tariffe professionali. Vengono prese iniziative per la crescita della formazione permanente e per l'adozione di certificazioni delle qualità professionali degli associati.</p>
Comuni	<p>La devoluzione accentua ulteriormente la rilevanza del ruolo dei comuni nella gestione, in particolare, del territorio.</p> <p>Le aspettative di ruolo non possono essere sempre soddisfatte, soprattutto nella fase iniziale del Piano, e rafforzano la tendenza di molti comuni a ricercare forme di associazionismo nell'erogazione dei servizi ai cittadini.</p> <p>Le preoccupazioni crescenti delle popolazioni per l'ambiente, la salvaguardia della salute dai fenomeni di degrado del territorio, la viabilità, la disponibilità di servizi sociali e culturali, esercitano una pressione considerevole sui comuni come espressione primaria del "pubblico".</p>

	<p>Crescenti problemi di integrazione sociale si presentano nei comuni che siano poli di attrazione dell'immigrazione extra-comunitaria, soprattutto nel sud della Provincia, anche per la conseguente crescita della popolazione in età scolare, che esercita una pressione sulle scuole primarie comunali.</p>
Comunità montane	<p>Le comunità montane cercano di garantirsi una dotazione minima di servizi per limitare la fuga della popolazione in età lavorativa, in genere in modo autonomo e quindi con possibilità di successo molto disparate.</p> <p>Le loro condizioni ambientali e paesaggistiche sono il presupposto di uno sviluppo turistico rilevante e sempre più apprezzato da chi vive in agglomerati urbani nei quali la qualità della vita tende a peggiorare. Qualche esito positivo, in termini di reddito e di freno allo spopolamento, viene conseguito dalla promozione di alcune produzioni tipiche locali.</p>
Parchi	<p>La legislazione sui parchi tende ad accrescere moderatamente la sua incisività, in relazione all'intensificarsi delle pressioni antropiche sul territorio.</p> <p>L'esistenza e la gestione dei parchi assumono sempre più una rilevanza culturale come modo di porsi nei confronti della natura, anche se in contrasto con la concezione tradizionale della produzione industriale indifferente alle diseconomie esterne da essa generate.</p> <p>Si fa strada la concezione dei parchi come risorsa anche economica, che necessita di management specifico, non sempre disponibile sul mercato.</p>
Scuole e Università	<p>Mentre da un punto di vista normativo l'UE non interviene sul sistema formativo nazionale, si va realizzando una rete tra alcune delle università del continente e anche fra le scuole medie superiori, premessa ad una legislazione scolastica più uniforme nel lungo termine.</p> <p>Vengono compiuti sforzi per migliorare efficacia e efficienza della R&S, anche perché gli investimenti italiani in questo campo tendono ad essere inferiori alla media europea. Si fa strada con fatica una cultura della ricerca con le caratteristiche auspiccate.</p> <p>Cresce la competizione tra istituzioni scolastiche (comprendenti la scuola dell'obbligo e l'università).</p> <p>Migliorano i rapporti funzionali tra istituzioni scolastiche, le istituzioni pubbliche locali e mondo produttivo e del lavoro.</p>

Un altro problema che si ripropone nella scelta dello scenario più probabile, riguarda una questione psicologica che sembrerebbe esulare da un'operazione che dovrebbe essere dominata dalla razionalità, dall'oggettività, dal ripudio dei giudizi di valore a favore dei giudizi di fatto. Ogni scenario si presenta per vari motivi, non sempre coerenti fra loro, più o meno favorevole (o più o meno sfavorevole) per la realizzazione di ciascuna linea programmatica, e la prima tentazione a cui è sottoposto un decisore è quella di identificare lo scenario più favorevole con lo scenario più probabile. Il pericolo esiste, ma lo si può esorcizzare proprio attraverso il metodo della discussione, che interviene all'interno di un gruppo di lavoro, i cui membri sono portatori di interessi diversi fra loro.

Nell'invitare i membri del Gruppo di Lavoro di indicare lo scenario più probabile, si è anche sottolineato che gli interessi legittimi di cui ogni *stakeholder* è portatore non si debbono esprimere propriamente nella definizione dello scenario, ma eventualmente in un momento successivo, quando le Linee programmatiche vengono rese più analitiche e le priorità vengono dichiarate.

Non bisogna dimenticare che gran parte delle variabili che sono presenti nella vita sociale hanno carattere intersoggettivo, a cominciare dal concetto di valore, per passare al concetto di prezzo, e così via, nonostante gli sforzi compiuti da economisti anche geniali di trovare una misura "oggettiva" sia del valore sia del prezzo. Al di fuori dell'economia, l'insieme dei valori sociali, religiosi, estetici, e così via, prevalenti in una società, nei confronti dei quali non si perde tempo in discussioni per la loro ovvietà, ha questo carattere, che emerge clamorosamente nel momento in cui essi vengono confrontati con quelli prevalenti in altre società, comunque e sorprendentemente costituite anch'esse da esseri umani.

1.3.8 Riformulazione Linee Programmatiche

Le modificazioni delle Linee Programmatiche sono certamente il frutto di considerazioni che derivano dallo scenario più probabile, ma la decisione finale sui loro contenuti non può essere che politica.

Il lavoro condotto con il Gruppo di Lavoro ha comunque fornito un notevole contributo alla suddetta riformulazione, avendo consentito la condivisione delle possibili attività di piano facenti riferimento ai singoli obiettivi, base fondamentale per la costruzione del documento di piano.

1.3.9 Conclusioni

Per concludere è doveroso riconoscere che il lavoro di cui si è data qui testimonianza, con risultati che si possono considerare molto soddisfacenti, secondo un approccio alla pianificazione che, piuttosto frequente nelle grandi organizzazioni produttive, non presenta probabilmente applicazioni di rilievo nelle amministrazioni pubbliche, e, alla considerazione che certamente le prossime applicazioni della metodologia si avvarranno di quanto si è appreso durante questa breve e intensa esperienza.

È opportuno rilevare, in conclusione, che se il lavoro svolto ha avuto una sua valenza e originalità indiscutibili, esso dovrebbe rappresentare il punto di partenza di un modo nuovo di intendere l'attività di pianificazione territoriale, che è costituita dalla redazione del PTCP, ma anche del suo controllo strategico. Per non perdere i vantaggi conoscitivi acquisiti con questa esperienza sarebbe opportuno costituire un nucleo di raccolta, elaborazione e distribuzione di dati e informazioni rilevanti sull'ambiente esterno del Piano. Uno dei suoi obiettivi potrebbe proprio essere quello di verificare, per esempio semestralmente, la robustezza dei contenuti dello scenario, della sua capacità di rappresentare adeguatamente l'evolversi dell'ambiente esterno, integrandolo eventualmente con variabili nuove, sia esogene sia negoziabili. Questo tipo di controllo garantirebbe un'accumulazione di conoscenze altrimenti non acquisibile e migliorerebbe le competenze previsionali delle persone coinvolte nella gestione del Piano.

2. RETI – MOBILITA'

2.1 IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ: LE AZIONI DI PIANO

A livello provinciale, la rete infrastrutturale "portante" si fonda, sostanzialmente, sulle linee ferroviarie (gestite dalle società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Ferrovie Nord Milano Esercizio S.p.A.) e sulle strade statali (includendo in questa definizione, per praticità, anche i tratti ora assegnati, in termini di competenza, alla Provincia).

Il quadro sintetico dei livelli di accessibilità, mostra che il territorio è caratterizzato da un grande livello di infrastrutturazione ferroviaria, di antica formazione, che ha condizionato e guidato (e guida tuttora) le dinamiche insediative residenziali e delle attività economiche.

È problematica, per contro, la situazione della rete viaria provinciale: vi è, infatti, un grave squilibrio tra una domanda di mobilità articolata in diverse componenti di traffico di pari rilevanza (urbano, provinciale, regionale, di transito nazionale ed internazionale), ed un'offerta infrastrutturale insufficiente a sostenerla.

Manca una reale corrispondenza tra l'attuale armatura viaria e ferroviaria e le esigenze delle diverse tipologie di traffico: in particolare emerge l'esigenza di individuare reti di diverso livello, in coerenza con le scelte della rete regionale e nazionale, al fine di assicurare una equilibrata funzionalità del **sistema della mobilità** nel suo complesso, per il quale il PTCP, con ambizione ma anche con consapevolezza, propone non una semplice rivisitazione, affidata a correttivi di breve respiro, bensì una costruzione *ex novo* orientata ad affrontare la lunga lista delle criticità attraverso un approccio, per l'appunto, "di sistema", perfettamente integrato nel più generale quadro della pianificazione territoriale d'area vasta.

Il PTCP compie le proprie scelte, e formula le sue proposte, muovendo dalle considerazioni svolte in ordine:

- ai problemi relativi alle connessioni tra i grandi assi di collegamento e la maglia infrastrutturale locale;
- alla mancanza di condivisione e cultura progettuale circa i temi riguardanti il rispetto dell'ambiente e la minimizzazione degli impatti negli interventi infrastrutturali;
- alla scarsa incentivazione reale alla mobilità sostenibile, in termini di debolezza degli scambi tra Trasporto Pubblico Locale (TPL) e Servizio Ferroviario Regionale (SFR);
- alla mancanza di un approccio pianificatorio e progettuale integrato, orientato alla coerente localizzazione degli insediamenti a grande generazione di flussi di traffico;
- alle criticità del sistema dell'intermodalità e della logistica;
- alla limitata accessibilità del nord della provincia e al congestionamento di nodi e tracciati chiave della parte sud;
- all'assenza di sistemi tangenziali completi presso i comuni che sono poli attrattori principali;
- all'inadeguatezza delle condizioni di accessibilità delle aree montane e lacuali, ai fini dello sviluppo turistico-produttivo.

La competitività della provincia di Varese si giocherà negli anni a venire anche sulla capacità di gestire in modo efficiente sia i collegamenti con i corridoi plurimodali transeuropei (sulle direttrici Sempione – Genova e Torino – Milano – Venezia), sia la domanda di mobilità tra centri minori e “poli attrattori” provinciali e regionali.

Gli obiettivi da perseguire in termini di politiche dei trasporti negli anni a venire sono pertanto:

- a) il miglioramento dell’efficienza dell’intero sistema della mobilità provinciale;
- b) la riduzione dei fenomeni di congestionamento del traffico stradale;
- c) il rafforzamento dei collegamenti tra rete locale e corridoi plurimodali;
- d) il miglioramento dell’accessibilità alle zone più isolate.

2.2 I DATI SULLA MOBILITÀ IN PROVINCIA DI VARESE

Le analisi svolte nell’ambito della redazione del PTCP, al fine di meglio comprendere le caratteristiche del sistema provinciale della mobilità, hanno contemplato l’utilizzo di dati acquisiti dalla Regione, la quale, per stimare la distribuzione degli spostamenti, le diverse relazioni origine/destinazione (O/D), e i diversi modi di trasporto, ha costruito nell’anno 2002 una matrice, suddivisa per zone di residenza, tipologia socioeconomica del viaggiatore, scopo del viaggio, fascia oraria di effettuazione e mezzo di trasporto utilizzato.

I dati, rilevati su base regionale, si riferiscono alla media degli spostamenti compiuti da una persona in un giorno infrasettimanale.

I dati della matrice sono, altresì, interessanti per svolgere valutazioni inerenti i mezzi di trasporto più utilizzati a seconda che ci si sposti all’interno della provincia o all’esterno e per verificare quali sono i poli attrattori del territorio varesino, differenziati a seconda di quale sia il fine ultimo dello spostamento (turismo, studio, lavoro, altro).

L’indagine ha distinto la mobilità privata di ambito urbano da quella propriamente extraurbana, differenti per cause di generazione, effetti prodotti e rete viaria su cui si realizzano: gli spostamenti che nascono e si concludono nello stesso nucleo urbano, rappresentano il 45% del totale e il 57% di questi avviene in automobile. Per la mobilità extraurbana invece (55% del totale regionale) vede un utilizzo dell’automobile pari all’81%.

Dall’indagine Origine/Destinazione sono emerse diverse considerazioni relative sia agli spostamenti interni alla provincia di Varese, sia agli spostamenti aventi solo origine, o destinazione, in un comune della provincia:

- si sposta utilizzando come mezzo di trasporto l’automobile il 70,8% delle persone, l’8,9% usufruisce del trasporto pubblico urbano, il 4,3% utilizza il treno e il 4,1% il trasporto pubblico extraurbano, il 2,4% si muove utilizzando motoveicoli, l’1,8% utilizza la bicicletta, lo 0,7% altri mezzi e il restante 7% si muove a piedi;
- il treno tende a diventare più competitivo per spostamenti su distanze superiori ai 15 km, ma l’automobile è, su qualunque distanza, il mezzo più utilizzato per spostarsi (solo per centri maggiori come Saronno e Varese, che hanno un’offerta di treni ampia, si evidenzia una percentuale maggiore di utilizzo del mezzo pubblico);

- Varese è la provincia che gravita maggiormente sul capoluogo regionale, mentre rispetto alle relazioni con altre province, gli spostamenti più consistenti (circa 20.200) avvengono verso la provincia di Como;
- per quanto concerne gli spostamenti verso la provincia di Varese si rileva che il maggior numero di movimenti/giorno hanno origine nella provincia di Milano (131.000 circa), e nella provincia di Como (30.000). Solo 3.300 persone circa si dirigono dalla provincia di Bergamo a quella Varese e circa 2.000 provengono rispettivamente dalle province di Brescia e Pavia. Il mezzo di trasporto più utilizzato si conferma l'automobile.
- tra gli spostamenti verso la provincia di Varese, con origine al di fuori della Lombardia, si segnalano quelli dalla provincia di Novara (4.000 circa), dalla provincia del Verbano Cusio Ossola (1.900 circa) e dalla Svizzera (2.300 circa). Il numero più alto di movimenti, risulta diretto verso i comuni limitrofi, o almeno prossimi, al luogo origine dello spostamento: da Novara le destinazioni più frequenti sono Sesto Calende, Somma Lombardo, Vergiate e Gallarate; i cittadini del Verbano Cusio Ossola si spostano più frequentemente verso Luino e Laveno Mombello; Varese e Lavena Ponte Tresa sono i comuni più interessati dal flusso quotidiano dei residenti in Svizzera. Per raggiungere Varese, Gallarate, Somma Lombardo e Lavena Ponte Tresa, viene utilizzato nella maggior parte dei casi il mezzo privato, mentre per giungere a Luino e Laveno Mombello dalla provincia del Verbano Cusio Ossola prevale (per ovvi motivi) l'uso del traghetto.

Riguardo gli spostamenti interni provincia e dovuti principalmente a motivi di lavoro, si riscontra immediatamente che la destinazione principale è il comune di Varese, e che il mezzo di trasporto più utilizzato è l'automobile. Va però osservato che l'origine di tali flussi di traffico è per la maggior parte interna al comune stesso. Anche le relazioni modali tra Varese e i comuni di prima cintura, quantitativamente significative, si caratterizzano per una scelta che favorisce di gran lunga il mezzo privato rispetto al pubblico.

È nel sud della provincia che si distinguono tre poli di notevole rilevanza in termini di attrattività per motivi di lavoro: Busto Arsizio (31.000 spostamenti in destinazione), Gallarate (26.700 circa) e Saronno (18.000 circa). Inferiori per quantità, ma comunque considerevoli, sono i flussi diretti verso le città di Castellanza, Tradate, Cassano Magnano e Somma Lombardo.

Su tali località convergono flussi di traffico generati da lavoratori prevalentemente residenti in un bacino di interesse locale, non "intercettabili" dal trasporto pubblico.

2.3 LE CRITICITÀ DEL SISTEMA NEI VARI AMBITI TERRITORIALI E L'AZIONE DEL PTCP

Per delineare il quadro conoscitivo del sistema della mobilità provinciale si è esaminato lo stato di fatto delle reti, in relazione alle principali criticità di natura infrastrutturale, al fine di proporre, quando possibile, una soluzione in grado di ridurre od eliminare la criticità segnalata.

L'esame è stato condotto per i vari Ambiti Territoriali (di seguito indicati ambiti) nei quali è diviso il territorio provinciale e che fungono da riferimento per la conferenza dei Comuni, delle Comunità Montane e degli enti gestori delle aree protette.

L'azione del PTCP, pur avendo considerato nella fase di analisi anche il sistema ferroviario, con conseguente previsione di specifici indirizzi contenuti nelle norme d'attuazione, si è necessariamente estrinsecata in funzione delle competenze provinciali, oggettivamente limitate nell'ambito della viabilità, promuovendo la costruzione di un sistema della mobilità basato su una rete che consenta la gestione organizzata dei flussi di traffico secondo una logica gerarchica, funzionale all'efficienza della rete medesima, orientata alla diluizione capillare del traffico veicolare su tutto il territorio.

A tale scopo il PTCP definisce livelli di "capacità di traffico" che le strade hanno oggi e che potranno avere in futuro nel periodo di Piano e si è perseguita una logica di gerarchizzazione calata sulla maglia attuale, secondo fasce di appartenenza che abbiano rapporti, appunto, di gerarchia e di scambio.

La maglia viaria è stata suddivisa in quattro livelli, in ordine d'importanza.

Come **primo livello** si è individuata la rete nazionale, coincidente con gli assi autostradali. Il quadro delle reti autostradali non identifica solo le autostrade "A8" e "A9", ma anche l'intero sistema della "Pedemontana" e la S.S. 336 che riveste un ruolo di rango autostradale. L'autostrada "Pedemontana" è stata trattata come una progettualità consolidata e, una volta realizzata, amplierà l'ossatura di primo livello. Nella rete di primo livello è stata inserita, in coerenza con la scelta operata dal PTCP della Provincia di Como, anche l'asta autostradale Como-Varese, elemento per il quale dovrà, tuttavia, essere valutata l'effettiva realizzabilità.

Il **secondo livello** è costituito dalle afferenze alla rete di primo livello, in parte già esistenti, in parte da riqualificare, o solo progettate, connotate (o da connotare) per una transitabilità non compromessa da immissioni dirette e per una velocità di percorrenza ben superiore a quella media rilevabile su strade di rango inferiore. Questa rete di secondo livello riprende diversi tratti delle strade statali.

A questa nervatura di secondo livello, si collega la maglia di **terzo livello**, costituita da strade di interesse provinciale (e sulle quali la Provincia ha, salvo eccezioni, competenza formale) atte a costituire un'efficiente rete di distribuzione del traffico veicolare.

Infine, sono state classificate come strade locali di **quarto livello**, quelle che svolgono il ruolo di smistamento del traffico all'interno del comune stesso o che permettono un collegamento tra le strade comunali e le strade di terzo livello.

È stata operata una particolare distinzione per quelle strade che, ad oggi, per importanza e flussi di traffico sostenuti, appartengono al secondo o al terzo livello della gerarchia, e che sono caratterizzate da criticità dovute alla saturazione o allo sviluppo, interno a centri abitati, di ampi tratti del loro percorso. Per alcune di queste strade sono già in campo progetti relativi a percorsi alternativi, per altre il problema è aperto e richiede opportune valutazioni, anche a cura degli enti locali più direttamente interessati. In entrambi i casi, il PTCP prevede che tali strade siano ricondotte al quarto livello della gerarchia una volta che la criticità che le contraddistingue sia stata eliminata.

Va precisato, infine, che la logica gerarchica utilizzata per stabilire il livello cui appartengono le strade, è stata applicata per identificare nella cartografia di Piano

gli svincoli autostradali, differenziandoli in funzione del livello cui appartengono le strade collegate dallo svincolo.

2.3.1 L'analisi relativa agli ambiti 1, 2, 3, 4

Il bacino di questi ambiti territoriali sarà interessato da un aumento dei traffici ferroviari generati dall'attuazione del programma AlpTransit.

La direttrice Luino - Sesto Calende è, del resto, in posizione baricentrica rispetto ai corridoi merci che dall'Europa del nord giungeranno fino al Mediterraneo, ed infatti, si prevede che il traffico merci aumenterà notevolmente lungo questa direttrice: lo scenario riferito al periodo 2010 - 2020 prevede un maggior carico su questa linea che, per il solo traffico merci dovrebbe essere di circa 120 treni/giorno (rispetto ai 75 attuali), con ulteriore obiettivo di sfruttare il potenziamento della linea anche per il trasporto locale passeggeri verso Novara e Milano.

È immediatamente rilevabile il problema delle interferenze la linea ferroviaria e rete stradale in corrispondenza dei passaggi a livello. La situazione attuale potrà solo peggiorare nel caso questi problemi non venissero risolti prima della riqualifica della ferrovia. Grazie al progetto di nuovi tratti della S.P. 1 (Cocquio Trevisago - Laveno Mombello, nell'ambito n. 3, e Gavirate - Besozzo, tra l'ambito n. 3 e l'ambito n. 6), pur a fronte di un traffico veicolare destinato ad aumentare le caratteristiche che la strada assumerà dovrebbero garantire la sua scorrevolezza. Per la S.S. 394 (principale collegamento con il sud della provincia), invece, le sovrapposizioni con la ferrovia costituiranno ancora una forte criticità: l'unica soluzione quindi sarà quella di prevedere sottopassi o sovrappassi nei punti in cui questa strada interferisce con la ferrovia.

Va osservato che in tutti i quattro ambiti in esame gli spostamenti sono garantiti in massima parte dall'uso dell'automobile: le stazioni ferroviarie esistenti (tutte di categoria C, secondo la classificazione regionale) registrano, in effetti, un basso numero di treni passeggeri e di passeggeri. L'utilizzo del trasporto ferroviario potrebbe trovare un incentivo se vi fosse un collegamento diretto tra le stazioni e il Trasporto Pubblico Locale. Il problema però sta nel TPL stesso, infatti, tutti gli ambiti delle comunità montane sono poco serviti dai mezzi pubblici e ciò comporta, conseguentemente, l'incentivazione agli spostamenti con il mezzo privato, che, però, non può attualmente contare su un'ottimale rete viaria.

L'ambito n. 1 (Valtravaglia, Valli del luinese) vedrà migliorate le proprie relazioni viabilistiche con il territorio provinciale, a seguito della realizzazione del progetto che prevede la prosecuzione della S.P. 1, nella direzione verso Laveno Mombello, e con la riqualifica di alcuni tratti della S.S. 394 verso Luino.

La S.S. 394 rappresenta, come detto, il principale collegamento con il sud della provincia, ma presenta evidenti criticità nel tratto che attraversa Luino, dove riprende, proprio dal centro città, la direttrice lungolago, verso la Svizzera, portando il traffico nell'abitato e causando, quindi, problemi di gestione per la viabilità interna comunale.

Un ulteriore problema riguarda, sempre nel territorio del comune di Luino, la connessione della S.P. 61 con la S.S. 394 (la S.P. 61 è, peraltro, interrotta da una frana al km 13+500 nei pressi del confine con la Svizzera, sono perciò in corso

importanti progetti per la messa in sicurezza e la successiva ricostruzione dell'asse stradale, nel territorio del comune di Cadegliano Viconago). La strada provinciale costituisce il principale collegamento, in territorio italiano, tra il luinese, la Val Marchirolo e la zona del Ceresio: in sostanza, anche il traffico proveniente da queste zone (entrambe nell'ambito n. 2) si scarica nel centro cittadino di Luino, aggravando i problemi più sopra evidenziati, e creando un circolo vizioso per effetto del quale è più difficoltosa anche la connessione con la strada statale 394 stessa.

Sempre nell'ambito 1, la situazione della viabilità condiziona la valorizzazione del lungolago, obiettivo che potrà essere efficacemente perseguito solo quando i problemi legati alla percorribilità della sponda lacuale saranno risolti. L'unico percorso lungo il quale, attualmente, si snoda il traffico (anche di tipo turistico) è rappresentato dalla S.P. 69 dalla quale, al fine di potenziarne il servizio, viabilità veloce e trasporto merci dovrebbero essere allontanati, portandoli sulla S.S. 394, garantendo comunque la fluidità di entrambe queste aste, che, sole, garantiscono l'accessibilità al nord ovest della provincia.

Valganna e Val Marchirolo (ambito n. 2), vedono invece, nella S.S. 233 "Varesina", l'unico collegamento di livello provinciale con Varese ed il sud della provincia. Tale asse è in effetti molto trafficato, non solo perché è l'unico sfogo per il traffico proveniente da nord, ma anche a causa delle sue caratteristiche geometriche, dovute essenzialmente all'orografia del territorio circostante, che non agevolano l'ottimale fluidità del traffico.

Un ulteriore problema deriva dal traffico frontaliero, sia presso il valico di Lavena Ponte Tresa (Madonnone), sia presso quello di Gaggiolo (nell'ambito n. 4).

La commissione italo - svizzera che sta lavorando al progetto relativo allo spostamento del valico "del Madonnone", ha verificato, a seguito degli studi svolti che, rispetto al respiro ampio ipotizzato sino a pochi anni fa, tale progetto ha rilevanza esclusivamente locale, poiché non ci sono interessi socio - economici o trasportistici sufficientemente rilevanti per far sì che il progetto "Madonnone" possa avere ricadute a livello provinciale. Il problema del comune di Lavena Ponte Tresa e del suo valico è connesso anche alla limitata efficienza del collegamento con Luino, per il quale nel corso degli anni sono stati ipotizzati diversi progetti, per i quali, tuttavia, si è rilevata l'insostenibilità economica delle opere.

Il collegamento con Luino, a nord, e Porto Ceresio, a sud, rimarrà, pertanto, garantito dalla sola S.P. 61.

Nell'ambito n. 3 si evidenzia una criticità, relativa al collegamento est - ovest tra la S.P. 69 e la S.P. 1, costituita dalla diramazione 1 della S.P. 32, che attraversa i centri abitati di Caravate, Sangiano e Leggiuno.

L'ambito n. 4 (Valceresio) denota, in particolare, due criticità:

- l'assenza di una direttrice, almeno di terzo livello, tra il valico di Gaggiolo (comune di Cantello) e la Valceresio, collegamento che sarebbe di rilevante utilità perché permetterebbe una connessione diretta con il confine svizzero e con la tangenziale di Varese;

- il tratto urbano della S.S. 344 "Varese – Porto Ceresio" (unica asta di collegamento tra la Valceresio e Varese) negli abitati di Induno Olona ed Arcisate, comuni che soffrono gravi problemi di congestione e di inquinamento dovuti in gran parte all'attraversamento di tale strada. La realizzazione del progetto relativo alla variante tra Arcisate e Bisuschio porterà indubbi benefici all'abitato di Arcisate, mentre la fortissima criticità che si riscontra per Induno Olona non sarà in alcun modo ridotta, se non quando sarà realizzata anche la seconda tangenziale di Varese, che connetterebbe la zona di San Fermo (comune di Varese) alla periferia di Induno Olona lungo la S.S. 233, poco prima dell'inizio della Valganna.

2.3.2 L'analisi relativa agli ambiti 5, 6, 7, 8

Gli ambiti 5, 6, 7, 8 comprendono i comuni che sono localizzati nella parte centrale della provincia, interessati dalle previsioni di vari progetti infrastrutturali (le tangenziali di Varese, il "peduncolo" di Vedano, con il nuovo nodo di Vedano-Lozza, e la riqualifica della S.S. 629 Vergiate – Besozzo), e da molte criticità.

La prima consiste nella prosecuzione della S.S. 233 da Tradate al nodo di Vedano-Lozza: la variante alla strada statale "storica" termina, secondo i progetti finora predisposti, presso il confine tra i comuni di Tradate e Lonate Ceppino. Tale limite comporterà un carico veicolare maggiore sull'ultimo tratto di strada, già oggi congestionato anche a causa della presenza di insediamenti commerciali.

Per tale tratto è stata ipotizzata un'alternativa che raggiunge Vedano Olona da Lonate Ceppino passando in galleria nel territorio di Gornate Olona. Questa soluzione, per quanto di difficile realizzabilità, pare l'unica possibile: l'orografia del territorio a ovest dell'asse stradale e la presenza di un aeroporto militare ad est, non permettono, infatti, il passaggio di altre direttrici stradali di secondo livello.

Le difficoltà di scorrimento della S.S. 233 si riscontrano anche provenendo dal nodo di Vedano, che smista il traffico proveniente, oltre che da buona parte del nord della provincia, anche dalla provincia limitrofa di Como e dalla Svizzera, verso il sud del territorio varesino. I nuovi progetti, sopra elencati, comporteranno solo un peggioramento della situazione se per la S.S. 233 non verrà trovata un'alternativa di percorso, da Tradate a Vedano Olona, intorno al cui nodo è prevista la realizzazione:

- della nuova tangenziale di Varese, che con un sistema autostradale passante nei comuni di Malnate e Cantello (sito nell'ambito n. 4) si collegherà al territorio elvetico;
- del "peduncolo" a collegamento con la S.S. Briantea diretta verso Como (asse di secondo livello);

nonché, ove ne fosse provata la fattibilità economica, del percorso autostradale tra Como e Varese.

Per il nodo di Vedano-Lozza è prevista una riqualifica volta a fluidificare il traffico che, quotidianamente, ormai da anni, intasa questo svincolo; tuttavia, in assenza di collegamenti verso sud, ad alta capacità di scorrimento, il traffico non potrà che scaricarsi su strade locali, che attraversano i centri abitati.

Tale quadro potrebbe trovare ulteriore elemento di crisi negli interventi (previsti nell'ambito territoriale n. 4, e precedentemente citati) relativi a due nuovi tratti stradali di terzo livello:

1. il proseguimento della S.S. 344, nel tratto di tangenziale Arcisate - Bisuschio
2. la seconda tangenziale di Varese, passante per Induno Olona, percorsi attraverso i quali i veicoli provenienti dalla Valceresio e dalla Valganna giungeranno anch'essi al nodo di Vedano-Lozza, tangenzialmente a Varese (nota positiva è che, almeno quei veicoli, eviteranno di aggravare un ulteriore problema irrisolto, rappresentato dall'attraversamento del centro di Varese, problema che, a quel punto, dovrebbe essere limitato alla percorrenza sud - nord, per la quale il recapito finale dell'autostrada "A8", regolato da un impianto semaforico, sfocia in prossimità del centro cittadino¹, causando quotidiani lunghi incolonnamenti sin dall'uscita di Azzate/Buguggiate).

Per quanto riguarda l'ambito 6, si registrano criticità nei due principali collegamenti est - ovest, costituiti dalle strade provinciali (e le loro diramazioni), 33-36, 35-50, che attraversano numerosi centri abitati. Per nessuno dei due casi riportati è stata, al momento, ipotizzata una soluzione.

Nell'ambito 7 si evidenzia una pesante criticità nei comuni di Jerago con Orago, Cavaria e Oggiona S. Stefano, che subiscono i flussi di traffico in uscita dagli svincoli di Solbiate Arno e Cavaria, lungo l'autostrada "A8", nodi problematici perché collegano l'autostrada, percorso di primo livello, direttamente a strade locali, di quarto livello, congestionandole.

Anche in questo caso la criticità è solo evidenziata, non sussistendo, al momento, alcuna ipotesi risolutiva.

L'ambito n. 8 è gravato da due criticità: una riguarda l'attraversamento dell'abitato di Morazzone da parte della S.P. 20, per la quale, l'unica soluzione che sembra possibile, è la riqualificazione in sede della strada, l'altra è relativa al percorso della S.P. 19, nel tratto che, verso nord, conduce nel territorio della provincia di Como attraversando il comune di Tradate (in particolare, la frazione di Abbiate Guazzone), nonché il "Parco Pineta di Appiano Gentile e Tradate". Questo tratto di strada ha assunto nel tempo una importante funzione di collegamento, tra il sud della provincia di Varese e la provincia di Como, pur a fronte di caratteristiche geometriche che mal supportano tale funzione.

2.3.3 L'analisi relativa agli ambiti 9, 10, 11

Gli ambiti territoriali 9, 10 e 11 sono quelli dei comuni situati a sud della provincia, accomunati da una delle criticità più importanti da risolvere, rappresentata dall'asta della S.P. 527 (già S.S. 527), che ad oggi costituisce l'unica direttrice disponibile per le relazioni est-ovest.

¹ Un'attenuazione di tale criticità potrebbe derivare dal progetto del Comune di Varese, inserito nel PTC, relativo ad un collegamento trasversale nella parte sud del centro abitato, tra via Gasparotto e via Peschiera.

Si tratta di un asse viario che sopporta un traffico viabilistico assai elevato, poiché attraversa tutti i centri urbani posti lungo il suo percorso, e si fa carico di relazioni (spostamenti) con origine in un territorio che va dal novarese all'Est Milano, ragione sufficiente perché il percorso della S.P. 527 sia ripensato, individuando e realizzando un itinerario alternativo che garantisca gli spostamenti urbani interni ai comuni, portando all'esterno il traffico di attraversamento. La definizione di tale tracciato richiede siano considerate molte, e diverse, esigenze, derivanti dalle caratteristiche dei territori dei comuni attraversati, in un'ottica di continuità e fluidità lungo tutto quest'asse².

Per una direttrice con problemi analoghi, la S.S. 341, il progetto di variante (già in corso) illustra bene la filosofia del PTCP: questa nuova strada, di secondo livello, collegata (nel comune di Gallarate) con l'innesto sulla S.S. 336 dell'autostrada Pedemontana, sgraverà dal traffico proveniente dal nord della provincia e dal milanese il centro cittadino di Samarate, permettendo, inoltre, il collegamento diretto con l'autostrada Malpensa - Boffalora senza passare dal centro abitato di Lonate Pozzolo, e collegandosi, altresì, al confine tra i comuni di Samarate e Lonate Pozzolo, con la nuova variante alla S.S. 33 del Sempione.

Sempre con riguardo ai collegamenti nord-sud, si segnala la programmazione della nuova tangenziale di Somma Lombardo, collegata direttamente con la S.S. 336, con facoltà di raggiungere, attraverso un nuovo raccordo nel comune di Lonate Pozzolo (S.P.14-40), la nuova S.S. 33 che prosegue verso Rho (MI), sede del polo esterno della Fiera di Milano.

A regime, i progetti citati (Pedemontana, S.P. 341, variante S.P. 33, tangenziale di Somma Lombardo ecc.) renderanno più fluido e veloce il traffico nei comuni intorno a Malpensa e faciliteranno il raggiungimento dell'aeroporto, fluidificando inoltre il traffico nel sud della provincia³ [al fine di raggiungere questo obiettivo sarà, in ogni caso, necessario risolvere la criticità a carico della S.P. 14-40, nel tratto che, nel comune di Lonate Pozzolo, si congiunge alla S.P. 527, privo di caratteristiche geometriche adeguate al livello (2°) di tale collegamento].

Si individua proprio nel comune di Somma Lombardo un importante nodo di collegamento tra Varese (ed il suo circondario) all'aeroporto, e da ciò consegue il recepimento della scelta, già compiuta dall'amministrazione comunale, inerente la nuova tangenziale ovest, percorso che evita il centro abitato, e si collega, più a sud, alla S.S. 336 diretta a Malpensa, divenendo, in associazione alla "bretella" di Besnate (che, collegata con l'uscita autostradale omonima, porterebbe verso Malpensa il traffico proveniente da Varese, evitando il nodo di Busto Arsizio) itinerario complementare, ma anche alternativo, al sistema autostradale rappresentato dalla "A8" e dalla sua diramazione verso la "A26".

² In generale, risolvere il problema degli attraversamenti è, in effetti, esso stesso un tema che richiede attente valutazioni: tutte le scelte da assumere devono essere partecipate e, in ogni caso, orientate in un'ottica di "rete provinciale", che non può contemplare proposte relative a piccole tratte, avulse da valutazioni concernenti il disegno generale della viabilità provinciale.

³ Merita considerazione la "messa a sistema" tra l'aeroporto di Malpensa ed il polo fieristico di Rho-Pero, nel quadro più generale, dell'accessibilità a Malpensa, tema che richiede attenzione costante.

L'ambito territoriale n. 9, con particolare riferimento ai comuni di Vergiate e Sesto Calende, soffre anche la criticità costituita dal traffico tra Lombardia e Piemonte, in gran parte convogliato sul ponte di Sesto Calende. Tale traffico, incidente sulla S.S. 33 "del Sempione", è indotto dalla presenza nei Comuni di Castelletto Sopra Ticino e Dormelletto (provincia di Novara) di un susseguirsi di impianti commerciali caratterizzati da medie e grandi superfici di vendita, nonché dalla vicinanza dei centri turistici sulla sponda piemontese del Verbano.

Il problema nasce dal fatto il livello di saturazione del tratto Vergiate - Castelletto Sopra Ticino, è prossimo al valore 1 (cfr. i dati contenuti nel successivo paragrafo "L'offerta infrastrutturale attuale"), ovvero alla saturazione piena e in futuro la situazione potrebbe anche peggiorare se la capacità attrattiva dell'asta commerciale e dei centri turistici cui si accennava non subirà un ridimensionamento.

Il comune di Vergiate è gravato da un'ulteriore criticità, rappresentata dal tracciato della S.P. 17, che ne attraversa il territorio fino a connettersi alla S.S. 33. Tale criticità è però destinata a venir meno grazie agli interventi di razionalizzazione delle direttrici di collegamento tra la S.P. 47 e la S.S. 33, in seguito ai quali il traffico pesante che attualmente attraversa il comune di Vergiate sarà deviato sulla S.P. 47.

Che le criticità descritte siano vissute con preoccupazione crescente da parte delle comunità di Sesto Calende e Vergiate è noto e comprensibile, pertanto, pur nella consapevolezza che il PTCP non può esplicitare la sua azione nei confronti dei soggetti che presiedono alla gestione della rete autostradale, si ritiene opportuno dare atto delle proposte pervenute dai Comuni citati, circa la necessità di rivedere il sistema di esazione del pedaggio autostradale sulla A8 e sulla A26, nel tratto tra Besnate ed Arona/Borgomanero (NO), e di prevedere un nuovo svincolo (ipotizzato come "Vergiate Est") all'innesto con la S.P. 47, come corretto terminale della tangenziale ovest di Somma Lombardo.

L'altro asse di rilevante importanza per il sud della provincia si trova nel territorio dell'ambito n. 11: è la S.S. 233 "Varesina" (in alcuni tratti rientrante nella competenza della Provincia), caratterizzata da criticità analoghe a quelle della S.P. 527: traffico elevato, attraversamento dei centri urbani, incroci a raso.

Il superamento di tali criticità è legato alla realizzazione della variante (opera connessa alla nuova autostrada "Pedemontana") cui si accennava nel paragrafo dedicato agli ambiti 5, 6, 7 e 8.

Attualmente una "alternativa" alla "Varesina" è rappresentata dalla S.P. 19, strada di terzo livello che, però, attraversa i comuni di Marnate, Gorla Minore e Gorla Maggiore (ambito n. 10), nei quali (soprattutto per quanto riguarda Gorla Maggiore), crea problemi di congestione nel centro abitato.

I Comuni interessati hanno, pertanto, presentato una proposta, ora inserita nel PTCP, relativa ad un nuovo tracciato viario che trasla la S.P. 19 ad est dell'attuale sedime, in posizione totalmente esterna ai centri abitati dei comuni interessati, transitando in parte nel territorio del comune di Mozzate (CO), sino a connettersi con la S.P. 21 dalla quale, in corrispondenza della zona industriale di Gorla Minore, tramite un *by pass* ad est della zona industriale di Marnate, si ricongiunge

all'attuale S.P. 19 nel comune di Castellanza. Va segnalato che il Comune di Castellanza non ha condiviso questa proposta.

Sempre con riferimento ai collegamenti sud – nord, va segnalato il ruolo della S.P. 20 e della S.P. 42, che da Cairate (ambito n. 9) conducono a Varese. La S.P. 42 presenta criticità dovute al fatto che attraversa il centro storico di Cairate. Il Comune di Cairate ha, pertanto, previsto nel proprio PRG un tracciato alternativo che dalla S.P. 12 (direttrice est-ovest, di terzo livello), prosegue fino alla S.P. 20 evitando il centro del paese. Questa proposta, condivisa dal limitrofo Comune di Castelseprio (ambito n. 8) aderisce alla logica gerarchica ed è stata, pertanto, inserita nel PTCP.

Diversa per natura, ma non per importanza, la criticità evidenziata nell'ambito 10 relativa all'attraversamento dell'asta fluviale dell'Olona, in particolare tra i comuni di Gorla Minore ed Olgiate Olona. In tale contesto la strada esistente (S.P. 21) si mostra del tutto inadeguata, per caratteristiche geometriche e per collocazione (è interna ai centri abitati), a consentire un agevole passaggio tra i versanti vallivi, soprattutto riguardo ai mezzi pesanti, che sono costretti spesso a lunghi aggiramenti attraverso percorsi a nord o a sud, sui quali però la congestione viaria è anche più grave.

L'ambito 10 ha, invero, presentato una proposta di nuovo tracciato viario che collegherebbe la S.P. 2, in comune di Olgiate Olona, alla S.P. 19 in prossimità del confine tra i comuni di Gorla Maggiore e Fagnano Olona. Tale tracciato collegherebbe effettivamente i due versanti della valle Olona, tuttavia, più che di soluzione alla criticità della S.P. 21 si dovrebbe parlare di alternativa alla S.P. 2. Per tale ragione non si è ritenuto di recepire nel PTCP tale proposta.

La ricerca di possibili soluzioni alla criticità della S.P. 21 non può, pertanto, che essere demandata ad un ulteriore confronto con gli enti locali.

2.4 IL SISTEMA DELLA LOGISTICA

La provincia di Varese presenta alcuni degli elementi di base che possono favorire l'avvio di un solido processo di sviluppo del sistema logistico: la posizione geografica intermedia sia tra le reti di comunicazione est-ovest che tra quelle nord-sud, l'esistenza sul territorio di un aeroporto internazionale che svolge funzioni di hub per il trasporto di persone e merci, la presenza di un gruppo consolidato di aziende operanti nei servizi di trasporto e logistica, anche di livello internazionale, unite ad un tessuto produttivo caratterizzato da estrema dinamicità, rappresentano tutti presupposti fondamentali per l'avvio di un simile processo.

Le condizioni descritte sono tipiche di un'area caratterizzata da due tipologie di logistica: una *logistica locale* a servizio, tipicamente, delle imprese insediate nella zona e comprendente magazzini, centri e piattaforme di distribuzione, autoporti, e una *logistica globale*.

Lo sviluppo di un *sistema logistico locale* efficiente è necessario per garantire la crescita e il funzionamento di un sistema industriale caratterizzato da forte

dinamismo e, come detto in precedenza, da una rilevante propensione all'esportazione.

La collocazione geografica della provincia di Varese, e la presenza di infrastrutture internazionali (l'aeroporto di Malpensa), costituiscono elementi favorevoli per lo sviluppo di una *logistica globale* (la merce non si ferma all'interno della provincia o proviene da essa solamente ma la attraversa, ne utilizza il territorio) che, tuttavia, comporta per il territorio elementi positivi e negativi: da un lato, infatti, costituisce fattore di sviluppo del sistema provinciale (aumento dell'occupazione locale, sviluppo di know how, presenza di servizi logistici di alto livello per imprese locali), dall'altro, può creare elementi di criticità (congestione del traffico, inquinamento ambientale e acustico, consumo di suolo).

I centri di logistica globale, che in Provincia di Varese sono ben individuabili in Cargo City (Malpensa) e Hupac, servono realtà economiche e territoriali molto vaste, tuttavia, ai fini dell'efficienza del sistema logistico, non è sufficiente la presenza centri di alto livello, occorre anche un efficiente sistema infrastrutturale che la supporti e che faciliti gli spostamenti.

Le infrastrutture in genere, e quelle puntuali in particolare, sono caratterizzate da livelli di servizio che ne identificano la qualità e l'importanza. Tali livelli di servizio non sono solo legati agli abituali parametri trasportistici (es: il rapporto traffico/capacità), ma all'operatività (ad esempio sulle 24 ore), alla disponibilità di rotte (numero delle destinazioni e frequenze), ai servizi accessori, al prezzo, ecc.

D'altra parte la crescita di un distretto logistico sul territorio (a valenza sia locale che globale) è in grado di diffondere benefici a tutto il sistema attraverso:

- una miglior gestione della catena di approvvigionamento e distribuzione delle merci;
- la riduzione dei costi operativi di distribuzione;
- la creazione di condizioni favorevoli per attrarre nuovi investimenti produttivi;
- l'aumento dell'occupazione diretta e indiretta.

2.4.1 La logistica delle piccole e medie imprese

Uno dei problemi dell'esperienza italiana e lombarda nel settore della logistica, è la rilevanza quantitativa di piccole e medie imprese (PMI), nelle quali la funzione logistica si identifica sovente con la sola attività di trasporto.

Nella provincia di Varese, da questo punto di vista, sono riprodotte esattamente le stesse problematiche, accentuate, per il concorso congiunto di tre peculiarità del suo sistema produttivo: alla forte rilevanza delle PMI, si affianca una struttura distributiva frammentata e la presenza di importanti fenomeni di subfornitura industriale, che determinano molteplici spostamenti di prodotti, o parti di essi, contribuendo massicciamente alla crescita del bisogno di trasporto, anche a corto raggio.

Molte PMI, concentrate soprattutto nei distretti industriali con forte propensione all'esportazione, praticano la vendita "franco fabbrica"; tale modalità di vendita crea una situazione per cui il servizio di trasporto è a carico dell'acquirente che lo affida

ad imprese di sua fiducia (prevalentemente straniere, essendo l'acquirente straniero).

Dal punto di vista della domanda, la possibilità di ottenere un efficiente ed efficace servizio logistico dipende dall'adozione di standard organizzativi e informativi che permettano di integrare i processi di movimentazione delle merci e delle informazioni di una singola impresa con le esigenze di movimentazione di tutte le altre imprese appartenenti alla stessa filiera produttiva o alla stessa "catena del valore".

Se le grandi imprese hanno la disponibilità economico-finanziaria e organizzativa per costituire un efficiente servizio logistico, le piccole e medie imprese si trovano di fronte a maggiori difficoltà. Non potendo disporre di grandi risorse economico-finanziarie e organizzative, le PMI hanno difficoltà ad internalizzare la funzione logistica, e tanto meno riescono a implementare e gestire quell'insieme di funzioni complesse che caratterizzano una catena logistica moderna. Anche la semplice esternalizzazione delle attività logistiche verso operatori specializzati risulta essere molto dispendiosa, dato che gli operatori logistici tendono a organizzare la propria struttura per rispondere al meglio alle esigenze delle grandi imprese, lasciando spazi ridotti e offrendo disponibilità minori alle piccole e medie imprese.

In questo contesto, le PMI rischiano di perdere i vantaggi di un sistema logistico che, invece, potrebbe valorizzare la tipica capacità delle imprese di minori dimensioni nel rispondere in maniera flessibile e dinamica a una domanda di mercato sempre più variabile.

A supporto delle considerazioni esposte, si propongono i risultati di un'indagine condotta nel 2001⁴ su un campione di 225 imprese di medie e grandi dimensioni con stabilimenti produttivi in provincia di Varese, che indicano come la maggior parte delle spedizioni si concentri entro un ambito territoriale mediamente non superiore a 500 km, e su vettori prevalentemente stradali. Poiché l'area della provincia di Varese è ad elevata concentrazione industriale, con una forte integrazione orizzontale tra imprese dello stesso settore, e settori diversi tra loro, le imprese locali sono strettamente legate le une alle altre e la catena del valore di un'impresa si completa in quella di altre imprese: le merci devono quindi essere trasferite con la massima rapidità e al minore costo, e questa è la ragione primaria delle preferenze verso il trasporto su gomma anche se risultano determinanti elementi quali la personalizzazione del servizio, la professionalità del trasportatore, tempestività e puntualità nel servizio.

2.4.2 Il settore trasporti e logistica nella provincia di Varese⁵

Il numero complessivo di aziende operanti nel settore trasporti, logistica e magazzinaggio e aventi sede legale all'interno della provincia di Varese, al 31 dicembre 2003, era pari a 1.976 unità, per un numero complessivo di addetti pari a circa 4.650 (fonte: Camera di Commercio). Rispetto al totale delle imprese

4 Unione degli Industriali della Provincia di Varese, *Il sistema logistico delle imprese varesine: rete distributiva ed export*, gennaio 2001.

5 Questo paragrafo è la sintesi della ricerca: " *Malpensa come opportunità: accessibilità aerea e sviluppo regionale*, novembre 2004", LIUC - Università Cattaneo Castellanza.

registrate presso la Camera di Commercio di Varese alla stessa data, tale segmento deteneva una quota pari a circa il 3% in termini di unità produttive e di addetti.

Analizzando la crescita dell'occupazione nel comparto trasporti, logistica e magazzinaggio nelle imprese con sede legale nella provincia di Varese, si è registrata nel triennio 2000 – 2003 una crescita del 9% sul totale degli occupati, pari ad un incremento di circa 350 unità.

Se si considerano, invece, anche le imprese che operano al suo interno, pur non avendo sede legale all'interno della provincia di Varese, al 31 dicembre del 2003 risultavano presenti oltre 2.750 imprese specializzate nel settore dei trasporti, della logistica e del magazzinaggio, per un numero complessivo di circa 16.000 addetti. L'occupazione nelle suddette imprese, nel triennio 2000 – 2003, ha registrato un incremento del 16%, equivalente ad una crescita di oltre 2.000 unità.

Ampliando l'analisi alle dinamiche relative ad imprese di logistica e trasporti nelle Province di Como, Milano e Novara, si osserva che nel triennio 2000 – 2003 la provincia di Varese e la provincia di Novara guidavano la classifica relativa al tasso di crescita delle imprese operanti nel settore della logistica e dei trasporti con un incremento del 15%, seguite da Milano e Como con una crescita compresa fra il 5% e il 6%.

Nei comuni varesini ricadenti nel territorio (sotteso dal Piano territoriale d'area Malpensa), si registrava un tasso di crescita pari al 21%, indice di una tendenza di concentrazione delle attività di trasporto e logistica in aree più prossime all'aeroporto di Malpensa.

Secondo quanto emerso dal quadro conoscitivo preliminare del DAISSIL⁶ relativo all'andamento del sistema economico provinciale, possono delinarsi per il settore dei *Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni*, a livello provinciale, le seguenti linee di tendenza generali:

- crescita del numero di addetti in modo generalizzato nella porzione centromeridionale della provincia di Varese e in particolare nella zona sud-occidentale - a testimonianza degli effetti indotti da Malpensa - e lungo la linea di collegamento ferroviario con Milano e calo del numero di addetti nelle aree confinanti con la Svizzera;
- diminuzione percentuale dell'incidenza delle piccole imprese attive nel settore rispetto al totale delle imprese.

2.4.3 La domanda di servizi logistici

2.4.3.1 Trasporto merci su strada

Una stima complessiva delle merci trasportate nell'ambito provinciale può essere fatta partendo dalle quantità movimentate su strada, nelle quali vengono convenzionalmente comprese anche quelle tonnellate che viaggiano su ferrovia o aereo. L'interscambio gomma-ferro e gomma-aereo presuppone, infatti, che le merci raggiungano interporti e aeroporti tramite il trasporto stradale. Una parte delle merci può tuttavia sfuggire a questa stima in quanto è da considerare la

⁶ Provincia di Varese, *Documento di Analisi e Indirizzo per lo Sviluppo del Sistema Industriale Lombardo – DAISSIL*, settembre 2005.

possibilità che si verifichi un interscambio ferro – ferro quando gli operatori del trasporto effettuano presso i propri terminali la ricomposizione di treni per altre destinazioni. Per quanto riguarda il trasporto via aerea, l'aeroporto di Malpensa, non è collegato alla rete ferroviaria merci e quindi le merci movimentate hanno origine o destinazione su strada.

Si è cercato di quantificare le tonnellate di merci trasportate a partire dalla stima dei veicoli presenti in circolazione in un giorno feriale medio.

La generazione e l'attrazione degli spostamenti della provincia è stata stimata attraverso parametri legati al numero di addetti presenti nell'area stessa, sotto l'ipotesi che vi sia proporzionalità tra numero di addetti e numero di spostamenti. Questa ipotesi è sviluppata in base alla distribuzione degli addetti per settore di attività, posto che i diversi settori generano e attraggono un differente numero di veicoli merci a parità di dimensione.

La stima dei veicoli ha tenuto inoltre in considerazione due tipologie:

- veicoli, con massa a pieno carico inferiore a 3,5 tonnellate (m);
- veicoli, con massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate (M).

I risultati sintetici della complessa operazione sono riportati di seguito:

Numero di spostamenti/giorno generati dalla provincia di Varese, 2001

	Commercio	Industria		Servizi	Totale
		PMI	Grandi imprese		
Generati M	2.748	6.998	445	4.547	14.738
Generati m	2.190	10.799	345	10.315	23.649
Totale	4.938	17.197	790	14.862	38.387

Fonte: elaborazioni TRT

Numero di spostamenti/giorno attratti dalla provincia di Varese, 2001

	Commercio	Industria		Servizi	Totale
		PMI	Grandi imprese		
Attratti M	4.400	7.016	331	1.111	12.858
Attratti m	3.999	3.030	200	4.613	11.842
Totale	8.399	10.046	531	5.724	24.700

Fonte: elaborazioni TRT

I risultati ottenuti rappresentano sia gli spostamenti (mezzi a pieno carico o vuoti) che hanno origine e destinazione nella provincia di Varese sia quelli che hanno origine o destinazione con il "resto del mondo". Questo significa che la stima ricomprende sia il traffico locale che quello a lunga percorrenza.

Tenendo presente queste considerazioni, il passaggio successivo per arrivare alla quantificazione delle tonnellate annue è stato compiuto assegnando i seguenti parametri:

- 6 tonnellate, carico medio dei mezzi pesanti (M);

- 0,8 tonnellate carico medio dei mezzi "leggeri" (m);
- 280 giorni lavorativi nell'arco dell'anno.

Calcolo tonnellate annue, 2001

	Veicoli pesanti	Carico medio per veicolo (t)	Giorni	Totale (Mt) Milioni
Generati M	14.738	6	280	24,7
Attratti M	12.858	6	280	21,6
Totale	27.596			46,3
Generati m	23.649	0,8	280	5,3
Attratti m	11.842	0,8	280	2,7
Totale	35.491			8,0

Fonte: elaborazioni TRT

Le tonnellate di merci trasportate a partire dal peso statistico della provincia di Varese

Il secondo procedimento si è avvalso di un dato statistico di partenza: le tonnellate di merci trasportate su strada nella regione Lombardia riportate nel conto nazionale trasporti del 2003⁷. Da questo dato si è cercato di identificare a ritroso le quantità che interessano la provincia di Varese.

Trasporti complessivi merci su strada Regione Lombardia, 2003 (Mt)

	Italia	Estero (*)	Totale
Generate	265,4	13,0	278,4
Attratte	263,9	8,8	272,2
Totale			551,1
Di cui interno alla Lombardia			192,7

Fonte: Elaborazioni TRT su dati Conto Nazionale Trasporti 2003 e Ufficio Italiano Cambi (2004)
 (*) Le quantità riferite al traffico con l'estero sono calcolate tenendo conto del traffico effettuato dai veicoli immatricolati in Italia con portata utile non inferiore a 3,5 tonnellate (Fonte Istat - Conto Nazionale Trasporti, 4,3 Mt generate e 2,9 Mt attratte) e della quota di trasporto effettuata da veicoli stranieri. La composizione del traffico internazionale, secondo l'indagine effettuata dall'Ufficio Italiano Cambi alle frontiere italiane nel 2002, si ripartisce in 33% di veicoli italiani e 67% di veicoli stranieri.

Per ricavare la quota che riguarda la provincia di Varese si sono utilizzate le seguenti fonti.

1) attingendo dal Piano della Logistica della Regione Lombardia (1998) che disaggrega i valori di traffico regionale fra le province, "sulla base del valore aggiunto al costo dei fattori per l'anno più recente disponibile, assumendo una

⁷ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ufficio di statistica, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2003.

dipendenza diretta fra il valore delle attività economiche presenti e la domanda merci". Le quote di attribuzione sono riportate nella tabella seguente:

Quota di domanda di trasporto per provincia

Provincia	Quota domanda %
Varese	8,6
Como	5,6
Lecco	2,9
Sondrio	1,8
Milano	44,5
Bergamo	10,3
Brescia	11,5
Pavia	5,4
Lodi	1,1
Cremona	3,9
Mantova	4,3
Lombardia	100,0

Fonte: Piano della Logistica della regione Lombardia, 1998

2) si è ipotizzata la domanda di trasporto sulla base del numero di addetti per provincia rilevati al censimento 2001.

Addetti per provincia al Censimento 2001 e relativo peso a livello regionale

Provincia	Addetti 2001	Peso %
Varese	327.440	8,4
Como	211.463	5,4
Lecco	126.754	3,3
Sondrio	61.755	1,6
Milano	1.790.042	45,9
Bergamo	410.929	10,5
Brescia	472.174	12,1
Pavia	164.046	4,2
Lodi	63.892	1,6
Cremona	118.026	3,0
Mantova	151.815	3,9
Lombardia	3.898.336	100,0

Fonte: ISTAT, 14° Censimento della popolazione e delle abitazioni, 2001

Entrambi i procedimenti assegnano a Varese un "peso" pari a circa l'8,5% (si noti inoltre il contributo della provincia di Milano che da sola raccoglie poco meno della metà della domanda).

Da questa stima percentuale del peso provinciale nel quadro regionale lombardo è possibile valorizzare l'ordine di grandezza del flusso merceologico interessante la provincia di Varese via strada.

Stima trasporti complessivi merci su strada nella provincia di Varese, 2003
(milioni di tonnellate)

Tonnellate	Italia	Eestero	Totale
Generate	22,6	1,1	23,7
Attratte	22,4	0,8	23,2
Totale	45	1,85	46,9
Di cui interno alla provincia di Varese			8 - 9
Di cui interno alla Lombardia			8 - 9

Fonte: elaborazioni TRT

La stima delle tonnellate di merci con origine o destinazione "estero" è da considerarsi prudenziale in quanto, come descritto nel primo capitolo, la provincia di Varese presenta una propensione all'export superiore alla media regionale e nazionale.

In conclusione le quantità stimate attraverso i due procedimenti descritti sono da considerarsi rappresentative dei movimenti stradali nella provincia di Varese in quanto risultano essere del medesimo ordine di grandezza.

2.4.3.2 Il trasporto merci su ferro

Il movimento ferroviario merci della provincia di Varese ha totalizzato, nell'anno 2001, 5,82 milioni di tonnellate di cui il 58% sono costituiti da arrivi ed il 42% da spedizioni.

Trasporto ferroviario merci per destinazione

Tonnellate (mil)	Varese 2001	%	Lombardia 2004	%	Italia 2004	%
Internazionale	5,2	91	19,5	81	50,3	60
Nazionale	0,6	9	4,6	19	32,7	40
Totale	5,8	100	24,1	100	83,0	100

Fonte: elaborazioni TRT su dati Regione Lombardia, Fermerci, Federtrasporto

Rispetto ai dati regionali e nazionali, la provincia di Varese assume un rilevante peso, movimentata infatti il 24% delle merci della Lombardia e il 7% del traffico italiano.

La suddivisione del traffico evidenzia una predominanza dei traffici internazionali sia di importazione che di esportazione, il traffico nazionale interessa, in effetti, solo il 9% delle merci trasportate.

Esaminando la ripartizione dei flussi per impianti, emerge la concentrazione dei trasporti in un numero limitato di impianti; aggregando, infatti, il traffico di Gallarate, Busto Arsizio, Luino e Ternate Varano si copre la quasi totalità del traffico della provincia di Varese.

Movimento ferroviario (arrivi e spedizioni) dalle stazioni della provincia, 2001

Stazione di partenza	Tipo servizio	Carri	Tonnellate
Gallarate	Esportazione	8.762	405.900
	Importazione	8.932	438.407
	Nazionale	628	21.923
	Totale	18.322	866.229
Busto Arsizio	Esportazione	57.725	1.492.151
	Importazione	58.525	2.433.038
	Nazionale	14.532	440.467
	Totale	130.782	4.365.656
Luino	Esportazione	6.605	243.984
	Importazione	7.177	223.146
	Nazionale	250	4.872
	Totale	14.032	472.002
Ternate Varano B.	Esportazione	3.825	41.632
	Importazione	1.482	27.296
	Nazionale	2.255	45.737
	Totale	7.562	114.666
Totale generale		170.698	5.818.552

Fonte: elaborazioni TRT su dati Regione Lombardia

Negli scali ferroviari di Varese, Sesto Calende, Laveno Mombello, Luino nel 2001 sono state movimentate infatti solo 1.476 tonnellate di merci, fatto che ha portato alla chiusura di questi piccoli scali.

2.4.3.3 Il trasporto combinato

La provincia di Varese svolge un ruolo strategico per quanto concerne il trasporto combinato: l'80% delle tonnellate di merci trasportate su ferro vengono movimentate nei terminal intermodali.

Se si considera che nei terminal intermodali della Lombardia vengono movimentate circa 15 milioni di tonnellate di merci l'anno si deduce che la sola provincia di Varese detiene il 30% del mercato.

Trasporto ferroviario merci per tipologia

Tonnellate (mil)	Varese 2001	%	Lombardia 2004	%	Italia 2004	%
Tradizionale	1,25	20	9,0	33	44,8	55
Combinato	4,55	80	15,1	67	38,2	45
Totale	5,8	100	24,1	100	83	100

Fonte: elaborazioni TRT su dati Regione Lombardia, Fermerci, Federtrasporto

In provincia di Varese sono presenti attualmente due terminal intermodali a:

- Gallarate, gestito da Ambrogio Trasporti;
- Busto Arsizio, gestito da Hupac.

Il terminal intermodale di Luino, gestito da Norfolkline Italia, nel corso del 2005 ha cessato l'attività, l'operatore si è trasferito a Busto Arsizio.

I dati di movimentazione, forniti direttamente dagli operatori, sono indicati in tabella.

Impianti intermodali della provincia di Varese. Merci movimentate 2004

Località	Gestore	Movimentazione (t)
Gallarate	Ambrogio trasporti	900.000
Busto Arsizio	Hupac	3.200.000
Luino	Norfolkline	450.000
Totale		4.550.000

Fonte: elaborazioni TRT su dati operatori intermodali

La movimentazione lorda del terminal Hupac di Busto riportata nella tabella precedente non tiene conto del traffico "Gateway" (ferro-ferro) di circa 640.000 tonnellate/anno.

Per il trasporto tradizionale è da sottolineare l'importanza dell'impianto di Ternate Varano dove l'operatore, utilizzando un raccordo diretto, garantisce un servizio merci a tradotta con una fabbrica di elettrodomestici, servita da una coppia di treni a cadenza trisettimanale.

2.4.3.4 La tendenza della domanda

In Italia il traffico ferroviario di merci negli ultimi anni ha segnato una sostanziale stabilità, tuttavia, è da riscontrare una decisa flessione del trasporto tradizionale (da 50 milioni di tonnellate nel 2000 a 44,8 nel 2004) a favore del trasporto combinato.

In Lombardia il trasporto ferro - gomma è passato tra 1998 e il 2004 da 12,5 a 15 milioni di tonnellate movimentate. Lo sviluppo del trasporto intermodale ha quindi permesso alla ferrovia di non perdere quote di traffico a vantaggio della strada. Tale aumento tuttavia ancora lontano dalle previsioni contenute nel Piano della

Logistica della Regione Lombardia (1998) che per il 2005 ipotizzava i seguenti scenari:

Previsioni andamento traffico merci intermodale

Relazioni con	1998		Ipotesi bassa 2005			Ipotesi alta 2005		
	Milioni di tonnellate	Quota %	Milioni di tonnellate	Quota %	Tasso medio annuo	Milioni di tonnellate	Quota %	Tasso medio annuo
Italia Nord	1,58	12,5	2,54	15,9	4,2	2,9	0,2	4,7
Italia Centro	0,52	2,7	0,79	3,1	5,2	0,91	3,6	7,2
Italia Sud	0,86	9,5	1,23	10,8	5,0	1,42	12,2	6,6
Italia	2,97	2,4	4,6	2,9	5,6	5,23	3,3	7,4
Eestero	9,54	27,0	15,1	32,9	5,9	17,38	37,8	7,8
Totale	12,5	7,8	19,69	9,5	5,8	22,61	10,9	7,7

Fonte: Piano della Logistica, Regione Lombardia 1998

Anche in provincia di Varese si è riscontrato un aumento della domanda di trasporto intermodale, tant'è che oggi i terminali presenti sul territorio sono al limite della saturazione.

A titolo di esempio si riporta l'andamento delle tonnellate movimentate presso il terminal di Busto di Hupac, secondo quanto riportato dallo studio di impatto ambientale relativo all'ampliamento del terminal esistente:

Merci movimentate dal terminal (migliaia di tonnellate)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Traffico convenzionale	2.745	2.764	2.880	3.040	3.205	3.320
Traffico "gateway"	105	226	340	400	642	710
Totale	2.850	2.990	3.220	3.440	3.847	4.030

Fonte: Studio di impatto ambientale ampliamento Hupac, 2002

Merci movimentate dal terminal - previsioni (migliaia di tonnellate)

	2002	2003	2004	2005
Traffico convenzionale	3.340	3.350	3.405	4.025
Traffico "gateway"	780	805	830	1.810
Totale	4.120	4.155	4.235	5.835

Fonte: Studio di impatto ambientale ampliamento Hupac, 2002

Traffico aereo. L'aeroporto di Malpensa 2000

Dati recenti elaborati da Assaeroporti⁸ assegnano a Malpensa per l'anno 2004 361.237 tonnellate di merce movimentata.

A livello nazionale l'aeroporto di Malpensa da solo copre il 41% del mercato italiano. Se si sommano gli scali lombardi (Malpensa, Linate, Bergamo Orio al Serio, Brescia Montichiari) la Lombardia movimentata 518.696 tonnellate di merci, pari al 60% del totale italiano.

Traffico commerciale (arrivi + partenze). Malpensa, Lombardia, Italia, 2004

Aeroporti	Movimenti (n°)	Quota %	Passeggeri (n°)	Quota %	Cargo (t)	Quota %
Malpensa	218.048	16,4	17.514.720	17,5	361.237	41
Lombardia	397.338	27,4	31.187.289	29,3	518.696	60,7
Italia	1.482.550	100	107.885.352	100	878.551	100

Fonte: elaborazione TRT su dati Assaeroporti

2.4.3.5 Conclusioni

In sintesi, la quantità complessiva delle merci transitate nella provincia di Varese con i diversi modo di trasporto è riportata nella seguente tabella.

Stima delle quantità di merci trasportate con origine e/o destinazione in provincia di Varese (Mt)

Modo	Totale	Interno provincia	Nazionali	Internazionali
Strada	46-47	8-9	36-37	2
Ferrovia	5,8 (0,6)*	-	0,6	5,2 (0,6)*
Aereo	0,4	-	-**	0,4
Totale	52-53	8-9	37	8

Fonte: elaborazioni TRT

* traffico ferro - ferro (gateway)

** Valore in quantità non rilevanti

Per quanto riguarda il modo stradale è necessario precisare che si tratta di una stima che rappresenta sia gli spostamenti che hanno origine e destinazione interni alla provincia di Varese sia quelli che hanno origine o destinazione la Provincia di Varese e rispettivamente destinazione o origine il "resto del mondo".

⁸ www.assaeroporti.it

La stima non comprende i traffici di solo transito che hanno sia origine che destinazione all'esterno della provincia, ma include viceversa, i traffici che hanno origine e destinazione i terminali intermodali gomma ferro e gomma aereo.

Il trasporto ferroviario comprende sia le tonnellate movimentate presso i terminal intermodali, compreso il ferro - ferro (gateway), che il traffico tradizionale.

Per le merci trasportate via aereo, che hanno origine e destinazione puntuale nell'aeroporto di Malpensa, si suppone che la quasi totalità sia rappresentata da traffici internazionali. Le merci che interessano il territorio nazionale possono essere spedizioni postali e alcune merci deperibili.

2.4.4 L'offerta infrastrutturale attuale

2.4.4.1 Strada

Per comprendere il livello qualitativo dell'infrastruttura stradale, si riportano i dati di traffico relativi alla provincia di Varese, rappresentativi dell'assetto della rete stradale, ricavati attraverso due distinte campagne di rilevamento della Provincia di Varese: negli anni 1999 - 2000 e negli anni 2004 - 2005.

Nelle tabelle seguenti sono riportati i volumi di traffico per ciascuna sezione di rilevamento distinti per veicoli leggeri e pesanti e evidenziando la percentuale di mezzi pesanti rilevati.

Anni 2004-2005

Postazione	Strada	Progressivi	Totale	Tgm		Pesanti %
				Leggeri	Pesanti	
001	ex SP 69	0+537	6 649	6 029	620	9,3
007	SS 33	41+380	21 232	19 978	1 254	5,9
008	SP 17	12+502	13 344	12 162	1 182	8,9
012	SP 57	1+015	27 349	22 952	4 397	16,1
013	SP 3	5+421	11 793	10 565	1 228	10,4
014	SP 51	1+425	7 384	7 089	295	4,0
016	ex SS 344	4+225	11 924	11 406	518	4,3
017	SS 344	1+856	26 189	24 062	2 127	8,1
019	SS 336 (vecchia)	19+624	6 571	5 884	687	10,5
021	SP 14 dir	2+200	3 984	3 674	310	7,8
022	SP 52	0+830	4 164	3 206	958	23,0
023	SP 527	46+954	12 011	9 859	2 152	17,9
024	SP 527	41+779	13 773	12 129	1 644	11,9
026	ex SS 341	25+400	2 163	2 161	2	0,1
029	ex SP 15	2+500	10 692	9 470	1 222	11,4
031	SP 42	11+488	6 499	5 790	709	10,9
032	SP 19	0+746	4 650	4 519	131	2,8
033	ex SP 2	17+477	31 944	29 431	2 513	7,9
035	SP 20	19+200	28 099	24 646	3 453	12,3

036	ex SS 33	36+721	34 439	32 280	2 159	6,3
037	SS 33	35+118	31 918	29 949	1 969	6,2
039	SS 33	49+013	19 752	18 327	1 425	7,2
040	SP 49	11+212	10 323	9 444	879	8,5
042	SP 19	12+861	16 288	14 354	1 934	11,9
045	SS 336	0+200	40 616	36 004	4 612	11,4
	Svincolo Busto Arsizio					
047	SP 61	7+835	4 684	4 471	213	4,5
050	SP 69	27+982	4 717	4 517	200	4,2
051	SP 233	43+385	20 599	18 770	1 829	8,9
052	SP 233	24+240	29 434	26 207	3 227	11,0

Anni 1999-2000

Postazione	Strada	Progressivi	Totale	Tgm		Pesanti %
				Leggeri	Pesanti	
009	SP 1	8+625	26 352	24 244	2 108	8,0
090	SP 1var	1+238	23 588	22 576	1 012	4,3
010	SP 1	11+020	11 171	10 068	1 103	9,9
077	SP 2	2+975	9 584	9 184	400	4,2
080	SP 2 dir	0+100	7 845	7 604	241	3,1
086	SP 3	0+380	17 195	16 848	347	2,0
058	SP 6 dir	0+000	10 003	9 742	261	2,6
061	SP 9	6+065	2 843	2 705	138	4,9
098	SP 12	1+294	23 802	21 234	2 568	10,8
044	SP 13	0+255	6 202	6 109	93	1,5
097	SP 16	0+800	18 093	17 752	341	1,9
200	SP 17	2+035	3 143	3 118	25	0,8
107	SP 17	4+000	20 606	19 264	1 342	6,5
005	SP 18	14+730	10 094	9 447	647	6,4
083	SP 18	3+994	15 067	14 707	360	2,4
059	SP 19	8+284	15 484	15 170	314	2,0
067	SP 19	15+500	12 208	11 687	521	4,3
060	SP 20	4+950	6 665	6 315	350	5,3
099	SP 20	12+800	23 193	22 888	305	1,3
092	SP 20	17+010	24 578	23 189	1 389	5,7
091	SP 20 DIR1	0+300	18 548	17 984	564	3,0
094	SP 21	3+600	4 100	3 594	506	12,3
034	SP 22	3+500	11 376	11 001	375	3,3
057	SP 26	1+420	15 309	14 862	447	2,9
018	SP 27	4+050	2 871	2 846	25	0,9
110	SP 27	0+600	8 341	8 062	279	3,3
076	SP 29	0+900	6 424	6 154	270	4,2
074	SP 30	6+450	5 438	5 246	192	3,5

089	SP 34	3+500	10 734	9 810	924	8,6
113	SP 36	14+200	11 592	11 168	424	3,7
084	SP 36	3+500	8 676	8 503	173	2,0
100	SP 36	1+800	8 770	8 330	440	5,0
063	SP 38	1+200	4 612	4 371	241	5,2
088	SP 40	1+ 882	14 178	14 019	159	1,1
075	SP 42	3+050	8 263	7 697	566	6,8
073	SP 43	3+700	6 382	5 814	568	8,9
108	SP 45 DIR 1	2+700	9 586	9 144	442	4,6
109	SP 45	8+541	6 709	6 351	358	5,3
066	SP 46	0+900	6 625	5 663	962	14,5
006	SP 47	0+929	4 410	4 141	269	6,1
002	SP 48	8+020	9 226	9 025	201	2,2
082	SP 50	1+000	22 288	20 758	1 530	6,9
081	SP 50	6+500	10 324	9 626	698	6,8
056	SP 52	6+116	6 968	6 387	581	8,3
114	SP 55	0+500	12 560	12 371	189	1,5
069	SP 57	4+955	23 223	20 014	3 209	13,8
053	SP 61	18+500	5 478	5 194	284	5,2
078	SP 62	4+928	5 075	4 869	206	4,1
064	SP 65	2+000	7 329	6 562	767	10,5
030	SP 68	1+014	5 829	5 662	167	2,9
093	SP 69	31+550	4 419	4 419	0	0,0
079	SP 69	11+900	7 640	7 079	561	7,3
071	SS 33	54+500	24 825	24 503	322	1,3
068	SS 33	55+600	24 767	24 510	257	1,0
072	SS 33	24+710	25 537	25 262	275	1,1
015	SS 344	6+200	18 426	18 067	359	1,9
055	SS 336	11+100	5 950	5 867	83	1,4
062	SS 341	11+668	10 905	10 780	125	1,1
043	SS 527	27+700	25 027	24 810	217	0,9

Sulla base dei dati di traffico disponibili è stata elaborata un'analisi del grado di saturazione della rete, in rapporto alla capacità stimata delle arterie stradali in esame, assunti i seguenti valori in ragione del numero di corsie:

- 1 corsia per senso di marcia: 24.000 veicoli/giorno;
- 2 corsie per senso di marcia: 96.000 veicoli/giorno;
- 3 corsie per senso di marcia: 120.000 veicoli/giorno.

Tali analisi sono state svolte attualizzando i dati relativi agli anni 1999-2000 con un tasso di incremento del 2,5 % annuo.

Le tratte stradali e autostradali che presentano i livelli di saturazione maggiori, ossia *rapporto traffico/capacità maggiore di 1*, sono:

- autostrada A8 tratto Busto Arsizio-Castellanza;
- SP 527 e SP 233 tra Busto Arsizio, Saronno, Tradate e Caronno Pertusella;
- SS 33 tra Gallarate e Castellanza;
- SP 20 e SP 12 tra Busto Arsizio, Cassano Magnago e Solbiate Arno;
- SP 50 tra Ispra e Gavirate;
- SP 1 tra Gavirate e Buguggiate;

- SS 344 tratto Arcisate – Varese;
- SP 57 tratto Azzate Buguggiate – Ponte di Vedano.

L'estensione di tali tratte e l'incidenza percentuale rispetto allo sviluppo complessivo della rete stradale e autostradale è indicato nelle tabelle seguenti.

Rete stradale con rapporto traffico/capacità > 1

Denominazione strada	Estensione (km)
SP 527 tra Busto Arsizio, Saronno	16,60
SP 233 tra Saronno, Tradate e Caronno Pertusella	24,65
SS 33 tra Gallarate e Castellanza	16,29
SP 20 tra Busto Arsizio, Cassano Magnago e Solbiate Arno	8,07
SP 12 tra Busto Arsizio, Cassano Magnago e Solbiate Arno	12,46
SP 50 tra Ispra e Gavirate	8,22
SP 1 tra Gavirate e Buguggiate	14,37
SS344 tratto Arcisate – Varese	5,01
SP57 tratto Azzate Buguggiate – Ponte di Vedano	5,01
Totale	110,68
Totale rete stradale provinciale e statale	919,90
Incidenza %	12

Rete autostradale con rapporto traffico/capacità > 1

Denominazione strada	Estensione (Km)
A8- tratto Busto Arsizio- Castellanza	5
Totale	5
Totale rete stradale autostradale	49,90
Incidenza %	10

Le tratte stradali e autostradali con *grado di saturazione prossimo a 1* sono: autostrada A8 tratto Castellanza – bivio A9 e tratto Varese – Busto Arsizio;

- SP 233 da Varese a Tradate;
- SS 394 da Zenna, Luino a Varese;
- SS 233 da Ponte Tresa a Varese;
- SS 344 da Porto Ceresio a Arcisate;
- SS 33 da Sesto Calende a Gallarate;
- SP 17 da Mornago a Buguggiate;
- SP 16 Uboldo.

L'estensione di tali tratte e l'incidenza percentuale rispetto allo sviluppo complessivo della rete stradale e autostradale è indicato nelle tabelle seguenti.

Rete stradale con rapporto traffico/capacità compreso fra 0.75 e 1

Denominazione strada	Estensione
SP 233 da Varese a Tradate	18,04
SS 394 da Zenna, Luino a Varese	54,26
SS 233 da Ponte Tresa a Varese	25,30
SS 344 da Porto Ceresio a Arcisate	1,58
SS 33 da Sesto Calende a Gallarate	15,00
SP 17 da Mornago a Buguggiate	6,41
SP 16 Uboldo	1,69
Totale	122,28
Totale rete stradale provinciale e statale	919,90
Incidenza %	13

Rete autostradale con rapporto traffico/capacità compreso fra 0.75 e 1

Denominazione strada	Estensione
A8	20,02
Totale	20,02
Totale rete autostradale	49,90
Incidenza %	40

Dall'analisi del grado di saturazione della rete si possono evidenziare i *nodi critici* rappresentati dall'intersezione di strade comprese nei precedenti elenchi.

Criticità di 1° livello -intersezione tra strade entrambe con grado di saturazione maggiore di 1:

- SP233 – SP 527 a Saronno;
- SS 33 – SP 527 a Castellanza;
- SP 1 – SP 50 a Gavirate;
- SP 20 – SS 33 a Busto Arsizio;
- SP 12 – SP 20 a Cassano Magnano.

Criticità di 2° livello - intersezione tra strade con, rispettivamente, grado di saturazione maggiore di 1 e grado di saturazione compreso tra 0,75 e 1:

- SP 57 – SP 233 Ponte di Vedano;
- SP 233 – SP 16 Origgio
- SP 12 – SP 233 a Tradate
- SP 57 – A8 a Azzate Buguggiate;
- SP 1 – SS 394 a Gavirate;
- SP 50 – SS 394 a Gavirate;
- SS 344 – SS 233 a Varese.

Oltre a quanto sopra descritto, si sono sviluppate le seguenti considerazioni di tipo qualitativo – funzionale in merito alle criticità territoriali e viabilistiche:

- l'area dei Comuni di Gorla Minore, Gorla Maggiore, Marnate, Olgiate Olona, Solbiate Olona, Fagnano Olona, risulta scarsamente connessa con la direttrice autostradale A8;

- alla direttrice SS 336 risultano interconnesse numerose strade secondarie con conseguente sovraccarico e compromissione della funzionalità degli svincoli per traffico di interscambio;
- lo svincolo di Gallarate interconnette una serie di direttrici in ambito fortemente urbanizzato;
- lo svincolo di Vergiate risulta particolarmente carico di direttrici interconnesse gravitanti sull'area del Verbano, della Valcuvia e della Valtravaglia;
- l'area urbanizzata di Varese costituisce impedimento alla connessione delle numerose direttrici da nord, Valganna, Valcuvia, Porto Ceresio;
- le interconnessioni verso la provincia di Como sono costituite da rete viaria secondaria.

2.4.4.2 Ferrovia

La rete ferroviaria che interessa la provincia di Varese si estende per 246 km. Le linee sono gestite sia da Ferrovie dello Stato sia da Ferrovie Nord Milano Esercizio. Gli itinerari delle linee **FS** della provincia sono i seguenti:

- **Rho(Milano)-Gallarate-Varese:** si estende nell'area sud della provincia e garantisce il collegamento tra il nodo di Milano e il capoluogo di provincia, passando per il nodo di Gallarate, importante punto di ramificazione delle altre linee di collegamento;
- **Varese - Porto Ceresio:** rappresenta la prosecuzione dell'itinerario Gallarate - Varese. Tale tratto è impiegato esclusivamente per il trasporto passeggeri;
- **Rho (Milano) - Gallarate - Laveno -Luino:** si sviluppa nella zona nord - ovest e collega il nodo di Milano, transitando per la stazione Gallarate, a Laveno, fino a proseguire fino a Luino. Quest'ultimo mette in comunicazione la provincia con il nord della Svizzera e il centro Europa;
- **Rho (Milano) - Gallarate - Sesto Calende (Domodossola):** si estende dal nodo di Gallarate verso ovest, stabilisce i collegamenti regionali e interregionali sulla linea del Sempione;
- **(Novara) Sesto Calende- Laveno - Luino:** la linea costeggia il lago Maggiore collegando la provincia di Novara a Luino. Risulta in sovrapposizione con la tratta Laveno - Luino.

Gli itinerari delle linee delle **Ferrovie Nord Milano** sono i seguenti:

- **Milano - Saronno - Varese:** collega il nodo di Milano al capoluogo provinciale e con funzione di trasporto passeggeri;
- **Varese - Laveno:** si sviluppa nella zona nord-ovest della provincia collegando il capoluogo di provincia e Laveno;
- **Saronno-Novara:** attraversa la provincia da est a ovest e permette il collegamento tra l'aeroporto internazionale della Malpensa con Milano con il servizio di Malpensa Exspress.

Per ogni singola tratta è stato riportato, nella tavola allegata e nelle successive tabelle, il numero di treni/giorno in transito suddiviso tra treni adibiti al trasporto passeggeri e al trasporto merci.

Traffico sulla rete RFI

Tratta	Treni/Giorno	
	Passeggeri	Merci
Rho-Gallarate	185	25
Gallarate- Sesto Calende	70	35
Gallarate - Laveno	26	30
Laveno-Luino	28	43
Sesto Calende - Laveno	2	13
Gallarate - Varese	80	0
Varese - Porto Ceresio	30	0

Fonte: Trenitalia S.p.A

Traffico sulla rete FNME

Tratta	Treni passeggeri/Giorno
Saronno – Novara	30
Saronno - Malpensa	60
Saronno – Varese	75
Saronno – Milano	350
Varese – Laveno	42

Fonte: Ferrovie Nord Milano

Grado di saturazione delle linee ferroviarie della provincia di Varese

Linea	Tratta	Capacità	Totale treni/giorno	Grado di saturazione
RFI	Rho-Gallarate	220	210	0,95
	Gallarate- Sesto Calende	220	105	0,48
	Gallarate - Laveno	85	56	0,66
	Sesto Calende - Laveno	75	15	0,20
	Laveno-Luino	85	71	0,84
	Gallarate - Varese	160	80	0,50
	Varese - Porto Ceresio	80	30	0,38
FNME	Saronno – Rescaldina	200	90	0,45
	Rescaldina - Busto	80	90	1,13
	Busto - Novara	80	30	0,38
	Busto - Malpensa	200	60	0,37
	Saronno - Malnate	200	75	0,30
	Malnate - Varese	80	75	0,94
	Saronno- Milano	420	350	0,83
	Varese - Laveno	80	42	0,53

Fonte: elaborazioni TRT – Erre.Vi. A.

La criticità più rilevante risulta essere il tratto di poco più di 7 chilometri tra Rescaldina e Busto dove al traffico della Saronno - Novara si sommano i treni per Malpensa; è tuttavia in corso il raddoppio della linea nell'ambito dei lavori di interrimento a Castellanza. Le tratte Rho - Gallarate e Malnate - Varese risultano ad alta criticità con un grado di saturazione superiore a 0,9.

2.4.4.3 Stazioni ferroviarie e raccordi

Sulla rete ferroviaria della provincia i raccordi ferroviari attivi sono limitati solo ad alcune realtà produttive consolidate. È da sottolineare, infatti, che il trasporto merci sulla rete ferroviaria risente della perdita di interesse per il tradizionale trasporto "a carri", ritenuto oggi poco soddisfacente in termini di prestazioni e tempi di consegna, dalle imprese, ed antieconomico dagli operatori ferroviari, che si sono pertanto orientati verso il trasporto "a treno completo". Per questa tipologia di trasporto i vecchi binari di raccordo risultano inadeguati servendo solo quelle realtà produttive in grado di generare significativi volumi di merce.

Sulla rete FNME il raccordo Agrolinz (Castellanza) figura formalmente come attivo, ma da parecchi anni non viene più effettuato traffico di carri. Tutti gli altri raccordi merci presenti sulla rete FNME in provincia di Varese sono di fatto dismessi, se si esclude un raccordo "sui generis": quello della ICLET (impresa di armamento ferroviario) a Cislago.

Sulla rete FS l'unico raccordo ferroviario rilevante ancora attivo è situato alla stazione di Ternate Varano. Il binario unisce l'impianto di stazione ad una azienda di elettrodomestici.

Per quanto riguarda le stazioni ferroviarie, solo alcune effettuano movimentazione merci e sono limitate alla rete delle Ferrovie dello Stato. Si tratta di:

- Busto Arsizio;
- Gallarate;
- Luino;
- Ternate Varano Borghi.

Le caratteristiche degli impianti di stazione sono descritte nelle tabella seguente

Stazioni ferroviarie RFI con scalo merci attivo

Stazione	Attrezzature e servizi
Busto Arsizio	Piano caricatore Fianco Verifica profilo limite carico Carrellamento stradale bilancia - portata(t): 40 Gru- carico: 20 Abilitata al trasporto merci pericolose

Gallarate	Piano caricatore Fianco Verifica profilo limite carico Carrellamento stradale Gru- carico: 20 Abilitata al trasporto merci pericolose
Luino	Piano caricatore Fianco Verifica profilo limite carico bilancia - portata(t): 80 Punti doganale Trenitalia Abilitata al trasporto merci pericolose
Ternate Varano Borghi	Piano caricatore Fianco Verifica profilo limite carico Gru- carico: 6

Fonte: www.trenitaliacargo.it

2.4.5 Terminal intermodali: stato di fatto

L'offerta di trasporto merci ferroviaria è completata dalla descrizione dei terminali intermodali presenti sul territorio della provincia di Varese. Tre sono i terminali intermodali esistenti:

- HUPAC - Busto Arsizio;
- AMBROGIO - Gallarate;
- NORFOLKLINE TERMINAL – (presso HUPAC).

Di seguito viene riportato l'elenco aggiornato dei terminali esistenti in Lombardia e lo schema di riepilogo degli impianti intermodali programmati secondo quanto previsto dal Piano della Logistica della Regione Lombardia (1998)⁹.

Schema di riepilogo degli impianti esistenti in Lombardia nel 2005

Provincia	Località	Gestore	Tipologia unità di carico prevalente
Milano	Milano Greco-Pirelli	HUPAC	AV
Milano	Milano Certosa	CEMAT	UTI
Milano	Milano Certosa	O.N.T.	TEU
Milano	Milano P.ta Romana	CEMAT	UTI
Milano	Milano Rogoredo	CEMAT	TEU
Milano	Milano Smistamento	CEMAT	UTI
Milano	Milano Smistamento	IGNAZIO MESSINA & C.	TEU
Milano	Milano Smistamento	M.A.R.A.	TEU

⁹ Regione Lombardia, Piano del sistema dell'intermodalità e della logistica in Lombardia, novembre 1998.

Milano	Pioltello (Limite)	SAIMA- AVANDERO	TEU
Milano	Desio	HUPAC/ CEMAT	UTI
Milano	Melzo	C.O.M.	TEU
Milano	Melzo	SOGEMAR	TEU
Milano	Rho (Lucernate)	SOGEMAR	TEU
Milano	Arluno - Vittuone	SPINELLI - REBORA	TEU
Brescia	Brescia	N.E.T.	UTI/TEU
Lodi	Tavazzano	CHEM TERMINAL	UTI/TEU
Milano	Segrate	TRENITALIA CARGO	UTI/TEU
Varese	Gallarate	AMBROGIO TRASPORTI	UTI
Varese	Busto Arsizio	HUPAC	UTI
Varese	Gallarate	Ampliamento terminal HUPAC	UTI

Fonte: www.regione.lombardia.trasporti.it

Per quanto riguarda la provincia di Varese, è da poco entrato in funzione (settembre 2005) l'ampliamento del terminal di Busto Arsizio – Gallarate gestito da Hupac.

Il terminal di Gerenzano Uboldo allo stato attuale non rientra più nelle priorità di Ferrovie Nord Milano, in quanto si sono verificate forti opposizioni locali. FNM è invece fortemente interessata alla realizzazione del terminal di Sacconago, le cui caratteristiche vengono descritte successivamente

2.4.5.1 Hupac - Terminal di Busto Arsizio-Gallarate

In Italia Hupac gestisce attualmente tre terminal: Milano Greco, Busto Arsizio, Desio. A Milano viene svolta l'attività relativa al traffico combinato accompagnato, ovvero il trasporto su treno di unità di carico (UTI) più motrice, a Busto Arsizio e Desio viene effettuato traffico non accompagnato, con trasporto solo delle UTI.

Hupac, con il terminal di Busto Arsizio, gestisce un punto nodale di importanza strategica nel traffico shuttle europeo. Partendo da una realtà di 1 coppia di treni al giorno, l'attività intermodale a Busto si è sviluppata negli anni fino ad arrivare ad una media di 15 coppie di treni al giorno. Il trasbordo delle Uti, dall'autotreno al carro ferroviario e viceversa, viene effettuato con l'ausilio di 6 gru a portale e 2 gru gommate. Lo scalo è costituito da 8 binari ferroviari, 3 corsie di carico/scarico parallele ai binari e 2 aree di sosta per semirimorchi.

Tra gli investimenti prioritari di Hupac negli ultimi anni è rientrato l'ampliamento in territorio di Gallarate del terminal di Busto Arsizio.

Caratteristiche del terminal Hupac di Busto Arsizio-Gallarate

Superficie complessiva	110000 mq
Infrastrutture e impianti ferroviari	18.500 mq
Terminal (aree di trasbordo e stoccaggio)	86.800 mq
Fabbricati uffici e servizi logistici	1.200 mq

Gru totali	8
- a portale	6
- mobili	2
Binari complessivi	8
binari > 550 m	7
Lunghezza totale binari	5200 m
Accessibilità stradale	SS 336 – A8
Accessibilità ferroviaria	Linea RHO – Busto Arsizio – Gallarate – Sesto Calende
Ufficio doganale	Presente

Fonte: www.hupac.it

L'ampliamento a Gallarate

Il 9 settembre 2005 Hupac ha inaugurato il terminal ampliato di Busto Arsizio-Gallarate. Con una superficie complessiva di 250.000 m² l'impianto offre una capacità iniziale di 23 coppie di treni Shuttle Net al giorno.

Il terminal di Busto Arsizio-Gallarate è diventato così uno dei centri intermodali più importanti a sud delle Alpi per il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia. La capacità operativa a medio termine è di 30 coppie di treni al giorno, pari al trasbordo giornaliero di 1.500 spedizioni stradali.

Con l'ampliamento la capacità di interscambio dell'impianto passa da 3,5 milioni di tonnellate/anno movimentate a circa 6 milioni, e sottrae dalla viabilità circa 240.000 mezzi pesanti/anno a lunga percorrenza. Inoltre, grazie alla possibilità di concentrare grandi quantitativi di traffico ferroviario nell'impianto, il terminal può movimentare esclusivamente via treno circa il 25% del suo traffico (con la cosiddetta tecnica "gateway": interscambio merci treno-treno per mezzo di gru), funzionando come una sorta di "hub" ferroviario che rilancia su relazioni nazionali parte del suo traffico internazionale.

Dallo studio di impatto ambientale redatto nel 2001 per l'ampliamento si ricavano inoltre le stime dei flussi di traffico stradale indotto nel giorno medio feriale, che calcola il flusso di traffico prodotto dall'impianto in funzione alla capacità massima raggiungibile attraverso una analisi comparata basata sui dati rilevati dalle indagini effettuate nel 1996 e nel 2001.

Traffico stradale giornaliero medio in entrata/uscita dal terminal - previsioni

	2001	2002	2003	2004	2005
Veicoli in entrata	272	274	275	279	330
Veicoli in uscita	272	274	275	279	330

Come più volte ricordato, tali valori si riferiscono unicamente ai veicoli carichi; per determinare gli effettivi flussi di traffico interessanti il Terminal, occorre tenere conto dei viaggi a vuoto.

Dai dati forniti dalla società di gestione risulta una stima dei flussi complessivi pari a: traffico giorno medio 2005 min = 440 veic./giorno.

2.4.5.2 Ambrogio Trasporti - Terminal di Gallarate

La Ambrogio Trasporti non effettua trasporti di tipologia ferro-ferro (Gateway), dai dati forniti dalla società di gestione risulta un flusso veicolare di 100 automezzi pesanti/giorno può essere suddiviso in base alle aree di origine e destinazione dei camion, secondo le seguenti proporzioni:

- 5% Provincia di Varese;
- 45 % Lombardia;
- 55 % resto di Italia.

2.4.5.3 Lo scalo aeroportuale cargo di Malpensa

Malpensa è un sistema aeroportuale che garantisce agli utenti e agli operatori economici una vasta offerta di collegamenti nazionali ed esteri, contribuendo allo sviluppo economico nazionale.

Attualmente, la globalità delle merci, in partenza e in arrivo a Malpensa, è gestita da tre operatori: Malpensa Logistica Europa (MLE), Alha Airport e Federal Express. MLE e Alha Airport sono handler merci che svolgono, in regime di piena concorrenza e per conto dei vettori operanti sullo scalo, tutte le attività di movimentazione e di stoccaggio delle merci con contratto di trasporto aereo, mentre Federal Express svolge attività di corriere espresso.

Cargo City

SEA sta realizzando l'ultima fase di Cargo City, il nuovo edificio merci situato in prossimità del Terminal 1 e caratterizzato da spazi e impianti, comprendenti:

- 2 nuovi magazzini di prima linea, per complessivi 45.000 mq (di cui 20.000 già occupati da MLE);
- nuovi uffici, con un'estensione pari a 8.000 mq, dotati di servizi centralizzati quali riscaldamento, aria condizionata e servizi informativi aeroportuali;
- spazi per servizi commerciali.

Il progetto Cargo City comprende una piattaforma informatica denominata Cargo Community System, a cui potranno connettersi tutti gli operatori del settore. Cargo City include inoltre i servizi commerciali necessari: bar, mensa, ristoranti, banche, posta e parcheggi custoditi.

Il progetto dell'intero complesso di Cargo City comprende due edifici per le attività di stoccaggio e per la preparazione dei carichi, di impianti meccanizzati per la movimentazione delle merci e di piazzole di sosta per gli aeromobili "all cargo".

I servizi offerti dai magazzini possono essere così riassunti:

- handling merci: import, export, tracing;
- handling posta: import, export, interfaccia con vettori;
- logistica e trasporti.

Attualmente, l'unico operatore presente a Cargo City è MLE (trasferitosi nel maggio 2002 dal Terminal 2), che gestisce un magazzino di circa 20.000 mq. Nel 2006, Alha dovrebbe spostarsi dal Terminal 2, dove attualmente è presente con circa 12.000 mq di magazzino, a Cargo City e occupare la nuova struttura ormai ultimata.

La tabella sintetizza alcune delle principali caratteristiche dell'attività di MLE. Il magazzino è organizzato in 4 aree, destinate al trattamento delle merci in import ed export, della posta e dei prodotti deperibili. Le unità di carico aeree che devono rimanere in deposito sono stoccate nella zona sopraelevata e vengono movimentate attraverso un impianto automatizzato.

Attività di MLE (2004)

Area complessiva	46.000 mq
Area coperta (magazzino + uffici)	20.000 mq
Ribalte carico/scarico	40
Merce movimentata 2004	130.000 t
Posta movimentata 2004	15.000 t
Fatturato 2004	22 milioni di euro
Personale interno 2004	220 dipendenti
Compagnie aeree clienti	80

Fonte: MLE

2.4.6 Individuazione degli operatori del trasporto merci e della logistica

L'utilizzo dei dati del censimento ISTAT 2001 ha permesso di disporre di una panoramica completa degli operatori logistici (unità locali) presenti all'interno della provincia di Varese in funzione della loro localizzazione (per comune) e del numero degli addetti (parametro maggiormente significativo a disposizione per stimare la dimensione dei singoli operatori) e di localizzare gli insediamenti logistici con superficie coperta maggiore di 5.000 mq (situazione aggiornata a ottobre 2005).

Nella tabella seguente sono riportate le sette categorie (massimo livello di disaggregazione) estratte dalla Sezione "I - Trasporti, Magazzinaggio, Comunicazioni" (classificazione ATECO '91¹⁰) ritenute rilevanti ai fini del censimento degli operatori della logistica e del trasporto merci.

Operatori della logistica e del trasporto merci nella provincia di Varese

Categoria	Descrizione	Unità locali	Addetti
60.25.0	Trasporto di merci su strada	1.172	3.712
63.11.1	Movimento merci relativo a trasporti aerei	3	188
63.11.3	Movimento merci relativo a trasporti terrestri	26	459
63.12.1	Magazzini di custodia e deposito	29	239
63.40.1	Spedizionieri e agenzie di operazioni	113	625

¹⁰ La classificazione delle attività economiche attualmente utilizzata è la "ATECO 2002", introdotta però successivamente al censimento del 2001, che aveva come riferimento la "ATECO '91". Le differenze tra le due classificazioni sono comunque irrilevanti ai fini della nostra analisi.

	doganali		
63.40.2	Intermediari dei trasporti	13	57
64.12.0	Attività di corriere diverse da quelle postali	26	125
Totale categorie		1.382	5.405

Fonte: ISTAT, 2001

Alcune osservazioni di carattere generale relative alla prima categoria (Trasporto di merci su strada):

- le localizzazioni tendono prevalentemente a concentrarsi nella zona meridionale della provincia (Busto Arsizio, Gallarate, Somma Lombardo, Origgio), salva l'eccezione di Varese;
- le imprese di autotrasporto diminuiscono notevolmente se si escludono le imprese più piccole (le imprese fino a 5 addetti rappresentano l'85% del totale). Anche per questa categoria la maggior densità d'imprese si riscontra nella zona meridionale e a Varese.

2.4.6.1 Localizzazione degli insediamenti logistici con superficie coperta maggiore di 5.000mq

Sono stati rilevati e indicati nella tavola seguente, gli insediamenti logistici con superficie coperta maggiore di 5.000 mq, ripartiti in due gruppi:

- in rosso sono rappresentati i magazzini degli operatori presso i quali prevale l'attività di movimentazione della merce rispetto all'attività di stoccaggio (corrieri, collettame, groupage),
- in verde sono indicati gli operatori logistici che svolgono prevalentemente attività di stoccaggio e tengono in giacenza la merce più a lungo.

Sono stati rappresentati anche i magazzini in costruzione, o già realizzati ma non ancora occupati (è il caso, ad esempio, dell'espansione di Cargo City e di Avioport Logistics Park nei comuni di Ferno e Lonate Pozzolo). Infine, si sono indicati gli aeroporti e i terminal intermodali presenti sul territorio.

La localizzazione effettuata contattando direttamente gli operatori, e quindi aggiornata a ottobre 2005, risulta abbastanza coerente con le rilevazioni del censimento 2001: le differenze principali sono rappresentate dalla presenza di consistenti insediamenti nei comuni di Origgio e Caronno Pertusella e dallo sviluppo indotto da Malpensa nei comuni di Ferno e Lonate Pozzolo. Emerge, infine, un progressivo abbandono della zona settentrionale della provincia, determinato in particolare dal trasferimento delle attività di Norfolkline da Luino a Busto Arsizio. Dall'indagine diretta viene quindi confermata la concentrazione delle attività logistiche nella zona meridionale della provincia.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Legenda
LOCALIZZAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI LOGISTICI CON SUPERFICIE COPERTA > 5000 MQ

Corrieri Collettame Groupage

Esistenti	Metri quadrati coperti	In costruzione
	5000	
	5001 - 10000	
	10001 - 15000	
	15001 - 20000	
	20001 - 25000	
	oltre 25000	

Operatori logistici - Carico completo

Esistenti	Metri quadrati coperti	In costruzione
	5000	
	5001 - 10000	
	10001 - 15000	
	15001 - 20000	
	20001 - 25000	
	oltre 25000	

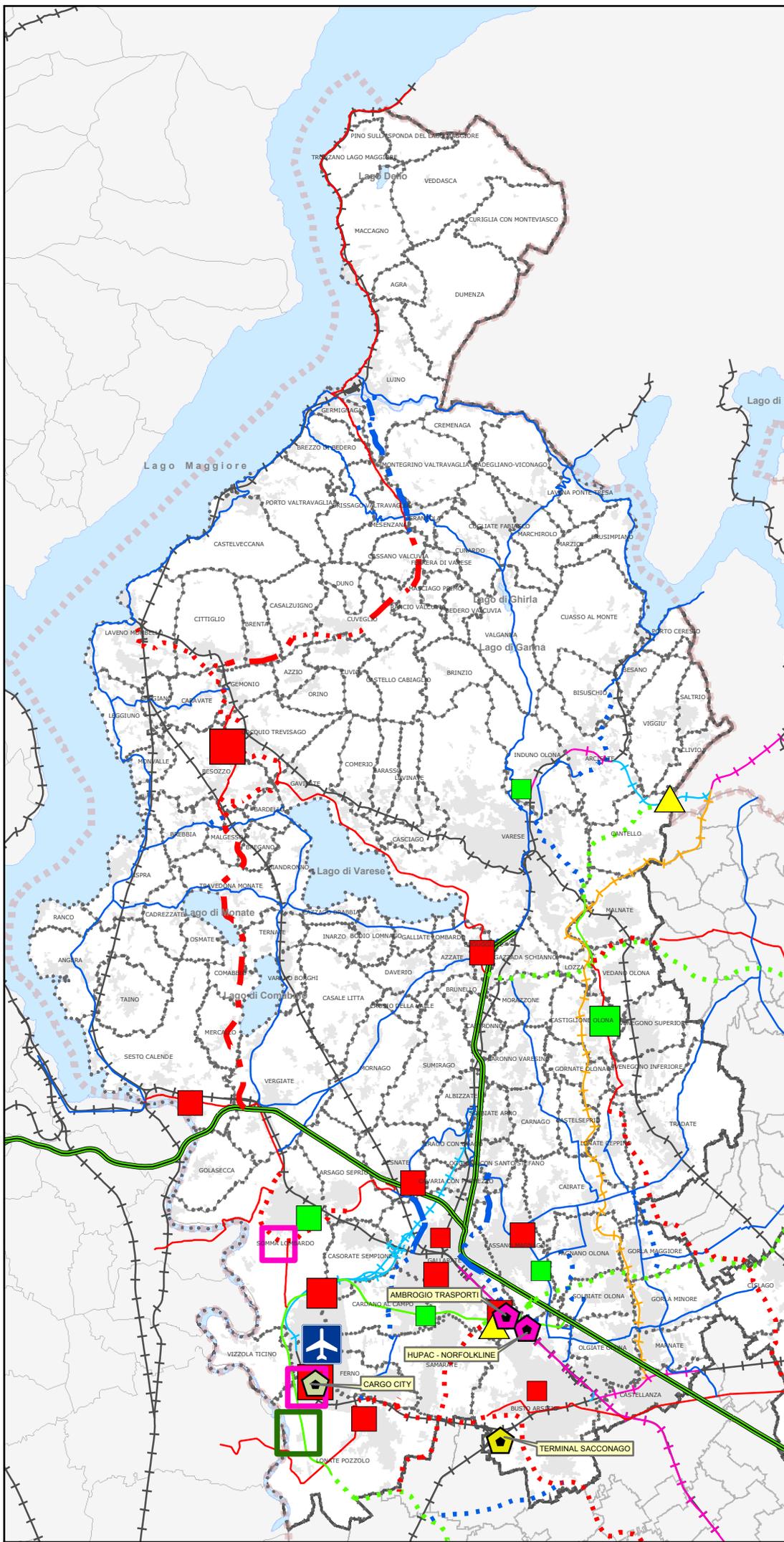
- Scalo aeroportuale merci
- Terminal intermodale
- Terminal ferroviario in progetto
- Autoporto

- Viabilità**
- Strada di 1 livello esistente
 - Strada di 1 livello di progetto
 - Strada di 1 livello in riqualifica
 - Strada di 2 livello esistente
 - Strada di 2 livello di progetto
 - Strada di 2 livello in riqualifica
 - Strada di 3 livello esistente
 - Strada di 3 livello di progetto
 - Strada di 3 livello in riqualifica

- Ferrovie**
- Linea da riqualificare
 - Linea esistente
 - Linea storica
 - Possibile riqualificazione turistica
 - Progetto

- Confini comunali
- Confine regionale
- Corpi idrici
- Confini provinciali
- Confini comunali fuori provincia
- Urbanizzato

Elaborazioni cartografiche: Ufficio S.I.T. della Provincia di Varese



2.4.6.2 Il traffico indotto

Sulla base di analisi effettuate presso realtà operative, di quanto previsto dalla Regione Lombardia (Piano della Logistica, 1998), della letteratura e tenendo conto di una serie di progetti in corso di sviluppo relativi a piattaforme logistiche e centri di interscambio merci, sono stati definiti una serie di parametri di conversione per i flussi di traffico indotti dalla presenza di attività di logistica e magazzinaggio da parte dei principali operatori del settore in provincia di Varese.

In particolare, come sopra detto, si sono individuate due macrocategorie di operatori con utilizzo differente dei mezzi di trasporto:

1) operatori logistici – carico completo;

2) corrieri – collettame – groupage.

Il primo gruppo di operatori, a parità di area coperta di magazzino, è in grado normalmente di fare un uso intensivo della superficie e di sfruttarne significativamente l'altezza.

D'altra parte, proprio per le caratteristiche del magazzino, la merce può rimanere all'interno per più giorni e anche settimane laddove, in particolare, siano previste terziarizzazioni di attività di aziende produttive.

Il secondo gruppo presenta un uso dell'area meno intenso, ma il ciclo di permanenza della merce è molto breve, in qualche caso con il magazzino che fa da transit point in tempo reale.

Per quanto riguarda i mezzi utilizzati si osserva che in ambito logistico propriamente detto i veicoli sono in larga parte configurabili come pesanti di grandi dimensioni, mentre nelle attività collettamistiche si rileva l'utilizzo frequente anche di veicoli medi, di furgoni e furgoncini. Ecco un'ipotesi dei parametri che caratterizzano le due tipologie di operatori.

- Operatore logistico

4÷6 t/mq anno

9÷11 t/veicolo

- Corriere collettamista

5÷15 t/mq anno

3÷6 t/veicolo

Rispetto alle superfici di area coperta dei principali operatori (con disponibilità di superficie coperta pari o superiore a 5.000 mq) individuati hanno complessivamente 240.500 mq che, in termini di flussi veicolari, possono corrispondere ai seguenti range di traffico monodirezionale (in entrata o in uscita).

Il traffico di veicoli merci/giorno generato dai magazzini > 5000 mq

	Ipotesi bassa	Ipotesi alta
Numero veicoli/giorno generati dai centri logistici e magazzini principali per direzione	1.200÷1.400	1.800÷2.000

Fonte: Elaborazioni TRT, ERREVIA

2.4.7 Criticità e potenzialità del sistema varesino: analisi swot

Nel delineare un quadro analitico/interpretativo, in grado di individuare il posizionamento competitivo della provincia di Varese nel più vasto contesto del territorio del Nord-Ovest italiano, si è ritenuto opportuno utilizzare l'analisi di tipo SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*), finalizzata a identificare i punti di forza e di debolezza del sistema locale alla luce delle opportunità, dei rischi e delle sfide che si manifestano nell'ambiente esterno.

Tale analisi da un lato fornisce una chiave di lettura interpretativa di quanto descritto nei capitoli precedenti in termini conoscitivi, dall'altro risulta propedeutica all'ultima parte del rapporto dedicata a definire il quadro propositivo.

Di seguito si presenta una tabella di sintesi, che mette a confronto punti di forza/debolezza e opportunità/minacce relative all'intero sistema provinciale varesino, con particolare riguardo alle implicazioni infrastrutturali e logistico-territoriali.

Analisi SWOT

Punti di forza	Punti di debolezza
TERRITORIO, INFRASTRUTTURE E LOGISTICA	
<p>L'area varesina, collocata in posizione geografica intermedia rispetto alle reti di comunicazione est-ovest e nord-sud, occupa un punto di snodo in relazione alle rotte del trasporto e della logistica nazionale e internazionale.</p> <p>La presenza sul territorio dell'aeroporto internazionale di Malpensa, con funzioni di hub sia per le persone che per le merci, rappresenta una grande potenzialità per il territorio.</p> <p>Sono presenti due terminal intermodali (Hupac e Ambrogio Trasporti) molto forti localizzati nell'area meridionale della provincia (Busto Arsizio e Gallarate).</p>	<p>La posizione della provincia di Varese risulta leggermente decentrata rispetto alle grandi direttrici che si stanno sviluppando a livello internazionale e che vanno privilegiando i corridoi infrastrutturali collocati a Sud-Ovest rispetto alla provincia.</p> <p>Con riferimento alle infrastrutture stradali si riscontrano problematiche di capacità e deflusso sulla rete forte e di gerarchia e uso improprio sulla rete intermedia e minore. Sulla rete ferroviaria emergono alcune criticità puntuali in termini di rapporto traffico/capacità.</p> <p>L'area meridionale della provincia è caratterizzata da elevati livelli di congestione causati dal traffico merci.</p>
ECONOMIA	
<p>La tradizione imprenditoriale del varesotto è antica: è forte una cultura d'impresa radicata localmente.</p> <p>Il tessuto delle PMI è ricco e diversificato sotto il profilo settoriale e della dinamicità imprenditoriale.</p> <p>Sono presenti due principali sistemi locali con caratteri distrettuali: il distretto tessile-abbigliamento nel Gallaratese e il distretto metalmeccanico nella Valle dell'Arno.</p> <p>Sono presenti imprese innovative in settori ad alta tecnologia e ad elevato valore aggiunto (strumenti di precisione e moda), nelle quali è impegnato capitale umano altamente qualificato. Molto elevata risulta la propensione all'export.</p>	<p>Alcune filiere produttive tradizionali (tessile e abbigliamento) sono in difficoltà nel nuovo contesto competitivo.</p> <p>Le PMI mostrano tassi di crescita inferiori alla media nazionale, soprattutto nei settori di specializzazione che dovrebbero essere trainanti dello sviluppo locale.</p> <p>Le dinamiche settoriali positive sembrano provenire soprattutto dalle imprese di medie e grandi dimensioni.</p>
ISTITUZIONI E NETWORK	

<p>È presente un forte <i>network</i> di attori economico-sociali, rappresentativi di un tessuto ricco e articolato. La società locale è relativamente coesa ed è presente una buona condivisione dei grandi obiettivi strategici.</p> <p>Sono presenti l'Università dell'Insubria a Varese e la LIUC a Castellanza; quest'ultima conta sulla presenza del CRMT – Centro di Ricerca sui Trasporti e le Infrastrutture.</p>	<p>La propensione all'azione congiunta per la realizzazione concreta di investimenti che rafforzino l'intero sistema economico-territoriale non appare molto elevata.</p>
<p>TURISMO</p>	
<p>La provincia dispone di straordinarie risorse turistico-ambientali, in particolare con il lago Maggiore e il Ticino.</p>	<p>Manca una offerta adeguata nei servizi a sostegno e a complemento del turismo ricreativo e nel segmento del turismo d'affari.</p>
<p>Opportunità</p>	<p>Minacce</p>
<p>Il quadro progettuale di infrastrutture stradali è molto ricco e sostanzialmente definito. Sono ipotizzabili interventi di miglioramento nel breve-medio periodo su una serie di nodi stradali dove è emersa un'elevata criticità.</p> <p>Malpensa evidenzia ampi margini di crescita a parità di infrastrutture. Può essere incentivato il posizionamento di operatori logistici in un'area con grandi potenzialità.</p>	<p>In termini di infrastrutture stradali permane un livello di incertezza sulle priorità e sui tempi di realizzazione di quanto previsto.</p>
<p>Opportunità o minaccia?</p>	
<p>Emerge una crescente concorrenzialità di altre aree rispetto sia allo sviluppo delle attività di logistica e di trasporto che alla localizzazione di nuovi insediamenti logistici: in particolare, da Ovest a Sud, il CIM di Novara, l'interporto di Rivalta Scrivia (e l'area di Tortona), passando per l'area intorno a Milano, fino a tutto il territorio compreso tra Milano e Piacenza (in costante sviluppo dal punto di vista degli insediamenti logistici).</p> <p>La diffusione di insediamenti logistici, e i conseguenti flussi di traffico merci, al di fuori della provincia di Varese può essere letta in chiave positiva nel caso si limiti a trasferire solo traffico e congestione, mentre è da interpretare come minaccia qualora la provincia non riesca ad attrarre quelle attività a maggior valore aggiunto, portatrici di know-how e benefici in termini occupazionali.</p>	

2.4.8 L'offerta infrastrutturale negli scenari di Piano

In questo capitolo sono presentate le misure che compongono lo scenario infrastrutturale previsto a livello provinciale. Lo scenario propone una scansione temporale delle misure che presuppone la loro messa a regime in un arco temporale di breve-medio periodo (2006-2010) e di lungo periodo (2011-2020). L'articolazione temporale delle misure è definita in base:

- all'avanzamento progettuale degli interventi;
- al loro grado di copertura finanziaria;
- alle criticità tecniche e politiche.

La scelta di analizzare il quadro infrastrutturale futuro a due orizzonti temporali distinti permette di valutare l'evoluzione dell'offerta e della domanda di mobilità nel tempo e quindi individuare impatti e criticità

L'analisi riferisce, altresì, circa lo stato di attuazione degli interventi infrastrutturali (stradali, ferroviari e a sostegno dell'intermodalità merci). Si tratta di interventi promossi e sostenuti dalle Comunità locali (Amministrazione Provinciale e EE.LL.), dagli enti di governo e programmazione (Regione Lombardia), dai gestori delle infrastrutture e dei servizi (ANAS, Concessionarie autostradali, Trenitalia e RFI, queste ultime rispettivamente azienda ferroviaria e gestore dell'infrastruttura).

La descrizione degli interventi (tipologia, localizzazione, stato d'attuazione e soggetto attuatore) tiene conto delle informazioni messe a disposizione dalla Provincia di Varese e da altre fonti, quali ad esempio l'Osservatorio Territoriale delle Infrastrutture promosso da Assolombarda e Unioncamere.

A livello di analisi dello schema generale della rete viaria occorre distinguere tra gli interventi di carattere locale costituiti da varianti e/o potenziamenti di itinerari esistenti e nuovi itinerari; entrambe le categorie, secondo gli scenari temporali considerati, concorrono alla progressiva risoluzione delle principali criticità del sistema costituite dai tratti con grado di saturazione maggiore di 1 o prossimo a 1 e dalle intersezioni con criticità di 1° e 2° livello, nonché a migliorare il rapporto funzionale – territoriale della rete.

Tra gli interventi considerati, rappresentano nuovi itinerari, in ordine di temporalizzazione attuativa, il collegamento Boffalora Malpensa, l'Autostrada Pedemontana, il collegamento Autostradale Varese Como. In particolare, il quadro complessivo dell'assetto funzionale della rete stradale si caratterizza come di seguito descritto per ciascun scenario temporale considerato.

La valutazione del grado di saturazione della rete stradale per gli scenari considerati in ragione degli effetti redistributivi della domanda di traffico è stata effettuata sulla base dei dati di traffico riferiti allo stato attuale e della valenza trasportistica delle nuove infrastrutture.

2.4.8.1 Scenario 2010

Rete stradale

Per quanto riguarda la rete stradale, gli interventi in programma nel breve – medio periodo sono sintetizzati nella tabella seguente¹¹.

Stato d'avanzamento degli interventi viabilistici a scala provinciale e sovra provinciale (2010)

Localizzazione/descrizione	Stato d'attuazione	Soggetto attuatore	Fine lavori prevista
Accessibilità Malpensa			
Superstrada Malpensa Boffalora	Lavori in corso	ANAS	2006
Variante SS 341 fino alla SS 336	Progetto preliminare	ANAS	Da definire
Raccordo Autostradale A8 SS 336 (Bretella di Gallarate)	Progetto preliminare	ANAS	Da definire
Tangenziale di Somma Lombardo	Studio di fattibilità	ANAS	Da definire
Altri interventi			
Prosecuzione SP1 Cocquio Trevisago -Gemonio	Lavori in corso	Provincia	2006
Prosecuzione SP1 Gemonio - Cittiglio	Progetto pesecutivo	Provincia	2007
Prosecuzione SP1 Gavirate - Besozzo	Progetto preliminare	Provincia	2010
Variante alla SS 344 tra Arcisate e Bisuschio	Progetto preliminare	ANAS	Da definire
Riqualificazione SP 26	Progetto esecutivo	ANAS	2006
Variante SS 394 Verbano Orientale	Studio di fattibilità	ANAS	Da definire
Variante SP 14 SP 40	Progetto definitivo	Provincia	Da definire
Collegamento SS 342 - SS 233	Progetto definitivo	ANAS	2008
Peduncolo di Vedano	Studio di fattibilità	ANAS	Da definire
Riqualificazione SS 629	Progetto preliminare	ANAS	Da definire

Gli interventi ricadenti nello scenario temporale in esame comprendono la realizzazione del Collegamento Boffalora – Malpensa, quale nuovo itinerario di rete principale e alcune opere in variante e/o in ammodernamento in sede di itinerari di rete locale: tali interventi presentano i seguenti sviluppi complessivi e le conseguenti percentuali di incremento della rete rispetto allo sviluppo attuale.

¹¹ Per ulteriori approfondimenti sui singoli progetti si rimanda alle schede allegate al rapporto.

Rete stradale scenario medio termine (2010)

	Sviluppo rete stradale (metri)	
	Doppia carreggiata	Semplice carreggiata
Stato di fatto	122250	847550
Scenario 2010	8512	41963
Sviluppo totale	130762	889513
% incremento	7	5

Le tratte stradali che assumono i livelli di saturazione maggiori, ossia rapporto traffico/capacità maggiore di 1, sono:

- SP 527 e SP 233 tra Busto Arsizio, Saronno, Tradate e Caronno Pertusella;
- SS 33 tra Gallarate e Castellanza;
- SP 20 e SP 12 tra Busto Arsizio, Cassano Magnago e Solbiate Arno;
- SP 50 tra Ispra e Gavirate;
- SP 1 tra Gavirate e Buguggiate;
- SS 344 tratto Induno Olona - Varese;
- SP 57 tratto Azzate Buguggiate - Ponte di Vedano.

Lo sviluppo di tali tratte, rapportato allo sviluppo complessivo della rete stradale, costituisce una percentuale pari a 11%, ridotta rispetto al valore determinato per lo stato attuale precedentemente riportato (12%)

Rete stradale con rapporto traffico/capacità > 1 scenario medio termine (2010)

Denominazione strada	Estensione (km)
SP 527 tra Busto Arsizio, Saronno	16,60
SP 233 tra Saronno, Tradate e Caronno Pertusella	24,65
SS 33 tra Gallarate e Castellanza	16,29
SP 20 tra Busto Arsizio, Cassano Magnago e Solbiate Arno	8,07
SP 12 tra Cassano Magnago e Tradate	12,46
SP 50 tra Ispra e Gavirate	2,73
SP 1 tra Gavirate e Buguggiate	14,37
SS344 tratto Induno Olona - Varese	3,90
SP57 tratto Azzate Buguggiate - Ponte di Vedano	5,01
Totale	104,08
Totale rete stradale provinciale e statale	970,38
Incidenza %	11

Non risultano tratte autostradali che assumono grado di saturazione maggiore di 1, come accade invece nella situazione attuale.

Le tratte stradali che assumono grado di saturazione prossimo a 1 sono:

autostrada A8 tratto bivio A9 - Gallarate e tratto Varese - Cavaria;

- SP 233 da Varese a Tradate;
- SS 394 da Laveno a Germignaga e da Gavirate a Varese;
- SS 233 da Ponte Tresa a Varese;

- SS 344 da Porto Ceresio a Bisuschio;
- SS 33 da Sesto Calende a Somma Lombardo e da Somma Lombardo a Gallarate;
- SP 17 da Mornago a Buguggiate;
- SP 16 Uboldo.

Lo sviluppo di tali tratte, rapportato allo sviluppo complessivo della rete stradale e autostradale, costituisce una percentuale pari rispettivamente a 12 % e 50 %, ridotta rispetto al valore relativo ai tratti provinciali e statali allo stato attuale (13%) e incrementata rispetto alla rete autostradale (40%) che, migliorando le tratte pesantemente congestionate (rapporto traffico/capacità > 1), vede ovviamente aumentare le tratte prossime alla congestione.

Rete stradale con rapporto traffico/capacità compreso fra 0.75 e 1 scenario medio termine (2010)

Denominazione strada	Estensione (km)
SP 233 da Varese a Tradate	18,04
SS 394 da Laveno a Germignaga e da Gavirate a Varese	47,62
SS 233 da Ponte Tresa a Varese	25,30
SS 344 da Porto Ceresio a Bisuschio	0,95
SS 33 da Sesto Calende a Somma Lombardo e da Somma Lombardo a Gallarate	11,80
SP 17 da Mornago a Buguggiate	6,41
SP 16 Uboldo	1,69
Totale	111,81
Totale rete stradale provinciale e statale	970,38
Incidenza %	12

Rete autostradale con rapporto traffico/capacità compreso fra 0.75 e 1 scenario medio termine (2010)

Denominazione strada	Estensione (km)
A8	25,02
Totale	25,02
Totale rete autostradale	49,90
Incidenza %	50

Sulla base analitica del grado di saturazione della rete possono essere evidenziati i nodi critici rappresentati dalle intersezioni di strade di cui almeno due rientranti nei rapporti di cui ai precedenti elenchi (grado di saturazione maggiore di 1 – grado di saturazione compreso tra 0,75 e 1).

Criticità di 1° livello – Intersezione di strade entrambe con grado di saturazione maggiore di 1:

- SP233 – SP 527 a Saronno;
- SS 33 – SP 527 a Castellanza;
- SP 20 – SS 33 a Busto Arsizio;

- o SP 12 – SP 20 a Cassano Magnano.

Criticità di 2° livello – intersezione tra strade con, rispettivamente, grado di saturazione maggiore di 1 e grado di saturazione compreso tra 0,75 e 1:

- o SP 57 – SP 233 Ponte di Vedano (risoluzione del nodo in appalto);
- o SP 233 – SP 16 Origgio;
- o SP 17 – SP 1 a Azzate;
- o SP 57 – A8 a Azzate Buguggiate;
- o SS 344 – SS 233 a Varese.

Rete ferroviaria

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, gli interventi in programma nel breve – medio periodo sono volti:

- o al potenziamento della rete delle Ferrovie Nord lungo la direttrice Novara – Saronno – Seregno (gronda nord);
- o all’aumento dell’accessibilità a Malpensa attraverso la creazione di nuove relazioni con Milano, Novara e Lugano.

Nella tabella seguente viene fornito un quadro sintetico degli interventi.

Stato d’avanzamento progetti rete ferroviaria. Scenario 2010

Intervento	Stato d'attuazione	Soggetto proponente	Fine lavori prevista
Interramento e raddoppio nodo di Castellanza.	Lavori in corso	FNM	2007
Recupero raccordo "X" RFI – FNM a Busto	Lavori in corso	FNM –RFI	2007
Potenziamento tratta Novara - Busto Arsizio. Raddoppio selettivo	Lavori in corso	FNM	2008
Riqualificazione tratta Saronno Seregno	Il CIPE ha approvato il progetto preliminare. In corso la progettazione definitiva	FNM	2007
Arcisate – Stabio	Redatto il progetto preliminare	RFI	2008
Terzo binario Rho – Gallarate	Redatto il progetto preliminare, l’opera è in Legge Obiettivo	RFI	2010

Fonte: elaborazione TRT su dati provincia di Varese e www.otinordovest.it

A seguito di tali interventi è previsto dai due operatori ferroviari un incremento dei servizi sia merci che passeggeri. Per quanto riguarda il servizio merci sono da sottolineare le seguenti novità:

- o l’avvio del servizio anche sulla rete delle Ferrovie Nord, in particolare sulla linea Saronno - Seregno (5 treni/giorno previsti) e sulla Saronno - Novara (20 treni/giorno). L’apertura della propria rete alla circolazione delle merci è volta a cogliere l’opportunità di una relazione con il crescente ruolo del nodo di Novara nel quadro del trasporto merci del Nord Italia;

- o la creazione di nuove tracce orarie sulla linea Rho – Gallarate. È da ricordare infatti che la linea è interessata dai crescenti traffici merci dei terminal intermodali di Busto e Gallarate.

Per quanto riguarda il servizio viaggiatori, le novità riguarderanno:

- o la creazione di nuove relazioni con la Svizzera attraverso la linea Arcisate Stabio sia locali (76 treni/giorno tra Varese e Mendrisio – Lugano) sia di lunga percorrenza (18 treni/giorno sulla relazione Lugano - Malpensa);
- o un nuovo collegamento (40 treni/giorno) sulla relazione Milano Centrale - Malpensa a seguito della entrata in esercizio del "passantino" tra Milano Centrale e Garibaldi;
- o un nuovo servizio per Malpensa (32 treni/giorno) da Bergamo e Brescia percorrendo la "pedegronda ferroviaria" (Bergamo - Carnate - Seregno - Saronno - Malpensa);
- o il rafforzamento (32 treni/giorno) della relazione Sempione - Domodossola - Milano;
- o il potenziamento dei servizi suburbani S5 Gallarate per Milano Passante (64 treni/giorno).

Livello di saturazione della rete e criticità

Sulla base della rete prevista al 2010 e dei servizi passeggeri e merci sopra descritti è stata costruita la seguente tabella riassuntiva.

Grado di saturazione delle linee ferroviarie. Scenario 2010

Gestore rete	Tratta	Capacità	Treni locali	Treni a lunga percorrenza	Treni merci	Totale treni/giorno	Grado di Saturazione
RFI	Rho-Busto	330	175	32	30	237	0,71
RFI	Busto - Gallarate	330	175	64	30	269	0,81
RFI	Gallarate-Sesto C.	220	38	32	44	122	0,55
RFI	Gallarate - Laveno	85	23	-	30	53	0,62
RFI	Sesto C. - Laveno	75	16	-	40	56	0,75
RFI	Sesto C. - Oleggio (NO)	80	16	-	40	56	0,70
RFI	Laveno-Luino	85	33	-	47	80	0,94
RFI	Gallarate - Varese	160	50	32	-	82	0,51
RFI	Varese - Arcisate	200	106	18	-	124	0,62
RFI	Arcisate - Stabio	200	76	18	-	94	0,47

RFI	Varese - P. Ceresio	80	30	-	-	30	0,38
FNM	Saronno - Seregno	90	38	-	5	43	0,47
FNM	Saronno - Busto	220	168 (40)		20	186	0,84
FNM	Busto - Bivio Mpx	220	166 (40)	32 (32)	20	218	0,99
FNM	Bivio Mpx - Novara	200	30	-	20	50	0,25
FNM	Busto - Malpensa	200	136 (40)	32 (32)	-	168	0,84
FNM	Saronno - Malnate	200	75	-	-	75	0,30
FNM	Malnate - Varese	80	75	-	-	75	0,94
FNM	Saronno- Milano	420	390 (40)	-	-	400	0,92
FNM	Varese - Laveno	80	42	-	-	42	0,53

Fonte: elaborazioni TRT - Erre.Vi.A. su dati TRENITALIA Spa e FNME
* Tra parentesi i treni di Trenitalia che viaggeranno sulla rete FN per raggiungere Malpensa.

Rispetto allo stato attuale gli interventi previsti porteranno un miglioramento sia sulla tratta Saronno - Busto Arsizio (bivio Malpensa) sia sulla tratta Rho - Gallarate. Tuttavia è da sottolineare che le stesse tratte saranno interessate, secondo le previsioni degli operatori dei servizi ferroviari, da un notevole aumento dei treni, sia passeggeri che merci.

Infatti, sulla base delle previsioni sopra esposte è importante sottolineare che la linea Rho - Gallarate (soprattutto nella tratta Gallarate - Busto) sarà interessata prima della realizzazione del terzo binario (fine lavori prevista 2010) dalla nuova relazione tra la Svizzera e Malpensa via Arcisate Stabio la cui entrata in esercizio è prevista per il 2008. Nel breve periodo è quindi necessario accelerare l'iter per il potenziamento della linea che è inoltre interessata dai crescenti traffici merci con origine o destinazione i terminal intermodali di Hupac e Ambrogio.

Per quanto riguarda la tratta Busto Arsizio - bivio Malpensa se tutte le previsioni saranno rispettate sulla stessa linea si andranno a sommare i seguenti traffici.

Servizi ferroviari sulla tratta Busto Arsizio - bivio Malpensa. Scenario 2010

Relazione	Gestore del servizio	Treni/giorno
Bergamo - Saronno - Malpensa	TRENITALIA - FNME	32
Milano Cadorna - Malpensa	FNME	64
Milano Centrale - Malpensa	TRENITALIA	40
Lugano - Varese - Malpensa	TILO	32

Novara - Saronno	FNME	30
Novara - Saronno (merci)	FNME	20
Totale		218

Fonte: Ferrovie Nord Milano, Regione Lombardia: Valutazione tecnica del progetto RFI accessibilità da Nord a Malpensa, febbraio 2005

È evidente che in pochi anni l'accresciuta capacità delle due linee verrebbe sfruttata pienamente riportando il grado di saturazione vicino ai valori attuali.

Per quanto riguarda l'integrazione tra la rete RFI e la rete FNM attraverso il recupero del "raccordo X" a Busto Arsizio è necessario precisare che l'intervento presenta alcuni limiti: il raccordo X ha un raggio di curvatura molto stretto e i treni dovranno percorrere gli scambi di raccordo con la linea delle Ferrovie Nord ad una velocità massima di 30 km/h, oltre che, in alcuni casi, attraversare l'altra linea. Conseguenza di tale limitazione è una concreta perdita di capacità.

Infine è da sottolineare che il rispetto delle previsioni elencate non dipendono solo dal potenziamento delle infrastrutture ma soprattutto dall'integrazione della rete in termini operativi tra RFI e FNM.

Terminal intermodali

Sacsonago

Dopo il recente completamento dell'ampliamento del terminal intermodale Hupac Busto Gallarate, nel breve - medio periodo è prevista la realizzazione di un nuovo terminal merci nel comune Busto Arsizio, in località Sacconago, sulla linea FNM Novara Saronno.

Stato d'avanzamento progetti trasporto ferroviario merci. Scenario 2010

Intervento	Stato d'attuazione	Soggetto attuatore	Fine lavori prevista
Terminal Sacconago	In realizzazione il fascio di binari di appoggio nell'ambito del potenziamento Novara - Busto A.	FNM	2008

Fonte: FNM Ferrovie Nord Milano

Il terminale di Sacconago si svilupperà su un'area di 280.000 mq, di cui mq 260.000 circa occupati dal terminal vero e proprio ed il resto dal fascio di appoggio. Quest'ultimo risulta già in realizzazione nell'ambito delle opere di potenziamento della linea Novara Busto Arsizio ed è costituito da 3 binari elettrificati di cui uno della capacità di 700 m e due della capacità di 650 m. L'area operativa del terminal invece sarà dotata di 2 binari da 600 m e 3 binari da 500 m, questi ultimi a servizio dell'operatore logistico. La superficie coperta si prevede attorno ai 4000 mq. Il traffico interessante il terminale è previsto inizialmente in 3 treni/giorno.

Secondo le intenzioni di FNM, l'impianto è stato pensato per il trasporto "a treno completo" individuando forme di partnership con operatori logistici aventi propensione al trasporto ferroviario (traffico di coils, legname, automobili, trasporto combinato, mentre si esclude la possibilità di traffico container) in grado di fare da

volano all'avvio delle attività terminalistiche. È prevedibile quindi che le merci trasportate avranno origine o destinazione (lato gomma) in ambito prettamente locale¹².

La realizzazione del terminal di Sacconago è inserita nell'ambito dell' "Accordo di Programma Quadro per la realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa"¹³. Allo stato attuale è stato predisposto il progetto preliminare approvato dalla Regione Lombardia nel 2001. La realizzazione del terminale ferroviario di Sacconago è inoltre inserita nel "Contratto di Programma per gli investimenti sulla rete in concessione a FNME S.p.A." approvato con DGR n. VII/20647 del 11/02/2005 e sottoscritto in data 7 marzo 2005.

La specializzazione del terminal nasce dall'esigenza di distinguere la propria offerta dai terminal intermodali di Busto Gallarate e Novara le cui caratteristiche (trasporto container e localizzazione su assi importanti) sono volte a soddisfare il trasporto merci con origine e/o destinazione internazionale.

L'opzione di Sacconago sta suscitando l'interesse sia degli operatori della logistica che delle istituzioni. Dal confronto con gli "opinion leader" è infatti emersa una generale condivisione dell'iniziativa¹⁴ ed è stata indicata la necessità di insediare un centro logistico che sia di supporto alle aziende artigiane che si insedieranno nell'area adiacente al terminal, all'uopo prevista dal PRG Comunale.

La specifica collocazione del terminal tuttavia propone alcuni spunti di riflessione per quanto riguarda l'accessibilità sia stradale che ferroviaria. Dal punto di vista dell'infrastruttura ferroviaria, è necessario valutare attentamente la capacità futura della linea su cui poggia il terminale. Come già esposto nel paragrafo precedente, i lavori in corso di potenziamento potrebbero risultare insufficienti alla prevista crescita dell'offerta treni passeggeri da e verso Malpensa, limitando la disponibilità di tracce orarie per i treni merci soprattutto in direzione Saronno. In direzione Novara invece, è necessario garantire la piena integrazione dell'infrastruttura ferroviaria nel nodo di Novara.

Per garantire una accessibilità stradale all'area è necessaria una buona connessione alla rete primaria in particolare alla nuova S.S. 341 e alla Malpensa Boffalora, nonché in prospettiva, anche alla nuova SS 33.

Novara

Non può essere sottovalutato l'intervento di potenziamento dell'interporto di Novara, che si colloca lungo la direttrice Gottardo - Sempione, Genova. Il territorio novarese è peraltro interessato da importanti interventi di potenziamento della rete ferroviaria, tra cui:

- linea ad alta capacità Torino-Novara e Novara Milano;
- potenziamento della linea FNM Novara-Malpensa;
- ammodernamento della linea Novara-Domodossola, in prospettiva dell'apertura del nuovo traforo del Lötschberg.

¹² Presupposto del trasporto combinato è che la maggior parte del tragitto delle merci si effettui per ferrovia mentre i percorsi terminali e iniziali, i più corti possibili, siano effettuati su strada.

¹³ In attuazione dell'Intesa Istituzionale di Programma, sottoscritta da Presidenza del Consiglio dei Ministri e Regione Lombardia in data 3 marzo 1999.

¹⁴ Camera di Commercio, Associazione Artigiani.

Nel lungo termine troveranno realizzazione anche il nuovo tunnel di base del Gottardo (2015) e (se i programmi saranno rispettati) del Frejus (2016), nonché la nuova linea ad alta capacità Genova-Novara (2012). Questa rete di moderne infrastrutture convergerà su Novara aprendo il territorio ai grandi traffici commerciali internazionali e intercontinentali.

Tant'è che, come si evidenzia nel riquadro seguente, l'interporto stesso è oggetto di potenziamento.

Interporto C.I.M. Novara: il progetto di potenziamento

Descrizione	Terminale Intermodale di mq 104.000 con 7 binari da 416/cad. per un totale di ml 2912 utili. Magazzino Logistico di mq 4.000 coperti con mq 600 di uffici interni al fabbricato e raccordo ferroviario, insistenti su un lotto di mq 18.500 recintati. Opera inserita nella serie degli interventi strategici della Legge Obiettivo
Soggetti coinvolti	Comune di Novara, Regione Piemonte. Ministero dei trasporti e delle Infrastrutture, Ferrovie dello Stato, CIPE.
Interventi in programma	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliamento del terminale intermodale a mq 154.000 complessivi per n. 7 binari da ml 620-650/cad. per un totale di ml 4350 c.a. - Completamento delle urbanizzazioni per consentire la costruzione di magazzini logistici per complessivi mq 90.000 c.a. - Potenziamento sia degli accessi stradali e ferroviari al terminale ovest, sia dei sistemi di movimentazione e logistica, innalzandone la capacità di traffico intermodale da 100.000 a 250.000 UTI/anno. - Acquisizione di due gru a portale (2,5 milioni di euro ciascuna). - L'importanza strategica dell'interporto di Novara è riconosciuta in tutti i livelli di programmazione (Stato, Regione Piemonte e Lombardia, Provincia e Comune di Novara).
Livello di progettazione	Lavori appaltati, ultimazione dell'opera entro il 2007
Costo dell'opera	32.500 € (16.000 € disponibili attraverso la ex L 240/90 e Regione Piemonte)

Fonte: www.otinordovest.it

2.4.8.2 Scenario 2020

Rete stradale

Per quanto riguarda la rete stradale, gli interventi in programma nel medio-lungo periodo sono sintetizzati nella tabella seguente.

Stato d'avanzamento degli interventi viabilistici a scala provinciale e sovra provinciale (2020)

Localizzazione/descrizione	Stato d'attuazione	Soggetto attuatore	Fine lavori prevista
Accessibilità Malpensa			
Variante SS 33	Progetto preliminare	ANAS	Da definire
Sistema pedemontano			
Pedemontana lombarda	Progetto preliminare	Concessionario	2014
Tangenziale Varese	Progetto preliminare	Concessionario	2012
Variante SS 223 "Varesina"	Progetto preliminare	Concessionario	Da definire

Nuova Provinciale tra la SP 22 e la SP 2	Progetto preliminare	Concessionario	Da definire
Altri interventi			
Prosecuzione SP1 Cittiglio - Laveno	Studio di fattibilità	Provincia	2011
Variante SS 394 Verbano Orientale	Studio di fattibilità	ANAS	2011
Tangenziale Ovest di Gallarate	Progetto preliminare	Provincia	2011
Nuova SP Valle dell' Arno	Studio di fattibilità	Provincia	Da definire
Autostrada Varese Como (Variante SS 342)	Studio di fattibilità	Provincia Como	Da definire

Rete stradale scenario lungo termine (2020)

	Sviluppo rete stradale (metri)	
	Doppia carreggiata	Semplice carreggiata
Stato di fatto	122250	847550
Scenario 2020	32437	97464
Sviluppo totale	154687	945014
% incremento	27%	11%

Le tratte stradali e autostradali che mantengono i livelli di saturazione maggiori, ossia rapporto traffico/capacità maggiore di 1, sono:

- o SP 233 tratto Saronno;
- o SP 50 tra Ispra e Brebbia;
- o SP 1 tra Gavirate e Buguggiate;
- o SS 344 tratto Varese.

Lo sviluppo di tali tratte, rapportato allo sviluppo complessivo della rete stradale, costituisce una percentuale pari al 2%, significativamente ridotta rispetto al valore determinato per lo stato attuale precedentemente riportato (12%).

Rete stradale con rapporto traffico/capacità > 1 scenario lungo termine (2020)

Denominazione strada	Estensione (km)
SP 233 tratto Saronno	4,68
SP 50 tra Ispra e Brebbia	2,73
SP 1 tra Gavirate e Buguggiate	14,37
SS344 tratto Varese	3,90
Totale	25,68
Totale rete stradale provinciale e statale	1036,97
Incidenza %	2

Non risultano tratte autostradali che assumono grado di saturazione maggiore di 1 (come già nello scenario al 2010).

Le tratte stradali che presentano grado di saturazione prossimo a 1 sono:

autostrada A8 tratto Castellanza – Busto Arsizio e Cavaria - Azzate;

SP 233 da Lozza a Venegono;

SS 394 da Cittiglio a Casalzuigno e da Cuveglio a Cassano Valcurvia;

SS 394 da Varese a Comerio;

SS 233 da Ponte Tresa a Induno Olona;

SS 344 da Porto Ceresio a Bisuschio;

SS 33 da Castellanza alla SS 336;

SS 33 da Gallarate a Somma Lombardo e da Somma Lombardo a Sesto C.;

SP 12 tra Gallarate e Cairate;

SP 527 da Busto Arsizio a Uboldo;

SP 20 da Cavaria a Busto Arsizio;

Variante SS 33;

SP 17 da Mornago a Buguggiate;

SP 16 Uboldo.

Lo sviluppo di tali tratte, rapportato allo sviluppo complessivo della rete stradale e autostradale, costituisce una percentuale pari rispettivamente al 12% e al 40%, con incidenze analoghe rispetto allo stato di fatto.

Rete stradale con rapporto traffico/capacità compreso fra 0.75 e 1 scenario lungo termine (2020)

Denominazione strada	Estensione (km)
SP 233 da Lozza a Venegono	5,53
SS 394 da Cittiglio a Casalzuigno e da Cuveglio a Cassano Valcurvia	34,65
SS 233 da Ponte Tresa a Induno Olona	15,60
SS 344 da Porto Ceresio a Bisuschio	0,95
SS 33 da Castellanza alla SS 336 e da Gallarate a Somma Lombardo e da Somma Lombardo a Sesto C	20,35
SP 12 tra Gallarate e Cairate	12,46
Variante SS 33	10,60
SP 527 da Busto Arsizio a Uboldo	12,22
SP 20 da Cavaria a Busto Arsizio	8,07
SP 17 da Mornago a Buguggiate	6,41
SP 16 Uboldo	1,69
Totale	128,53
Totale rete stradale provinciale e statale	1036,97
Incidenza %	12

Rete autostradale con rapporto traffico/capacità compreso fra 0.75 e 1 scenario lungo termine (2020)

Denominazione strada	Estensione (km)
----------------------	-----------------

A8	25,02
Totale	25,02
Totale rete autostradale	62,73
Incidenza %	40

Sulla base analitica del grado di saturazione della rete possono essere evidenziati i nodi critici, rappresentati dall'intersezione di strade di cui almeno due rientranti nei rapporti di cui ai precedenti elenchi (grado di saturazione maggiore di 1 – grado di saturazione compreso tra 0,75 e 1).

Criticità di 1° livello - non più presenti.

Criticità di 2° livello - Grado di saturazione maggiore di 1 – grado di saturazione compreso 0,75 e 1:

SP 17 – SP 1 a Azzate;

SP 233 – SP 16 Origgio.

Considerazioni conclusive

Gli interventi previsti introducono i seguenti miglioramenti rispetto alle criticità territoriali e viabilistiche di cui all'analisi dello stato di fatto:

- l'area dei Comuni di Gorla Minore, Gorla Maggiore, Marnate, Olgiate Olona, Solbiate Olona, Fagnano Olona, attualmente scarsamente connessa con la direttrice autostradale A8, trova parziale risoluzione attraverso il sistema Pedemontana;
- alla direttrice SS 336 risultano attualmente interconnesse numerose strade secondarie con conseguente sovraccarico e compromissione della funzionalità degli svincoli per traffico di interscambio; gli interventi previsti costituiti dalla Tangenziale ovest di Gallarate e dalla variante alla SS 341 consentono di mettere a sistema tale rete con la Boffalora – Malpensa e con la Variante alla SS 33, introducendo un significativo miglioramento a livello di distribuzione dei flussi di traffico;
- la previsione di potenziamento della SP1 costituisce un miglioramento delle connessioni tra Valcuvia e Valtravaglia al nodo di Varese;
- il completamento della Tangenziale di Varese e la variante alla SP 233 introducono itinerari alternativi all'attraversamento dell'area urbanizzata di Varese;
- le interconnessioni verso la provincia di Como sono attualmente costituite da rete viaria secondaria; la prevista realizzazione del Peduncolo di Vedano costituisce un significativo incremento della capacità di traffico in tale direzione.

Sulla base delle analisi svolte in merito al sistema viario si evidenzia quanto segue:

- seppure nell'ambito dello scenario di attuazione di lungo termine 2020 le criticità ai nodi risultino quasi completamente risolte, si ritiene che possa essere considerata l'ipotesi di interventi su nodi localizzati e anticipati rispetto a tale scenario di riqualifica e potenziamento della capacità degli stessi;
- l'itinerario della Variante alla SS 233 previsto quale opera connessa al sistema Pedemontana potrebbe avere un'estensione verso nord da Tradate a Varese, in variante all'abitato di Castiglione Olona e connessione al nodo

oggetto di riqualifica di Ponte di Vedano, a costituire il completamento di un itinerario senza discontinuità.

Rete ferroviaria

Nel lungo periodo sono previsti importanti interventi che modificheranno sostanzialmente il trasporto ferroviario. Lo scenario al 2020 prevede, infatti, oltre al potenziamento della rete esistente (raddoppio Laveno - Luino), anche la creazione di nuovi itinerari sia per le merci (gronda ovest) sia per i passeggeri (stazione passante di Malpensa e collegamento con Varese).

Stato d'attuazione progetti ferroviari. Scenario 2020

Intervento	Stato d'attuazione	Soggetto proponente	Fine lavori prevista
Stazione passante Malpensa e collegamento con Gallarate	Progetto preliminare. La Regione Lombardia ha espresso parere positivo per il collegamento con Gallarate. Sospeso il parere per il collegamento con Varese.	RFI	2019
Stazione passante Malpensa e collegamento con Varese	Progetto preliminare. La Regione Lombardia ha sospeso il parere, in attesa di integrazioni da parte del proponente	RFI	Da definire
Accesso da Sud a Malpensa	Studio di fattibilità	RFI	Oltre 2020
Unificazione stazioni di Varese	Studio di fattibilità	Regione, Comune di Varese	Da definire
Raddoppio Laveno - Luino	Studio di fattibilità	RFI	2012
Gronda Ovest	In corso studio di fattibilità per la definizione del nuovo tracciato di connessione con la Svizzera	RFI	Oltre 2020

Fonte: elaborazione TRT su dati provincia di Varese, RFI e www.otinordovest.it

Gli interventi sono legati alle strategie di lungo periodo del gestore della rete nazionale RFI.

Per quanto riguarda il trasporto delle merci, lo scenario 2020 prevede la realizzazione di un nuovo corridoio per il collegamento tra la linea del Gottardo e i terminali ferroviari di Gallarate e Novara (e da qui verso Genova e Bologna) grazie a interventi di potenziamento sulle linee attuali, volti al recupero della qualità del servizio complessivo delle merci diretti verso tali scali nonché la realizzazione di infrastrutture ferroviari ex novo.

In tale contesto si inseriscono i seguenti interventi che interessano la provincia di Varese:

- raddoppio della Laveno - Luino (incremento capacità a 190 treni/giorno);
- ipotesi di realizzazione nuovo tracciato verso Bellinzona - Lugano.

Fuori provincia sono allo studio o in fase di realizzazione:

- potenziamento del nodo di Novara (in corso);
- raddoppio della Arona - Vignale - Oleggio (2012) e della Oleggio - Sesto Calende (ipotesi);
- nuovo tunnel di base del Gottardo (2015).

Gli interventi elencati, nella loro complessità, consentono di:

- rendere tangenziali gli itinerari merci di transito nel nodo di Milano;
- realizzare un sistema a rete organico e bilanciato nei carichi;
- incrementare la capacità per poter recepire i traffici merci a seguito dell'apertura del tunnel del San Gottardo e istradarli verso gli scali di Gallarate-Hupac e Novara-CIM.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, gli investimenti maggiori saranno dedicati a migliorare l'accessibilità a Malpensa. Le strategie di RFI puntano a creare una rete propria. Infatti se nel breve-medio periodo, i servizi dell'operatore nazionale viaggeranno prevalentemente sulla rete FNM, nel lungo periodo verranno creati nuovi itinerari. Sinteticamente vengono descritte le tre fasi del progetto e si riporta uno schema della nuova rete.

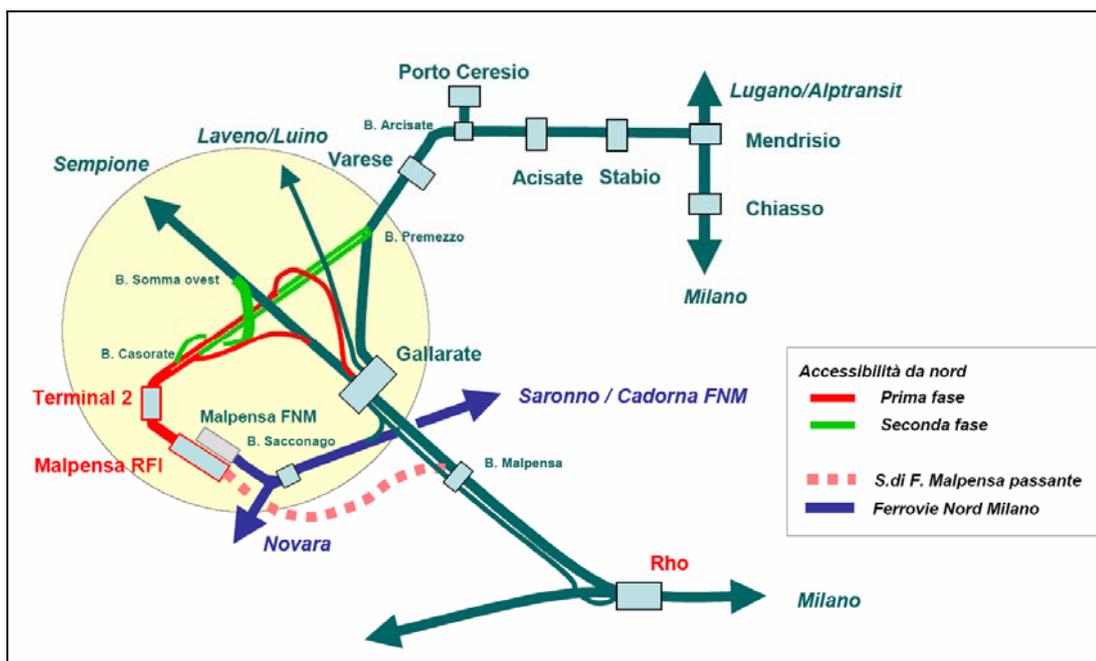
Prima fase. Riguarda la costruzione di una nuova Stazione RFI, (a fianco dell'esistente terminal di FNM) ove attestare i treni provenienti da Nord (da e per Gallarate/Milano) attraverso una nuova linea a doppio binario. È prevista anche una fermata presso il terminal 2 dell'aeroporto. Le relazioni con Varese e Domodossola saranno garantite ancora utilizzando il collegamento tra le linee FNM e RFI (raccordo X a Busto Arsizio).

Seconda fase. Prevede il prolungamento della nuova linea fino ad interconnettersi con l'esistente linea per Domodossola - Sempione e quella per Varese - Gottardo. Con la realizzazione di tali interventi verrà meno l'utilizzo del raccordo "X".

Terza fase. È prevista la continuazione in direzione a sud di una nuova linea a doppio binario a partire dalla nuova stazione passante di Malpensa. Il tracciato prosegue orientandosi verso la direttrice Gallarate - Rho e si inserisce nuovamente sulla linea esistente. Il progetto prevede inoltre un innesto con la linea FNM per la direzione Novara al fine di garantire i collegamenti con Torino.

Nello scenario 2020 si considera comunque solo la prima fase, in quanto è prevedibile che l'ultimazione delle fasi successive avvenga oltre il 2020.

Accessibilità a Malpensa



Fonte: www.rfi.it

È evidente che la strategia di RFI tende a creare una propria rete per i collegamenti con Malpensa, escludendo a priori ogni presupposto di integrazione di rete e utilizzo delle infrastrutture ferroviarie esistenti di linea o di stazione proponendo invece un nuovo sistema di rete del tutto autonomo da quello FNM.¹⁵

Livello di saturazione della rete e criticità

Nella seguente tabella si riporta il grado di saturazione della rete. Si precisa che i dati presentati, in alcuni casi sono costituiti da valori medi, in quanto si riferiscono a differenti studi e progetti analizzati, che a volte presentano diverse stime dei traffici ferroviari.

Grado di saturazione delle linee ferroviarie. Scenario 2020

Gestore	Tratta	Capacità	Treni regionali	Treni a lunga percorrenza	Treni merci	Totale treni/giorno	Saturazione
RFI	Rho-Busto	330	175	88	30	293	0,89
RFI	Busto - Gallarate	330	175	24	30	229	0,69
RFI	Gallarate-Sesto C.	220	38	40	45	123	0,56
RFI	Gallarate -Laveno	85	23	-	25	48	0,56

¹⁵ L' integrazione di rete è prevista dal "Protocollo d'intesa degli interventi di sviluppo del sistema ferroviario lombardo e della sua integrazione nella rete "Europea" sottoscritto tra la regione Lombardia e RFI S.p.A. in data 04/07/2002.

RFI	Sesto C. - Laveno	200	16		95	111	0,55
RFI	Sesto C. - Oleggio (NO)	200	16		95	111	0,55
RFI	Laveno- Luino	190	39	-	120	159	0,83
RFI	Gallarate - Varese	160	82	32	-	114	0,71
RFI	Varese - Arcisate	200	106	32	-	142	0,71
RFI	Arcisate - Stabio	200	76	32	-	112	0,56
RFI	Varese - P. Ceresio	80	30	-	-	30	0,38
RFI	Gallarate Malpensa	220	56	-	-	56	0,25
FNM	Saronno - Seregno	90	75	-	5	80	0,88
FNM	Saronno - Busto	220	166 (40)	-	20	186	0,84
FNM	Busto - Bivio Mpx	220	166 (40)	32 (32)	20	218	0,99
FNM	Bivio Mpx - Novara	200	30	32 (32)	20	72	0,36
FNM	Busto - Malpensa	200	136 (40)	64 (64)	-	200	1
FNM	Saronno - Malnate	200	75	-	-	75	0,30
FNM	Malnate - Varese	80	75	-	-	75	0,94
FNM	Saronno- Milano	420	400 (40)	-	-	400	0,95
FNM	Varese - Laveno	80	42	-	-	42	0,53

Fonte: elaborazioni TRT - Erre.Vi.A. su dati TRENITALIA Spa e FNME

Rispetto al 2010, i principali cambiamenti riguardano:

- la linea Laveno – Luino, che una volta raddoppiata dovrebbe assorbire buona parte del traffico merci proveniente dal Gottardo. Con una capacità di 190 treni si prevedono infatti 120 treni merci e 39 passeggeri. Proseguendo verso Novara la linea Sesto calende - Oleggio a seguito del raddoppio¹⁶ dovrebbe anch'essa sostenere il traffico proveniente dalla Svizzera;
- verso Malpensa, a seguito dell'istituzione di nuovi collegamenti verso Torino – Genova, la linea FNM dovrebbe raggiungere la saturazione. Allo stesso

¹⁶ Il potenziamento della linea viene indicato prioritario nello studio di fattibilità del raddoppio della linea Laveno Luino

modo anche il tratto tra Busto e il bivio di Malpensa risulterebbe prossimo alla saturazione come al 2010;

- o la nuova linea Gallarate Malpensa, (prima fase del progetto RFI sopra esposto) sarà percorsa solo da 56 treni (24 da Centrale e 32 ipotizzando un prolungamento della linea passante S5).

Terminal intermodali

Nel lungo periodo non è prevista la realizzazione di nuovi terminal intermodali in provincia di Varese. Il Piano Regionale della Logistica (1998) indica l'autocandidatura del Terminal di Gerenzano – Uboldo (proposta da FNM), tuttavia, il progetto ha trovato forte opposizione da parte degli enti locali. È quindi difficile ipotizzare se e quando verrà realizzato tale intervento. Alla luce degli interventi infrastrutturali previsti è ragionevole uno sviluppo dell'intermodalità lungo la cosiddetta gronda ovest. Su questa direttrice gli interporti di Novara e più a sud di Mortara, costituiranno i poli privilegiati del trasporto merci in quanto localizzati in posizioni strategiche rispetto ai flussi di merci previste.

2.4.9 Indirizzi e criteri per lo sviluppo del sistema della logistica

La necessità di definire indirizzi e criteri per il comparto della logistica è strettamente correlata alla rilevanza del settore in ambito provinciale ed al ruolo stesso della Provincia in ordine al coordinamento, attraverso il PTCP, degli interventi connessi al trasporto merci.

Tuttavia è da considerare che la gestione del piano richiede di tenere in conto di una pluralità di soggetti che concorrono all'implementazione delle misure:

- i Comuni;
- i differenti settori dell'Amministrazione Provinciale;
- i differenti livelli dell'amministrazione pubblica di livello superiore (regionale, nazionale e comunitaria);
- i gestori delle reti e dei servizi di trasporto;
- gli operatori economici: dei trasporti, dei differenti settori produttivi e di servizio (turismo);
- le associazioni di categoria e no-profit.

Da questo punto di vista è necessario precisare che il PTCP verrà attuato non solo attraverso gli strumenti di pianificazione comunale e intercomunale ma anche da ogni altro strumento di pianificazione e di programmazione previsto dalla vigente legislazione (Accordi di programma, piani e programmi di settore di competenza regionale e provinciale, programmi d'area ecc...).

Il Piano promuove proposte di azione e misure finalizzate a ridurre l'impatto negativo derivante dal transito delle merci e sia lungo la rete di stradale di competenza provinciale sia sulla rete stradale e ferroviaria regionale e nazionale. Va tuttavia premesso che le rigidità del settore merci (definizione della scelta modale, relazioni origine/destinazione) sono strettamente correlate al sistema delle convenienze economiche dei diversi attori. Ciò richiede che la Provincia sviluppi strumenti di concertazione con i diversi attori che concorrono a determinare la

domanda di trasporto delle merci (centri di produzione e consumo, operatori del trasporto e logistici, ecc.).

Gli indirizzi di seguito presentati possono essere raggruppati in 3 aree:

- le azioni per la pianificazione territoriale per lo sviluppo della logistica;
- le azioni per il riequilibrio modale del trasporto merci;
- le azioni di consolidamento organizzativo e istituzionale.

2.4.9.1 Azioni per la pianificazione territoriale dello sviluppo della logistica

La pianificazione urbanistica e territoriale ha da tempo evidenziato la stretta relazione che esiste fra insediamenti industriali e assetto infrastrutturale, sebbene spesso la realizzazione degli insediamenti preceda quella delle infrastrutture viarie di supporto. Tuttavia il "fattore logistico" non è stato fino ad oggi considerato come prioritario nella pianificazione perché è mancata una comprensione reale delle dinamiche innescate dai nuovi insediamenti in termini di generazione di flussi di trasporto delle merci.

Anche la legge regionale 11 marzo 2005 n° 12 (legge per il governo del territorio) non individua indirizzi specifici per la pianificazione delle aree logistiche.

Tuttavia il PTCP definisce, nel pieno rispetto delle competenze dei vari livelli di pianificazione del territorio, indirizzi per gli strumenti urbanistici comunali. Dal punto di vista della pianificazione urbanistica e territoriale, la localizzazione delle aree produttive e di adeguati servizi logistici in prossimità dei principali nodi della rete autostradale e ferroviaria è condizione necessaria per migliorare l'efficienza logistica dei singoli insediamenti produttivi e per ridurre gli impatti del trasporto delle merci sul reticolo stradale minore e sui centri abitati. Il PTCP favorisce politiche di localizzazione insediativa in prossimità dei principali nodi ferroviari e autostradali, per svincolare il territorio dai traffici impropri legati all'approvvigionamento e alla distribuzione finale.

I flussi generati nella fase di produzione, dovuti in gran parte alla crescita del decentramento produttivo e della subfornitura da parte delle imprese, per loro natura utilizzano il trasporto su gomma, con conseguenze in termini di congestione della rete stradale locale. Se gli scambi di merci con le aree esterne possono trovare forme più efficienti di organizzazione del trasporto attraverso l'intermodalità o la razionalizzazione dei carichi, il problema dei flussi di merci all'interno delle aree di generazione appare più difficilmente risolvibile, essendo il risultato di un numero molto elevato di decisioni individuali, impossibili da conoscere, organizzare e controllare.

Una seconda linea di intervento, che ha per oggetto le stesse imprese, deve tendere a facilitare le localizzazioni più razionali dal punto di vista logistico, favorendo le aggregazioni nella stessa area di imprese collegate da rapporti di subfornitura, o comunque appartenenti alla stessa filiera produttiva, oppure favorendo la riaggregazione delle diverse unità produttive della stessa impresa.

2.4.9.2 Indirizzi per la pianificazione urbanistica comunale

Nell'ambito della pianificazione urbanistica dovranno essere attuate politiche mirate a:

- favorire il recupero delle aree produttive esistenti, inserendo infrastrutture e servizi logistici in quelle maggiori;
- facilitare la riconversione urbanistica delle aree e delle infrastrutture produttive inserite nelle aree urbane più sensibili all’impatto dei flussi di merci (industriali, commerciali all'ingrosso, piccoli scali merci, mercati generali ecc.);

Nell’ambito della gestione urbanistica si definiscono “criteri di efficienza logistica” quelli che caratterizzano le modalità di assegnazione di nuove aree (se si tratta di insediamenti comunali o gestiti da loro società), oppure per impostare le convenzioni quando si tratta di insediamenti gestiti da privati, in modo da:

- dare la priorità nelle assegnazioni dei lotti alle imprese che operano nel settore logistico, che devono essere incentivate a localizzarsi nelle aree adatte a sostenere alti flussi di merci, e viceversa disincentivate a collocarsi nelle aree meno idonee;
- favorire la creazione di aree produttive, o meglio di comparti nell'ambito di aree produttive più vaste, destinati a filiere integrate, dando priorità nell'assegnazione delle aree a imprese legate da rapporti stabili di subfornitura;
- favorire la riagggregazione, in unica sede e in area idonea, delle unità locali della stessa impresa, per eliminare flussi di merci che coinvolgono in modo improprio il territorio.

2.4.9.3 Trasporto merci ferroviario

La Provincia di Varese, nel quadro delle limitate competenze dell’ente in materia di trasporti ferroviari, può promuovere e sostenere le seguenti iniziative:

- avviare un confronto con i gestori delle reti per delineare al meglio gli scenari futuri del trasporto merci su ferro alla luce dei massicci investimenti in atto nei territori limitrofi (alta velocità Torino – Milano, trafori alpini);
- sostenere l’interscambio merci ferro – gomma.

Queste azioni suggeriscono un’attenzione particolare alle fasce territoriali intorno alle linee ferroviarie. In linea di principio, le fasce di territorio lungo la rete ferroviaria dovrebbero essere tutelate, privilegiando l’so per scopi logistici, benché non a titolo esclusivo, soprattutto nei pressi dei luoghi di interscambio e di accesso (caselli, svincoli, stazioni, scali ferroviari, ecc.).

2.4.9.4 Trasporto merci stradale

Nel settore stradale la Provincia, oltre a promuovere l’ammodernamento e l’ampliamento della propria rete stradale, può agire, nell’ambito delle proprie competenze, per favorire la realizzazione degli interventi proposti da altri soggetti allo scopo di riequilibrare la rete complessiva e fornire itinerari efficienti a tutto il sistema produttivo provinciale.

Oltre allo sviluppo della rete è necessario creare una serie di servizi dedicati all’autotrasporto. In questa direzione le risposte al trasporto su gomma possono essere attraverso la localizzazione di aree per:

- *autoporti*;
- *centri merci* (infrastrutture che offrono anche spazi per il magazzinaggio, la movimentazione delle merci e i servizi degli operatori).

Il primo gruppo di infrastrutture indicate può comprendere delle semplici aree di sosta per i mezzi senza nessun tipo servizio, fino a strutture articolate e complesse che comprendono servizi ai mezzi quali vigilanza, lavaggio, officina, rimessaggio coperto, ecc. o agli operatori quali bar, ristorazione, servizi di accoglienza o per il pernottamento, ecc.

Questo tipo di struttura potrà essere relativamente diffuso sull'intero territorio provinciale, anche a evitare situazioni di sosta fuori controllo e casuale dei veicoli pesanti in spazi e/o aree dedicate alla circolazione veicolare o, addirittura, pedonale.

Il secondo gruppo comprende le aree dedicate alla movimentazione delle merci e comprende dai semplici piazzali, ai magazzini, a piattaforme logistiche complesse fino ai terminali intermodali.

Rispetto a questa tipologia di interventi, la loro realizzazione va privilegiata nei pressi dei centri urbani maggiori se si tratta di distribuzione, nelle aree di pianura e lungo gli assi forti via via che le dimensioni previste e il loro potenziale traffico aumentano.

La realizzazione di tali infrastrutture potrebbe avvalersi del sostegno da parte della Provincia a favore di soggetti privati (imprese o consorzi) che le intendano avviare, completare o sviluppare. Tali iniziative debbono essere verificate dal punto di vista della massima efficienza territoriale. Gli enti locali competenti possono provvedere ad agevolare la realizzazione dei servizi primari e di quelli di trasporto necessari a garantirne la massima accessibilità.

3. AGRICOLTURA

Come sinteticamente riportato nella relazione generale, la difesa del ruolo produttivo dell'agricoltura e la promozione del suo ruolo paesistico-ambientale, sono un obiettivo che il PTCP persegue attraverso la definizione degli ambiti agricoli e dei criteri per individuare a livello comunale le aree agricole.

In questa relazione è descritto il percorso seguito per giungere alla definizione degli ambiti agricoli, e sono sinteticamente riportati spunti e concetti utilizzati per la redazione dei criteri attraverso i quali i Comuni potranno individuare le aree agricole comunali, e per indicare le modalità di valorizzazione e di salvaguardia delle suddette aree.

La presente relazione è, in sostanza, una sintesi dello "**Studio di approfondimento relativo al territorio Agricolo finalizzato all'elaborazione del PTCP di Varese**" (Settembre 2005), redatto da ERSAF (Ente Regionale per i servizi all'Agricoltura e alla Foresta), che ha curato e sviluppato gli aspetti tecnico-agronomici indispensabili alla definizione del percorso di costruzione degli ambiti agricoli.

3.1 FONTI INFORMATIVE

Le analisi e le elaborazioni compiute per gli approfondimenti delle tematiche agricole si sono basate su una serie di dati informativi territoriali, provenienti da fonti diverse.

- Carta delle destinazioni d'uso agricolo e forestale (DUSAF)

Tra le principali banche dati di riferimento è stata innanzitutto presa in esame la Carta delle Destinazioni d'Uso Agricolo e Forestale (DUSAF)¹⁷. Derivate da fotointerpretazione del volo "Italia2000" realizzato nel 1999, le informazioni sull'uso del suolo sono state utilizzate, in particolare, per risalire all'organizzazione del territorio rurale, classificato in base alle tipologie di colture prevalenti.

Per consentire le elaborazioni che prevedevano l'analisi integrata di questi dati con altri strati tematici, l'originaria classificazione in classi e sottoclassi è stata sintetizzata in otto classi, appartenenti a quattro ambiti principali, come illustra la sottostante tabella.

Carta delle destinazioni d'uso agricolo e forestale (DUSAF)

CLASSI DUSAF	classificazione sintetica	ambiti territoriali
--------------	---------------------------	---------------------

¹⁷ Realizzata nell'ambito di una collaborazione tra l'ERSAF e la Direzione Generale Agricoltura della Regione Lombardia tra il 2000 e il 2001, la banca dati DUSAF costituisce una base informativa omogenea di tutto il territorio lombardo relativamente alla destinazione d'uso dei suoli, rappresentando uno strumento indispensabile per un'efficace pianificazione territoriale degli interventi nel settore agricolo e forestale.

S1	seminativo semplice	1 - seminativi	1 - agricolo
S2	seminativo arborato		
S3	colture ortoflorovivaistiche a pieno campo	2 - colture orticole e ortoflorovivaistiche	
S4	colture ortoflorovivaistiche protette		
S6	orti familiari non in ambito urbano		
L1	frutteti e frutti minori	3 - colture arboree	
L3	oliveti		
L7	pioppeti		
L8	altre legnose agrarie		
L2*	vigneti	4 - vigneti	
P2	prati permanenti di pianura	5 - prati	
P4	prati e pascoli		
U	aree urbanizzate ed infrastrutture (tutte le sottoclassi)	6 - aree urbanizzate	2 - urbano
R2	aree estrattive		
R4	ambiti degradati soggetti ad usi diversi		
B1-7	boschi (tutte le sottoclassi)	7 - aree naturali	3 - naturale
N1-8	vegetazione naturale (tutte le sottoclassi)		
L5	castagneti da frutto		

R5	aree sabbiose, ghiaiose e spiagge		
A1-3	aree idriche (tutte le sottoclassi)	8 - acque	4 - acque

Le classificazioni riguardanti le aree urbanizzate e naturali sono state accorpate e trattate con un grado di maggiore sintesi rispetto alle aree agricole, su cui invece si è concentrata l'attenzione dello studio.

Come emerge dall'analisi dei dati, le aree agricole complessive costituiscono poco più del 16% del territorio provinciale, mentre le aree naturali e le aree urbanizzate coprono rispettivamente circa il 48% e il 28% della superficie totale.

Tra le colture prevalenti emergono i seminativi, con un'estensione di 13.702 ettari circa, pari all'11,45% del territorio, seguiti dai prati (4.951 ettari, pari al 4%), dalle colture orticole e ortoflorovivaistiche (378 ettari), dalle colture arboree (183 ettari) e dai vigneti aventi una consistenza complessiva non superiore ai 48 ettari.

**Provincia di Varese: distribuzione delle principali
classi di uso del suolo**

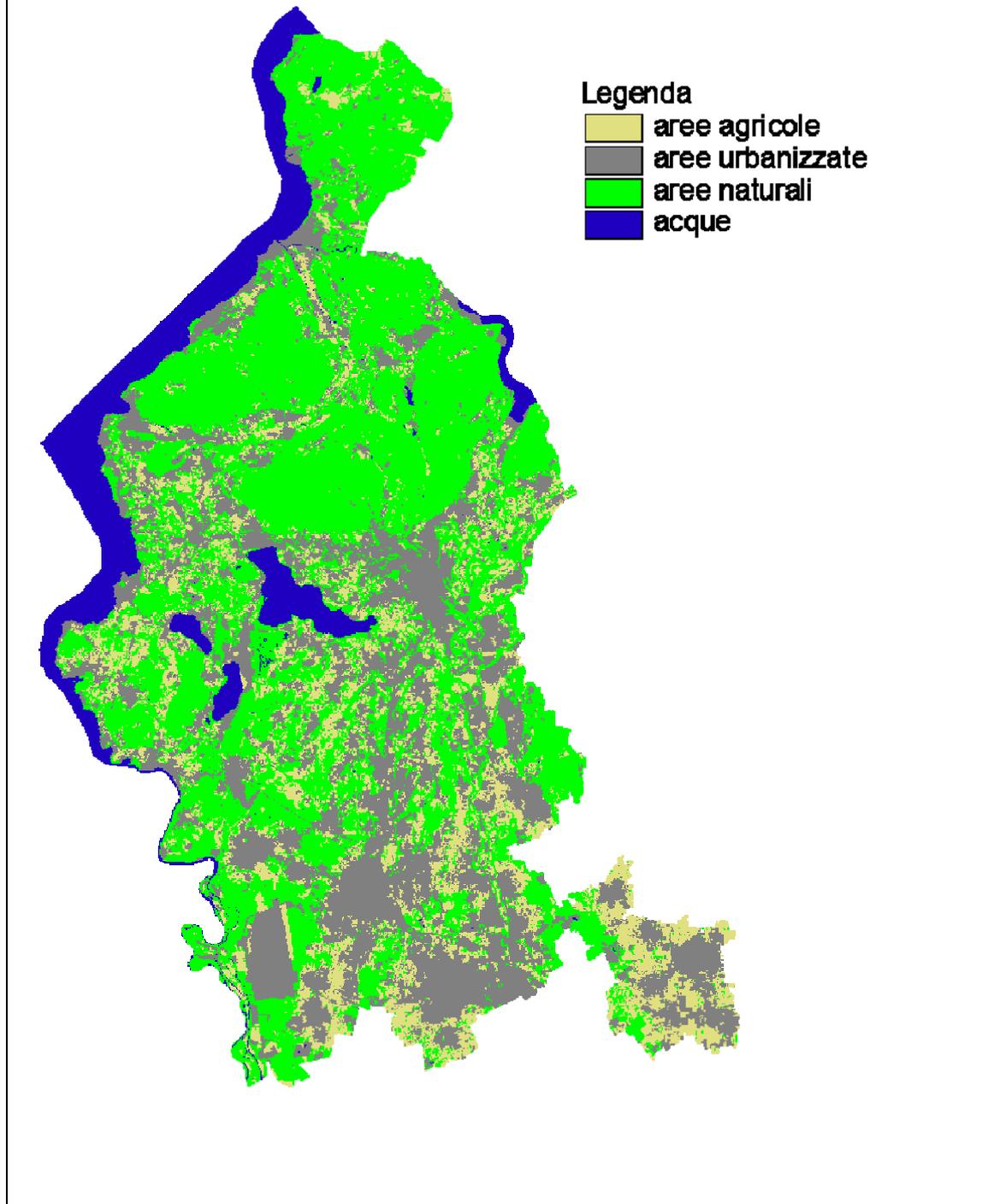


figura 1 Carta dell'uso del suolo della Provincia di Varese, suddivisa per ambiti principali

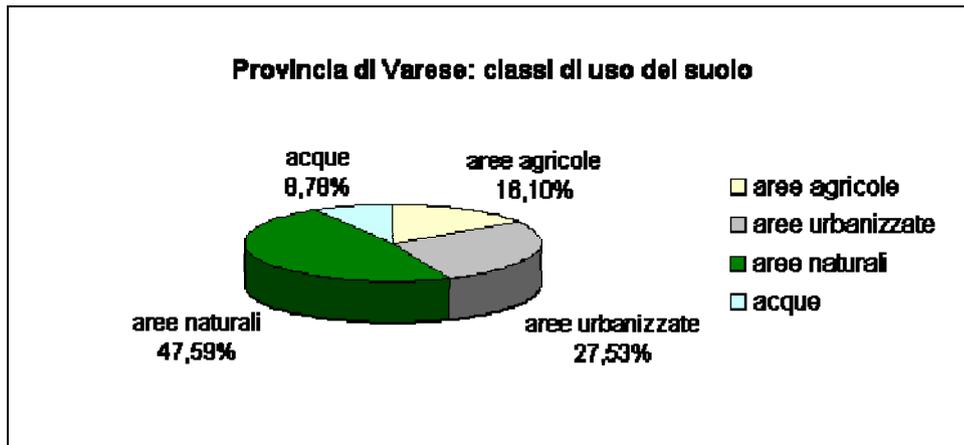


figura 2 Diagramma a torta riguardante la consistenza percentuale dei principali usi del suolo della Provincia di Varese

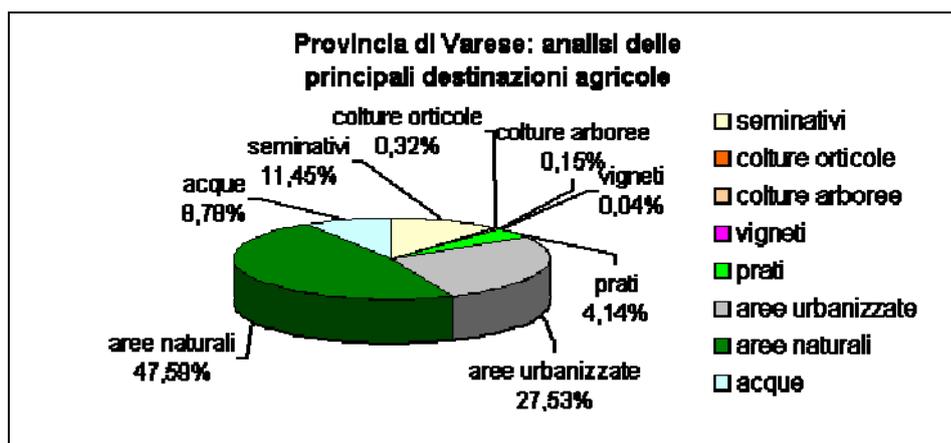


figura 3 Diagramma a torta riguardante la consistenza percentuale delle principali destinazioni agricole della Provincia di Varese

Provincia di Varese: carta dell'uso del suolo

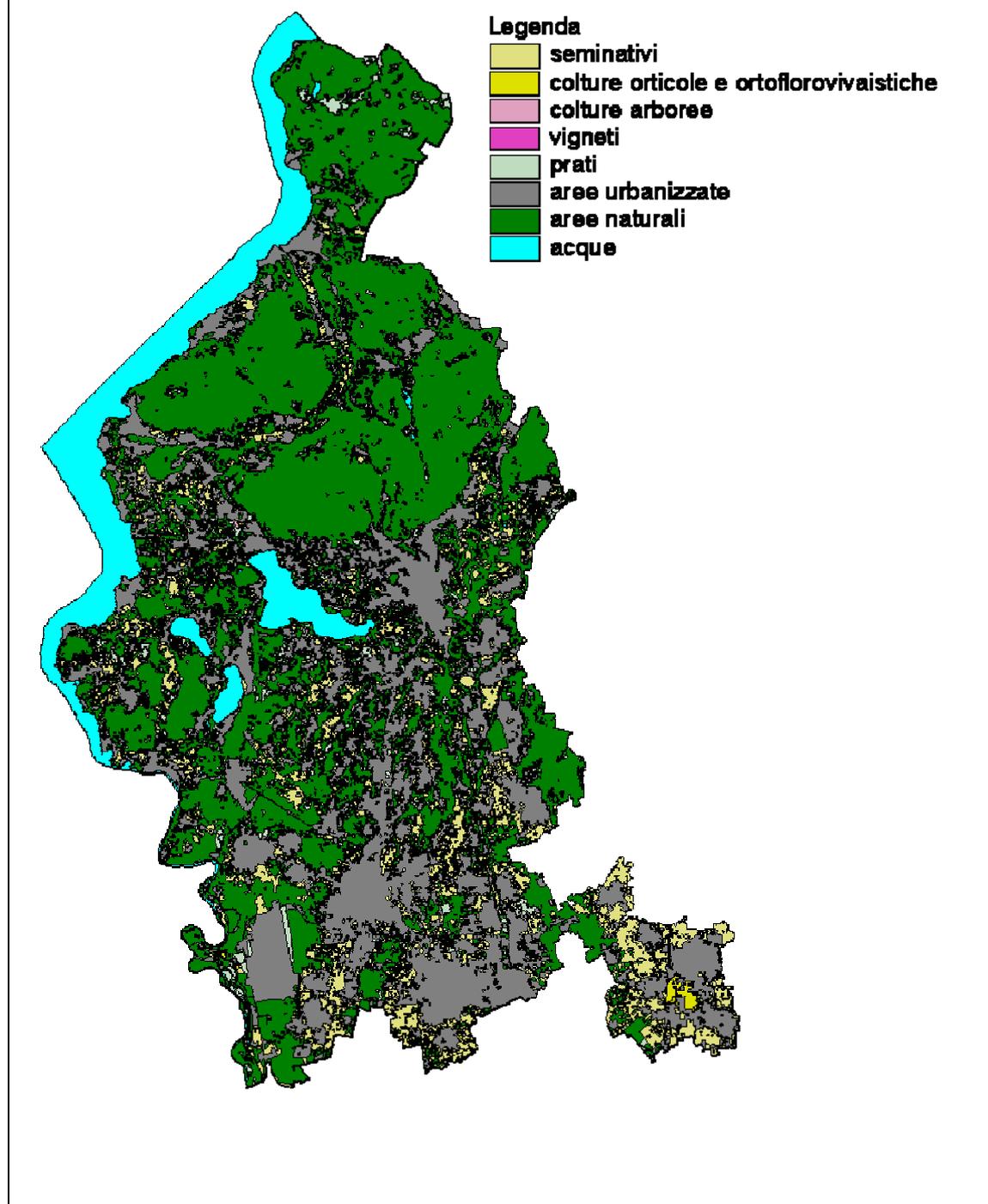


figura 4 Carta dell'uso del suolo della Provincia di Varese suddivisa in otto classi principali (DUSAF)

- Basi informative pedologiche

Gli approfondimenti riguardanti le aree agricole si sono inoltre basati sull'utilizzo delle informazioni contenute nella Carta Pedologica, prodotta dall'ERSAF. Oltre alla descrizione dei suoli presenti e delle loro caratteristiche chimico-fisiche, essa raccoglie dettagliate informazioni sulla loro distribuzione geografica e sulle relazioni esistenti tra tipologie di suolo e caratteri del paesaggio.

Carta della capacità d'uso dei suoli	
Suoli adatti all'agricoltura	
1	Suoli che presentano pochissimi fattori limitanti il loro uso e che sono quindi utilizzabili per tutte le colture.
2	Suoli che presentano moderate limitazioni che richiedono una opportuna scelta delle colture e/o moderate pratiche conservative.
3	Suoli che presentano severe limitazioni, tali da ridurre la scelta delle colture e da richiedere speciali pratiche conservative.
4	Suoli che presentano limitazioni molto severe, tali da ridurre drasticamente la scelta delle colture e da richiedere accurate pratiche di coltivazione.
Suoli adatti al pascolo ed alla forestazione.	
5	Suoli che pur non mostrando fenomeni di erosione, presentano tuttavia altre limitazioni difficilmente eliminabili tali da restringere l'uso al pascolo o alla forestazione o come habitat naturale.
6	Suoli che presentano limitazioni severe, tali da renderli inadatti alla coltivazione e da restringere l'uso, seppur con qualche ostacolo, al pascolo, alla forestazione o come habitat naturale.
7	Suoli che presentano limitazioni severissime, tali da mostrare difficoltà anche per l'uso solo pastorale.
Suoli inadatti ad utilizzazioni agro-silvo-pastorali	
8	Suoli che presentano limitazioni tali da precludere qualsiasi uso agro-silvo-pastorale e che, pertanto, possono venire adibiti a fini creativi, estetici, naturalistici, o come zone di raccolta delle acque. In questa classe rientrano anche zone calanchive e gli affioramenti di roccia.

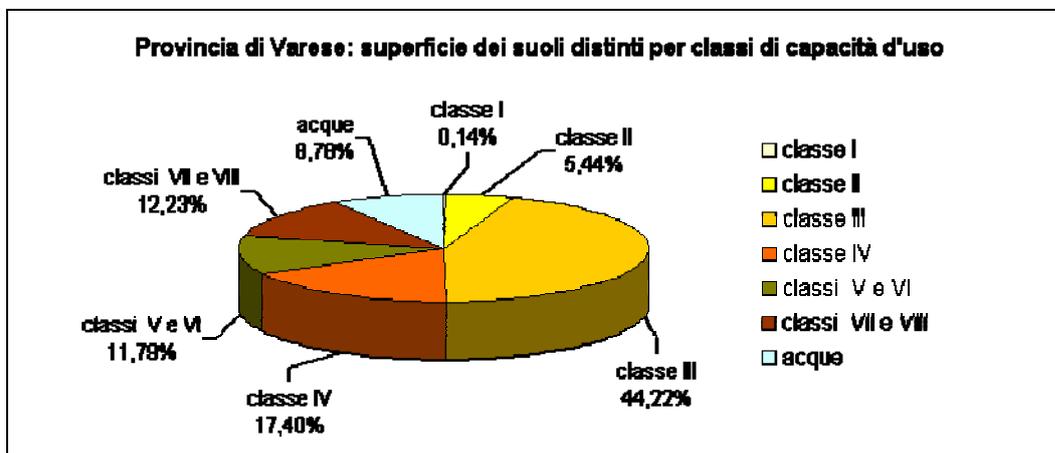
Tra le carte derivate della banca dati pedologica, è inoltre particolarmente significativa per l'analisi delle attitudini agricole del territorio la carta della capacità d'uso dei suoli, finalizzata a valutare le potenzialità produttive dal punto di vista agro-silvo-pastorale, in una prospettiva di gestione sostenibile e conservativa della risorsa suolo. Le interpretazioni derivano dall'esame sia delle caratteristiche intrinseche dei suoli (profondità, pietrosità, fertilità), che di quelle dell'ambiente (pendenza, rischio di erosione, inondabilità, limitazioni climatiche), con l'obiettivo l'individuare i suoli agronomicamente più pregiati, e quindi più adatti all'attività agricola. I suoli sono infatti distinti in otto classi di capacità con limitazioni d'uso crescenti. Le prime quattro classi sono compatibili con l'uso sia agricolo che forestale e zootecnico; le classi dalla quinta alla settima escludono l'uso agricolo intensivo, mentre nelle aree appartenenti all'ultima classe, l'ottava, non è possibile alcuna forma di utilizzazione produttiva.

Elaborata in un primo tempo solo per il territorio di pianura e di collina della Lombardia, quale tema derivato della carta pedologica alla scala 1:50.000, la carta della capacità d'uso è stata integrata in occasione delle elaborazioni per il PTCP di

Varese anche per la parte montana della provincia, realizzando uno strato informativo unico ed omogeneo.

Le informazioni della banca dati pedologica sono state quindi utilizzate per le valutazioni in merito al valore produttivo del territorio agricolo.

Analisi della capacità d'uso dei suoli del territorio della Provincia di Varese



capacità d'uso dei suoli della Provincia di Varese		superficie (ha)	%
classe I	adatti a tutte le colture	175,64	0,15 %
classe II	adatti con moderate limitazioni	6.509,80	5,44 %
classe III	adatti con severe limitazioni	52.910,50	44,21 %
classe IV	adatti con limitazioni molto severe	20.818,72	17,40 %
classi V e VI	adatti al pascolo o alla forestazione con limitazioni	14.105,63	11,79 %
classi VII e VIII	inadatti ad utilizzazioni agro-silvo-pastorali	14.638,20	12,23 %
acque		10.510,27	8,78 %
superficie totale		119.668,75	100,00 %

Provincia di Varese: carta
della capacità d'uso del suolo

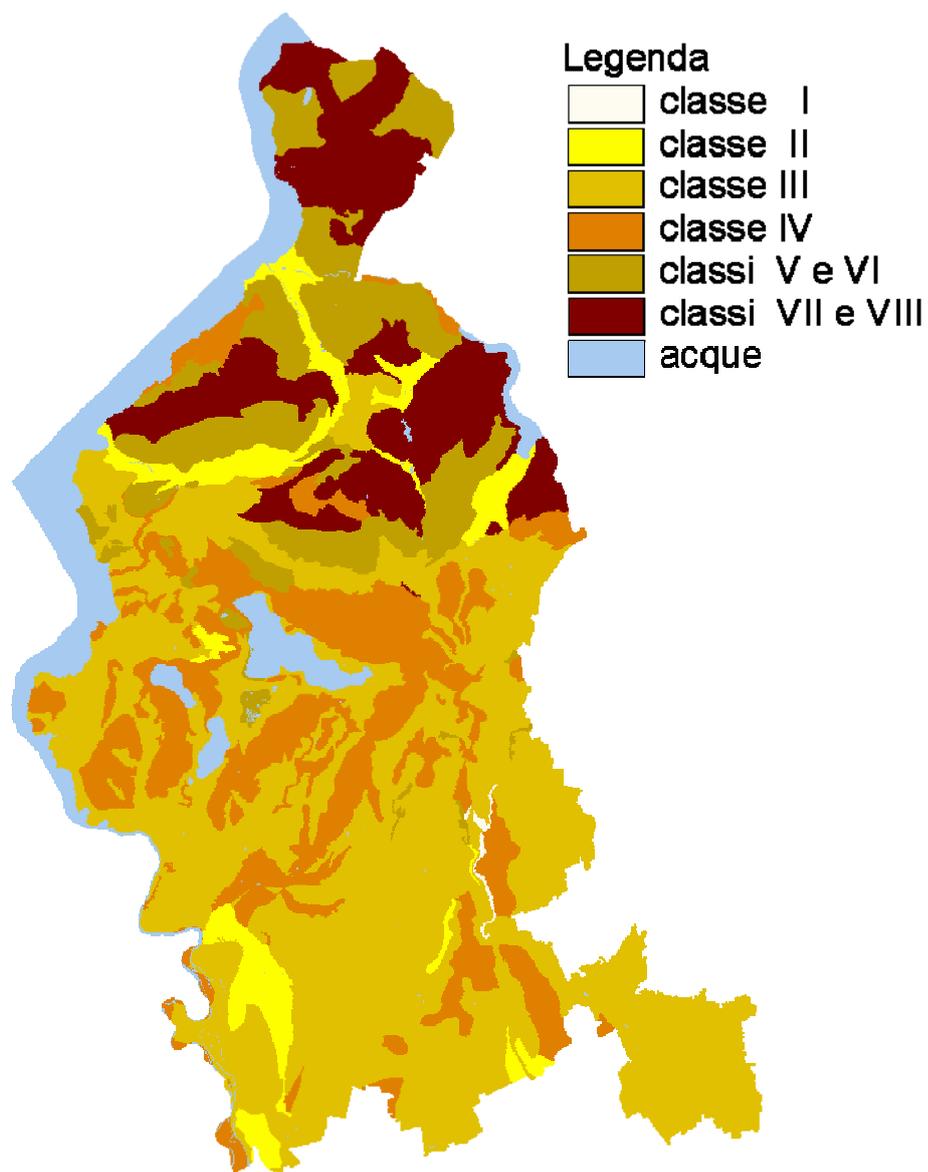


figura 5 Carta della capacità d'uso dei suoli della Provincia di Varese

Per una lettura più semplificata della cartografia abbiamo operato un raggruppamento delle classi di capacità di uso del suolo in 3 macro classi come di seguito riportato:

sintesi della capacità d'uso dei suoli della Provincia di Varese		
classe I	adatti a tutte le colture	Classe F¹⁸
classe II	adatti con moderate limitazioni	
classe III	adatti con severe limitazioni	
classe IV	adatti con limitazioni molto severe	Classe MF
classi V e VI	adatti al pascolo o alla forestazione con limitazioni	Classe PF
classi VII e VIII	inadatti ad utilizzazioni agro- silvo-pastorali	

¹⁸ F: fertili, MF: moderatamente fertili, PF: poco fertili

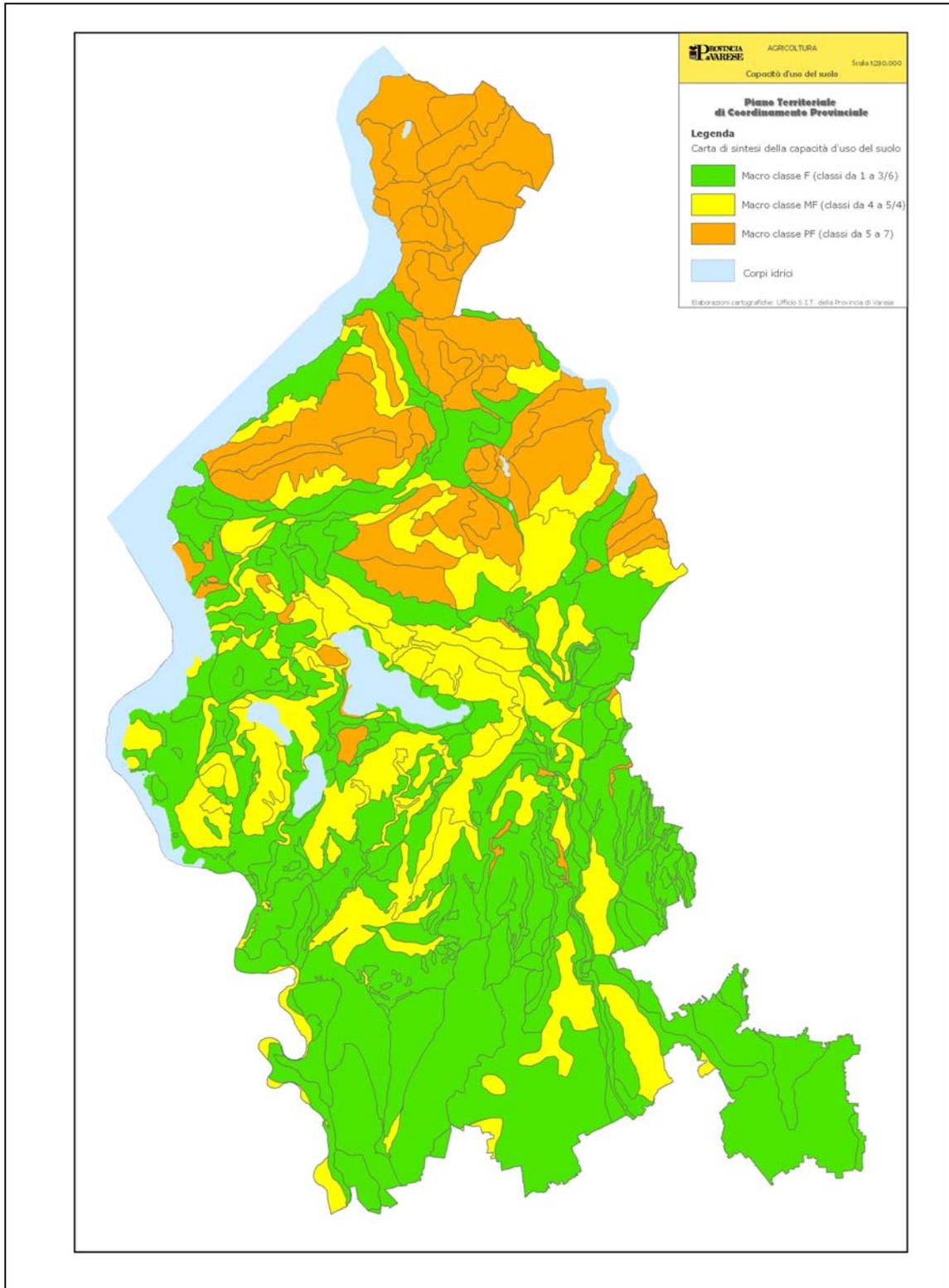


figura 5 bis - Carta di sintesi della capacità d'uso dei suoli della Provincia di Varese

Per completare ed aggiornare il tema dell'uso del suolo, sono state inoltre utilizzate le informazioni di altre due banche dati:

- Sistema Informativo Agricolo della Regione Lombardia (SIARL)

Dal SIARL, il sistema informativo regionale che gestisce l'anagrafe delle aziende agricole per l'erogazione di servizi e per attività di finanziamento e di programmazione, sono stati selezionati i dati relativi ai vigneti censiti nel territorio provinciale, al fine di aggiornare ed integrare le informazioni relative a questa classe di uso del suolo particolarmente pregiata, già trattata nella banca dati DUSAF.

- Cartografia dei prodotti tipici della Provincia di Varese

La localizzazione delle zone riconosciute come vocate per la produzione di prodotti tipici, quali i vigneti e i prati che alimentano il bestiame per la produzione di formaggi, ha contribuito a caratterizzare meglio il valore attribuito alle colture pregiate presenti nel territorio provinciale.

- Mosaico degli strumenti urbanistici comunali

La banca dati che gestisce l'assemblaggio delle previsioni dei Piani Regolatori Generali vigenti, opportunamente standardizzati e resi confrontabili l'uno con l'altro, consente di associare alla geometria del piano i codici relativi alla destinazione di zona, alla classificazione di stato, alla vincolistica.

Essa costituisce pertanto uno strumento indispensabile per l'analisi delle trasformazioni territoriali e per compiere scelte di pianificazione a scala sovracomunale.

Nell'ambito del presente approfondimento, il mosaico dei piani riguardante il territorio della Provincia di Varese è stato rielaborato, sintetizzando le classificazioni originarie in tre grandi classi: aree agricole, aree boscate, aree non agricole, in modo da poter analizzare criticamente le previsioni di piano con i risultati di altre elaborazioni, riferite ad esempio ai caratteri specifici del territorio e alle tipologie di suoli presenti.

L'intersezione tra lo strato informativo prodotto riguardante le previsioni di piano e la cartografia del valore produttivo e agroforestale del territorio consente una valutazione più approfondita degli indirizzi di pianificazione operati a livello comunale e d'individuare possibili ipotesi di ridestinazione delle aree eventualmente incongruenti.

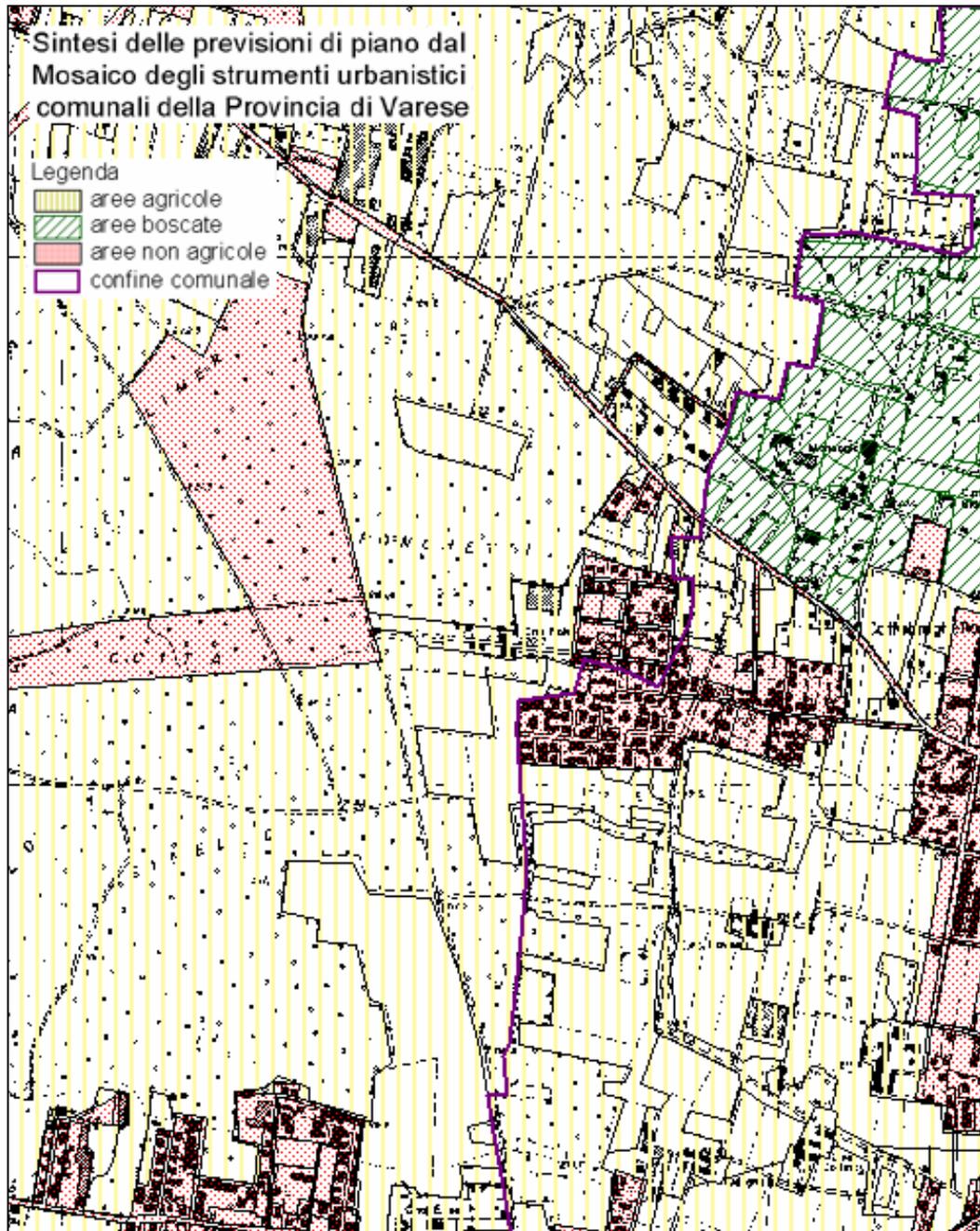


figura 6 Particolare dello strato sintetico del mosaico degli strumenti urbanistici relativo al territorio del Comune di Busto Arsizio, al confine con Samarate.

Oltre alle fonti informative elencate, nella fase conoscitiva preliminare del presente approfondimento sono stati analizzati anche altri dati territoriali, il cui esame ha consentito di mettere meglio a fuoco la complessa realtà provinciale.

Tra questi si segnalano i dati ISTAT relativi agli ultimi censimenti dell'agricoltura (2000) e della popolazione (2001), le informazioni relative agli strumenti urbanistici di tutela, quali i vincoli ambientali, le aree protette, le riserve naturali, i siti d'interesse comunitario (SIC), le aree riconosciute quali ZPS, le zone soggette a rischio idrogeologico.

Sono stati inoltre considerati i Piani territoriali dei tre Parchi regionali che interessano la Provincia di Varese (Parco Lombardo della Valle del Ticino, Parco naturale Campo dei Fiori, Parco regionale della Pineta di Appiano Gentile e Tradate) e in particolare le indicazioni riguardanti la delimitazione e la gestione delle aree agricole e agroforestali.

3.2 IL VALORE AGROFORESTALE DEL TERRITORIO PROVINCIALE DI VARESE

La realizzazione della carta del valore agroforestale della Provincia di Varese si è basata soprattutto sulla lettura e sull'esame integrato delle informazioni desunte dalla cartografia pedologica (carta della capacità d'uso dei suoli) e dalla carta delle destinazioni d'uso agricolo e forestale (DUSAF) prodotte dall'ERSAF, con l'obiettivo di evidenziare le zone diversamente vocate dal punto di vista della produttività e del valore agricolo.

La tecnica di valutazione adottata, elaborata in un primo tempo in occasione del progetto strategico Sal.Va.Te.R (Salvaguardia e Valorizzazione del Territorio Rurale, 1999-2000) della Direzione Generale Agricoltura della Regione Lombardia e poi sintetizzata nel documento metodologico approvato con Decreto del Direttore Generale della Giunta Regionale n. 19659 il 21 ottobre 2002¹⁹, è stata ulteriormente sperimentata dall'ERSAF nell'ambito del Master Plan per il recupero del sistema dei navigli lombardi²⁰ e, di nuovo rielaborata per le finalità del presente lavoro.

Richiamandosi al modello denominato *Metland* (Metropolitan landscape planning model) elaborato a partire dal 1971 da un gruppo interdisciplinare di ricercatori dell'Università del Massachusetts (USA), la procedura di valutazione si basa sostanzialmente sull'interazione di due fattori:

- la capacità d'uso dei suoli (*land capability*), attribuita in base al grado di fertilità dei terreni e desunta dalla banca dati della Carta Pedologica;
- l'uso reale del suolo.

Il metodo, rivisto con l'obiettivo di applicarlo alla realtà del territorio provinciale di Varese, si distingue nei seguenti tre momenti:

1. determinazione del grado di vocazione dei suoli, basato sulla distinzione nelle otto classi derivate dalla carta della capacità d'uso della banca dati pedologica

¹⁹ Cfr. BURL, 7 novembre 2002, 2° supplemento straordinario al n. 45.

²⁰ Cfr. ERSAF Lombardia, "Master Plan per il recupero del sistema dei navigli lombardi. Il bilancio ambientale del suolo", a cura di Roberta Madoi, 2003, in particolare pp. 6-22, documento scaricabile in <http://www.oopp.regione.lombardia.it/NavigliCompetenza06.htm>.

Madoi R., Brenna S., "Metodi d'analisi dei suoli per orientare le strategie d'intervento in ambiente rurale", in *Il sistema rurale. Una sfida per la progettazione tra salvaguardia, sostenibilità e governo delle trasformazioni*, Atti del Convegno internazionale, Milano 13-14 ottobre 2004 organizzato dalla D.G. Agricoltura - Regione Lombardia e da CeDAT - Politecnico di Milano, Milano 2004, pp. 250-258.

Madoi R., Brenna S., "Metodi di analisi dei suoli per la valorizzazione dell'ambiente rurale della pianura lombarda" in *L'informazione territoriale e la dimensione tempo*, Atti della 7° Conferenza Nazionale della Federazione delle Associazioni Scientifiche per le Informazioni Territoriali e Ambientali (ASITA 2003), vol. 2, 2003, pp. 1367-1372.

- (adatti a tutte le colture, con moderate limitazioni, con severe limitazioni, con limitazioni molto severe, adatti al pascolo o alla forestazione; adatti al pascolo o alla forestazione con limitazioni; adatti al pascolo o alla forestazione con limitazioni molto severe; inadatti ad utilizzazioni agro – silvo – pastorali);
2. definizione, mediante punteggi, del grado di riduzione della vocazione, valutato in base all'uso reale del suolo;
 3. calcolo e determinazione del valore produttivo dei suoli.

Come sintetizza la sottostante tabella, nella prima fase sono stati distinti i suoli in sei gruppi, in base alla classificazione di capacità d'uso, attribuendo ad ognuno un punteggio da 25 a 100.

Gruppi di capacità d'uso e punteggi relativi

classe di Land Capability	gruppo di capacità d'uso	punteggio
classe I	1	100
classe II	2	95
classe III	3	75
classe IV	4	65
classi V - VI	5	50
classi VII - VIII	6	25

Nella seconda fase il punteggio così attribuito viene modificato per tenere conto:

- o di quanto l'uso del suolo esistente riduce la naturale potenzialità agricola del suolo;
- o della difficoltà e dei costi da sostenere per un'ipotetica riconversione dell'uso del suolo ad un effettivo sfruttamento agricolo.

Utilizzando i dati relativi alla capacità d'uso dei suoli (*Land Capability*), tratti dalla Carta Pedologica della Provincia di Varese - completata per la parte di montagna nella fase preliminare del lavoro - e le informazioni sull'uso del suolo desunte dalla carta della Destinazione d'Uso dei Suoli Agricoli e Forestali (DUSAF), sono stati pertanto definiti dodici gruppi di detrazione.

Come illustra la tabella successiva, i gradi di detrazione attribuiti comprendono punteggi da -25 a 100. Il grado di riduzione negativo (-25) è stato introdotto per evidenziare il particolare valore di colture pregiate, quali le colture arboree permanenti (vigneti, frutteti, colture orticole), la cui elevata resa economica prevede tra l'altro l'impiego a monte di capitali d'impianto.

E' stato inoltre evidenziato con un punteggio massimo il valore dei vigneti posti nei comuni ricadenti nelle aree classificate come tipiche per la produzione vinicola (identificazione geografica tipica dei vini "ronchi varesini"), distinguendolo dal valore degli altri vigneti, sia pur pregiati. Allo stesso modo, è stata distinta la valutazione dei prati situati nel territorio montano classificato come tipico per la produzione di formaggio, rispetto al valore dei prati nelle restanti aree, equiparato invece agli altri seminativi.

Grado di riduzione della vocazione agricola in base all'uso del suolo

gruppo	codice DUSAF	classi di uso del suolo	grado di riduzione
1	L2	vigneti ricadenti in aree di produzione vinicola tipica	- 25
2		vigneti situati nelle restanti aree non classificate come vocate alla produzione vinicola tipica	- 15
3	S3, S4, S6	colture orticole e ortoflorovivaistiche	- 25
4	L1, L3	colture permanenti	- 15
5	P	prati ricadenti in aree di produzione tipica del formaggio	- 15
6		prati situati nelle restanti aree, non classificate come tipiche per la produzione di formaggio	0
7	S1, S2	seminativi	0
8	L7, L8	altre legnose agrarie, pioppeti	10
9	N8t, L5, R4, R2q,	aree agricole abbandonate con vegetazione naturale erbacea e cespugliosa, castagneti da frutto, aree degradate non utilizzate, aree di cava recuperate	25
10	N8, N8b, N1, N2	cespuglieti, paludi	50
11	B*	boschi	75
12	U, R1, R2, R3, R5, N3, N4, N5, A1, A2, A3	aree urbanizzate, cave, discariche vegetazione dei greti, sabbie e ghiaie fluviali, ghiacciai, laghi, stagni, piccoli laghetti (< 5000 m ²) e laghi di cava, corsi d'acqua	100

La terza fase ha comportato il calcolo dei punteggi relativi al valore della risorsa, sulla base dell'interazione tra capacità d'uso e uso del suolo, con la conseguente formazione delle classi di valore produttivo agricolo.

Come riportato nel citato documento Sal.Va.Te.R., questo calcolo viene effettuato utilizzando la seguente formula:

$$X = 100 \frac{(s - t) + 75}{175}$$

"dove "s" indica il punteggio relativo al gruppo di capacità d'uso, "t" il punteggio del gruppo di detrazione [...] e "x" il punteggio relativo al valore della risorsa, così come risulta dall'interazione tra la potenzialità agricola naturale del suolo e gli effetti dell'uso del suolo presente. I restanti valori numerici presenti nella formula hanno il solo scopo di riportare i punteggi in scala 1 -100, in modo da renderli confrontabili con quelli relativi ad altre risorse." (BURL, 7 novembre 2002, cit., pag. 62).

Le elaborazioni sono state condotte in ambiente grid ArcInfo, trasformando gli strati originari a topologia poligonale in questo modello di dati, con cella di 5 metri.

Dal calcolo è derivata la definizione di quattro classi di aggregazione, alle quali corrispondono valori diversi di produttività agricola (molto alto, alto, moderato, assente nelle aree naturali ed urbanizzate).

Per definire la suddivisione nelle prime tre classi di produttività è stato analizzato il territorio classificato come agricolo nella banca dati DUSAF, valutando la consistenza delle aree distinte dai diversi punteggi.

Per la classe di minor valore (D), inoltre, è stato specificato se la mancanza di produttività è dovuta alla presenza di aree naturali (D1) o urbane (D2). Per una maggiore caratterizzazione del territorio, che tenesse conto anche delle potenzialità produttive dei suoli attualmente non agricoli, le aree naturali sono state distinte in due gruppi, in base alla classe di capacità d'uso dei relativi suoli (D1a: comprendenti suoli con classe di capacità d'uso da I a IV.; D1b: riguardante suoli con classe di capacità d'uso da V a VIII).

Carta del valore agroforestale del territorio - Legenda			
	A	- molto alto	punteggi > 90
	B	- alto	punteggi da 80 a 89
	C	- moderato	punteggi < 80
	D1a	- aree naturali	- Land Capability da I a IV classe
	D1b	- aree naturali	- Land Capability da V a VIII classe
	D2	- aree urbanizzate	

Elaborando i dati mediante tecniche GIS, è stata dunque realizzata la *Carta del valore agroforestale del territorio* con la localizzazione delle aree classificate in base al grado di produttività agricola (cfr. fig. seguente).

Provincia di Varese: carta del valore agroforestale del territorio

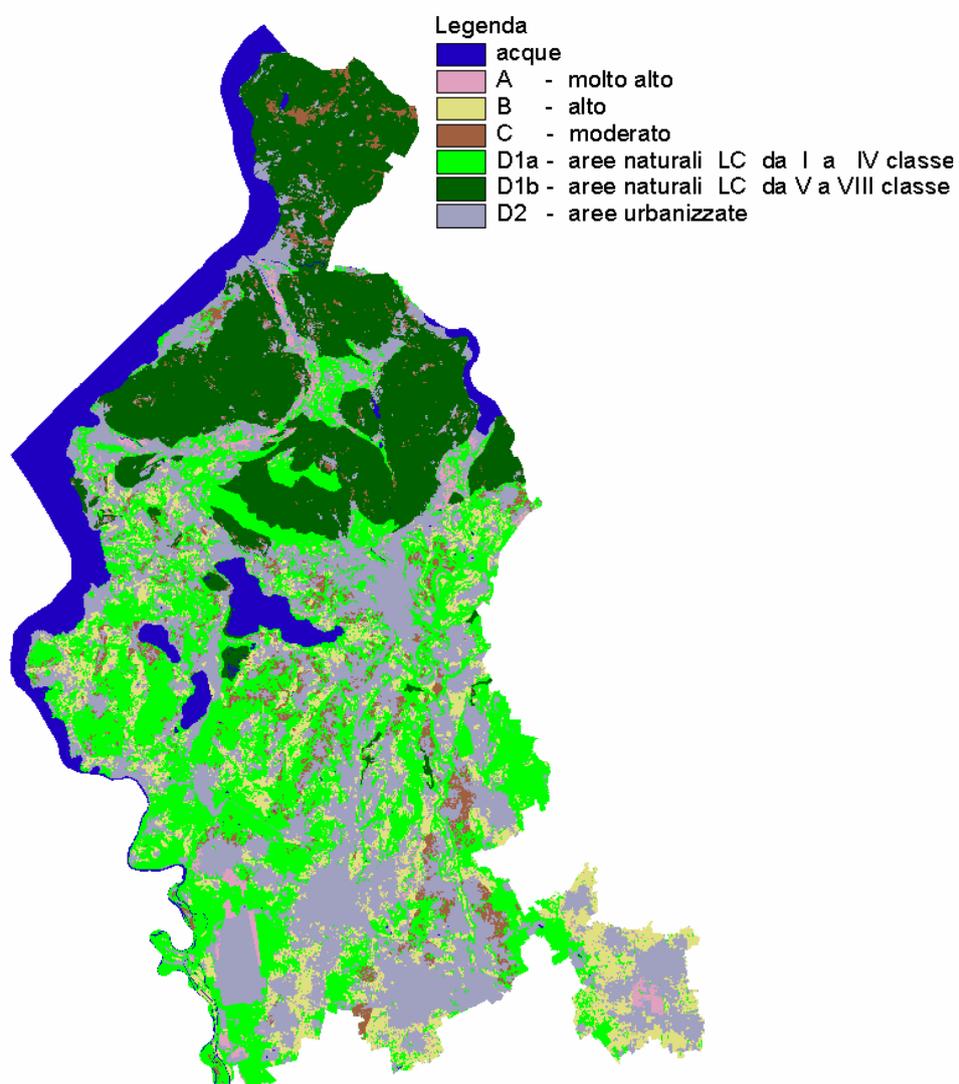


figura 10 Carta del valore agroforestale della Provincia di Varese

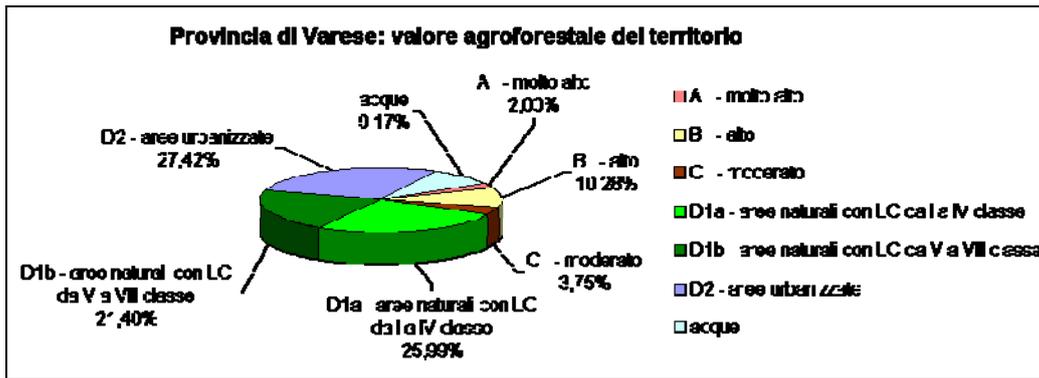


figura 11 Distribuzione percentuale delle classi di valore agroforestale del territorio della Provincia di Varese, secondo il metodo adottato

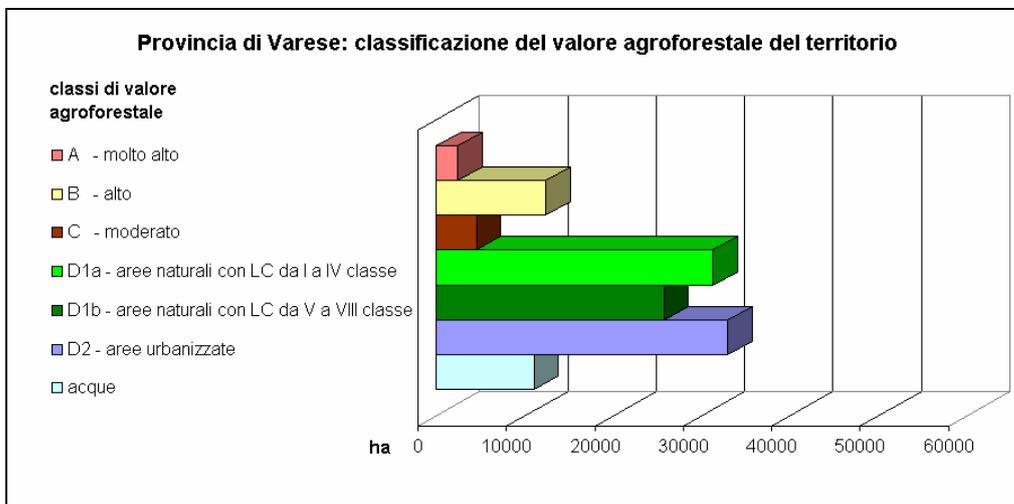


figura 12 Analisi della consistenza - espressa in ettari - del territorio della Provincia di Varese suddiviso nelle classi di valore agroforestale

Classificazione del valore agroforestale: tabella sintetica

classi di valore agroforestale	superficie (ha)	caratteristiche
A - molto alto	2.405,14	<p>La classe di valore produttivo molto alto (A) comprende suoli caratterizzati da una buona capacità d'uso (classe I, II e III secondo le norme della "Land Capability Classification" USDA) ²¹, definiti adatti a tutte le colture o con moderate limitazioni agricole. Si tratta pertanto di suoli particolarmente pregiati dal punto di vista agricolo e produttivo.</p> <p>Il loro valore deriva inoltre dalla presenza di colture redditizie, costituite qui, oltre ai seminativi, dai vigneti, in particolare quelli situati nelle zone di produzione tipica, dalle colture orticole e ortoflorovivaistiche, e dai prati della zona montana, destinati ad alimentare la produzione di formaggi tipici.</p> <p>Distribuite in diversi ambiti geografici, le zone agricole che rientrano in questa classe di valore corrispondono al 2% circa del territorio provinciale.</p>
		indirizzi
		<p>Oltre al mantenimento di queste aree agricole di particolare valore, potrebbe essere auspicabile incentivare qui le colture destinate alla produzione di prodotti tipici, quali in particolare la vite nelle zone vocate per i vini denominati dei "ronchi varesini", o le colture orticole nella zona indicata per la coltivazione dell'asparago, e conservare o estendere le aree a prato per la produzione di foraggio nelle valli prealpine valorizzate dalla produzione di formaggio.</p>

²¹ I criteri interpretativi adottati per l'attribuzione dei suoli alle 8 classi di capacità d'uso secondo le norme della "Land Capability Classification" - USDA si sono basati sulla valutazione di una serie di parametri, quali la tessitura, lo scheletro e la fertilità dell'orizzonte superficiale, i rischi di erosione, la pendenza, le limitazioni climatiche, ecc.. Cfr. allegato 1 - Capacità d'uso: modello interpretativo.

classi di valore agroforestale	superficie (ha)	caratteristiche
B alto	12.351,59	<p>La classe di valore produttivo alto (B) comprende suoli caratterizzati da una discreta capacità d'uso (classe II, III, IV secondo le norme della "Land Capability Classification" – USDA), definiti adatti all'agricoltura, sia pur con alcune limitazioni colturali.</p> <p>La coltura prevalente è costituita dai seminativi, presenti in particolare nelle zone dell'alta pianura, dei terrazzi antichi e delle colline moreniche, con una consistenza pari a circa il 10,28 % della superficie complessiva del territorio provinciale.</p>
		indirizzi
		<p>Le aree agricole che rientrano in questa classe costituiscono una risorsa significativa e andrebbero conservate e valorizzate, oltre che per scopi produttivi, per la valenza paesaggistica che assumono le aree rurali in aree densamente urbanizzate. In questa direzione particolare attenzione andrebbe posta nel mantenimento o nell'attenta gestione delle zone agricole situate, ad esempio, nelle aree a margine degli abitati, maggiormente sollecitate dall'espansione urbana.</p>
classi di valore agroforestale	superficie (ha)	caratteristiche
C - moderato	4.503,57	<p>Nella classe di valore produttivo moderato (C) sono compresi suoli adatti all'agricoltura, ma con limitazioni colturali di varia entità e soggetti talvolta a fenomeni di erosione, in particolare nelle zone montane.</p> <p>Sono prevalentemente coltivati a seminativo o a prato e, sia pur con una consistenza complessiva non elevata, pari a circa il 3,75 % della superficie totale, sono sparsi in tutto il territorio provinciale.</p>

		indirizzi
		Sia pur dotate di minor capacità produttiva, queste aree divengono una risorsa significativa, quando sono presenti nelle zone periferiche delle aree urbane e nei fondovalle alpini. Nel primo caso, in particolare, rivestono un'importanza non trascurabile dal punto di vista paesaggistico e nel riequilibrio del consumo di suolo, tanto da suggerire valutazioni particolarmente attente in merito alla loro conservazione e valorizzazione quali aree agricole.
classi di valore agroforestale	superficie (ha)	caratteristiche
D1 - aree naturali	56.947,26	<p>Le aree classificate come naturali non sono interessate dalle attività agricole. Comprendono i boschi, i castagneti, la vegetazione palustre e dei greti, i cespuglieti, le aree sabbiose.</p> <p>Occupano una parte consistente del territorio provinciale, pari a circa il 47,39% della superficie totale.</p> <p>Per una maggiore caratterizzazione sono state distinte in:</p> <p>D1a aree naturali con suoli aventi capacità d'uso compresa tra la I e la IV classe, adatti quindi ad usi agricoli, sia pur con limitazioni. La loro superficie totale raggiunge i 31.235,97 ettari, pari al 25,99% del territorio provinciale;</p> <p>D1b aree naturali con suoli aventi capacità d'uso compresa tra la V e l'VIII classe, adatti pertanto solo al pascolo e alla forestazione o addirittura inadatti ad utilizzi agro-silvopastorali. Queste aree, evidenziate con colore diverso nella carta del valore agroforestale, hanno un'estensione complessiva di 25.711,29 ettari, pari al 21,40% della superficie totale analizzata.</p>
classi di valore agroforestale	superficie (ha)	caratteristiche
D2 - aree urbanizzate	32.952,11	<p>Oltre agli abitati, rientrano tra le aree urbanizzate non destinate ad usi agricoli, le infrastrutture, le cave, le discariche, le zone degradate.</p> <p>Esse coprono complessivamente il 27,42 % della superficie totale della Provincia di Varese.</p>

La classificazione del valore agroforestale delle aree rappresenta la base per l'identificazione degli ambiti agricoli, per la costruzione dei quali, non è stata considerata, oltre alle classi D1 e D2 (in quanto "aree naturali"), anche la classe "C" in quanto caratterizzata da un valore produttivo agricolo molto basso, limitando il riferimento alle classi agroforestali (A e B).

A questo punto è seguita un'ulteriore fase d'affinamento della procedura. Tenuto conto del fatto che i dati utilizzati (es: DUSAF) sono comunque piuttosto datati e costruiti a scala nominale 1: 10.000, si è ritenuto opportuno infatti, a maggior supporto delle analisi svolte, utilizzare le informazioni di altre banche dati quali il Mosaico del Piani regolatori Comunali (costantemente aggiornato, anche se lievemente disallineato temporalmente) e la carta della vegetazione realizzata dalla Provincia di Varese nell'ambito del progetto SITFAUNA integrata mediante le analisi svolte circa la rete ecologica.

Si è inoltre tenuto conto delle aree destinate ad altra funzione da Piani sovracomunali, quali ad esempio il Piano d'Area Malpensa ed il Piano Cave Provinciale.

L'incrocio di tutte queste informazioni ha consentito di selezionare le superfici che costituiscono i cosiddetti "ambiti agricoli" (rappresentati nella CARTA DEGLI AMBITI AGRICOLI –Tav. AGR1 allegata alla relazione di Piano).

Nel seguito vengono presentate le schede relative alle aree agricole principali divise per unità di paesaggio (vedi Rete ecologica), riportate graficamente nella tavola *Carta delle aree agricole principali* che si allega alla presente relazione.

CAPACITA' D'USO DEI SUOLI: Modello Interpretativo adottato per il territorio di pianura e di collina della Provincia di Varese

Classe di capacità d'uso	Prof.utile	Tessitura dell'orizzonte superficiale	Scheletro dell'orizzonte superficiale	Pietrosità e Rocciosità	Fertilità dell'orizz. superficiale	Drenag.	Rischio di inondazione	Limitazioni Climatiche	Pend.	Erosione	AWC
		%	%	%					%		
I	> 100 cm	-	<15	P < 0,1 R < 2	-	buono	assente	assenti	< 2	assente	> 100
II	61 - 100 cm	A + L > 70 A > 35	15 - 35	P < 3 R < 2	pH 4,5 - 5,5 TSB 35 - 50 % CSC 5-10meq CaCO3 > 25%	mediocre mod. rapido	lieve < 1v /10 a < 2gg	lievi	2,1 - 8	assente	> 100
III	25 - 60 cm	A > 50 - 60 S > 85 L > 60 - 70	35 - 70	P < 3 R < 2	pH >8, 4 TSB <35 % CSC < 5 me	rapido lento	moderato 1v / 5-10 a > 2gg	moderate 200 - 700 m	8 ,1 - 15	debole	51 - 100
IV	25 - 60 cm	idem	35 - 70	P 3 - 15 R < 2	pH >8, 4 TSB <35 % CSC < 5 me	molto lento	alto > 1v / 5 a > 7gg	moderate 200 - 700 m	15,1 -25	moderata	<= 50
V	< 25 cm	idem	> 70	P 15 - 50 R 2 - 25	idem	impedito	molto alto golene aperte	moderate 200 - 700 m	< 2	assente	<= 50
VI	< 25 cm	idem	> 70	P 15 - 50 R 2 - 25	idem	impedito	idem	forti 700-300 m	25 ,1-45	moderata	<= 50
VII	< 25 cm	idem	> 70	P 15 - 50 R 25 - 50	idem	impedito	idem	molto forti > 2300 m	45 ,1 - 100	forte	<= 50
VIII	< 25 cm	idem	> 70	P > 50 R > 50	idem	paludi	idem	idem	> 100	molto forte	<= 50

CAPACITA' D'USO DEI SUOLI: Modelli Interpretativi adottati per il territorio di montagna della Provincia di Varese

Classi di capacità d'uso	Prof.tà utile	Tessitura dell'orizzonte superficiale	Scheletro dell'orizzonte superficiale	Pietrosità e Rocciosità	Fertilità dell'orizzonte superficiale	Drenaggio	Rischio di Inondaz.	Limitazioni Climatiche	Pend.za	Erosione	AWC
		%	%	%					%		
I	>100	(A+L)<70%; A<35%; L<60%; S<85%	<=15	P<=0.1;R<=2	5.5<pH<8.5 TSB>50% CSC>10meq CaCO3<=25%	buono	assente	assenti	<=2	assente	>100
II	61-100	(A+L)>=70%; 35<=A<50%; L<60%; S<85%	16-35	0.1<P<=3: R<=2	4.5<=pH<=5.5 35<TSB<=50% 5<CSC<=10meq CaCO3>25%	mediocre/ mod.rapido	lieve	lievi	2.1-8	assente	>100
III	25-60	A>=50%; L>=60%; S>=85%	36-70	0.1<P<=3: R<=2	pH>8.4 o <4.5 TSB<=35% CSC<=5meq	rapido/lento	moderato	moderate	8.1-15	moderata	51-100
IV	25-60	A>=50%; L>=60%; S>=85%	36-70	3<P<=15; R<=2	pH>8.4 o <4.5 TSB<=35% CSC<=5meq	molto lento	alto	moderate	15.1-25	moderata	<=50
V	<25	A>=50%; L>=60%; S>=85%	>70	16<P<=50; 2<R<=25	pH>8.4 o <4.5 TSB<=35% CSC<=5meq	impedito	molto alto	moderate	<=2	assente	<=50
VI	<25	A>=50%; L>=60%; S>=85%	>70	16<P<=50; 2<R<=25	pH>8.4 o <4.5 TSB<=35% CSC<=5meq	impedito	molto alto	forti	25.1-45	moderata	<=50
VII	<25	A>=50%; L>=60%; S>=85%	>70	16<P<=50;2<R<=25	pH>8.4 o <4.5 TSB<=35% CSC<=5meq	impedito	molto alto	molto forti	45.1-100	forte	<=50
VIII	<25	A>=50%; L>=60%; S>=85%	>70	P>50;R>50	pH>8.4 o <4.5 TSB<=35% CSC<=5meq	impedito	molto alto	molto forti	>100	molto forte	<=50

Classi di capacità d'uso	Profond. utile (cm)	Tessitura dell'orizzonte superficiale	Scheletro dell'orizzonte superficiale	Pietrosità e Rocciosità	pH	Drenaggio	Rischio di inondazione	Limitazioni Climatiche	Pendenza	Erosione	Franosità
		%	%	%					%		
I	>100		<15	<5	subacido			cond. non avverse	<15	assente / bassa	non rilevante
II	60-100		<15	<5	subacido			cond. non avverse	15-40	bassa	non rilevante
III	60-100		15-35	5-25	subacido			cond. non avverse	15-40	moderata	non rilevante
IV	20-60		15-35	5-25	subacido			cond. medie	15-40	moderata	non rilevante
V	20-60		35-70	25-50	acido			cond. medie	40-80	bassa	non rilevante
VI	<20		35-70	25-50	acido			cond. medie	40-80	moderata	non rilevante
VII	<20		>70	>50	acido			cond. avverse	>80	alta	non rilevante
VIII	<20		>70	>50	acido			cond. avverse	>80	alta	rilevante

Legenda

Classi:

Suoli adatti all'agricoltura:

Classe I: suoli che presentano pochissimi fattori limitanti il loro uso e che quindi sono utilizzabili per tutte le colture.

Classe II: suoli che presentano moderate limitazioni che richiedono un'opportuna scelta delle colture e/o moderate pratiche conservative.

Classe III: suoli che presentano severe limitazioni, tali da ridurre la scelta delle colture e da richiedere speciali pratiche conservative.

Classe IV: suoli che presentano limitazioni molto severe, tali da ridurre drasticamente la scelta delle colture e da richiedere accurate pratiche di coltivazione.

Suoli adatti al pascolo e alla forestazione:

Classe V: suoli che pur mostrando fenomeni d'erosione, presentano tuttavia altre limitazioni difficilmente eliminabili tali da restringere l'uso al pascolo o alla forestazione o come habitat naturale.

Classe VI: suoli che presentano limitazioni severe, tali da renderli inadatti alla coltivazione e da restringere l'uso, seppur con qualche ostacolo, al pascolo, alla forestazione o come habitat naturale.

Classe VII: suoli che presentano limitazioni severissime, tali da mostrare difficoltà anche per l'uso silvo-pastorale.

Suoli inadatti ad utilizzazioni agro-silvo-pastorali:

Classe VIII: suoli con limitazioni tali da precludere qualsiasi uso agro-silvo-pastorale e che possono venire adibiti a fini ricreativi, estetici, naturalistici o come zona di raccolta delle acque. In questa classe ricadono anche zone calanchive e affioramenti di roccia. La franosità diventa fattore limitante.

**ELENCO DEI COMUNI DELLA PROVINCIA DI VARESE SUDDIVISI NELLE
DIVERSE UNITA' DI PAESAGGIO**

Comune	Udp
Agra	1
Albizzate	12
	25
Angera	11
	14
Arcisate	5
	6
	9
	10
Arsago seprio	18
	19
	24
Azzate	11
	24
	25
Azzio	2
	5
Barasso	5
	10
Bardello	8
	10
	11
	27
Bedero valcuvia	5
Besano	6
	7
Besnate	18
	24
	25
Besozzo	8
	10
	27
Biandronno	10
	11
Bisuschio	5
	6
	7
Bodio lomnago	11

Comune	Udp
Brescia	8
	14
Bregano	8
	11
Brenta	2
	4
Brezzo di bedero	2
	4
	28
Brinzio	5
Brissago-val travaglia	2
	4
Brunello	12
	24
	25
Brusimpiano	5
Bugugiate	11
	24
	25
Busto arsizio	22
	26
Cadegliano-vi conago	3
	5
	29
Cadrezzate	11
	14
Cairate	12
	13
	17
	21
Cantello	9
Caravate	8
	10
	27
Cardano al campo campo	20
	21
Carnago	12
	17
Caronno pertusella	23
Caronno varesino	12
	17
	25

Comune	Udp
Casale litta	11
	24
Casalzuigno	2
	4
Casciago	5
	10
Casorate sempione	18
	20
	21
Cassano magnago	12
	17
	21
	22
	26
Cassano valcuvia	2
	4
Castellanza	13
	26
Castello cabiaglio	5
Castelseprio	13
	17
	21
Castelveccana	4
	28
Castiglione olona	13
	15
	17
Castronno	12
	25
Cavaria con premezzo	21
	25
Cazzago brabbia	10
	11
Cislago	13
	23
Cittiglio	2
	4
	8
	10
Clivio	6
	9
Cocquio trevisago	5
	10

Comune	Udp
	27
Comabbio	11
Comerio	5
	10
Cremonaga	3
Crosio della valle	24
	25
Cuasso al monte	5
	6
Cugliate-fabiasco	3
	5
	29
Cunardo	3
	5
	29
Curiglia con monteviasco	1
Cuveglia	2
	4
	5
Cuvio	2
	5
Daverio	11
	24
Dumenza	1
Duno	4
Fagnano olona	13
	21
	22
	26
Ferno	20
	21
Ferrera di varese	2
	3
	5
	29
Gallarate	18
	20
	21
	22
	25
Galliate lombardo	10
	11

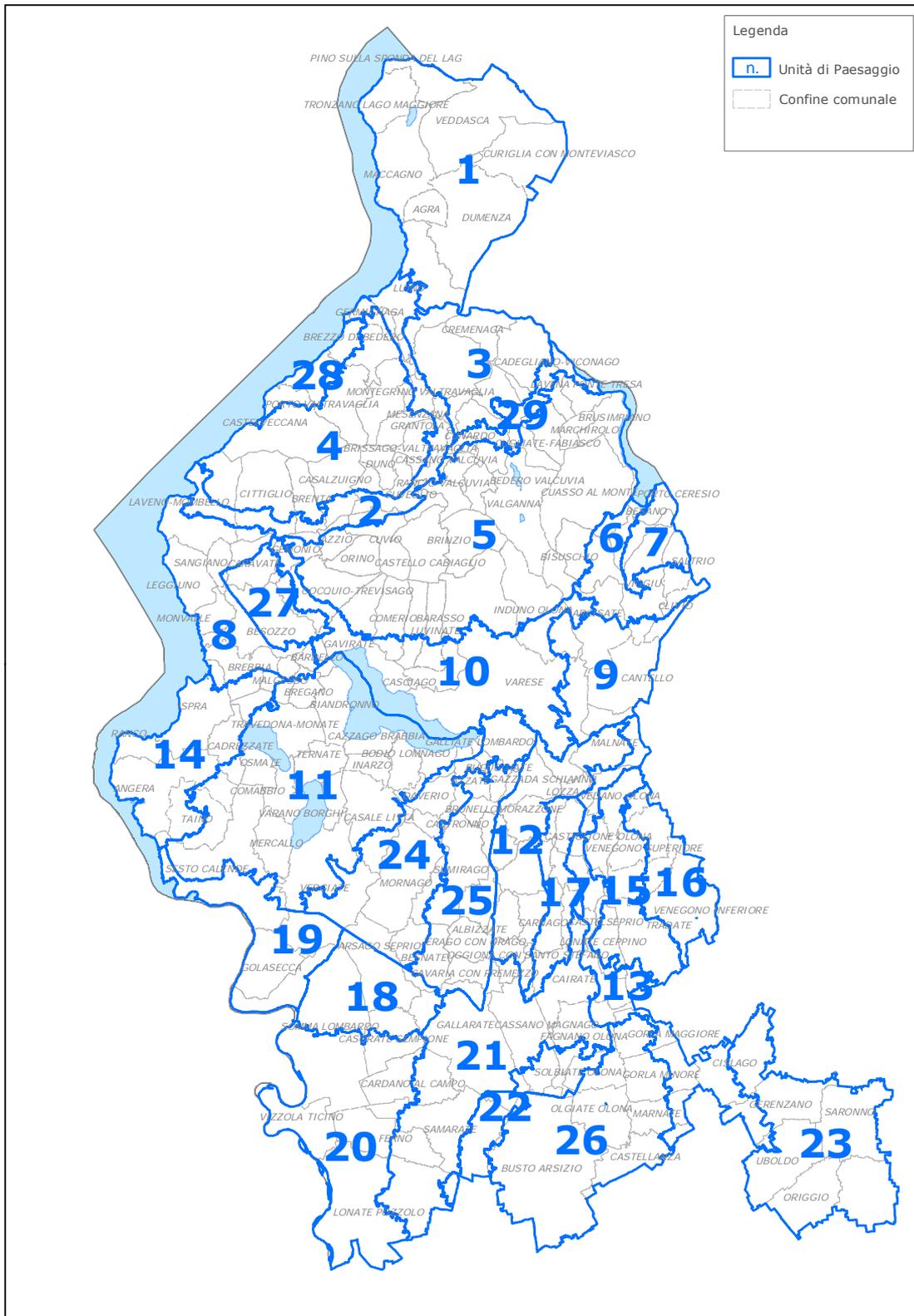
Comune	Udp
	24
Gavirate	5
	10
	11
	27
Gazzada schianno	12
	17
	25
Gemonio	2
	5
	8
	10
	27
Gerenzano	13
	23
Germignaga	2
	4
	28
Golasecca	19
Gorla maggiore	13
	26
Gorla minore	13
	26
Gornate Olona	13
	15
	17
Grantola	2
	3
Inarzo	11
Induno olona	5
	9
	10
Ispra	8
	14
Jerago con orago	12
	21
	25
Lavena ponte tresa	5
	29
Laveno-mombello	2
	4
	8
Leggiuno	8

Comune	Udp
	27
Lonate ceppino	13
	15
Lonate pozzolo	20
	21
	22
Lozza	12
	13
	17
Luino	1
	2
	3
Luvinate	5
	10
Maccagno	1
Malgesso	8
	11
	14
Malnate	9
	12
	13
	15
Marchirolo	3
	5
Marchirolo	29
Marnate	13
	26
Marzio	5
Masciago primo	5
	29
Mercallo	11
	19
Mesenzana	2
	3
	4
Montegrino valtravaglia	2
	3
Monvalle	8
Morazzone	12
	17
Mornago	24
	25

Comune	Udp
Oggiona con santo stefano	12
	21
Olgiate olona	22
	26
Origgio	23
Orino	5
Osmate	11
	14
Pino sulla sponda del lago maggiore	1
Porto ceresio	5
	6
	7
Porto valtravaglia	4
	28
Rancio valcuvia	2
	4
	5
	29
Ranco	14
Saltrio	6
	7
Samarate	20
	21
	22
	26
Sangiano	8
	27
Saronno	23
Sesto calende	11
	14
	19
Solbiate arno	12
	25
Solbiate olona	21
	22
	26
Somma lombardo	18
	19
	20
Sumirago	24
	25
Taino	11

Comune	Udp
	14
Ternate	11
Tradate	13
	15
	16
Travedona-monate	11
	14
Tronzano lago maggiore	1
Uboldo	13
	23
Valganna	5
	5
	29
Varano borghi	11
Varese	5
	9
	10
	11
	12
	24
	25
Vedano olona	12
	13
	15
	16
Veddasca	1
Venegono inferiore	13
	15
	16
Venegono superiore	15
	16
Vergiate	11
	18
	19
	24
Viggiu'	6
	7
	9
Vizzola ticino	20

TAVOLA D'IDENTIFICAZIONE DELL'UNITA' DI PAESAGGIO

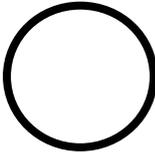


Schede aree agricole principali

Legenda	Pianura	Collina
	superficie tra 20 e 50 ettari	superficie tra 10 e 30 ettari
	superficie tra 50 e 150 ettari	superficie tra 30 e 100 ettari
	superficie oltre 150 ettari	superficie oltre 100 ettari
	indice di frastagliatura sopra la media provinciale	
	indice di frastagliatura sotto la media provinciale	
	"margine positivo" inferiore al 50 %	
	"margine positivo" superiore al 50 %	

Per margine "positivo" si intende un margine a contatto con elementi naturaliformi (boschi, fasce boscate, siepi, corsi d'acqua..)

Schema delle valutazioni

sigla	Caratteristiche dell'area agricola	Schema	Come intervenire
Oltre il limite dimensionale	Grande		Area agricola produttiva in grado di resistere Interventi: non frammentare sostenere l'accorpamento fondiario.
a	Grande Compatta Margine positivo		Area agricola produttiva in grado di resistere. Interventi: evitare la frammentazione, incentivare la multifunzione aziendale.
b. 1	Piccola Compatta Margine positivo		Area agricola protettiva a rischio per la dimensione. Interventi: non frammentare, incentivare l'agricoltura didattica a finalità naturalistica
b. 2	Grande Frastagliata Margine positivo		Area agricola produttiva con valenza protettiva Interventi: ridurre la frastagliatura mediante interventi nei punti a contatto con l'urbanizzato. Accorpamento delle aree verdi sul margine esterno dell'ambito.
b. 3	Grande Compatta Margine negativo		Area agricola produttiva in grado di resistere ma con bassa valenza naturalistica Interventi: incentivare l'applicazione delle misure agroambientali, inserire nel sistema del verde urbano.
c. 1	Grande Frastagliata Margine negativo		Area agricola produttiva con scarsa valenza naturalistica a rischio per la frastagliatura Interventi: riforestazione, orti urbani, vivaistica
c. 2	Piccola Compatta Margine negativo		Area agricola residuale Interventi: mantenere la compattezza, inserire parchi, orti urbani, impianti di fitodepurazione, aree umide
c. 3	Piccola Frastagliata Margine positivo		Area agricola residuale a buona valenza naturalistica Interventi: agricoltura di nicchia (ambiti presenti solo in collina), incentivare l'accorpamento fondiario, il cooperativismo.
d	Piccola Frastagliata Margine negativo		Area agricola residuale Interventi: ricomposizione, accorpamento, parchi urbani
e	Inferiore ai limiti minimi	qualsiasi	A seconda del contesto assume funzioni prevalentemente di verde pubblico o di agricolo protettivo residuale

Unità n°2

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
2 - a	Mesenzana	23,05	COLLINA				d
2 - b	Cuveglia	27,12	COLLINA				c3
2 - c	Casalzuigno	28,95	COLLINA				b1
2 - d	Cuveglia - Cuvio	34,77	COLLINA				c1
2 - e	Laveno Mombello - Cittiglio	44,39	COLLINA				b2
2 - f	Cuvio - Azzio	39,21	COLLINA				a
2 - g	Luino - Germignaga	49,34	COLLINA				b2
2 - h	Montegrino Valtravaglia	10,88	COLLINA				b1
2 - i	Laveno Mombello - Cittiglio	12,46	COLLINA				c2
2 - j	Rancio Valcuvia - Ferrera di Varese	12,58	COLLINA				b1
2 - k	Ferrera di Varese - Cassano Valcuvia	14,38	COLLINA				b1
2 - l	Grantola	17,00	COLLINA				d

Unità n°6

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
6 - a	Viggiù	10,21	COLLINA				d
6 - b	Bisuschio	12,37	COLLINA				c2
6 - c	Bisuschio	13,23	COLLINA				c2
6 - d	Quasso al Monte	10,07	COLLINA				c2
6 - e	Bisuschio	19,09	COLLINA				b1
6 - f	Saltrio	18,22	COLLINA				b1
6 - g	Bisuschio - Arcisate	17,69	COLLINA				b1
6 - h	Bisuschio	28,85	COLLINA				b1
6 - i	Clivio	15,16	COLLINA				b1
6 - j	Clivio	17,69	COLLINA				b1
6 - k	Viggiù	36,74	COLLINA				a
6 - l	Viggiù	51,09	COLLINA				b2

Unità n°8

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
8 - a	Brescia - Ispra	12,75	COLLINA				d
8 - b	Brescia	10,00	COLLINA				b1
8 - c	Besozzo	13,72	COLLINA				b1
8 - d	Cittiglio	14,93	COLLINA				b1
8 - e	Sangiano - Leggiano	14,47	COLLINA				d
8 - f	Besozzo	23,70	COLLINA				b1
8 - g	Leggiano	26,12	COLLINA				b1
8 - h	Laveno Mombello - Leggiano	15,50	COLLINA				c3
8 - i	Bardello - Besozzo	41,83	COLLINA				a
8 - j	Leggiano	20,23	COLLINA				c2

Unità n°9

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
9 - a	Varese	10,71	COLLINA				b1
9 - b	Cantello	13,04	COLLINA				b1
9 - c	Induno Olona	17,81	COLLINA				b1
9 - d	Clivio	18,00	COLLINA				b1
9 - e	Varese	18,69	COLLINA				b1
9 - f	Cantello	21,78	COLLINA				b1
9 - g	Clivio	19,60	COLLINA				b1
9 - h	Induno Olona	27,74	COLLINA				b1
9 - i	Cantello - Malnate	37,20	COLLINA				a
9 - j	Cantello - Malnate	43,70	COLLINA				b2
9 - k	Cantello	46,04	COLLINA				b2
9 - l	Arcisate	12,60	COLLINA				b1
9 - m	Arcisate	13,22	COLLINA				b1
9 - n	Viggiù	13,65	COLLINA				b1
9 - o	Arcisate	14,83	COLLINA				b1
9 - p	Arcisate	19,89	COLLINA				b1
9 - q	Arcisate - Induno Olona - Varese	44,00	COLLINA				b2

Unità n°10

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
10 - a	Varese	10,50	COLLINA				b1
10 - b	Varese	15,24	COLLINA				c3
10 - c	Casciago	21,76	COLLINA				d
10 - d	Varese	28,76	COLLINA				c3
10 - e	Varese - Casciago	31,69	COLLINA				c1
10 - f	Varese - Casciago	46,25	COLLINA				b2
10 - g	Varese	33,43	COLLINA				b2

Unità n°11

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
11 - a	Galliate Lombardo - Bodio Lomnago	10,02	COLLINA				b1
11 - b	Bregnano	10,21	COLLINA				b1
11 - c	Malgesso - Bregnano	10,59	COLLINA				b1
11 - d	Inarzo - Casale Litta	11,05	COLLINA				b1
11 - e	Casale Litta	11,41	COLLINA				b1
11 - f	Travedona Monate	11,47	COLLINA				c3
11 - g	Angera	12,31	COLLINA				b1
11 - h	Sesto Calende	14,58	COLLINA				b1
11 - i	Inarzo - Casale Litta	13,78	COLLINA				b1
11 - j	Mercallo	15,40	COLLINA				c3
11 - k	Taino	17,53	COLLINA				c3
11 - l	Galliate Lombardo	18,40	COLLINA				b1
11 - m	Comabbio	17,03	COLLINA				c3
11 - n	Travedona Monate	18,77	COLLINA				c3
11 - o	Casale Litta	14,99	COLLINA				c3
11 - p	Comabbio	19,71	COLLINA				c3
11 - q	Cazzago Brabbia - Inarzo - Bodio Lomnago	12,74	COLLINA				d
11 - r	Bodio Lomnago	10,75	COLLINA				c2
11 - s	Biandronno	22,12	COLLINA				c3
11 - t	Ternate	19,06	COLLINA				c3
11 - u	Travedona Monate	23,13	COLLINA				c3
11 - v	Casale Litta	26,36	COLLINA				b1

11 - w	Travedona Monate	21,34	COLLINA				c3
11 - x	Cadrezzate	30,65	COLLINA				a
11 - y	Biandronno	32,09	COLLINA				b2
11 - z	Casale Litta	12,09	COLLINA				b1
11 - aa	Inarzo	31,95	COLLINA				a
11 - ab	Sesto Calende - Mercallo	39,20	COLLINA				b2
11 - ac	Casale Litta - Vergiate - Varano Borghi	51,68	COLLINA				b2
11 - ad	Bodio Lomnago - Cazzago Brabbia	30,89	COLLINA				c1
11 - ae	Cazzago Brabbia	10,08	COLLINA				c3
11 - af	Cazzago Brabbia	10,81	COLLINA				d
11 - ag	Sesto Calende - Osmate - Cadrezzate	202,04	COLLINA				oltre

Unità n°12

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
12 - a	Malnate	11,99	COLLINA				b1
12 - b	Caronno Varesino - Solbiate Arno	13,19	COLLINA				b1
12 - c	Carnago	11,46	COLLINA				c3
12 - d	Caronno Varesino - Carnago	15,42	COLLINA				d
12 - e	Morazzone - Gazzada Schianno - Castronno	17,94	COLLINA				c3
12 - f	Gazzada Schianno	21,07	COLLINA				c2
12 - g	Carnago	16,27	COLLINA				b1
12 - h	Gazzada Schianno	17,94	COLLINA				c3
12 - i	Morazzone - Gazzada Schianno	25,73	COLLINA				c3
12 - j	Varese	35,69	COLLINA				a
12 - k	Morazzone	32,74	COLLINA				b2
12 - l	Morazzone - Castronno	56,44	COLLINA				b2
12 - m	Carnago	15,60	COLLINA				c2
12 - n	Cassano Magnago	63,98	COLLINA				b2

Unità n°13

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
13 - a	Cairate - Fagnano Olona	11,08	COLLINA				b1
13 - b	Lozza	15,69	COLLINA				c2
13 - c	Gornate Olona	13,55	COLLINA				b1
13 - d	Lozza	17,16	COLLINA				b1
13 - e	Castiglione Olona	12,92	COLLINA				c2
13 - f	Cairate - Lonate Ceppino	20,54	COLLINA				b1
13 - g	Vedano Olona	15,27	COLLINA				c2
13 - h	Cislago	28,39	PIANURA				b1
13 - i	Gorla Maggiore - Fagnano Olona	40,08	PIANURA				c2

Unità n°14

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
14 - a	Taino - Angera	10,11	COLLINA				d
14 - b	Taino - Angera	11,03	COLLINA				c3
14 - c	Ispra	11,50	COLLINA				c2
14 - d	Cadrezzate	12,10	COLLINA				b1
14 - e	Brescia	12,47	COLLINA				b1
14 - f	Angera	13,00	COLLINA				d
14 - g	Ispra	20,25	COLLINA				c2
14 - h	Ispra	16,80	COLLINA				b1
14 - i	Angera	19,49	COLLINA				c3
14 - j	Travedona Monate	20,54	COLLINA				b1
14 - k	Angera	21,48	COLLINA				c3
14 - l	Malgesso - Brescia	23,20	COLLINA				c3
14 - m	Angera	24,35	COLLINA				c3
14 - n	Taino - Angera	31,92	COLLINA				c1
14 - o	Ispra	39,26	COLLINA				a
14 - p	Ispra	31,07	COLLINA				b3
14 - q	Ranco	50,31	COLLINA				b2
14 - r	Angera	50,42	COLLINA				a
14 - s	Brescia - Travedona Monate	62,27	COLLINA				b2
14 - t	Cadrezzate - Ispra	39,47	COLLINA				b3
14 - u	Cadrezzate	11,77	COLLINA				d
14 - v	Angera - Taino	66,49	COLLINA				b2
14 - w	Angera	81,53	COLLINA				c1
14 - x	Angera - Taino	152,34	COLLINA				oltre

Unità n°15

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
15 - a	Tradate	13,37	COLLINA				b1
15 - b	Venegono Inferiore	12,63	COLLINA				c2
15 - c	Vedano Olona	16,70	COLLINA				d
15 - d	Vedano Olona	16,76	COLLINA				b1
15 - e	Venegono Inferiore - Tradate	18,97	COLLINA				d
15 - f	Tradate - Venegono inferiore	24,91	COLLINA				c2
15 - g	Lonate Ceppino	27,78	COLLINA				d
15 - h	Vedano Olona	27,62	COLLINA				d
15 - i	Venegono Inferiore - Tradate	36,17	COLLINA				b3
15 - j	Tradate	58,42	COLLINA				b3
15 - k	Tradate	60,31	COLLINA				b3
15 - l	Vedano Olona - Castiglione Olona	107,02	COLLINA				oltre
15 - m	Tradate - Lonate Ceppino	119,36	COLLINA				oltre
15 - n	Tradate - Lonate Ceppino	102,37	COLLINA				oltre

Unità n°16

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
16 - a	Tradate	22,48	COLLINA				b1
16 - b	Tradate	33,77	COLLINA				b2

Unità n°17

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
17 - a	Carnago	12,14	COLLINA				c3
17 - b	Castiglione Olona	17,38	COLLINA				b1
17 - c	Castiglione Olona	20,68	COLLINA				b1
17 - d	Carnago	13,04	COLLINA				b1

Unità n°18

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
18 - a	Arsago Seprio- Somma Lombardo	31,25	COLLINA				c1
18 - b	Somma Lombardo	46,02	PIANURA				d
18 - c	Somma Lombardo - Casorate Sempione	110,89	PIANURA				b2

Unità n°19

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
19 - a	Golasecca	12,92	COLLINA				b1
19 - b	Golasecca	14,28	COLLINA				b1
19 - c	Sesto Calende	15,51	COLLINA				b1
19 - d	Sesto Calende	16,15	COLLINA				d
19 - e	Sesto Calende	16,51	COLLINA				d
19 - f	Golasecca	17,09	COLLINA				b1
19 - g	Sesto Calende	18,48	COLLINA				b1
19 - h	Sesto Calende	22,29	COLLINA				d
19 - i	Sesto Calende	22,85	COLLINA				c2
19 - j	Golasecca	19,50	COLLINA				d
19 - k	Sesto Calende	24,23	COLLINA				c3
19 - l	Sesto Calende	20,39	COLLINA				d
19 - m	Sesto Calende	22,59	COLLINA				c3
19 - n	Sesto Calende	82,88	COLLINA				b2
19 - o	Somma Lombardo	31,35	COLLINA				a

Unità n°20

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
20 - a	Lonate Pozzolo	35,36	PIANURA				c2

Unità n°21

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
21 - a	Cairate	10,37	COLLINA				c2
21 - b	Catelseprio	17,35	COLLINA				c2
21 - c	Gallarate	28,00	PIANURA				d
21 - d	Lonate Pozzolo	28,28	PIANURA				c2
21 - e	Lonate Pozzolo	35,67	PIANURA				c2
21 - f	Lonate Pozzolo	41,16	PIANURA				c2
21 - g	Lonate Pozzolo	50,94	PIANURA				b3
21 - h	Samarate - Cardano al Campo	56,29	PIANURA				b2
21 - i	Lonate Pozzolo	62,53	PIANURA				b2
21 - j	Ferno - Lonate Pozzolo	51,47	PIANURA				b2
21 - k	Samarate - Ferno - Lonate Pozzolo	67,26	PIANURA				c1
21 - l	Cassano Magnago - Gallarate	68,68	COLLINA				a
21 - m	Fagnano Olona - Cassano Magnago	73,43	PIANURA				c1
21 - n	Cairate - Cassano Magnago - Fagnano Olona	65,82	COLLINA				c1
21 - o	Fagnano Olona - Cairate	55,29	PIANURA				b2
21 - p	Lonate Pozzolo	107,03	PIANURA				a
21 - q	Samarate - Ferno - Lonate Pozzolo	111,84	PIANURA				c1
21 - r	Samarate - Cardano al Campo	110,75	PIANURA				b2
21 - s	Cairate - Castelseprio	170,68	COLLINA				oltre

Unità n°22

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
22 - a	Cassano Magnago	10,78	COLLINA				b1
22 - b	Cassano Magnago - Busto Arsizio	31,17	PIANURA				c2
22 - c	Fagnano Olona - Cassano Magnago	36,82	PIANURA				c2
22 - d	Solbiate Olona	24,01	PIANURA				c2

Unità n°23

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
23 - a	Cislago	22,08	PIANURA				c2
23 - b	Uboldo	26,10	PIANURA				c3
23 - c	Uboldo	26,14	PIANURA				b1
23 - d	Caronno Pertusella - Origgio	54,38	PIANURA				a
23 - e	Origgio	35,77	PIANURA				c2
23 - f	Saronno	80,94	PIANURA				a
23 - g	Caronno Pertusella - Saronno	83,21	PIANURA				b3
23 - h	Uboldo - Origgio - Saronno	88,25	PIANURA				c1
23 - i	Caronno Pertusella - Origgio - Saronno	95,76	PIANURA				b3
23 - j	Caronno Pertusella	113,90	PIANURA				c1
23 - k	Saronno - Gerenzano	148,91	PIANURA				b3
23 - l	Uboldo	151,19	PIANURA				oltre
23 - m	Cislago	121,34	PIANURA				a
23 - n	Cislago	27,31	PIANURA				b1
23 - o	Uboldo - Gerenzano	168,39	PIANURA				oltre
23 - p	Origgio - Uboldo	231,49	PIANURA				oltre
23 - q	Cislago - Gerenzano - Uboldo	445,02	PIANURA				oltre
23 - r	Gerenzano - Uboldo	23,19	PIANURA				c2

Unità n°24

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
24 - a	Varese	10,17	COLLINA				b1
24 - b	Crosio della Valle - Mornago	11,29	COLLINA				b1
24 - c	Varese	12,16	COLLINA				c2
24 - d	Varese	12,50	COLLINA				c3
24 - e	Mornago	13,42	COLLINA				b1
24 - f	Vergiate	13,97	COLLINA				b1
24 - g	Buguggiate	13,35	COLLINA				c3
24 - h	Mornago - Arsago Seprio	26,10	COLLINA				b1
24 - i	Vergiate	16,04	COLLINA				b1
24 - j	Daverio - Galliate Lombardo	16,09	COLLINA				c3
24 - k	Casale Litta - Vergiate	16,87	COLLINA				c3
24 - l	Varese	12,52	COLLINA				b1
24 - m	Besnate	18,14	COLLINA				c3
24 - n	Mornago	18,45	COLLINA				b1
24 - o	Casale Litta	11,01	COLLINA				b1
24 - p	Mornago	19,35	COLLINA				b1
24 - q	Mornago	21,39	COLLINA				c3
24 - r	Mornago	22,03	COLLINA				c3
24 - s	Varese	22,17	COLLINA				b1
24 - t	Vergiate	23,20	COLLINA				c3
24 - u	Daverio	16,20	COLLINA				c2
24 - v	Vergiate	18,80	COLLINA				d
24 - w	Mornago	29,09	COLLINA				d
24 - x	Vergiate - Casale Litta	31,81	COLLINA				b2

24 - y	Varese	15,52	COLLINA				b1
24 - z	Varese	10,40	COLLINA				c2
24 - aa	Casale Litta	29,93	COLLINA				d
24 - ab	Varese	31,91	COLLINA				a
24 - ac	Vergiate	50,09	COLLINA				c1
24 - ad	Daverio - Crosio della Valle	50,64	COLLINA				c1
24 - ae	Azzate - Buguggiate	41,79	COLLINA				a
24 - af	Casale Litta - Daverio	69,50	COLLINA				b2
24 - ag	Mornago - Crosio della Valle	83,09	COLLINA				b2
24 - ah	Azzate - Daverio	74,16	COLLINA				b2
24 - ai	Arsago Seprio - Besnate - Mornago	88,80	COLLINA				a
24 - aj	Varese	93,36	COLLINA				b2
24 - ak	Mornago	84,17	COLLINA				b2
24 - al	Mornago	10,23	COLLINA				c2
24 - am	Mornago	10,30	COLLINA				c2
24 - an	Mornago - Sumirago	33,81	COLLINA				b2

Unità n°25

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
25 - a	Albizzate - Sumirago	11,27	COLLINA				b1
25 - b	Sumirago	10,70	COLLINA				b1
25 - c	Sumirago	11,75	COLLINA				c3
25 - d	Castronno - Brunello	13,50	COLLINA				c3
25 - e	Sumirago	10,24	COLLINA				b1
25 - f	Besnate - Cavaria con Premezzo	16,40	COLLINA				c3
25 - g	Albizzate - Jerago con Orago	18,22	COLLINA				b1
25 - h	Sumirago	18,07	COLLINA				c3
25 - i	Sumirago - Besnate	21,53	COLLINA				c3
25 - j	Castronno - Sumirago	23,50	COLLINA				b1
25 - k	Jerago con Orago	24,76	COLLINA				c3

Unità n°26

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
26 - a	Gorla Maggiore	24,09	PIANURA				b1
26 - b	Olgiate Olona	20,00	PIANURA				c2
26 - c	Busto Arsizio	28,84	PIANURA				c2
26 - d	Busto Arsizio	39,29	PIANURA				c2
26 - e	Olgiate Olona	33,03	PIANURA				c2
26 - f	Busto Arsizio	27,17	PIANURA				c2
26 - g	Busto Arsizio	53,22	PIANURA				c1
26 - h	Olgiate Olona - Busto Arsizio	57,52	PIANURA				c1
26 - i	Busto Arsizio	81,26	PIANURA				b2
26 - j	Busto Arsizio	81,38	PIANURA				c1
26 - k	Gorla Maggiore	82,10	PIANURA				c1
26 - l	Gorla Minore	138,61	PIANURA				c1
26 - m	Busto Arsizio	141,04	PIANURA				c1
26 - n	Busto Arsizio	42,83	PIANURA				c3
26 - o	Busto Arsizio	40,75	PIANURA				c3
26 - p	Busto Arsizio	35,29	PIANURA				c3
26 - q	Busto Arsizio	35,06	PIANURA				c2
26 - r	Busto Arsizio - Castellanza	182,64	PIANURA				oltre

Unità n°27

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
27 - a	Cocquio Trevisago	11,12	COLLINA				b1
27 - b	Besozzo	10,00	COLLINA				b1
27 - c	Besozzo	12,58	COLLINA				b1
27 - d	Besozzo - Cocquio Trevisago	12,70	COLLINA				b1
27 - e	Caravate	17,03	COLLINA				b1
27 - f	Besozzo	10,13	COLLINA				b1
27 - g	Besozzo	12,46	COLLINA				c3
27 - h	Besozzo - Bardello	19,14	COLLINA				b1
27 - i	Sangiano - Caravate	11,81	COLLINA				b1
27 - j	Besozzo	19,10	COLLINA				c3
27 - k	Cocquio Trevisago - Gavirate	29,45	COLLINA				b1
27 - l	Caravate	29,77	COLLINA				b1
27 - m	Gemonio - Caravate - Besozzo	26,34	COLLINA				c3
27 - n	Besozzo	12,44	COLLINA				c3
27 - o	Caravate - Besozzo	33,66	COLLINA				a
27 - p	Cocquio Trevisago - Besozzo	83,93	COLLINA				b2

Unità n°28

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza	Area	Frastagliatura	Margine	Valutazione
28 - a	Brezzo di Bedero	12,81	COLLINA				d
28 - b	Porto Valtravaglia	22,85	COLLINA				b1
28 - c	Porto Valtravaglia	26,83	COLLINA				c3