



Accordo di Pianificazione “Collegamento SP12 – SP22”

RELAZIONE GENERALE



GRUPPO DI LAVORO

Arch. Silvio Landonio

Ing. Lucia Zarini

Arch. Mauro Sassi

Dott.ssa Lorenza Toson

Dott.ssa Alessia Lo Duca

Dott. Danilo Baratelli

Ing. Luca Cremona

Geom. Carmine Leo

Dott. Lucia Pagani

INDICE

1. PROCESSO E STRUTTURA DELL'ACCORDO	2
1.1 PREMESSE	2
1.2 OBIETTIVI	2
1.4 GLI ELABORATI COSTITUTIVI	4
2. SISTEMI TERRITORIALI ED AMBIENTALI	4
2.1 MOBILITÀ	5
2.2 AMBIENTE E RETE ECOLOGICA	9
2.2.1 Potenziali effetti del progetto infrastrutturale	10
2.3 SISTEMA AGRICOLO	11
2.3.1 Potenziali effetti del progetto infrastrutturale	11
2.4 RISCHIO IDROGEOLOGICO	12
2.4.1 Potenziali effetti del progetto infrastrutturale	13
2.5 SISTEMA INSEDIATIVO	13
3. STRATEGIE ED AZIONI DI PROGETTO	14
3.1 IL TRACCIATO DI COLLEGAMENTO SP12 – SP22	15
3.1.1 Opere connesse al progetto stradale	15
3.2 IL PLIS E LA CONNESSIONE ECOLOGICO-AMBIENTALE	16
3.2.1 Opere connesse al progetto stradale	17
3.2.2 PLIS	18
3.3 IL PROGETTO DI TERRITORIO	20
4. EFFETTI DELL'ACCORDO	22
4.1 PIANIFICAZIONE PROVINCIALE	22
4.2 PIANIFICAZIONE COMUNALE	23
5. ATTUAZIONE DELL'ACCORDO	23

1. PROCESSO E STRUTTURA DELL'ACCORDO

1.1 PREMESSE

Il presente documento costituisce l'allegato tecnico al testo dell'Accordo di Pianificazione "COLLEGAMENTO SP12 – SP 22" (in seguito denominato semplicemente Accordo), e ha in particolare la finalità di sintetizzare i dati conoscitivi dei sistemi territoriali ed ambientali considerati e definire le strategie di sviluppo e le azioni di progetto, riservando al rapporto ambientale il ruolo della valutazione degli effetti ed al testo dell'accordo quello della definizione degli impegni.

Detto accordo è stato promosso quale occasione di condivisione di una proposta pianificatoria/progettuale in grado di valutare le soluzioni viabilistiche alla luce sia dell'efficienza trasportistica sia del loro minor impatto territoriale, nonché di supportare con interventi di valorizzazione territoriale (agendo non solo per mitigare gli impatti ma per, almeno in parte, risolvere le attuali criticità ambientali e paesaggistiche) e con indirizzi di governo del territorio (in un'ottica di sostenibilità delle politiche di rilievo sovracomunale).

L'accordo si propone di interpretare l'infrastruttura come progetto di territorio, in una logica di approccio integrato ai progetti infrastrutturali che caratterizza l'azione della Provincia sin dalla stesura del Documento Strategico, preliminare alla redazione del PTCP.

La Provincia si è infatti proposta l'obiettivo di "Governare le ricadute e le sinergie dei progetti infrastrutturali" principalmente con due tipi di **attività**:

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

Tale indirizzo di governo provinciale trova luogo anche nelle politiche promosse da Regione Lombardia ed in particolare nei documenti di indirizzo del Piano Territoriale Regionale – Piano Paesistico, dove sono definite le "Linee guida per la progettazione paesaggistica delle infrastrutture della mobilità". Tale documento sottolinea la multifunzionalità del progetto infrastrutturale, ribadendo che oggetto della pianificazione e della progettazione sono la rete e il suo contesto, proprio perché ogni intervento riguardante le infrastrutture è un complesso progetto di paesaggio [di territorio, precisiamo noi] sul quale occorre stabilire una stretta collaborazione tra chi pianifica e progetta l'infrastruttura e chi pianifica e progetta i territori contermini.

L'approccio al progetto infrastrutturale "come progetto di territorio", inteso nella duplice veste di progettazione coordinata tra infrastruttura viaria e suo inserimento/mitigazione/compensazione paesistico-ambientale (richiamandosi all'esperienza dell'autostrada pedemontana lombarda), e di governo coordinato delle trasformazioni indotte dalla nuova infrastruttura, posto al centro della volontà di azione provinciale, è stato quindi posto alla base dello sviluppo dell'Accordo di Pianificazione.

Da ciò deriva dunque anche lo sviluppo del processo di Valutazione Ambientale Strategica che, secondo un approccio integrato, si propone di palesare coerenze e potenziali criticità inerenti la sostenibilità ambientale dell'Accordo, e di fornire, come esito del processo valutativo, un quadro di riferimento alla decisione ampia ed integrato.

1.2 OBIETTIVI

Nello specifico l'accordo si propone di sviluppare i seguenti **obiettivi**:

1. condividere la definizione progettuale della previsione di tracciato stradale presente nel PTCP come proposta, denominata "Collegamento tra la SP12 e la SP22" e "Collegamento tra la SP12 – e la SP20" (per sintesi Collegamento SP12 – SP22; cfr figura 1), al fine di risolvere, in tutto o almeno in parte, le criticità delle rete viabilistica provinciale evidenziate nel PTCP e ponendo attenzione al coordinamento con il "Collegamento tra la SP2 e la SP22, opera connessa a Pedemontana";

2. definizione del tracciato a minor impatto paesistico - ambientale e contestuale previsione di interventi ed opere di valorizzazione paesistico – ambientale, oltre che di mitigazione, in un ambito di particolare pregio;
3. condivisione di indirizzi per il governo delle trasformazioni indotte e di valorizzazione ambientale e paesaggistica del contesto territoriale più ampio.



Figura 1: proposta di tracciato

1.3 NATURA E PROCESSO DI REDAZIONE

1.3.1 Natura giuridica

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

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

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

All'accordo in argomento partecipano, i comuni di Fagnano Olona, Cairate e Castelseprio, e il Comune di Cassano Magnago in quanto enti territorialmente interessati direttamente dalle politiche territoriali in oggetto e/o coinvolti dagli esiti dello stesso.

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

1.3.2 Processo redazionale

La definizione dei contenuti dell'accordo, ovvero delle strategie di sviluppo descritte al successivo capitolo 3, è stata approfondita a partire dalla proposta di Accordo di Pianificazione, promossa a seguito di nota del Presidente della Provincia del 23.12.2008, protocollo 134253, e manifestazione di interesse e assenso a partecipare all'Accordo da parte dei comuni territorialmente interessati con i seguenti atti: deliberazione della Giunta del Comune di Cairate del 21.01.2009, n. 13; deliberazione della Giunta del Comune di Castelseprio del 21.01.2009, n. 8; deliberazione della Giunta del Comune di Fagnano Olona del 19.01.2009, n. 7; deliberazione del Consiglio del Comune di Cassano Magnago del 21.01.2009, n. 7.

Il processo di redazione ha visto integrare specifici approfondimenti tecnici e confronti in sede di comitato dell'Accordo di Pianificazione sia sulle scelte strategiche di interesse generale che sulle definizioni puntuali.

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

Per quanto riguarda il raccordo con la procedura di VIA, si rileva che l'opera (ovvero il progetto di infrastruttura) dovrà essere sottoposta alla procedura di verifica di esclusione dalla VIA. Tuttavia il presente strumento non costituisce atto di progettazione dell'opera, bensì sola variante al piano provinciale, che definisce il quadro di riferimento per il sistema viabilistico. L'autorità competente in materia di VIA è stata individuata tra i soggetti competenti in materia ambientale al fine di assicurare in ogni caso il raccordo con la procedura di valutazione di impatto ambientale nell'ambito del processo di VAS, che si estrinseca nella capacità di integrare e rendere coerente il processo di pianificazione, orientandolo verso la sostenibilità.

1.4 GLI ELABORATI COSTITUTIVI

- a. Testo dell'accordo
- b. Relazione generale
- c. Cartografia di progetto
- d. Documenti di variante al PTCP
- e. Rapporto ambientale e sintesi non tecnica

2. SISTEMI TERRITORIALI ED AMBIENTALI

L'ambito di influenza dell'Accordo è definito a partire dall'individuazione dei temi sui quali lo stesso andrà ad incidere, innescando relazioni e generando effetti nell'ambito territoriale di riferimento:

- **mobilità**: costituisce uno dei temi dell'Accordo, il cui fine è la migliore definizione della proposta di tracciato per l'infrastruttura viabilistica. La proposta tiene in considerazione sia gli elementi di criticità attuali della rete delle mobilità, tra i quali, in primo luogo, il traffico di attraversamento a Fagnano Olona lungo la SP2 in direzione nord - sud, e più in generale delle strade di attraversamento degli abitati, sia gli scenari futuri di sfruttamento della rete, alla luce della realizzazione dello svincolo di

Pedemontana e dell'opera ad essa connessa, ovvero il collegamento tra la SP2 e la SP22, opera connessa a Pedemontana;

- paesaggio: il tracciato proposto dal PTCP intercetta un'area sensibile dal punto di vista paesaggistico ed ecologico, interessata dalla presenza di due Plis e leggibile come ambito di connessione nel disegno complessivo di rete ecologica (aree di completamento e fasce tampone). Nello specifico, l'accordo cura particolarmente l'inserimento ambientale del nuovo tracciato, l'interferenza con varchi e corridoi ecologici in direzione nord-sud nonché la maggiore tutela delle aree naturali;
- agricoltura: l'ambito territoriale interessato dalla proposta corrisponde al sistema di ambiti agricoli del PTCP, qualificati anche tra le aree agricole principali, che si sviluppa in senso nord sud, rispetto ai quali l'Accordo si preoccupa di ridurre gli effetti della frammentazione e di potenziare la multifunzionalità, anche rispetto alla valenze ambientali ed ecologiche;
- assetto idrogeologico: la proposta di tracciato interessa un territorio caratterizzato dalla presenza di corsi d'acqua, *in primis* il fiume Olona (a est) ed i torrenti Tenore, Rile ed Arno (più a ovest), che hanno definito la morfologia e hanno determinato le direttrici di sviluppo del sistema insediativo; la proposta per la realizzazione del collegamento SP12 – SP22, in particolare, si sviluppa in prossimità del torrente Tenore, entrando solo parzialmente in relazione con le dinamiche idrogeologiche del corpo idrico, anche intercettandone il corso in alcuni punti.
- sistema urbano e degli insediamenti sovracomunali: la proposta oggetto dell'Accordo si colloca nel "Sistema delle valli fluviali", sistema a forte pressione antropica nel quale anche le crescenti criticità di natura viabilistica sono fortemente connesse con l'evoluzione degli insediamenti urbani caratterizzata da dinamiche di espansione e con la presenza di insediamenti di interesse sovracomunale generatori di traffico. In tal senso l'accordo è volto a costruire un "progetto di territorio" in grado di contrapporsi efficacemente a eventuali pressioni insediative.

2.1 MOBILITÀ

Per consentire di determinare i flussi veicolari attesi sulla rete è stato eseguito uno studio estratto dal modello Provinciale già redatto, integrato con analisi quantitative sulla domanda eseguite nel territorio di Cairate.

Le analisi modellistiche effettuate hanno considerato tre scenari: scenario nello stato di fatto, scenario riferito al progetto dell'Autostrada Pedemontana Lombarda e, infine, scenario di progetto, che comprende sia l'Autostrada Pedemontana Lombarda, sia il tracciato del "collegamento SP12 – SP 22" e "collegamento SP12 – SP20".

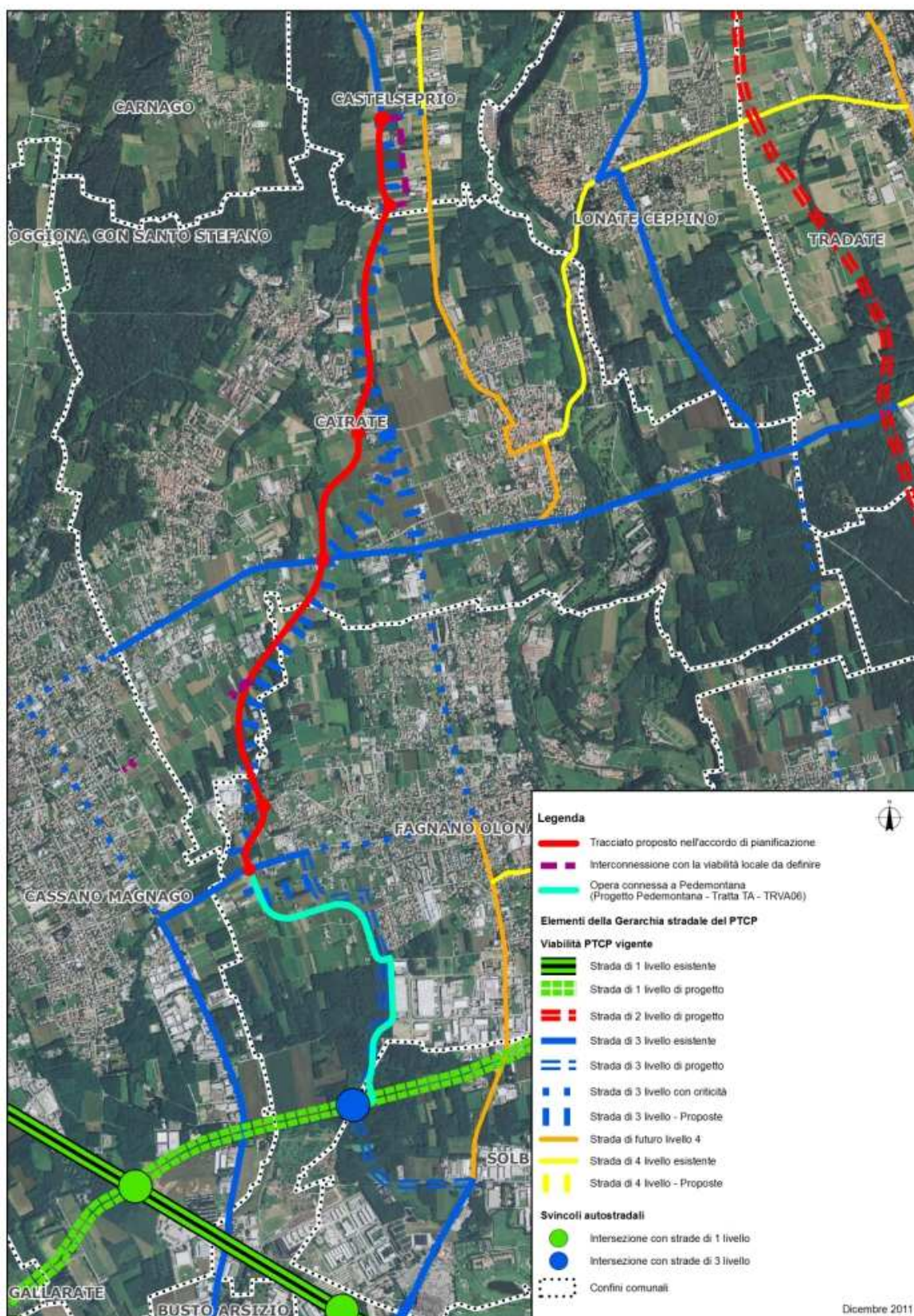
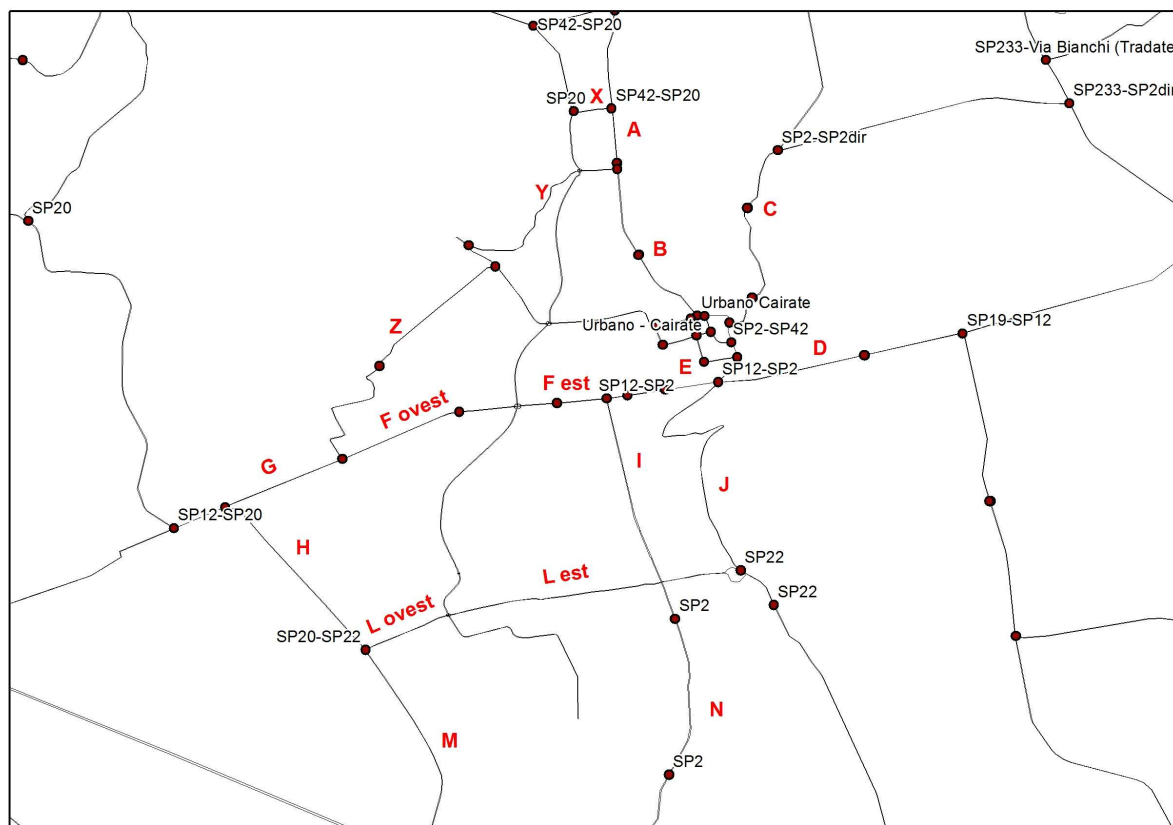


Figura 2: rete viabilistica provinciale

I dati sono stati elaborati per i soli veicoli leggeri. Per ottenere i flussi veicolari equivalenti, ovvero comprensivi dei veicoli leggeri e dei veicoli pesanti, il dato relativo ai soli veicoli leggeri è stato incrementato percentualmente del 20%.

I livelli di servizio sono quelli previsti dalla modello HCM 2000 adattato al caso Lombardia; i dati di traffico sono illustrati nelle tabelle sotto riportate, per ciascun scenario, che riportano i dati rilevati (ovvero solo i veicoli leggeri) espressi anche per corsia di marcia, da nord a sud e da ovest a est.

La figura sottostante illustra lo schema di rete cui fanno riferimento i dati; ciascun tratto stradale è indicato con una lettera.



Scenario nello stato di fatto

Lo scenario di fatto individua una rete che può essere analizzata tenendo come elemento di separazione il tracciato della SP 12 che collega Tradate con Gallarate.

La rete a nord di questo elemento non presenta elementi di saturazione, con flussi veicolari di circa 1.000 veicoli/ora lungo la SP 42 e la SP 2, nel territorio di Cairate. Elemento di criticità non è rappresentato dalla capacità della strada, ma dal fatto che la rete principale interessa il centro di Cairate, con presenza di scuole, del municipio, di negozi di vicinato.

Il numero di veicoli rilevato, indicato nell'unità di misura veicoli/ora prevista dalle norme non chiarisce la potenziale criticità: cambiando unità di misura si ottiene il dato di un veicolo ogni 3,5 secondi che, nell'ora di punta del mattino transita nel centro storico.

La rete sud della SP 12, compresa la SP 12 stessa, è caratterizzata da flussi veicolari prossimi o superiori ai valori ritenuti critici dalla norma con punte per la SP 2 di 2.900 veicoli leggeri/ora corrispondenti a circa 3.500 veicoli equivalenti/ora, valore che corrisponde al 109% della capacità teorica massima della strada.

Si propongono, come per la parte nord, situazioni di criticità nei tratti dove la rete interessa i centri abitati: la SP 12, nel tratto tra la SP 2 e la SP 20, che interessa Bolladello di Cairate e Cassano Magnago, la SP 2, nel tratto tra la SP 12 e la ex SP 22, che interessa Cairate e Fagnano Olona e la ex SP 20 tra la SP 12 e la ex SP 22, che interessa l'abitato di Cassano Magnago.

In questi casi, e, in particolare nel caso di Fagnano Olona, si rilevano 1.755 veicoli leggeri/ora, corrispondenti a 2.106 veicoli equivalenti/ora: un veicolo ogni 1,7 secondi che attraversa una zona prevalentemente residenziale.

In sintesi lo scenario di fatto conferma le criticità della rete individuate dal PTCP, aggiungendo anche il tratto di SP 42 che si inserisce nel centro di Cairate.

	Strada	Tratto	dir. 1	dir. 2	totale	totale leggeri + pesanti
A	SP 42	Castelseprio	647	584	1231	1477
B	SP 42	Cairate	504	504	1008	1210
C	SP 2	Lonate Ceppino - Cairate	680	475	1155	1386
D	SP 12	SP 2 - SP 19	1363	1111	2474	2969
E	SP 12	Sovrapposta SP 2	852	885	1737	2084
F est	SP 12	Nuova strada - SP 2	1055	979	2034	2441
F ovest	SP 12	Via Madonnina - Nuova strada	1055	979	2034	2441
G	SP 12	SP 20 - Via Madonnina	1124	1011	2135	2562
H	SP 20	SP 12 - SP 22	1487	723	2210	2652
I	SP 2	SP 12 - SP 22	767	990	1757	2108
L est	SP 22	Nuova strada - SP 2	813	311	1124	1349
L ovest	SP 22	SP 20 - Nuova strada	813	311	1124	1349
M	SP 20	A sud della SP 22	1187	925	2112	2534
N	SP 2	A sud della SP 22	1240	1699	2939	3527

Scenario con Autostrada Pedemontana Lombarda

Nello scenario con Pedemontana si producono notevoli riduzioni sui flussi veicolari soprattutto nel tratto dove i flussi della SP 2 e della Sp 12 si sovrappongono (- 36% circa) e nei tratti a sud della SP 2 (- 17% circa) e della SP 20 (- 27% circa).

Il tratto con incremento maggiore è la ex SP 22 che incrementa del 57% verso est e del 30% verso ovest.

	Strada	Tratto	dir. 1	dir. 2	totale	totale leggeri + pesanti	variazione %
A	SP 42	Castelseprio	647	584	1231	1477	0,00%
B	SP 42	Cairate	509	551	1060	1272	5,16%
C	SP 2	Lonate Ceppino - Cairate	678	477	1155	1386	0,00%
D	SP 12	SP 2 - SP 19	1363	1113	2476	2971	0,08%
E	SP 12	Sovrapposta SP 2	464	649	1113	1336	-35,92%
F est	SP 12	Nuova strada - SP 2	977	912	1889	2267	-7,13%
F ovest	SP 12	Via Madonnina - Nuova strada	977	912	1889	2267	-7,13%
G	SP 12	SP 20 - Via Madonnina	1123	1010	2133	2560	-0,09%
H	SP 20	SP 12 - SP 22	1486	724	2210	2652	0,00%
I	SP 2	SP 12 - SP 22	468	520	988	1186	-43,77%
L est	SP 22	Nuova strada - SP 2	1261	512	1773	2128	57,74%
L ovest	SP 22	SP 20 - Nuova strada	963	492	1455	1746	29,45%
M	SP 20	A sud della SP 22	913	622	1535	1842	-27,32%
N	SP 2	A sud della SP 22	1078	1368	2446	2935	-16,77%

Scenario di progetto (Autostrada Pedemontana - "Collegamento SP12 – SP22" – "Collegamento SP12 – SP20")

Lo scenario con Pedemontana e il tracciato della nuova strada propone un notevole riequilibrio dei flussi veicolari sulla rete nel tratto a nord della SP 12 e conferma il riequilibrio nel tratto sud.

Agli effetti esaminati nello scenario con Pedemontana, si propone un'ulteriore riduzione dei flussi veicolari lungo la SP 2 nel tratto tra la SP 12 e la ex SP 22 (-22% circa) e lungo la SP 12 (fino a -28% circa), con effetti positivi soprattutto sugli attraversamenti dei centri abitati di Fagnano Olona e di Cairate, si aggiunge l'elemento di riduzione dei flussi lungo la SP 42 a Cairate (-47% circa). Il tratto della ex SP 22 in direzione ovest non subisce variazioni rispetto allo scenario Pedemontana, mentre si incrementa del 10% circa verso est.

	Strada	Tratto	dir. 1	dir. 2	totale	totale leggeri + pesanti	variazione %
A	SP 42	Castelseprio	240	309	549	658,8	-55,40%
B	SP 42	Cairate	255	309	564	676,8	-46,79%
C	SP 2	Lonate Ceppino - Cairate	678	477	1155	1386	0,00%
D	SP 12	SP 2 - SP 19	1363	1113	2476	2971,2	0,00%
E	SP 12	Sovrapposta SP 2	342	639	981	1177,2	-11,86%
F est	SP 12	Nuova strada - SP 2	655	705	1360	1632	-28,00%
F ovest	SP 12	Via Madonnina - Nuova strada	812	750	1562	1874,4	-17,31%
G	SP 12	SP 20 - Via Madonnina	1123	1010	2133	2559,6	0,00%
H	SP 20	SP 12 - SP 22	1486	724	2210	2652	0,00%
I	SP 2	SP 12 - SP 22	484	290	774	928,8	-21,66%
L est	SP 22	Nuova strada - SP 2	1217	743	1960	2352	10,55%
L ovest	SP 22	SP 20 - Nuova strada	963	492	1455	1746	0,00%
M	SP 20	A sud della SP 22	913	622	1535	1842	0,00%
N	SP 2	A sud della SP 22	1078	1368	2446	2935,2	0,00%

Potenziali effetti della previsione infrastrutturale

Lo studio dello stato di fatto descrive una rete principale che attraversa centri abitati, con molti elementi prossimi alla saturazione o in situazione già satura. Il tracciato analizzato produce riduzioni dei volumi di traffico sulla parte più critica della rete e gli incrementi contenuti nel valore limite del 10% lungo un solo tratto non producono superamento della soglia di criticità (livello di servizio E, flusso/capacità > 0,93).

I flussi previsti per la nuova strada sono coerenti con i livelli di servizio richiesti per la realizzazione di tracciati stradali - livello di servizio C (flusso/capacità < 0,52).

Il tracciato stradale, valutato nella prospettiva a 10 anni consentirà di garantire un equilibrio alla rete anche quando altri elementi raggiungeranno la saturazione: ad esempio la ex SP 20 tra la SP 12 e la ex SP 22, nello scenario a 10 anni raggiungerà il livello di servizio E (flusso/capacità > 0,93), che costituisce il livello di saturazione. La presenza di un tracciato alternativo consentirà di garantire il non superamento della soglia critica.

2.2 AMBIENTE E RETE ECOLOGICA

L'accordo in argomento riguarda il contesto territoriale all'interno del quale si colloca il corridoio ecologico che da Castelseprio si estende verso sud incuneandosi tra gli abitati di Fagnano Olona e Cassano Magnago, seguendo il corso del torrente Tenore. Si tratta di un corridoio ecologico di importanza non primaria per il

territorio provinciale in ragione della sua elevata antropizzazione e della presenza di numerose infrastrutture viarie con un significativo volume di traffico, che conserva tuttavia una discreta funzionalità per gli spostamenti di fauna minore nel territorio provinciale.

Il tracciato del collegamento stradale, percorrendo il corridoio, va ad intersecare la Rete ecologica Regionale, sovrapponendosi a elementi di primo e secondo livello, nonché la Rete Ecologica Provinciale andando anche ad occupare, in maniera più o meno invasiva, i due varchi esistenti e si pone in relazione con e due PLIS ("Rile Tenore Olona"; "Medio Olona") istituiti.

Il primo dei due varchi, quello posto all'estremità nord del tracciato (Peveranza), viene impegnato dalla struttura in maniera comunque non occlusiva; il secondo, collocato presso Fagnano (Fornaci), grazie agli interventi mitigativi e compensativi previsti dall'accordo, potrà mantenere buona parte della sua funzionalità.

In tutto il comprensorio considerato, tuttavia, preesistono altri elementi ostativi alla libertà di movimento della fauna attraverso il corridoio, pur tenendo conto che nell'area al momento non risiedono stabilmente ungulati di grande taglia, con l'esclusione dell'alloctono e non desiderabile Daino, proveniente da alcuni allevamenti abusivi dell'area. Altre specie di grande taglia, che vi compaiono come occasionali, non sono comunque da considerarsi specie bersaglio sulle quali impostare interventi mitigativi in quanto gli orientamenti del vigente Piano faunistico-venatorio provinciale sono tali da non favorire l'insediamento di tali ungulati in ambiti periurbani quali quelli considerati.

Qui di seguito vengono enumerati i principali elementi di criticità individuati nell'area, evidenziando le opere di mitigazioni possibili.

Insedimento produttivo

All'interno del varco Fagnano Olona è presente un impianto produttivo di dimensioni rilevanti ("cartiera Fornaci") che lo occupa in parte, diminuendone grandemente l'efficienza. Di fatto lo stabilimento è però aggirabile anche dal suo lato occidentale.

Ponte sul Tenore

Nel varco presso Fagnano Olona è presente un piccolo ponte sul torrente Tenore, attualmente poco idoneo al passaggio di fauna, che necessita pertanto di piccole modifiche per poter essere reso permeabile alla fauna nei periodi nei quali l'acqua è presente nell'alveo.

Sistemazioni spondali dell'asta del Tenore

Pressoché tutto il tratto del Tenore interessato dall'opera, compreso quello che passa nei varchi, si presenta completamente artificializzato, con sponde a perpendicolo e massi ciclopici posti a protezione degli argini. Tuttavia la presenza di molta vegetazione arbustiva sulle sponde, dovuta a mancanza di manutenzione periodica delle stesse, potrebbe favorire il passaggio della fauna con opportuni aggiustamenti degli argini e piccoli aumenti di dimensione dell'alveo, attualmente ridotto a pochi metri di ampiezza.

Strade che intersecano il corridoio

Di fatto, scendendo lungo il corridoio in direzione sud, si incontrano numerose strade che costituiscono un ostacolo più o meno permeabile al passaggio della fauna in funzione del loro volume di traffico. Nessuna di queste presenta comunque una morfologia della sede stradale tale da costituire una vera e propria barriera invalicabile, considerando anche il fatto che nessuna di loro è in rilevato

2.2.1 Potenziali effetti del progetto infrastrutturale

L'opera in questione, se realizzata senza specifiche mitigazioni, andrebbe a gravare ulteriormente sulla funzionalità del corridoio ecologico esistente, con un effetto molto più accentuato sul varco meridionale che verrebbe completamente ostruito mentre quello settentrionale, più vasto, risentirebbe meno della costruzione della strada; i riporti della sede stradale, anche se non molto rilevati dal piano campagna (altezza di circa 1,2 m.), andrebbero a costituire una barriera allo spostamento della fauna, in particolare di quella di piccola taglia. Occorre quindi prevedere la messa in opera di piccole strutture di mitigazione atte a rendere tali barriere permeabili. Un altro aspetto legato a questo tipo di interventi sul territorio è dovuto alla formazione, sia nell'allestimento del cantiere che in fase di esercizio, di vaste aree di terreno che vengono denudate e in breve colonizzate da numerose specie invasive alloctone. Per limitare l'inconveniente si dovrà intervenire con inerbimenti in grado di contrastare lo sviluppo di specie erbacee alloctone.

Inquinamento luminoso

L'illuminazione in aree lontane dai centri urbani produce notevoli effetti negativi sulla fauna, in particolare sulla sua componente invertebrata che annovera in loco specie di interesse comunitario quale per esempio il Cervo volante (*Lucanus cervus*) o anche *Cerambyx cerdo*, legato alle querce. Inoltre l'effetto negativo è esercitato anche su alcune specie di Chiroteri cacciatori presso sorgenti luminose, attirati in situazioni potenzialmente pericolose; lo stesso vale per altre specie insettivore notturne come *Bufo viridis* o il Riccio che sovente sono stati osservati cacciare alla base dei lampioni aumentando così i rischi di essere travolti da autoveicoli in transito. Per ovviare a questi inconvenienti vengono proposte mitigazioni in merito nell'apposito capitolo(3.2).

Inquinamento acustico e atmosferico

La costruzione di una strada a medio volume di traffico come quella proposta, induce inevitabilmente un aumento dei livelli di inquinamento atmosferico e acustico. Il primo di questi inconvenienti non è facilmente mitigabile, mentre per il secondo vengono previste apposite mitigazioni in prossimità dei nuclei abitati.

2.3 SISTEMA AGRICOLO

Il territorio in questione è individuato nel PTCP come "aree agricole principali" (vedi approfondimento tematico PTCP - vol.1). Da un punto di vista produttivo sono presenti aziende agricole di rilevanza sovracomunale con indirizzo cerealicolo, zootecnico e boschivo di tipo misto e di medie dimensioni. **Non risultano presenti aziende con certificazione di produzione biologica**

Punti di forza del settore agricolo nell'area in esame sono il paesaggio, l'estensione delle aree agricole e la dimensione delle aziende (medie), la continuità/accorpamento delle aree agricole che consente l'abbattimento dei costi e la razionalizzazione nella conduzione dei fondi e la qualità dei suoli.

I punti di debolezza: la potenziale pressione per l'uso del suolo per destinazioni diverse da quella agricola (residenziale, produttiva) e, in generale, la fragilità del settore agricolo tipico delle zone svantaggiate del Pianalto ("Linee guida per lo sviluppo di attività agricole nell'alta Pianura Lombarda"-Regione Lombardia Direzione generale Agricoltura individuazione delle "zone svantaggiate nell'alta pianura lombarda").

Le opportunità sono lo sviluppo degli agriturismi, la valorizzazione dei prodotti locali, la fruizione del territorio attraverso lo sviluppo di un sentieri/ippovie che può incidere positivamente sulla vendita di prodotti locali e sulle attività agrituristiche, in una concezione multifunzionale dell'agricoltura, legata non solo alla produzione. La minaccia è la riduzione degli attivi agricoli.

2.3.1 Potenziali effetti del progetto infrastrutturale

Connessa alla realizzazione della nuova infrastruttura, si avrebbero una sottrazione di ambiti agricoli (che potrebbe generare un problema diretto legato alla riduzione della produzione di foraggio) nonché potenziali interferenze con la viabilità agri-silvo-pastorale e con la viabilità interpodereale, di fondamentale importanza per la mobilità dei mezzi agricoli meccanizzati per la gestione dei fondi.

Altro elemento di interferenza dell'infrastruttura è connesso alla frammentazione degli ambiti agricoli della piana del Tenore: l'accorpamento che caratterizza la piana del Tenore è fattore di competitività delle aziende in quanto abbassa i costi e razionalizza la conduzione dei fondi e la frammentazione derivante dal tracciato potrebbe rappresentare un indebolimento.

Per questo motivo l'accordo è stato sviluppato curando in modo molto attento la relazione strada-aree agricole (per il dettaglio si rimanda al RA).

Le aziende direttamente interessate dalla proposta di tracciato infrastrutturale sono circa venti (dati SIARL) e la sottrazione di aree agricole condotte sul totale della superficie aziendale varia considerevolmente. Nella Piana del tenore la superficie agricola condotta sottratta è stimabile in circa 12 HA. Dal rapporto tra la superficie sottratta ed il totale delle aree condotte dalle aziende agricole coinvolte (dato desunto dal fascicolo aziendale), si evince un'incidenza percentuale della sottrazione di suolo coltivato pari al 2,1 %. Al di là del mero dato quantitativo, la valutazione condotta si è premurata di verificare anche la frammentazione degli ambiti agricoli coinvolti, dato importante per la funzionalità delle aree agricole. Rispetto a questo tema il tracciato infrastrutturale, si ribadisce, è stato studiato ponendo particolare attenzione.

Rispetto alle aree agricole poste a Castelseprio, pur interessando un numero elevato di mappali regolarmente condotti da imprenditori agricoli, l'infrastruttura non comporta frammentazione in ragione del fatto che il tracciato ricalca fedelmente la viabilità agri-silvo-pastorale esistente; ne consegue un impatto minimo sulla produttività dei fondi in quanto la sottrazione di suolo è limitata e la frammentazione pressoché nulla.

Più complessa la situazione nel territorio di Cairate, dove le interferenze tra il tracciato infrastrutturale e l'ordito agrario sono maggiori: da un lato le necessità tecniche del tracciato viabilistico non conciliabili con l'utilizzo di tracciati interpoderali, dall'altro la scelta di posizionare il tracciato il più possibile verso l'abitato di Bolladello, onde interferire in modo minore dal punto di vista paesaggistico con la piana (nella soluzione iniziale prevista dal PTCP il tracciato si sviluppava più a est, interferendo più pesantemente sulla piana dal punto di vista della percezione della stessa), hanno portato ad individuare il percorso come la miglior soluzione di compromesso.

Altre situazioni di frammentazione si possono riscontrare in vari punti del tracciato (per l'analisi di dettaglio si rimanda al RA), rispetto alle quali il R.A. propone azioni mitigatrici e/o compensatrici.

2.4 RISCHIO IDROGEOLOGICO

Il torrente Tenore è elemento identificativo dell'ambito; in particolare, le dinamiche fluviali e la presenza di aree di esondazione rappresentano uno dei principali fattori di attenzione.

Il corso d'acqua appartiene al reticolo idrico principale ed è oggetto del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) che stabilisce il quadro di riferimento per valutazioni del rischio e necessità di intervento. All'interno dell'area di interesse dell'Accordo, ricadono superfici racchiuse tra il "Limite di progetto tra la fascia B e la fascia C" ovvero tratti sui quali è necessario prevedere la realizzazione di opere per la riduzione del rischio.

Su questo corso d'acqua vige un Accordo di Programma (AdP), approvato con Decreto del Presidente della Regione Lombardia dell'8/03/1999, inerente la salvaguardia idraulica del bacino dei torrenti Arno, Rile e Tenore, sottoscritto il 26/11/1998 tra l'Autorità di Bacino, il Magistrato del Po (ora AIPO), Regione, Provincia di Varese, Parco del Ticino e Comuni interessati. Nelle sue premesse, l'AdP evidenzia in particolare come la "complessa situazione territoriale" graviti su un sistema in cui i corsi d'acqua presentano sezioni sempre più ridotte lungo il loro corso fino a giungere a valle in aree di spagliamento, dove le acque di piena si disperdono senza recapito in un recettore finale; l'AdP rileva, altresì, l'aumento delle portate di piena conseguente all'intenso sviluppo urbano, che comporta un incremento dei volumi convogliati attraverso le reti drenanti artificiali.

Per quanto riguarda il Tenore in maniera specifica, l'AdP, sulla base della delimitazione delle aree di rischio del PAI, ha definito un programma di interventi; tra questi, sono state a suo tempo realizzate le vasche di accumulo e disperdimento delle acque del Tenore (e del Rile) presenti nel comune di Cassano Magnago. Mancano, per completare il quadro, gli interventi di sistemazione dell'alveo (sui tratti di Peveranza, località Fornaci e Cassano Magnago) e la realizzazione di due serbatoi di laminazione a monte di Peveranza per le piene con tempo superiore ai 100 anni (aree delimitate dal PAI come "Limite di progetto tra la fascia B e la fascia C").

Seguendo il percorso del Tenore da nord a sud, da Castelseprio a Cassano Magnago, entrando nel territorio di Cairate, a nord della frazione di Peveranza sono individuate le aree corrispondenti ai due bacini di laminazione controllata di cui all'AdP citato, in corrispondenza di superfici agricole. Immediatamente a valle il torrente lambisce insediamenti abitativi e industriali nelle due frazioni di Peveranza e di Bolladello; in questo tratto l'alveo è protetto con rivestimento spondale, realizzato con una massicciata.

Nel tratto che scorre a Fagnano Olona, dal confine con Cairate fino alla località Fornaci, il Tenore scorre all'interno di una fascia boscata abbastanza continua ed attraversa ambiti agricoli fino al nucleo di Fornaci dove il corridoio boscato si riduce notevolmente: sulla sponda destra sono presenti i fabbricati di un insediamento produttivo, immediatamente più a valle, il nucleo residenziale si situa a pochi metri dall'alveo. Per l'intero tratto di Fagnano Olona le sponde sono individuate come "Limite di progetto tra la fascia B e la fascia C" del PAI, per il completamento, o l'adeguamento, degli argini esistenti ai fini di contenere i livelli di piena, come sopra descritto. Per la riduzione della classe di rischio la previsione di questi interventi deve trovare luogo negli strumenti urbanistici comunali. All'interno dell'ambito di interesse è questo il tratto che presenta le maggiori problematiche dal punto di vista idrogeologico; l'area di Fornaci è infatti esposta a fenomeni di allagamento (si cita, quale evento di gravosità straordinaria la piena del settembre 1995), dovuti perlopiù alla insufficienza del ponte esistente sulla via per Fornaci ed alle modeste dimensioni dell'alveo.

Subito a valle di Fornaci, il Tenore entra nel comune di Cassano Magnago; lungo questo tratto il torrente scorre in un corridoio boscato molto esiguo, stretto tra insediamenti residenziali posti lungo la sponda destra e produttivi lungo la sinistra; il corridoio si amplia gradatamente procedendo verso sud, dove sono presenti nuclei boscati più estesi e superfici agricole. In corrispondenza di quest'ultimo tratto sono previste opere di adeguamento delle sezioni. Immediatamente più a valle sono localizzate le vasche di laminazione sopra citate.

2.4.1 Potenziali effetti del progetto infrastrutturale

Nel comune di Cairate il tracciato stradale si sviluppa parallelamente al Tenore, mantenendosi comunque esterno ad aree potenzialmente esondabili; il corso del Tenore viene intercettato in due punti, lungo il confine tra Cairate e Fagnano Olona e in località Fornaci. In questo secondo punto la strada attraversa aree individuate dal PAI con il limite di progetto tra fascia "B" e "C", quali aree con elementi di criticità, o condizioni di rischio, che determinano la necessità di applicare le norme previste per le fasce B (articoli 30, 32, 38, 38 bis, 39 delle Nda).

In relazioni alle potenziali criticità del rapporto infrastruttura PAI è importante considerare però che proprio il PAI ha definito un programma di interventi tesi a contenere le acque del Torrente entro l'alveo dello stesso, stabilendo che, a fronte della realizzazione delle opere previste, non ci siano aree di spagliamento esterne all'alveo. Le potenziali criticità sono quindi legate alla mancata esecuzione delle suddette opere, i cui effetti negativi si sostanziano soprattutto in corrispondenza al tratto SUD del tracciato stradale, in particolare in località Fornaci. Rispetto alla strada, l'unica concreta interferenza è riconducibile a una condizione di "rigurgito" della corrente al ponte di via per Fornaci.

Tale criticità impone che ogni intervento, inclusi quelli di ordine infrastrutturale, sia pianificato, progettato e realizzato avendo cura di non incrementare il fattore di rischio ma, al contrario, di prevederne misure di mitigazione, rispetto al dato attuale, in particolare in assenza delle opere previste dal PAI.

In tal senso, l'accordo prevede che contestualmente alla realizzazione del collegamento viario il ponte esistente in località Fornaci dovrà essere ricostruito con caratteristiche idrauliche tali da permettere il flusso di una portata d'acqua maggiore di quella attuale e quindi evitare l'effetto rigurgito. È di tutta evidenza che tale intervento dovrà rispettare le norme PAI e ogni altra normativa inerente la sicurezza idraulica.

Si precisa che questo intervento, ai fini idraulici, è aggiuntivo e non sostitutivo rispetto a quelli previsti dal PAI che contemplano esclusivamente il rifacimento degli argini fluviali. A tal proposito, si evidenzia che nell'ambito dell'iter autorizzativo dei progetti PAI, sarà opportuno che gli enti locali, ove coinvolti, riportino nelle opportuni sedi l'esigenza di realizzare gli argini anche in funzione delle necessità di garantire la permeabilità ecologica tra le due sponde, attraverso idonei accorgimenti progettuali.

Non sono invece rilevabili situazioni di aggravio delle attuali criticità a fronte della realizzazione della strada che, in sostanza, è quasi del tutto ininfluenza sul regime idraulico del Tenore, a condizione di curare attentamente le modalità di smaltimento delle acque meteoriche, cercando di evitare il recapito delle stesse entro il torrente.

2.5 SISTEMA INSEDIATIVO

Gli elementi del sistema insediativo che interessano le politiche e le competenze di scala vasta sono quelli riconducibili alla conurbazione lineare minore della Valle fluviale dell'Olona; il territorio interessato dalla nuova infrastruttura si trova tra le conurbazioni della Valle dell'Olona e dell'Arno ed è identificabile con la piana fluviale del Tenore. L'intero ambito è caratterizzato da una forte presenza insediativa ed una notevole occupazione di suolo, generata da processi di urbanizzazione, che necessitano di essere riequilibrati, e da un sistema della mobilità che richiede di essere riorganizzato e riqualificato.

Prendendo in esame l'ambito territoriale di influenza dell'accordo ed effettuandone una lettura, anche sintetica, emerge la tendenza ad una espansione diffusa lungo le principali infrastrutture stradali, spesso senza un chiaro disegno, la quale ha determinato squilibri nel sistema ed una progressiva erosione degli spazi aperti.

In questo quadro, pur essendo ancora riconoscibili i nuclei originari, è evidente che le dinamiche in atto hanno condotto (o stanno conducendo) alla saldatura dei centri abitati; il corridoio ecologico che si sviluppa lungo il torrente Tenore e la piana agricola rappresentano il principale elemento di discontinuità in direzione nord sud.

A ovest di questo corridoio, l'espansione del tessuto urbanizzato, residenziale e produttivo, ha generato la saldatura tra Cassano Magnago e Bolladello (frazione di Cairate) e, più a nord, tra Bolladello e Peveranza (frazioni di Cairate); la direttrice prevalente di questa espansione è sud - nord, parallela al corso del Tenore che ha costituito una sorta di barriera verso ovest mentre, a nord, il limite all'espansione è rappresentato dalle aree boscate (ambiti di rete ecologica regionale e provinciale). Immediatamente ad ovest del torrente e parallelamente al suo corso è infatti ancora possibile individuare una fascia di aree libere, prevalentemente agricole, che si allunga dalla località Fornaci e all'abitato di Peveranza; essa è interrotta dagli insediamenti produttivi situati lungo sulle sponde del Tenore stesso. Analogamente, a sud, tra Cassano Magnago e Fagnano Olona, è evidente una tendenza alla saldatura tra le aree di espansione residenziale dei due Comuni; qui il margine dell'urbanizzato (e barriera alla diffusione insediativa) è rappresentata dal corridoio fluviale,

corrispondente in questo tratto ad un varco di rete ecologica e dal confine del PLIS del Medio Olona, che include aree agricole e boscate. A est della piana del Tenore, l'espansione dell'abitato di Fagnano Olona lungo la SP2 si è sviluppata sino al confine comunale, occupando quasi interamente la piana compresa tra il torrente Tenore e la profonda incisione valliva dell'Olona, caratterizzata dalla presenza di aree boscate, incluse nel PLIS Medio Olona; la discontinuità tra l'urbanizzato di Fagnano Olona e il nucleo di Cairate è garantita dalla fascia di spazi aperti, in parte agricoli, che si sviluppa tra il confine comunale e la SP12. A nord di Cairate e lungo tutto il confine comunale, permane invece un'ampia fascia di spazi aperti agricoli, con funzionalità anche per la rete ecologica, che qui individua un ampio varco che segna la discontinuità tra gli abitati di Cairate e Castelseprio.

Un trattamento specifico è necessaria riguardo il comparto produttivo; l'ambito territoriale di influenza dell'accordo è infatti interessato dal "Progetto complessità territoriali", un progetto di iniziativa ministeriale promosso al fine di definire strategie di sviluppo economico e sociale del territorio a partire dalla opportunità di connessione infrastrutturale (Malpensa, corridoi europei, Pedemontana), che è strumento attuativo del PTCP. Gli esiti di tale progetto hanno portato a definire le caratteristiche generali del sistema insediativo produttivo nell'area vasta ed in particolare ad individuare, nell'area di interesse, la presenza di un ambito produttivo di rilievo sovracomunale nel comune di Cairate (comparto CAIR_5), in prossimità della proposta di tracciato viabilistico, caratterizzato da una commistione irrazionale di funzioni residenziali e produttive e da un impianto stradale poco adeguato. L'indagine svolta ha evidenziato quali fattori di criticità una bassa dotazione di servizi ecologici (rete fognaria di tipo misto, non vicinanza ad un'isola ecologica per i rifiuti) e di servizi alle persone e alle imprese (assenza di aree verdi e di elementi di arredo urbano, scarsità di spazi per la sosta, assenza di un impianto antincendio industriale ecc) ed una bassa accessibilità viabilistica (allo stato attuale infatti i collegamenti verso l'autostrada attraversano i tessuti urbani). Le politiche da promuovere su questo comparto, in un ottica di integrazione e specializzazione sovracomunale delle aree produttive, riguardano interventi volti a innalzare il livello di compatibilità e coerenza del comparto con le funzioni urbane e gli insediamenti residenziali vicini, con la viabilità locale e con le presenze naturalistiche. In particolare dovrà essere conservata la funzione produttiva risolvendo eventuali conflitti tra funzioni produttive ed urbane (inerenti inquinamento acustico, atmosferico, problemi legati al transito di mezzi pesanti, ecc) attraverso apposite misure in loco e non incrementando in adiacenza la già elevata presenza di funzioni residenziali.

Come già evidenziato, il tema affrontato in maniera diretta dall'accordo di pianificazione è quello della rete delle infrastrutture stradali; tuttavia l'accordo avrà ricadute, seppur indirette, anche sulle dinamiche insediative e sulle politiche di governo comunale, nella misura in cui ci si propone di sviluppare un progetto infrastrutturale come progetto di territorio, così come illustrato nelle premesse.

L'analisi sopra delineata ha fatto emergere come l'esistenza del sistema agricolo, l'istituzione dei PLIS e, potenzialmente, la rete ecologica provinciale, abbiano avuto un ruolo attivo nella evoluzione del sistema insediativo e come abbiano rappresentato gli unici elementi in grado di contrastare i fenomeni di degrado legati a dinamiche di espansione dell'urbanizzato.

3. STRATEGIE ED AZIONI DI PROGETTO

Le strategie che i soggetti sottoscrittori vogliono condividere con l'AdP, prendono forma a partire dagli obiettivi posti alla base della promozione dell'Accordo stesso e dalle considerazioni esposte nei paragrafi precedenti.

Tali strategie si possono così illustrare:

- A. miglioramento della funzionalità della rete viabilistica di livello sovra comunale del comparto territoriale definito nell'accordo, in particolare prestando attenzione all'impatto della viabilità sui centri urbani e sviluppando un approccio integrato tra progettazione e monitoraggio/valutazione degli effetti;
- B. salvaguardia e riqualificazione della continuità ecologica tra le aree già inserite nei PLIS RTO e Medio Olona in relazione al generale schema di rete ecologica del PTCP e della RER, sia attraverso la definizione di specifiche indicazioni alla progettazione infrastrutturale e di opere di mitigazione ad hoc, sia contestualizzando sul territorio gli indirizzi di salvaguardia della rete ecologica provinciale e regionale;
- C. coordinamento nel governo degli elementi strutturanti il sistema agricolo, le dinamiche idrogeologiche ed il sistema insediativo.

Strategie sviluppate nell'Accordo di Pianificazione attraverso le seguenti azioni:

1. definizione del tracciato di progetto del "Collegamento SP22 e SP12" e del "Collegamento SP12 e S20" che andranno a variare le previsioni di PTCP contenute nelle tavole MOB1 e MOB3, nonché il riferimento specificato in Tabella A (allegato alle Nda);

2. individuazione delle forme di tutela e di salvaguardia su rete ecologica, connesse alle migliore definizione della proposta di PTCP e definizione degli interventi necessari alla salvaguardia della connessione ecologica tra i PLIS del Medio Olona e dell'RTO;
3. riconoscimento della rilevanza sovracomunale e la definizione di relativi indirizzi condivisi inerenti il sistema agricolo anche in relazione alle presenze storiche, archeologiche ambientali rilevabili nel comparto territoriale interessato dall'accordo;
4. definizione di indirizzi condivisi inerenti le dinamiche idrogeologiche, in coordinamento alle previsioni PAI ed in relazione alla definizione delle classi di fattibilità geologica dei PGT;
5. valutazione delle relazione tra i diversi contenuti dell'accordo (tracciato stradale ma anche previsioni in tema di corridoi e rete ecologica) e sistema insediativo attuale con particolare attenzione a alla presenze di livello sovracomunale.

3.1 IL TRACCIATO DI COLLEGAMENTO SP12 – SP22

Dall'analisi di dettaglio del sistema della mobilità e dalle considerazioni emerse in sede di primo confronto VAS, possono essere riconosciuti i seguenti obiettivi per la risoluzione delle criticità viabilistiche:

- a. Riduzione del traffico di attraversamento del nucleo urbano di Cairate e di Fagnano Olona.
- b. Miglioramento dell'accessibilità a parti di territorio ed alla viabilità di livello gerarchico superiore.
- c. Riduzione dei tempi di percorrenza.

L'approccio pianificatorio, che meglio definisce e modifica l'attuale previsione di PTCP, individuata come "strada di terzo livello - proposta", volto alla realizzazione degli obiettivi viabilistici sopra indicati, ha portato a sviluppare una proposta di tracciato del collegamento così articolata:

- tratto che a Castelseprio, dalla rotatoria esistente sulla SP20DIR in via Rovate, si sviluppa nel territorio di Cairate, parallelamente al corso del torrente Tenore, fino alla rotatoria sulla SP12. Il tracciato, di lunghezza pari a circa 2,1 km, si mantiene tangente agli abitati di Peveranza e di Bolladello, prevede una rotatoria di connessione alla viabilità locale su via Milano e si collega alla SP 12 mediante una nuova rotatoria. Questo tratto è funzionale a ridurre drasticamente il traffico di attraversamento del centro abitato di Cairate nonché a collegare direttamente alla SP12 l'abitato di Peveranza.
- tratto, di lunghezza pari a circa 2,2 km, che si sviluppa tra l'intersezione con la SP12 e lo svincolo con il "collegamento SP2 – SP22" – opera connessa a Pedemontana, attestandosi sulla rotatoria prevista per in via Dante Alighieri, a Fagnano Olona. Questo percorso attraversa il torrente Tenore in due punti, prima in località Fornaci a Fagnano Olona e, più a nord, all'altezza della frazione Bolladello di Cairate. Opera connessa a questo tratto è la realizzazione di un nuovo ponte sul Tenore, in località Fornaci, in prossimità della rotatoria prevista per l'intersezione con la viabilità esistente, finalizzato alla soluzione delle criticità idrogeologiche. Questo tratto si configura come elemento funzionale al riequilibrio dei flussi di traffico interessanti in particolare il comune di Fagnano Olona lungo la SP2.

La previsione infrastrutturale, come si è visto, genera effetti sul territorio di Cassano Magnago, pur non interessandolo direttamente, nella misura in cui individua la possibilità di creare una connessione diretta con la rete viabilistica di Cassano, all'altezza del tratto (ricadente in Cairate) situato a cavallo del confine con Fagnano Olona.

1. Ribadito che, nei termini dell'accordo, la realizzazione della strada non costituisce premessa all'espansione dell'urbanizzato, si prevede la definizione di opere connesse e complementari finalizzate alla razionalizzazione della viabilità locale, in risposta a specifiche esigenze comunali, consistenti nella riqualificazione di via Gallarà in Castelseprio e nella previsione di una rotatoria (la cui precisa localizzazione è demandata a fasi successive alla definizione dell'accordo) nel tratto tra la SP22 e la SP12 poco più a sud del comparto industriale di Cairate (via Vicenza, via Venezia, via Palermo), finalizzata a consentire la connessione alla strada in definizione della viabilità locale mediante una futura strada comunale partente da via Vincenzo Monti (in Cassano Magnago) avente anche funzione di servizio all'insediamento produttivo sopra citato.

3.1.1 Opere connesse al progetto stradale

Alla luce delle criticità legate al rischio idrogeologico esistenti nel tratto del tenore ricadente in Fagnano Olona, contestualmente alla realizzazione del collegamento viario il ponte in località Fornaci verrà ricostruito con

caratteristiche idrauliche tali da permettere il flusso di una portata d'acqua maggiore di quella attuale e quindi evitare l'effetto rigurgito al termine della zona meandriforme del torrente Tenore, soprattutto in sinistra idraulica.

3.2 IL PLIS E LA CONNESSIONE ECOLOGICO-AMBIENTALE

Dall'analisi del contesto ambientale e degli effetti dovuti alla realizzazione del tracciato viario, emerge la necessità di rafforzare la qualità ecologica lungo il corridoio che si sviluppa da nord a sud, lungo la piana del Tenore, collegando i due PLIS e di mitigare la frammentazione nei varchi.

Dall'analisi dello stato di fatto, ovvero della funzionalità prettamente ecologica del corridoio, emerge che i due elementi più critici sono i due varchi di Peveranza/Castelseprio/Rovate e di Fornaci, la cui efficienza non appare ottimale, risultando parzialmente funzionale solo per specie di piccola e media taglia. Va comunque evidenziato che, di fatto, il varco di Fornaci è composto da due rami uno dei quali non considerato alla stregua di varco nella rete ecologica provinciale, sebbene di fatto lo sia. Salvaguardare e valorizzare la funzione di quest'ultimo elemento contribuirà a ridurre l'effetto barriera esercitato dalla struttura viaria considerata.

L'AdP si propone dunque di definire un ampliamento/adeguamento della rete ecologica provinciale (cfr. Figura 3) che di fatto integra nel corridoio attualmente definito il ramo che corre ad ovest dell'abitato di Peveranza (definito dalla RER elemento di secondo livello) e si ricongiunge a sud al corridoio del Tenore; tale ramo del corridoio include nuclei a bosco e, nella fascia tampone, spazi aperti verdi e agricoli con l'obiettivo di mantenerne la continuità a protezione della consistenza del corridoio stesso.

Poche sono le specie che potenzialmente potrebbero spostarsi lungo il corridoio individuato, eliminando i grandi ungulati per le ragioni esposte in precedenza. Le specie di maggiore taglia potrebbero essere volpi e tassi, oltre ai mustelidi presenti (faina e donnola) e ai piccoli mammiferi, soprattutto roditori, meno esigenti in fatto di collegamenti ecologici. La fauna minore, rettili ed anfibi, invero nell'area piuttosto banalizzata (*Rana dalmatina*, *Bufo bufo*, *Coluber viridiflavus*, *Natrix natrix* etc) risultando meno mobile rispetto ai mammiferi, risentirà meno del nuovo assetto della rete ecologica risultante dalla realizzazione del progetto. In aggiunta i previsti passaggi nel rilevato stradale sono da ritenersi sufficienti per mantenere efficiente il corridoio ecologico verso la fauna minore. Le strutture atte a consentire il passaggio della fauna saranno tarate quindi, quasi esclusivamente sulle specie più esigenti e cioè i mammiferi della taglia della volpe o del tasso, consentendo così la fruizione anche da parte di tutte le altre specie di taglia minore.

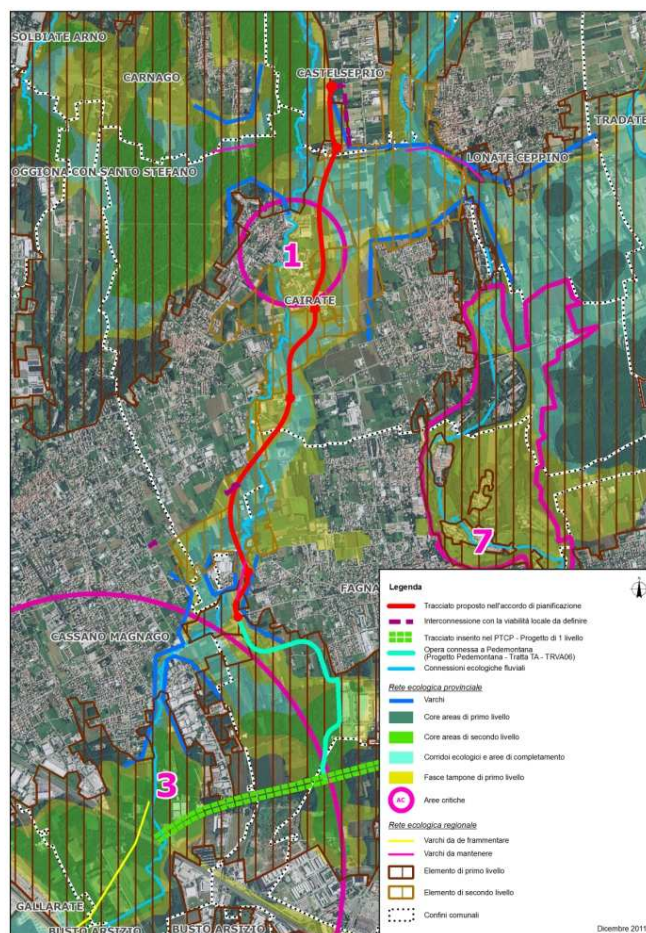


Figura 3: rete ecologica

3.2.1 Opere connesse al progetto stradale

Posizionamento di scatolati nel rilevato stradale lungo tutto il tracciato

Per la fauna di cui sopra, all'interno del rilevato stradale, dovranno essere inseriti in ragione di uno ogni 500 metri, sottopassi destinati alla fauna minore costituiti da scatolati prefabbricati in cemento a sezione quadrata di 1 metro di lato. Tali scatolati non dovranno essere costituiti da lamiera ondulata, non adatta alla fauna, e dovranno essere drenati in modo da mantenere sempre un fondo asciutto. A seconda della collocazione, da definirsi in sede di progetto definitivo, potrebbe essere necessario sistemare al loro ingresso una siepe vegetale semplice, con funzione di invito, con struttura ad imbuto.

Particolare cura dovrà essere posta nell'attraversamento dei varchi, dove dovranno essere posizionati almeno tre passaggi per varco (lungo il nuovo tracciato stradale nel varco in località Fornaci, lungo la nuova strada e lungo la SP42 nel varco di Peveranza/Rovate/Castelseprio).

Creazione di rive a pendenza inferiore a 45 gradi nell'asta del Tenore

Il torrente Tenore, che corre all'interno del corridoio, come già visto in precedenza presenta un alveo troppo stretto, soprattutto in corrispondenza del varco meridionale: ciò limita di molto la sua funzione di via preferenziale di passaggio per la fauna. Nel varco meridionale, subito a sud del ponte sulla carrozzabile presso l'ex Candeggio, l'alveo andrebbe allargato per tutta la lunghezza del varco, sino ad almeno 6-8 metri di ampiezza, riducendo la pendenza della sponda sinistra ad almeno 45° per consentire una più agevole entrata ed uscita della fauna. Inoltre dovrebbe essere creata un'altra rampa di accesso, simile a quella già esistente, lunga circa 10 metri, larga 2 metri ed inerbita, in corrispondenza del prato collocato nel varco, possibilmente in sponda destra.

Sistemazione del ponte presso il valico meridionale

Presso l'insediamento produttivo "cartiera Fornaci", è presente un ponte sulla strada locale che conduce a Fagnano Olona. Tale manufatto è poco idoneo a consentire il passaggio della fauna e necessita di un piccolo intervento di adeguamento consistente nella collocazione, in sponda sinistra, di un piccolo passaggio in cemento, a guisa di marciapiede, largo 50 cm per tutta la lunghezza del ponte, collocato ad una quota tale dal fondo del torrente da non essere inondato in regime di morbida.

Messa in posa di dissuasori catarifrangenti all'interno dei varchi

Allo scopo di evitare che la fauna, in funzione della nuova viabilità derivante dalla realizzazione del progetto in parola, attraversi la carreggiata dando origine a possibilità di collisione, è bene posizionare lungo il tratto di carrozzabile che attraversa i due varchi, ogni 50 metri, dissuasori ottici costituiti da catarifrangenti che dirottano la luce dei fari perpendicolarmente alla carreggiata, avvertendo così l'animale intenzionato ad attraversare, dell'arrivo di un veicolo.

Tutti i suddetti interventi mitigativi è previsto vengano realizzati contestualmente alla attuazione delle singole fasi funzionali della infrastruttura di viabilità coerentemente alle interferenze potenziali delle fasi stesse: saranno le specifiche fasi progettuali dell'infrastruttura a definire puntualmente anche le connesse opere mitigative.

Fanno eccezione le opere migliorative rappresentate dal rifacimento delle sponde del Tenore nel tratto che scorre a Fagnano Olona, opere previste dal PAI, non direttamente collegate alla realizzazione del tracciato stradale.

3.2.2 PLIS

L'analisi dell'ambito territoriale di influenza dell'accordo ha fatto emergere però che le aree identificabili, nel loro complesso, come corridoio ecologico, possiedono anche una valenza ambientale in senso lato, in quanto spazi verdi – aperti e continui, prossimi a contesti estremamente urbanizzati ed una precisa connotazione paesaggistica, individuabile nell'alternanza di nuclei boscati (lungo il corso del Tenore) e di ambienti rurali.

Diviene quindi strategico e irrinunciabile porre in atto, oltre alle opere di mitigazione vere e proprie sul corridoio ecologico forme di tutela e di valorizzazione della qualità naturalistica presente, che, oltre a contribuire alla salvaguardia specificamente ecologica, espliciti e tuteli la funzione paesaggistico/ambientale degli ambiti interessati dalla previsione infrastrutturale e, in maniera indiretta, si ponga come strumento attivo per il governo delle pressioni insediative che caratterizzano l'intero ambito territoriale. Il PLIS, così come definito dalla normativa regionale (LR 86/1983, modificata dalla LR 12/2011), rappresenta senza dubbio lo strumento più adeguato a questo scopo.

Poiché tra i compiti che la pianificazione territoriale può svolgere (cfr. LR n. 12/2005, art. 15, comma 6) vi è anche quello di formulare proposte per l'istituzione di nuovi PLIS o, comunque, l'ampliamento di quelli esistenti, si è ritenuto che l'accordo di pianificazione fornisca in tal senso un'occasione particolarmente propizia per sviluppare un'iniziativa nel solco del vasto successo che i PLIS hanno ottenuto in questa provincia negli scorsi anni, durante i quali la superficie territoriale interessata dalla loro presenza è andata sempre più incrementandosi grazie alla volontà di molti Comuni di salvaguardare porzioni del loro territorio in condizioni di naturalità valorizzandole sotto il profilo della gestione e della fruizione.

ecologica provinciale e regionale, sia per l'elevato livello di attrattività conseguito e dimostrato dalle numerose escursioni a piedi, in bici o a cavallo che in esso si svolgono (cfr. Figura 4).

L'iniziativa ha lo scopo di mettere a sistema e di condividere obiettivi di tutela e fruizione, di innescare nuove sinergie progettuali fra i due parchi. Le comuni radici storiche del Contado del Seprio rappresentano l'elemento unificante dei percorsi della memoria dei territori interessati, inoltre i sentieri esistenti, ampiamente fruiti a piedi, in bici e a cavallo hanno rappresentato il secondo elemento strutturante, l'idea per proporre una progettazione coordinata. La presenza di strutture per il ciclo-turismo (piste ciclabili, sentieri, viabilità stradale protetta) già in parte sviluppate e in parte da ampliare e coordinare tra loro, rappresentano un elemento di riferimento importante per il progetto di ampliamento del PLIS.

3.3 IL PROGETTO DI TERRITORIO

Il riconoscimento di effetti, diretti ed indiretti, sui sistemi di rilevanza sovra comunale nell'ambito territoriale di riferimento dell'accordo, ha portato alla necessità di definire specifici obiettivi di azione congiunta:

- a. Promozione di politiche di salvaguardia del sistema agricolo e sua valorizzazione anche mediante la promozione di politiche e opere per la fruizione del territorio e la connessione tra i centri urbani attraverso forme di mobilità dolce.
- b. Salvaguardia idraulica e tutela del rischio idrogeologico del torrente Tenore.
- c. Definizione di linee per il governo delle dinamiche di evoluzione del sistema insediativo alla scala comunale

Salvaguardia del sistema agricolo

L'esistenza di un sistema agricolo nella piana del Tenore, il riconoscimento della sua multifunzionalità e del suo ruolo "attivo" nel disegno del territorio da un lato e, dall'altro, la frammentazione generata dalla previsione infrastrutturale sono temi per i quali l'Accordo definisce politiche ed indirizzi di azione.

Tra i criteri assunti per individuazione del migliore tracciato di progetto (obiettivo 1) vi è la minimizzazione della frammentazione di ambiti agricoli professionalmente condotti, sulla base dell'analisi delle interferenze con le superfici coltivate e dell'incidenza delle sottrazioni generate sulla consistenza delle singole aziende coinvolte, secondo le linee guida del PTCP. In particolare, laddove l'opera intercetti criticamente aree condotte da aziende agricole effettive, come emerge dal RA e dagli approfondimenti tematici, ovvero, dove si creino situazioni di marginalizzazione di fondi coltivati, l'opera stessa, nelle sue fasi progettuali, dovrà farsi carico della azioni concrete atte a conseguire l'effettiva ricomposizione fondiaria.

Rispetto alla multifunzionalità del sistema agricolo ed alle sue valenze di spazio verde aperto, anche in relazione alla fruizione, l'accordo promuove una rete di percorsi ciclocampestri e ippovie, utilizzando sentieri e strade sterrate già esistenti. La rete della mobilità dolce viene introdotta, oltre che come elemento atto a favorire la fruizione "ecologica" del territorio, anche come potenziale strumento di valorizzazione del sistema agricolo. La percorrenza degli spazi lungo questi percorsi dovrebbe infatti costituire un presupposto ed uno stimolo per attività connesse alla produzione agricola, quali ad esempio lo sviluppo della filiera corta o l'ampliamento dei servizi di agriturismo, maneggio o altre attività in grado di concretizzare il concetto di multifunzionalità dell'agricoltura.

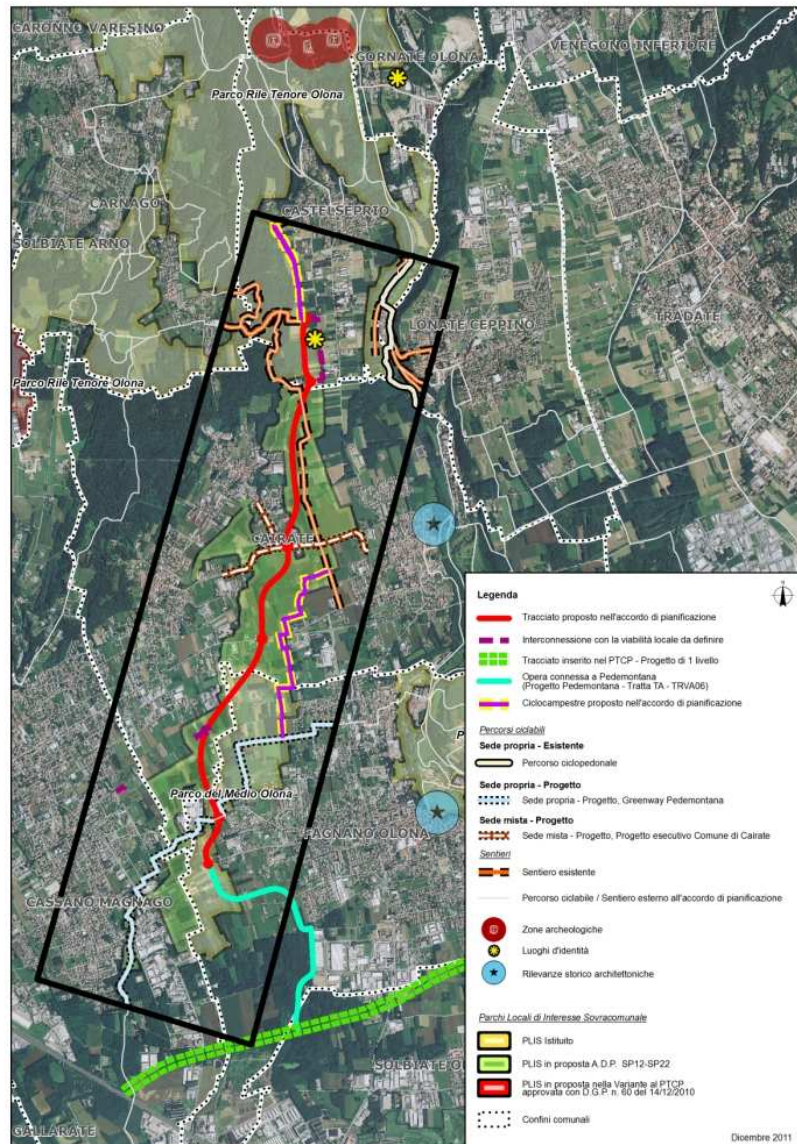


Figura 5: percorsi e sentieri

Tale rete viene individuata dall'accordo (vedi Tavola 1), che ne prevede poi anche la concretizzazione a partire dalla promozione e dal potenziamento dei tracciati già esistenti, sia di quelli ciclopedonali sia dei sentieri. La definizione di una rete della mobilità dolce prende spunto sia dall'esistenza del progetto di Greenway connesso a Pedemontana, sia da un progetto di pista ciclabile in corso di realizzazione promosso dal comune di Cairate per il collegamento delle frazioni, già in fase di realizzazione, nonché dal sistema dei percorsi creati all'interno dei PLIS e da quello, assai rilevante in questa parte del territorio, delle rilevanze storico – culturali ed archeologiche. L'accordo privilegia la valorizzazione soprattutto dei sentieri e dei percorsi sterrati (anche questi già esistenti) che rappresentano una forma di fruizione "ecologica" degli spazi verdi aperti ed una occasione di contatto diretto con il sistema rurale.

A ciò può essere aggiunto, quale ulteriore forma di supporto al sistema agricolo, il coinvolgimento delle aziende agricole nella manutenzione del territorio, in particolare proprio della rete sentieristica, da parte dei Comuni.

L'Accordo, oltre ad individuare e "riconoscere" la rete esistente ed a promuoverne la realizzazione, individua le possibilità di completamento della rete esistente un sentiero-ippovia che si sviluppi in direzione nord-sud, collegabile alle piste ciclabili, anch'esso nell'ottica di creare un indotto per le aziende agricole.

Le politiche volte alla valorizzazione ed alla tutela del sistema agricolo nell'area di influenza, promosse dall'accordo, si traducono inoltre nell'impegno ad assumere, all'interno degli strumenti di pianificazione e/o

programmazione comunale e territoriale, azioni volte alla riqualificazione e valorizzazione integrata dell'area, garantendo una generale sostenibilità ambientale delle previsioni.

Salvaguardia idraulica e tutela del rischio idrogeologico

La presenza del torrente Tenore è elemento identificativo per l'area di interesse e ne determina la delicatezza punto di vista idrogeologico. L'accordo di pianificazione, a partire dal quadro complessivo delineato dalle norme PAI, dai programmi e dai progetti elaborati ai diversi livelli di competenza, integra nei propri obiettivi la salvaguardia idraulica e la riduzione dall'esposizione al rischio idrogeologico, in primo luogo tenendo conto, nella fase di progettazione dell'infrastruttura (Obiettivo 1), della necessità di realizzare opere connesse al tracciato stradale per la soluzione della criticità esistente nella località Fornaci. Tale criticità è stata, come già espresso in precedenza, valutata nello stato di fatto, in particolare in assenza delle opere previste dal PAI ed è rappresentata dal ponte sul Tenore di via Fornaci.

Oltre a ciò, l'accordo definisce indirizzi e criteri da assumere all'interno delle politiche anche di livello comunale e territoriale, relative alla tematica idrogeologica. Tali indirizzi contemplano, all'interno dei PGT, l'effettuazione di scelte volte alla riduzione della impermeabilizzazione dei suoli nonché la promozione, nelle sedi opportune, di soluzioni progettuali per il rifacimento degli argini del Tenore e la realizzazione delle vasche di laminazione a monte di Peveranza (previsioni PAI) che integrino le politiche per la tutela dal rischio idrogeologico con quelle per il potenziamento della rete ecologica. In particolare l'adozione di opportuni accorgimenti che favoriscano il passaggio della fauna (rampe e rive con pendenza inferiore ai 45°) ed impediscano la colonizzazione di vegetazione infestante ed esotica.

Sistema insediativo

Sul tema, le attività previste dall'Accordo, configurandosi come multidisciplinari, sono legate alle connessioni tra viabilità in progetto e viabilità locale a supporto delle scelte insediative ed alle relazioni tra insediamenti ed ambiti agricoli. Esse prevedono, in particolare ai fini della riqualificazione dell'insediamento produttivo sovra comunale di Cairate, l'adozione di politiche di governo del territorio specifiche per l'area volte allo sviluppo della competitività e dell'innovazione, creando elementi di sinergia positiva con gli insediamenti esistenti e curando la generale sostenibilità ambientale delle previsioni, in particolare relazionandosi positivamente con la RER e con la REP e tenendo conto del carico complessivo del PGT.

L'Accordo comporta inoltre l'integrazione nelle politiche di governo del territorio della tematica idrogeologica, prestando attenzione, ad esempio in sede di PGT alla tematica della impermeabilizzazione dei suoli.

4. EFFETTI DELL'ACCORDO

4.1 PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

Gli esiti dell'accordo variano il PTCP in relazione:

- alla migliore definizione ed alle modifiche alla localizzazione del tracciato del collegamento SP12 – SP22;
- alle integrazioni ed alle modifiche allo schema di rete ecologica provinciale;
- all'ampliamento dei confini dei PLIS.

Tale variante è da intendersi semplificata ex art. 5, comma 6, della Norme di Attuazione del piano provinciale ed è approvata contestualmente al testo dell'AdP con deliberazione del consiglio provinciale, corredata dalla una scheda informativa del contenuto della variante medesima.

Dal punto di vista meramente documentale la suddetta variante si concretizza nelle modifiche indicate nella seguente tabella.

Contenuto della variante	Modifiche degli elaborati di PTCP
1. Modifica del tracciato "Collegamento SP12 – SP22"	CARTOGRAFIA - MOB1: modifica tracciato in progetto; modifica dizione - MOB3: modifica tracciato in progetto, vincolo prescrittivo;

	modifica dizione - PAE3, PAE3g, PAE3h, PAE3i e PAE3l: modifica tracciato infrastruttura in progetto ad alta interferenza - CARTA DI SINTESI: modifica tracciato in progetto NORME DI ATTUAZIONE - TABELLA A - sigla S-23, pag. 70: modifica del progetto di riferimento per la migliore localizzazione dell'opera in "Accordo di Pianificazione SP12 – SP22, approvato con DCP ____" - TABELLA A - sigla S-35, pag. 71: modifica del progetto di riferimento per la migliore localizzazione dell'opera in "Accordo di Pianificazione SP12 – SP22, approvato con DCP ____", vincolo prescrittivo, fascia di rispetto
2. Proposta ampliamento PLIS	CARTOGRAFIA - PAE3, PAE3g, PAE3h, PAE3i e PAE3l: estensione PLIS "RTO", estensione PLIS "Medio Olona"
3. Modifica progetto rete ecologica provinciale	CARTOGRAFIA - PAE3, PAE3g, PAE3h, PAE3i e PAE3l: inserimento varco e corridoio. Modifiche a fasce tampone - CARTA DI SINTESI: modifica perimetro rete ecologica provinciale

Si precisa che nel definire il nuovo tracciato, le legende cartografiche utilizzano il termine "progetto". Tale termine non va ricondotto alla definizione utilizzata per le opere pubbliche, ex art. 93 d.lgs n. 163/2006 (Codice dei contratti), ma al fatto che l'individuazione del tracciato è avvenuta (differentemente dalla proposta originaria) tenendo conto delle geometrie dettate dalle norme tecniche per la progettazione stradale.

Ulteriore precisazione riguarda la restituzione grafica dell'intersezione, in Fagnano Olona, tra il nuovo tracciato oggetto dell'accordo, la via Dante Alighieri e l'opera stradale connessa a Pedemontana: poiché l'accordo di pianificazione non contempla il recepimento del progetto redatto da Pedemontana, sulle cartografie del PTCP l'opera connessa deve essere indicata con l'attuale grafia ("strada di terzo livello – proposta"), disassata rispetto al nuovo tracciato oggetto di accordo. Detto tracciato è invece localizzato in asse con il tracciato di progetto (non rappresentato sulle tavole del PTCP) dell'opera connessa a Pedemontana.

I contenuti dell'accordo costituiscono altresì riferimento per l'espressione del parere di compatibilità da parte della Provincia.

4.2 PIANIFICAZIONE COMUNALE

Rispetto agli strumenti urbanistici comunali, è importante sottolineare come la procedura di AdP si sia sviluppata anticipatamente rispetto alla redazione dei PGT da parte di tutti i comuni direttamente interessati dalla previsione infrastrutturale: ciò rende evidenti le ricadute sul quadro pianificatorio locale del potenziale di dialogo tra amministrazioni che la natura negoziale dell'Accordo sancisce.

Il solo comune di Cassano Magnago, partecipante all'Accordo, ma non direttamente interessato dal percorso stradale, è già dotato di PGT, approvato con DCC 10/04/2007, n. 23, che dovrà essere oggetto di aggiornamento ai sensi della LR 12/2005.

Il ruolo dell'AdP in questo caso è principalmente quello di condividere con i comuni gli elementi di variante al PTCP che dovranno quindi trovare coerenza nei piani comunali e di adottare gli indirizzi e le politiche definiti dall'Accordo nei piani comunali in corso di definizione in merito alle scelte che abbiano potenziali ricadute sovracomunali.

5. ATTUAZIONE DELL'ACCORDO

Ai fini dell'attuazione dell'accordo le parti sottoscriventi si impegnano a porre in essere le azioni dirette ed indirette necessarie (cfr testo dell'accordo).

Per quanto attiene il tema infrastruttura – viabilità (azione 1) i soggetti sottoscrittori si impegnano a :

- recepire la previsione localizzativa delle opere nei rispettivi strumenti di pianificazione;
- redigere di comune accordo le successive fasi progettuali, ponendo particolare attenzione alle soluzioni tecniche atte a ridurre gli impatti ambientali;

Relativamente alle connessioni ecologiche e opere mitigative connesse (azione 2), oltre a quanto definito al punto precedente circa mitigazioni e riduzioni degli impatti, le parti si impegnano a:

- consolidare la previsione localizzativa del PLIS nei rispettivi strumenti di pianificazione (escluso comune di Fagnano Olona , non interessato territorialmente dalla nuova previsione), con libertà di ampliamento rispetto a quanto riportato in cartografia, secondo la procedura di cui al paragrafo 9 della DGR 12 dicembre 2007 n. VIII/6148;
- provvedere in sede di pianificazione comunale al recepimento della rete ecologica della Provincia come modificata mediante il presente accordo, sviluppando altresì le connessioni est- ovest con il corridoio dell'Olona; tale impegno riguarda in particolare i comuni di Cairate e Castelseprio in relazione alla connessione di cui all'area critica n. 1 del PTCP.

Circa il sistema agricolo (azione 3), a fronte del riconoscimento della rilevanza sovra comunale del sistema agricolo, i comuni:

- si impegnano a prevedere nei propri strumenti di pianificazione e/o programmazione azioni volte alla riqualificazione e valorizzazione integrata dell'area garantendo una generale sostenibilità ambientale delle previsioni, in particolare:
 - per il comune di Cairate l'eventuale ampliamento del comparto produttivo già individuato nel progetto complessità territoriali potrà avvenire in relazione al carico complessivo del PGT;
 - prevedendo lo sviluppo coordinato di possibili collegamenti ciclocampestri ed ippovie;
- si impegnano altresì a porre in essere tutte le azioni poste nelle proprie competenze a supporto delle politiche previste dall'accordo (filiera corta, ampliamenti servizi agrituristici, manutenzione del territorio).

Rispetto alle dinamiche idrogeologiche (azione 4), le parti si assumono l'impegno di tenere in considerazione la tematica idrogeologica all'interno delle proprie politiche anche di livello territoriale, nonché di farsi promotrici, nelle sedi opportune, delle soluzioni progettuali inerenti ed individuate nella documentazione a corredo dell'accordo.

Per quanto attiene l'azione SISTEMA INSEDIATIVO (azione 5) le parti si impegnano in sede di pianificazione urbanistica e territoriale a prevedere modalità ed indirizzi di tutele tali da evitare che l'infrastruttura in progetto possa costituire elemento finalizzato allo "sfruttamento a fini edificatori" del territorio.