



Città di GALLARATE

Provincia di Varese

PGT

Piano di Governo
del Territorio

Assessorato all'Urbanistica e alla Programmazione Territoriale

Settore Programmazione Territoriale



Elaborato n°

DR1

Documento di Piano

Relazione - Quadro ricognitivo e programmatico di riferimento

Vicesindaco

Assessore all'Urbanistica e alla Programmazione Territoriale

Massimo Bossi

Massimo Bossi

Segretario Generale

Dirigente del Settore
Programmazione Territoriale

Responsabile del
Procedimento

Dr. Giuseppe Morrone

Arch. Marta Cundari

Dott. Massimo Sandoni

Codice archivio

Data

Febbraio 2011

Adozione

Deliberazione consiliare n. 57 del 4 ottobre 2010

Deposito

dal 13 ottobre 2010 al 11 novembre 2010

Approvazione



Dipartimento di
Architettura e
Pianificazione

STUDI PREPARATORI DEL PGT: DiAP Politecnico di Milano \ Responsabile della ricerca: Gian Paolo Corda;
Gruppo di ricerca: Alessandro Barzaghi, Paolo Bossi, Fabio Bruno, Cristina Carozzi, Nicole Lanza, Raffaella
Laviscio, Paola Melis.

Sommario

Dal Piano Regolatore al Piano di Governo del Territorio.....	1
La centralità del piano tra il 1860 e il 1990.....	3
La Variante Generale al PRG di Gallarate	5
Adeguamenti a strumenti sovra ordinanti e successive Varianti	5
I dati dimensionali del PRG Vigente.....	6
La centralità del progetto nella pianificazione urbanistica	9
I piani attuativi a Gallarate dal 1994 al 2008	11
Il sistema di pianificazione proposto con il PGT	13
Il Piano di Governo del Territorio.....	15
La Legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 “Legge per il governo del territorio”	16
Articolazione e contenuti del Piano di Governo del Territorio	18
Il Documento di Piano	23
Definizione del quadro conoscitivo	23
Definizione dello scenario strategico e sistema degli obiettivi	25
L'avvio del procedimento per la redazione del PGT	28
Istanze e proposte provenienti dai cittadini, singoli od in forma associata.....	28
Inquadramento territoriale	33
Il quadro macrourbanistico.....	35
Gallarate entro il sistema policentrico lombardo.....	35
Polarità storiche e polarità emergenti.....	38
La popolazione in Provincia di Varese e la sua dinamica	49
Gallarate nel contesto dell'asse del Sempione.....	55
Il quadro infrastrutturale di grande scala	69
La pianificazione sovracomunale	77
Il Piano Territoriale Regionale	77
Il Piano Territoriale Paesistico Regionale	80
Il Piano del Parco del Ticino	87
Il Piano d'Area Malpensa	90
Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Varese	91
Il Progetto Pilota Complessità Territoriali	97
Lo stato della pianificazione dei comuni contermini	104

La conoscenza della città.....	107
Caratteristiche del territorio di Gallarate	109
Gli elementi costitutivi del paesaggio di Gallarate	112
Evoluzione e struttura della popolazione di Gallarate.....	117
La popolazione residente a Gallarate ai Censimenti dal 1861 al 2001.....	117
L’evoluzione demografica a livello comunale dal 1996 al 2009	119
Tassi di natalità e di mortalità	120
Struttura della popolazione	123
Confronto demografico di Gallarate con i Comuni contermini	127
Distribuzione della popolazione per Circoscrizione	128
Distribuzione della popolazione sul territorio comunale	131
La popolazione per classi di età nelle Circoscrizioni di Gallarate	134
La struttura produttiva	142
Andamento dell’occupazione a Gallarate tra il 1951 e il 2001.....	142
Il settore agricolo	144
Le attività manifatturiere a Gallarate nel 2006	147
Le attività commerciali	150
Le strutture intermodali	154
Il settore edilizio a Gallarate dal 1996 al 2008	157
Il sistema dei servizi.....	158
Il sistema della mobilità urbana.....	160
La rete stradale	160
Gli elementi di criticità della rete	162
Lo stazionamento veicolare	163
Il sistema dei vincoli.....	165
Il rischio idraulico	167
Le zone ad omogenea fattibilità geologica	169
Le aree del Parco del Ticino	174
I beni culturali immobili soggetti a tutela.....	177
Gli insediamenti storici di Gallarate nel Repertorio del Paesaggio del PTCP	180
Insediamenti religiosi.....	180
Insediamenti difensivi.....	181
Insediamenti abitativi	181

Insediamenti produttivi	181
Le aree a rischio archeologico	185
Le aree a rischio di incidenti rilevanti.....	187
I siti contaminati ai sensi del Decreto Lgs 152/06 e s.m.i.....	189
Identificazione delle zone acustiche comunali	190
Criteri utilizzati per la definizione dei limiti acustici.....	190
Zonizzazione acustica di Gallarate.....	190
La valutazione previsionale dei livelli di campo magnetico	196
Le fasce di rispetto degli elettrodotti	197
Vincoli di salvaguardia ai sensi del Decreto Lgs 163/2006	199
Collegamento ferroviario Malpensa	199
Variante alla SS 341 “Gallaratese” e Bretella di Gallarate.....	200
Tangenziale Ovest di Gallarate	200
Un bilancio urbanistico ambientale.....	201
L'analisi Swot come schema interpretativo.....	203
Ambito tematico sistema infrastrutturale.....	204
Ambito tematico sistema urbano e dei servizi	206
Ambito tematico: struttura socio economica e dell'innovazione	208
Ambito tematico: sistema ecologico ambientale	209

Indice delle figure

Figura 1 - Le destinazioni funzionali del P.R.G. Vigente.....	8
Figura 2 - Zone residenziali, terziarie polifunzionali e servizi pubblici per tipologia.....	8
Figura 3 - Piani esecutivi approvati 1999-2008.....	12
Figura 4 - Localizzazione delle istanze e dei suggerimenti presentati per il PGT	31
Figura 5 - Curva delle isometriche dei 150 km rispetto al centro del sistema urbano.....	38
Figura 6 - Polarità al 1861	43
Figura 7 - Polarità al 1901	43
Figura 8 - Polarità al 1951	44
Figura 9 - Polarità al 1971	44
Figura 10 - Polarità al 1991	45
Figura 11 - Polarità al 2001	45
Figura 12 - Polarità al 2007	46
Figura 13 - Alto Varesotto. Polarità emergenti al 2007	47
Figura 14 - Diretrice del Sempione e Valle Olona. Polarità emergenti al 2007.....	48
Figura 15 - Incremento medio annuo della popolazione tra il 1951-1961	62
Figura 16 - Incremento medio annuo della popolazione tra il 1961-1971	62
Figura 17 - Incremento medio annuo della popolazione tra il 1971-1981	63
Figura 18 - Incremento medio annuo della popolazione tra il 1981-1991	63
Figura 19 - Incremento medio annuo della popolazione tra il 1991-2001	64
Figura 20 - Incremento medio annuo della popolazione tra il 2001-2007	64
Figura 21 - La rete ferroviaria della Lombardia	71
Figura 22 - Il Servizio Ferroviario Suburbano: Linee "S" - Anno 2008	72
Figura 23 - Il Sistema Pedemontano	76
Figura 24 - Tavola A - Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio.....	82
Figura 25 - Tavola C - Istituzioni per la tutela della natura	85
Figura 26 - Tavola D - Quadro di riferimento degli indirizzi di tutela e di operatività immediata	86
Figura 27 - Azzonamento del Piano del Parco del Ticino in territorio di Gallarate	89
Figura 28 - Ambiti agricoli individuati dal P.T.C.P.	92
Figura 29 - Aree agricole principali e unità di paesaggio individuati dal P.T.C.P.	93
Figura 30 - Rilevanze e criticità del territorio individuate dal P.T.C.P.	95
Figura 31 - Rete ecologica individuata dal P.T.C.P.	97

Figura 32 - Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate individuate nell' Ambito Territoriale	99
Figura 33 - Il comparto CASMAG_4	102
Figura 34 - Il comparto CARGAL_6.....	102
Figura 35 - Il comparto GAL_15	103
Figura 36 – La pianificazione dei Comuni contermini a Gallarate	106
Figura 37 - Gallarate entro il sistema urbano milanese-lombardo.....	112
Figura 38 - Il paesaggio alpino come elemento simbolico del paesaggio di grande scala	113
Figura 39 - Le colline moreniche a nord di Gallarate e la zona dei fontanili di Arsago Seprio	114
Figura 40 - La valle dell'Arno ed il sistema di verde che contorna Gallarate	115
Figura 41 - Delimitazione delle Circoscrizioni amministrative.....	130
Figura 42 - Il programma di Spatial Analyst di ArcGIS	131
Figura 43 - Applicazione di Spatial Analyst per Gallarate	132
Figura 44 - Densità della popolazione residente al novembre 2009	133
Figura 45 - Densità della popolazione residente per nazionalità al 2009.....	134
Figura 46 - Densità della popolazione di età compresa tra 0 e 2 anni	136
Figura 47 - Densità della popolazione di età compresa tra 3 e 5 anni	137
Figura 48 - Densità della popolazione di età compresa tra 6 e 10 anni	138
Figura 49 - Densità della popolazione di età compresa tra 11 e 13 anni	139
Figura 50 - Densità della popolazione di età compresa tra 14 e 18 anni	140
Figura 51 Densità della popolazione di età compresa oltre i 65 anni	141
Figura 52 - Capacità d'uso dei suoli del gallaratese	145
Figura 53 - Aziende agricole totali e con allevamenti.....	146
Figura 54 - Principali utilizzazioni della superficie territoriale.....	146
Figura 55 - Differenziazione della superficie agricola utilizzata (SAU).....	147
Figura 56 - Le aziende di Gallarate dell'Unione Industriali di Varese	149
Figura 57 - Localizzazione delle attrezzature commerciali al 2010	153
Figura 58 - Il Terminal Hupac sul territorio di Gallarate	155
Figura 59 - Terminal Intermodale Ambrogio Trasporti.....	156
Figura 60 - Classificazione della rete stradale di Gallarate	160
Figura 61 - Risultati della assegnazione nello scenario attuale	161
Figura 62 - Rapporto flusso capacità.....	162
Figura 63 - Accessibilità pedonale dai parchegg.....	164
Figura 64 - Carta del rischio idraulico	168
Figura 65 – Carta della fattibilità geologica delle azioni di piano	170

Indici e Sommario

Figura 66 - Vulnerabilità idrogeologica del territorio	173
Figura 67 - I vincoli del Parco del Ticino.....	176
Figura 68 - Aree a rischio archeologico.....	186
Figura 69 - Stabilimento della C.R.S. S.r.l	187
Figura 70 - Stabilimento industriale della Dow Italia s.r.l.....	188
Figura 71 - Sito contaminato ai sensi del Decreto Lgs 152/06 e s.m.i	189
Figura 72 - Zonizzazione acustica.....	195
Figura 73 - Schema logico dell'analisi Swot	203

Indice dei grafici

Grafico 1 - Movimento naturale in provincia di Varese: 1991-2007	49
Grafico 2 - Movimento migratorio in provincia di Varese: 1991-2007	50
Grafico 3 - Piramide delle età della popolazione residente totale. Anno 2007, valori %.....	51
Grafico 4 - Piramide delle età della popolazione residente straniera. Anno 2007, valori %.....	52
Grafico 5 - Popolazione residente a Gallarate ai Censimenti dal 1861 al 2001.....	118
Grafico 6 - Incremento medio annuo della popolazione di Gallarate dal 1861 al 2001.....	119
Grafico 7 - Incremento annuo della popolazione residente a Gallarate dal 1997 al 2009.....	120
Grafico 8 - Tasso di natalità a Gallarate tra il 1999 e il 2009	121
Grafico 9 - Tasso di mortalità a Gallarate tra il 1999 e il 2009	121
Grafico 10 - Tasso di natalità a Gallarate tra il 1999 e il 2009 della popolazione immigrata.....	122
Grafico 11 - Tasso di mortalità a Gallarate tra il 1999 e il 2009 della popolazione immigrata	123
Grafico 12 - Piramide di età a Gallarate.....	123
Grafico 13 - Piramide di età nell'Ambito di Gallarate nel 2008	124
Grafico 14 - Piramide di età a Cassano Magnago e Cavaria con Premezzo nel 2008.....	124
Grafico 15 - Piramide di età a Samarate e Solbiate Arno nel 2008	124
Grafico 16 - Popolazione residente al 2008 per classe di età	125
Grafico 17 - Popolazione residente straniera al 2008 per classe di età	126
Grafico 18 - Paesi di provenienza della popolazione immigrata al 2008.....	127
Grafico 19 - Popolazione straniera residente proveniente dall'Unione europea	127
Grafico 20 - Unità locali e addetti ai Censimenti dal 1981 al 2001.....	142
Grafico 21 - Addetti a Gallarate per settore di attività al 2001	142
Grafico 22 - Confronti sulla dotazione di strutture di Media e Grande Distribuzione	152

Indice delle tabelle

Tabella 1 - Le destinazioni urbanistiche nella Variante al PRG Vigente	7
Tabella 2 - Le proposte e le istanze al PGT per Circoscrizione in mq di superficie e destinazione ...	29
Tabella 3 - Le proposte e le istanze al PGT per Circoscrizione in % di superficie e destinazione.....	29
Tabella 4 - Ripartizione % del numero delle proposte e le istanze per Circoscrizione.....	30
Tabella 5 - Distribuzione % della popolazione per classi dimensionali dei Comuni 1861-2007	40
Tabella 6 - Comuni con numero di abitanti superiore a 15.000 al 1861	40
Tabella 7 - Comuni con numero di abitanti superiore a 50.000 al 1991	41
Tabella 8 - Comuni con numero di abitanti superiore a 50.000 al 2007	41
Tabella 9 - Movimento anagrafico in provincia di Varese. 1991-2006.....	49
Tabella 10 - Tassi naturali e migratori in Provincia di Varese dal 1991 al 2007	50
Tabella 11 - Incremento della popolazione nei capoluoghi provinciali tra il 1971 e il 1981	58
Tabella 12 - Popolazione residente in provincia di Varese tra il 1951 e il tra il 1951 e il 1981	58
Tabella 13 - Incrementi medi annui della popolazione in provincia di Varese tra il 1951 e il 2007..	58
Tabella 14 - Popolazione residente a Novara e nei comuni della provincia tra il 1951 e il 2007 ..	60
Tabella 15 - Incrementi medi annui della popolazione in provincia di Novara tra il 1951 e il 2007 ..	60
Tabella 16 - La tendenza insediativa in Gallarate e nei 50 comuni contermini.....	66
Tabella 17 - Unità Locali e degli Addetti negli intervalli intercensuari tra il 1951 e il 2001	68
Tabella 18 - Il trasporto merci stradale e ferroviario transalpino dal 1981 al 2005.....	70
Tabella 19 - Offerta di Alitalia su Malpensa: confronto stagioni estive 2008 e 2007.....	73
Tabella 20 – Le classi di capacità d’uso del suolo indicate nel PTCP	92
Tabella 21 - Ambiti agricoli del PTCP e categorie di appartenenza	94
Tabella 22 -Gli interventi necessari nei 15 compatti produttivi di rilevanza sovra comunale	101
Tabella 23 - Dati di sintesi delle caratteristiche del territorio di Gallarate	109
Tabella 24 - Popolazione di Gallarate ai Censimenti dal 1861 al 2001.....	118
Tabella 25 - Popolazione residente a Gallarate dal 1996 al 2009.....	119
Tabella 26 - Tassi di natalità e di mortalità tra il 1999 e il 2009	120
Tabella 27 Incidenza % della popolazione immigrata iscritta all'anagrafe sul totale dei residenti.	122
Tabella 28 - Popolazione residente al 2008 per classe di età	125
Tabella 29 - Popolazione residente straniera al 2008 per classe di età.....	125
Tabella 30 - Paesi di provenienza della popolazione immigrata al 2008.....	126
Tabella 31 - Movimento naturale e migratorio a Gallarate nel 2008	128

Indici e Sommario

Tabella 32 - La densità abitativa di Gallarate al 2001 e al 2008 nel confronto con altri comuni	128
Tabella 33 - Popolazione per Circoscrizione e ripartizione percentuale al 2008.....	129
Tabella 34 - Dinamica delle famiglie e degli abitanti per Circoscrizione tra il 2003 e il 2008	129
Tabella 35 - Popolazione per fasce di età nelle Circoscrizioni al 2008	135
Tabella 36 - Distribuzione % della popolazione nelle Circoscrizioni al 2008	135
Tabella 37 - Scostamenti % delle fasce di età nelle Circoscrizioni rispetto alla media comunale...135	
Tabella 38 - Addetti per settore al 2001 nei Comuni circostanti Gallarate e in Provincia	143
Tabella 39 - Addetti in % per settore al 2001 nei Comuni circostanti Gallarate e in Provincia.....	143
Tabella 40 - Superficie agricola utilizzata e numero di aziende agricole a Gallarate	145
Tabella 41 - Le imprese di Gallarate associate all'Unione Industriali di Varese	147
Tabella 42 - Numero di vendita per tipologia dimensionale e d'offerta al 2007 a Gallarate	151
Tabella 43 - Superfici di vendita per tipologia degli esercizi commerciali a Gallarate	151
Tabella 44 - Elementi comparativi della Media e Grande Distribuzione commerciale di Gallarate	152
Tabella 45 - Trasporto ferroviario merci per tipologia, 2004	154
Tabella 46 – Il settore edilizio a Gallarate tra il 1996 e il 2008.....	157
Tabella 47 – Sintesi delle aree destinate a servizi di livello comunale	158
Tabella 48 – Dotazione per abitante delle aree a servizi.....	159
Tabella 49 - Sintesi delle aree destinate a servizi di livello sovracomunale	159
Tabella 50 - I beni culturali immobili soggetti a tutela	179
Tabella 51 - Caratteristiche degli elettrodotti esistenti e Dpa.....	198

Dal Piano Regolatore al Piano di Governo del Territorio

La centralità del piano tra il 1860 e il 1990

I piani urbanistici di carattere generale hanno costituito solo in parte la strumentazione attraverso cui Gallarate dalla seconda metà del XIX secolo ai nostri giorni ha operato il processo di costruzione della città.

La fiducia nell'atto della pianificazione generale ha da sempre saputo coniugarsi con una politica degli interventi capace di cogliere le esigenze e le urgenze dei processi di trasformazione economica e sociale in atto.

Con una visione prospettica, tale atteggiamento non è riconducibile ai soli problemi derivanti dalla “lentezza” delle procedure urbanistiche ma, soprattutto, alla fiducia, connaturata nello spirito della città, dell’importanza decisiva di quel “fare” capace di cogliere i tempi dettati dalle dinamiche economiche ed imprenditoriali, che non sempre sono riconducibili a preordinate politiche di piano, né a interventi maturati nel solo ambito comunale.

Interventi come la realizzazione della strada per il valico del Sempione, il traforo ferroviario del San Gottardo (1886), il traforo ferroviario del Sempione (1906), l’aeroporto della Malpensa, il progetto svizzero dell’Alp Transit, hanno saputo in passato, e possono risultare al presente, altrettante “occasioni” capaci di imprimere accelerazioni, o segnare svolte, nella dinamica della città, orientandone “strutturalmente” lo sviluppo nelle funzioni dell’abitare, del produrre, del garantire i servizi, nel costruire l’immagine della città.

Con il “Piano Croci”, nel 1860 Gallarate sembra voler anticipare la prima normativa urbanistica italiana, rappresentata dalla legge 25 giugno 1865, n. 2859, la prima ad introdurre l’istituto dei piani urbanistici, piani regolatori e piani di ampliamento, finalizzati a disciplinare e riorganizzare dell’abitato e a regolarne l’espansione. Con l’avvio del “Piano Servi”, approvato nel 1917, sembra voler anticipare le prospettive che si sarebbero offerte in proiezione europea con l’apertura del traforo ferroviario del Sempione del 1906.

Ma, tra il piano del Croci del 1860 a quello del Servi del 1917, più che una “politica di piano”, è soprattutto la “politica degli interventi” ad operare, in uno dei periodi più vivaci che Gallarate abbia conosciuto; la città vede la realizzazione di opere e il concretarsi di iniziative urbanistiche importanti che hanno preceduto la predisposizione dei piani d’insieme, con interventi viari, insediamenti residenziali, insediamenti produttivi, interventi di edilizia di carattere sociale, grandi opere assistenziali, scolastiche, civili.

Una seconda fase di grande sviluppo urbano è quella successivamente intercorsa, tra il 1917 e il 1933, quando, significativamente, per uscire dalla crisi del finire degli anni Venti, non si mette mano ad un nuovo piano ma, nel 1933, si indice un Concorso Nazionale il cui esito non sarà l’affidamento di un incarico per la redazione di un piano, ma la definizione, da parte di una commissione di tecnici e di cittadini, di “linee guida” che accompagneranno lo sviluppo della città nei vent’anni successivi fino alla predisposizione del “Piano Edallo” del 1954.

Il Piano Edallo, approvato con Decreto Presidenziale nel 1957, adeguerà la strumentazione urbanistica di Gallarate alla legge 17 agosto 1942, n. 1150, disciplinandone l’assetto e prevedendone l’ulteriore sviluppo.

Cinque anni dopo la sua approvazione, l’entrata in vigore della legge 18 aprile 1962, n. 167 sulla formazione dei piani per l’edilizia economica e popolare, consentiva a Gallarate, la possibilità di acquisire aree senza che ciò comportasse oneri insostenibili per l’Amministrazione; la successiva legge 21 luglio 1965, n. 904 estendeva il concetto di politica urbanistica anche al settore dell’edilizia economica e popolare.

A segnare un punto di svolta nel quadro normativo e ad aprire nuovi orizzonti alla prassi urbanistica di Gallarate, è la legge 6 agosto 1967, n. 765, una legge che pur detta “ponte” perché, nelle intenzioni, avrebbe dovuto anticipare una riforma urbanistica generale, introduceva tuttavia importanti elementi che andavano ad integrare, correggere, regolamentare la legge urbanistica 1150/1942. Con questa legge veniva a decadere la necessità di un preventivo parere ministeriale per la predisposizione delle varianti urbanistiche e si dava definizione puntuale ai Piani di lottizzazione di iniziativa privata, cui affidare l’attuazione del Piano regolatore: prassi che si rivelò poi, nel “farsi della città”, la possibilità estesa di realizzare l’orchestrazione microurbanistica di parti urbane più ampie.

Per lungo tempo il piano di lottizzazione era stato (e non solo in Italia) lo strumento cui gli operatori privati avevano fatto ricorso al fine di urbanizzare ambiti destinati ad interventi di espansione residenziale e produttiva, in quanto costituivano strumenti di massimizzazione della rendita resa possibile dai regolamenti edilizi e dai pochi piani regolatori vigenti. Ma negli anni Sessanta si è determinata nelle prassi amministrative una parziale mutazione di questo strumento indotta da una maggiore attenzione da parte delle amministrazioni comunali a rappresentare interessi più generali e a contenere i costi di indotti dalle lottizzazioni, che con sommarie urbanizzazioni dettate da intenti fortemente speculativi, avevano fatto ricadere sulle amministrazioni comunali crescenti oneri per una adeguata infrastrutturazione di reti fognarie, reti idriche, strade, illuminazione pubblica, ecc.

Dalla seconda metà degli anni Sessanta, per oltre un trentennio, i Piani di Lottizzazione ed i Piani di Zona sono stati i principali strumenti attuativi a disposizione delle Amministrazioni comunali, impossibilitate a preordinare lo sviluppo del territorio, urbanizzato e non, attraverso i Piani Particolareggiati di iniziativa pubblica, in quanto non dotati delle risorse per la loro realizzazione, né favoriti da snelle procedure espropriative.

Le mobilitazioni sindacali del 1968 e del 1969, con la rivendicazione della “casa come diritto”, vennero a sostegno della approvazione della legge 22 ottobre 1971, n. 865, la “legge sulla casa”, con la quale si rendeva possibile l’acquisizione e l’urbanizzazione fino al 75% delle aree di espansione residenziale previste nei Piani regolatori ed estendeva alle aree produttive la possibilità di acquisizione e urbanizzazione attraverso i Piani per gli insediamenti produttivi.

È in questo nuovo clima della cultura urbanistica che maturano le condizioni per portare a revisione il PRG di Gallarate e formularne uno nuovo, il Piano Cerutti del 1972, portato all’adozione nell’aprile 1975 poco prima dell’approvazione della prima legge urbanistica della Lombardia: la l.r. 51/1975 del 22 aprile 1975.

La fase di esame delle osservazioni al Piano e l’emanazione di tre leggi che, in misura diversa, modificheranno il panorama urbanistico (la legge 10/1977, la legge 457/1978, la legge 392/1978), protrarranno l’approvazione del Piano Cerutti solo nel 1980.

Con rilievo diverso le tre leggi modificheranno il piano originario introducendo la prima, con la Concessione edificatoria, il tentativo di separare lo *jus aedificandi* dal diritto di proprietà, la seconda le politiche di recupero o risanamento del patrimonio edilizio esistente esteso ai «nuclei di antica formazione» giudicando meritevoli di conservazione non soltanto gli edifici di interesse storico-artistico, ma tutti gli edifici riutilizzabili del nucleo antico, ancorché singolarmente privi d’interesse.

La Variante Generale al PRG di Gallarate

La Variante Generale al PRG, avviata nel 1987 è approvata in via definitiva dalla Giunta Regionale con deliberazione n.V/7869 del 16 aprile 1991, variata a più riprese fino al 2008, costituisce lo strumento urbanistico dal quale prende le mosse la redazione del Piano di Governo del Territorio.

È soprattutto la necessità di creare nuovi spazi per le attività economiche, correlata non solo al previsto sviluppo aeroportuale ed alla grande viabilità regionale su ferro e gomma, a determinarne la redazione insieme alla crescente consapevolezza delle trasformazioni in corso nei settori del secondario e del terziario, che facevano venire meno l'utilità, e la stessa possibilità, di tracciare rigide separazioni tra attività industriali, direzionali e commerciali.

Una delle scelte più importanti operate dalla variante generale è stata l'individuazione di un'area di circa 2 milioni di metri quadrati, lungo la S.S. 336 per la Malpensa, da destinare ad un futuro sviluppo economico, sociale, occupazionale, oltreché l'individuazione di ulteriori zone produttive.

Tra gli altri obiettivi:

- La ricerca e la valorizzazione delle risorse presenti sul territorio comunale in funzione dello sviluppo economico - sociale - occupazionale;
- La definizione di un nuovo assetto viabilistico di supporto allo sviluppo complessivo del gallaratese;
- La necessità del riesame dei vincoli decaduti;
- La valorizzazione delle risorse ambientali e definizione degli spazi agricoli.

Adeguamenti a strumenti sovra ordinanti e successive Varianti

Successivamente alla sua approvazione definitiva la Variante è stata adeguata ¹ alle previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Lombardo della Valle del Ticino ², al Piano Territoriale d'Area Malpensa, ex l.r. n. 10/1999 ³, al Piano Regolatore Generale al P.A.I. "Piano stralcio per l'assetto idrogeologico" ⁴.

Altre varianti urbanistiche parziali hanno riguardato:

- La nuova strada in zona industriale di Sciarè (Del. C.C. n. 48 del 17 maggio 2004);
- Il recepimento di opere pubbliche o di pubblico interesse a seguito del recepimento delle osservazioni (Del. C.C. n. 92 del 8 novembre 2004);
- I Programmi Integrati di Intervento che hanno comportato Variante urbanistica (Del. C.C. n. 38 del 16 maggio 2005, Del. C.C. n. 3 del 29 gennaio 2007, Del. C.C. n. 75 del 29 ottobre 2007);
- L'individuazione del reticolo idrico minore (Del. n. 10 del 11 febbraio 2008);
- L'ampliamento del Cimitero nel Rione Cajello (Del. C.C. n. 70 del 7 ottobre 2008);
- L'area parcheggio in via Tito Speri (Del. C.C. n. 71 del 7 ottobre 2008);
- La localizzazione della Nuova scuola in Cedrate (Del. C.C. n. 12 del 22 febbraio 2010).

¹ Deliberazione C.C. n. 32 del 21 marzo 2002.

² Approvato con Deliberazione della Giunta regionale n. 7/5983 del 2 agosto 2001 e della sua successiva Variante parziale, approvata con Deliberazione della Giunta regionale n. 8/4186 del 21 febbraio 2007.

³ Deliberazione C.C. n. 162 del 15 dicembre 2003.

⁴ Deliberazione C.C. n. 50 del 17 maggio 2004.

Con deliberazione C.C. n. 83 del 24 novembre 2008 è stata approvata una Variante in adeguamento al Piano Territoriale d'Area Malpensa-Business Park Gallarate, annullata con sentenza del T.A.R. per la Lombardia n. 1145/10 del 23 aprile 2010 per essersi avvalsa delle procedure di cui alla legge regionale n. 23/1997⁵.

I dati dimensionali del PRG Vigente

La superficie totale del territorio, pari a circa 21 milioni di m², è interessata per l'85% da specifiche destinazioni urbanistiche e per il 15% da infrastrutture stradali e ferroviarie.

Le zone residenziali, con 13,7 milioni di m³, occupano il 29% del territorio comunale con un indice medio di 2,25 m³/m². Il 75% delle aree residenziali ha un indice compreso tra 1,7 e 2,9 m³/m²; le zone a più alta densità (Centro e Residenziale intensiva) occupano il 15% delle zone residenziali ed hanno indici superiori a 5 m³/m².

Le zone terziarie polifunzionali, con 2,2 milioni di m³/m², sono concentrate in meno del 3% del territorio comunale e costituiscono dei punti di attrazione di mobilità considerevoli sia per gli addetti, sia per clienti (nel caso di zone commerciali) e utenti.

La zona industriale distribuita su tutto il territorio comunale, ma con i nuovi insediamenti concentrati ad est della linea ferroviaria, occupa 1,5 milioni di m², circa il 7% del territorio comunale. Il totale delle Zone vincolate a verde e servizi con 3,8 milioni di m² copre oltre il 18% del territorio comunale. L'area agricola, con 2,5 milioni di m², occupa il 12% delle aree complessive.

Le aree per infrastrutture e le zone di rispetto stradale occupano complessivamente 5,3 milioni di m², pari ad oltre il 25% dell'intero territorio.

Infine, deve essere segnalata la Zona, normata ai sensi della legge regionale 10/1999 "Piano territoriale d'area Malpensa che con oltre 1 milione di m².

⁵ La suddetta Variante, i cui contenuti non sono stati contestati dalla sentenza del T.A.R., prevedeva:

- Aree destinate a Terziario, con una quota del 15% di residenza, per 360.395 m²;
- Aree per viabilità di nuova realizzazione, per 222.791 m²;
- Aree destinate soprattutto ad attività logistiche, per 126.285 m²;
- Aree di Riqualificazione Ambientale, per 723.568 m²;
- Aree destinate a servizi di interesse comunale (centro scolastico, verde pubblico), per 62.061 m²;
- Aree per servizi tecnologici, per 88.909 m²;
- Conferma delle aree residenziali e produttive esistenti intercluse, pari a 44.323 m² a nord della SS 336, a 82.318 m² a sud/ovest, a 185.860 m² a sud/est.

Zona		Areه m ²	Sup. coperta m ²	Volume esistente m ³	Indice m ³ /m ²	%
Zone residenziali	Centro storico (art. 6)	350.094	177.477	1.815.422	5,19	1,67%
	Residenziale Intensiva (art. 7)	140.536	69.901	822.543	5,85	0,67%
	Residenziale Unificata (art. 8)	1.922.302	545.564	5.542.231	2,88	9,16%
	Residenziale Estensiva (art. 9)	2.665.636	591.880	4.626.776	1,74	12,70%
	Verde privato (art. 15)	1.017.038	108.839	915.743	0,90	4,85%
	Totale zone residenziali	6.095.606	1.493.661	13.722.715	2,25	29,05%
Zone vincolate	Attrezzature collettive (art. 21)	444.168	113.435	1.060.199	2,39	2,12%
	Verde pubblico (art.22)	1.096.823	16.436	79.693	0,07	5,23%
	Verde intercomunale (art.24)	1.580.696	1.587	8.121	0,01	7,53%
	Verde attr. e parcheggio (art. 25)	220.199	8.744	58.696	0,27	1,05%
	Servizi tecnologici (art. 25 bis)	324.998	51.278	555.362	1,71	1,55%
	Attrezzature private (art. 24 bis)	138.411	20.923	139.024	1,00	0,66%
Totale zone vincolate		3.805.295	212.403	1.901.095	0,50	18,14%
Zone terziarie polifunzionali	Polifunz. P.O.I. (art.11 ter)	239.572	120.613	782.907	3,27	1,14%
	Commerciale (art. 13)	18.009	6.571	54.250	3,01	0,09%
	Commercio all'ingrosso (art. 14)	98.178	85.536	706.039	7,19	0,47%
	Centro ristrutturato (art. 18)	114.016	36.604	448.556	3,93	0,54%
	Nodi di interscambio (art. 19)	83.879	25.787	235.707	2,81	0,40%
	Totale zone polifunzionali	553.654	275.111	2.227.459	4,02	2,64%
Altre zone	Zona agricola (art. 16)	2.552.226	28.385	80.173	0,03	12,16%
	Zona industriale (art. 11)	1.547.699	727.974	5.549.676	3,59	7,38%
	Zone SS 336 (art. 11 bis)	1.126.534	53.102	340.608	0,30	5,37%
	Zona di rispetto stradale (art. 26)	2.146.986	60.281	341.627	0,16	10,23%
Totali	Totale complessivo azzonato	17.828.000	2.850.917	24.163.353	1,36	84,96%
	Totale infrastrutture	3.154.998				15,04%
	Totale superficie territoriale	20.982.998				100,00%

Tabella 1 - Le destinazioni urbanistiche nella Variante al PRG Vigente

La seguente figura mostra la percentuale delle superficie per i diversi azzonamenti:

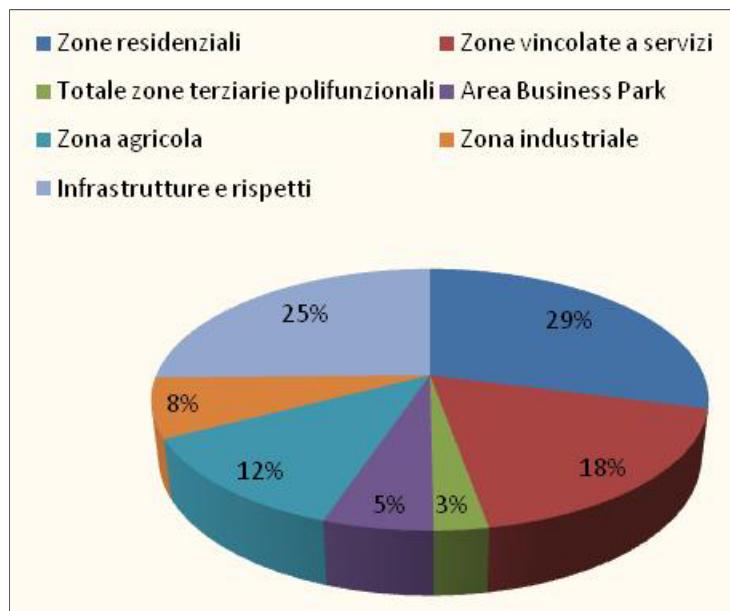


Figura 1 - Le destinazioni funzionali del P.R.G. Vigente

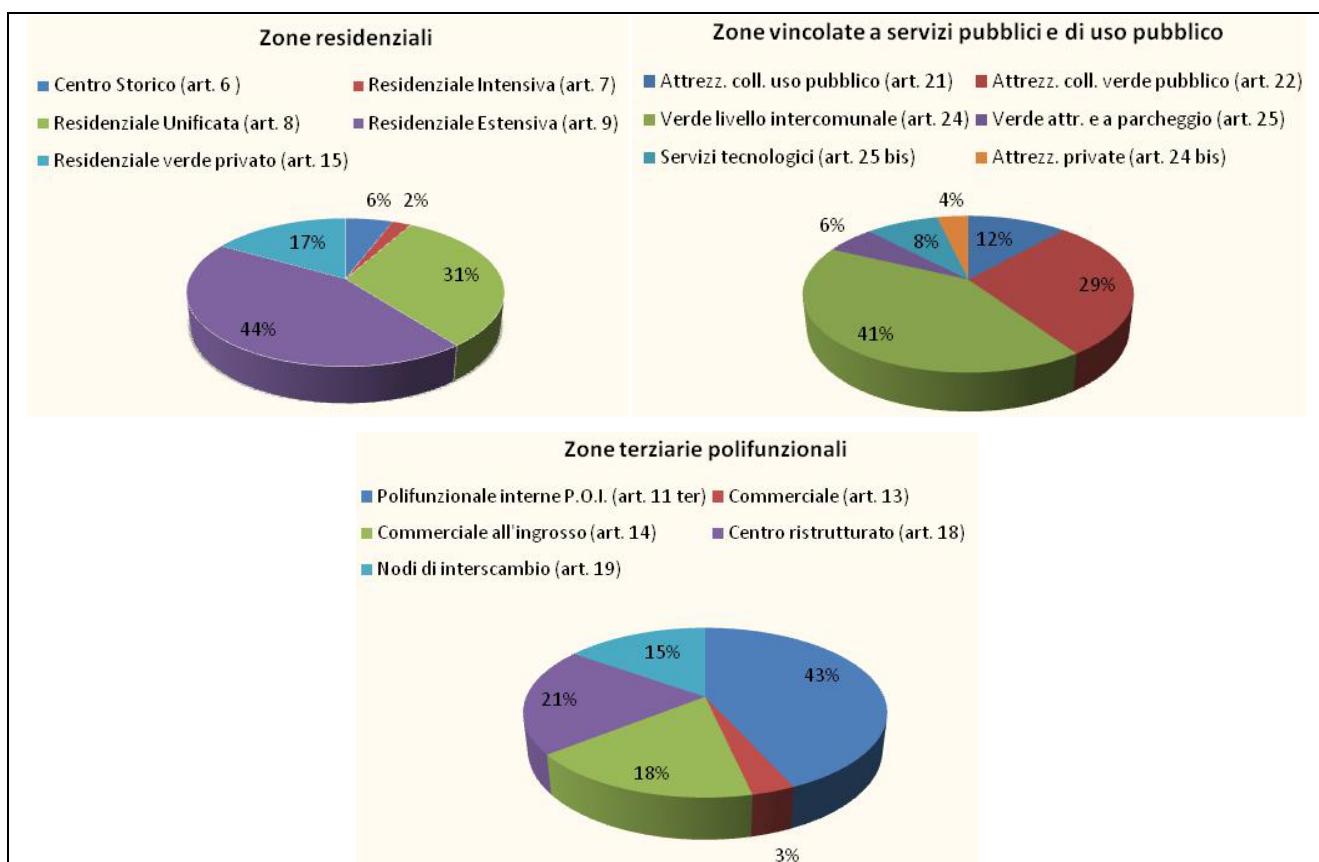


Figura 2 - Zone residenziali, terziarie polifunzionali e servizi pubblici per tipologia

La centralità del progetto nella pianificazione urbanistica

Per meglio comprendere la dinamica urbanistica che ha interessato il territorio di Gallarate dal 1994 al momento in cui si sono avviate le procedure per la redazione del PGT occorre fare una breve premessa tesa ad inquadrarne il clima culturale che ha investito negli ultimi quindici anni la progettazione urbanistica.

L'approvazione della Variante Generale nel 1991 avveniva in un clima nuovo in quanto, con i primi anni Novanta, la revisione legislativa aveva teso ad indirizzarsi verso modelli urbanistici più flessibili e selettivi, superando un sistema di pianificazione che appariva rigido, troppo lento nell'adeguarsi al mutamento dei bisogni e ai programmi degli investitori, e che pertanto costituire veniva visto come un freno piuttosto che come stimolo e sostegno alle trasformazioni urbane.

Fallita la possibilità di introdurre strumenti di pianificazione capaci di anticipare le necessità e l'ordine dei problemi, e, conseguentemente, le possibili soluzioni, si sentiva il bisogno di nuovi strumenti capaci di avviare il confronto tra soggetti responsabili, ciascuno per sé impossibilitati nel dare risposte a problemi urbanistici e territoriali di particolare complessità.

Si avvertiva inoltre che la "rigidità" del piano tradizionale non era imputabile ai soli limiti della legislazione urbanistica, in quanto era direttamente legata ad un modello giuridico che privilegiava la certezza del diritto ad edificare connesso alla proprietà, rispetto ad un modello quale quello anglosassone, che consentiva la "flessibilità" di un processo pianificatorio, sulla base di una "trasparente contrattualizzazione" tra la parte pubblica e gli operatori.

Funzionali a questa nuova cultura urbanistica, dove a prevalere sarà soprattutto la "politica degli interventi" rispetto alla rigidità preordinata del piano, sono i presupposti dell'art. 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142, con l'introduzione dell'istituto dell'Accordo di Programma.

L'istituto originariamente previsto dalla legge 142 unicamente per accordi tra soggetti istituzionali, legittimò ben presto⁶ anche soggetti privati interessati a presentare istanza per l'avvio di procedure di accordo di programma.

Così l'istituto è stato successivamente utilizzato per i programmi d'intervento nei bacini di interesse nazionale⁷, per le aree protette⁸, per l'edilizia residenziale pubblica⁹, per il recupero urbano¹⁰, per l'edilizia agevolata, sovvenzionata e convenzionata¹¹.

Se il Piano di recupero introdotto con la legge 457/1978, aveva già proposto in termini nuovi il rapporto tra piani regolatori e piani urbanistici attuativi, in ragione della complessità dei problemi di ristrutturazione urbanistica e di riqualificazione urbana, introducendo una maggiore flessibilità nel processo di pianificazione, è certamente la legge 17 febbraio 1992, n. 179, istitutiva dei Programmi Integrati di Intervento, a costituire un chiaro sviluppo delle modalità procedurali dell'accordo di programma.

⁶ Sentenza del Consiglio di Stato n. 182, del 7 febbraio 1996.

⁷ Legge 18 maggio 1989, n. 183, art. 22, comma 6-bis aggiunto nel 1993 dall'art. 12, secondo comma del D.L. 5 ottobre 1993, n. 398, convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 1993, n. 493).

⁸ Legge 6 dicembre 1991, n. 394, artt. 1-bis, 14, 26.

⁹ Legge 17 febbraio 1992, n. 179, modificata con legge 30 aprile 1999, n. 136, con l'aggiunta del comma 7-bis all'art. 3.

¹⁰ Decreto legge n. 398/1993, convertito con modificazioni nella legge 4 dicembre 1993, n. 493.

¹¹ Art. 2, comma 69 della legge 23 dicembre 1996, n. 662, come sostituito dall'art. 7 della legge 30 aprile 1999, n. 136.

Su questo medesimo solco culturale tracciato dall'articolo 27 della legge 142 del 1990, erano:

- il decreto legge n. 398/1993, convertito con modificazioni nella legge 4 dicembre 1993, n. 493, che introduceva i Programmi di Recupero Urbano, finalizzati principalmente alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente residenziale pubblico realizzato nel dopoguerra;
- il decreto del Ministero dei lavori pubblici dell'8 ottobre 1998 istitutivo dei Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio, PRUSST;
- i Programmi di riabilitazione urbana, introdotti con l'art. 27 della legge del 1° agosto 2002 n. 166, volti alla riabilitazione di immobili ed attrezzature di livello locale e al miglioramento della accessibilità e mobilità urbana;

Tutti questi provvedimenti normativi, con la sola eccezione degli Interventi di Trasformazione Urbana, sono caratterizzati dalla possibilità di costituire variante al piano regolatore generale e di ammettere l'intervento anche propositivo del privato nella realizzazione di interventi riguardanti sia le tradizionali opere pubbliche, sia opere di interesse pubblico, prevedendo un'integrazione tra funzioni pubbliche e private per la tutela e lo sviluppo dei reciproci interessi; questi provvedimenti mettono di fatto in discussione il ruolo del piano regolatore generale come unico strumento teso a preordinare lo sviluppo e la riqualificazione del territorio urbano.

Questi "programmi" si costituiscono in forma di nuovi strumenti urbanistici e per le caratteristiche di accordo tra amministrazioni pubbliche e privati, costituiscono "modelli consensuali" di amministrazione e gestione del territorio. Il superamento degli strumenti di pianificazione urbanistica tradizionale, che i nuovi strumenti comportano, rappresenta il riconoscimento della loro inadeguatezza da parte delle stesse amministrazioni locali che li avevano adottati.

Le amministrazioni predispongono i nuovi strumenti di intervento, con la collaborazione, non solo finanziaria, dei soggetti privati per risolvere problemi che la pianificazione tradizionale non riesce affrontare. Questa nuova forma di programmi fa del concetto di integrazione tra diverse opere (residenziali e non residenziali) e tra diverse forme di finanziamento (pubblico e privato) il proprio fulcro metodologico e funzionale.

Sotto questo profilo, essi costituiscono anche un primo tentativo di ricomposizione della tradizionale dicotomia tra «autorità» e «libertà», che si manifesta nell'attività di governo del territorio posta in essere dalla Pubblica Amministrazione.

La trasformazione normativa introdotta negli ultimi anni comporta da parte di ogni ente competente il riconoscimento che l'esercizio del potere di pianificazione del territorio non esclude, anzi implica il coinvolgimento diretto dei soggetti privati nella fase progettuale delle scelte di pianificazione, e non limita l'accordo con gli stessi alla sola fase esecutiva o attuativa.

Sono state anche le profonde trasformazioni dell'economia a indurre lo sviluppo dei modelli di pianificazione alternativa, che ha assunto forme e contenuti diversi, definiti dai diversi istituti previsti dall'art. 2 della legge 662/96: programmazione negoziata, intesa istituzionale, accordo di programma quadro, patto territoriale, contratto di programma e contratto di area.

Al di là delle affermazioni contenute nei singoli provvedimenti, i nuovi istituti introdotti dal legislatore negli anni Novanta costituiscono veri e propri strumenti di pianificazione finalizzati ad agevolare la trasformazione e la riconversione di ampie zone del territorio prescindendo dalle regole stabilite per tali zone dal piano regolatore.

I piani attuativi a Gallarate dal 1994 al 2008

Tra il 1994 e il gennaio 2008 sono stati approvati strumenti di pianificazione esecutiva per un volume complessivo di 948.323 m³ di cui 677.093 per residenza e 239.056 m³ per terziario e commerciale.

Questi piani hanno operato in parte su aree non edificate, e in parte su aree dismesse, su una superficie totale di circa 573.480 m² e solo parzialmente (3,4% con 31.350 m³) hanno interessato interventi di ristrutturazione.

Le aree a standard cedute per verde e parcheggi, ad esclusione delle aree monetizzate, sono state di 237.528 m².

Le Circoscrizioni maggiormente interessate dalla pianificazione esecutiva degli ultimi anni sono state quelle di Arnate-Madonna in Campagna con il 29,6%, e del Centro, con il 25,4% per gli interventi di nuova costruzione.

Seguono Crenna-Ronchi (16,4%), Sciarè-Cedrate (15,3%), Caiello-Caschinetta (13,4%).

Le nuove costruzioni residenziali si sono distribuite per il 34,5% in Arnate-Madonna in Campagna, per il 23,8% nel Centro e in percentuali inferiori in Crenna-Ronchi (21,5%), Sciarè-Cedrate (14,3%); una minore misura si è concentrata in Caiello-Caschinetta con il 5,8%.

Per contro il Terziario-commerciale si è concentrato soprattutto in Caiello-Caschinetta 32,1%, Centro 28,1%, Sciarè-Cedrate 19,6% , Arnate-Madonna in Campagna 15,6% e in ultimo Crenna-Ronchi con il 5%.

La seguente figura, elaborata dagli Uffici tecnici comunali, riporta i piani esecutivi approvati tra il 1999 e il 2008 suddivisi secondo lo strumento urbanistico esecutivo approvato: piani di lottizzazione, piani di recupero, programmi integrati di intervento, piani esecutivi, piani attuativi.

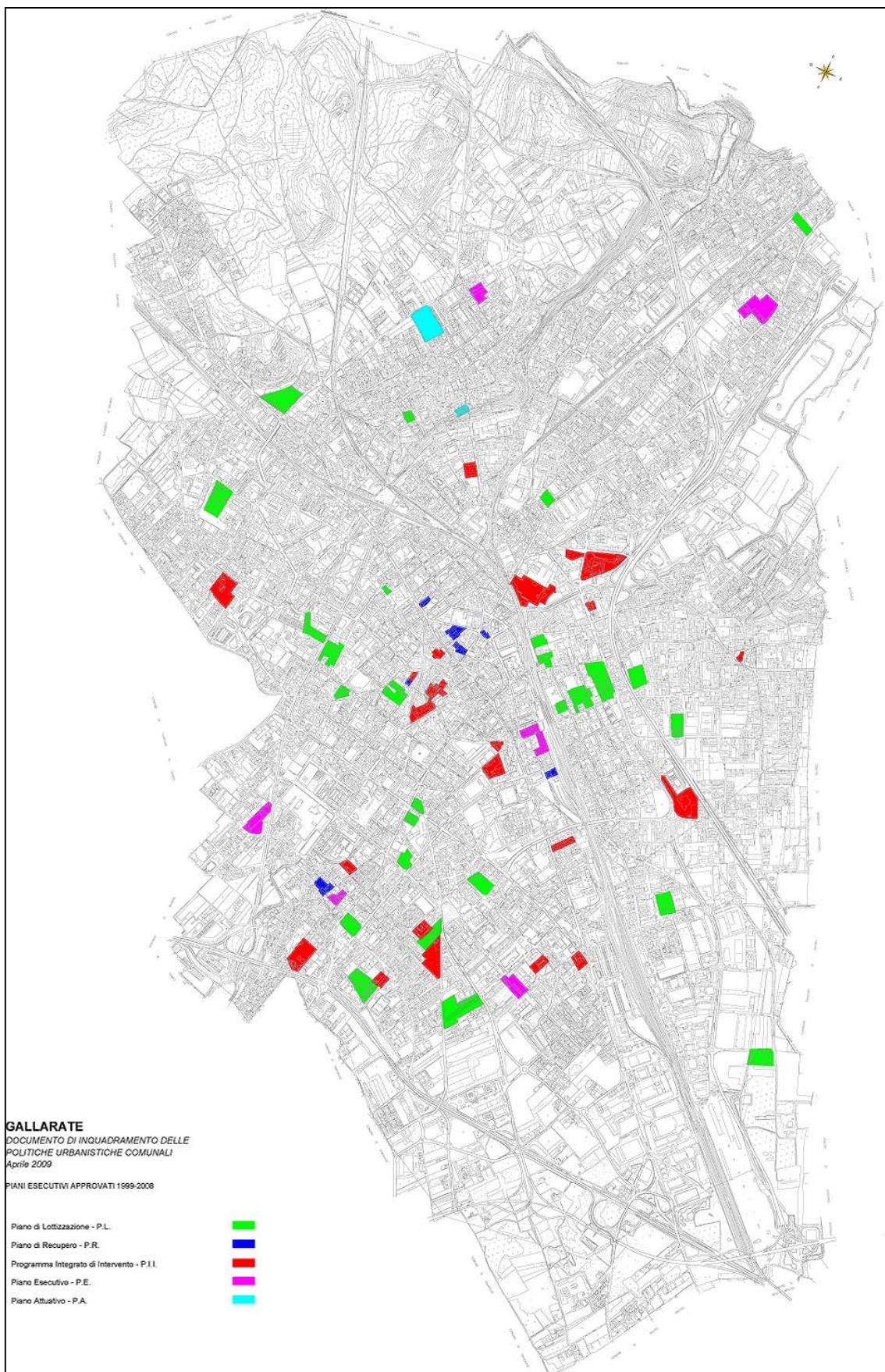


Figura 3 - Piani esecutivi approvati 1999-2008

Il sistema di pianificazione proposto con il PGT

Il Piano di Governo del Territorio

Le norme di governo del territorio lombardo sono dettate dalla Legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 “Legge per il governo del territorio” (B.U.R.L. n. 11 del 16 marzo 2005, 1° s.o.) e dalle successive modifiche¹² e con essa si supera, anche sul piano concettuale quanto la Regione Lombardia, a metà degli anni Settanta, aveva deliberato con la legge regionale 15 aprile 1975, n. 51, che determinava i livelli di pianificazione del territorio e delineava la sua politica generale di pianificazione territoriale.

A quella legge erano seguite, negli anni successivi, una serie di altre leggi regionali che avevano attuato alcune fondamentali leggi nazionali:

- la legge regionale 5 dicembre 1977 n. 60 che dava attuazione sul territorio regionale alla legge 10/77;
- la legge regionale 12 settembre 1983, n. 70, che regolava la realizzazione delle opere pubbliche di interesse regionale;
- le leggi regionali 12 marzo 1984, n. 14 e 15, che regolavano, rispettivamente, l’approvazione degli strumenti urbanistici attuativi e l’attuazione della normativa nazionale in ordine ai Programmi Pluriennali di Attuazione;
- la legge regionale 20 febbraio 1989 sull’eliminazione delle barriere architettoniche;
- la legge regionale 22/86 e la legge regionale 23/90, relativa ai Programmi Integrati di Recupero, che anticipava, a livello locale, i temi della legislazione nazionale relativa alle leggi 179/92 e 493/93. In particolare con questa legge, pur con inevitabili limiti, , venivano affrontati i temi del recupero delle zone degradate attraverso interventi integrati e coordinati che potevano costituire variante al piano regolatore generale senza seguire le procedure ordinarie;
- la legge regionale 9 maggio 1992, n. 19, riguardante le disposizioni di attuazione degli articoli 7, 8, e 25 della legge 47/85.
- la legge 15 maggio 1993, n. 14, che disciplinava la procedura degli accordi di programma.

Successivamente la Regione Lombardia ha approvato una serie di leggi finalizzate ad introdurre nel sistema normativo regionale alcune semplificazioni rivolte ad accelerare, per quanto possibile, specifiche procedure urbanistiche. La legge regionale 9 giugno 1997, n. 18, oltre a dare un nuovo ordine alle competenze in materia ambientale, ha semplificato le procedure per il rilascio delle autorizzazioni paesistiche conferendo, tra l’altro, agli enti locali ampie competenze in materia ambientale.

In questo ambito di procedure semplificative, è soprattutto la legge 23 giugno 1997, n. 23, che prevede l’accelerazione dei procedimenti di approvazione degli strumenti urbanistici comunali e la disciplina del regolamento edilizio; in essa si prevedono, infatti, i casi in cui la variante al piano regolatore generale può avvenire con una procedura semplificata il cui iter si svolge esclusivamente nell’ambito comunale senza alcuna ulteriore fase di approvazione da parte della Regione Lombardia.

¹² Le modifiche sono state apportate dalle seguenti leggi regionali: n. 20 del 2005, n. 12 del 2006, n. 5 del 2007, n. 24 del 2007, n. 4 del 2008, n. 5 del 2009, n. 7 del 2010, nonché dalla Corte Costituzionale con la sentenza: n. 129 del 2006.

Il sistema di pianificazione proposto con il PGT

Tuttavia con questa legge la Regione Lombardia, se ha dato un forte impulso alla semplificazione delle procedure, non ha tuttavia messo in discussione il ruolo del piano regolatore e la sua natura di strumento predisposto nelle sue tradizionali competenze dall'Amministrazione comunale, con o senza verifiche di merito da parte della Regione, o della Provincia su delega regionale.

È con l'approvazione della legge 12 aprile 1999, n. 9, che disciplina i Programmi Integrati di Intervento, che la Regione Lombardia, dando attuazione dell'articolo 16 della legge nazionale 179/92, ha introdotto nella sua legislazione un *“nuovo strumento di programmazione territoriale”*¹³, in grado di superare, nell'ambito della riqualificazione urbanistica, il tradizionale criterio di formazione del piano regolatore generale.

I Programmi Integrati di Intervento possono essere approvati, anche in variante dei PRG, attraverso forme che si ispirano a “modelli consensuali” su proposta di soggetti diversi dall'Amministrazione comunale, quali soggetti pubblici o privati, singolarmente o riuniti in consorzio o associati tra loro.

Pur agendo nell'ambito della riqualificazione urbanistica, la legge 9/99, superando in termini esplicativi la “certezza” del piano fondata sulla logica “impositiva” e “autoritativa”, declinando viceversa il concetto di “flessibilità” che dava ai soggetti privati la possibilità di proporre programmi di intervento in Variante di PRG. Lo spettro delle possibilità assegnate ai Programmi Integrati di Intervento stava anche nella possibilità di riguardare aree non contigue, aree edificate in tutto o in parte e aree libere intercluse, aree già individuate come aree a standard dal PRG non acquisite dall'Amministrazione e per le quali erano decaduti i vincoli espropriativi.

La “flessibilità” riguardava anche gli standard urbanistici, e la conseguente cessione delle aree: in luogo della cessione di aree, i proponenti il PII potevano impegnarsi a realizzare direttamente le «infrastrutture e i servizi di interesse generale» ed inoltre “infrastrutture” e “servizi di interesse generale” potevano essere gestiti a condizioni convenzionate dagli stessi proponenti i PII.

La Legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 “Legge per il governo del territorio”

Sulla base di questi antecedenti, che mettono in evidenza la necessità di superare i limiti della legislazione urbanistica regionale degli anni Settanta e rendere trasparente la dinamica di formazione della città come costruzione derivante dalla forte interdipendenza tra attori pubblici e privati e, insieme, la sempre minore capacità di spesa da parte dei Comuni per l'acquisizione delle aree, la realizzazione dei servizi e delle infrastrutture, si pongono le condizioni per un ripensamento complessivo della pianificazione urbanistica, che vede il suo compimento sistematico nella approvazione della Legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 “Legge per il governo del territorio”.

La Legge regionale 11 marzo 2005, n. 12, come indicato nell'art. 1 (Oggetto e criteri ispiratori), detta le norme di governo del territorio lombardo, definendo forme e modalità di esercizio delle competenze spettanti alla Regione e agli enti locali, nel rispetto dei principi fondamentali dell'ordinamento statale e comunitario, nonché delle peculiarità storiche, culturali, naturalistiche e paesaggistiche che connotano la Lombardia.

I criteri ispiratori della Legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 sono quelli di sussidiarietà, adeguatezza, differenziazione, sostenibilità, partecipazione, collaborazione, flessibilità, compensazione ed efficienza.

¹³ Così definito dalla sentenza n. 393 del 1992 della Corte Costituzionale.

Il sistema di pianificazione proposto con il PGT

Con questa legge la Regione, nel rispetto di quanto previsto al 3° comma dell'articolo 117 della Costituzione e secondo i criteri ispiratori sopra indicati, provvede a:

- a) definire gli indirizzi di pianificazione atti a garantire processi di sviluppo sostenibili;
- b) verificare la compatibilità dei piani territoriali di coordinamento provinciali e dei piani di governo del territorio con la pianificazione territoriale regionale;
- c) diffondere la cultura della sostenibilità ambientale con il sostegno agli enti locali e a quelli preposti alla ricerca e alla formazione per l'introduzione di forme di contabilità delle risorse;
- d) definire l'attività di pianificazione territoriale regionale.

La Deliberazione della Giunta Regionale 29 dicembre 2005 - n.8/1681 riguardante le Modalità per la pianificazione comunale rende esplicito come la L.r. 12/2005 muova dalla constatazione che *"i moderni sistemi urbani sono caratterizzati da un complesso sistema di interdipendenza tra attori pubblici e privati e da una sovrapposizione di funzioni ed organizzazioni spaziali in cui il soggetto pubblico non è più il solo interlocutore di riferimento nella definizione delle trasformazioni territoriali."*

Un secondo elemento viene inoltre messo in rilievo ed è quello dettato dalla necessità di un rinnovato sistema di pianificazione territoriale capace di garantire *"condizioni di sviluppo compatibili con le risorse disponibili"*.

Dalla combinazione di queste due condizioni deriva la consapevolezza del fatto che *"Il controllo, la gestione ed il coordinamento di obiettivi e finalità, spesso espressione di interessi sociali differenti, complessi, frammentati e frequentemente in competizione nell'utilizzo delle risorse, non può essere più condotto con un atteggiamento autoritativo, ma attraverso un modello alternativo basato su un alto livello di collaborazione interistituzionale, una forte condivisione degli obiettivi comuni e una modalità di approccio culturalmente condivisa."*

Gli indirizzi generali che il dettato legislativo introduce riguardo il nuovo quadro di pianificazione comunale sono soprattutto caratterizzati da:

- necessità di disporre di uno strumento pianificatorio che nella sua articolazione intende essere *"strumento di regia delle politiche e azioni settoriali ed avere natura strategica ed, insieme, operativa"*;
- la concezione del piano come:
 - o *"processo in continua evoluzione"*, che, anche attraverso l'allestimento di un programma di monitoraggio (per la sua attuazione e gestione) ne renda possibile l'adeguamento al mutare delle situazioni e delle condizioni socio-economiche e territoriali;
 - o programma legato ad un arco temporale stabilito ed alla definizione delle risorse necessarie alla sua attuazione;
- perseguitamento della sostenibilità socio-economica ed ambientale delle scelte attraverso *"un percorso di definizione ed aggiornamento delle strategie di pianificazione"* ed *"un processo di interrelazione continua e trasversale tra le valutazioni paesaggistiche ed ambientali"*.

Una connotazione di particolare rilevanza deriva dalla responsabilità assegnata al Comune, attraverso il PGT, di *"concorrere alla costruzione della «visione» e degli scenari di sviluppo territoriali di scala più ampia"*, prevedendo *"azioni per attuare obiettivi e strategie comuni sia nel contesto territoriale locale sia in quello di maggior scala"*.

Il sistema di pianificazione proposto con il PGT

In questo contesto concettuale, che regola il rapporto non sovra ordinante ma collaborativo interistituzionale, al Comune è dato di *“proporre strategie differenti da quelle elaborate a scala maggiore, all'interno di un nuovo contesto di collaborazioni interistituzionali, non più gerarchico ma dialettico, nel quale alla Regione spetta emanare atti di indirizzo e di orientamento della programmazione e pianificazione territoriale locale, e nel quale la Provincia si propone come il soggetto istituzionale di riferimento per la governance dei sistemi locali”*.

La legge regionale 12/2005 introduce, con i meccanismi perequativi e compensativi, finanziari ed ambientali, nonché di incentivazione urbanistica, strumenti che non possono dirsi “innovativi” in senso stretto ma ne dà legittimazione.

Perequazione, compensazione e incentivazione urbanistica costituiscono nella legge *“strumenti utili al raggiungimento di più elevati livelli di condivisione sociale delle scelte, di sostenibilità economica ed ambientale degli interventi nonché di opportunità di attuazione di azioni di riqualificazione e valorizzazione paesaggistica della città e del territorio e di miglioramento della qualità dei luoghi dell'abitare”*.

Infine il Piano di Governo del Territorio è strumento di condivisione delle conoscenze, delle strategie, del processo realizzativo.

La condivisione delle conoscenze si sviluppa attraverso la creazione di un sistema di conoscenze multidisciplinari del territorio integrate nel Sistema Informativo Territoriale; la condivisione delle strategie, attraverso la strutturazione sistematica ed organizzata di momenti partecipativi e la raccolta di proposte di tutti i soggetti che interagiscono sul territorio; infine, la condivisione del processo realizzativo si concretizza con un'informazione completa e trasparente che consente alla popolazione e ai diversi attori sociali, in cui essa si articola, di svolgere un ruolo costruttivo con un contributo propositivo iniziale, con una trasparenza rispetto ai suoi propositi e con un processo di verifica negli effetti prodotti.

Articolazione e contenuti del Piano di Governo del Territorio

Il PGT è uno strumento complesso e articolato in tre atti, dotati ciascuno di propria autonomia tematica ma concepiti all'interno di un unico e coordinato processo di pianificazione:

- a) il Documento di Piano;
- b) il Piano dei Servizi;
- c) il Piano delle Regole.

Il Documento di Piano

Il Documento di Piano sintetizza l'analisi critica delle conoscenze del territorio comunale e dell'area urbana di cui partecipa; definisce le strategie di breve e medio periodo finalizzate all'attuazione del Piano di Governo del Territorio e al coordinamento e all'indirizzo delle politiche e dei Piani di settore che incidono sui processi di trasformazione urbana.

Attraverso le analisi condotte si perviene alla definizione di un bilancio urbanistico ambientale costituito dalle criticità e dalle potenzialità che caratterizzano il territorio, attraverso cui confrontare il sistema degli obiettivi da perseguire, le direttive e gli indirizzi che portano all'individuazione degli ambiti di intervento che riguardano il sistema ambientale, i servizi di scala urbana e sovra comunale, le aree di interesse strategico nel centro urbano, gli ambiti di trasformazione, le nuove aree destinate alle attività produttive, le reti di mobilità ferroviaria, stradale e i centri intermodali per le persone e per le merci.

Il sistema di pianificazione proposto con il PGT

Il Documento di Piano non contiene previsioni che producono effetti diretti sul regime giuridico dei suoli (comma 3 art.8), ha validità quinquennale ed è sempre modificabile (comma 4, art. 8); è un documento che, in relazione alle complesse problematiche che caratterizzano la città, ha un carattere prevalentemente strategico.

In relazione alla necessità di comprendere la città e il sistema urbano di cui è parte, nel Documento di Piano si definisce il quadro conoscitivo del territorio comunale, come risultante dalle trasformazioni avvenute; si inquadra l'ambito comunale entro il più vasto sistema urbano entro cui si colloca; si individuano le aree a rischio o vulnerabili, le aree di interesse archeologico e i beni di interesse paesaggistico o storico-monumentale e le relative aree di rispetto, i siti interessati da habitat naturali di interesse comunitario, gli aspetti socio-economici, culturali, rurali e di ecosistema, la struttura del paesaggio agrario e l'assetto tipologico del tessuto urbano e ogni altra emergenza del territorio che vincoli la trasformabilità del suolo e del sottosuolo, l'assetto geologico, idrogeologico e sismico.

Su questa base conoscitiva, sulle proposte dei cittadini singoli o associati, tenendo conto degli atti di programmazione provinciale e regionale, il Documento di Piano:

1. individua gli obiettivi che hanno valore strategico per la politica territoriale, sotto il profilo dello sviluppo, del miglioramento e della conservazione, indicando i limiti e le condizioni in ragione dei quali siano ambientalmente sostenibili e coerenti con le previsioni ad efficacia prevalente di livello sovra comunale;
2. determina gli obiettivi quantitativi dello sviluppo complessivo del PGT compatibili con la riqualificazione del territorio e la minimizzazione del consumo del suolo, l'utilizzazione ottimale delle risorse territoriali, ambientali ed energetiche, nonché quelli derivanti dall'assetto viabilistico e, più in generale, della mobilità, dal miglioramento dei servizi pubblici e di interesse pubblico, di livello comunale e sovra comunale;
3. determina, tenendo in debito conto lo stretto rapporto che intercorre con il sistema della mobilità, le politiche di intervento per la residenza, ivi comprese le eventuali politiche per l'edilizia residenziale pubblica, le attività produttive primarie, secondarie e terziarie, ivi comprese quelle della distribuzione commerciale, evidenziando le scelte di rilevanza sovra comunale;
4. dimostra la compatibilità delle predette politiche di intervento con le risorse economiche attivabili dalla pubblica amministrazione;
5. individua gli ambiti di trasformazione, definendone gli indici urbanistico-edilizi in linea di massima, le vocazioni funzionali e i criteri di negoziazione, i criteri preordinati alla tutela ambientale, paesaggistica e storico-monumentale, ecologica, geologica, idrogeologica e sismica, laddove in tali ambiti siano comprese aree qualificate a tali fini nella documentazione conoscitiva;
6. individua le aree di cui all'articolo 1, comma 3-bis ¹⁴, determinando le finalità del recupero e le modalità d'intervento;
7. indica, d'intesa con i comuni limitrofi, le aree nelle quali il piano dei servizi prevede la localizzazione dei campi di sosta o di transito dei nomadi;

¹⁴ Le aree di cui al comma 3-bis dell'art. 1 della Legge regionale 12/2005 sono "aree degradate o dismesse, che possono compromettere la sostenibilità e la compatibilità urbanistica, la tutela dell'ambiente e gli aspetti socio-economici" al fine di promuoverne "il recupero e la riqualificazione", attraverso gli strumenti di pianificazione previsti dalla Legge regionale 12/2005.

8. individua i principali elementi caratterizzanti il paesaggio ed il territorio, definendo altresì specifici requisiti degli interventi incidenti sul carattere del paesaggio e sui modi in cui questo viene percepito;
9. determina le modalità di recepimento delle previsioni prevalenti contenute nei piani di livello sovracomunale e la eventuale proposizione, a tali livelli, di obiettivi di interesse comunale;
10. definisce i criteri di compensazione, di perequazione e di incentivazione.

Il Piano dei Servizi

Il **Piano dei Servizi**, con riferimento agli obiettivi di sviluppo individuati dal Documento di Piano valuta le necessità dei servizi, esistenti e aggiuntivi, e ne quantifica i costi e ne prefigura le modalità di attuazione, sia in relazione alla popolazione stabilmente residente, sia a quella da insediare secondo le previsioni del documento di piano, sia alla popolazione che usa dei servizi della città (*commuters, city users*).

Il Piano dei Servizi determina, quindi, la dotazione di servizi che deve essere assicurata nei piani attuativi e indica quelli da assicurare negli ambiti di trasformazione.

Il Piano dei Servizi non ha termini di validità ed è sempre modificabile (comma 14, art. 9); le previsioni in esso contenute, concernenti le aree necessarie per la realizzazione dei servizi pubblici e di interesse pubblico o generale, hanno carattere prescrittivo e vincolante (comma 11, art. 9).

L'approvazione, da parte del consiglio comunale, di attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale, diverse da quelle in esso contenute non comporta l'applicazione della procedura di variante al PGT (comma 15, art. 9).

Il Piano dei Servizi è finalizzato ad assicurare: a) una dotazione globale di aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale, b) le eventuali aree per l'edilizia residenziale pubblica c) le aree destinate a giardini e parchi urbani, d) i corridoi ecologici e il sistema del verde di connessione tra territorio rurale e quello edificato, nonché tra le opere viabilistiche e le aree urbanizzate ed una loro razionale distribuzione sul territorio comunale, a supporto delle funzioni insediate e previste.

Il Piano dei Servizi valuta l'insieme delle attrezzature al servizio delle funzioni insediate nel territorio comunale, con riferimento a fattori di qualità, fruibilità e accessibilità.

Per le diverse tipologie dei servizi il Piano dei Servizi determina il numero degli utenti tenendo conto della popolazione stabilmente residente nel comune, di quella da insediare secondo le previsioni del documento di piano e, infine, della popolazione gravitante su Gallarate.

Il Piano dei Servizi, con riferimento agli obiettivi di sviluppo individuati dal Documento di Piano, determina le necessità di sviluppo e integrazione dei servizi esistenti, ne quantifica i costi e ne prefigura le modalità di attuazione.

Il Piano dei Servizi determina la dotazione di servizi che deve essere assicurata nei piani attuativi e indica i servizi da assicurare negli ambiti di trasformazione, con particolare riferimento agli ambiti entro i quali è prevista l'attivazione di strutture di distribuzione commerciale, terziarie, produttive e di servizio caratterizzate da rilevante affluenza di utenti.

In un Comune, come Gallarate, che ha caratteristiche di polo attrattore in relazione al flusso di pendolari per motivi di lavoro, studio e fruizione di servizi, il Piano dei Servizi prevede quei servizi pubblici aggiuntivi, necessari ai fabbisogni espressi dalla popolazione fluttuante e quelli di

interesse sovra comunale necessari al soddisfacimento della domanda espressa dal bacino territoriale di gravitazione.

Il comma 12 dell'art. 9 prevede che *"i vincoli preordinati all'espropriazione per la realizzazione, esclusivamente ad opera della pubblica amministrazione, di attrezzature e servizi previsti dal piano dei servizi hanno la durata di cinque anni, decorrenti dall'entrata in vigore del piano stesso. Detti vincoli decadono qualora, entro tale termine, l'intervento cui sono preordinati non sia inserito, a cura dell'ente competente alla sua realizzazione, nel programma triennale delle opere pubbliche e relativo aggiornamento, ovvero non sia stato approvato lo strumento attuativo che ne preveda la realizzazione. È comunque ammessa, da parte del proprietario dell'area, entro il predetto termine quinquennale, la realizzazione diretta di attrezzature e servizi per la cui attuazione è preordinato il vincolo espropriativo, a condizione che la Giunta comunale espliciti con proprio atto la volontà di consentire tale realizzazione diretta ovvero, in caso contrario, ne motivi con argomentazioni di interesse pubblico il rifiuto. La realizzazione diretta è subordinata alla stipula di apposita convenzione intesa a disciplinare le modalità attuative e gestionali."*

Il comma 13 dell'art. 9 prevede che *"Non configurano vincolo espropriativo e non sono soggette a decadenza le previsioni del piano dei servizi che demandino al proprietario dell'area la diretta realizzazione di attrezzature e servizi, ovvero ne contemplino la facoltà in alternativa all'intervento della pubblica amministrazione."*

Il Piano delle Regole

Il Piano delle Regole definisce le caratteristiche fisico-morfologiche che connotano l'esistente, da rispettare negli interventi integrativi o sostitutivi, le modalità di intervento, nel rispetto dell'impianto urbano e determina i criteri di valorizzazione degli immobili vincolati; per le aree agricole e le aree di valore paesaggistico - ambientale ed ecologiche detta le norme di salvaguardia e di valorizzazione, di concerto con la pianificazione sovra comunale.

Il Piano delle Regole non ha termini di validità ed è sempre modificabile (comma 6, art.10) e le indicazioni in esso contenute hanno carattere vincolante e producono effetti diretti sul regime giuridico dei suoli (comma 5, art. 10).

Il Piano delle Regole definisce, all'interno dell'intero territorio comunale, gli ambiti del tessuto urbano consolidato, quali insieme delle parti di territorio su cui è già avvenuta l'edificazione o la trasformazione dei suoli, comprendendo in essi le aree libere intercluse o di completamento; indica gli immobili assoggettati a tutela in base alla normativa statale e regionale; individua le aree e gli edifici a rischio di compromissione o degrado e a rischio di incidente rilevante; contiene, in ordine alla componente geologica, idrogeologica e sismica, quanto previsto dall'articolo 57, comma 1, lettera b) della legge regionale 12/2005¹⁵; individua le aree destinate all'agricoltura, le

¹⁵ Il comma 1, lettera b) dell'Art. 57. (Componente geologica, idrogeologica e sismica del piano di governo del territorio) della legge regionale 12/2005 prevede che ai fini della prevenzione dei rischi geologici, idrogeologici e sismici, nel PGT il piano delle regole contenga:

- 1) il recepimento e la verifica di coerenza con gli indirizzi e le prescrizioni del PTCP e del piano di bacino;
- 2) l'individuazione delle aree a pericolosità e vulnerabilità geologica, idrogeologica e sismica, secondo i criteri e gli indirizzi di cui alla lettera a), nonché le norme e le prescrizioni a cui le medesime aree sono assoggettate in ordine alle attività di trasformazione territoriale compresa l'indicazione di aree da assoggettare a eventuali piani di demolizione degli insediamenti esistenti, ripristino provvisorio delle condizioni di sicurezza, interventi di rinaturalizzazione dei siti o interventi di trasformazione urbana, PRU o PRUST.

Il sistema di pianificazione proposto con il PGT

aree di valore paesaggistico-ambientale ed ecologiche e le aree non soggette a trasformazione urbanistica.

Entro gli ambiti del tessuto urbano consolidato, il piano delle regole individua i nuclei di antica formazione ed identifica i beni ambientali e storico - artistico - monumentali oggetto di tutela ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio) o per i quali si intende formulare proposta motivata di vincolo.

Il Piano delle Regole definisce le caratteristiche fisico-morfologiche che connotano l'esistente, da rispettare in caso di eventuali interventi integrativi o sostitutivi, nonché le modalità di intervento, anche mediante pianificazione attuativa o permesso di costruire convenzionato, nel rispetto dell'impianto urbano esistente, ed i criteri di valorizzazione degli immobili vincolati.

Per gli ambiti del tessuto urbano consolidato identifica i seguenti parametri da rispettare negli interventi di nuova edificazione o sostituzione, quali le caratteristiche tipologiche, allineamenti, orientamenti e percorsi; la consistenza volumetrica o superfici lorde di pavimento esistenti e previste; i rapporti di copertura esistenti e previsti; le altezze massime e minime; i modi insediativi che consentano continuità di elementi di verde e continuità del reticolo idrografico superficiale; le destinazioni d'uso non ammissibili; gli interventi di integrazione paesaggistica, per ambiti compresi in zone soggette a vincolo paesaggistico ai sensi del decreto legislativo n. 42 del 2004; i requisiti qualitativi degli interventi previsti e mitigazione delle infrastrutture della viabilità con elementi vegetali tipici locali; i requisiti di efficienza energetica.

Per le aree destinate all'agricoltura il piano delle regole: a) detta la disciplina d'uso, di valorizzazione e di salvaguardia, b) recepisce i contenuti dei piani di assestamento, di indirizzo forestale e di bonifica, c) individua gli edifici esistenti non più adibiti ad usi agricoli, dettandone le normative d'uso.

Per le aree di valore paesaggistico-ambientale ed ecologiche detta ulteriori regole di salvaguardia e di valorizzazione in attuazione dei criteri di adeguamento e degli obiettivi stabiliti dal piano territoriale regionale, dal piano paesaggistico territoriale regionale e dal piano territoriale di coordinamento provinciale.

Per le aree non soggette a trasformazione urbanistica individua gli edifici esistenti, dettandone la disciplina d'uso e ammette in ogni caso, previa valutazione di possibili alternative, interventi per servizi pubblici, prevedendo eventuali mitigazioni e compensazioni agro-forestali e ambientali.

Il Documento di Piano

Nella logica della L.r.12/2005, che intende esplicitamente come lo sviluppo sostenibile debba caratterizzare il governo del territorio, l'approccio alla conoscenza del territorio stesso ha assunto un approccio di tipo sistematico, fornendo una lettura storizzata dei processi trasformativi, arricchendo il significato degli strumenti di pianificazione e modificandone le modalità di rappresentazione¹⁶.

Il quadro conoscitivo è stato condotto attraverso una lettura strutturata dei suoi caratteri (geografici, geomorfologici, idraulici, biologici, paesistici, storico-culturali, economici, sociali, ecc.), funzionale alla messa a punto di strategie adeguate alle esigenze ed alla specifica realtà entro cui si inserisce la Città di Gallarate.

L'approccio conoscitivo si fonda sulla valutazione delle risorse, delle opportunità e dei fattori di criticità che caratterizzano il territorio, per cogliere le interazioni tra i vari sistemi ed i fattori che lo connotano, sulla cui base si specificano obiettivi e contenuti del Piano intrecciando e verificando le risultanze specificamente urbanistiche con quelle derivanti dalla procedura di VAS, elaborata in parallelo.

Uno specifico contributo è teso a definire i criteri di coerenza e integrazione del PGT con il Piano del paesaggio, come definito dalla Parte I delle Norme del PTPR, valutando i diversi atti che compongono il Piano del paesaggio e le indicazioni paesaggistiche del PTCP.

Definizione del quadro conoscitivo

In funzione della predisposizione del Documento di Piano, nell'ambito della Ricerca, sono stati elaborati:

- il quadro ricognitivo e programmatico di riferimento per lo sviluppo economico e sociale del Comune che comprende:
 - o l'indagine sul sistema socio-economico locale (es. analisi delle caratteristiche del sistema produttivo/commerciale, caratteristiche della popolazione attiva, quadro occupazionale, sviluppo economico in atto, lettura dei trend evolutivi, analisi delle dinamiche e caratteristiche della popolazione);
 - o la ricognizione sugli atti di programmazione emanati da Enti sovracomunali (Provincia, Regione, Parco del Ticino), da altri soggetti (es. Rfi, Anas, Soc. Pedemontana, ecc.) i cui interventi abbiano diretta influenza sulla pianificazione a livello comunale;
 - o la ricognizione sui vincoli amministrativi definiti dalla legislazione vigente (quali i vincoli militari, il vincolo idrogeologico, le fasce di rispetto degli elettrodotti, dei depuratori, dei pozzi di captazione di acqua destinata al consumo umano, dei cimiteri, delle aziende a rischio di incidente rilevante, ecc.);
 - o la valutazione urbanistica delle istanze e delle proposte avanzate dai cittadini, singoli od in forma associata, a seguito dell'avvio della procedura di approvazione del PGT;

¹⁶ Deliberazione Giunta Regionale 29 Dicembre 2005 -N.8/1681 "Modalità per la pianificazione comunale (l.r. 12/2005, art. 7)", in Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia -12- 2° Suppl. Straordinario al n. 4 - 26 gennaio 2006.

Il sistema di pianificazione proposto con il PGT

- il quadro conoscitivo del territorio comunale come risultante delle trasformazioni avvenute (art. 8 comma lettera b), considerando:
 - l'assetto e le dinamiche di funzionamento del sistema insediativo;
 - l'organizzazione e le tendenze evolutive delle attività economiche.

Inoltre, dagli studi di settore conclusi o avviati dall'Amministrazione il quadro conoscitivo si completa con:

- i caratteri e le problematiche ambientali emergenti;
- le caratterizzazioni e le vulnerabilità paesaggistiche del territorio;
- l'assetto idrogeologico e le relative classi di rischio;
- il valore agroforestale del territorio.

L'insieme di queste ricostruzioni è tesa ad inquadrare la realtà comunale nel sistema urbano-regionale, nonché rispetto ai sistemi territoriali finiti, in relazione all'assetto insediativo e infrastrutturale, alle dinamiche socio-economiche, ai sistemi ambientali, rurali e paesaggistici, alla configurazione ed all'assetto idro-geologico del territorio.

Il sistema delle infrastrutture e della mobilità è analizzato attraverso le problematiche relative al sistema territoriale e a quello urbano, nel suo complesso e nelle sue diverse componenti e nei suoi rapporti con la domanda di accessibilità, con le problematiche dell'intermodalità di persone e merci; quindi porrà attenzione alla rete minore, al significato storico-culturale e/o paesaggistico di alcuni tracciati, alle potenzialità di sviluppo di forme di mobilità ambientalmente sostenibile.

Le indagini sull'assetto urbano e insediativo approfondiscono sia gli aspetti funzionali, morfologici e tipologici caratterizzanti il territorio ed il paesaggio urbano, sia i processi socio-economici e culturali, i piani e i progetti che ne hanno generato gli attuali usi, la configurazione e le relazioni con il territorio; saranno in particolare messe in evidenza le diverse fasi di sviluppo del sistema urbano, la stratificazione delle regole insediative, le trasformazioni dei sistemi funzionali, l'evoluzione dell'assetto morfologico e tipologico del tessuto urbano ed edilizio, il sistema dei servizi e l'evoluzione del rapporto tra forma urbana e forma del territorio.

L'individuazione delle aree e beni di particolare rilevanza è stata condotta attraverso una ricognizione puntuale di tutti i beni immobili e le aree che rivestono particolare interesse e rilevanza sotto il profilo archeologico, storico-monumentale, naturalistico e paesaggistico e delle situazioni di specifica vulnerabilità o rischio.

Il territorio agricolo di Gallarate, pur non rappresentando una realtà consistente sotto il profilo produttivo, è risultato meritevole di attenzioni tese ad individuare la dinamica evolutiva di usi e funzionamento produttivo, assetto attuale e processi di costruzione del paesaggio rurale, struttura idrografica e sistemi ambientali; di questo territorio sono state messe in evidenza le situazioni di criticità ambientale o di marginalità rurale, gli elementi intrusivi e di frammentazione ambientale e paesaggistica.

L'assetto geologico, idrogeologico e sismico (art. 8. Comma 1, lettera c), indagato attraverso uno specifico studio di settore¹⁷, è risultato necessario per definire il quadro conoscitivo e orientativo per arrivare a delineare un'interpretazione della realtà territoriale.

¹⁷ MWH (Delivering innovative projects and solutions worldwide) e dalla Nord Milano Consult, Comune di Gallarate. Studio della componente geologica, idrogeologica e sismica del P.G.T., Dicembre 2006.

Definizione dello scenario strategico e sistema degli obiettivi

Il quadro conoscitivo così definito costituisce, nel suo insieme, il riferimento per l'individuazione dello scenario strategico, a partire dal sistema degli obiettivi di sviluppo, miglioramento e conservazione a valenza strategica per la politica territoriale del Comune (art. 8. comma 2, lettera a), affinando e dando contenuto specifico e programmatorio ai contenuti del Documento preliminare del PGT, già approvato.

Lo scenario strategico costituisce il riferimento per la definizione degli obiettivi di sviluppo complessivo nelle parti del territorio urbano caratterizzate da dismissioni in atto, da abbandono o degrado urbanistico e/o paesaggistico, da sottoutilizzo insediativo, ed anche per le politiche di intervento per i diversi sistemi funzionali quali le politiche per la mobilità, per la residenza, per le attività produttive primarie, secondarie e terziarie, con particolare attenzione al settore della distribuzione commerciale, dimostrando la loro compatibilità con le risorse economiche attivabili dall'Amministrazione Comunale.

La proposta di piano evidenzia gli interventi di rilevanza sovra comunale relative all'insediamento di attività economiche generatrici di importanti interventi di trasformazione territoriale. Il Documento di Piano definisce:

- a) le connotazioni fondamentali di ogni intervento (i limiti quantitativi massimi, le vocazioni funzionali da privilegiare, l'impostazione generale di progetto dal punto di vista morfotipologico, le eventuali specifiche esigenze di dotazioni infrastrutturali e di servizi);
- b) l'azione di sviluppo prevista alla più adeguata tipologia di strumento attuativo cui ricorrere in fase realizzativa, con l'eventuale eccezione degli interventi pubblici e di quelli di interesse pubblico o generale;
- c) i criteri di intervento per assicurare l'ottenimento, in fase realizzativa, di un corretto inserimento ambientale e paesaggistico ed una elevata qualità progettuale;
- d) i criteri di intervento in riferimento al rispetto ed all'ottemperanza di specifici vincoli ovvero alla tutela di aspetti ambientali, paesaggistici, storico monumentali, ecologici, geologici, ecc.;
- e) le modalità di recepimento delle eventuali previsioni prevalenti contenute nei piani di livello sovra comunale.

Il Documento di Piano individua le potenzialità derivanti dall'applicazione dei criteri di compensazione, di perequazione e di incentivazione.

Nella D.g.r 29 dicembre 2008 - n. 8/1681, al punto 2.1.2 *“Lo scenario strategico di Piano”*, si precisano i termini di applicabilità dei criteri di compensazione, di perequazione e di incentivazione, che vengono di seguito riportati.

“La perequazione urbanistica, qualificabile come strumento di gestione del piano, è incentrata su un'equa ed uniforme distribuzione di diritti edificatori indipendentemente dalla localizzazione delle aree per attrezzature pubbliche e dei relativi obblighi nei confronti del Comune.

All'istituto della perequazione è collegata la trasferibilità o commercializzazione dei diritti edificatori tra proprietari all'interno del comparto, nonché tra comparti ove le previsioni del piano prevedono incrementi di edificabilità in grado di accogliere ulteriori quote, ovvero forme di compensazione tra i fabbisogni dei vari compatti.

La scelta di avvalersi della perequazione è rimessa alla determinazione dell'Ente Locale ed è pertanto un'opzione facoltativa e non obbligatoria. Tale possibilità di opzione è da attribuirsi alla ancora scarsa disponibilità di esperienze compiute, oltre che alla indubbia complessità progettuale e gestionale.

Trattandosi inoltre di una tecnica che deve essere messa a punto in ogni singolo contesto, a partire dalle criticità e dagli obiettivi di piano, la scelta del metodo più idoneo non può che essere aperta a più soluzioni.

Il legislatore, all'art. 11 della legge, ha individuato due modelli di riferimento, che lasciano comunque grande spazio ad una vasta gamma di soluzioni soprattutto di tipo intermedio.

La legge individua una perequazione a carattere circoscritto riguardante gli ambiti interessati da piani attuativi e da atti di programmazione negoziata a valenza territoriale (art. 11, comma 1) ed una forma più generalizzata (art. 11, comma 2): in ambedue i casi la definizione dei criteri per orientarne l'applicazione deve avvenire in sede di Documento di Piano.

*Nella fattispecie della **perequazione circoscritta** è la pianificazione attuativa, sulla base dei criteri definiti nel Documento di Piano coerentemente con gli obiettivi quantitativi di sviluppo fissati, ad attribuire i diritti edificatori ripartendoli tra tutti i proprietari insieme agli oneri derivanti dalla dotazione di aree per opere di urbanizzazione. La ripartizione dei diritti edificatori avviene con l'attribuzione di un identico indice di edificabilità territoriale su tutta l'estensione del comparto.*

L'indice di edificabilità oggetto di attribuzione ha carattere effettivo in quanto permette di realizzare la volumetria complessiva prevista dal piano attuativo.

Sarà poi lo stesso piano attuativo che determinerà le aree sulle quali deve essere concentrata l'edificazione e quelle da cedere gratuitamente al comune o da asservire per realizzare i servizi e le infrastrutture, nonché per le compensazioni urbanistiche.

*Nella fattispecie della **perequazione generalizzata**, fermo restando che la definizione dei criteri di applicazione è da elaborarsi nel Documento di Piano, è affidato specificamente al Piano delle Regole il compito di attuarla, attribuendo, a tutte le aree ricomprese nel territorio comunale un identico indice di edificabilità territoriale, ad eccezione delle aree destinate all'agricoltura e di quelle non soggette a trasformazione urbanistica, determinate dal Piano delle Regole medesimo.*

L'indice di edificabilità, in questo secondo caso, è virtuale in quanto inferiore a quello minimo fondiario effettivo e può essere differenziato per parti del territorio comunale in relazione alle diverse tipologie di interventi previsti.

Risultano evidenti i vantaggi che l'utilizzo della perequazione urbanistica offre in termini di concreta attuazione di interventi di riqualificazione o ricomposizione paesaggistica dei tessuti urbani degradati e delle aree di frangia, di realizzazione di corridoi verdi di connessione tra città e territorio rurale, di salvaguardia di visuali significative e valorizzazione di emergenze paesaggistiche, di coerente completamento del sistema del verde e degli spazi pubblici; ma soprattutto consente l'indifferenza localizzativa degli interventi e dei servizi e facilita l'acquisizione delle aree.

Il Documento di Piano recepisce e specifica anche i criteri di perequazione territoriale derivanti da accordi o da atti di livello sovracomunale.

*L'istituto della **compensazione urbanistica** risponde anch'esso ad una finalità perequativa. Il Documento di Piano può elaborare i criteri di applicazione dell'istituto in questione tenendo conto che l'art. 11 comma 3 della legge focalizza la propria attenzione sull'applicabilità della*

Il sistema di pianificazione proposto con il PGT

compensazione alla fattispecie di aree destinate alla realizzazione di interventi di interesse pubblico o generale non disciplinate da piani e da atti di programmazione. In luogo della corresponsione dell'indennità di esproprio, l'amministrazione può attribuire, a fronte della cessione gratuita dell'area, aree pubbliche in permuta o diritti edificatori trasferibili su aree edificabili private ricomprese in piani attuativi ovvero in diretta esecuzione del PGT. Come ulteriore alternativa, il proprietario può realizzare direttamente gli interventi di interesse pubblico o generale mediante accreditamento o stipula di convenzione con il comune per la gestione del servizio e, in questo senso, la possibilità acquista valore integrativo delle disposizioni contenute nell'art. 9 comma 12 della legge.

L'istituto della compensazione può diventare una risorsa preziosa nei processi di riqualificazione, anche di aree storiche, in quanto consente la delocalizzazione di volumi in aree con minori problematiche di tipo morfologico ed ambientale.

*Il Documento di Piano può infine definire criteri per l'applicazione dell'istituto dell'**incentivazione** consistente nel riconoscimento di «bonus» urbanistici, ossia di maggiori diritti edificatori, a fronte del conseguimento di benefici pubblici aggiuntivi rispetto a quelli ordinariamente riconosciuti ai programmi di intervento (ad esempio maggiori dotazioni quali-quantitative di attrezzature e spazi pubblici o significativi miglioramenti della qualità ambientale, interventi di riqualificazione paesaggistica e di rimozione di manufatti paesaggisticamente intrusivi od ostruttivi).*

I criteri da definirsi devono precisare le modalità di articolazione del riconoscimento dell'incentivazione, considerato che è fissato un tetto massimo del quindici per cento per l'incrementabilità della volumetria ammessa ed è prevista la differenziazione degli indici premiali in relazione agli obiettivi conseguibili.

La disciplina dell'incentivazione è applicabile agli interventi ricompresi in piani attuativi comunque denominati ma aventi per finalità precipua la riqualificazione urbana; può essere infine valutata l'ulteriore possibilità di estendere la disciplina dell'incentivazione urbanistica per promuovere interventi di edilizia bio-climatica ed il risparmio energetico, sommando gli incrementi dei diritti edificatori alla riduzione degli oneri di urbanizzazione, prevista dall'art. 44 comma 18 della legge per analoghe finalità.”

L'avvio del procedimento per la redazione del PGT

Il Comune di Gallarate ha avviato il procedimento per la redazione del Piano di Governo del Territorio (PGT), ai sensi e per gli effetti dell'art. 26, comma 2 e art. 13, comma 2 della l.r. n.12/2005, con delibera della Giunta comunale n. 334 del 3 ottobre 2005.

La Giunta comunale, ha successivamente approvato il Documento preliminare del Piano di Governo del Territorio con atto n. 455 del 3 dicembre 2007.

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 335 del 15.10.2007 è stato dato avvio al procedimento relativo alla redazione della Valutazione Ambientale Strategica e nel corso del 2008 si sono svolte assemblee pubbliche e incontri con gli Enti preposti e i Comuni confinanti per illustrare i contenuti della prima fase di orientamento.

Infine sono stati redatti:

- lo Studio della componente geologica, idrogeologica e sismica da allegare al Piano di Governo del Territorio;
- il Piano Urbano Generale dei Servizi del Sottosuolo (PUGSS), che delinea uno scenario di possibili trasformazioni del sottosuolo comunale, in relazione agli indirizzi di sviluppo del piano urbano.

Istanze e proposte provenienti dai cittadini, singoli od in forma associata

A seguito della delibera di avvio del procedimento per la redazione del PGT è stato pubblicato, in data 18 ottobre 2005, l'avviso per la presentazione di suggerimenti e proposte da parte di cittadini singoli o in forma associata per la redazione del PGT, dando come termine ultimo il 19 dicembre 2005.

Sono pervenute all'Amministrazione comunale dopo l'avvio del procedimento di adeguamento del proprio PRG per la redazione del Piano di Governo del Territorio n. 152 proposte nei termini posti dalla Giunta comunale. Successivamente, fino al 20 luglio 2009, sono pervenute ulteriori n. 126 proposte, anch'esse considerate ai fini della redazione del PGT.

- n. 14 osservazioni hanno carattere generale;
- n. 23 osservazioni sono relative a cambi di destinazione d'uso da aree a verde intercomunale interne al Parco del Ticino (22) o da fascia collinare protetta (1) a zona residenziale;
- n. 31 osservazioni sono relative a cambi di destinazione d'uso da strade e aree di rispetto stradale o ferroviario a zona residenziale (29) o produttivo (2);
- n. 54 osservazioni sono relative a cambi di destinazione d'uso da aree a standard comunale a zona residenziale;
- n. 38 osservazioni sono relative a cambi di destinazione d'uso da aree ad uso agricolo a zona residenziale (33) o produttiva (5);
- n. 4 osservazioni sono relative ad ampliamenti di aree produttive;
- n. 22 osservazioni sono relative a cambi di destinazione d'uso da aree produttive a zona residenziale;
- n. 12 osservazioni sono relative a cambi di destinazione d'uso da aree produttive a zone polifunzionali (residenza, servizi, commercio, uffici, ecc.);
- n. 7 osservazioni sono localizzate entro il Centro storico;
- n. 61 osservazioni sono relative a incrementi volumetrici in aree già destinate a zona residenziale;

Il sistema di pianificazione proposto con il PGT

- n. 8 osservazioni sono relative alle aree T1 e R del Business Park;
- n. 6 osservazioni sono diversamente classificabili.

Le proposte pervenute, che interessano in maniera diversa le cinque Circoscrizioni comunali, sono state classificate in relazione alle destinazioni d'uso del PRG Vigente sulle aree oggetto delle proposte stesse in relazione alla tipologia delle proposte (carattere generale, cambi di destinazione d'uso, modifica degli indici di edificabilità, ecc.).

La seguente tabella sintetizza la superficie complessiva delle aree interessate dalle proposte pervenute.

Destinazione d'uso PRG	CIRCOSCRIZIONE					TOTALE
	Centro	Crenna	Cajello	Sciarè	Madonna in C.	
PRODUTTIVO	74.752	6.700	214.673	104.223	84.580	484.929
VERDE	6.591	107.581	43.460	134.026	39.680	331.338
RESIDENZIALE	23.140	53.952	30.630	36.560	17.564	161.846
POLIFUNZIONALE	18.335	0	0	0	388.412	406.746
AGRICOL O	0	53.694	19.875	93.445	46.873	213.887
PARCO	0	152.286	0	16.925	16.391	183.608
TOTALE	122.818	374.213	308.638	385.179	593.499	1.784.348

Tabella 2 - Le proposte e le istanze al PGT per Circoscrizione in mq di superficie e destinazione

Le superfici complessivamente interessate sono pari a circa 1.800.000 mq e riguardano per 1/3 Madonna di Campagna, per 1/5 le Circoscrizioni di Crenna e Sciarè, per il 17% Cajello e per il 7% il Centro.

Destinazione d'uso PRG	CIRCOSCRIZIONE					TOTALE
	Centro	Crenna	Cajello	Sciarè	Madonna in C.	
PRODUTTIVO	15,4%	1,4%	44,3%	21,5%	17,4%	100,0%
VERDE	2,0%	32,5%	13,1%	40,4%	12,0%	100,0%
RESIDENZIALE	14,3%	33,3%	18,9%	22,6%	10,9%	100,0%
POLIFUNZIONALE	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%	95,5%	100,0%
AGRICOL O	0,0%	25,1%	9,3%	43,7%	21,9%	100,0%
PARCO	0,0%	82,9%	0,0%	9,2%	8,9%	100,0%
TOTALE	6,9%	21,0%	17,3%	21,6%	33,3%	100,0%

Tabella 3 - Le proposte e le istanze al PGT per Circoscrizione in % di superficie e destinazione

Le zone classificate, a diverso titolo come produttive sono soprattutto concentrate in Cajello, per oltre il 44%, e per il 21% in Sciarè. Le zone a Verde per il 40% in Sciarè e per il 32% in Crenna.

Le zone a destinazione residenziale vedono la prevalenza in Crenna (33%) e in Sciarè (23%).

Il sistema di pianificazione proposto con il PGT

Le aree polifunzionali sono pressoché tutte concentrate in Madonna di Campagna (96%), le aree a Parco in Crenna (83%), mentre quelle agricole sono ripartite in Sciarè (44%), Crenna (25%), Madonna in Campagna (22%).

Destinazione d'uso PRG	CIRCOSCRIZIONE					TOTALE
	Centro	Crenna	Cajello	Sciarè	Madonna in C.	
PRODUTTIVO	60,9%	1,8%	69,6%	27,1%	14,3%	27,2%
VERDE	5,4%	28,7%	14,1%	34,8%	6,7%	18,6%
RESIDENZIALE	18,8%	14,4%	9,9%	9,5%	3,0%	9,1%
POLIFUNZIONALE	14,9%	0,0%	0,0%	0,0%	65,4%	22,8%
AGRICOL	0,0%	14,3%	6,4%	24,3%	7,9%	12,0%
PARCO	0,0%	40,7%	0,0%	4,4%	2,8%	10,3%
TOTALE	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabella 4 - Ripartizione % del numero delle proposte e le istanze per Circoscrizione

Il sistema di pianificazione proposto con il PGT

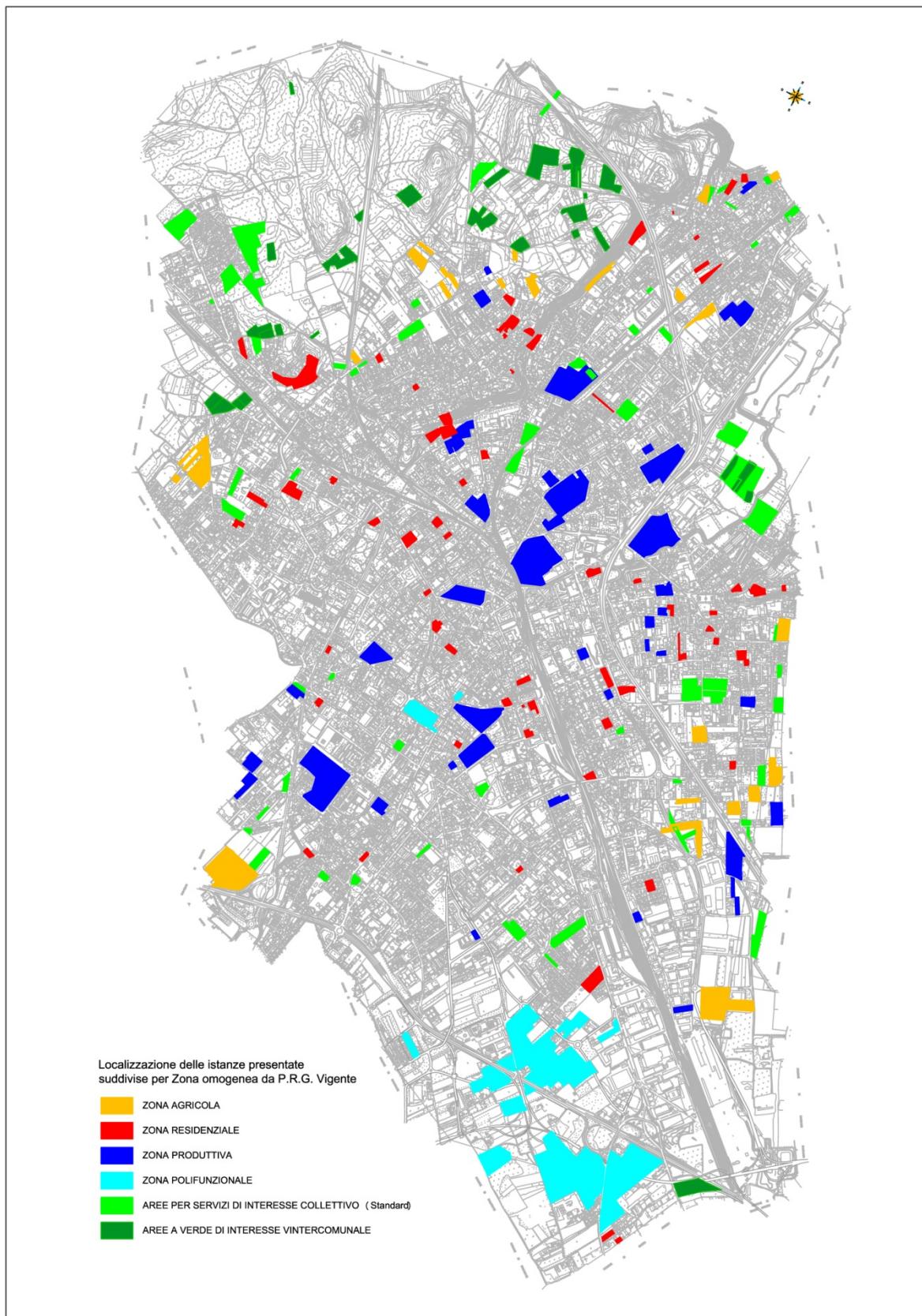


Figura 4 - Localizzazione delle istanze e dei suggerimenti presentati per il PGT

Inquadramento territoriale

Il quadro macrourbanistico

Gallarate entro il sistema policentrico lombardo

La regione urbana milanese è stata riconosciuta come *Metropolitan European Growth Area* (MEGA) che la pone al livello delle regioni metropolitane europee e che conferma le ragioni che fanno di Milano una città di rango mondiale ed un nodo di importanza europea per presenza di importanti funzioni per la formazione, il livello decisionale e il sistema economico nel suo complesso.

Questa regione urbana è parte integrante di uno spazio europeo costituito dal cosiddetto “Pentagono”, l’area cioè di sviluppo storico delimitata da Londra, Amburgo, Monaco di Baviera, Milano e Parigi, propulsiva di uno sviluppo equilibrato di tutto il territorio europeo ed è, insieme, al centro della Pianura Padana caratterizzata da una forte densità urbana, così da costituire un continuum urbano strategico che la collega con il resto dell’Italia e con altre regioni europee e i cantoni svizzeri confinanti.

Questa regione può essere letta come un “sistema urbano”, di cui Milano è il centro, costituito da un insieme di polarità storiche, caratterizzate da una densità di aree funzionali, dalla concentrazione di popolazione, da una fitta presenza di nodi industriali talora competitivi anche a livello globale, da un’importante presenza di aree con funzione di attrazione turistica.

La realtà urbana lombarda non è di tipo metropolitano e Milano e il suo hinterland, o la sola Provincia di Milano, non sono e non saranno mai confrontabili con Parigi e Londra se non si considererà un disegno strategico allargato teso a ricoprendere come parte integrante dell’area urbana le polarità di corona in un unico policentrismo urbano.

Milano, quindi, costituisce il centro principale, ma non il polo esclusivo, di un territorio ricco, complesso e dinamico con caratteristiche e tratti peculiari i cui punti di forza hanno profonde radici in una regione urbana tra le più ricche d’Europa; la sua posizione geografica pone questo territorio al crocevia tra l’Europa continentale e la proiezione Mediterranea, e tra l’Europa a sud dell’arco alpino e i paesi dell’Europa orientale.

Un vasto sistema urbano policentrico, esempio di rilievo mondiale di uno sviluppo alternativo a quello congestivo delle città-metropoli, costituito da un sistema insediativo bilanciato da un insieme di città di corona che rivestono un importante ruolo a livello regionale e nazionale e una serie di polarità minori, che svolgono ruolo di cerniera tra le polarità maggiori mantenendo forte l’identità culturale e la capacità di relazioni plurime, non univocamente rivolte verso il capoluogo regionale.

Un modello di città che vede i diversi poli urbani con ruoli e specificità diverse e complementari, che fa riconoscere la realtà urbana lombarda come un’unica grande città europea e mondiale, con una dimensione prossima ai 7 milioni e mezzo di abitanti.

Nell’ambito delle reti europee, Milano e la sua regione urbana sono punto di cerniera di due tra i più importanti itinerari plurimodali, stradale e ferroviari: il Corridoio XXIV Rotterdam-Genova e il Corridoio V Lisbona-Kiev, individuati dal Master Plan dei Trasporti europeo; ha una forte armatura ferroviaria estesa a livello regionale, storicamente consolidata, che ne ha in larga misura tracciato le linee di sviluppo territoriale e che sta progressivamente riacquistando livelli di efficienza e di competitività che la rendono potenzialmente capace di rispondere all’intensa domanda di mobilità interna.

Il sistema insediativo che si è sviluppato negli ultimi tre decenni è anche l'esito dello sviluppo di singoli sistemi insediativi e di successive conurbazioni che si sono espanso e spesso fuse creando un effetto di continuo edificato, di processi di urbanizzazione lungo la fascia pedemontana collinare sovente saldati con i sistemi vallivi, di insediamenti sparsi frutto di dispersione urbana; tuttavia, nonostante questo tipo di sviluppo, le specificità policentriche che si conservano sono ancora oggi il vero valore dell'intero Sistema Metropolitano lombardo.

All'interno dell'area metropolitana si possono riconoscere alcune strutture con caratteristiche proprie e fortemente interconnesse: l'asse del Sempione, l'area metropolitana milanese, la Brianza, i poli della fascia prealpina (Varese, Como e Lecco), le conurbazioni di Bergamo e di Brescia.

Il Piano Territoriale Regionale mette in rilievo come la complementarietà tra funzioni caratterizzanti ciascuna polarità urbana consente di *"implementare strategie di sviluppo condivise mettendo in rete le proprie peculiarità e giovandosi delle funzioni e delle opportunità che la rete stessa mette in gioco."*

L'assetto policentrico *"consente di avvicinare i servizi a tutti i territori lombardi, per offrire ad essi le medesime opportunità di sviluppo e, non secondariamente, perché tale assetto richiede una minore domanda di mobilità, con tutte le conseguenze positive che, a cascata, comporta: minori investimenti per infrastrutture e minori costi di gestione; minore consumo di suolo e minore frantumazione del territorio agricolo; risparmio energetico; minore congestione; minore inquinamento atmosferico, in definitiva una migliore qualità della vita e una maggiore competitività."*

Il destino di Gallarate è in larga misura conseguente alla comprensione del ruolo svolto entro il contesto regionale, in quanto da tale comprensione ne discende, infatti, una strategia di sviluppo attendibile in quanto coerente con il complesso progetto di trasformazione della regione urbana.

La realizzazione della rete infrastrutturale programmata, che pone poi questioni di sostenibilità ambientale, oltre che di equità nell'accesso alle risorse, fa emergere con forza l'esigenza di evitare che i grandi corridoi attraversino la regione senza apportare gli attesi benefici in termini di miglior servizio di trasporto e di incremento degli scambi sociali ed economici, di accessibilità di relazione e di attraversamento, di valorizzazione dell'ambiente locale nelle sue componenti di capacità produttiva e di offerta culturale.

I territori attraversati hanno l'opportunità, grazie al fatto di essere interconnessi a reti lunghe di rilevanza internazionale, di progettare uno sviluppo condiviso che tenga conto delle peculiarità del luogo e sfrutti la possibilità di connessione con le funzioni superiori proprie dei poli con cui sono interconnessi.

Dall'analisi della tendenza insediativa (come si vedrà nei paragrafi successivi per l'asse del Sempione) e dei mutamenti in atto nel tessuto produttivo, emerge la tendenza ad una ulteriore espansione delle aree di influenza del sistema, con spinte all'allargamento in direzione nord-sud oltreché est-ovest, in relazione al Polo fieristico di Rho-Pero e all'aeroporto della Malpensa.

Una strategia di sviluppo, che voglia rendere competitiva questa regione urbana tra le grandi regioni europee, passa attraverso la valorizzazione degli elementi caratterizzanti ciascuna di queste polarità, in relazione al ruolo specificamente svolto nell'ambito del sistema; deve poter far leva sul potenziale costituito dalle specifiche qualità ambientali, dal livello di accessibilità garantito dalle grandi reti di comunicazione, dalla consistenza della sua base produttiva, dalla ricchezza della sua offerta formativa e culturale, dalla rete di relazioni che ha costruito nel tempo.

Inquadramento territoriale

Per una politica di rafforzamento del sistema urbano nessuno di questi poli può fare da sé; nella programmazione degli interventi di rilievo strategico sono implicati più soggetti istituzionali che hanno diverse competenze da cui deriva la necessità di un efficace raccordo interistituzionale quale condizione essenziale per la sua realizzazione.

Gallarate è direttamente interessata dal rafforzare e sviluppare il sistema delle relazioni con l'Europa, soprattutto nel momento in cui si aprano per le merci e le persone le prospettive dei nuovi trafori alpini (Sempione-Löschberg, Gottardo e Frejus) e il sistema delle relazioni con i diversi continenti reso possibile dal rafforzamento dei collegamenti garantiti dall'aeroporto della Malpensa e dagli altri aeroporti del sistema aeroportuale lombardo (Linate, Orio al Serio).

Gallarate riveste un ruolo assolutamente specifico all'interno di questo sistema urbano, prossimo com'è all'aeroporto della Malpensa e interessato dalla presenza della linea ferroviaria del Sempione su cui confluisce la linea del Gottardo, passante per Luino, e la linea regionale interpolo che collega Varese a Milano.

Gallarate "porta di Lombardia" può risultare pertanto definizione efficace per riassumere il ruolo che la città riveste entro il sistema urbano, soprattutto qualora si indirizzino le sue politiche urbane nel rafforzamento delle qualità ambientali, culturali, formative e delle funzioni produttive e terziarie consone a questo ruolo, entro un sistema regionale che può considerarsi particolarmente favorevole: quasi 16 milioni 400 mila europei, entro e fuori l'UE, pari al 60% del totale, sono compresi in un raggio di 300 km; quasi 5 milioni 400 mila sono compresi tra i 300 e i 750 km (20%) e quasi 4 milioni tra i 750 e i 1200 km (15%).

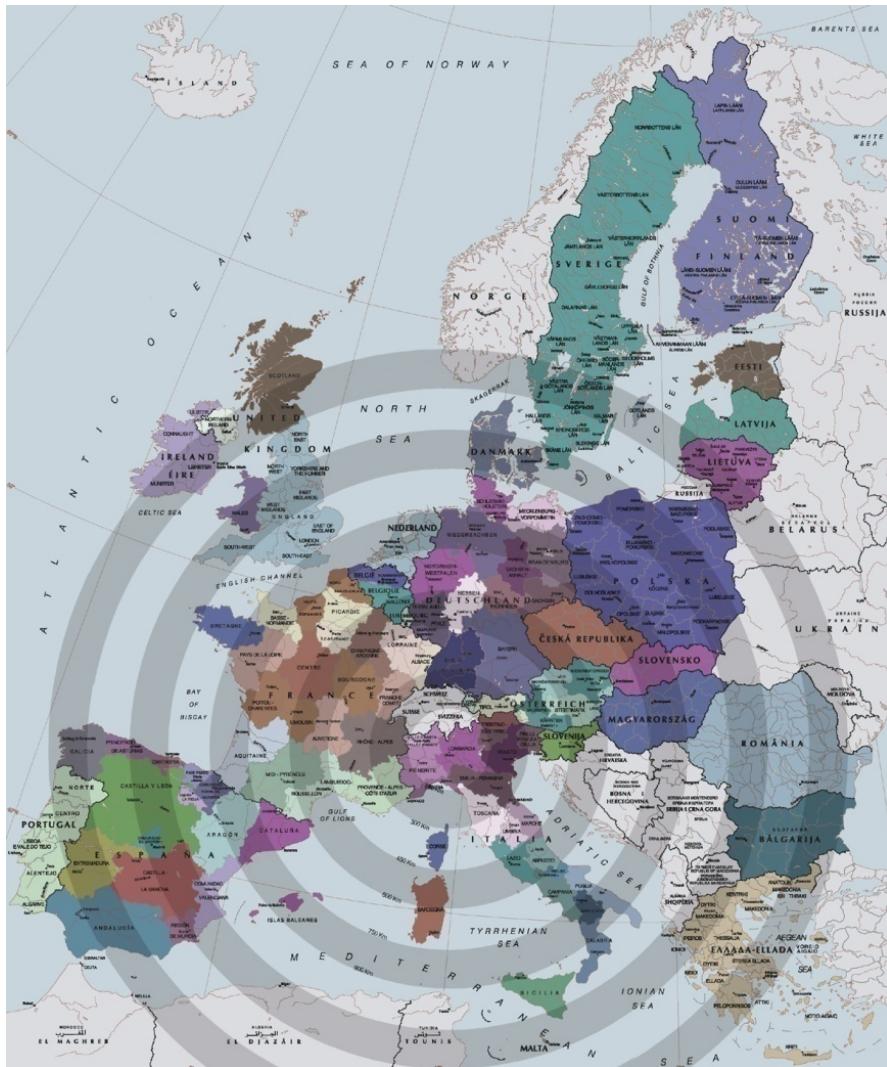


Figura 5 - Curva delle isometriche dei 150 km rispetto al centro del sistema urbano

Polarità storiche e polarità emergenti

La lettura dei caratteri insediativi del territorio lombardo porta all'individuazione di uno sviluppo per poli costituiti da identità culturali fortemente radicate, rafforzate da un'armatura territoriale data dalle reti di trasporto ed è storicamente riconoscibile innanzi tutto nell'attestarsi dei solchi vallivi sulla fascia pedemontana a nord dei poli di Varese, Como, Lecco, Bergamo, Brescia, nell'attestarsi delle direttrici fluviali dei poli di Novara, Pavia, Cremona e Mantova, e nella centralità di Milano; ma a costituire la rete policentrica concorrono le polarità intermedie tra il capoluogo e le città "di corona" ed è da questo insieme fortemente connesso che deriva lo specifico insediativo lombardo.

Anche i più recenti documenti della pianificazione di scala vasta della Regione Lombardia riprendono l'immagine territoriale di un sistema urbano basato sull'interazione delle sue polarità storiche ed emergenti, da cui fare derivare un miglioramento della competitività e perfezionare un modello urbano intrinsecamente sostenibile.

"Il policentrismo è promosso in sede europea e regionale come modalità per determinare la distribuzione equilibrata delle funzioni sui territori, migliorarne la competitività, favorire la coesione e perseguire lo sviluppo sostenibile.

Inquadramento territoriale

Il policentrismo promuove lo sviluppo di network di territori, ciascuno con funzioni diverse e complementari, secondo un modello di sviluppo più equilibrato, da un punto di vista sociale ed economico.

Il concetto di policentrismo è da leggere alle diverse scale; a scala europea integra e articola la visione di uno spazio europeo dominato dal "Pentagono" (l'area di storico sviluppo delimitata da Londra, Amburgo, Monaco di Baviera, Milano e Parigi) ed è funzionale alla promozione di uno sviluppo più armonioso di tutto il territorio europeo.

A livello interregionale diventa importante la promozione di uno sviluppo di territori che svolgano funzioni complementari per garantire l'accesso a funzioni urbane che solitamente sono presenti solo nelle città di rango superiore. In tal senso diventa importante la cooperazione per la messa in rete di fattori di competitività esistenti in ogni singola città.

La complementarietà tra funzioni è ancora più importante a livello sub regionale, dove le città possono implementare strategie di sviluppo condivise mettendo in rete le proprie peculiarità e giovandosi delle funzioni e delle opportunità che la rete stessa mette in gioco.

*L'assetto policentrico è ritenuto desiderabile perché consente di avvicinare i servizi a tutti i territori lombardi, per offrire ad essi le medesime opportunità di sviluppo e, non secondariamente, perché viene ritenuto un assetto che richiede una minore domanda di mobilità, con tutte le conseguenze positive che, a cascata, comporta: minori investimenti per infrastrutture e minori costi di gestione; minore consumo di suolo e minore frantumazione del territorio agricolo; risparmio energetico; minore congestione; minore inquinamento atmosferico, in definitiva una migliore qualità della vita e una maggiore competitività. Questi aspetti devono essere perseguiti nell'ipotizzare l'assetto della regione e quindi delle conseguenti politiche.*¹⁸

Il PTR, costituisce a livello di strumento di pianificazione il principale quadro di riferimento per le scelte territoriali. Esso definisce tre macro-obiettivi assunti come base per le politiche territoriali lombarde per il perseguitamento dello sviluppo sostenibile:

- rafforzare la competitività dei territori della Lombardia;
- riequilibrare il territorio lombardo;
- proteggere e valorizzare le risorse della regione.

Nel Documento di Piano viene affrontato il tema delle polarità storiche all'interno dell'area metropolitana, riconoscendo come fondamentali alcuni sistemi insediativi con caratteristiche peculiari: l'asse del Sempione, l'area metropolitana milanese, la Brianza, i poli della fascia prealpina (Varese, Como e Lecco), le conurbazioni di Bergamo e di Brescia.

Le nuove polarità emergenti che interessano il nostro ambito di studio si collocano a nord-ovest di Milano (il sistema Fiera-Malpensa) in un territorio già fortemente urbanizzato; a nord di Milano il sistema territoriale dei laghi, con una rete di città (Lugano, Varese, Como e Lecco) che fortemente integrate funzionalmente acquisterebbero una elevata capacità attrattiva a livello internazionale; fuori dal confine regionale il polo di Novara con un ruolo complementare a Milano per il mercato del lavoro e dei servizi.

Le tavole allegate rappresentano in serie storica, sulla base della popolazione rilevata ai censimenti, l'evoluzione delle polarità a partire dalla soglia al 1861 sino al 2007.

¹⁸ Regione Lombardia – Direzione Territorio e Urbanistica, Piano territoriale regionale. Documento di Piano, 2007

Inquadramento territoriale

Nella tabella successiva sono riportati, alle varie soglie, i valori percentuali della popolazione residente nei comuni per classi dimensionali.¹⁹

Comuni con abitanti	1861		1901		1951		1971		1991		2001		2007	
	% Comuni	% Popolazione												
> 200.000	0,1	13,5	0,1	19,5	0,1	28,4	0,1	36,1	0,1	25,5	0,1	22,5	0,1	22,0
200.000-50.000	-	-	0,1	1,9	0,6	9,4	0,8	17,2	1,0	16,8	1,0	15,7	1,1	16,1
49.999-15.000	0,7	8,8	0,8	9,2	1,7	9,8	5,1	28,7	5,9	29,7	6,0	29,4	6,5	29,8
14.999-5.000	2,6	10,1	5,1	14,9	10,6	19,7	14,4	25,7	16,9	27,8	18,2	29,3	20,7	31,1
4.999-2.000	18,0	28,6	23,8	27,9	26,5	19,4	25,5	18,0	26,7	17,4	28,0	17,9	26,7	16,1
< 2.000	78,6	39,1	70,1	26,6	60,6	13,4	54,3	10,4	49,4	8,4	46,9	7,7	45,1	7,0
Totale	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Tabella 5 - Distribuzione % della popolazione per classi dimensionali dei Comuni 1861-2007

Si nota come al 1861 il 13,5% del totale della popolazione sia concentrata nell'unico comune, Milano, di classe dimensionale superiore a 200.000 abitanti, e come le altre percentuali elevate di residenti, 28,5% e 39,0%, risiedano in comuni di dimensione inferiore ai 5.000 abitanti.

I comuni con maggior numero di abitanti risultano essere in ordine decrescente:

Comune	Popolazione al 1861
Milano	267.618
Bergamo	44.388
Como	31.260
Novara	25.144
Monza	24.499
Varese	17.703
Lecco	16.224
Busto Arsizio	15.720

Tabella 6 - Comuni con numero di abitanti superiore a 15.000 al 1861

Nelle soglie successive la percentuale dei comuni più piccoli incide meno sul totale anche e soprattutto in termini di peso insediativo: sono infatti i comuni di medie dimensioni che accolgono la maggiore percentuale di popolazione.

Da una lettura orizzontale della tabella si rileva come:

¹⁹ Le classi dimensionali dei comuni della tabella sono le stesse rappresentate nelle tavole sulle polarità.

Inquadramento territoriale

- il processo di crescita costante delle grandi città (che coinvolge le prime due classi dimensionali) risulti ininterrotta fino al 1971; si tratta del polo di Milano e dei cosiddetti poli di secondo ordine;
- lo stesso trend viene percorso dai comuni con abitanti compresi tra 50000 e 15000 abitanti;
- la crescita risulti positiva dal 1861 al 2007 per i comuni di medie dimensioni (15000-5000 abitanti), si tratta infatti di quei centri che hanno aree residue da destinare alla residenza;
- la decrescita dell'ultima classe dimensionale, quella che coinvolge i piccoli centri situati prevalentemente in zone montuose, il cui fenomeno di abbandono è stato ampiamente descritto nel paragrafo precedente.

Si riportano, per confronto con la soglia 1861, le tabelle riferite agli anni 1991 e 2007 dei poli con numero di abitanti superiore a 50.000.

Comune	Popolazione al 1991
Milano	1.369.295
Monza	120.651
Bergamo	114.936
Novara	101.112
Como	87.059
Sesto San Giovanni	86.657
Varese	85.687
Busto Arsizio	77.094
Cinisello Balsamo	76.262
Rho	51.848
Cologno Monzese	51.343
Legnano	50.018

Tabella 7 - Comuni con numero di abitanti superiore a 50.000 al 1991

Comune	Popolazione al 2007
Milano	1.299.633
Monza	120.826
Bergamo	115.781
Novara	102.862
Como	83.175
Varese	82.037
Sesto San Giovanni	80.886
Busto Arsizio	80.633
Cinisello Balsamo	73.683
Rho	56.942
Lugano	53.534
Gallarate	50.156
Legnano	50.018

Tabella 8 - Comuni con numero di abitanti superiore a 50.000 al 2007

Inquadramento territoriale

Dalla lettura dei dati si ricava come affianco ai capoluoghi emerge il polo Busto-Legnano-Gallarate, la realtà industriale di Sesto San Giovanni ed il comune di Lugano, leader per i servizi bancari.

La presenza di polarità urbane e di un tessuto storico di insediamenti minori, delle relazioni consolidate nel tempo, strutturate dalle reti viarie e ferroviarie, compongono i contesti di riferimento per le strategie di intervento a sostegno della competitività di quel territorio, sia a livello locale che a scala vasta.

Se dalla tabella si possono interpretare in linea generale gli andamenti dei comuni, dalla lettura in sequenza delle tavole si individuano i sistemi insediativi precedentemente descritti dove si distinguono:

- l'area milanese, costituita da Milano e dai comuni di corona;
- l'area della Brianza, che presenta un livello di urbanizzazione tra i più elevati dell'area considerata²⁰;
- la direttrice Milano – Bellinzona, con le polarità emergenti di Como, Mendrisio e Lugano;
- l'asse del Sempione, che comprende il Nuovo Polo Fieristico di Rho-Pero e le aree dell'Expo 2015²¹
- l'area urbana di Varese, caratterizzata dalla polarità del capoluogo e da centri di piccole e medie dimensioni;
- le aree a nord di Varese, con la compresenza di concentrazione di insediamenti di fondovalle prossimi alla saturazione e vaste zone in condizioni di naturalità e seminaturalità connotate dalla tendenza all'abbandono delle residue pratiche agricole;
- il sistema delle sponde lacuali del Verbano, caratterizzato da qualità paesaggistiche di eccellenza e da un consistente patrimonio storico-documentale;
- il sistema urbano della Val d'Ossola, caratterizzato dallo sviluppo lineare nord-sud, lungo l'asse del fiume Toce²²;
- il sistema urbano lineare che collega l'estremità nord del lago d'Orta con l'area centrale del lago Maggiore, che presenta numerosi insediamenti funzionalmente dipendenti dalle aree urbane;
- il sistema insediativo di Novara e la Lomellina che, per la posizione strategica tra Piemonte e Lombardia e l'intersezione di importanti direttrici di traffico, risulta geograficamente appetibile per la convenienza ubicazionale di attività produttive, terziarie e logistiche.

Le potenzialità e le opportunità di crescita di queste aree sono fortemente connesse agli interventi infrastrutturali previsti alle diverse scale con particolare attenzione ai corridoi transnazionali. Allo

²⁰ Si tratta di un territorio caratterizzato da un articolato tessuto produttivo che varia dal settore industriale multimediale e ad alta tecnologia, a quello del legno, dai servizi alla persona a nuove forme emergenti di insediamenti commerciali per la grande distribuzione. Le dinamiche insediative degli ultimi vent'anni hanno prodotto problematicità e forti squilibri territoriali.

²¹ È caratterizzato da una elevata concentrazione urbana, localizzata soprattutto in prossimità delle direttrici di traffico sia su ferro che su gomma. Elevata capacità di attrazione esercitano i poli di Busto-Gallarate-Castellanza, e l'Hub di Malpensa per quanto riguarda le funzioni logistiche. La maggiore criticità di quest'area è l'elevata congestione veicolare, aggravata ancor più dalla presenza di numerosi centri commerciali. Essendo una delle prime aree industrializzate presenta numerose aree produttive dismesse localizzate nei centri abitati.

²² È situato in posizione strategica per le relazioni tra Piemonte, Lombardia e Canton Ticino sulla tratta finale della SS 33 è interessato dal collegamento ferroviario internazionale Genova - Duisburg -Rotterdam - Anversa. È, inoltre, dotato di eccezionali potenzialità nel settore turistico con un bacino di utenza rivolto all'area transfrontaliera.

Inquadramento territoriale

stesso tempo tali territori devono essere capaci di sviluppare le proprie specificità in logica di rete al fine di aumentare la propria capacità di attrazione.

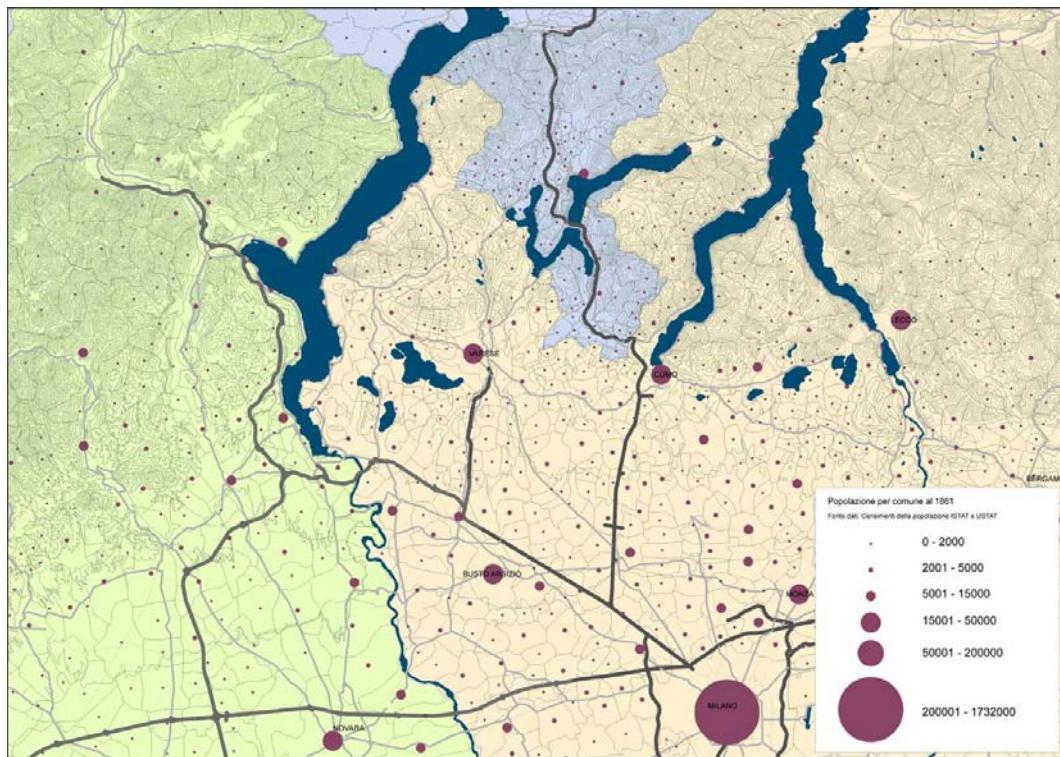


Figura 6 - Polarità al 1861

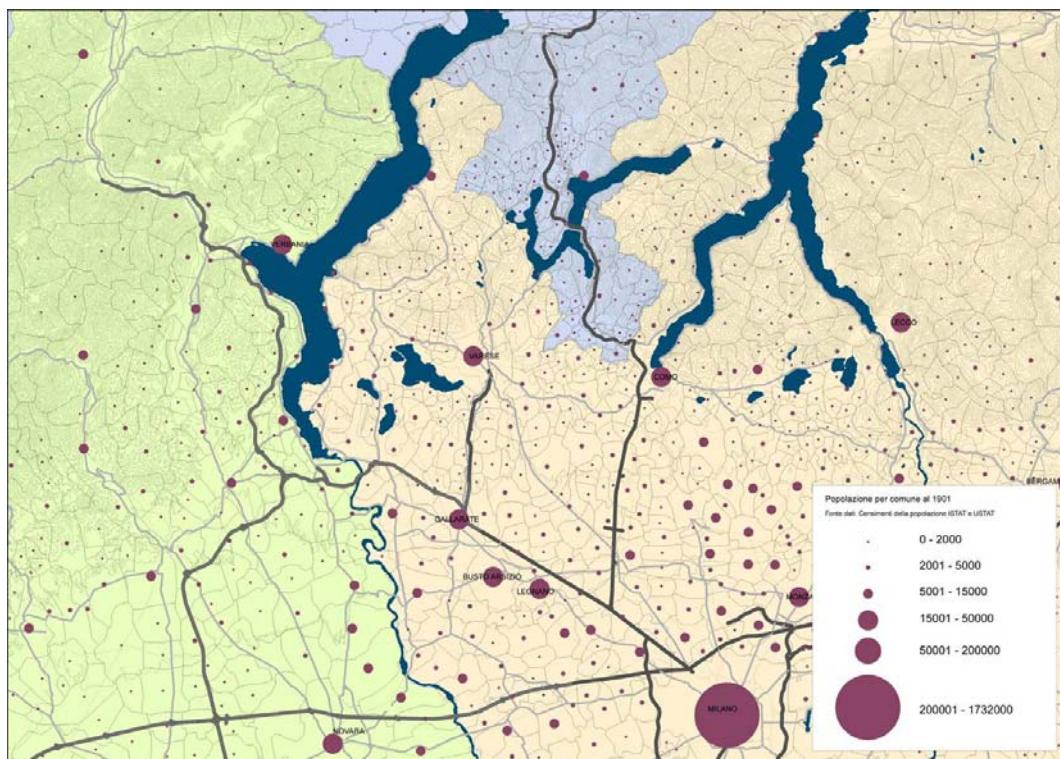


Figura 7 - Polarità al 1901

Inquadramento territoriale

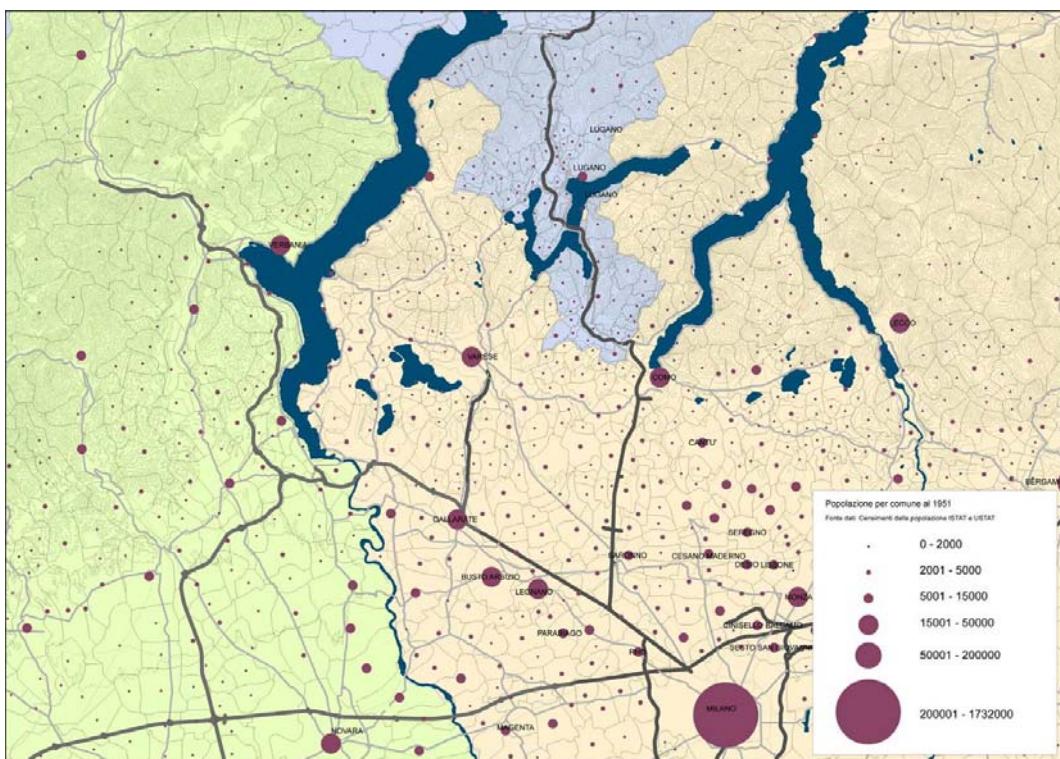


Figura 8 - Polarità al 1951

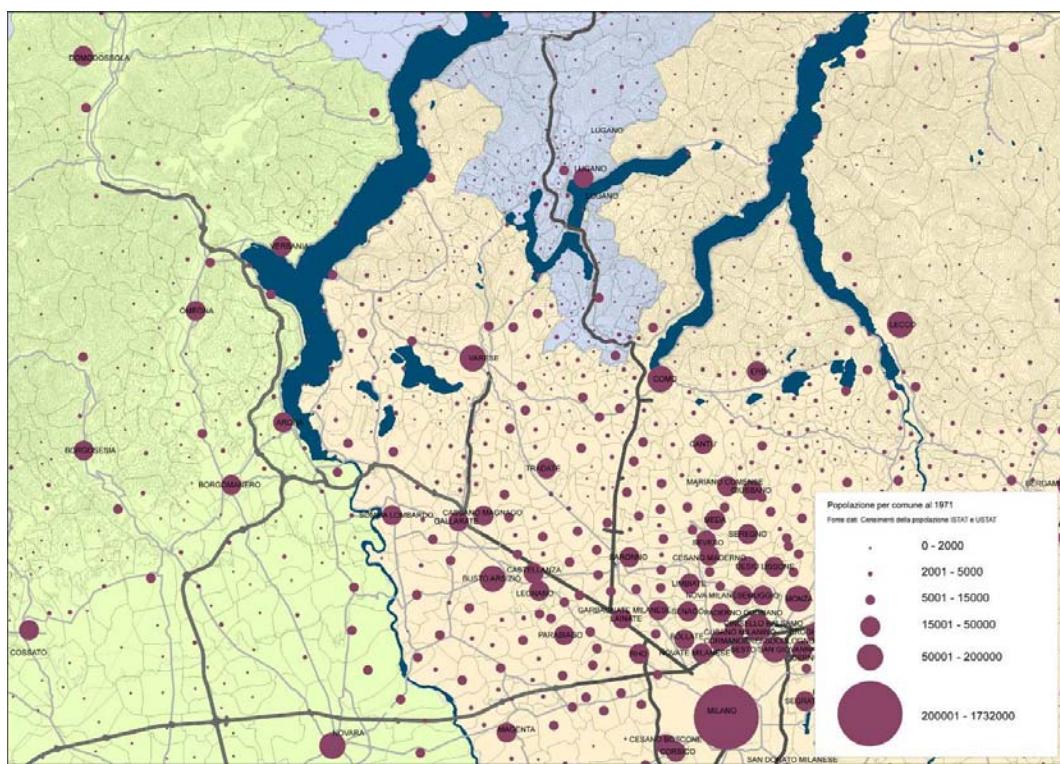


Figura 9 - Polarità al 1971

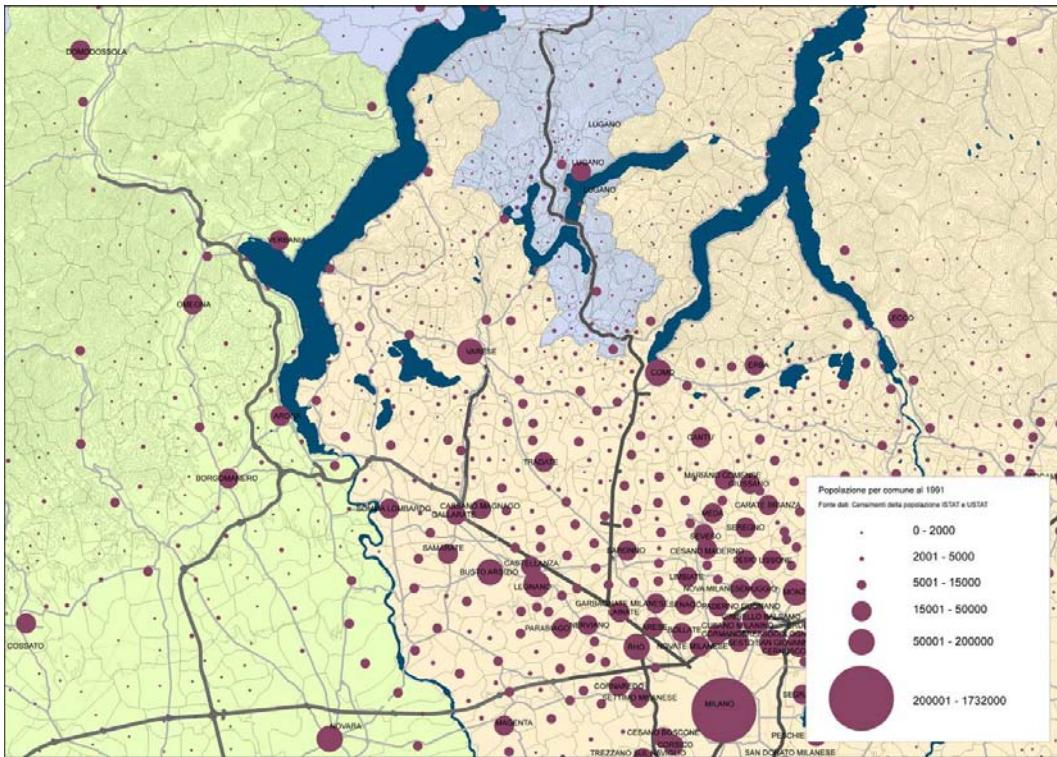


Figura 10 - Polarità al 1991

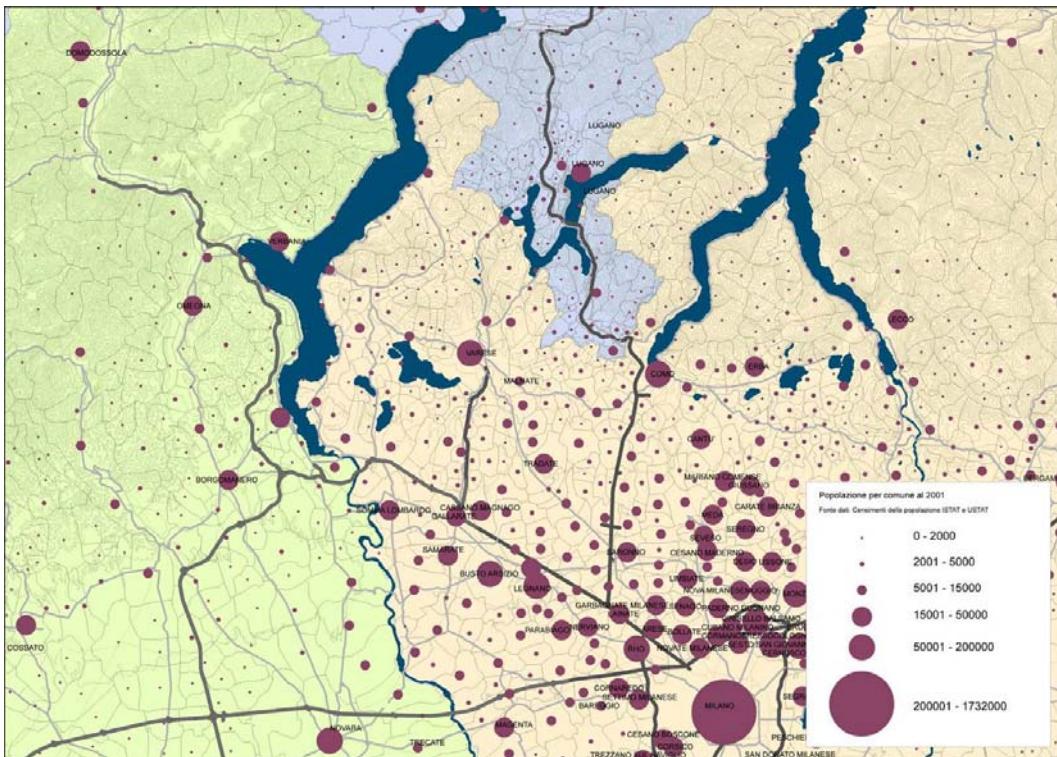


Figura 11 - Polarità al 2001

Inquadramento territoriale

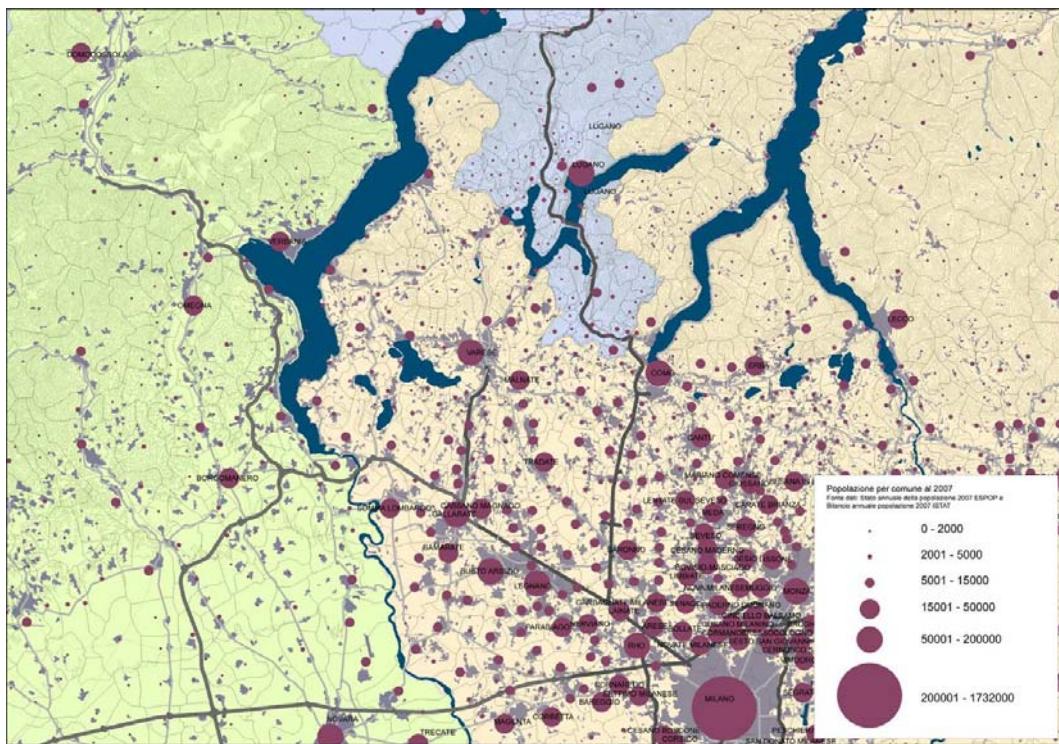


Figura 12 - Polarità al 2007

Inquadramento territoriale

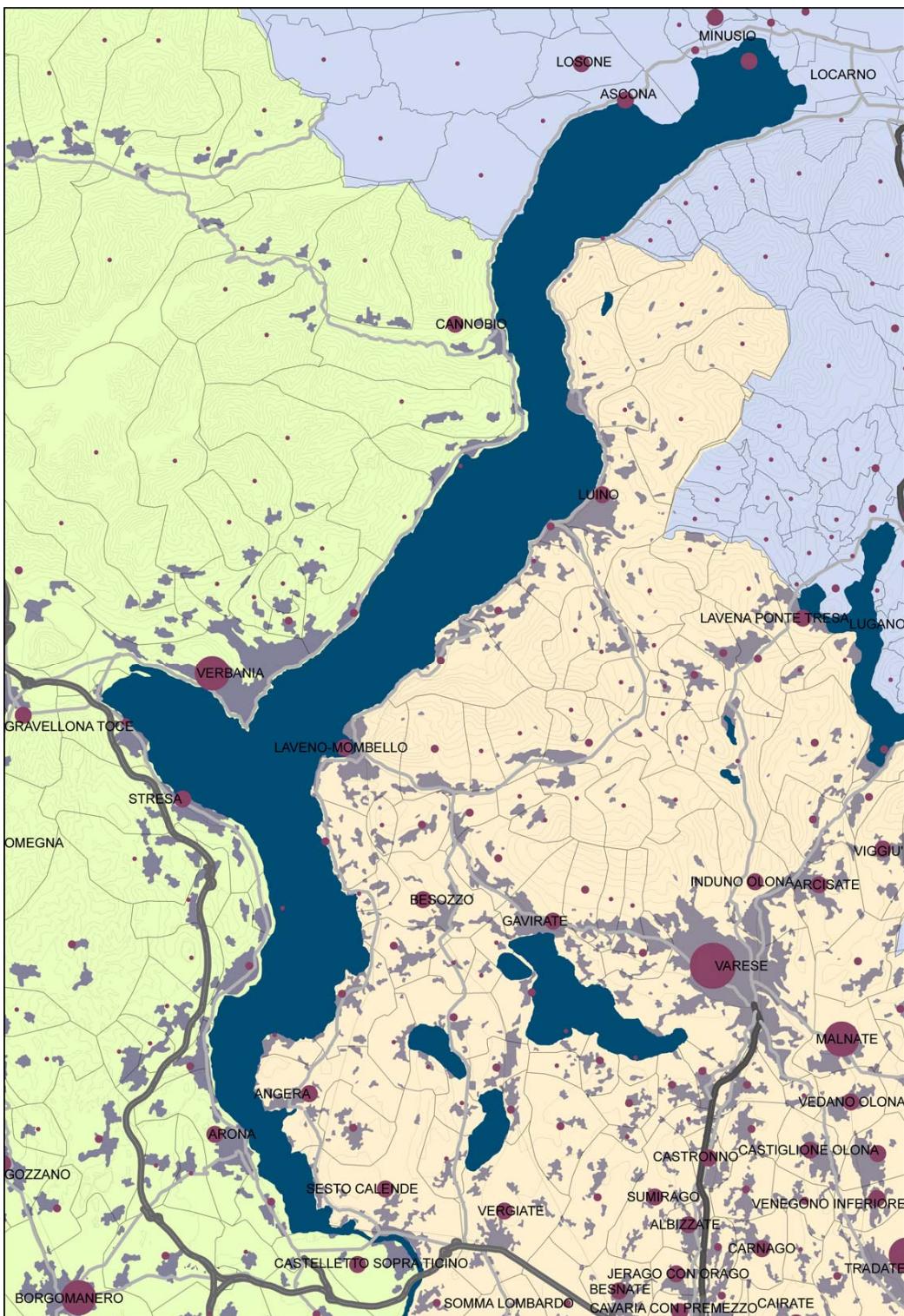


Figura 13 - Alto Varesotto. Polarità emergenti al 2007

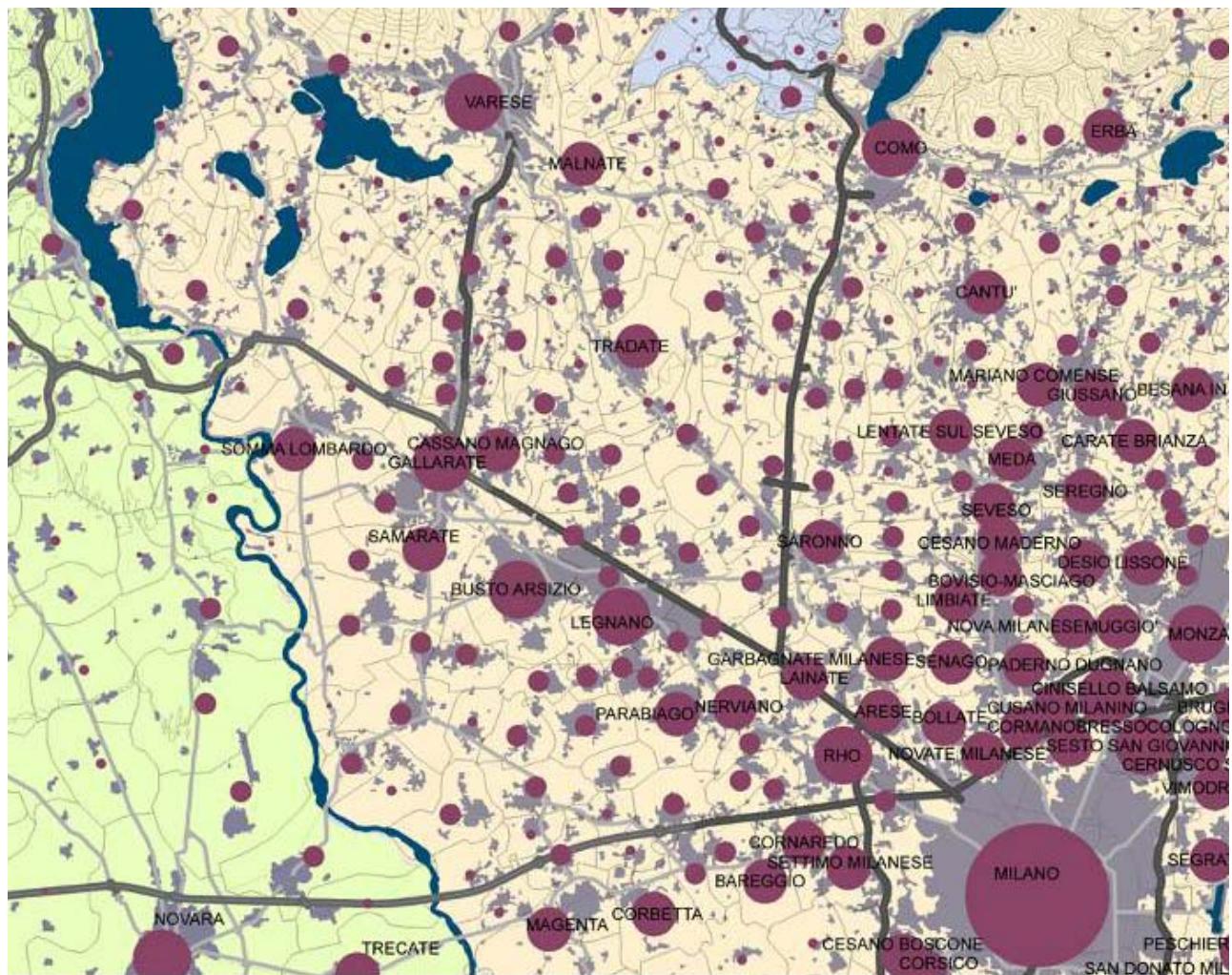


Figura 14 - Diretrice del Sempione e Valle Olona. Polarità emergenti al 2007

La popolazione in Provincia di Varese e la sua dinamica

Il movimento anagrafico in provincia di Varese tra il 1991 e il 2006 risulta rappresentato nella seguente tabella.

Anni	Nati	Morti	Saldo naturale	Immigrati	Emigrati	Saldo sociale	Incremento totale
1991	7.027	7.423	-396	21.999	18.993	3.006	2.610
1992	7.211	7.454	-243	24.583	21.030	3.553	3.310
1993	7.119	7.562	-443	27.262	23.144	4.118	3.675
1994	6.904	7.797	-893	26.486	24.239	2.247	1.354
1995	6.748	7.649	-901	25.919	23.432	2.487	1.586
1996	7.008	7.594	-586	27.283	23.248	4.035	3.449
1997	7.185	7.806	-621	26.554	24.780	1.774	1.153
1998	7.077	7.718	-641	27.578	25.129	2.449	1.808
1999	7.202	7.744	-542	29.162	25.932	3.230	2.688
2000	7.383	7.581	-198	31.229	26.723	4.506	4.308
2001	7.280	7.378	-98	28.516	24.012	4.504	4.406
2002	7.423	7.578	-155	31.175	25.014	6.161	6.006
2003	7.547	8.182	-635	38.986	27.662	11.324	10.689
2004	7.985	7.392	593	44.424	31.396	13.028	13.621
2005	7.887	7.763	124	35.783	30.765	5.018	5.142
2006	8.290	7.689	601	38.348	32.160	6.188	6.789
2007	8.243	7.835	408	38.902	31.608	7.294	7.702

Tabella 9 - Movimento anagrafico in provincia di Varese. 1991-2006

Fonte: elaborazioni Osservatorio provinciale Politiche Sociali su dati ISTAT e anagrafi comunali

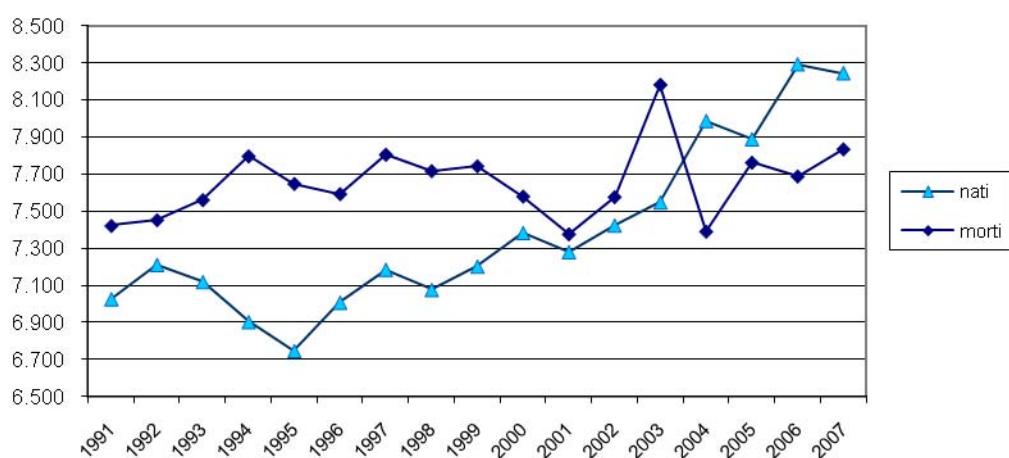


Grafico 1 - Movimento naturale in provincia di Varese: 1991-2007

Inquadramento territoriale

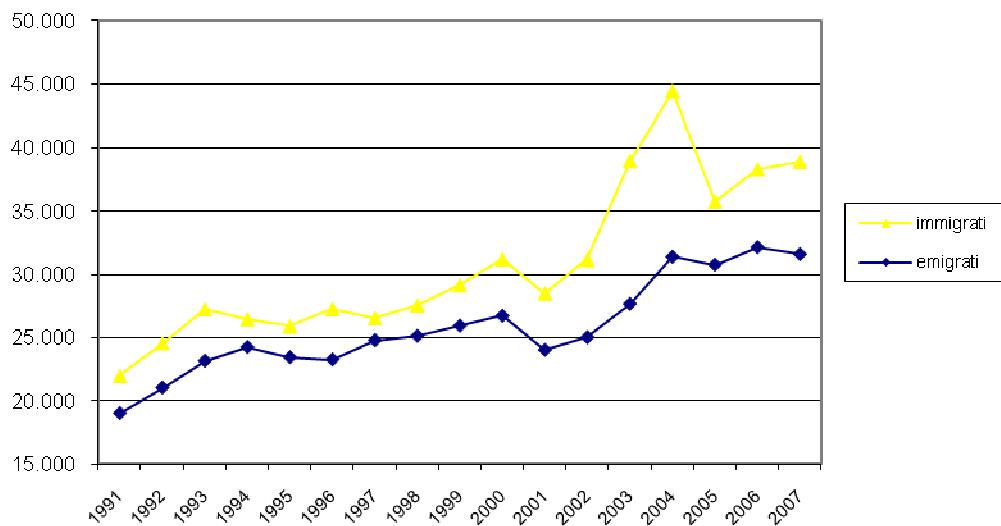


Grafico 2 - Movimento migratorio in provincia di Varese: 1991-2007

ANNI	Tasso di natalità %o	Tasso di mortalità %o	Tasso di immigrazione %o	Tasso di emigrazione %o	Tasso di incremento %o
1991	8,8	9,3	27,6	23,8	3,3
1992	9,0	9,3	30,7	26,3	4,1
1993	8,9	9,4	33,9	28,8	4,6
1994	8,6	9,7	32,9	30,1	1,7
1995	8,4	9,5	32,4	29,0	2,3
1996	8,6	9,4	33,7	28,7	4,2
1997	8,9	9,6	32,7	30,5	1,4
1998	8,7	9,5	33,9	30,9	2,2
1999	8,8	9,5	35,7	31,8	4,0
2000	9,0	9,3	38,3	32,7	5,3
2001	9,0	9,1	35,3	29,7	5,4
2002	9,1	9,3	38,3	30,8	7,4
2003	9,2	10,0	47,6	33,8	13,0
2004	9,6	8,9	53,5	37,8	16,4
2005	9,4	9,2	42,4	36,5	6,1
2006	9,7	9,0	44,8	37,6	8,0
2007	9,6	9,1	45,1	36,6	8,9

Tabella 10 - Tassi naturali e migratori in Provincia di Varese dal 1991 al 2007

Fonte: elaborazioni Osservatorio provinciale Politiche Sociali su dati ISTAT e anagrafi comunali

L'Osservatorio Provinciale Politiche sociali della Provincia di Varese ha pubblicato nell'agosto 2008 le elaborazioni condotte, sui dati al 2007, sull'evoluzione quantitativa e le principali caratteristiche strutturali della popolazione nella Provincia.

Si riportano in sintesi gli elementi più significativi della dinamica demografica provinciale, con riferimento all'insieme della popolazione e ad alcune componenti di particolare interesse per la programmazione di interventi e servizi.

Inquadramento territoriale

A fine 2007 i residenti in provincia di Varese erano 863.102, con un incremento di 7.703 unità rispetto al 2006. La crescita relativa della popolazione residente (+ 0,9%) risulta contenuta, ma leggermente superiore al valore medio del tasso di incremento nel periodo 2000-2007 (0,7%).

L'incremento complessivo nel periodo 2000-2007, pari al 5,2%, illustra con chiarezza le dinamiche nettamente differenti tra la componente italiana, che risulta sostanzialmente stabile (+ 1,1%), e quella straniera, che invece è aumentata di ben il 144,4% con un trend simile a quello nazionale.

La distribuzione territoriale dei residenti evidenzia il “peso” degli ambiti che comprendono i comuni di dimensioni maggiori (Varese, Gallarate, Busto Arsizio e Saronno), che complessivamente accolgono poco meno della metà (il 46,7%) dei residenti su tutto il territorio provinciale e che si caratterizzano anche per i valori più elevati di densità abitativa.

La composizione per genere dei residenti in provincia (48,7% maschi e 51,3% femmine) si differenzia leggermente in funzione della cittadinanza, con una prevalenza dei maschi (50,3%) sulle femmine (49,7%) tra i residenti stranieri.

La composizione per cittadinanza evidenzia un aumento del peso relativo della componente straniera, che incide per il 6,5 %, a fronte del 5,9% del 2006, e che risulta non omogeneamente distribuita negli ambiti, con valori che variano da un minimo del 4,5% sul totale dei residenti in quello di Azzate a un massimo dell'8,5% in quello di Varese.

I dati relativi all'età dei residenti in provincia confermano, per macro aggregati, il peso preponderante delle persone adulte nelle fasce di età centrali (25-64 anni) che rappresentano oltre la metà dei residenti a fine 2007 (56,8%), a fronte di un contingente significativo di quelle più anziane (la popolazione con più di 64 anni rappresenta il 20,1% del totale) e di una quota di poco superiore di quella con meno di 25 anni (23,1%).

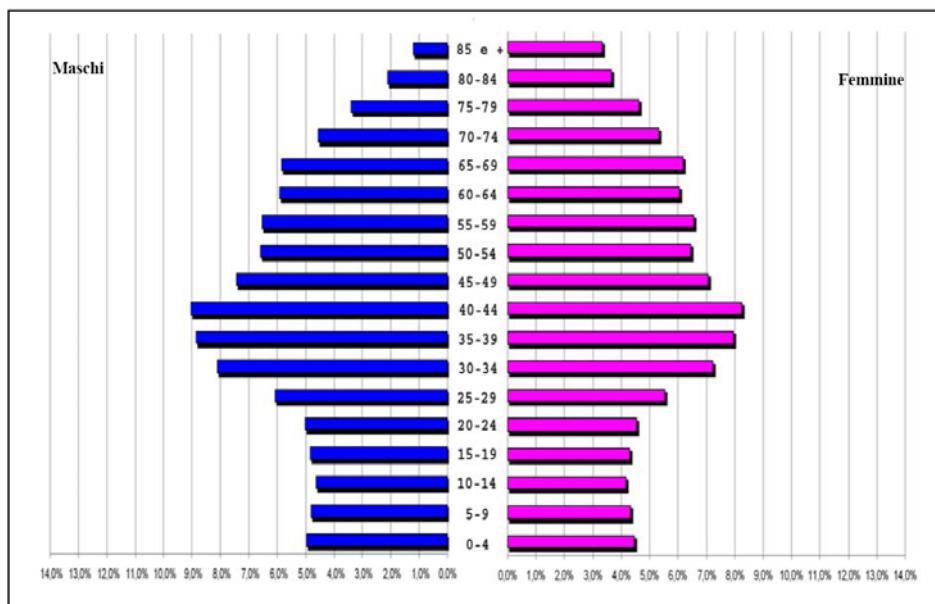


Grafico 3 - Piramide delle età della popolazione residente totale. Anno 2007, valori %

La struttura per età della popolazione straniera è assai diversa, in quanto la componente più giovane ha un peso relativo decisamente superiore sia alla media provinciale, sia a quello della componente anziana.

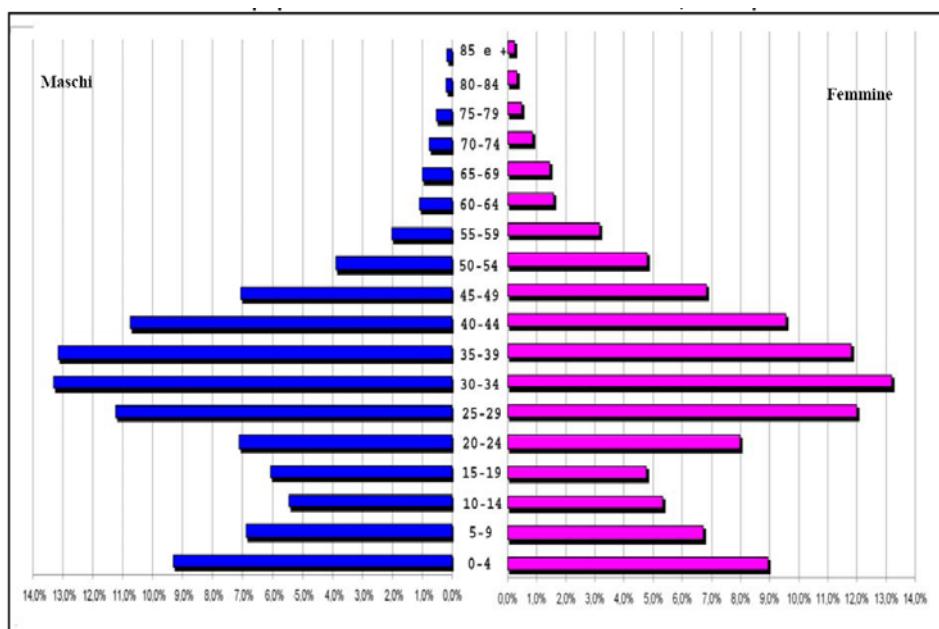


Grafico 4 - Piramide delle età della popolazione residente straniera. Anno 2007, valori %

Tra il 2006 e il 2007 si assiste ad un lieve incremento, sia in termini quantitativi, sia in termine di peso percentuale, delle fasce di età infantili (6-10 anni) e ad un calo di velocità nella diminuzione numerica delle fasce di età giovanili, anche se, confrontando il dato relativo al 2007 con l'analogo riferito al 2000, risulta ancora elevata la dimensione della contrazione numerica di questo contingente di popolazione e in particolare della fascia di età 18-24 anni, con riflessi anche nella fascia più giovane della componente adulta (25-34 anni).

Tra il 2006 e il 2007 i principali indicatori relativi all'età evidenziano un ulteriore, anche se contenuto, incremento dell'indice di vecchiaia, che sale a 147,9 per il totale della popolazione, con un valore invece molto esiguo per la componente straniera (14,1%) e una sostanziale stabilità del peso percentuale della popolazione con più di 64 anni (20,2% a fronte del 20,0% nel 2006).

Il movimento anagrafico, che rappresenta uno dei principali fattori che determinano le caratteristiche strutturali della popolazione residente, nel corso del 2007 si è caratterizzato per un saldo naturale complessivamente positivo (+ 408), grazie all'apporto della componente straniera che, con una eccedenza dei nati sui morti pari a 1.013 unità, ha compensato il saldo decisamente negativo (- 605) della componente italiana.

Il saldo migratorio (7.294 unità), al quale ha contribuito per il 70% la componente straniera, più elevato rispetto al 2006, ha comportato un incremento totale della popolazione di 7.702 unità, al quale la componente italiana ha contribuito per il 20% e quella straniera per l'80%.

Le famiglie anagrafiche sono 355.073 e si stabilizzano sulla dimensione media provinciale di 2,43 componenti. Va rilevato che, anche grazie alla minore età media della popolazione straniera e quindi alla maggiore propensione alla natalità, la dimensione media delle famiglie con capofamiglia straniero è più elevata della media (2,77 componenti).

Il numero delle famiglie con almeno un componente straniero rappresenta il 7,2% delle famiglie in complesso, il numero di quelle con capofamiglia straniero rappresenta il 5,8% di tutte le famiglie e l'80% di quelle con almeno un componente straniero.

I **residenti minorenni** (0-17 anni) sono protagonisti di una costante crescita numerica che nel corso degli anni 2000 ha portato questo segmento di popolazione da 131.243 (anno 2000) a 141.525 unità a fine 2007 (con un incremento superiore a quello medio dell'intera popolazione residente nello stesso periodo (+ 7,8% contro + 5,6%).

In particolare risulta significativa la crescita, sia in valore assoluto sia relativo, delle classi di età più basse: 0-2 anni e 3-5 anni, che nel periodo 2000-2007 hanno fatto registrare rispettivamente incrementi del 15,4% e 14,5%, mentre al crescere dell'età si riscontrano tassi di incremento più contenuti (+ 7,0% nella classe 6-10 anni, + 3,9 % in quella 11-14 anni) fino ad una sostanziale stabilità (+ 1,1%) nella classe di età 15-17 anni, che comunque conferma l'inversione di tendenza, iniziata nel 2006, rispetto agli anni precedenti.

Quasi un minorenne su 10 (il 9,7%) è di nazionalità straniera. Si tratta di un valore medio che sintetizza una situazione caratterizzata da valori assai elevati nelle età più basse, che scendono con andamento lineare con l'aumento dell'età: se nella classe 15-17 anni l'incidenza dei minori stranieri sul totale è attorno al 7%, il valore sale all'8% nella classe 10-14 anni, al 9,9% in quella 5-9 anni, fino al 12,7% in quella da 0 a 4 anni, con punte tra il 13 e il 14% nella classe di età 0-2 anni.

Complessivamente i minori rappresentano il 16,4% di tutta la popolazione residente in provincia e il 24,3% di quella straniera, a conferma di una struttura decisamente più giovane di quest'ultima e dell'apporto fornito all'incremento naturale.

La **popolazione anziana** che, come si è visto, rappresenta circa un quinto dei residenti in provincia, ammonta complessivamente a 174.383 unità e nel periodo 2000-2007 ha fatto registrare un incremento medio del 21,9%. Al suo interno si riscontrano dinamiche differenti in funzione delle sottoclassi di età. In particolare sembra essersi arrestata la crescita della componente più "giovane" (65-69 anni), che rappresenta circa il 30% dell'intera popolazione convenzionalmente definita anziana, mentre prosegue l'incremento numerico dei residenti ultra settantenni.

La popolazione con più di 75 anni, che rappresenta la componente più propriamente definibile come anziana ai fini delle politiche socio assistenziali e socio sanitarie, rappresenta meno della metà (il 45,7%) di quella con più di 65 anni e il 9,2% dei residenti complessivi. Tra di essi, la quota più consistente (il 43,6%) è rappresentata dalle persone in età 75-79 anni, ma quella che ha fatto registrare i maggiori incrementi relativi è la classe 80-84 anni che dal 2000 al 2007 è cresciuta dell'81,9%.

Caratteristica della popolazione anziana continua ad essere il maggior peso della componente femminile, in particolare nelle fasce di età più elevate, anche se nel corso degli anni si è progressivamente, anche se lentamente, ridotto il divario numerico tra maschi e femmine.

Ulteriore caratteristica è la presenza minima di stranieri tra la popolazione con più di 65 anni. Tra i residenti stranieri, gli anziani rappresentano infatti solo il 3,0% e il valore relativo all'indice di vecchiaia è pari a 14,1 contro 147,9 della popolazione complessiva.

Sotto il profilo della distribuzione territoriale, gli ambiti di Varese e Busto Arsizio si confermano come quelli a maggiore densità di popolazione anziana, mentre quelli di Arcisate, Azzate e Somma Lombardo si caratterizzano per le minori incidenze di ultrasessantacinquenni e ultrasettantacinquenni.

La **popolazione straniera** in provincia di Varese ha raggiunto 56.521 unità e rappresenta il 6,5% dei residenti in complesso.

Inquadramento territoriale

La crescita numerica della componente straniera è costante, anche se differenziata in funzione delle aree di provenienza. In particolare risultano inferiori alla media del periodo (+144,1%) i tassi di incremento della componente proveniente dai paesi dell'Unione Europea (+93,1%) e da quelli africani (+118,8%), mentre risultano particolarmente elevati gli incrementi relativi dei provenienti dai paesi latino americani (+207,9%), da quelli europei extra UE (+195,3%) e da quelli asiatici (+178,3%).

La composizione per area di provenienza vede al primo posto le origini europee (complessivamente il 46,1% degli stranieri residenti in provincia), al secondo, anche se in calo relativo, quelle africane (27,3%), cui seguono quelle asiatiche (13,8%) e latino americane (12,3%).

Con riferimento alle singole nazionalità presenti (in tutto 149), le etnie più numerose confermano il primato di Albania e Marocco (rispettivamente 9.683 e 8.257 residenti in provincia) che da sole rappresentano circa un terzo (31,7%) della popolazione straniera residente, seguite dalla Romania (4.743 residenti) e, con un certo distacco, da Tunisia, Ecuador, Ucraina e Pakistan, con presenze comprese tra le 2.000 e le 2.300 unità.

A livello territoriale, le concentrazioni più significative di popolazione straniera si riscontrano nella fascia centro-meridionale della provincia e in particolare negli ambiti di Varese e Gallarate (rispettivamente 9.773 e 9.329 residenti stranieri), nei quali il rapporto tra stranieri e popolazione totale si aggira attorno all'8%.

Valori elevati della quota di stranieri sui residenti si riscontrano anche in gran parte dei comuni dell'ambito di Sesto Calende e dei comuni minori a nord del capoluogo.

Confermano la propria vocazione "europeista" gli ambiti di Cittiglio, Luino e Sesto Calende, tradizionalmente interessati da flussi di popolazione europea anche in epoca precedente allo sviluppo del fenomeno migratorio con le caratteristiche attuali.

Risultano connotati per una presenza africana relativamente più alta della media provinciale gli ambiti di Cittiglio, Somma Lombardo, Tradate e Saronno, mentre in quello di Busto Arsizio è relativamente molto elevata la presenza di latino americani (23,8% degli stranieri residenti, a fronte di una media provinciale del 12,3%) e in quello di Gallarate di cittadini asiatici (26,1% dei residenti stranieri a fronte di una media provinciale del 13,8%).

Riguardo al percorso migratorio degli stranieri residenti si riscontra nel 2007 un forte incremento di quelli provenienti direttamente dall'estero (51,7% delle iscrizioni anagrafiche di stranieri del 2007) anche in relazione alla progressiva importanza dei riconciliamenti familiari.

Altro elemento di rilievo è il forte aumento degli stranieri che acquisiscono la cittadinanza italiana, che nel 2007 sono stati 927, quasi il doppio del 2006. A partire dal 2001 gli stranieri che hanno acquisito la cittadinanza italiana sono 2.853 e il contingente è destinato ad aumentare significativamente per il progressivo aumento dell'anzianità migratoria degli stranieri presenti sul territorio provinciale.

Dai dati relativi ai titoli di soggiorno rilasciati o rinnovati (peraltro parziali in quanto non comprensivi dei minorenni e delle pratiche non ancora completate) risulta infatti che gli stranieri con anzianità migratoria superiore ai 10 anni (rapportata all'anno di ingresso in Italia) rappresentano il 27% dei possessori di titolo di soggiorno.

Tra le motivazioni dei movimenti migratori, la principale rimane prevedibilmente il lavoro, che complessivamente giustifica il 51% circa dei titoli di soggiorno, ma è particolarmente significativa l'incidenza dei motivi familiari (soprattutto riconciliamenti) che superano di poco il 40%. Tra i

motivi meno frequenti spiccano la residenza elettiva (5,8% del totale), i motivi umanitari e di asilo (complessivamente 217 casi) e le cure mediche (149 casi).

Gallarate nel contesto dell'asse del Sempione

La lettura della dinamica della popolazione consente di dare in termini di sintesi la dinamica di un insieme di fenomeni che vi sono correlati e che ne influenzano l'andamento o che, in funzione della variazione della popolazione, vengono da questa condizionati.

Questi fenomeni strettamente collegati alle dinamiche della popolazione sono, di volta in volta, economici, infrastrutturali, strategici, politici.²³

Lo studio delle dinamiche insediative della popolazione è stata condotta guardando alla parte occidentale della regione Lombardia, coprendo tuttavia un ambito di analisi di scala ampia, di livello interregionale sulla base del riconoscimento di alcuni elementi quali:

- la rete delle infrastrutture, costituita dalla maglia viaria gerarchizzata e dalla rete ferroviaria;
- i sistemi insediativi, consolidatisi nel tempo sulla trama di alcune direttrici storiche di collegamento, individuati attraverso l'“occupazione del suolo”;
- i caratteri fisici e ambientali specifici come la fascia prealpina e collinare, il sistema idrografico dei Laghi e il Ticino.

Per dare una lettura strutturata della tendenza insediativa del più vasto ambito territoriale di cui Gallarate costituisce una polarità urbana di rilievo si è proceduto ad una lettura che comprende:

- la direttrice del Sempione con la conurbazione di Busto-Gallarate-Legnano e l'insieme dei piccoli comuni che su questa gravitano;
- la fascia intermedia di comuni medi e piccoli, che si attestano lungo il tracciato del futuro Sistema Viabilistico pedemontano;
- il sistema insediativo che si sviluppa lungo l'alveo del Ticino fino a racchiudere l'area del Lago Maggiore delimitato a nord dall'arco alpino;
- la fascia pedemontana con i capoluoghi di provincia Lecco, Como, Varese, e Verbania;
- l'area milanese estesa ai comuni di corona.

La tendenza insediativa considera un arco temporale di oltre un cinquantennio, in quanto va dal 1951 al 2007 ed è strutturata per intervalli decennali dell'incremento medio annuo, ad eccezione dell'ultima relativa ai sette anni compresi fra il 2001 e il 2007.

Analizzando il primo intervallo temporale 1951-61 si riscontra un aumento generalizzato della popolazione nell'ambito di pianura che gravita su Milano, nella Brianza, lungo la direttrice del Sempione e delle altre direttrici verso i capoluoghi di Varese, Como, Lecco e Novara.

²³ L'analisi che segue si basa sull'elaborazione dei dati disponibili che sono di seguito elencati: Piemonte e Lombardia 2007: Bilancio demografico anno 2007 e popolazione residente al 31 Dicembre; Piemonte popolazione in serie storica 1861-1991; Popolazione dei comuni d'Italia ai censimenti 1861-1991; Piemonte popolazione 2001: Censimento ISTAT; Lombardia popolazione in serie storica 1861-2001: Popolazione residente ai Censimenti 1861-2001; Canton Ticino serie storica 1850-2000: Censimenti federali della popolazione, Ufficio federale di statistica, Neuchâtel, USTAT 17/01/2008; Canton Ticino Popolazione residente permanente al 31 dicembre 2007: Statistica dello stato annuale della popolazione (ESPOP), Ufficio federale di statistica, Neuchâtel, USTAT 15/09/2008.

Tale crescita è determinata in linea generale dalla fase di industrializzazione iniziata appunto negli anni Cinquanta e vede il sistema delle infrastrutture in una configurazione diversa da quella attuale per quanto attiene la rete autostradale, mentre si rilevano come permanenze le direttrici storiche delle strade e delle ferrovie, che confermano le relazioni storiche esistenti.

Tra queste si connota il sistema insediativo dell'asse del Sempione e della valle dell'Olona; già nei primi anni del novecento lungo questa direttrice si attestano importanti realtà produttive del settore tessile a Busto Arsizio, Legnano e lungo la valle dell'Olona, del settore metalmeccanico nel Gallaratese e a Busto Arsizio.

Nello stesso periodo, nei comuni di pianura ad ovest del Ticino e di gran parte dei centri situati sull'arco prealpino, si riscontra, per contro, un decremento della popolazione ad eccezione dei comuni:

- della Val d'Ossola, che vedono un incremento di popolazione fino al 1981;
- situati lungo la direttrice che da Novara passa per Borgomanero (SS 239), lambisce la costa est del Lago d'Orta e si innesta a Gravellona Toce con la strada che porta al valico del Sempione; si tratta di comuni che appartengono agli storici distretti industriali di Omegna-Varallo Sesia-Stresa noti per produzione di utensili in metallo per la cucina e l'area di cerniera del sistema piemontese/lombardo di Borgomanero e San Maurizio d'Opaglio che si connota per la produzione di rubinetterie;
- del distretto di Gattinara-Borgosesia, legati alla produzione manifatturiera del tessile e della lana, disposti lungo la SS 299 di Alagna (ora SP 299 della Val Sesia);
- che si affacciano sul lago Maggiore, con una spiccata vocazione per l'attività turistica e, sin dal Ottocento, meta privilegiata per la villeggiatura estiva della borghesia.

La tendenza all'aumento generalizzato della popolazione si conferma anche nel decennio 1961-1971 ed in particolare si consolida la crescita sulla direttrice Como-Lugano-Bellinzona lungo l'autostrada A9.

L'ambito del Canton Ticino rivela un diffuso aumento di popolazione dovuto ad una generale ripresa dell'economia basata sui settori edile e terziario²⁴ con la possibilità di accogliere forza lavoro proveniente dai comuni transfrontalieri. La crescita del settore dei servizi, in particolare bancari, riguarda prevalentemente i poli principali di Lugano, Mendrisio e Bellinzona e Locarno, mentre il settore delle costruzioni è riferito ai comuni più piccoli delle valli che vedono valori ancora più elevati di crescita dovuti, appunto, al consistente fenomeno migratorio.

In questo decennio continua la crescita dei capoluoghi di provincia e si consolidano le aree produttive precedentemente individuate.

In particolare si consolida l'area vasta milanese che si estende senza soluzione di continuità dal capoluogo alla Brianza fino a lambire i comuni disposti lungo la fascia prealpina.

Si potenzia anche l'asse produttivo del Sempione che, dopo l'ambito milanese, risulta essere il più importante, con un tessuto produttivo caratterizzato prevalentemente dalla piccola e media impresa, con la presenza dei diversi settori produttivi che vanno dal tessile al metalmeccanico tra i

²⁴ Nel Canton Ticino la grande crescita del terziario ha riguardato soprattutto il settore bancario. Infatti già a partire dagli anni '60-'70 l'instabilità economica e sociale in Italia aveva fatto sì che entrassero nel Ticino sia piccoli risparmi che grandi capitali, grazie allo sgravio fiscale di cui potevano godere. Investimenti e capitali in Ticino significavano dare più slancio all'economia, all'aspetto fiscale e creazione di nuovi posti di lavoro.

quali si distinguono, in particolar modo, il settore aeronautico e dei mezzi di trasporto legato, tra l'altro, allo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa.

Per quanto riguarda il versante ovest del Ticino si consolidano:

- il sistema urbano della valle Ossola, caratterizzato dallo sviluppo lineare nord-sud lungo l'asse del fiume Toce. Qui le dinamiche insediative confermano le storiche relazioni commerciali e produttive lungo la direttrice del Sempione;
- il sistema urbano lineare che collega l'estremità nord del lago d'Orta con l'area centrale del lago Maggiore;
- i rimanenti comuni a nord che appartengono all'ambito montano transfrontaliero, caratterizzati da elevata qualità ambientale per la presenza di aree boscate e un fitto reticolo idrografico, dalla presenza di diffusi elementi di valore storico-culturale, ma che dipendono funzionalmente dalle aree urbane. Il dato della popolazione conferma il trend di decrescita;
- i comuni dell'ambito di pianura ad ovest della città di Novara che confermano un inalterato decremento della popolazione;
- il ruolo di Novara come cerniera tra Lombardia e Piemonte, situata in posizione strategica rispetto ad importanti vie di comunicazione anche di livello internazionale quali: gli assi Milano-Torino e Genova Voltri-Sempione del sistema autostradale; le linee fondamentali Milano-Torino e Genova-Sempione e le linee locali Biella-Novara e Varallo-Novara della rete ferroviaria FS, mentre, per quanto riguarda la rete ferroviaria delle FNM si trova al vertice della cosiddetta Gronda Ferroviaria Novara-Bergamo, che rappresenta la ragione primaria per la localizzazione di importanti attività produttive e per determinarne il futuro ruolo di nodo intermodale per le merci.

Nel decennio 1971-1981 rallenta la crescita per i comuni di piccole e medie dimensioni che mostrano, tuttavia, un trend positivo.

Continua anche se più lenta la crescita di Novara, di Varese e della conurbazione di Busto-Gallarate-Legnano, Bellinzona e Lugano.

Interessante si rivela l'inversione di tendenza che riguarda i comuni di Milano, Lecco, Como e Verbania, oramai giunti alla saturazione e incapaci di soddisfare la domanda abitativa sia per l'aumentata rendita immobiliare che per l'assenza di aree edificabili. La tracimazione che oramai ha coinvolto anche le fasce di prima corona tende ad espandersi verso le aree più marginali disponibili ad ampliare il suolo urbanizzato a scapito delle aree agricole.

Inquadramento territoriale

Comuni capoluogo e altri Comuni della Provincia	Incremento Medio Annuo
Verbania	-0,59
Resto della provincia di Verbania	0,24
Bellinzona	0,06
resto del Canton Ticino	0,63
Varese	8,76
Resto della provincia di Varese	8,55
Como	-2,47
Resto della provincia di Como	10,00
Lecco	-3,48
Resto della provincia di Lecco	10,90
Novara	0,14
Resto della provincia di Novara	0,35
Milano	-7,35
Resto della provincia di Milano	11,94

Tabella 11 - Incremento della popolazione nei capoluoghi provinciali tra il 1971 e il 1981

Si può osservare che solo per Bellinzona, Varese e Novara i dati del capoluogo e del resto della provincia hanno una omogeneità di tendenza; inoltre, tutti i comuni non capoluogo registrano un incremento della popolazione; i comuni capoluogo di Verbania, Como, Lecco e Milano mostrano un trend negativo.

Osservando in particolare la realtà di Varese si nota come il capoluogo dal 1951 al 1981 è caratterizzato da una esplosione demografica che lo porta da 53.115 a 90.527 abitanti.

Comune capoluogo e altri Comuni della Provincia	1951	1961	1971	1981
Varese	53.115	66.963	83.239	90.527
Resto della provincia	423.940	514.565	642.584	697.530

Tabella 12 - Popolazione residente in provincia di Varese tra il 1951 e il 1981

Comune capoluogo e altri Comuni della Provincia	1951-61	1961-71	1971-81	1981-91	1991-01	2001-07
Varese	2,34	2,20	0,84	-0,55	-0,62	0,31
Resto della provincia	1,96	2,25	0,82	0,20	0,29	1,09

Tabella 13 - Incrementi medi annui della popolazione in provincia di Varese tra il 1951 e il 2007

Tale sviluppo che conferma una sempre più crescente potenzialità dell'area urbana, in termini produttivi, grazie alle piccole e medie imprese, e un ruolo turistico trainante.

Alla crescente motorizzazione di massa e alla indifferenza localizzativa di imprese e di residenza corrisponde una perdita di competitività della rete ferroviaria che si impoverisce progressivamente.

Inquadramento territoriale

La dinamica del sistema insediativo varesino, insistendo sulla articolata rete stradale, tende a rafforzare la direttrice sud-est nord-ovest, cioè il collegamento tra Varese e la sponda del lago maggiore.

Anche il sistema insediativo ticinese continua nella sua crescita economica favorita oltre che da fattori esterni anche da un parallelo potenziamento della rete stradale: nel 1980 viene completato il traforo stradale del Gottardo che collega le autostrade del Cantone con le altre della Svizzera.

Seppure indeboliti nella crescita conservano una visibile analogia nella variazione della popolazione i sistemi urbani della Brianza, della direttrice del Sempione fino a Domodossola, i distretti di Borgomanero e Omegna, la direttrice della Milano Laghi verso il Gottardo e il Varesotto.

Nel decennio 1981-1991 il trend negativo è ancora maggiore in relazione all'invecchiamento della popolazione e al decremento della natalità, che nell'insieme accentuano l'allargamento della base della "piramide delle classi di età".

Valori decisamente negativi caratterizzano soprattutto i poli di medie e grandi dimensioni, contraddistinti da fenomeni congestivi, dalla staticità del mercato abitativo e dal forte aumento dei prezzi del mercato immobiliare.

Le ragioni di queste dinamiche sono connesse non solo al processo insediativo residenziale, ma anche ai cambiamenti del sistema economico-produttivo per la tendenza ad una crescita caratterizzata dall'indifferenza localizzativa della piccola e media industria, continuata fino alla prima metà degli anni '80 in tutto il territorio del Nord Milanese.

Tuttavia i generalizzati fenomeni di dismissione e delocalizzazione della grande industria dei settori "maturi" (meccanica strumentale, tessile e chimica), costituiscono il fenomeno negativo di segno dominante dagli anni '80 in poi.

La profonda ristrutturazione del settore industriale è parzialmente compensata dalla forte crescita dei settori terziario e dei servizi alla persona, che tendono a collocarsi entro i centri urbani e nelle aree a maggior concentrazione insediativa.

Per l'assetto insediativo dell'area di riferimento si nota in particolare che:

- sull'asse del Sempione, la conurbazione di Gallarate-Busto-Legnano ha ormai raggiunto il livello di saturazione/congestione per cui si manifestano i segni dello spostamento della popolazione verso i comuni di corona;
- la tendenza al decremento, già riscontrato nei capoluoghi di Milano, Lecco e Como, si estende anche ai comuni di corona;
- con dieci anni di ritardo anche Varese e Novara vivono, l'inversione di tendenza con valore indice di decrescita rispettivamente di 0,55 e 0,1;
- l'industria chimica e metallurgica del fondovalle del Toce e della Val d'Ossola mostra evidenti i segni di crisi. In questa situazione critica si distinguono la città di Domodossola e la Val Vigezzo che mantengono valore costante della popolazione residente grazie all'agevole pendolarismo verso Locarno e con la Svizzera, favorito dalla ferrovia delle Centovalli.

Fra il 1991 e il 2001 continua la generalizzata decrescita della popolazione, ancor più sensibile nei comuni di medie e grandi dimensioni. In controtendenza, invece, i piccoli comuni che assorbono la popolazione che lascia i grandi centri; il 95,8% dei comuni che registrano un incremento hanno popolazione minore di 5.000 abitanti. Pare così consolidarsi il fenomeno, iniziato già alle soglie

Inquadramento territoriale

precedenti, di espansione “diffusa” della città, con modelli comportamentali e abitativi che investono i centri minori e ne favoriscono l’espansione.

Il completamento della autostrada A26 fino a Gravellona Toce perfeziona il collegamento della Val D’Ossola con la direttrice Novara - Voltri, con l’aeroporto di Malpensa e con Milano.

Anche il sistema urbano compreso tra il Lago d’Orta e la sponda ovest del Verbano trae beneficio dal collegamento autostradale: un’estesa area ad ovest del Ticino mostra valori positivi di crescita: il 57% dei comuni appartenenti all’ambito di studio evidenzia valori positivi.

Per quanto riguarda l’area urbana di Novara, nonostante in questa soglia si verifichi una diminuzione della popolazione del capoluogo, il bilancio complessivamente risulta positivo grazie ai vantaggi determinati dalla dotazione del polo di Novara di un centro intermodale. L’ultimazione del CIM perfeziona la rete infrastrutturale dell’area urbana novarese. Il CIM appartiene alla rete di interporti di rilevanza nazionale. La localizzazione dell’interporto posta all’incrocio di due importanti direttrici internazionali di traffico consente di intercettare le linee di traffico est/ovest (Frejus - Trieste) e nord-sud (Sempione e Gottardo - porti liguri). Il Centro Interportuale Merci, pertanto, costituisce la cerniera tra i grandi mercati del Nord e Sud Europa. La struttura è servita sia dalla ferrovia, con le linee Torino - Venezia, Sempione - Genova, con previsione di allacciamento alla progettata linea di Alta Velocità, sia dalla grande viabilità attraverso il sistema tangenziale di Novara e il collegamento diretto con l’autostrada A4 Torino - Milano.

I benefici della elevata accessibilità di quest’area sono evidenti nella tabella riportata di seguito che mostra come la popolazione sia aumentata dal 1951 al 2007 del 33,17% nel capoluogo e del 53,53% negli altri comuni della provincia.

Comune capoluogo e altri Comuni della Provincia	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2007
Novara	69.395	87.704	100.687	102.086	101.112	100.910	102.862
Resto della provincia	205.026	215.777	227.214	235.185	233.502	242.130	259.042

Tabella 14 - Popolazione residente a Novara e nei comuni della provincia tra il 1951 e il 2007

Anche l’incremento medio annuo della popolazione riportato nella tabella successiva risulta avere valori positivi di crescita tranne che nelle soglie 81-91 e 91-01.

Comune capoluogo e altri Comuni della Provincia	1951-61	1961-71	1971-81	1981-91	1991-01	2001-07
Novara	2,37	1,39	0,14	-0,10	-0,02	0,32
Resto della provincia	0,51	0,52	0,35	-0,07	0,36	1,13

Tabella 15 - Incrementi medi annui della popolazione in provincia di Novara tra il 1951 e il 2007

Nel periodo che va dal 2001 al 2007 si evidenzia una nuova generalizzata tendenza alla crescita della popolazione residente, ad esclusione dei comuni situati nell’ambito montano. Persiste l’abbandono delle aree montane a favore delle aree urbanizzate di fondovalle con conseguente pressione insediativa degli spazi residuali.

Inquadramento territoriale

La nuova ondata migratoria proveniente da paesi a basso reddito e iniziata nel decennio precedente assume maggiore rilevanza. Il tasso di natalità, seppure manifesti un lieve incremento, rimane comunque basso con il conseguente invecchiamento della popolazione originaria.

Aumenta inoltre il numero delle famiglie ma diminuisce il numero dei componenti, si manifesta quindi una situazione di sottoaffollamento delle abitazioni: parte del patrimonio costruito negli anni '50 e '60 non risponde più alla domanda e, di conseguenza, sarà necessario avviare un ciclo di demolizione e ricostruzione. Una parte di domanda abitativa viene soddisfatta con il riuso delle aree che si rendono disponibili a seguito della dismissione degli insediamenti industriali, evitando in questo modo un ulteriore consumo di suolo.

Le dinamiche territoriali ed economiche dell'area, seppure nella loro complessa articolazione, si possono sintetizzare in una prima fase di espansione urbana, in una seconda di urbanizzazione diffusa e indifferenziata avvenuta negli anni '80, e nella terza, più recente e ancora in atto, della specializzazione. La scala delle relazioni funzionali individua un bacino di spostamenti che si spingono al di là dei confini amministrativi, che potremmo definire a scala interregionale.

Inquadramento territoriale

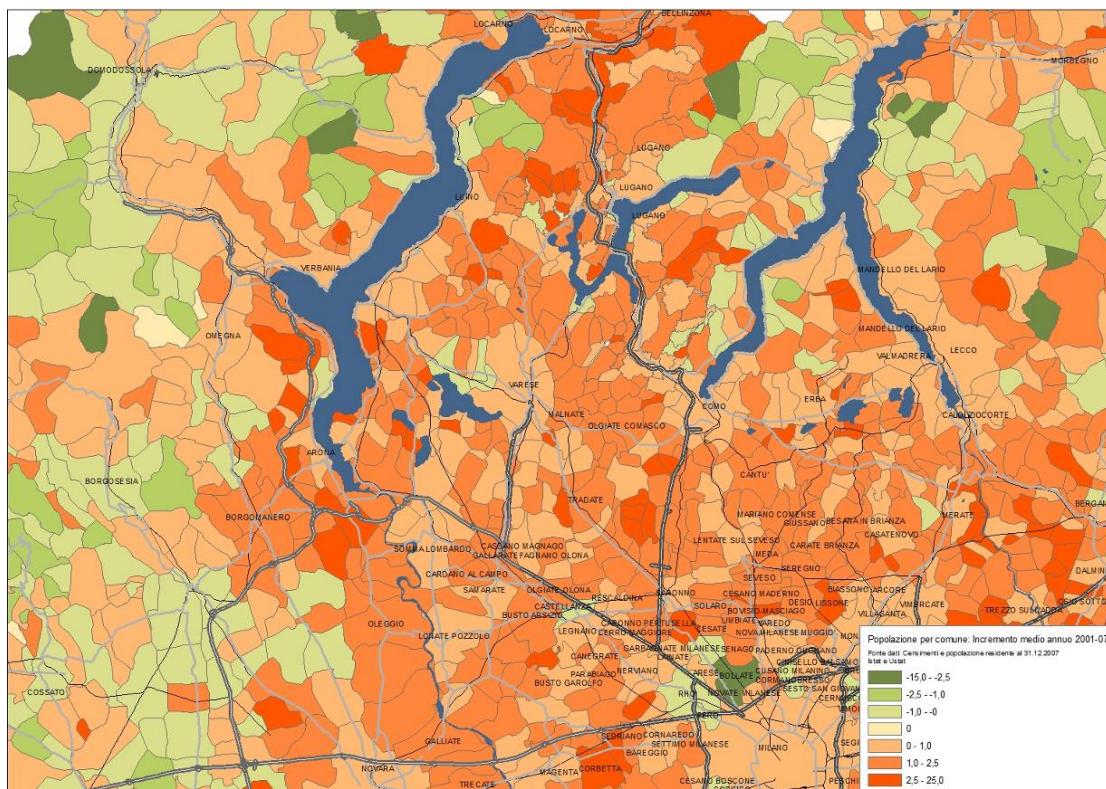


Figura 15 - Incremento medio annuo della popolazione tra il 1951-1961

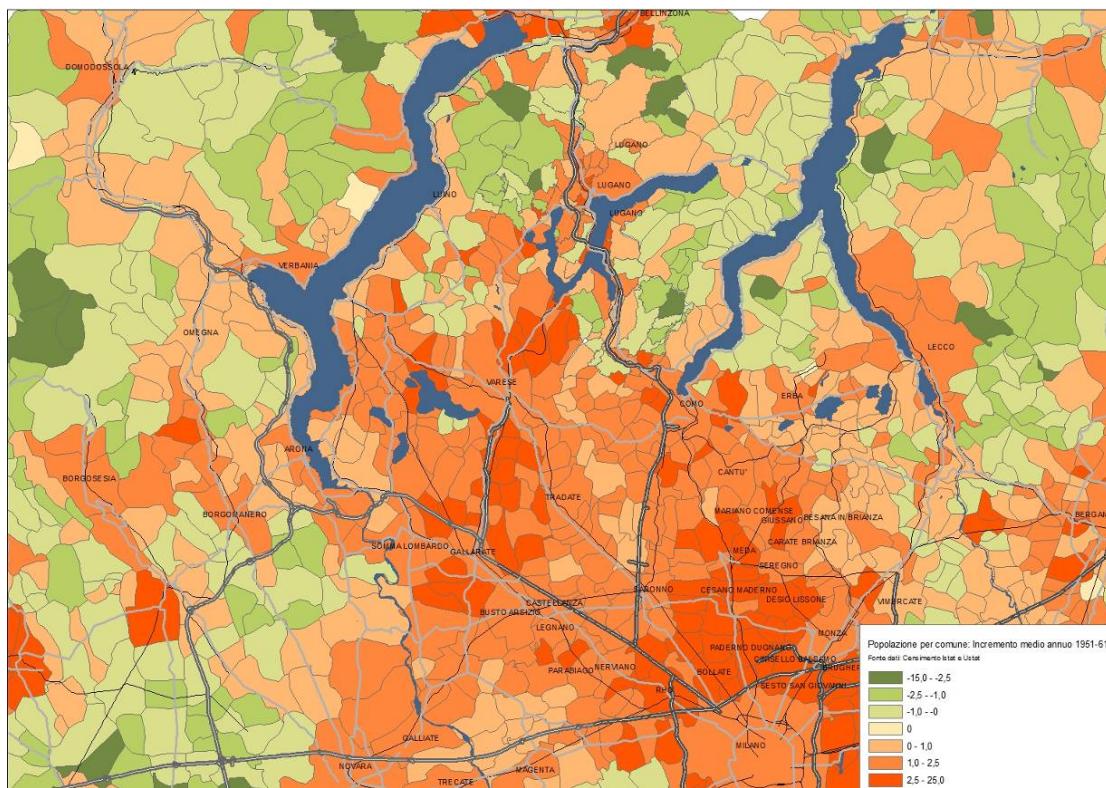


Figura 16 - Incremento medio annuo della popolazione tra il 1961-1971

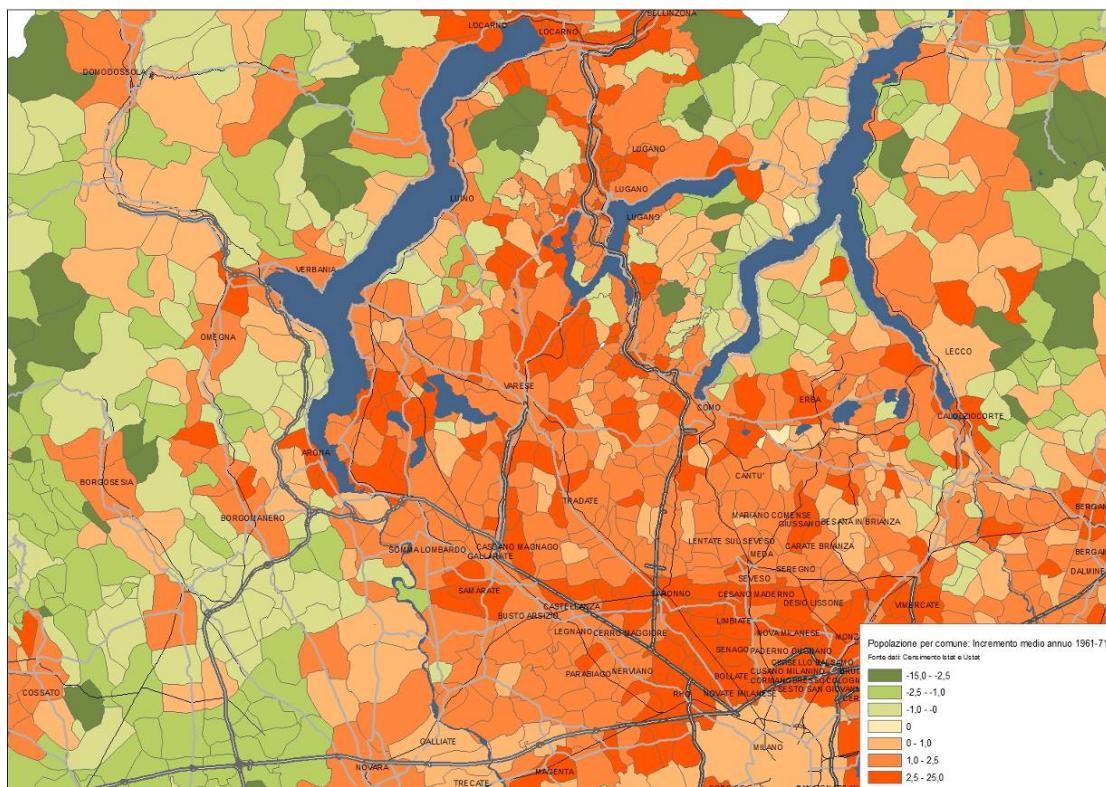


Figura 17 - Incremento medio annuo della popolazione tra il 1971-1981

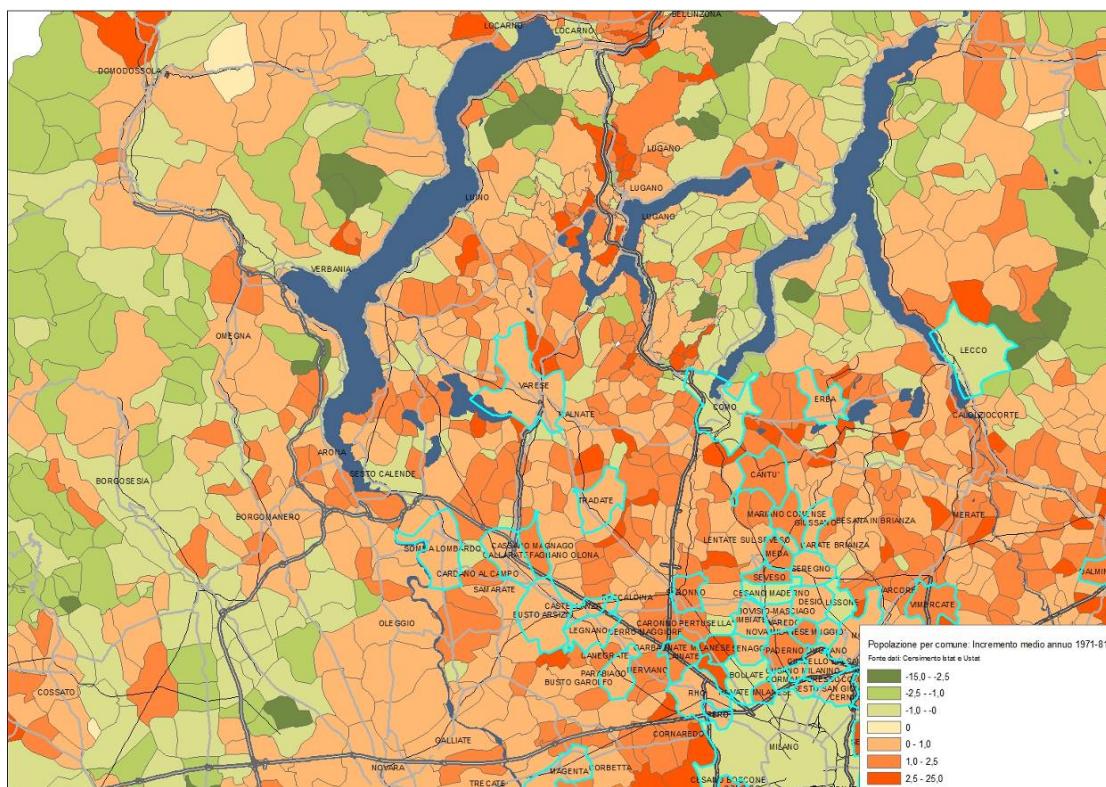


Figura 18 - Incremento medio annuo della popolazione tra il 1981-1991

Inquadramento territoriale

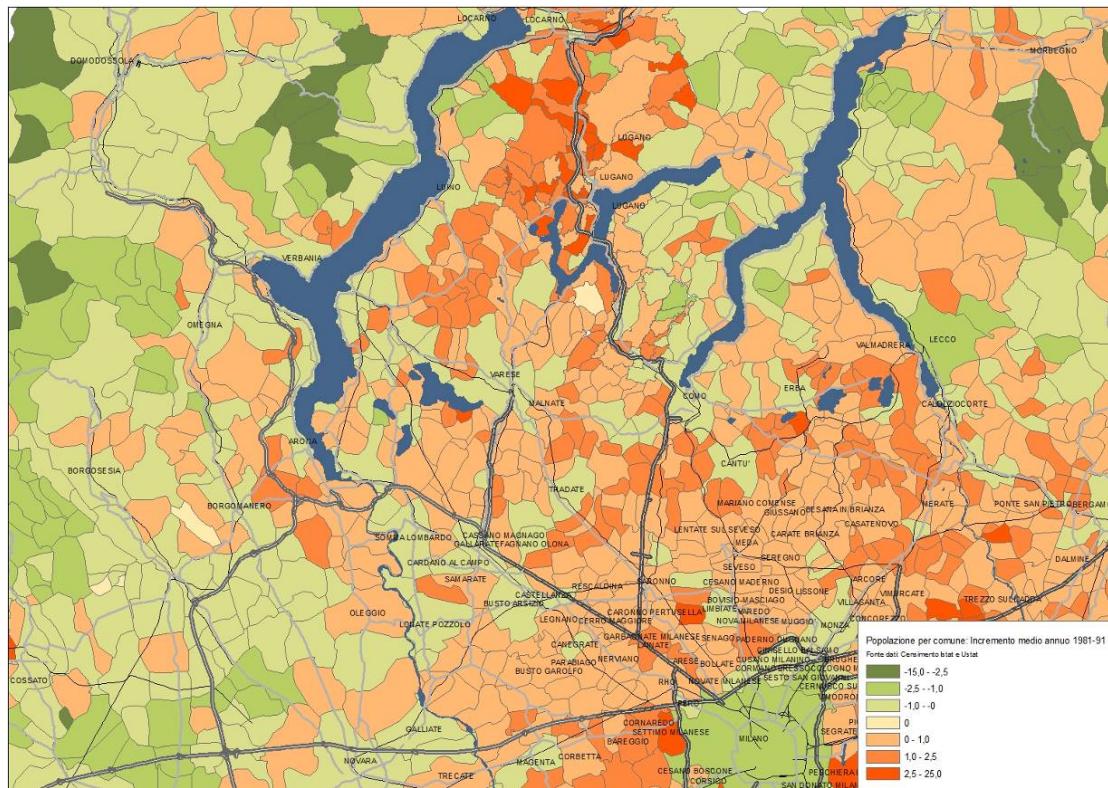


Figura 19 - Incremento medio annuo della popolazione tra il 1991-2001

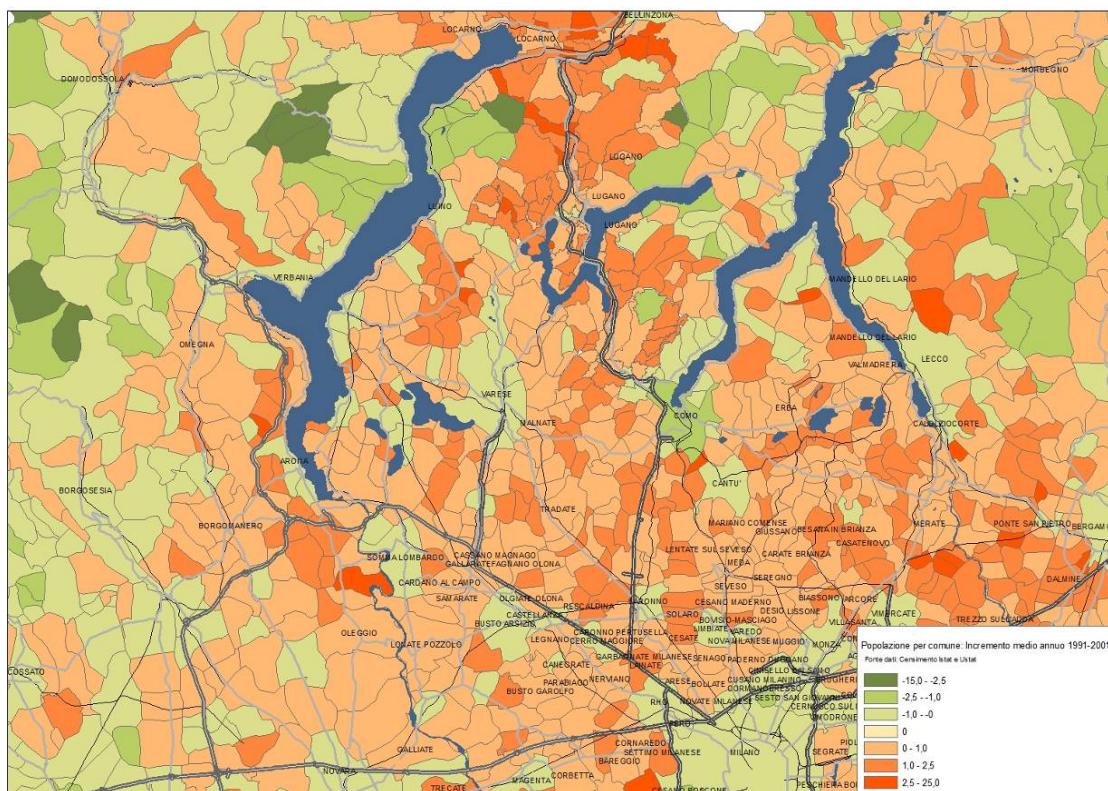


Figura 20 - Incremento medio annuo della popolazione tra il 2001-2007

Inquadramento territoriale

CODICE ISTAT	COMUNI	1971	1981	1991	2001	Incr. % 1971-81	Incr. % 1981-91	Incr. % 1991-01	Incr. % 1971-01
9	Arese	5.052	15.294	18.612	18.771	203%	22%	1%	272%
46	Canegrate	4.841	5.876	11.213	11.810	21%	91%	5%	144%
72	Cerro Maggiore	12.929	14.107	14.246	13.893	9%	1%	-2%	7%
116	Lainate	15.702	18.801	21.320	23.660	20%	13%	11%	51%
118	Legnano	47.736	49.687	50.018	53.797	4%	1%	8%	13%
146	Milano	1.732.000	1.604.773	1.369.295	1.256.211	-7%	-15%	-8%	-27%
157	Nerviano	13.450	15.534	15.758	16.810	15%	1%	7%	25%
167	Pogliano Milanese	5.418	6.720	7.382	7.828	24%	10%	6%	44%
168	Parabiago	20.064	21.711	23.099	23.950	8%	6%	4%	19%
170	Pero	10.030	10.781	10.667	10.373	7%	-1%	-3%	3%
181	Rescaldina	10.974	11.474	11.768	13.025	5%	3%	11%	19%
182	Rho	47.301	50.666	51.848	50.246	7%	2%	-3%	6%
194	San Giorgio su Legnano	6.044	6.053	6.234	6.173	0%	3%	-1%	2%
201	San Vittore Olona	6.075	6.657	6.828	7.437	10%	3%	9%	22%
229	Vanzago	5.014	5.139	5.668	6.783	2%	10%	20%	35%
2	Albizzate	4.625	5.135	5.077	4.919	11%	-1%	-3%	6%
5	Arsago Seprio	3.047	3.822	4.106	4.409	25%	7%	7%	45%
12	Besnate	4.072	4.533	4.645	4.822	11%	2%	4%	18%
26	Busto Arsizio	78.601	79.728	77.094	75.916	1%	-3%	-2%	-3%
29	Cairate	7.027	7.196	6.969	7.301	2%	-3%	5%	4%
32	Cardano al Campo	10.139	11.471	11.360	12.084	13%	-1%	6%	19%
33	Carnago	4.564	4.569	4.999	5.639	0%	9%	13%	24%
39	Casorate Sempione	4.391	4.308	4.510	5.070	-2%	5%	12%	15%
40	Cassano Magnago	17.335	19.917	20.608	20.668	15%	3%	0%	19%
42	Castellanza	15.011	15.936	15.586	14.569	6%	-2%	-7%	-3%
44	Castelseprio	923	1.077	1.097	1.237	17%	2%	13%	34%
47	Castronno	3.595	4.520	4.593	4.824	26%	2%	5%	34%
48	Cavaria con Premezzo	4.673	4.514	4.632	4.788	-3%	3%	3%	2%
67	Fagnano Olona	10.264	10.488	10.372	10.418	2%	-1%	0%	2%

Inquadramento territoriale

CODICE ISTAT	COMUNI	1971	1981	1991	2001	Incr. % 1971-81	Incr. % 1981-91	Incr. % 1991-01	Incr. % 1971-01
68	Ferno	3.590	5.166	6.134	6.364	44%	19%	4%	77%
70	GALLARATE	43.685	47.259	44.977	46.361	8%	-5%	3%	6%
77	Golasecca	2.430	2.569	2.531	2.485	6%	-1%	-2%	2%
78	Gorla Maggiore	3.424	4.087	4.598	4.836	19%	13%	5%	41%
79	Gorla Minore	5.676	6.327	6.882	7.446	11%	9%	8%	31%
85	Jerago con Ornago	4.068	4.340	4.381	4.688	7%	1%	7%	15%
89	Lonate Ceppino	3.361	3.393	3.663	4.068	1%	8%	11%	21%
90	Lonate Pozzollo	9.681	10.967	10.870	11.480	13%	-1%	6%	19%
98	Marnate	4.577	5.576	5.639	5.967	22%	1%	6%	30%
106	Mornago	3.149	3.485	3.556	4.163	11%	2%	17%	32%
107	Oggiona con S. Stefano	3.039	3.606	4.071	4.274	19%	13%	5%	41%
108	Olgiate Olona	8.603	9.331	10.074	10.801	8%	8%	7%	26%
118	Samarate	13.362	14.535	15.107	15.350	9%	4%	2%	15%
121	Solbiate Arno	3.288	3.522	4.057	4.027	7%	15%	-1%	22%
122	Solbiate Olona	3.929	4.205	4.792	5.594	7%	14%	17%	42%
123	Somma Lombardo	16.023	16.913	16.379	16.247	6%	-3%	-1%	1%
124	Sumirago	4.249	5.059	5.296	5.849	19%	5%	10%	38%
127	Tradate	16.023	16.473	15.921	15.960	3%	-3%	0%	0%
133	Varese	83.239	90.527	85.687	80.511	9%	-5%	-6%	-3%
138	Vergiate	6.945	7.645	8.086	8.414	10%	6%	4%	21%
140	Vizzola Ticino	451	452	423	428	0%	-6%	1%	-5%

Tabella 16 - La tendenza insediativa in Gallarate e nei 50 comuni contermini

Inquadramento territoriale

CODICE ISTAT	Comuni	Unità locali 1951	Addetti 1951	Unità locali 1961	Addetti 1961	Unità locali 1971	Addetti 1971	Unità locali 1981	Addetti 1981	Unità locali 1991	Addetti 1991	Unità locali 2001	Addetti 2001
9	Arese	60	264	91	767	166	14.186	640	22.461	822	14.502	1.494	8.435
46	Canegrate	128	1.332	236	1.845	310	1.787	481	2.831	614	2.689	742	2.429
72	Cerro Maggiore	252	2.518	378	2.843	445	2.514	716	3.119	827	3.544	939	3.561
116	Lainate	193	1.552	312	3.117	579	6.413	969	8.396	1.461	9.928	1.916	12.382
118	Legnano	1.638	28.067	2.039	23.764	2.077	20.187	2.838	24.204	2.893	21.434	5.125	1.859
146	Milano	67.457	545.967	85.447	754.083	94.842	742.855	107.889	818.188	112.289	76.117	173.121	688.427
157	Nerviano	225	2.521	524	4.807	805	6.038	1.159	732	1.204	7.205	1.225	6.202
167	Pogliano Milanese	45	105	50	115	87	186	202	644	316	882	667	3.589
168	Parabiago	655	6.159	886	7.882	981	7.269	1.216	9.047	1.571	8.019	2.049	6.514
170	Pero	76	214	244	2.638	491	6.879	739	8.121	931	7.989	1.098	7.783
181	Rescaldina	198	2.645	307	3.859	385	3.851	518	4.201	572	3.892	890	4.486
182	Rho	683	5.966	125	10.508	1.693	13.645	237	18.016	3.002	20.439	4.145	17.814
194	San Giorgio su L.	145	1.448	195	1.562	215	2.084	292	2.206	347	2.321	442	1.892
201	San Vittore Olona	205	2.389	293	2.482	348	2.123	466	2.522	383	2.293	588	2.211
229	Vanzago	71	568	99	379	151	548	199	791	299	858	401	1.101
2	Albizzate	141	1.532	213	2.192	256	2.229	345	2.458	368	2.278	406	1.834
5	Arsago Seprio	68	304	111	583	149	774	282	1.116	375	148	416	1.442
12	Besnate	99	905	162	1.317	223	1.408	306	1.807	361	1.624	406	1.581
26	Busto Arsizio	2.802	26.152	3.639	30.798	3.953	28.355	5.418	32.816	5.792	31.375	8.004	26.075
29	Cairate	135	1.784	193	2.305	292	2.423	521	2.132	530	2.222	519	1.929
32	Cardano Al Campo	140	565	260	113	427	246	764	4.326	884	5.253	993	4.441
33	Carnago	125	1.257	158	1.582	198	169	310	1.888	337	1.538	486	1.537
39	Casorate Sempione	113	581	175	768	240	968	338	1.402	380	1.459	398	1.128
40	Cassano Magnago	357	2.142	584	2.802	845	4.122	1.549	623	1.661	7.416	173	642
42	Castellanza	342	6.777	535	633	662	772	1.057	8.135	1.141	7.457	1.375	6.554
44	Castelseprio	25	81	42	484	60	252	99	567	97	385	110	498
47	Castronno	64	369	93	799	129	1.016	258	1.479	346	1.862	374	1.462

Inquadramento territoriale

CODICE ISTAT	Comuni	Unità locali 1951	Addetti 1951	Unità locali 1961	Addetti 1961	Unità locali 1971	Addetti 1971	Unità locali 1981	Addetti 1981	Unità locali 1991	Addetti 1991	Unità locali 2001	Addetti 2001
48	Cavaria Con Premezzo	147	1.383	221	2.258	252	2.208	330	2.536	336	2.488	396	2.131
67	Fagnano Olona	241	3.858	317	337	437	2.992	622	3.455	735	3.506	796	3.092
68	Ferno	90	772	148	787	200	116	324	1.351	405	1.841	553	3.332
70	Gallarate	1.491	16.903	2.159	20.272	2.773	19.109	4.074	2.332	3.854	22.318	5.863	22.059
77	Golasecca	53	432	80	757	108	697	157	772	152	668	166	587
78	Gorla Maggiore	75	309	97	655	122	529	232	852	320	1.281	351	1.332
79	Gorla Minore	146	477	160	610	276	246	454	3.114	552	3.295	558	3.195
85	Jerago Con Orago	109	909	171	1.149	214	1.367	319	1.724	353	1.739	388	1.812
89	Lonate Ceppino	52	440	79	249	103	949	236	1.238	249	1.359	285	1.294
90	Lonate Pozzolo	252	1.873	367	2.742	505	3.342	913	4.639	908	4.745	1.011	4.387
98	Marnate	73	471	101	1.396	151	607	394	1.337	396	1.574	511	1.897
106	Mornago	61	621	94	556	167	1.128	239	1.391	270	1.633	316	1.621
107	Oggiona con S Stef.	64	785	114	1.073	151	1.307	271	1.842	324	1.917	324	172
108	Olgiate Olona	160	2.023	249	2.761	375	3.518	654	3.947	760	3.898	931	3.869
118	Samarate	262	2.483	471	4.121	666	6.009	1.056	8.271	1.077	77	1.241	5.796
121	Solbiate Arno	118	2.265	159	3.252	172	3.304	261	3.022	323	2.774	352	2.159
122	Solbiate Olona	80	926	137	1.818	157	2.434	281	2.453	337	2.431	365	1.898
123	Somma Lombardo	417	5.155	591	6.732	685	6.769	1.191	88	1.312	958	1.439	12.065
124	Sumirago	100	316	121	435	170	117	324	171	368	184	406	1.824
127	Tradate	433	3.005	494	4.085	593	4.662	1.265	6.966	118	6.864	1.394	4.741
133	Varese	2.598	20.018	3.425	28.303	4.248	28.989	7.206	42.407	7.694	42.223	9.337	31.388
138	Vergiate	176	1.346	282	215	366	2.597	570	3.631	704	3.496	787	3.387
140	Vizzola Ticino	8	66	16	80	17	368	34	176	47	185	61	686

Tabella 17 - Unità Locali e degli Addetti negli intervalli intercensuari tra il 1951 e il 2001

Il quadro infrastrutturale di grande scala

I nuovi trafori alpini del Sempione-Lötschberg e del Gottardo

Il quadro infrastrutturale di scala europea dei prossimi anni è dominato in Lombardia dal completamento dei nuovi trafori ferroviari del Sempione-Lötschberg e del Gottardo e dal ruolo che verrà ad assumere l'aeroporto della Malpensa.

Per quanto riguarda i nuovi trafori, la loro realizzazione si è imposta per la crescita del trasporto merci attraverso le Alpi che, se non indirizzato verso la ferrovia, si sarebbe necessariamente riversato su strade e autostrade.

La crescita degli spostamenti merci attraverso le Alpi dipende in misura marginale ($\pm 3\%$)²⁵ dalla presenza o meno dei nuovi valichi in corso di realizzazione e di quelli programmati, compresi il Fréjus e il Brennero.

L'inarrestabilità della crescita di questi spostamenti è dovuta essenzialmente:

- all'entrata nel processo economico globale di nuove quantità di popolazione (l'allargamento della comunità economica europea, entro e fuori l'UE, i Paesi in via di sviluppo, da quelli dell'area mediterranea a quelli asiatici, Cina e India, a quelli dell'America del Sud) che esprime un'offerta sempre più estesa nella varietà delle produzioni ed esprimerà una domanda corrispondente alla crescita dei livelli di consumo;
- all'accelerazione e alla trasformazione dei processi produttivi e distributivi, che porta le imprese a valutare un rischio di obsolescenza delle merci superiore a quello delle immobilizzazioni finanziarie derivanti dallo stoccaggio.

La dinamica dei flussi negli ultimi 25 anni del trasporto merci transalpino, che direttamente interessa i corridoi del Gottardo e del Sempione è riportata nella seguente tabella²⁶ che mostra come il volume totale di merci trasportate attraverso le Alpi sia più che raddoppiato tra il 1981 e il 2005 con un 35% assorbito dalla strada e un 65% dalla ferrovia il 65%; inoltre mostra come l'aumento delle merci trasportate sia stato soprattutto assorbito dalla strada nonostante sia cresciuta del 62% la capacità di trasporto merci della ferrovia.

Nonostante il forte apporto della componente ferroviaria in termini di tonnellate, il numero dei mezzi pesanti in transito attraverso le Alpi tra la Svizzera e l'Italia tra il 1981 e il 2000 (anno dell'apertura della galleria stradale del S. Gottardo) è aumentato di oltre quattro volte, passando dai 312.000 veicoli merci pesanti del 1981 a 1.304.000 del 2000.

La politica della Confederazione elvetica, che da un lato ha sostenuto il trasferimento del traffico su ferro con incentivi finanziari e dall'altro ha gradualmente ammesso, tra il 2000 e il 2005, i camion da 40 tonnellate, ha prodotto una riduzione dei veicoli pesanti del 7,3%, che tuttavia nel 2005 sono quattro volte superiori a quelli del 1981.

²⁵ Studio di Scenario della Prognos sull'andamento degli attraversamenti delle Alpi, commissionato dalla DG VII della Commissione Europea, 1997.

²⁶ Fonte: Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni

Anno	Totale	Ripartizione % tra strada e ferrovia			
		Milioni di tonnellate	Su strada in %	Milioni di tonnellate	Su ferrovia in %
1981	16.3	10	1.6	90	14.7
1985	16.7	16	2.7	84	14.0
1990	22.2	19	4.2	81	18.0
1995	24.5	27	6.6	73	17.9
2000	29.6	30	8.9	70	20.6
2001	31.2	33	10.4	67	20.8
2002	29.9	35	10.6	65	19.3
2003	32.1	36	11.6	64	20.5
2004	35.5	35	12.5	65	23.0
2005	36.6	35	12.9	65	23.7

Tabella 18 - Il trasporto merci stradale e ferroviario transalpino dal 1981 al 2005

La prospettiva di aumento di capacità ferroviaria consentirà di ridurre la quota di trasporto merci su strada in territorio svizzero e nei tunnel stradali di valico ma produrrà, nel contempo, una concentrazione di traffico stradale in uscita dai terminal intermodali di Hupac di Busto Arsizio e Gallarate e del Centro Interscambio Merci di Novara, alimentati dalla linea Bellinzona-Luino-Novara, attraverso il Gottardo, e dalla linea Domodossola-Novara, attraverso il Lötschberg-Sempione.

Accanto ai grandi movimenti europei, che si sviluppano tendenzialmente tra l'Est e l'Ovest dell'Europa, sta crescendo la domanda tra il Nord e il Sud dell'Europa, che interessa l'arco alpino sia per lo spostamento di beni che di persone.

I nuovi trafori ferroviari non costituiscono solo il collegamento tra l'Italia e la Valle del Reno, ma tra il Mediterraneo e il Nord Europa, e rendono potenzialmente competitivi i porti italiani di Genova e Gioia Tauro per il trasporto che attraversa l'Atlantico e sia diretto in Estremo Oriente e regioni, come la Lombardia, capaci di intercettare questi flussi per farne oggetto di quella logistica "intelligente" rivolta al *quasi-manufacturing*.

La rete ferroviaria e la posizione di Gallarate

Gallarate è posta immediatamente a valle della confluenza delle linee ferroviarie del Sempione e del Gottardo attraverso Luino, oltreché della linea Milano-Varese, collegata tra qualche anno, alla linea del Gottardo attraverso l'Arcisate-Stabio.



Figura 21 - La rete ferroviaria della Lombardia

La linea Milano-Gallarate-Domodossola-(Svizzera), che raccoglie tutte e tre queste diretrici, ha una capacità di 230 treni/giorno ed è percorsa da 24 treni internazionali per la Svizzera e la Francia, attraverso il tunnel del Sempione; oltreché essere fondamentale per l'intera Lombardia, interessa Gallarate perché attraverso Milano, la collega con l'intera rete nazionale in quanto sul Nodo ferroviario di Milano confluiscano:

- la Milano-Novara-Torino-(Francia) è percorsa da 27 treni nazionali ed internazionali per la Francia e la Spagna;
- la Milano-Chiasso-(Svizzera) è percorsa da 35 treni internazionali diretti in Svizzera e Germania, attraverso il tunnel del San Gottardo;
- la Milano-Brescia è percorsa da 50 treni nazionali ed internazionali e mette in relazione Milano, attraverso Verona, con la linea del Brennero per l'Austria e la Germania;
- la Milano-Bologna è percorsa da 98 treni nazionali ed internazionali, che a Bologna si diramano sulla Firenze-Roma e la linea adriatica.
- La Milano-Genova è percorsa da 32 treni nazionali, che a Genova si diramano sulla linea Genova-Ventimiglia e la linea tirrenica.

Il servizio regionale e suburbano

Oltreché dai treni di lunga percorrenza, Gallarate è collegata a Milano dalle linee suburbane S5 Pioltello-Milano-Varese e treni regionali REXP e CEXP, con 156 treni al giorno, corrispondenti ad una capacità di 156.000 passeggeri.

A Milano, la linea consente, attraverso il Passante ferroviario “Garibaldi-Vittoria” l'interscambio con le linee:

- S1 Milano Porta Vittoria-Saronno
- S2 Milano Porta Vittoria-Seveso/Mariano Comense
- S3 Milano Cadorna-Saronno
- S4 Milano Cadorna-Camnago/Meda
- S5 Pioltello-Gallarate-(Varese)

Inquadramento territoriale

- S6 Milano Porta Vittoria-Novara
- S7 Besana-Milano Porta Garibaldi (in progetto)
- S8 Carnate-Milano Porta Garibaldi (in progetto)
- S9 Milano San Cristoforo-Seregno
- S10 Milano Porta Vittoria-Milano Bovisa

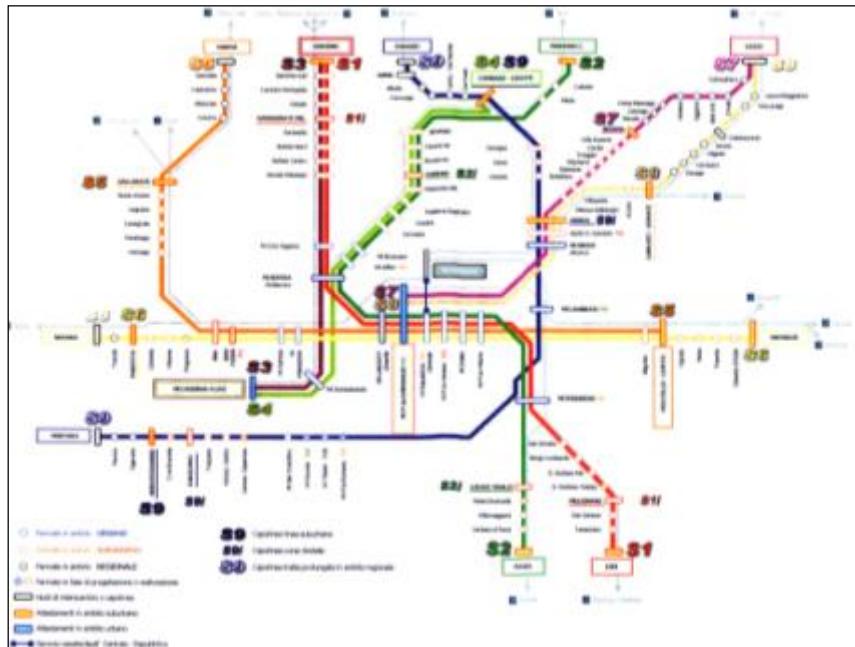


Figura 22 - Il Servizio Ferroviario Suburbano: Linee “S” - Anno 2008

I collegamenti aerei

Gallarate è il polo urbano più prossimo all'aeroporto della Malpensa, al cui ruolo e sviluppo sono strettamente connesse le sue prospettive.

L'aeroporto della Malpensa costituisce una risorsa indispensabile per l'intera economia lombarda nella sfida imposta dalla globalizzazione dei mercati, in quanto nessuna delle aree economicamente forti in Europa, comparabili con quella del Nord Italia, è sprovvista di un aeroporto che ne garantisca i collegamenti di vasto raggio; del rafforzamento di Malpensa hanno, in particolare, bisogno le 7.000 multinazionali lombarde che investono all'estero, pari al 41% del totale nazionale, e le 4.000 multinazionali straniere, pari al 52% presente in Italia.

Lo scalo aeroportuale di Malpensa con le opere tese a garantirne l'accessibilità stradale e ferroviaria hanno rappresentato l'intervento infrastrutturale più importante realizzato negli ultimi due decenni in Lombardia.

Dopo la apertura ha assunto un ruolo decisivo nello sviluppo competitivo del sistema lombardo e la sua crescita, e il posizionamento raggiunto da Malpensa in questi anni, è stata la naturale conseguenza delle esigenze di mobilità aerea del sistema urbano lombardo, che ha consentito alle aziende e agli operatori del nord Italia di stabilire relazioni business a livello mondiale.

Il processo di *dehubbing* dell'aeroporto, conseguente alle scelte aziendali di Alitalia, che hanno provocato tra il 2007 e il 2008 un calo del 19% dei passeggeri, è evidenziato dalla tabella seguente, che mette a confronto i programmi operativi del giugno 2007 e del giugno 2008.

Inquadramento territoriale

I dati evidenziano un taglio di 52 destinazioni su 85 e la diminuzione dei posti settimanali offerti dal vettore sullo scalo milanese, passati da quasi 143 mila a poco più di 30 mila. Ne sono risultati particolarmente penalizzate le destinazioni intercontinentali che registrano i tagli di 17 destinazioni su 26 e di 30 mila su 38 mila posti.

Macroarea di destinazione	Giugno 2007		Giugno 2008		Var	
	Nr destinazioni	Posti	Nr destinazioni	Posti	Nr destinazioni	Posti
Africa: Central/Western Africa	3	3.565	-	-	3	3.565
Africa: North Africa	5	6.922	5	3.275	-	3.647
Asia: North East Asia	3	4.542	1	873	2	3.669
Asia: South Asia	2	2.904	-	-	2	2.904
Europe: Eastern/Central Europe	18	22.180	8	6.247	10	15.933
Europe: Western Europe	41	82.649	16	16.413	25	66.236
Latin America: Lower South America	2	3.201	1	873	1	2.328
Latin America: Upper South America	1	1.050	-	-	1	1.050
Middle East	5	6.143	1	393	4	5.750
North America	5	9.737	1	2.037	4	7.700
Totale	85	142.893	33	30.111	52	112.782

Tabella 19 - Offerta di Alitalia su Malpensa: confronto stagioni estive 2008 e 2007

Fonte: IReR, elaborazioni su programmi operativi delle compagnie aeree.

In questo quadro è dato ad oggi osservare il cambio di ruolo assunto dall'aeroporto, la cui gestione ha consentito una ripresa della crescita dei voli, delle de

Nella consapevolezza dell'importanza strategica rivestita dall'aeroporto di Malpensa per la Lombardia e per tutti il nord Italia e nella logica del potenziamento dei sistemi e delle infrastrutture di trasporto per il miglioramento della qualità della vita e della competitività del sistema economico, la Regione Lombardia ha con costanza sostenuto e difeso il ruolo dello scalo.

Anzi, definita la strategia industriale di CAI, Regione Lombardia ha posto in atto azioni autonome di rilancio che richiederanno un fisiologico periodo, purtroppo non breve, di assestamento, nonché interventi a tutela dell'occupazione tramite accordi sugli ammortizzatori sociali.

La rete stradale regionale

L'Autostrada dei Laghi

Il territorio comunale è attraversato dall'Autostrada dei Laghi A8 che a nord del casello autostradale di Gallarate si biforca per Varese e per Sesto Calende.

L'autostrada è nata negli anni venti del XX secolo, per unire Milano alle città di Como e Varese e con le zone turistiche del Lago di Como e del Lago Maggiore. Oggi si compone di tre autostrade ufficialmente classificate come A8 (intera estensione), A9 (intera estensione) e A8/A26 (per il tratto Gallarate-Sesto Calende).

Inquadramento territoriale

Di quella che diverrà l'autostrada dei Laghi e che sarà la prima autostrada a pedaggio realizzata in Italia e nel Mondo, il primo tratto tra Milano e Lainate fu inaugurato il 21 settembre del 1924 ²⁷.

Meno di un anno dopo, il 28 giugno 1925, fu inaugurato il tratto da Lainate a Como (attualmente classificato come A9), per una lunghezza di 24 chilometri. Sempre nel 1925 fu realizzato il tratto Gallarate-Sesto Calende, di 11 chilometri, classificato ora come A8/A26.

Il tratto Como-Chiasso è stato aperto al traffico il 10 settembre 1960.

L'autostrada dei laghi è la prima e unica autostrada italiana che utilizza il sistema del *car pooling* che consente, in determinate fasce orarie, di risparmiare sul pedaggio autostradale a patto che l'auto sia occupata da almeno 4 persone.

La Strada Statale 336 "dell'Aeroporto della Malpensa"

La Strada Statale 336 "dell'Aeroporto della Malpensa" attraversa da est a ovest la parte sud del territorio comunale. La statale collega l'autostrada Milano-Varese (allo svincolo di Busto Arsizio) ai due terminal dell'Aeroporto Intercontinentale di Milano-Malpensa con un percorso a quattro corsie complessive su due carreggiate separate; prosegue poi, con carreggiata unica, passando per Somma Lombardo e scavalca il Ticino congiungendosi alla strada statale 32 Ticinese in prossimità di Varallo Pombia.

Il 30 marzo 2008 è stata aperta al traffico la prosecuzione della superstrada verso sud (SS 336 dir o Superstrada Malpensa-Boffalora), attraverso il territorio ad est del Ticino tra le province di Varese e Milano, sino ad innestarsi sulla ex Strada Statale 11 Padana Superiore a Magenta, circa un chilometro oltre il casello di Marcallo-Mesero (già "Boffalora") dell'autostrada Torino-Milano al fine di migliorare la viabilità della regione.

Per i bassi livelli di traffico, la statale costituisce una alternativa per chi da Milano intende raggiungere l'aeroporto della Malpensa, rispetto al percorso tradizionale lungo la A8 fino a Busto Arsizio e la successiva SS 336, spesso è molto trafficata nei pressi di Gallarate.

La Statale 33 del Sempione

Voluta da Napoleone Bonaparte, con ordine del 7 settembre 1800, come parte del lunghissimo corridoio che doveva collegare Milano con Parigi, passando per il basso varesotto, il fiume Ticino, lungo un tratto del Lago Maggiore, la Ossola, varcare il passo del Sempione entrando in Svizzera, e poi attraverso quest'ultima, giungere in Francia fino a Parigi.

Per costruirla vennero uniti e ingranditi molti antichi sentieri e alcuni tratti di nuova realizzazione, come ad esempio quello tra Somma Lombardo, Vergiate e Sesto Calende, che originariamente era costituito dall'Antica Ducale che transitava nella brughiera della Malpensa e che, da Somma Lombardo in poi, correva parallelamente al fiume Ticino attraversando la brughiera della Garzonera e le colline Corneliane, poggiando tuttavia su terreni poco stabili.

Il percorso inizia a Milano partendo dall'Arco della Pace di Piazza Sempione, percorre corso Sempione e via Gallarate e poi prosegue attraverso i centri abitati di Pero, Rho, Barbaiana di Lainate, Pogliano Milanese, Nerviano, San Lorenzo di Parabiago, San Vittore Olona, Legnano, attraversa Castellanza, interseca la strada statale 527 Bustese, da Monza a Oleggio, sfiora Busto

²⁷ L'autostrada dei Laghi venne costruita senza una normativa precisa in quanto la prima definizione normativa ufficiale risale solo al 1933 con il Regio Decreto n. 1740 del 1933 che definiva le autostrade come strade riservate ai soli autoveicoli.

Inquadramento territoriale

Arsizio, attraversa Gallarate, Casorate Sempione, un brevissimo tratto del comune di Arsago Seprio, Somma Lombardo, Vergiate e Sesto Calende.

Attraversato il Ticino sul ponte di ferro sia stradale che ferroviario, costruito nel 1882, prosegue poi in Piemonte sfiorando Castelletto sopra Ticino, Dormelletto e Arona.

I centri successivi attraversati sono Meina, Solcio di Lesa, Lesa, Belgirate, Stresa, Baveno, Feriolo di Baveno, Gravellona Toce, dove interseca la strada statale 34 del Lago Maggiore, che porta a Verbania, Cannobio e in Svizzera a Locarno.

Provenendo da Sud il "Sempione" attraversa Gallarate correndo poco distante dalla linea ferroviaria (viale Milano), lambisce il centro storico a nord (piazza San Lorenzo, via Borghi, via XX Settembre, via Roma) e all'intersezione con la via Torino riprende la denominazione di corso Sempione correndo proprio in fregio alla linea ferroviaria.

La strada provinciale 341 Gallaratese

La strada provinciale 341 Gallaratese, da Novara a Gallarate, inizia a Novara, nella periferia est della città, e collega la città piemontese con Varese. Percorre la fascia di pianura compresa tra il corso del Ticino e l'Autostrada A8; toccato il Comune di Galliate, entra poco dopo in Lombardia e passa per Turbigo, Castano Primo, Samarate, dove interseca la strada statale 336 dell'Aeroporto della Malpensa.

A Gallarate (via Torino) confluiscce nella strada statale 33 del Sempione ed attraversa la città (via Ronchetti, via Pegoraro, via Varese) proseguendo verso nord, parallela all'autostrada A8, attraverso i comuni di Cavaria con Premezzo, Jerago con Orago, Albizzate, Castronno, Gazzada Schianno e Varese.

In seguito al Decreto Legislativo n. 112 del 1998, dal 2001, la gestione da Gallarate a Varese è passata dall'ANAS alla Regione Lombardia, che ha ulteriormente affidato le competenze alla Provincia di Varese.

Il Sistema Viabilistico Pedemontano

In un prossimo futuro il territorio lombardo sarà interessato dalla realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano.

Grazie alla connessione con le molteplici arterie di penetrazione intercettate (A8-A26, A8, SS233, "Varesina", A9, SS35 "dei Giovi", SS36 "del lago di Como e dello Spluga", Tangenziale Est di Milano, ecc.), la realizzazione di questo nuovo asse trasversale consentirà di drenare il traffico che si genera a nord del capoluogo e che non avrà più la necessità di gravitare sul tratto urbano dell'Autostrada Torino-Venezia.

L'opera consentirà, altresì, di potenziare in modo agevole ed efficace il sistema dei collegamenti del tessuto produttivo lombardo con i tre aeroporti della Malpensa, di Linate e di Orio al Serio²⁸.

²⁸ È un sistema autostradale di 87 Km di cui 31 km in galleria e 4 Km in viadotto. Attraversa 78 comuni di quattro province, (Bergamo-Como-Milano-Varese). Il nuovo tracciato avrà inizio sulla "bretella di Gallarate" tra l'A8 e la SS 336 per Malpensa, prevista dal Piano Territoriale d'Area Malpensa, e si collegherà quindi, in prossimità di Cermenate, alla Variante di Lentate (di recentissima apertura) della SS 35 dei Giovi e proseguirà poi in direzione di Desio (Cesano Maderno), utilizzando un tratto appositamente potenziato della superstrada Milano Meda (SS 35) con un raccordo tramite la Novedratese per assicurare un collegamento del bacino lecchese a Malpensa. Da questo punto è prevista la partenza della nuova direttrice autostradale Desio-Vimercate (tangenziale est di Milano) sino all'innesto sull'A4 Milano-Venezia a ovest dell'Adda, consentendo altresì l'allacciamento con il sistema tangenziale di Bergamo in costruzione.

Inquadramento territoriale

Il rafforzamento di questo collegamento pedemontano, tra le città di corona a nord rappresenta la risoluzione di un problema territoriale strategico per l'intera Lombardia, passaggio fondamentale per consolidare lo storico carattere urbano policentrico della Regione.

La Pedemontana, la S.P. 341, la variante S.P. 33 e la tangenziale di Somma Lombardo 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 provincia di Varese.

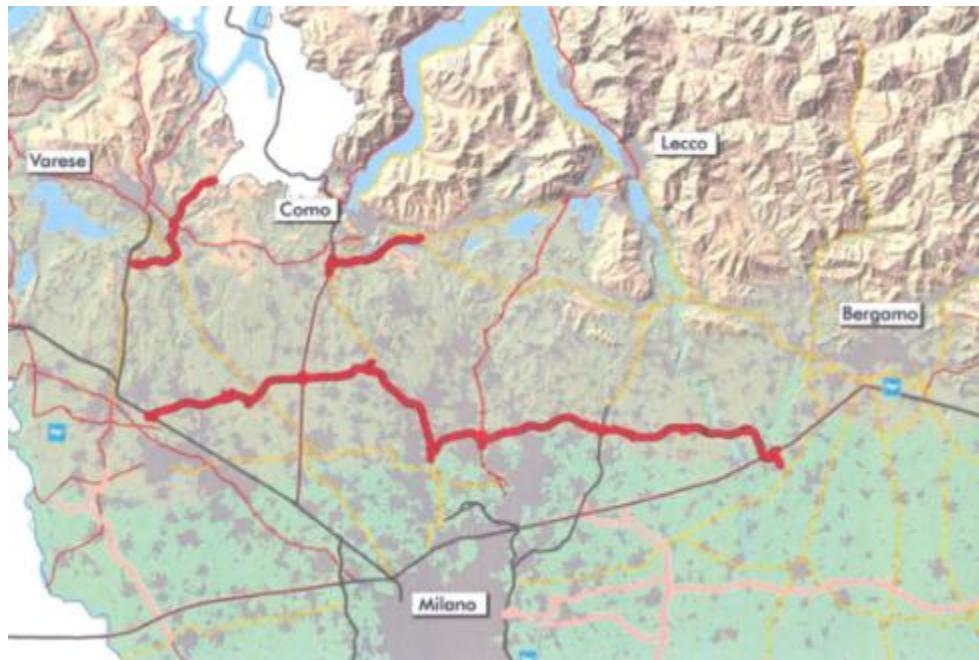


Figura 23 - Il Sistema Pedemontano

L'opera sarà realizzata in tempi ridotti dallo snellimento delle procedure adottate: nel febbraio 2007 si è costituita la società CAL e la sottoscrizione dell'Accordo di Programma, nell'aprile 2007 è stata fatta la sottoscrizione della nuova convenzione tra CAL e Autostrada Pedemontana Lombarda Spa con sostanziale ridefinizione del cronoprogramma e avvio lavori dei primi lotti a marzo 2010²⁹.

Nell'ambito del progetto della Pedemontana è stato recentemente prevista, nell'intesa tra il Comune di Gallarate e la Regione Lombardia, la connessione tra la stessa Pedemontana e la SS 336. questo intervento assolve un ruolo di particolare importanza nella tutela della viabilità interna al territorio comunale di Gallarate in quanto canalizza i flussi provenienti dalla Pedemontana diretti verso la Malpensa, mettendoli in diretto collegamento con la direttrice Boffalora-Malpensa.

²⁹ Nel luglio 2007 è avvenuta la pubblicazione dei bandi per l'affidamento a contraente generale per (Tangenziale di Varese, Tangenziale di Como, Tratta A) e della progettazione (tratte B1,B2, C,D). Segue il completamento della procedura di adozione della nuova Convenzione ed emanare il decreto interministeriale di approvazione della convenzione autostradale entro il 15 settembre. Si prevede di concludere le procedure di gara entro il 1° febbraio 2008 per la progettazione definitiva, entro il 1° giugno 2008 per contraente generale e, approvato il progetto definitivo entro il 1° luglio 2009, avviare i lavori entro il 10 marzo 2010 da concludere entro il 2015.

La pianificazione sovracomunale

I riferimenti pianificatori che hanno rilevanza ai fini della predisposizione del PGT sono costituiti dalla declinazione degli obiettivi e delle strategie regionali espresse attraverso il Piano Territoriale Regionale, le disposizioni normative del Piano Territoriale Paesistico Regionale, del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Varese, il Piano del Parco Territoriale Regionale del Parco della Valle del Ticino, il Piano d'Area Malpensa.

Il Piano Territoriale Regionale

Gli obiettivi strategici di sviluppo territoriale espressi nel Piano Territoriale Regionale di carattere generale sono quelli tesi a rafforzare la competitività della Regione, proteggere e valorizzare le risorse, riequilibrare il territorio.

Questi tre “macro” obiettivi sono declinati in obiettivi specifici, che si richiamano integralmente in quanto ad essi il PGT di Gallarate si rapporta, laddove siano riferibili alla realtà locale.

I 24 obiettivi sono così formulati:

- 1) *Favorire, come condizione necessaria per la valorizzazione dei territori, l'innovazione, lo sviluppo della conoscenza e la sua diffusione:*
 - a. *in campo produttivo (agricoltura, costruzioni e industria) e per ridurre l'impatto della produzione sull'ambiente*
 - b. *nella gestione e nella fornitura dei servizi (dalla mobilità ai servizi) nell'uso delle risorse e nella produzione di energia*
 - c. *nelle pratiche di governo del territorio, prevedendo processi partecipativi e diffondendo la cultura della prevenzione dei rischio*
- 2) *Favorire le relazioni di lungo e di breve raggio, tra i territori della Lombardia e tra il territorio regionale e l'esterno, intervenendo sulle reti materiali (infrastrutture di trasporto e reti tecnologiche) e immateriali (sistema delle fiere, sistema delle università, centri di eccellenza, network culturali), con attenzione alla sostenibilità ambientale e all'integrazione paesaggistica*
- 3) *Assicurare a tutti i territori della regione e a tutti i cittadini l'accesso ai servizi pubblici e di pubblica utilità, attraverso una pianificazione integrata delle reti della mobilità, tecnologiche, distributive, culturali, della formazione, sanitarie, energetiche e dei servizi*
- 4) *Perseguire l'efficienza nella fornitura dei servizi pubblici e di pubblica utilità, agendo sulla pianificazione integrata delle reti, sulla riduzione degli sprechi e sulla gestione ottimale dei servizi*
- 5) *Migliorare la qualità e la vitalità dei contesti urbani e dell'abitare nella sua accezione estensiva di spazio fisico, relazionale, di movimento e identitaria (contesti multifunzionali, accessibili, ambientalmente qualificati e sostenibili, paesaggisticamente coerenti e riconoscibili) attraverso:*
 - a. *la promozione della qualità architettonica degli interventi*
 - b. *la riduzione dei fabbisogno energetico degli edifici*
 - c. *il recupero delle aree degradate*
 - d. *la riqualificazione dei quartieri di ERP*
 - e. *l'integrazione funzionale*
 - f. *il riequilibrio tra aree marginali e centrali*
 - g. *la promozione di processi partecipativi*
- 6) *Porre le condizioni per un'offerta adeguata alla domanda di spazi per la residenza, la produzione, il commercio, lo sport e il tempo libero, agendo prioritariamente su contesti da riqualificare o da recuperare e riducendo il ricorso all'utilizzo di suolo libero*
- 7) *Tutelare la salute del cittadino attraverso il miglioramento della qualità dell'ambiente, la prevenzione e il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico, luminoso e atmosferico*
- 8) *Perseguire la sicurezza dei cittadini rispetto ai rischi derivanti dai modi di utilizzo del territorio, agendo sulla prevenzione e diffusione della conoscenza dei rischio (idrogeologico, sismico, industriale, tecnologico, derivante dalla mobilità, dagli usi del sottosuolo, dalla presenza di manufatti, dalle attività estrattive), sulla pianificazione e sull'utilizzo prudente e sostenibile dei suolo e delle acque*
- 9) *Assicurare l'equità nella distribuzione sul territorio dei costi e dei benefici economici, sociali e ambientali derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio*

Inquadramento territoriale

- 10) Promuovere l'offerta integrata di funzioni turistico-ricreative sostenibili, mettendo a sistema le risorse ambientali, culturali, paesaggistiche e agroalimentari della regione e diffondendo la cultura del turismo non invasivo
- 11) Promuovere un sistema produttivo di eccellenza attraverso:
 - a. il rilancio del sistema agroalimentare come fattore di produzione ma anche come settore turistico, privilegiando le modalità di coltura a basso impatto e una fruizione turistica sostenibile
 - b. il miglioramento della competitività del sistema industriale tramite la concentrazione delle risorse su aree e obiettivi strategici, privilegiando i settori a basso impatto ambientale
 - c. lo sviluppo del sistema fieristico con attenzione alla sostenibilità
- 12) Valorizzare il ruolo di Milano quale punto di forza del sistema economico, culturale e dell'innovazione e come competitore a livello globale
- 13) Realizzare, per il contenimento della diffusione urbana, un sistema policentrico di centralità urbane compatte ponendo attenzione al rapporto tra centri urbani e aree meno dense, alla valorizzazione dei piccoli centri come strumenti di presidio del territorio, al miglioramento del sistema infrastrutturale attraverso azioni che controllino l'utilizzo estensivo di suolo
- 14) Riequilibrare ambientalmente e valorizzare paesaggisticamente i territori della Lombardia, anche attraverso un attento utilizzo dei sistemi agricolo e forestale come elementi di ricomposizione paesaggistica, di rinaturalizzazione del territorio, tenendo conto delle potenzialità degli habitat
- 15) Supportare gli Enti Locali nell'attività di programmazione e promuovere la sperimentazione e la qualità programmatica e progettuale, in modo che sia garantito il perseguimento della sostenibilità della crescita nella programmazione e nella progettazione a tutti i livelli di governo
- 16) Tutelare le risorse scarse (acqua, suolo e fonti energetiche) indispensabili per il perseguimento dello sviluppo attraverso l'utilizzo razionale e responsabile delle risorse anche in termini di risparmio, l'efficienza nei processi di produzione ed erogazione, il recupero e il riutilizzo dei territori degradati e delle aree dismesse, il riutilizzo dei rifiuti
- 17) Garantire la qualità delle risorse naturali e ambientali, attraverso la progettazione delle reti ecologiche, la riduzione delle emissioni climalteranti e inquinanti, il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico e luminoso, la gestione idrica integrata
- 18) Favorire la graduale trasformazione dei comportamenti, anche individuali, e degli approcci culturali verso un utilizzo razionale e sostenibile di ogni risorsa, l'attenzione ai temi ambientali e della biodiversità, paesaggistici e culturali, la fruizione turistica sostenibile, attraverso azioni di educazione nelle scuole, di formazione degli operatori e di sensibilizzazione dell'opinione pubblica
- 19) Valorizzare in forma integrata il territorio e le sue risorse, anche attraverso la messa a sistema dei patrimoni paesaggistico, culturale, ambientale, naturalistico, forestale e agroalimentare e il riconoscimento del loro valore intrinseco come capitale fondamentale per l'identità della Lombardia
- 20) Promuovere l'integrazione paesistica, ambientale e naturalistica degli interventi derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio, tramite la promozione della qualità progettuale, la mitigazione degli impatti ambientali e la migliore contestualizzazione degli interventi già realizzati
- 21) Realizzare la pianificazione integrata del territorio e degli interventi, con particolare attenzione alla rigorosa mitigazione degli impatti, assumendo l'agricoltura e il paesaggio come fattori di qualificazione progettuale e di valorizzazione del territorio
- 22) Responsabilizzare la collettività e promuovere l'innovazione di prodotto e di processo al fine di minimizzare l'impatto delle attività antropiche legate sia alla produzione (attività agricola, industriale, commerciale) che alla vita quotidiana (mobilità, residenza, turismo)
- 23) Gestire con modalità istituzionali cooperative le funzioni e le complessità dei sistemi trans regionali attraverso il miglioramento della cooperazione
- 24) Rafforzare il ruolo di "motore europeo" della Lombardia, garantendo le condizioni per la competitività di funzioni e di contesti regionali forti.

Rispetto ai sei sistemi territoriali individuati a livello regionale, cui viene associato un adeguato contesto d'azione, l'area del Gallaratese viene collocata entro il "Sistema Territoriale Metropolitano", entro il quale si individua per le sue specificità il "sotto-sistema dell'asse del Sempione" costituito dalla conurbazione Legnano - Busto Arsizio - Gallarate, caratterizzata nel suo formarsi da uno sviluppo industriale intenso.

Questo territorio, oggi in fase di “declino” per quanto riguarda la base industriale, viene a rivestire *“un ruolo di primaria importanza nella pianificazione regionale”* a seguito della *“realizzazione del nuovo polo fieristico a Pero-Rho”* e per *“la vicinanza all’aeroporto della Malpensa”*.

In tale contesto i programmi di maggior rilievo sono costituiti dalla valorizzazione dell’aeroporto di Malpensa e dal nuovo Polo fieristico di Milano-Rho-Pero.

Questi due aspetti rivestono carattere di fondamentale importanza per la predisposizione del PGT di Gallarate.

L’aeroporto della Malpensa viene a costituire *“una nuova importante polarità”* suscettibile di notevoli sviluppi che ne possono consentire una consolidata posizione tra i più importanti scali europei. Questi sviluppi sono resi possibili da *“un’offerta complessiva adeguata, soprattutto in termini di qualità”* e da un adeguamento della sua accessibilità regionale e nazionale in particolare attraverso il *“collegamento con la rete ferroviaria nazionale, che consentirebbe l’ampliamento del bacino di utenza anche oltre i confini nazionali”*.

All’aeroporto di Malpensa viene riconosciuta la capacità “di attrarre attività terziarie e produttive che si avvantaggiano dell’accessibilità mondiale propria di un grande aeroporto”, costituendo una grande opportunità per tutto il territorio regionale.

In virtù di questa valenza regionale e *“non strettamente locale”*, occorre *“un’attenta pianificazione e una forte regia di livello regionale”*, capace di anticipare la domanda negli adempimenti amministrativi e nella predisposizione delle strutture necessarie atte a favorire la ricerca di un equilibrato rapporto tra lo sviluppo aeroportuale e l’ambiente.

Questa regia di livello regionale deve essere anche protesa verso la possibilità *“di conquistare”* i potenziali investitori sia stranieri che italiani, effettuando *“una stringente politica di marketing territoriale a livello internazionale”*.

La finalità principale di questa politica, che il PGT deve fare propria *“deve essere quella di attrarre e trattenere funzioni di alto rango e a forte valore aggiunto, garantendo i necessari servizi, ma anche un elevato livello di qualità territoriale, orientando uno sviluppo che non comprometta, con scelte insediativa economicamente appetibili nel breve periodo, la possibilità di creare effetti positivi dal punto di vista economico, ma anche sociale e ambientale.”*

Il rafforzamento del legame tra Malpensa e il nuovo polo fieristico di Rho-Pero è dato funzionalmente dalla presenza della nuova stazione ferroviaria, dove confluiscono i servizi ferroviari regionali e nazionali, la linea di AC e la linea Metropolitana urbana; questo legame tra Malpensa e Fiera offre l’opportunità di *“identificare un’area di forte polarizzazione per lo sviluppo, atta a contribuire al ridisegno territoriale e a dare nuovo impulso ad aree storiche di traino economico della Lombardia”*.

Un polo fieristico non è solo attrattore di attività legate alla presenza della funzione in sé, ma è anche *“una vetrina”* e *“una opportunità”* per il territorio circostante *“in grado di esaltare l’immagine sia come area di produzione manifatturiera che soprattutto come area con favorevoli condizioni per l’insediamento di nuove avanzate attività”*.

Le principali opzioni di infrastrutturazione ferroviaria, che orientano direttamente le previsioni del PGT di Gallarate, riguardano le linee destinate ad adeguare e valorizzare il complessivo sistema primario di linee internazionali e regionali, per il collegamento con la linea del nuovo Gottardo e la “Gronda merci ferroviaria”; precisamente:

Inquadramento territoriale

- "la linea Luino-Laveno-Sesto Calende-Oleggio utilizzata soprattutto per il traffico merci e parte del corridoio europeo dei 2 mari da Rotterdam a Genova aperta contestualmente al traforo del Gottardo, per completare la direttrice verso Novara e Alessandria
- la linea F.S. Arona Rho, che costituisce la tratta lombarda del collegamento, attraverso la galleria del Sempione, tra Milano e Briga (stazione nodale in Svizzera per i convogli provenienti da Parigi via Losanna, Ginevra o Bruxelles via Basilea e Lussemburgo) interessata oltre che dal traffico di lunga percorrenza anche dai treni metropolitani e regionali la linea F.S. Varese-Gallarate e F.N.M. Varese-Milano"

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale

Attraverso il Piano Territoriale Paesistico la Regione Lombardia "persegue la tutela, la valorizzazione e il miglioramento del paesaggio. Per paesaggio si intende, come definito dalla convenzione Europea del Paesaggio (Firenze 20 ottobre 2000), "... una determinata parte del territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni".

Le azioni e le prescrizioni volte alla tutela del paesaggio delineano un quadro di interessi prioritari e strategici della Regione Lombardia. La Pianificazione Paesistica persegue tre grandi finalità:

- la conservazione delle preesistenze e dei relativi contesti (leggibilità, identità ecc.) e la loro tutela nei confronti dei nuovi interventi;
- la qualità paesaggistica degli interventi di trasformazione del territorio (la costruzione dei "nuovi paesaggi");
- la consapevolezza dei valori e la loro fruizione da parte dei cittadini.

Queste tre finalità - conservazione, innovazione, fruizione - si collocano sullo stesso piano e sono tra loro interconnesse. Sono perseguitibili con strumenti diversi.

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (P.T.P.R.) ha natura:

- a. di quadro di riferimento per la costruzione del Piano del Paesaggio Lombardo;
- b. di strumento di disciplina paesistica del territorio.

Tra i Paesaggi della Lombardia, Gallarate fa parte dell'ambito geografico del Varesotto, così descritto:

"Termine geografico probabilmente improprio ma che in generale designa la porzione della provincia di Varese più connotata nei suoi caratteri paesistici. Il termine stesso è stato spesso usato, nella terminologia turistica, come sinonimo di area dai dolci contorni collinari o prealpini, disseminata di piccoli specchi lacustri, ma non priva di alcune sue riconoscibilissime specificità orografiche, come il Sacro Monte di Varese e il vicino Campo dei Fiori o come il Sasso del Ferro sopra Laveno. D'altro canto, la celeberrima veduta ottocentesca della Gazzada, alle porte di Varese, identifica e testimonia dell'alto valore paesaggistico di questo territorio. Varese stessa si è connotata nel passato, assieme alle sue 'castellanze', come modello di città giardino, meta ambita dei villeggianti milanesi."

Il Varesotto detiene a livello regionale il primato della maggior superficie boschiva e inoltre sembra quasi respingere al suo margine meridionale la pressante richiesta di nuovi spazi industriali e commerciali. L'asse stradale Varese-Laveno, in qualche misura, ne assorbe gli urti. Morfologicamente articolato, il sistema delle valli e delle convalli isola le maggiori emergenze montuose e movimenta i quadri percettivi, mutevoli e diversificati nel volgere di brevi spazi. Il caso

più eclatante è forse quello della soglia di Ponte Tresa che raggiunta, dopo un angusto percorso vallivo, apre di fronte a sé lo scenario inatteso del Ceresio. Questa separazione di spazi contribuisce a formare unità territoriali ben riconoscibili quali il Luinese e la Val Veddasca, la Valtravaglia e le altre vallate contermini (Valcuvia, Valganna, Valceresio, Val Marchirolo), l'Anglante (sub-area che comprende le colline e i bacini morenici a sud-ovest di Varese), la Valle Olona e la Valle dell'Arno.

Il contenimento degli ambiti di espansione urbana, il recupero dei molti piccoli centri storici di pregio (basti accennare a Brinzio, Arcumeggia, Castello Cabiaglio, Casalzuigno), la conservazione di un'agricoltura dimensionata sulla piccola proprietà, il governo delle aree boschive e un possibile rilancio delle strutture turistiche obsolete (alberghi, impianti di trasporto ecc.) anche in funzione di poli o itinerari culturali possono essere alcuni degli indirizzi più appropriati per la valorizzazione del paesaggio locale.”

Tra gli ambiti, siti, beni paesaggistici esemplificativi dei caratteri costitutivi del paesaggio locale, devono essere considerati le componenti del paesaggio fisico, del paesaggio naturale, del paesaggio agrario, del paesaggio storico-culturale, del paesaggio urbano (centri storici, centri e nuclei storici montani) e, infine le componenti e i caratteri percettivi del paesaggio.

All'interno del P.T.P.R. è contenuto un Abaco delle principali informazioni paesistico-ambientali, articolato per comuni.

Gli ambiti di criticità, perimetrati nella cartografia del Piano Territoriale Paesistico rappresentano ambiti di rilevante complessità paesistica, segnalati dalla Regione alle amministrazioni provinciali affinché, in relazione alle specificità paesistiche che li caratterizzano, siano oggetto di particolare attenzione nella redazione dei P.T.C.P.

Dal Piano viene estratta la seguente definizione di ambiti di criticità, con riferimento all'ambito di interesse per Gallarate:

“Si tratta di ambiti territoriali, di varia estensione, che presentano particolari condizioni di complessità per le specifiche condizioni geografiche e/o amministrative o per la compresenza di differenti regimi di tutela o, infine, per la particolare tendenza trasformativa non adeguata allo specifico assetto paesistico.”

Si tratta di territori geograficamente e/o culturalmente unitari amministrativamente collocati in più province e parzialmente nell'ambito di Parchi costituiti.

L'ambito territoriale della Valle Olona e Val Morea, Val d'Arno è compreso entro le province di Varese, di Como e il Parco della Pineta di Appiano Gentile e riguarda i Comuni di Rodero, Cantello, Malnate, Lozza, Vedano Olona, Gazzada, Schianno, Morazzone, Castiglione Olona, Gornate Olona, Caronno Varesino, Carnago, Castelseprio, Tradate, Lonate Ceppino, Cairate, Gorla Maggiore, Gorla Minore, Marnate, Solbiate Olona, Fagnano Olona, Gallarate.

Nel seguito sono proposti estratti della Cartografia del P.T.P.R., con l'inquadramento relativo al Varesotto ed a Gallarate, in particolare delle seguenti tavole comprese nella cartografia di Piano (P.T.P.R. - Volume 4):

- Tavola A - Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio
- Tavola B - Elementi identificativi e percorsi panoramici
- Tavola C - Istituzioni per la tutela della natura
- Tavola D - Quadro di riferimento degli indirizzi di tutela e di operatività immediata
- Tavola E - Viabilità di rilevanza paesistica.

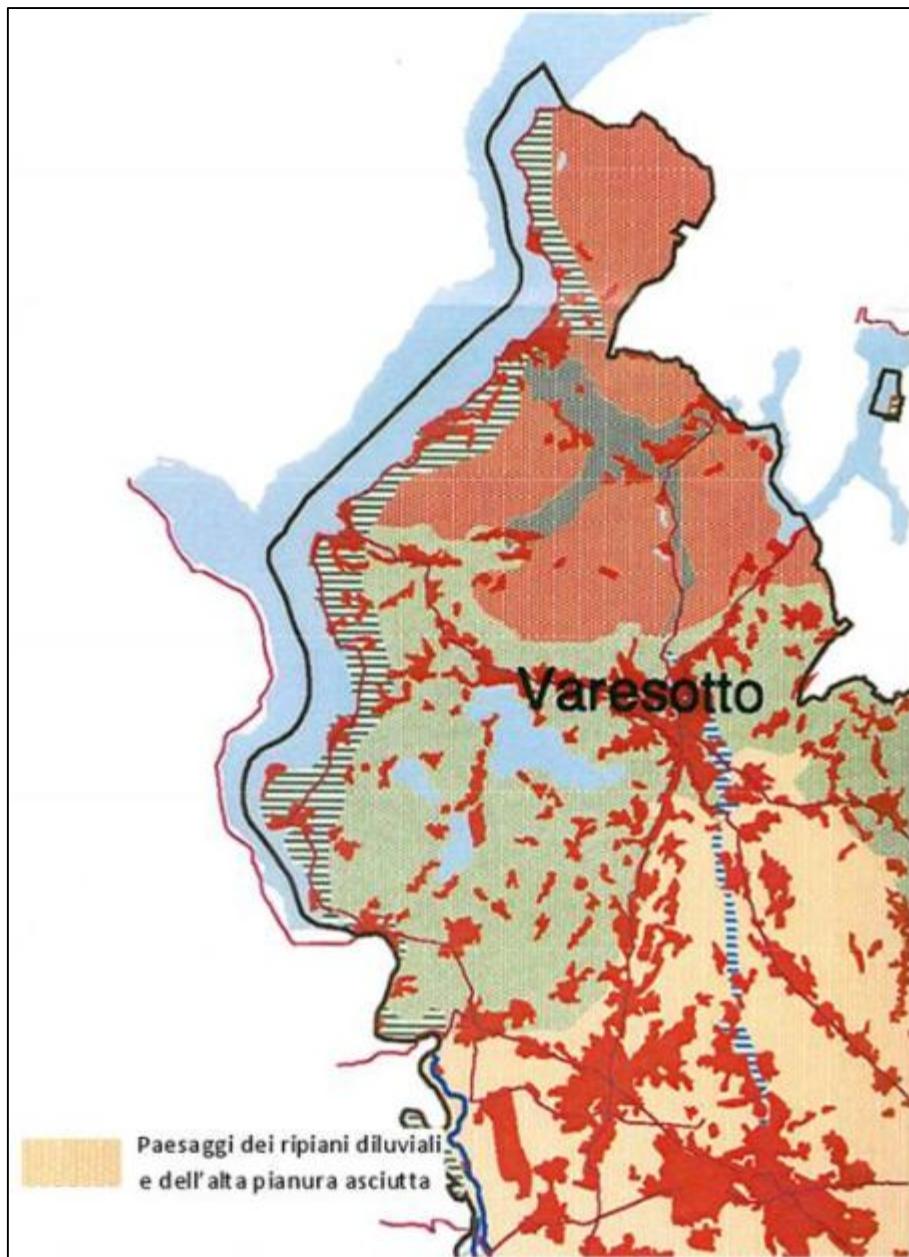


Figura 24 - Tavola A - Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio

Per quanto riguarda le unità tipologiche di paesaggio, il territorio di Gallarate è ricompreso nella *Fascia dell'alta pianura*, in particolare:

Per quanto riguarda i paesaggi dei ripiani diluviali e dell'alta pianura asciutta si riportano la descrizione e gli indirizzi di tutela contenuti nel P.T.P.R. :

Nella parte occidentale della Lombardia il passaggio dagli ambienti prealpini alla pianura non è repentino. Vi si frappongono le ondulazioni delle colline moreniche ma anche, in un quadro ormai definito da linee orizzontali, le lingue terrazzate formatisi dalla disgregazione delle morene terminali dei ghiacciai quaternari. Il successivo passaggio alla fascia dell'alta pianura è quasi impercettibile risultando segnato perpendicolarmente solo dallo spegnersi dei lunghi solchi d'erosione fluviale (Olona, Lambro, Adda, Brembo ecc.). La naturale permeabilità dei suoli (antiche alluvioni grossolane, ghiaiose-sabbiose) ha però ostacolato l'attività agricola, almeno nelle forme intensive della bassa pianura, favorendo pertanto la conservazione di vasti lembi boschivi -

associazioni vegetali di brughiera e pino silvestre - che in altri tempi, assieme alla banchicoltura, mantenevano una loro importante funzione economica. Il tracciamento, sul finire del secolo scorso, del canale irriguo Villoresi ha mutato queste condizioni originarie solo nella parte meridionale dell'alta pianura milanese, in aree peraltro già allora interessate da processi insediativi. È su questo substrato che si è infatti indirizzata l'espansione metropolitana milanese privilegiando dapprima le grandi direttive stradali irradiantesi dal centro città (Sempione, Varesina, Comasina, Valassina, Monzese) e poi gli spazi interclusi.

I segni e le forme del paesaggio sono spesso confusi e contraddittori. E se il carattere dominante è ormai quello dell'urbanizzazione diffusa l'indicazione di una tipologia propria desunta dai caratteri naturali (alta pianura e ripiani diluviali) è semplicemente adottata in conformità allo schema classificatorio scelto, rimandando a notazioni successive una più dettagliata descrizione dell'ambiente antropico (vedi paesaggi urbanizzati). A oriente dell'Adda l'alta pianura è meno estesa, giacché la fascia delle risorgive si avvicina al pedemonte. Inoltre la costruzione di una funzionale rete irrigua ha di gran lunga avvicinato i suoi caratteri a quelli della pianura irrigua. Si rinvengono solo lembi residuali di terreni aridi e sassosi, mai soggetti a sfruttamento ('strepade' nel Bergamasco).

Gli indirizzi di tutela per i paesaggi dei ripiani diluviali e dell'alta pianura asciutta affrontano i temi del suolo, delle acque, delle brughiere, dei coltivi, così come degli insediamenti storici e delle preesistenze.

Il suolo, le acque

Il sistema naturale di drenaggio delle acque nel sottosuolo deve essere ovunque salvaguardato, come condizione necessaria di un sistema idroregolatore che trova la sua espressione nella fascia d'affioramento delle risorgive e di conseguenza nell'afflusso d'acque irrigue nella bassa pianura. Va soprattutto protetta la fascia più meridionale dell'alta pianura, corrispondente peraltro alla fascia più densamente urbanizzata, dove si inizia a riscontrare l'affioramento delle acque di falda.

Le brughiere

Vanno salvaguardate nella loro residuale integrità impedendo aggressioni ai margini, che al contrario vanno reforestati, di tipo edilizio e turistico-ricreativo (maneggi, campi da golf, impianti sportivi). Va anche scoraggiato il tracciamento di linee elettriche che impongano larghi varchi deforestati in ambiti già ridotti e frastagliati nel loro perimetro.

È inoltre necessaria una generale opera di risanamento del sottobosco, seriamente degradato, precludendo ogni accesso veicolare.

I coltivi

È nell'alta pianura compresa fra la pineta di Appiano Gentile, Saronno e la valle del Seveso che in parte si leggono ancora i connotati del paesaggio agrario: ampie estensioni colturali, di taglio regolare, con andamento ortogonale, a cui si conformano spesso strade e linee di insediamento umano. Un paesaggio comunque in evoluzione se si deve dar credito a immagini fotografiche già solo di una trentina d'anni or sono dove l'assetto agrario risultava senza dubbio molto più parcellizzato e intercalato da continue quinte arboree.

Un paesaggio che non deve essere ulteriormente erosivo, proprio per il suo valore di moderatore delle tendenze urbanizzative. In alcuni casi all'agricoltura potrà sostituirsi la reforestazione come storica inversione di tendenza rispetto al plurisecolare processo di depauperazione dell'ambiente boschivo dell'alta pianura.

Gli insediamenti storici e le preesistenze

Ipotesi credibili sostengono che l'allineamento longitudinale di molti centri dell'alta pianura si conformi all'andamento sotterraneo delle falde acquifere (si noti, in particolare, nell'alta pianura orientale del Milanese la disposizione e la continuità in senso nord-sud di centri come Bernareggio, Aicurzio, Bellusco, Ornago, Cavenago, Cambiago, Gessate o come Cornate, Colnago, Busnago, Roncello, Basiano). Altri certamente seguirono l'andamento, pure longitudinale dei terrazzi o delle depressioni vallive (per esempio la valle del Seveso, i terrazzi del Lambro e dell'Olona).

Il forte addensamento di questi abitati e la loro matrice rurale comune - si tratta in molti casi dell'aggregazione di corti - costituisce un segno storico in via di dissoluzione per la generale saldatura degli abitati e le trasformazioni interne ai nuclei stessi. Si tratta, nei centri storici, di applicare negli interventi di recupero delle antiche corti criteri di omogeneità constatata l'estrema parcellizzazione proprietaria degli immobili che può dar luogo a interventi isolati fortemente dissonanti. Come pure vanno riabilitati i complessi monumentali (ville, chiese parrocchiali, antiche strutture difensive) che spesso si configurano come fulcri ordinatori di un intero agglomerato.

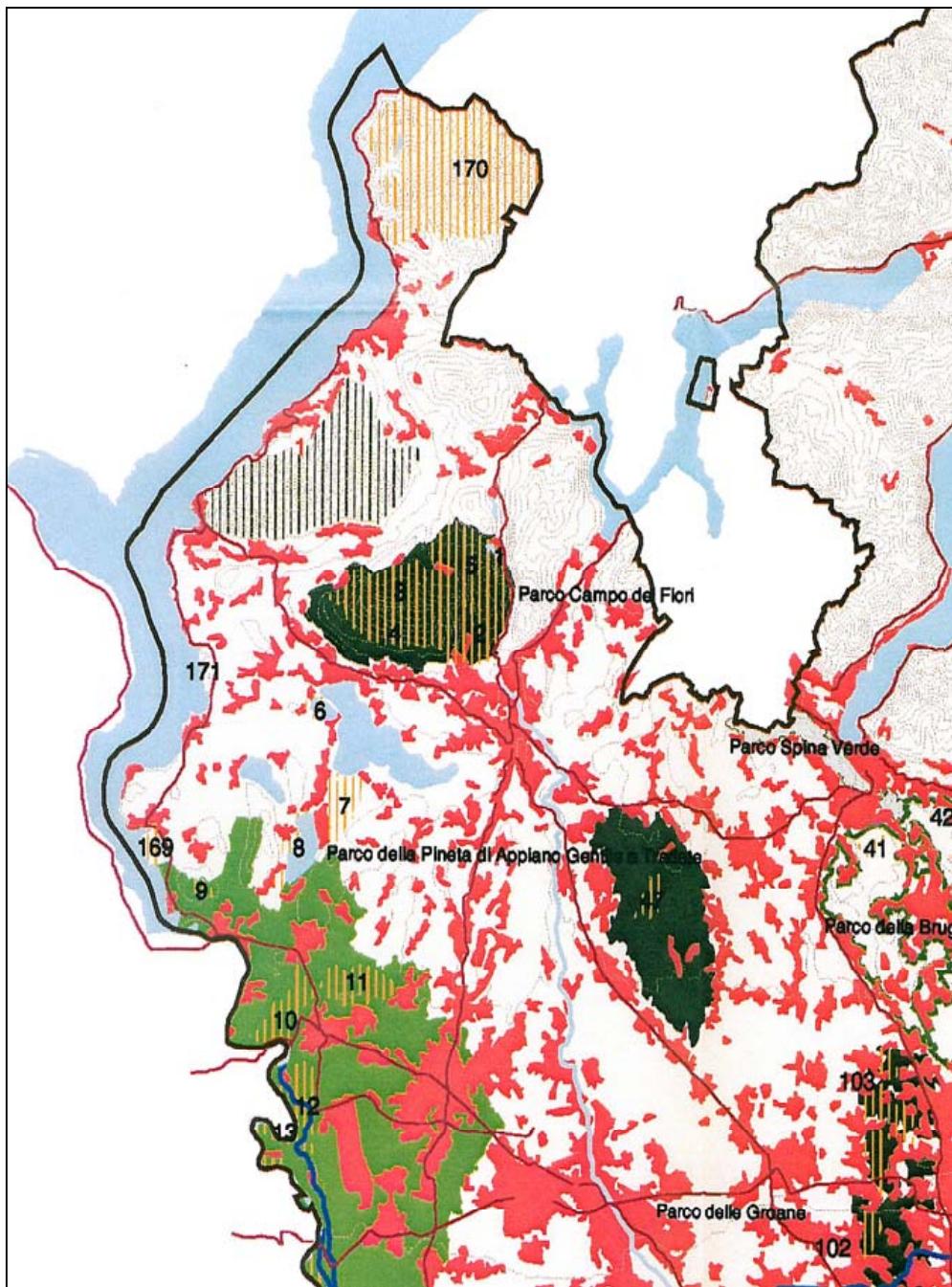


Figura 25 - Tavola C - Istituzioni per la tutela della natura

Nella carta tematica vengono evidenziati in colore verde i Parchi Regionali, i siti di importanza comunitaria e nazionale.

Il territorio di Gallarate è interessato dal Parco Regionale della Valle del Ticino.

Nessuna parte del suo territorio risulta compresa nel perimetro del Parco Naturale di cui alla Delibera del Consiglio Regionale della Lombardia n° VII/919 del 26/11/2003.

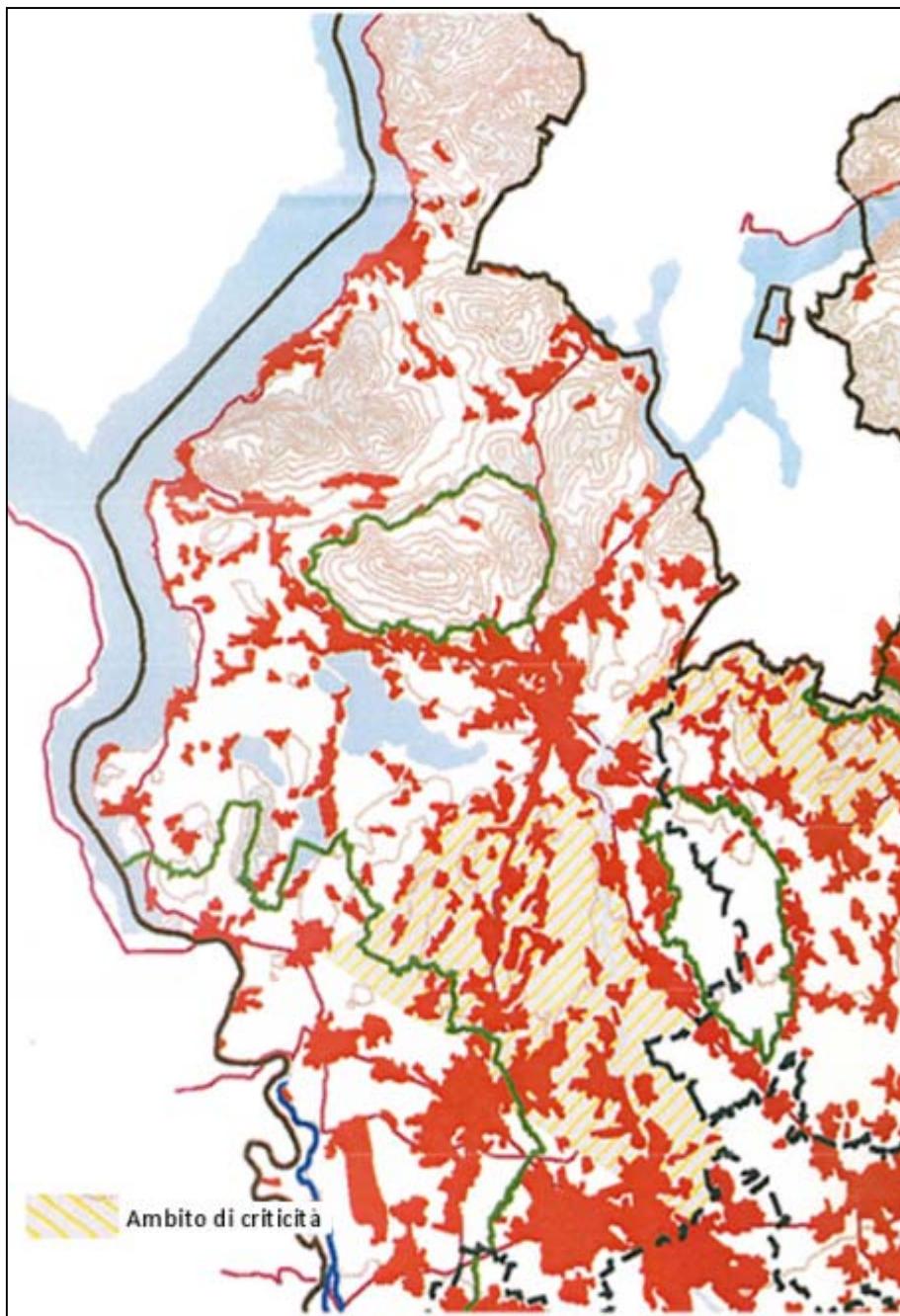


Figura 26 - Tavola D - Quadro di riferimento degli indirizzi di tutela e di operatività immediata

Il territorio del comune di Gallarate è compreso in un “Ambito di criticità”.

Gli ambiti di criticità sono sia ambiti territoriali che presentano particolari condizioni di complessità per le specifiche condizioni geografiche e/o amministrative o per la compresenza di differenti regimi di tutela o per la particolare tendenza trasformativa non adeguata allo specifico assetto paesistico, sia ambiti che, per la presenza di molteplici infrastrutture (autostrade, ferrovie, strade statali) e per l'originaria residua qualità dell'ambiente naturale, richiedono che la pianificazione sovracomunale definisca obiettivi e modalità di assetto territoriale tali da contemperare la tensione trasformativa locale con la tutela di continuità paesistiche ancora recuperabili come elemento qualificante di un complessivo disegno di sviluppo territoriale.

Il Piano del Parco del Ticino

Il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Lombardo della Valle del Ticino (approvato con D.G.R. n° 7/5983 del 02/08/2001 e n° 6090 del 14/10/2001) interessa una parte significativa del comune di Gallarate, in relazione ai confini amministrativi fissati dall'art. 1 della L.R. n° 2 del 09/01/1974 e successive varianti.

I valori naturalistici e paesaggistici del territorio individuati dal Piano del Parco identificano tre ambiti paesaggistici:

- 1) ambito posto nelle immediate adiacenze del fiume;
- 2) ambito identificato dalla linea del terrazzo principale del fiume Ticino suddiviso;
- 3) ambito dove prevalgono le attività di conduzione agricola e forestale dei fondi.

Il primo ambito, posto nelle immediate adiacenze del fiume, è, a sua volta, suddiviso in:

- zone del fiume Ticino nelle sue articolazioni idrauliche principali e secondarie (T);
- zone naturalistiche integrali (A): zone nelle quali l'ambiente naturale viene conservato nella sua integrità;
- zone naturalistiche orientate (B1): zone che individuano complessi ecosistemi di valore naturalistico;
- zone naturalistiche di interesse botanico-forestale (B2): zone che individuano complessi botanico-forestali di rilevante interesse;
- zone di rispetto delle zone naturalistiche (B3): zone che per la loro posizione svolgono un ruolo di completamento rispetto a tali ecosistemi, alla fascia fluviale del Ticino e di connessione funzionale tra queste e le aree di protezione.

Il secondo ambito, identificato dalla linea del terrazzo principale del fiume Ticino, è suddiviso in:

- zone agricole e forestali di protezione a prevalente interesse faunistico (C1);
- zone agricole e forestali di protezione a prevalente interesse paesaggistico (C2).

Il terzo ambito, in cui prevalgono le attività di conduzione agricola e forestale dei fondi, è suddiviso in:

- zone di pianura asciutta a prevalente vocazione forestale (G 1)
- zone di pianura irrigua (G2).

Il Piano del Parco individua inoltre le seguenti zone e aree:

- a) zone naturalistiche parziali (Z.N.P.)
- b) zone di Iniziativa Comunale Orientata (I.C.)
- c) aree di promozione economica e sociale (D)
- d) aree degradate da recuperare (R)
- e) aree a tutela archeologica
- f) aree di divagazione del fiume Ticino (F)
- g) aree a tutela geologica e idrogeologica
- h) beni di rilevante interesse naturalistico (B.N.)
- i) zone di protezione speciale (Z.P.S.)
- j) monumento naturale

Nella parte settentrionale il territorio di Gallarate risulta interessato dalla zona C2 definita come ambito di protezione delle zone naturalistiche pertinenziali, destinate prevalente ad attività agricola nel rispetto degli elementi che caratterizzano il paesaggio, inframmezzate da Zone BF zone naturalistiche parziali botanico forestali, nelle quali le NTA del Piano Territoriale di

Inquadramento territoriale

Coordinamento del Parco prevede la tutela di specie rare autoctone e/o minacciate oppure aree particolarmente adatte alle esigenze della fauna caratteristica del parco.

Nella parte meridionale, a sud del tracciato della SS 336, è identificata la zona G1 costituita da un ambito forestale in cui è ammessa la localizzazione a standard urbanistici, con l'obiettivo di recuperare la continuità del verde e migliorare il rapporto città-campagna.

La rimanente parte del territorio di Gallarate risulta compresa in Zona IC, la cui pianificazione è demandata alla competenza comunale.

Nessuna parte del territorio di Gallarate risulta compresa nel perimetro del Parco Naturale di cui alla deliberazione di C.R.L. del 23 novembre 2003, n. VII/919, né vi sono Zone SIC o ZPS.

Inquadramento territoriale

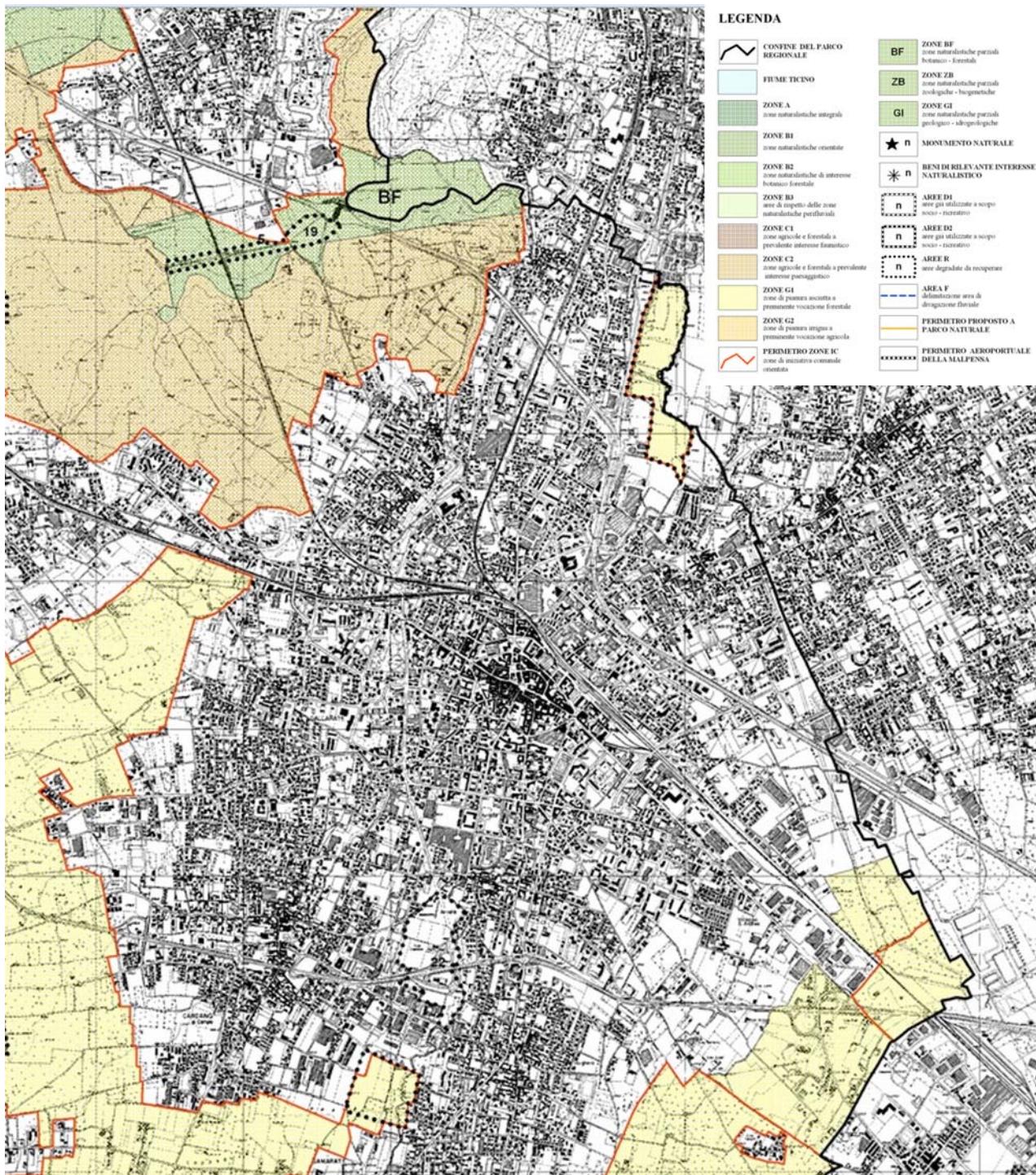


Figura 27 - Azzonamento del Piano del Parco del Ticino in territorio di Gallarate

Il Piano d'Area Malpensa

Il Piano d'Area Malpensa, approvato con legge regionale della Lombardia 12 aprile 1999 n. 10, ha completato la propria efficacia il 17 aprile 2009.

in attesa del nuovo Piano d'Area Malpensa, di cui la Giunta regionale ha avviato il procedimento per l'approvazione con Delibera 16 dicembre 12009 – n. 8/10840 “Avvio del Piano Territoriale d'Area Malpensa-Quadrante Ovest” (artt. 20 e 21, l.r. n. 12/2005).

I contenuti del Piano d'Area Malpensa decaduto, sono sotto richiamati.

Realizzazione del Polo 336 di Gallarate - Business park

L'intervento prevede la realizzazione di un progetto urbanistico-edilizio unitario sia per la realizzazione del Business Park e della relativa maglia viaria di servizio, che per la realizzazione di interventi di riqualificazione ambientale e potenziamento delle connessioni ecologiche a salvaguardia del mantenimento della fascia inedificata compresa tra i centri abitati di Busto e Gallarate.

L'edificabilità ammisible dovrà essere compresa all'interno di un range che comprende un tetto massimo di 950.000 mc e un tetto minimo di 480.000 mc.

Attuazione dell'area di trasformazione urbanistica per gli interventi prioritari di individuazione preliminare e area di salvaguardia ambientale

Contestualmente alla realizzazione del polo 336 si prevede, per quest'area, il contenimento delle ipotesi di urbanizzazione ed edificabilità e la progettazione di interventi a sostegno della riqualificazione del sistema ambientale. Allo stato attuale l'Amministrazione ha avviato gli studi preliminari per la realizzazione degli interventi.

In relazione alla realizzazione del Polo 336 di Gallarate - Business park e all'attuazione dell'area di trasformazione urbanistica per gli interventi prioritari di individuazione preliminare e area di salvaguardia ambientale, il Comune di Gallarate, ha variato il proprio strumento urbanistico approvando la Variante al PRG con Del. del Consiglio comunale n. 162 del 15 dicembre 2003 e, più recentemente approvando la Variante al PRG, con deliberazione C.C. n. 83 del 24 novembre 2008, poi annullata dal T.A.R. per la Lombardia n. 1145/10 del 23 aprile 2010.

Realizzazione Polo industriale di Gallarate

Area caratterizzata da criteri di progettazione e attuazione di carattere unitario, inserita in un contesto infrastrutturale che le garantisce buoni livelli di accessibilità in funzione della collocazione contigua al corridoio previsto per la Bretella di Gallarate, senza tuttavia appesantire i carichi viabilistici che caratterizzano la rete urbana. L'attuazione del progetto gode inoltre di un finanziamento relativo all'Obiettivo 2 - Asse del Sempione, per la realizzazione di opere di infrastrutturazione primaria necessarie alla realizzazione di una nuova area attrezzata per insediamenti industriali e artigianali operanti in settori tecnologicamente avanzati.

Altri interventi

Riguardano la realizzazione dei seguenti altri interventi:

- Interscambio Stazione di Gallarate;
- Bretella di Gallarate A8-SS 336;
- Tangenziale Ovest di Gallarate da Besnate (A8-A26) a Cardano al Campo (SS336).

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Varese

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Varese (P.T.C.P.) è stato approvato con Del. Consiglio Provinciale n° 27 del 11 aprile 2007.

Il Piano Territoriale di Coordinamento provvede ad individuare gli indirizzi generali di assetto e tutela del territorio, prestando attenzione al coordinamento non solo delle opere, ma di tutte quelle azioni che di fatto vanno ad interagire con la programmazione svolta a livello locale dagli Enti di competenza.

La Provincia di Varese, in attuazione di quanto alle leggi nazionali e regionali nonché alle linee guida del P.T.P.R. della Regione Lombardia, ha predisposto, quale azione preliminare, tesa all'effettiva stesura di un Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, ed in relazione alle effettive esigenze territoriali dei vari enti locali, l'istituzione di una Conferenza dei Comuni e delle Comunità Montane.

La Conferenza, supportata da una commissione tecnica di lavoro, ha provveduto alla stesura del regolamento che regola le funzioni della conferenza, nonché alla definizione degli ambiti territoriali che saranno oggetto di studio più approfondito nell'elaborazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Per quanto riguarda i contenuti del Piano:

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale si presenta quindi come un quadro d'insieme delle politiche territoriali, basato sullo sviluppo di alcuni temi fondamentali che interagiscono tra di loro, quali:

- il sistema paesistico ambientale
- il sistema infrastrutturale
- il sistema insediativo
- il sistema della pianificazione urbanistica
- il sistema socio-economico.

In dettaglio, i contenuti del P.T.C.P. di interesse per la predisposizione dello strumento urbanistico comunale, come nel seguito declinati, sono:

- ambiti agricoli
- rilevanze e criticità
- sistema informativo dei beni ambientali
- rete ecologica (progetto)

Gli ambiti agricoli previsti dal PTCP

Nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è proposta una individuazione degli ambiti agricoli.

Come recita la Relazione allegata al P.T.C.P.:

La necessità, oltre all'opportunità che il PTCP individui gli ambiti agricoli, deriva dalla L.r. 12/2005 "Legge per il Governo del Territorio" che all'art. 15, comma 4, afferma: *"Il PTCP definisce gli ambiti destinati all'attività agricola analizzando le caratteristiche, le risorse naturali e le funzioni, e dettando i criteri e le modalità per individuare a scala comunale le aree agricole, nonché specifiche norme di valorizzazione, di uso e di tutela, in rapporto con strumenti di pianificazione e programmazione regionale, ove esistenti"*. L'individuazione di tali ambiti ha efficacia prescrittiva e prevalente sugli atti del PGT fino all'approvazione dei PGT stessi (art. 18, comma 2.c).

Inquadramento territoriale

Gli ambiti provinciali costituiscono un punto di riferimento per la pianificazione comunale che ha il compito di precisare lo studio sull'agricoltura sulla scorta dei dati locali riguardanti lo stato di fatto e le dinamiche in corso.

L'analisi sull'agricoltura, intesa come risorsa suolo, proposta nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale considera le caratteristiche intrinseche dei suoli ossia profondità, pietrosità, composizione, sia le caratteristiche ambientali, quali pendenza, rischio di erosione, inondabilità, limitazioni climatiche; in tal modo vengono determinati i suoli con le migliori caratteristiche dal punto di vista agronomico e quindi più adatti all'attività agricola.

Nella tabella seguente, allegata alla Relazione del P.T.C.P., vengono sintetizzate le 8 classi di capacità del suolo.

Classe I	Adatti a tutte le colture	
Classe II	Adatti con moderate limitazioni	Classe F
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	
Classi VII e VIII	Inadatti ad utilizzazioni agro-silvo-pastorali	Classe PF

Tabella 20 – Le classi di capacità d'uso del suolo indicate nel PTCP

Nell'estratto cartografico seguente si identificano gli ambiti agricoli del territorio di Gallarate.

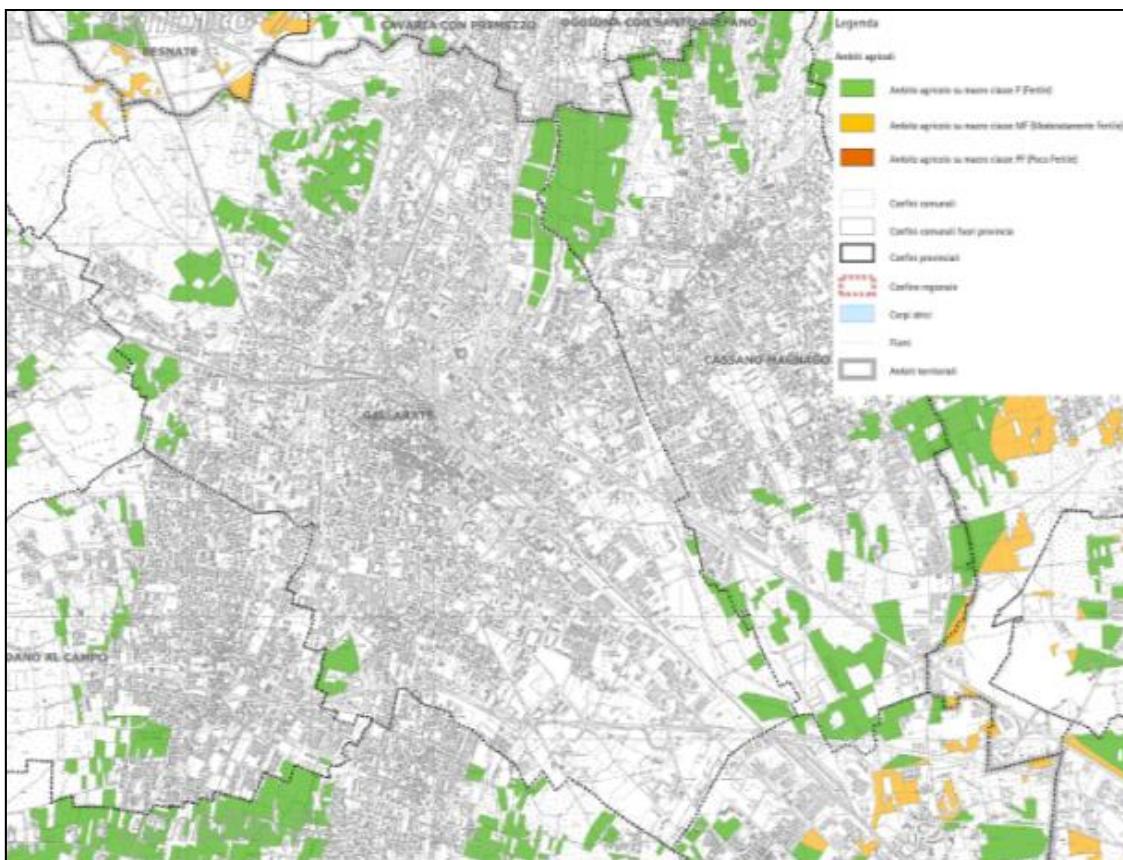


Figura 28 - Ambiti agricoli individuati dal P.T.C.P.

Inquadramento territoriale

Nel territorio di Gallarate il P.T.C.P. individua due tipologie di ambiti agricoli :

- Ambito agricolo su macro classe F (fertile)
- Ambito agricolo su macro classe MF (moderatamente fertile)

L'ambito agricolo di classe F risulta prevalente per quasi tutte le aree con l'eccezione di due aree di modeste dimensione poste a confine con Arsago Seprio e Besnate.

Il P.T.C.P propone in allegato una Carta delle aree agricole principali, di cui è proposto l'estratto relativo all'unità di paesaggio 21 cui appartiene Gallarate:

Sono individuate aree agricole principali e unità di paesaggio riportate nella seguente figura.

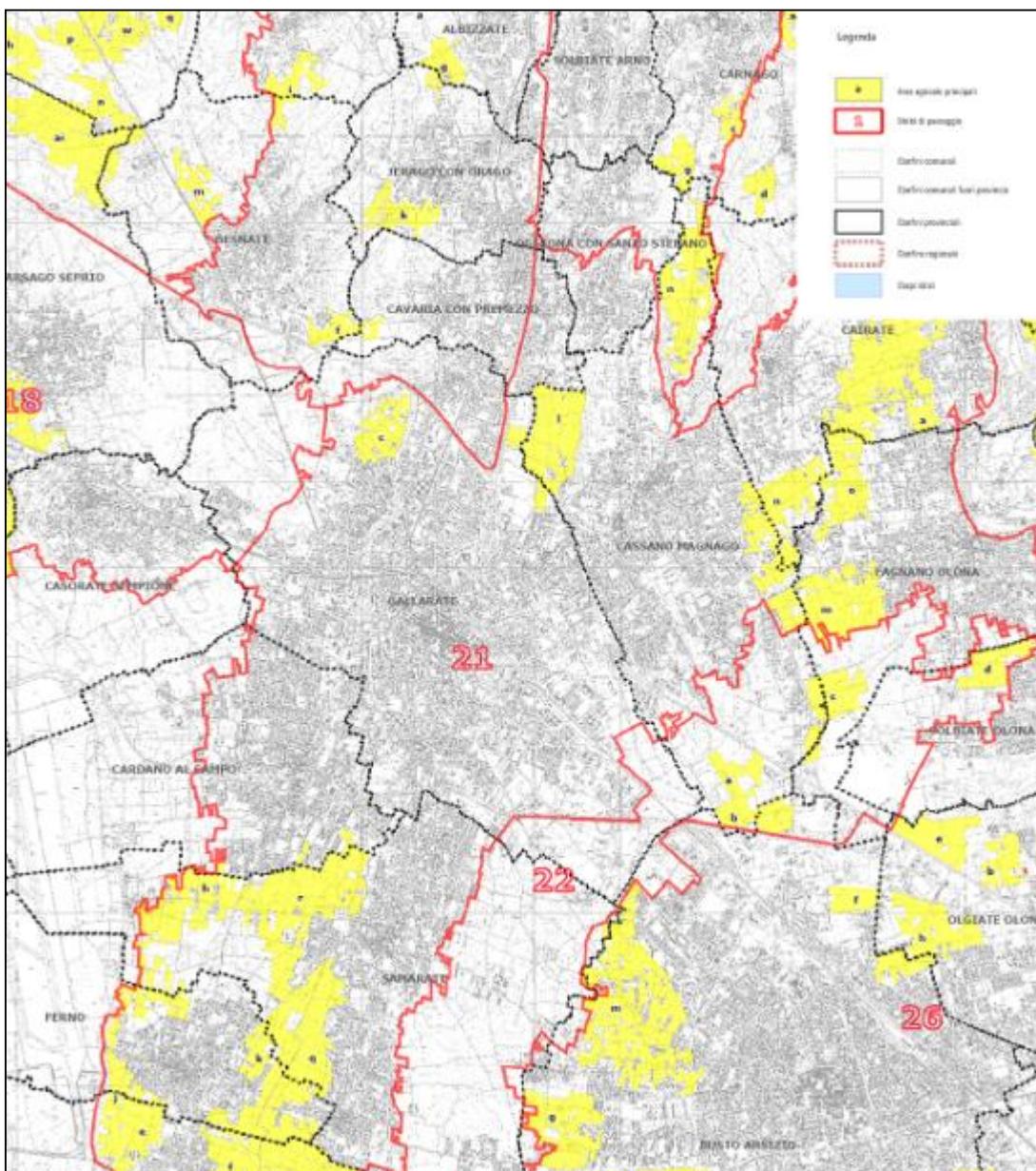


Figura 29 - Aree agricole principali e unità di paesaggio individuati dal P.T.C.P.

Inquadramento territoriale

Le aree presenti nel Comune di Gallarate (21-c, 21-l, 21-m, 21-n) sono elencate nella seguente tabella con la relativa categoria di appartenenza:

Codice ambito agricolo	Comuni di appartenenza	Area totale (ha)	Categoria di appartenenza
21 - a	Cairate	10,37	Collina
21 - b	Castelseprio	17,35	Collina
21 - c	Gallarate	28,00	Pianura
21 - d	Lonate Pozzolo	28,28	Pianura
21 - e	Lonate Pozzolo	35,67	Pianura
21 - f	Lonate Pozzolo	41,16	Pianura
21 - g	Lonate Pozzolo	50,94	Pianura
21 - h	Samarate - Cardano al Campo	56,29	Pianura
21 - i	Lonate Pozzolo	62,53	Pianura
21 - j	Ferno - Lonate Pozzolo	51,47	Pianura
21 - k	Samarate - Ferno - Lonate Pozzolo	67,26	Pianura
21 - l	Cassano Magnago - Gallarate	68,68	Collina
21 - m	Fagnano Olona - Cassano Magnago	73,43	Pianura
21 - n	Cairate - Fagnano Olona - Cassano Magnago	83,54	Collina
21 - o	Fagnano Olona - Cairate	55,29	Pianura
21 - p	Lonate Pozzolo	107,03	Pianura
21 - q	Samarate - Ferno - Lonate Pozzolo	111,84	Pianura
21 - r	Samarate - Cardano al Campo	110,75	Pianura
21 - s	Cairate - Castelseprio	170,68	Collina

Tabella 21 - Ambiti agricoli del PTCP e categorie di appartenenza

Nelle schede di valutazione per l'ambito agricolo **21-l**, definito “area agricola grande, compatta e con margine positivo” si prescrive di *“Evitare la frammentazione, incentivare la multifunzione aziendale”*.

Per gli ambiti agricoli **21-m** e **21-n**, classificati come “area agricola grande, frastagliata e con margine negativo” si prescrive *“riforestazione, orti urbani, vivaistica”*.

Rilevanze e criticità

Dall’analisi della carta delle rilevanze e delle criticità proposta dal P.T.C.P. emergono dati interessanti all’interno dell’ambito comunale di Gallarate.

Innanzitutto il Comune di Gallarate fa parte dell’ambito paesaggistico N° 4 denominato “Gallarate” nel quale sono compresi i Comuni di due direttori.

La direttrice verticale comprende i Comuni di Mornago, Sumirago, Albizzate, Solbiate Arno, Carnago, Jerago con Orago, Besnate, Oggiona S. Stefano, Cavaria con Premezzo, Cassano Magnago, Gallarate, Cardano al Campo, Samarate, Ferno, Lonate Pozzolo.

La direttrice trasversale comprende i seguenti Comuni: Casorate Sempione, Arsago Seprio, Somma Lombardo, Vizzola Ticino, Golasecca, Sesto Calende, Vergiate.

Nell’estratto cartografico seguente si inquadra le rilevanze e criticità del territorio.

Inquadramento territoriale

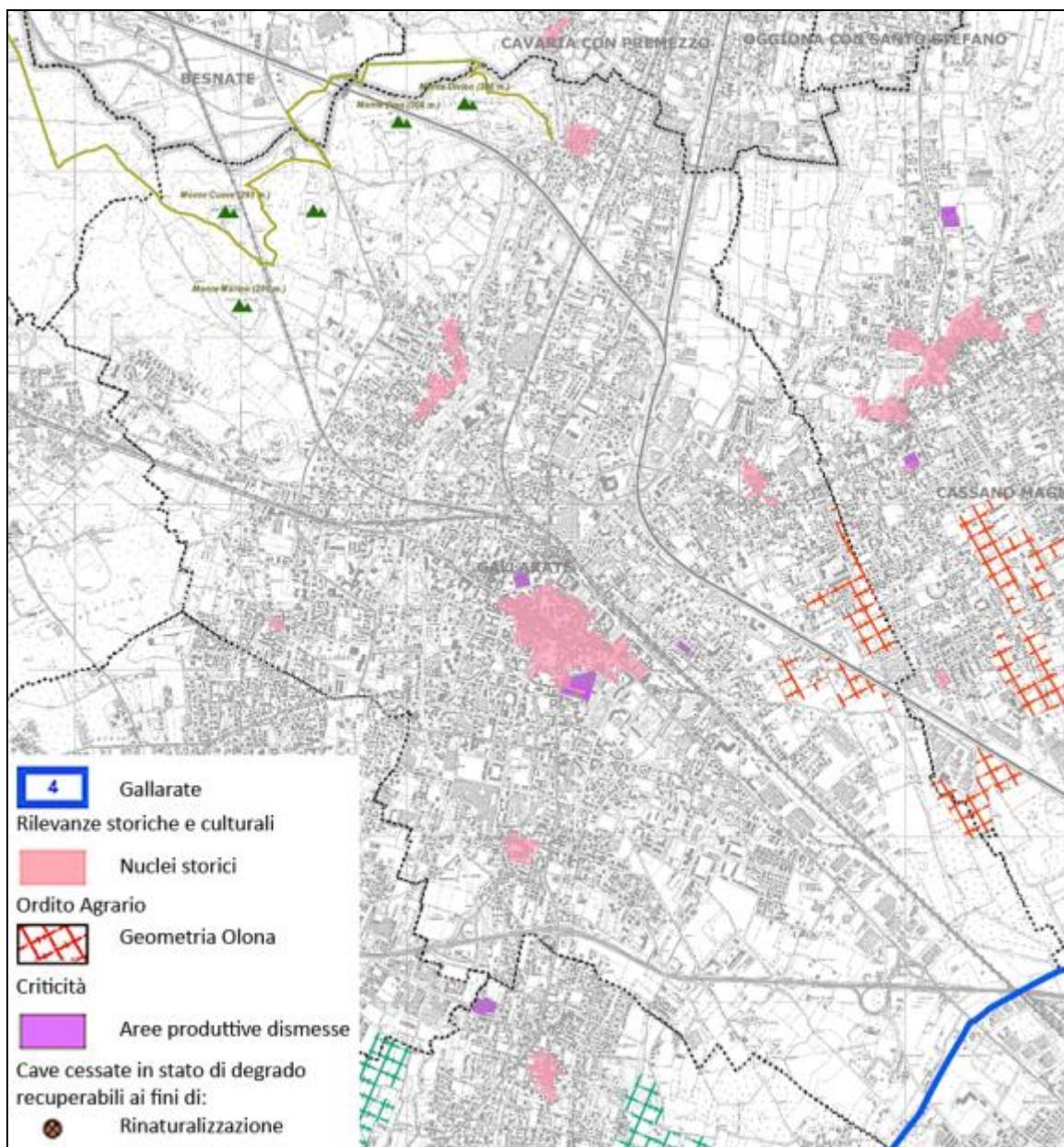


Figura 30 - Rilevanze e criticità del territorio individuate dal P.T.C.P.

Il sistema informativo dei beni ambientali

I vincoli contenuti nel Sistema Informativo Beni Ambientali (SIBA) e le aree ad elevata naturalità (art. 17 delle NTA del PTPR) sono riportati nella Carta dei vincoli ambientali del P.T.C.P.

La carta del SIBA individua nel territorio di Gallarate, i tre corsi d'acqua che interessano il territorio di Gallarate (Arno, Rile e Tenore) che sono vincolati ai sensi del D. Lgs. 42/04, art. 142 lett c).

Di questi viene segnato il vincolo di 150 m dalle sponde. Si segnala tuttavia che il vincolo paesistico ex D.Lgs. 42/04 risulta esteso a tutto il territorio comunale in quanto Comune compreso interamente nel Parco regionale della Valle del Ticino.

La rete ecologica

Il progetto di **Rete Ecologica**, come riportato nella Relazione allegata al P.T.C.P. può essere visto e interpretato in vari modi. Il primo ed irrinunciabile approccio, lo considera strumento base per la

conservazione della natura, fondamentale integrazione delle ‘isole’ costituite dalle aree protette. Un secondo altrettanto importante approccio, considera la rete ecologica come strumento valido per la gestione delle aree non pianificate che, proprio per questo, sono quelle a maggior rischio di intenso degrado. In questo senso il progetto di rete ecologica della Provincia di Varese è concepito in modo tale da rispondere ai due grandi problemi: l’urbanizzazione diffusa e la frammentazione degli ambienti naturali.

Nel caso di Gallarate la carta della Rete Ecologica contiene elementi di progetto che riguardano una **core-area**³⁰ **secondaria**, che presenta le seguenti caratteristiche:

“Rete secondaria core-area: contraddistinta da una medio-alta idoneità. Si tratta prevalentemente dei collegamenti trasversali tra le due grandi direttive della rete principale. A differenza di questa, la rete secondaria si caratterizza per una diffusa frammentazione; le aree sono localizzate prevalentemente nella zona centro-meridionale della Provincia e comprendono in molti casi tessuti agricoli o periurbani. Anche in questo caso la perimetrazione è stata ultimata sulle ortofoto.”

Attorno alla **core-area** sono individuate delle **fasce di completamento**, e **fasce tampone** definite dal PTCP come “*aree ecotonali o di transizione, a protezione da influenze esterne delle core-areas e dei corridoi ed utili ad aumentare capacità portante, resistenza e resilienza*”. Le **fasce tampone** sorgono a margine delle **core-areas** e sono state individuate prevalentemente sulle aree a bassa idoneità; comprendono nel caso delle grandi **core-areas** una sottile fascia di territorio prevalentemente agricolo oppure aree boschive marginali come nelle zone montane, in altri casi, e soprattutto nel caso della zona dei laghi e della rete secondaria, più ricche di sfrangimenti, si allargano per garantire una maggiore salvaguardia della stessa **core-area**.

Nella zona a sud di Gallarate il PTCP individua un nodo critico, il n. 3 che evidenzia la necessità di perfezionare la continuità della rete secondaria di connessione tra la Valle del Ticino e la Valle dell’Olona, in quanto la compresenza di alte criticità per la rete ecologica e dei programmi di trasformazione costituisce, come afferma il PTCP, “*un’opportunità per riorganizzare tutta l’area alla ricerca di soluzioni tra loro compatibili e sinergiche*”.

³⁰ Core-area è definita una porzione centrale di *patch* che offre uno spazio ecologico ottimale in quantità e qualità, una vera e propria area minima vitale per le popolazioni, una zona di sufficiente dimensione per sostenere una comunità animale autoriproducentesi. Il *patch* (particella, frammento) è il risultato della frammentazione del tessuto del paesaggio.

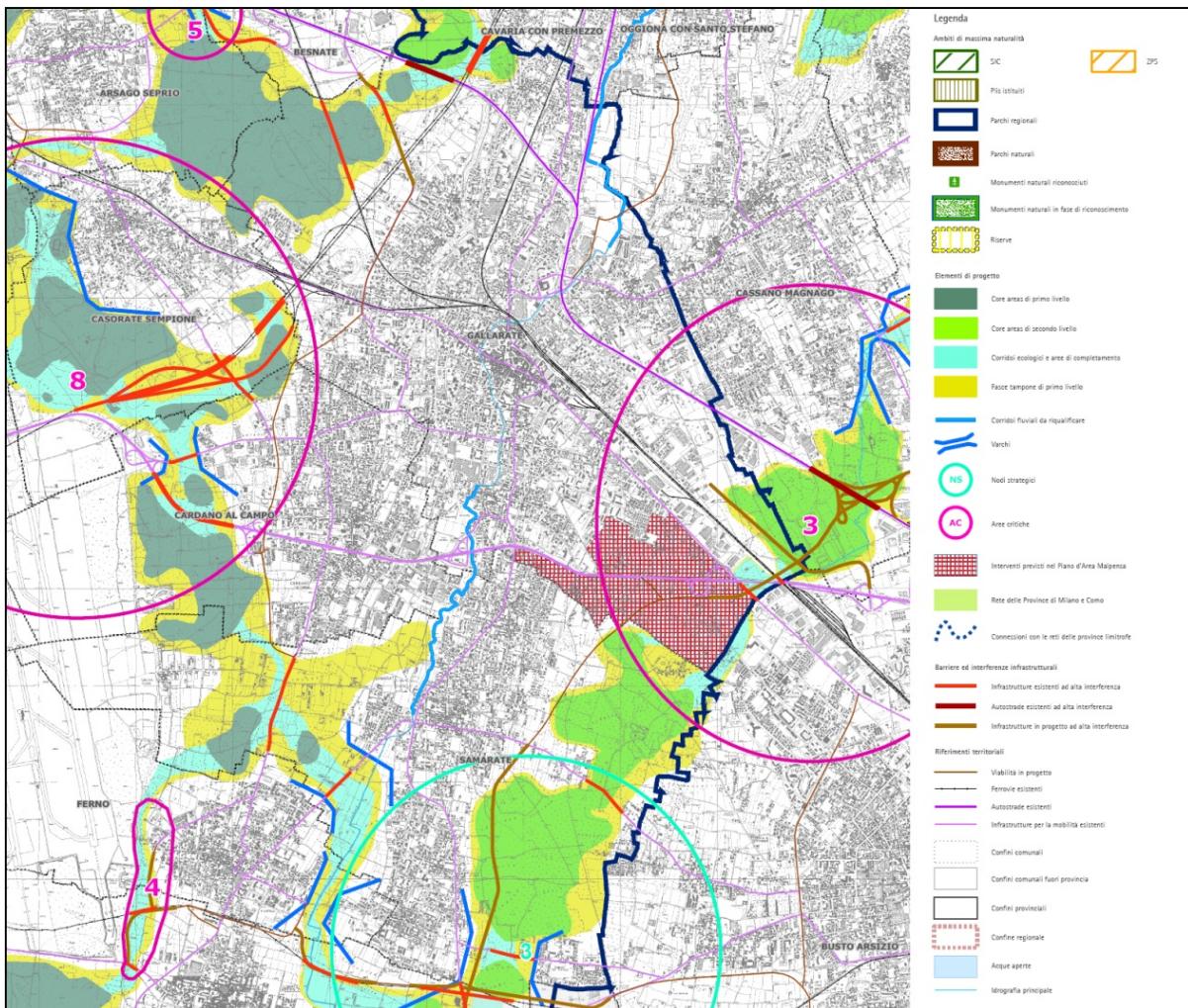


Figura 31 - Rete ecologica individuata dal P.T.C.P.

Il Progetto Pilota Complessità Territoriali

Il Progetto Complessità Territoriali si colloca nell'ambito del più vasto Programma S.I.S.Te.M.A. (Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi Azione) del Ministero delle Infrastrutture che ha l'obiettivo generale di supportare la sperimentazione di modelli di intervento in grado di coniugare lo sviluppo locale con il rafforzamento del sistema urbano policentrico e reticolare, massimizzando le opportunità offerte dalle reti infrastrutturali di rango europeo.

A livello nazionale il Programma ha individuato 18 sistemi territoriali ed urbani e 21 "contesti bersaglio" che, per le potenzialità infrastrutturali, esistenti e in programma, per la loro dinamicità in termini di sviluppo e innovazione, per la loro vivacità amministrativa, sono stati candidati a cogliere le esternalità derivanti dal potenziamento infrastrutturale.

Nei contesti-bersaglio individuati, le azioni programmate mirano ad incrementare la capacità attrattiva:

- aumentando la competitività, attraverso una nuova articolazione delle funzioni basata sulla stretta interdipendenza tra eccellenza dell'armatura urbana e piena valorizzazione dell'identità dei territori; un rafforzamento delle connessioni interne al sistema territoriale e con le reti ed i sistemi di livello superiore.

- favorendo la coesione territoriale, attraverso la creazione e/o il rafforzamento di partenariati orizzontali e verticali; l'apertura dei partenariati anche a dimensioni transnazionali.

Nel contesto varesino, inerente il sistema territoriale dell'asse Malpensa, a partire dall'idea programma che si concentrava sullo "intercettare le opportunità offerte dall'asse infrastrutturale Nuova Fiera di Milano - Aeroporto di Malpensa attraverso la rigenerazione delle aree residuali di frangia e la valorizzazione del sistema ambientale transnazionale del Ticino" l'attuazione del Progetto Complessità Territoriali si è articolata nelle tre seguenti azioni:

1. L'azione di sistema: è consistita in uno studio sulle ricadute territoriali derivanti dalle grandi reti di trasporto e dal grande hub di Malpensa, per l'individuazione di strategie per il territorio e per limitare gli elementi di detrazione ambientale.
2. L'azione di contesto: sulla base delle analisi della prima, la seconda fase ha attivato il confronto con gli enti locali e gli attori economici per definire le istanze fondamentali degli attori locali e delineare uno scenario di sviluppo prioritario. Le istanze fondamentali sono state tradotte in due concetti:
 - a. disporre di un sistema produttivo ancora forte nel contesto dell'economia locale ma rinnovato
 - b. elevare le prestazioni che determinano la qualità del territorio.
3. L'azione locale è stata individuata scegliendo, tra le diverse ipotesi progettuali emerse, quella che meglio integra l'azione rispetto alle istanze fondamentali e che ha maggior rilievo in termini di "azione pilota" per la sua replicabilità. Le due istanze di rinnovare il sistema produttivo e di aumentare la qualità del territorio sono state coniugate in questa fase progettuale orientandola alla progettazione di **Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA)**.

Interpretando le necessità emerse di disporre di un sistema produttivo rinnovato e di elevare le prestazioni che determinano la qualità del territorio, all'interno dell'Ambito Territoriale 9 l'Azione Pilota Locale, concentra i suoi sforzi sul tessuto produttivo che, all'interno del territorio varesino, non solo è sede di attività che svolgono un ruolo primario per importanza e rilevanza nell'economia provinciale, ma che anche territorialmente ricoprono una notevole consistenza nel tessuto urbanizzato.

Nell'Ambito Territoriale 9 sono leggibili 15 di questi agglomerati produttivi e su questi si è concentrata l'attenzione del lavoro di analisi, essendo la loro, se pur spesso relativa, compattezza e le loro dimensioni rilevanti due fattori indispensabili per poter pensare interventi di riqualificazione di tessuti produttivi volti alla formazione di Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate.

Le aree che costituiscono i 15 compatti coprono circa la metà delle superfici destinate ad attività produttive dell'ambito territoriale 9, interessando una superficie di circa 5.848.706 mq.

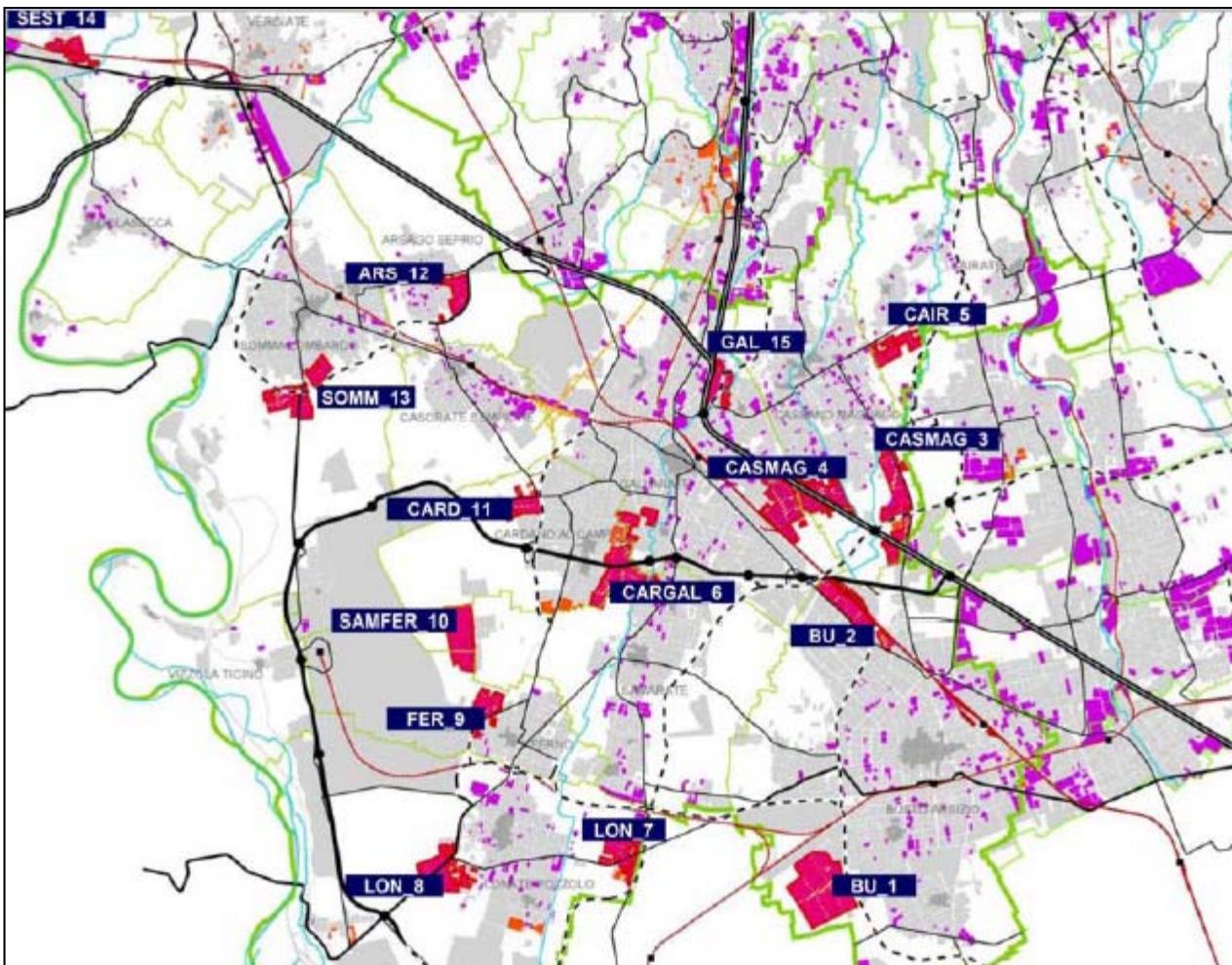


Figura 32 - Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate individuate nell' Ambito Territoriale

L'ottica di sostenibilità ed efficienza delle aree produttive permetterebbe ad una politica industriale di incrociarsi proficuamente con altre programmazioni e politiche che riguardano lo stesso territorio; l'articolazione dell'Azione Pilota del Progetto Complessità Territoriali si strutturerà infatti secondo le 10 politiche, che ne ricostruiscono la diversificazione e la multidimensionalità degli intenti:

1. Politiche integrate sovra comunali di riordino e riqualificazione urbana delle aree ad alta centralità. Questa politica si pone come obiettivo quello di ripensare unitariamente l'area che nei comuni di Gallarate e Cassano Magnago si colloca tra i due compatti produttivi **CASMAG_3**, ad est, e **CASMAG_4** ad ovest, che presenta caratteri ed elementi di particolare interesse.
2. Politiche integrate sovra comunali di potenziamento delle aree produttive (APEA). Riguarda **LON_7**, di concezione moderna e di medie dimensioni, situato ad est di Lonate Pozzolo, lungo la direttrice per Busto Arsizio e il comparto produttivo di Somma Lombardo (**SOMM_13**).
3. Politiche di integrazione e qualificazione di poli produttivi esistenti di rilievo sovra comunale. Riguarda due compatti produttivi che, seppur molto diversi tra loro, presentano condizioni adeguate a tale operazione: la zona industriale di Sacconago (comparto **BU_1**) e la zona ovest di Samarate (**SAMFER_10**).

4. Politiche di compatibilizzazione e coerenza dei poli produttivi di rilevanza sovracomunale. Sono interessati da questi interventi i compatti BU_2, CAIR_5, **CARGAL_6**, CARD_11, ARS_12, SEST_14, **GAL_15**.
5. Politiche di compatibilizzazione e coerenza del tessuto produttivo diffuso. La presenza di un consistente tessuto produttivo che si inserisce in modo diffuso all'interno degli spazi urbani richiede misure atte a rendere compatibili tali insediamenti con le funzioni urbane, con la viabilità locale e con le esigenze del tessuto imprenditoriale stesso
6. Politiche di riprogettazione delle aree di delocalizzazione. Ad essere interessate da questo tipo di intervento sono i compatti produttivi che sono situati in prossimità delle delocalizzazioni residenziali dovute alla vicinanza dell'aeroporto di Malpensa e riguardano a Lurate Pozzolo il comparto LON_8 e Ferno il comparto FER_9.
7. Politiche di rifunzionalizzazione delle aree dismesse. Un'attenzione particolare deve essere prestata alle aree produttive dismesse il cui destino non deve essere banalizzato dandone per scontata la riconversione ad usi residenziali o terziari; posizione, caratteristiche e potenzialità delle aree devono essere oggetto di verifica per valutare l'insediabilità di funzioni di manifattura leggera o di servizio alla produzione.
8. Politiche di concertazione e perequazione territoriale. Le scelte in merito alla localizzazione di nuove aree produttive di interesse locale dovranno seguire le indicazioni di forte contenimento, all'interno di una politica concertata tra Provincia e Comuni, e che preveda adeguate forme di perequazione territoriale.
9. Politiche di accompagnamento delle trasformazioni
 - a. Politiche fiscali: sia a livello comunale che regionale (agendo rispettivamente sull'ICI e sull'IRAP) per agevolare le trasformazioni del patrimonio produttivo.
 - b. Politiche compensative e perequative: per distribuire costi e benefici in una logica sovra comunale.
 - c. Politiche organizzative: per facilitare la costituzione di un soggetto gestore capace di organizzare le aree produttive, i poli specializzati in particolare, sull'esempio delle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate.
 - d. Politiche di pianificazione e gestione integrata della mobilità a scala intercomunale: per concorrere all'efficacia e alla sostenibilità degli interventi, in un'area ad alta densità e a forte frammentazione degli insediamenti le cui relazioni di scambio sono difficilmente governabili alla scala comunale.
10. Politiche prioritarie per gli investimenti pubblici
 - a. Politiche viabilistiche: per accompagnare le trasformazioni insediative ed il loro carico urbanistico con adeguate misure che rispondano alle esigenze di trasporto di merci e persone.
 - b. Politiche ambientali: per considerare parallelamente allo sviluppo industriale la tutela e la valorizzazione delle risorse agricole e paesaggistiche.
 - c. Politiche energetiche: per rispondere in modo efficiente alle esigenze del settore produttivo che vede nel tema dell'energia una delle chiavi per la competitività.
 - d. Politiche per l'innovazione: per attrarre soggetti imprenditoriali e filiere capaci di portare tecnologie ed innovazione sul territorio varesino.
 - e. Politiche per la formazione: per rispondere alle esigenze delle imprese di reclutare personale qualificato e adatto alle aspirazioni di innovazione tecnologica del territorio.

Inquadramento territoriale

INTERVENTI COMPARTI	ampliamento	sistemaz viabilità interna	inserimento servizi ale imprese	inserimento servizi alle persone	piste ciclabili	compatibilizz azione funzioni	inserimento in un masterplan	costituzione soggetto gestore	priorità ad interventi viari esterni al comparto	riorganizz rete fognaria	inserimento arredo e verde urbano
BU_1	x		x	x	x (1)			x	x (2)	x	x (7)
BU_2		x				x				x	x
CASMAG_3	x	x	x	x	x		x	x	x (3)	x	x
CASMAG_4	x	x	x	x	x		x	x	x (4)	x	x
CAIR_5						x				x	x
CARGAL_6		x		x	x	x		x		x	x
LON_7	x		x	x				x	x (5)	x	x
LON_8	x	x	x	x				x		x	x
FER_9	x									x	x
SAMFER_10			x	x	x			x		x	x
CARD_11			x	x	x	x				x	x
ARS_12						x				x	x
SOMM_13	x	x	x	x				x	x (6)	x	x
SEST_14		x				x	x			x	x
GAL_15		x			x	x				x	x

Tabella 22 -Gli interventi necessari nei 15 compatti produttivi di rilevanza sovra comunale

Le aree che interessano il territorio di Gallarate sono costituite dai compatti CASMAG_4, CARGAL_6 e GAL_15.

Il comparto CASMAG_4 si estende sul territorio di due comuni ed è in parte, nella zona gallaratese, esito di un PIP. Nell'area gallaratese l'impianto riflette la razionalità di una pianificazione unitaria, cosa che invece non è presente nell'area del comune di Cassano Magnago. La localizzazione e le prospettive comunali ne confermano la destinazione produttiva nel lungo periodo.

Le politiche da attivare sono *“Politiche integrate sovracomunali per la realizzazione di una polarità territoriale centrale che consideri il comparto produttivo nell'area più vasta che si estende ad est, crocevia di importanti infrastrutture viarie e di un ambito naturale sensibile”*.

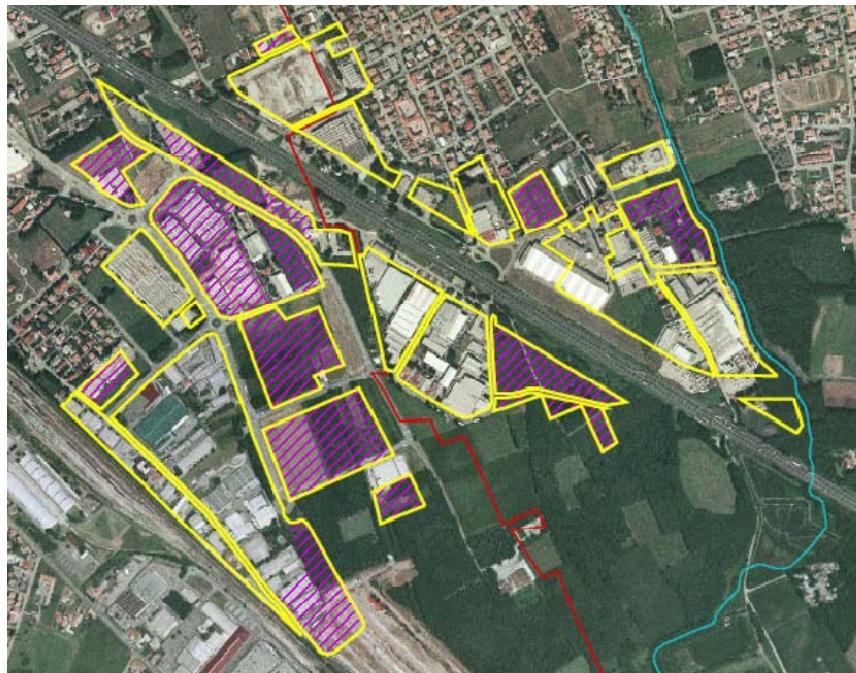


Figura 33 - Il comparto CASMAG_4

Il comparto CARGAL_6 non è esito di una pianificazione unitaria e si estende sul territorio di tre comuni, Cardano al Campo, Gallarate e Samarate. La localizzazione interclusa tra gli abitati di Gallarate, Cardano al Campo e Samarate compromettono la razionalità del comparto che vede da un lato una compresenza di funzioni residenziali e produttive e dall'altro un impianto stradale poco adeguato.

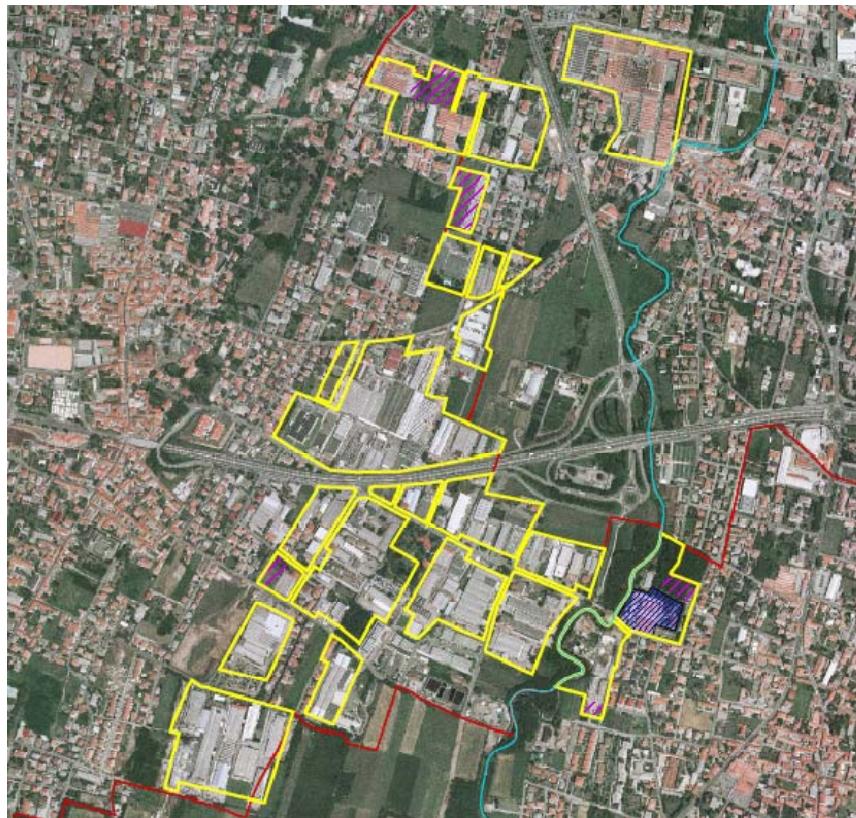


Figura 34 - Il comparto CARGAL_6

Inquadramento territoriale

Il comparto GAL_15 non è esito di una pianificazione unitaria. Il comparto è situato a ridosso del tessuto residenziale; proprio questo suo inserimento e l'impianto stradale inadeguato (nonostante la vicinanza all'accesso autostradale) ne condizionano la razionalità.



Figura 35 - Il comparto GAL_15

Lo stato della pianificazione dei comuni contermini

Dei Comuni contermini: Cassano Magnago, Cavaria con Premezzo, Besnate, Arsago Seprio, Casorate Sempione, Cardano al Campo, Samarate e Busto Arsizio, solo Samarate e Cassano Magnago dispongono di un P.G.T. mentre gli altri, dotati di P.R.G., hanno avviato o hanno in itinere il P.G.T. ex L.R. n° 12/2005.

Il Comune di Cassano Magnago è dotato di un P.G.T. adottato con Del. C.C. n. 94 del 18/12/2006 e approvato con Del. C.C. n. 23 del 10/04/2007.

Oltre i due limitati ambiti di interesse ambientale G1, rispettivamente a Nord e a Sud, rientranti nel P.T.C. del Parco del Ticino, il P.G.T. di Cassano Magnago prevede continuità con Gallarate anche tra le zone industriali: la zona denominata D del precedente P.R.G. è ora definita "ambito del tessuto urbano consolidato con connotazione produttiva".

Si registra inoltre continuità tra gli ambiti residenziali nella frazione di Cedrate: la zona C nel precedente P.R.G. è divenuta ora "ambito di tessuto urbano consolidato con connotazione residenziale".

Oltre che per l'organico completamento della zona industriale, sussiste un programma stradale congiunto riguardante la cosiddetta "Tangenziale Nord" prevista nel P.T.C.P., che interessa inoltre Oggiona S. Stefano e Cavaria con Premezzo passando nel fondovalle della Valdarno.

Di più complessa realizzazione è l'innesto di questa direttrice con la SS 336, in quanto implica la risoluzione del complesso svincolo tra la SS 336, la A8, la Pedemontana e deve inoltre trovare adeguata soluzione all'accesso del terminal intermodale di Hupac. La risoluzione di questo "nodo" implica il coinvolgimento di competenze di Autostrade per l'Italia, A.N.A.S., Pedemontana e, sotto il profilo ambientale, il coinvolgimento del Parco del Ticino e dell'Autorità di bacino idrogeologico.

Il Comune di Samarate ha adottato il P.G.T. con Delib. C.C. n. 63 del 30/10/2009 ma ha riavviato il procedimento con Delib. C.C. n. 38 del 03/06/2010.

Il Comune di Cavaria con Premezzo ha dato avvio al procedimento del PGT con Pro. 17447 del 13/11/2009 ma non dispone ancora di una proposta di Documento di Piano.

Il Comune di Besnate con Delib. G.C. n. 99 del 13/09/2007 ha avviato la procedura VAS.

Il comune di Arsago Seprio ha avviato il procedimento di PGT con Delib. G.C. n. 102 del 13/10/2008; è dotato di P.R.G. approvato con Del. G.R. n° 30341 del 08/03/88 e successive varianti.

Il comune di Busto Arsizio ha dato avvio al PGT e al procedimento VAS ma non ha adottato il PGT.

Le verifiche sono state effettuate con il P.R.G. Vigente, approvato con Del. G.R. n° 29298 del 12/06/97 e, per le N.T.A., con Del. G.R. n° 33261 del 12/12/97.

Le previsioni del Piano presentano a confine del territorio di Gallarate le seguenti situazioni:

- Il centro di interscambio merci di Hupac Intermodal SA, ubicato a cavallo dei due comuni;
- La fascia terziario-commerciale compresa tra la SS 33 e la ferrovia Gallarate-Milano, pressoché ormai satura;
- La zona agricola a nord del Quartiere Beata Giuliana (in cui è presente la consistente struttura dell'Istituto Tecnico Commerciale E. Tosi) in continuità con la zona destinata a riqualificazione ambientale del Piano d'Area Malpensa "Business Park".

Inquadramento territoriale

Le implicazioni comuni delle rispettive politiche urbanistiche appaiono piuttosto riconducibili alla rilevanza delle infrastrutture stradali nei pressi della SS 336 e dalle relative opere di raccordo, in particolare per l'adeguamento degli accessi al Centro Hupac Intermodal SA.

Il Comune di Casorate Sempione ha adottato il PGT con Delib. C.C. n. 4 del 9/02/2010

I comuni di Cavaria con Premezzo, Cardano al Campo, che danno luogo a un continuo urbano con Gallarate in relazione alle rispettive scelte urbanistiche tutt'ora in fase di definizione.

Inquadramento territoriale

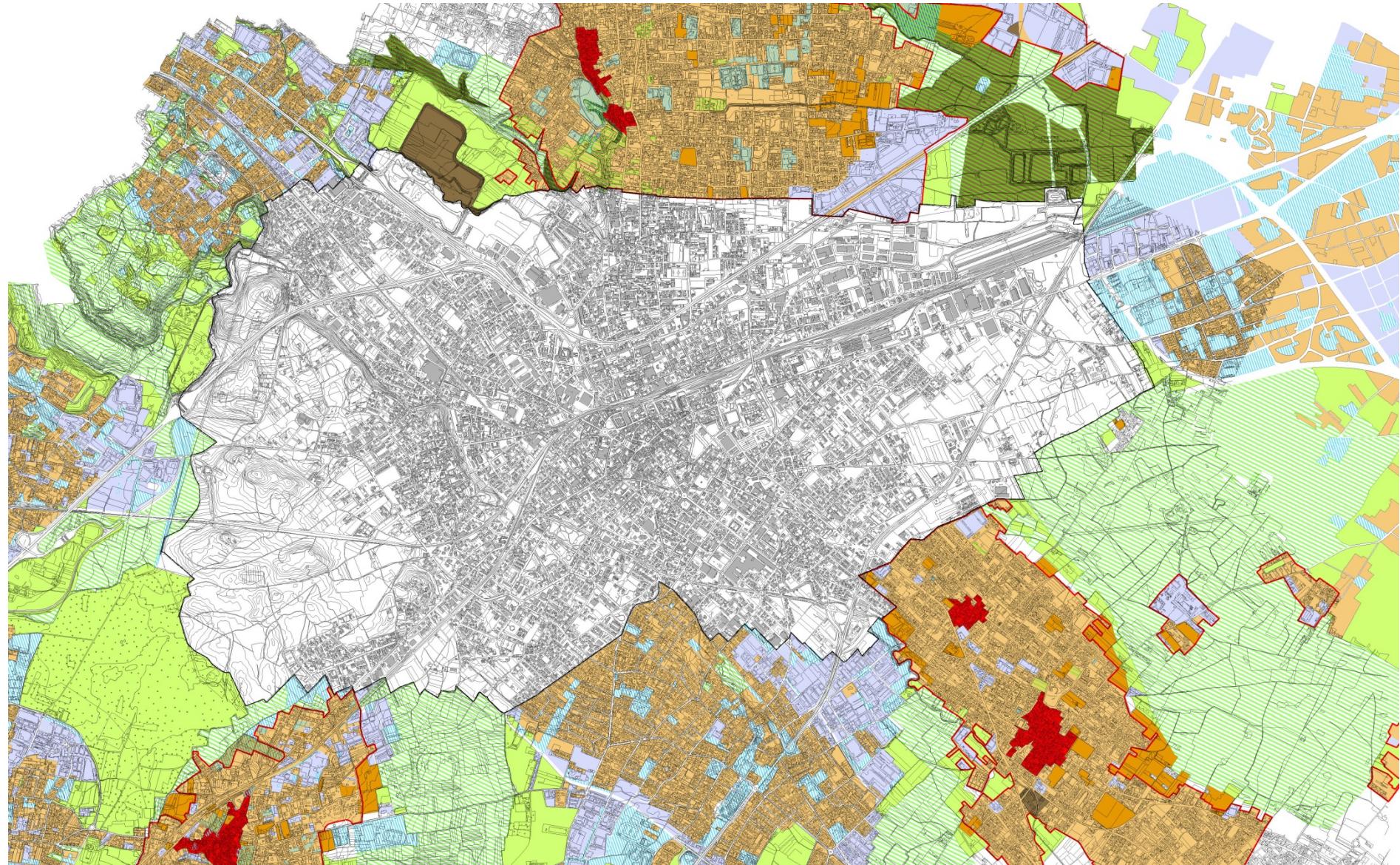


Figura 36 – La pianificazione dei Comuni contermini a Gallarate

La conoscenza della città

Caratteristiche del territorio di Gallarate

Con una popolazione di oltre 50.000 abitanti Gallarate si colloca al 3° posto tra i comuni della Provincia di Varese, dopo il capoluogo (82.000 abitanti) e Busto Arsizio (81.000 abitanti); ha una superficie di poco meno di 21 km² ed una densità di 2.390 abitanti, tra le più alte della provincia (dopo Saronno e Busto Arsizio).

Su Gallarate gravitano quotidianamente circa 40.000 persone per motivi di lavoro, di studio, per acquisti e per usufruire di servizi alla produzione e alla persona.

Dati Geografici	
Altimetria	238 m sul livello del mare. Il territorio è prevalentemente pianeggiante, interrotto nella parte settentrionale dalle colline di Crenna e Ronchi
Escursione altimetrica	80 m (da 227 a 307 m sul livello del mare)
Coordinate geografiche	Latitudine 45°39'53"64 N Longitudine 08°47'29"04 E
Corsi d'acqua	Torrente Arno 4 Km in territorio di Gallarate, tratto tombinato 170 m, vasche di laminazione 347.000 m ²
Comuni confinanti	Cavaria con Premezzo, Cassano Magnago, Busto Arsizio, Samarate, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Arsago Seprio e Besnate
Dati Climatici	
Zona Climatica	E
Gradi Giorno	2.877
Popolazione	
Abitanti 2009	51.128
Densità abitativa	2.366 abitanti/km ²
Usi Del Suolo	
Superficie totale	20.978.000 m ²
Aree agricole	(SAU*) 2.1247.000 m ²
Aree protette	4.400.000 m ²
Verde pubblico	573.795 m ²

Tabella 23 - Dati di sintesi delle caratteristiche del territorio di Gallarate

Il territorio comunale è caratterizzato per la quasi totalità da zone pianeggianti. In particolare tutta l'area centrale e meridionale del comune non presenta avvallamenti o forme rilevanti del territorio, a differenza della zona Nord, dove nelle aree non urbanizzate si evidenziano isolate e modeste colline che si discostano dal livello medio della pianura di qualche decina di metri.

Mediamente il territorio comunale ha pendenza in direzione Nord-Sud, partendo da quote altimetriche di 300 m s.l.m. circa in prossimità delle colline poste al confine con i comuni di Besnate e Cavaria con Premezzo, sino a scendere alle quote di 230 m s.l.m. circa nella sua parte

più a Sud in prossimità del confine con il Comune di Busto Arsizio. La quota media relativa all'area pianeggiante del Comune, che ne costituisce la quasi totalità, può considerarsi pari a 238 m s.l.m .

Geomorfologicamente l'area comunale è quindi caratterizzata dalla parte più a Nord, che costituisce confine tra le colline moreniche del basso varesotto e l'inizio del livello fondamentale della pianura, costituito principalmente da depositi fluvioglaciali.

Gli elementi geomorfologici di interesse, non particolarmente numerosi nel territorio comunale, sono quindi caratteristici di tale zona di confine. In particolare si segnalano orli di terrazzamento fluvioglaciale ed orli di terrazzamento morenico nella parte Nord Occidentale del Comune.

Altri elementi geomorfologici sono legati alla dinamica fluviale dei due corsi d'acqua principali, che hanno carattere torrentizio, che attraversano il territorio comunale, costituiti dal torrente Sorgiorile e dal torrente Arno.

Per gran parte del territorio comunale il fatto che la superficie urbanizzata del territorio comunale ne costituisca la parte preponderante rende praticamente impossibile il rilievo di elementi geomorfologicamente caratterizzanti e fa sì che non si rinvengano evidenze geomorfologiche correlate a problematiche di dissesto in atto.

Nel territorio comunale si individuano le due aree principali.

La prima, relativa all'area nord - nord occidentale, è posta a confine tra le colline moreniche del basso varesotto e l'inizio del livello fondamentale della pianura; questa zona, che presenta la più ampia superficie comunale non urbanizzata, vede la presenza di orli di terrazzo, sia di origine fluvioglaciale che morenico.

La seconda, relativa alla parte sud - sud orientale, caratterizzata da una ampia superficie urbanizzata, è costituita dal livello fondamentale della pianura ed è caratterizzata da una generale uniformità anche della litologia mediamente presente³¹

L'area del territorio comunale è caratterizzata dalla presenza di due torrenti principali: torrente Arno e torrente Sorgiorile³².

Nella parte di confine nord del comune, i due torrenti principali caratterizzano il territorio con incisioni, seppur minime, tipiche dei corsi d'acqua nelle aree di transizione tra collina e alta pianura.

Il torrente Arno attraversa il comune in direzione Nord-Sud, per uno sviluppo di circa 5.6 km. Nella parte settentrionale del territorio comunale di Gallarate è stata realizzata una vasca di laminazione che ricade in parte nel comune di Cassano Magnago; il valore di portata a valle della vasca risentirà della laminazione causata dalla vasca.

A partire da monte, una volta all'interno del confine comunale, l'alveo si presenta in discreto stato di conservazione. Le sponde sono in generale in terreno naturale ma in numerosi tratti sono state eseguite opere di protezione delle sponde con scogliere in massi naturali o con gabbioni. In alcuni punti, generalmente in corrispondenza di proprietà private o di manufatti, sono presenti muri spondali in cemento armato.

³¹ Si rimanda all'apposito "Studio della componente geologica idrogeologica e sismica del P.G.T." del dicembre 2006. A tale studio si faccia riferimento per tale argomento.

³² Si rimanda all'apposito studio del reticolo superficiale: "Individuazione del reticolo minore e regolamentazione dell'attività di polizia idraulica di competenza comunale" D.G.R. n.7/13950 del 01108/2003. A tale studio si faccia riferimento per tale argomento.

La conoscenza della città

Il torrente Arno è caratterizzato da venticinque attraversamenti stradali e un attraversamento autostradale.

In corrispondenza dell'attraversamento relativo al ponte comunale di via Ronchetti, in destra idrografica il torrente Arno riceve l'affluente Sorgiorile.

Il torrente Sorgiorile si sviluppa a partire dal confine con il comune di Cavaria con Premezzo fino alla confluenza, tobinata, nel Torrente Arno. Il torrente Sorgiorile è caratterizzato da cinque attraversamenti stradali, un attraversamento autostradale e due tratti tobinati.

Il tratto di monte del torrente Sorgiorile presenta una diramazione che devia le acque del corso principale verso il Molino della Rocca. Tale deviazione, in origine, era stata ottenuta ponendo una traversa sul corso d'acqua principale del torrente Sorgiorile in modo tale che in condizioni di magra le acque dell'alveo principale deviassero verso il molino, mentre in condizioni di piena una paratoia posta sul canale derivato impedisse il deflusso della portata di piena verso il molino convogliando il flusso principale verso il torrente Sorgiorile ³³.

Oltre al torrente Arno e torrente Sorgiorile non sono presenti sul territorio ulteriori corsi d'acqua con evidenze geomorfologiche rilevanti; in particolare non si evidenziano influenze geomorfologiche del torrente Rile, al confine Sud con i comuni di Busto Arsizio e Cassano Magnago.

Il regime idraulico dei corsi d'acqua è prevalentemente torrentizio, generalmente di debole portata, ed alla loro modesta alimentazione di magra concorrono le acque sotterranee di zone umide e di carattere sorgentizio. Il regime torrentizio è altresì influenzato dagli sfiori delle acque di raccolta dei sistemi di drenaggio urbano.

I bacini idrografici dei torrenti, relativi al comune di Gallarate, non presentano dinamiche geomorfologiche rilevanti in atto, soprattutto per il fatto che la quasi totalità del loro corso si sviluppa in alveo non naturale.

Sono presenti infatti, lungo tutto il corso del torrente Sorgiorile, muri di sostegno e contenimento, tratti tobinati e attraversamenti. Il torrente Arno, in aggiunta a queste tipologie di manufatti, vede la presenza anche di numerosi tratti d'alveo rivestiti in pietra.

³³ Nella relazione citata nella precedente nota si osservava che *"Allo stato attuale la paratoia è in condizioni di degrado tali per cui anche in condizioni di piena parte della portata viene comunque deviata verso il molino"*.

Gli elementi costitutivi del paesaggio di Gallarate

Gli elementi costitutivi del paesaggio di Gallarate, ma l'assunto ha carattere generale, non sono ascrivibili ad una sola scala di lettura in quanto a definirlo sono altrettanto importanti quelli derivanti dal paesaggio di grande scala entro cui la città si colloca, dal paesaggio naturalistico e rurale che le fanno cornice e da quello urbano, leggibile attraverso le rinvenibili espressioni di disegno urbano e le eccellenze architettoniche, ma anche dal suo vivere sociale e dalla storia degli uomini che la ha composta.

In questa chiave di lettura il paesaggio di Gallarate consente una riscoperta dai risvolti urbanistici operativi dei suoi intrinseci valori e delle sue potenzialità, che troveranno riscontro nella specifica Relazione riguardante i “Contenuti paesaggistici del PGT”.

Tale lettura, infatti, concorre a definire una politica paesistico/territoriale, che si confronta con la necessità di offrire strumenti utili al governo delle trasformazioni, e che deve essere improntata dal principio della tutela paesaggistica; un principio declinato, come fanno il Piano Territoriale Regionale, il Codice dei Beni Culturali, la Convenzione Europea del Paesaggio, secondo le tre accezioni: a) di conservazione e manutenzione dell'esistente e dei suoi valori riconosciuti, b) di attenta gestione paesaggistica e più elevata qualità degli interventi di trasformazione, c) di recupero delle situazioni di degrado.

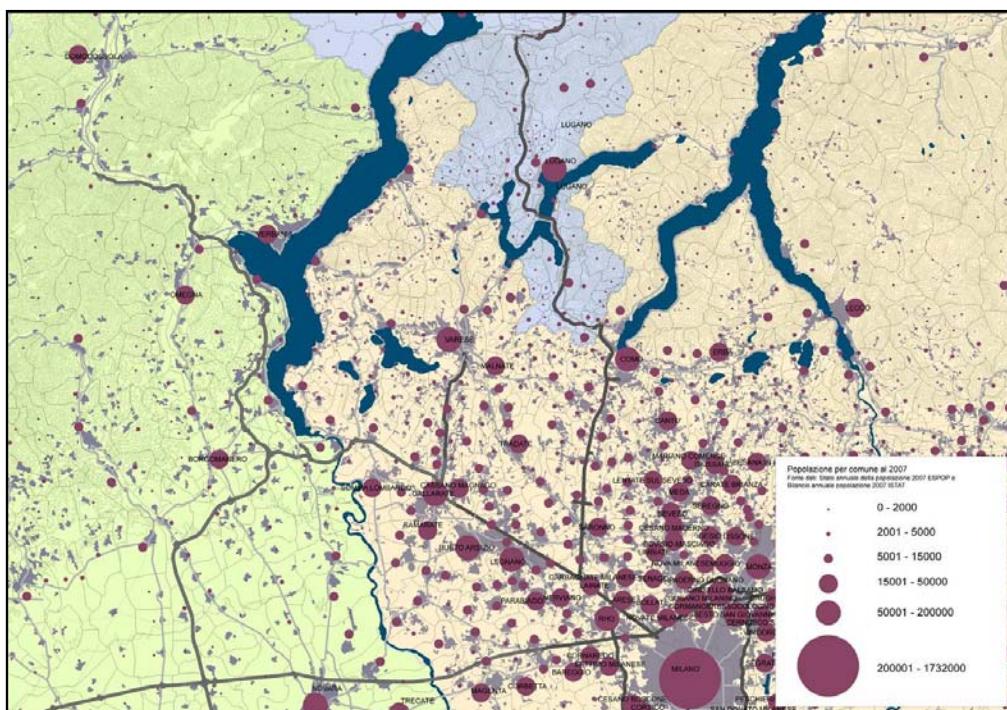


Figura 37 - Gallarate entro il sistema urbano milanese-lombardo

La lettura del “paesaggio di grande scala” consente di vedere come Gallarate sia parte non secondaria di un sistema urbano complesso, la cui caratteristica fondamentale è data dall'essere costituito da una rete intrecciata di polarità urbane, di grande e di media dimensione, che circondano Milano e che ne fanno una città di rango mondiale di circa 7 milioni e mezzo di abitanti, ricco di un articolato tessuto produttivo culturale formativo, al centro di una delle pianure più fertili d'Europa, circondato dalla catena delle Alpi, reso ricco dalla presenza dei suoi

parchi, dei laghi e dei valori paesaggistici che riassumono, in visione simultanea, la costruzione di questa civiltà.

È solo dalla percezione dell'essere parte integrante di questo sistema urbano che si possono trarre, da un lato, alcuni fondamentali elementi di senso sul ruolo di Gallarate, dall'altro la straordinarietà del rapporto di Gallarate con la cornice territoriale, di qualità letteralmente straordinaria, in cui la città si colloca.³⁴

In quanto parte di questo sistema urbano Gallarate deve tornare a sentire il suo; deve cioè sentire a sé prossimi, non solo lo stretto rapporto che la lega al capoluogo lombardo, ma anche le Alpi che le fanno corona, l'immanenza del Monte Rosa, la vicinanza del lago Maggiore, la bellezza delle Prealpi varesine, in quanto è da questa prossimità e da questi valori che risulta una sua alta qualità ambientale, che può renderla immediatamente riconoscibile nel mondo.



Figura 38 - Il paesaggio alpino come elemento simbolico del paesaggio di grande scala

Il senso di un ruolo dato inoltre dal valore posizionale che deriva dal suo collocarsi al limite Nord-occidentale della zona alto-milanese, a margine dei tre dei sistemi territoriali del Sistema Metropolitano, il Sistema Pedemontano, il Sistema dei Laghi; un valore posizionale che ha determinato in passato, e che continua a determinare oggi, uno straordinario livello di accessibilità che ne fanno e una delle “porte di Lombardia”.

La lettura del “paesaggio del contesto” porta a riconoscere i valori costitutivi legati all’anfiteatro di colline moreniche che la delimitano a nord dell’abitato: il monte Diviso, il monte Pino, il monte

³⁴ Presentando nel 1968 una villa di Enrico Castiglioni a Gallarate, la rivista *Architecture d’aujourd’hui* sottolineava come l’edificio si collocasse «sul pendio di una collina, da cui la vista si estende sulla catena delle Alpi» e come «l’arco panoramico, da Nord a Est, garantisse una gamma articolata di viste eccezionali»

La conoscenza della città

Capro, il monte Cuore, il monte Marino; rilievi non troppo pronunciati ma che assumono per Gallarate, nel loro limitare la pianura, non solo un valore ambientale ma un alto valore simbolico.

Per le colline moreniche non va ignorato che la sacralità dei luoghi elevati è una costante caratteristica del rapporto dell'uomo con la natura: è lì che ci si salvava dalle inondazioni dei fiumi e dalle scorrerie di altri popoli, è da lì che si controllava visivamente il territorio, era quel rilievo il primo riferimento riconoscibile per chi percorreva la pianura.



Figura 39 - Le colline moreniche a nord di Gallarate e la zona dei fontanili di Arsago Seprio

Nella brughiera, pur degradata, a sud dell'abitato si avverte la presenza del Ticino e la tutela offerta dall'istituzione del Parco regionale.

Una brughiera che induce a sentire questa vasta area come parte integrante di un disegno urbano complessivo, capace di unire l'utilità alla bellezza, come già osservava Varrone, nel suo trattato *De re rustica*, quando vedeva convergere in un unico fine la bellezza e le finalità pratiche dell'opera agricola, che dalla bellezza vengono economicamente valorizzate.

A questa scala, deve potersi individuare un altro elemento costitutivo del paesaggio urbano di Gallarate: quello della valle dell'Arno: un fiume che nel passato, nella sua dinamica anche distruttiva costituiva un elemento presente e 'vivo'; oggi, imbrigliato com'è tra le chiuse e le opere di contenimento delle sue piene, appare come devitalizzato, privato della memoria, reso povero e inerte. Occorre sentirne la presenza come "un segno" della città: ridisegnarne la parte nord come parco urbano, senza temere le sue piene, che possono essere previste, farne un elemento di fruizione che asseconti la riqualificazione delle sue sponde nel corso dell'attraversamento della città e che veda destinata, e progettata, a parco agricolo la sua parte sud, a confine con Cardano al Campo.

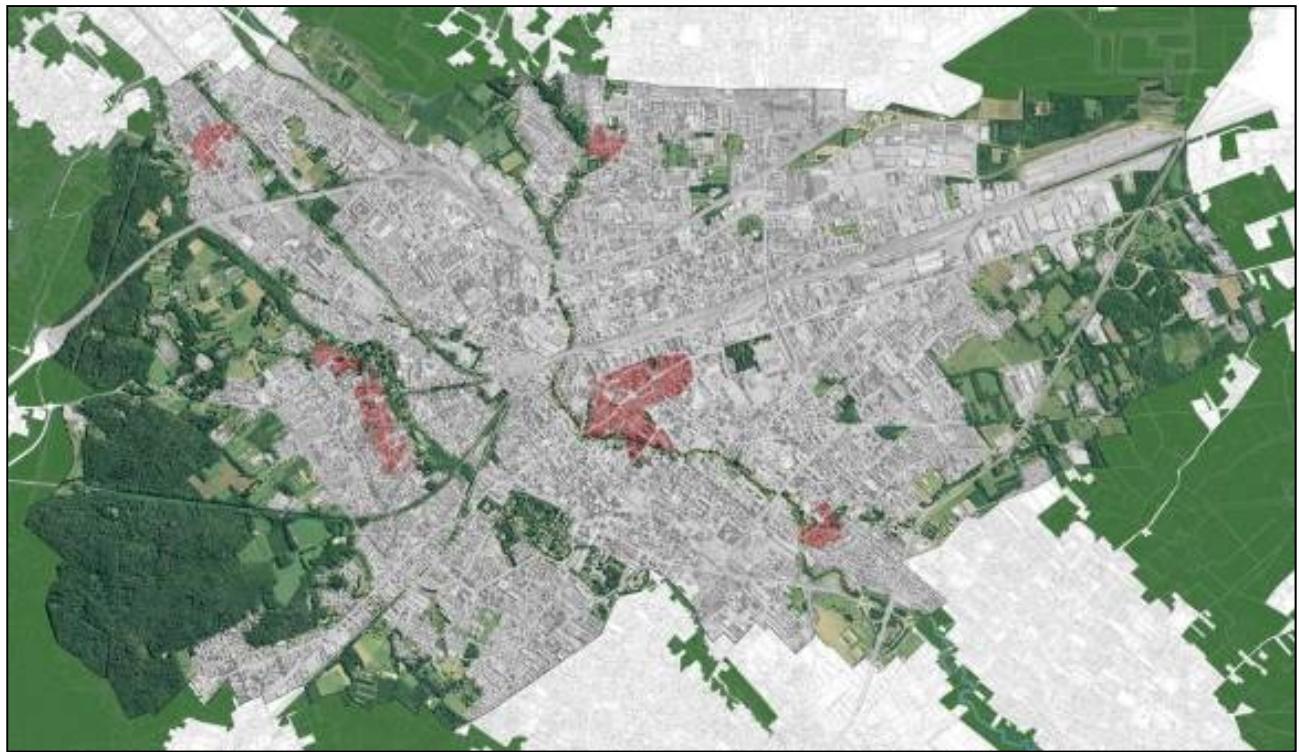


Figura 40 - La valle dell'Arno ed il sistema di verde che contorna Gallarate

C'è infine la lettura del "paesaggio dei caratteri morfologici" e "il paesaggio delle architetture".

È la scala urbana del riconoscimento delle opere della 'magnificenza civile' che volle negli ultimi anni dell'Ottocento e nei primi del Novecento l'imprenditoria gallaratese: opere che esprimono il loro valore maggiore quando le si legga nel loro costituirsi "a sistema" ³⁵.

È ancora il riconoscimento della memoria della Gallarate cresciuta nella fase della sua industrializzazione, la 'Manchester d'Italia', 'la città delle cento ciminiere' che, a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, la ha caratterizzata con le sue grandi fabbriche.

Architetture che arricchiscono il suo centro storico e che non devono mettere in secondo piano i valori riconoscibili nella corona dei centri storici di Arnate, Cedrate, Crenna, Cajello, cui occorrerà guardare per tutelarne la fisionomia, il profilo linguistico, la capacità di mantenere un paesaggio identificabile dalla memoria dei cittadini.

Dalle istanze espresse dai cittadini attuali, da quelle, più o meno poi accolte e realizzate, dei cittadini del passato, può emergere, come si fa abitualmente per i "luoghi" che caratterizzano un territorio, uno "statuto dei soggetti" della città nella storia.

Da questa lettura emergono "diverse" città, ora coincidenti con quella attuale o con suoi settori, ora con essa sovrapponibili solo in parte, ciascuna dotata di una propria ragion d'essere e di una propria originaria fisionomia e dunque di una propria più o meno diretta riconoscibilità":

- la città della religiosità popolare, caratterizzata dalla presenza diffusa di chiese, oratori, croci votive, toponimi legati a realtà devozionali e/o assistenziali;

³⁵ Elementi da leggersi come altrettanti 'traguardi' nella costruzione della città, quali gli obelischi antichi innalzati da Domenico Fontana nella Roma di Sisto V, come segnale di potenza della chiesa e del suo papato, ma anche come cardini del riordino della città che aveva intrapreso.

La conoscenza della città

- la città dell'associazionismo e del mutuo soccorso operaio;
- la città dell'eclettismo e del liberty, ma, ancor prima, la "città del tessile" o la "città dei pionieri dell'industria";
- la città programmaticamente - e ambiziosamente - moderna, voluta con caparbietà dai rappresentanti delle ricche famiglie dell'imprenditoria industriale;
- la città della memoria condivisa, mantenuta viva dai numerosi monumenti;
- la città strettamente legata all'acqua, da cui per lunghi secoli dipesero non solo l'irrigazione dei campi, ma anche il funzionamento delle sue officine, la incolumità dei suoi cittadini, il paesaggio;
- la città che, in tempi recenti, nel progettare singoli edifici o interi complessi residenziali ha saputo prendersi una certa libertà e ha avuto il coraggio di sperimentare sul piano tipologico, ma anche su quello (micro)urbanistico.”³⁶

³⁶ Paolo Bossi, Intervento nella Sessione tematica “Il paesaggio urbano”, Gallarate, 18 novembre 2009.

Evoluzione e struttura della popolazione di Gallarate

La popolazione residente a Gallarate ai Censimenti dal 1861 al 2001

La località di Gallarate, capo di pieve, citata come "borgho de Galarà" negli statuti delle strade e delle acque del contado di Milano, secondo le risposte ai 45 quesiti del 1751 della II giunta del censimento, aveva una popolazione, costituita da "anime collettabili e non collettabili" di circa 2600 abitanti.

Nel 1805 il comune divenuto capoluogo del I cantone e del IV distretto del dipartimento dell'Olona, aveva 3345 abitanti. A seguito dell'aggregazione dei comuni del dipartimento d'Olona, in accordo con il piano previsto già nel 1807 e parzialmente rivisto nel biennio successivo, il comune "denominativo" di Gallarate era capoluogo, con 3311 abitanti, del cantone I del distretto IV di Gallarate.

Con la successiva concentrazione e unione di comuni nel dipartimento d'Olona, Gallarate, comune di II classe con 6300 abitanti complessivi, comprendeva gli aggregati di Gallarate, Arnate, Cardano, Cedrate, Crenna, ed era sempre a capo del cantone I del distretto IV di Gallarate.

Con l'attivazione dei comuni della provincia di Milano, in base alla compartimentazione territoriale del regno lombardo-veneto, Gallarate fu inserito nel distretto XIII come comune capoluogo. Nel 1853, Gallarate, comune con consiglio comunale con ufficio proprio, a capo del distretto XII, aveva una popolazione di 5540 abitanti.

In seguito all'unione temporanea delle province lombarde al regno di Sardegna, in base al compartimento territoriale stabilito con la legge 23 ottobre 1859, incluso nel mandamento I di Gallarate, circondario IV di Gallarate, provincia di Milano, il comune di Gallarate aveva 5.279 abitanti

Alla costituzione nel 1861 del Regno d'Italia, il comune aveva una popolazione residente di 6.022 abitanti (Censimento 1861).

Nel 1869 al comune di Gallarate vennero aggregati i soppressi comuni di Arnate e Cedrate. Popolazione residente nel comune: abitanti 7.576 (Censimento 1871); abitanti 8.617 (Censimento 1881); abitanti 11.952 (Censimento 1901); abitanti 17.271 (Censimento 1911); abitanti 17.191 (Censimento 1921).

Nel 1923 al comune di Gallarate vennero aggregati i soppressi comuni di Cajello e Crenna. Nel 1924 il comune risultava incluso nel circondario di Gallarate della provincia di Milano.

Nel 1927 il comune venne aggregato alla nuova provincia di Varese con una popolazione residente nel comune di 23.560 (Censimento 1931).

In seguito alla riforma dell'ordinamento comunale disposta nel 1946 il comune di Gallarate veniva amministrato da un sindaco, da una giunta e da un consiglio. Popolazione residente nel comune: abitanti 29.728 (Censimento 1951); abitanti 35.477 (Censimento 1961); abitanti 43.685 (Censimento 1971).

Le differenze con i dati ai Censimenti pubblicati dall'Istat (1985) sotto riportati³⁷ sono dovute alle variazioni territoriali intervenute e sono riferite ai confini comunali attuali.

³⁷ Istat, Popolazione residente e presente dei comuni. Censimenti dal 1861 al 1981

La conoscenza della città

La popolazione ai Censimenti dal 1861 al 2001 vede a Gallarate una crescita costante passando dai 9.658 abitanti al 1861 ai 46.361 abitanti al 2001.

Anno	Popolazione residente	Incr. % medio annuo
1861	9.658	
1871	10.233	0,60%
1881	11.297	1,04%
1891	13.348	1,82%
1901	15.398	1,54%
1911	21.922	4,24%
1921	22.398	0,22%
1931	23.560	0,52%
1936	24.505	1,14%
1951	29.728	1,33%
1961	35.477	1,93%
1971	43.685	2,31%
1981	47.259	0,82%
1991	44.977	-0,48%
2001	46.361	0,31%

Tabella 24 - Popolazione di Gallarate ai Censimenti dal 1861 al 2001



Grafico 5 - Popolazione residente a Gallarate ai Censimenti dal 1861 al 2001

L'incremento percentuale medio annuo registra un picco nel decennio 1901-1911, in corrispondenza del processo accelerato di industrializzazione, rimane stazionario tra il 1911 e il 1931, cresce progressivamente dal 1941 al 1971, rallenta nel decennio successivo e accusa una flessione tra il 1981 e il 1991. Tra il 1991 e il 2001 fa riscontrare una leggera ripresa.



Grafico 6 - Incremento medio annuo della popolazione di Gallarate dal 1861 al 2001

L'evoluzione demografica a livello comunale dal 1996 al 2009

L'evoluzione demografica del Comune di Gallarate negli ultimi anni, ha visto una crescita costante della popolazione residente (45.953 abitanti al 1996 e 51.128 abitanti al 2009) ³⁸.

Anno	Popolazione residente	Incr. % medio annuo
1996	45.953	-
1997	46.174	0,05%
1998	46.282	0,02%
1999	46.428	0,03%
2000	46.870	0,10%
2001	47.420	0,12%
2002	47.964	0,11%
2003	48.496	0,11%
2004	48.927	0,09%
2005	49.347	0,09%
2006	49.638	0,06%
2007	50.156	0,10%
2008	50.797	0,13%
2009	51.128	0,07%

Tabella 25 - Popolazione residente a Gallarate dal 1996 al 2009

³⁸ Il dato al 31 dicembre 2009 è stimato sulla popolazione di ottobre 2009.



Grafico 7 - Incremento annuo della popolazione residente a Gallarate dal 1997 al 2009

Ai bassi valori registrati fino al 1999 fa seguito un incremento annuo improvviso molto elevato nel 2000 e un ulteriore incremento, più lieve, nel 2001. Successivamente i valori tendono ad abbassarsi fino al 2006 quando riprendono a crescere portandosi nel 2008 al punto massimo (0,13%). Tra il 2008 e il 2009 si assiste ad una riduzione dell'incremento che si riporta a valori prossimi a quelli registrati nel 2006, comunque superiori a quelli del finire degli anni Novanta.

Tassi di natalità e di mortalità

La seguente tabella riporta i dati anagrafici tra il 1999 e il 2009³⁹ relativamente al sesso e al numero annuo dei nati e dei morti. Su questi ultimi due valori si sono calcolati rispettivamente il tasso di natalità e quello di mortalità.

ANNO	Popolazione residente						
	Maschi	Femmine	Totale	Nati	Morti	Tasso di natalità	Tasso di mortalità
1999	22.102	24.180	46.282	350	467	0,76%	1,01%
2000	n.d.	n.d.	46.870	397	462	0,85%	0,99%
2001	22.745	24.639	47.384	419	435	0,88%	0,92%
2002	n.d.	n.d.	47.964	454	467	0,95%	0,97%
2003	23.208	25.288	48.496	476	512	0,98%	1,06%
2004	23.507	25.420	48.927	506	462	1,03%	0,94%
2005	23.776	25.571	49.347	491	460	0,99%	0,93%
2006	23.973	25.666	49.638	533	458	1,07%	0,92%
2007	24.351	25.805	50.156	537	391	1,07%	0,78%
2008	24.653	26.144	50.797	565	495	1,11%	0,97%
2009	n.d.	n.d.	51.128	560	463	1,10%	0,91%

Tabella 26 - Tassi di natalità e di mortalità tra il 1999 e il 2009

³⁹ Vedi nota precedente

La conoscenza della città

Il grafico seguente mette in evidenza come nell'ultimo decennio si registri una crescita tendenziale del tasso di natalità. Come si vedrà successivamente, questo incremento è dovuto all'apporto del processo migratorio di una popolazione giovane e caratterizzata da più elevati tassi di natalità.

Si passa quindi da valori dello 0,76% registrati sul finire degli anni Novanta a valori costantemente superiori all'1% dal 2004 in avanti (con l'eccezione registrata nel 2005). Negli ultimi tre anni si sono registrati infatti valori costantemente in rialzo dall'1,07 all'1,11%.

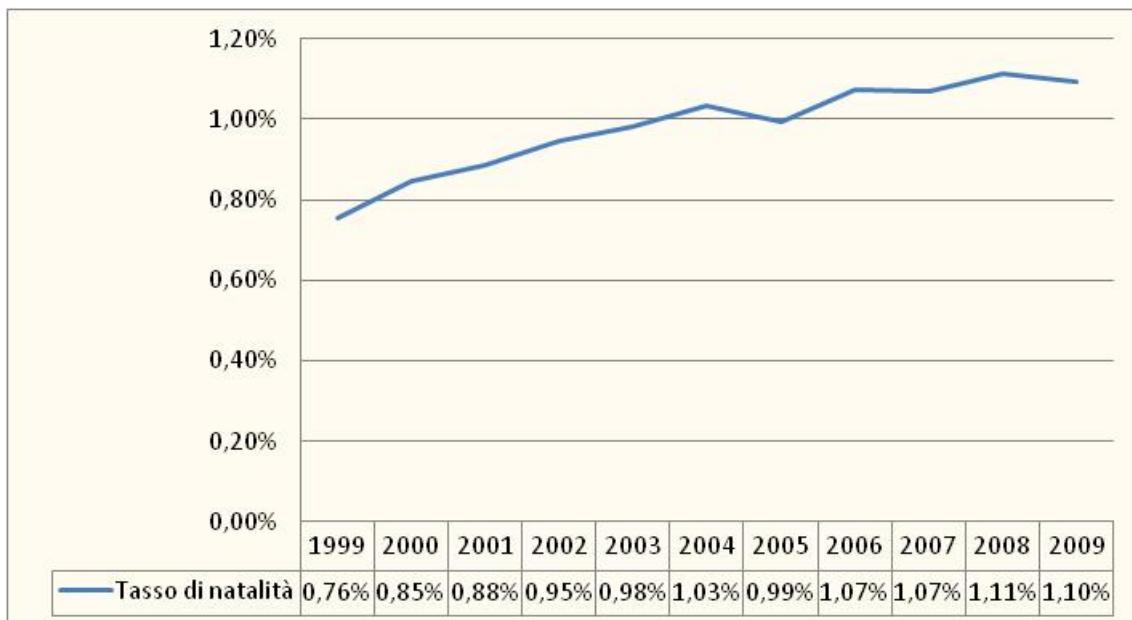


Grafico 8 - Tasso di natalità a Gallarate tra il 1999 e il 2009

Il grafico seguente è relativo ai tassi di mortalità registrati nello stesso periodo.

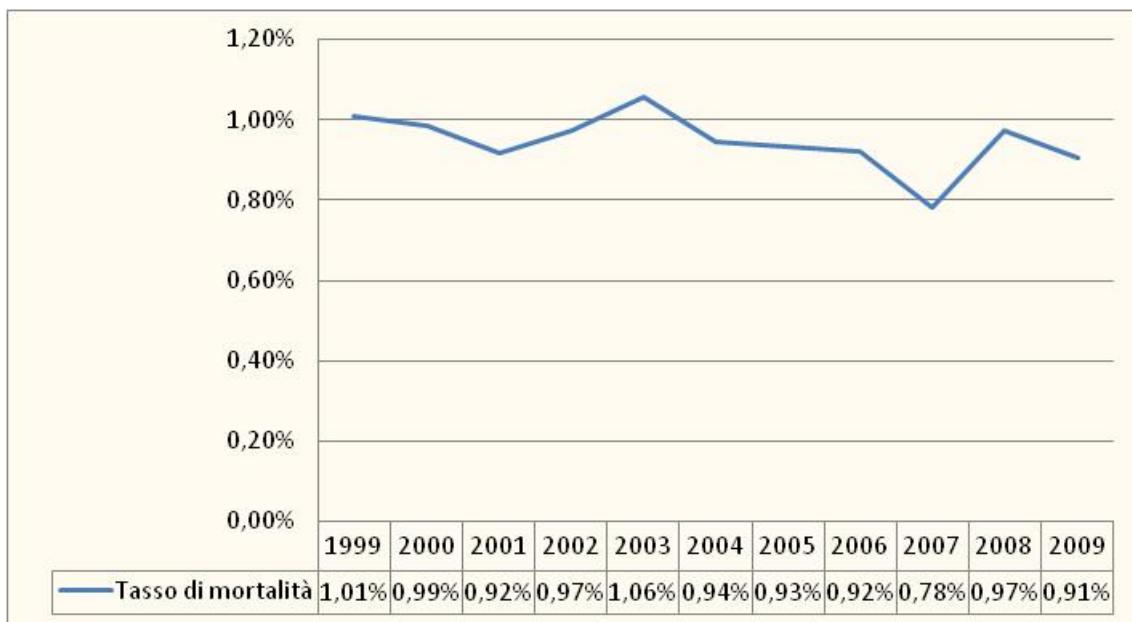


Grafico 9 - Tasso di mortalità a Gallarate tra il 1999 e il 2009

L'apporto della più giovane popolazione degli immigrati porta ad una diminuzione del tasso di mortalità complessivo che passa dal valore dell'1% registrato nel 1999 al valori inferiori che nel 2007 sono risultati pari allo 0,78%, punta minima del decennio.

ANNO	Popolazione residente	Popolazione straniera	Incidenza %
1999	46.282	1.411	3,05%
2000	46.870	1.721	3,67%
2001	47.384	2.031	4,29%
2002	47.964	2.365	4,93%
2003	48.496	2.988	6,16%
2004	48.927	3.680	7,52%
2005	49.347	4.197	8,51%
2006	49.638	4.765	9,60%
2007	50.156	5.392	10,75%
2008	50.797	6.067	11,94%
2009	51.128	6.546	12,80%

Tabella 27 Incidenza % della popolazione immigrata iscritta all'anagrafe sul totale dei residenti

Nell'ultimo decennio si è assistito a Gallarate, come per altro nella Provincia di Varese e in Lombardia, ad una crescita del processo migratorio che ha portato l'incidenza della popolazione straniera dal 3,05% del 1999 al 12,8% nel 2009.

L'età di questa popolazione, più giovane rispetto a quella preesistente è caratterizzata da più alti tassi di natalità e da più bassi tassi di mortalità che giustificano il trend di crescita conosciuto dal Comune di Gallarate negli ultimi anni.

Nei grafici sottostanti si riportano i tassi di natalità e di mortalità dei residenti immigrati registrati all'anagrafe di Gallarate nell'ultimo decennio.

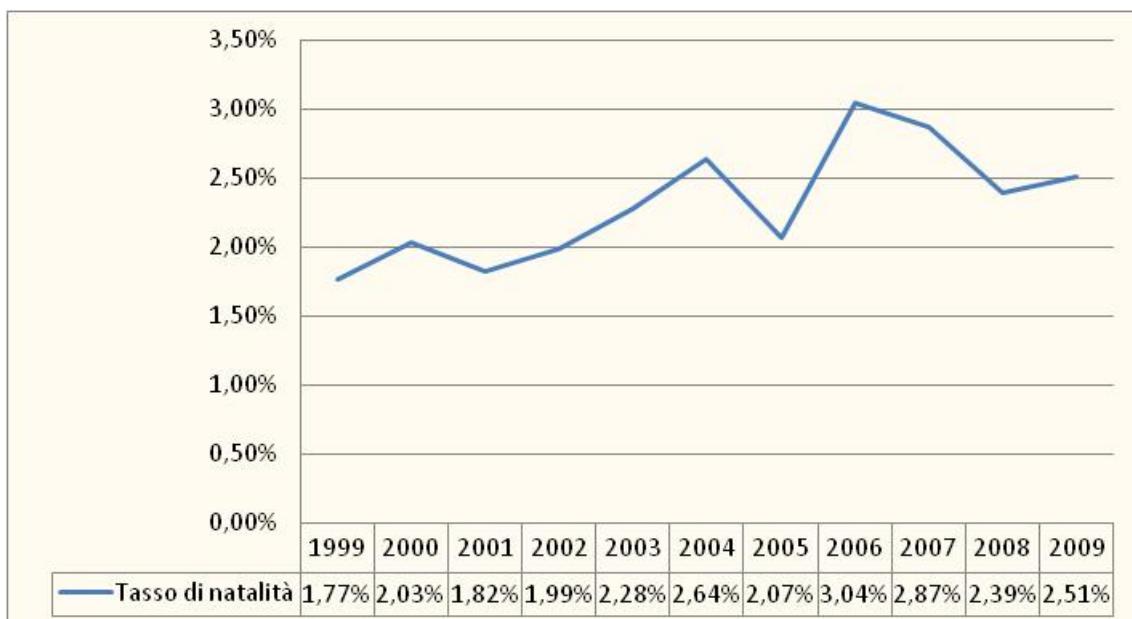


Grafico 10 - Tasso di natalità a Gallarate tra il 1999 e il 2009 della popolazione immigrata

La conoscenza della città

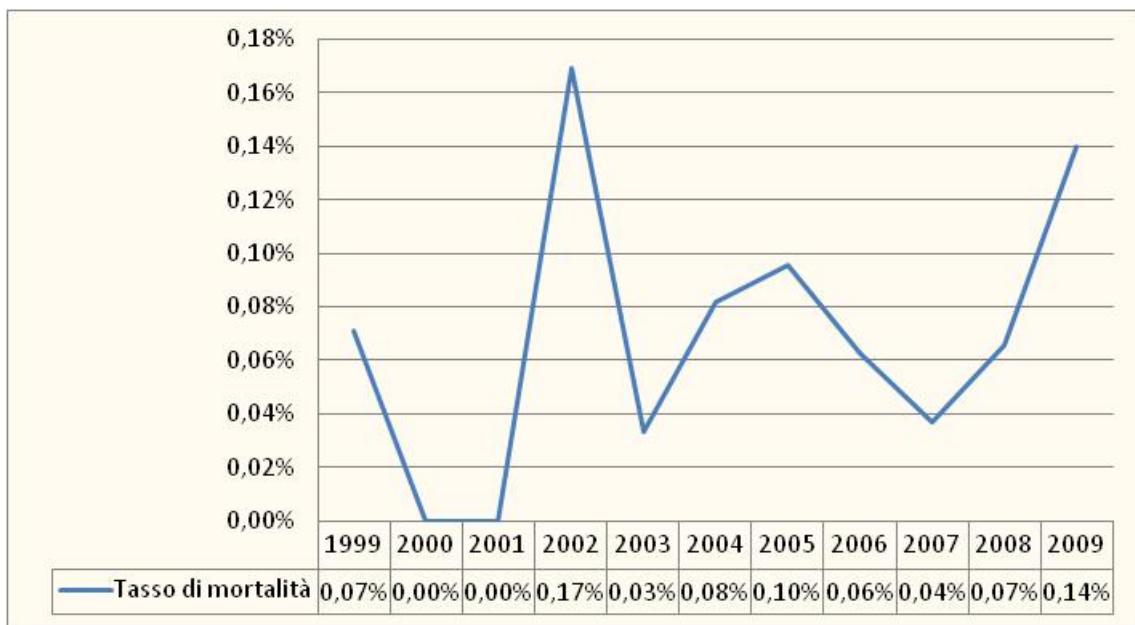


Grafico 11 - Tasso di mortalità a Gallarate tra il 1999 e il 2009 della popolazione immigrata

Struttura della popolazione

Nonostante l'apporto della più giovane popolazione immigrata, al 2008 la composizione della popolazione per fasce di età a Gallarate, illustrata dalla seguente piramide di età, mostra una fortissima erosione alla base dovuta ai ridotti tassi di natalità caratteristica degli ultimi 15-20 anni, un forte ingrossamento nella parte superiore, caratteristico dell'elevata età della popolazione ed una prevalenza della popolazione nella fascia della popolazione in età lavorativa compresa tra i 25 e i 55 anni.

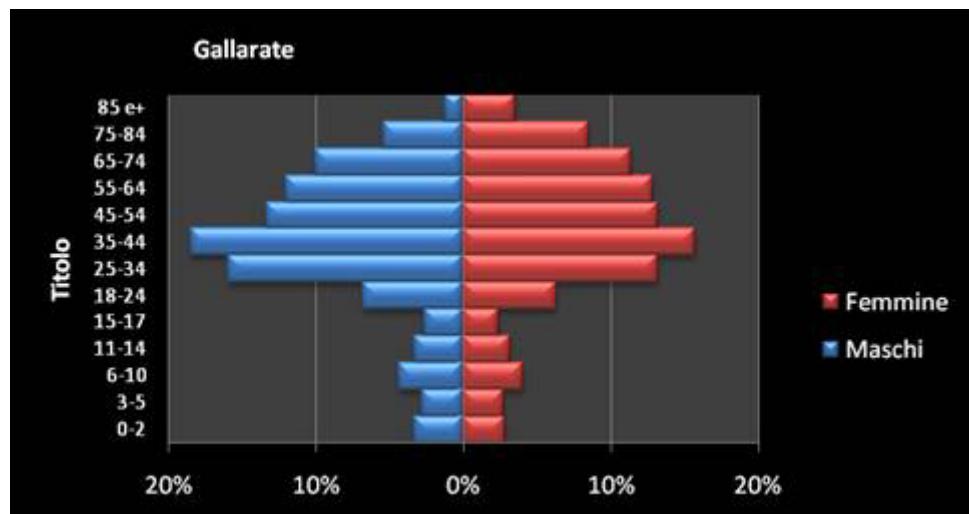


Grafico 12 - Piramide di età a Gallarate

Non dissimile appare la piramide di età dell'Ambito di Gallarate, costituito oltre che da Gallarate, dai Comuni di Albizzate, Cairate, Cassano Magnago, Cavaria con Premezzo, Jerago con Ornago, Oggiona S. Stefano, Samarate e Solbiate Arno.

La conoscenza della città

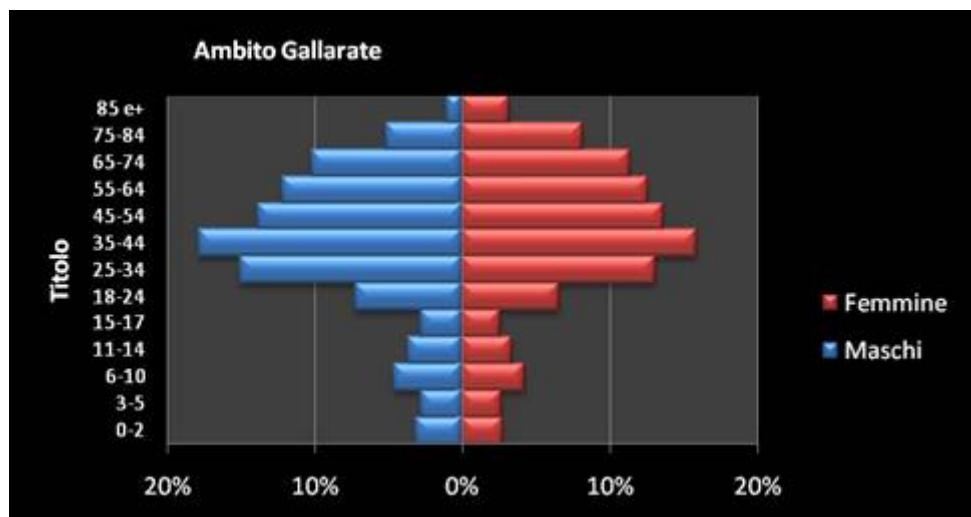


Grafico 13 - Piramide di età nell'Ambito di Gallarate nel 2008

Anche presi singolarmente i Comuni dello stesso ambito non mostrano particolari differenze, a testimoniare di un andamento non specifico di Gallarate.

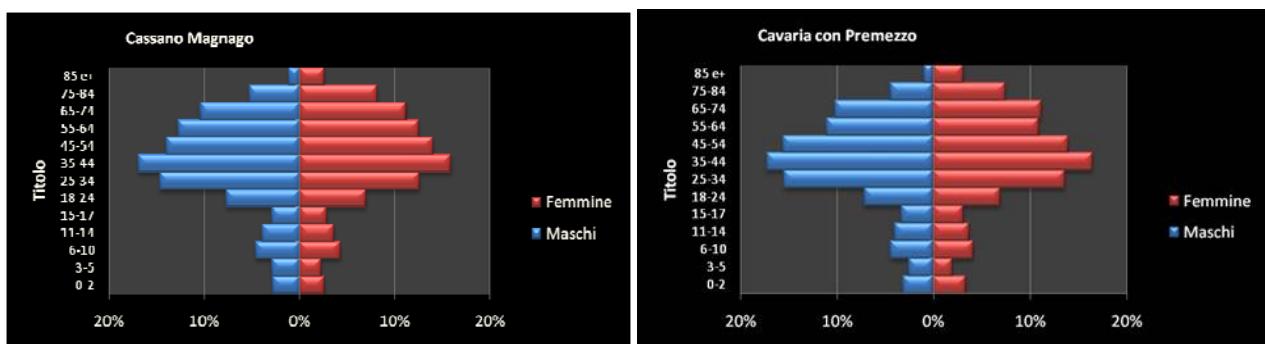


Grafico 14 - Piramide di età a Cassano Magnago e Cavaria con Premezzo nel 2008

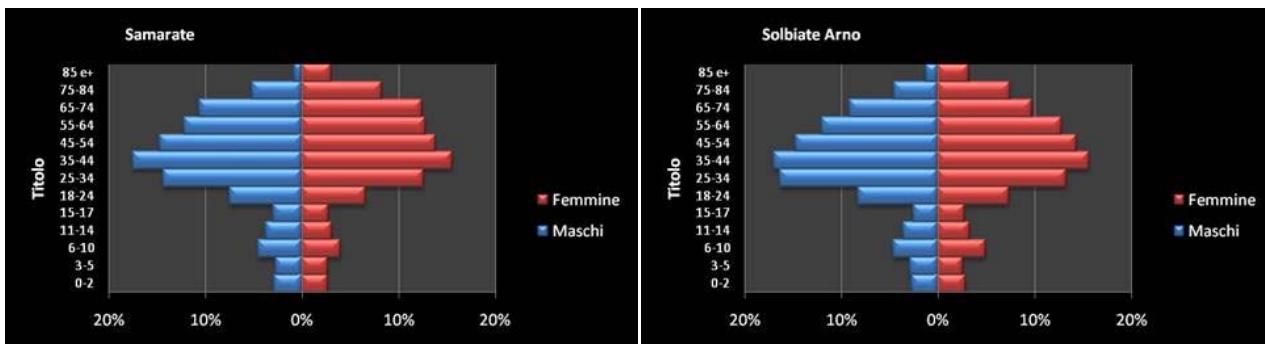


Grafico 15 - Piramide di età a Samarate e Solbiate Arno nel 2008

A Gallarate nel 2008, l'indice di vecchiaia è del 150% contro la media regionale, già alta, del 141,5%: per ogni 2 bambini fino ai 14 anni ci sono 3 anziani con più di 65 anni.

L'indice di dipendenza della popolazione giovanile ed anziana rispetto alla popolazione compresa tra i 14 e i 65 anni è particolarmente elevato: 49% contro il 48,4% della media regionale.

La conoscenza della città

Si riscontra una tendenza alla diminuzione del numero dei componenti familiari: il numero delle famiglie con 3 o meno componenti è pari al 82% delle famiglie, il numero dei componenti familiari è progressivamente diminuito dai 2,37 componenti nel 2003 ai 2,29 del 2008.

La popolazione da 0 a 10 anni è pari al 10% del totale ed è inferiore a quella oltre i 70 anni (14,5%). La popolazione straniera da 0 a 10 anni è pari al 20% del totale ed è inferiore a quella oltre i 70 anni (0,9%).

Classe d'età	Maschi		Femmine		Totale	
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
da 0 a 10	2.665	10,81%	2.575	9,85%	5.240	10,32%
da 11 a 18	1.720	6,98%	1.680	6,43%	3.400	6,69%
da 19 a 34	5.241	21,26%	4.872	18,64%	10.113	19,91%
da 35 a 44	4.585	18,60%	4.080	15,61%	8.665	17,06%
da 45 a 69	7.665	31,09%	8.369	32,01%	16.034	31,56%
oltre 70	2.777	11,26%	4.568	17,47%	7.345	14,46%
Totale	24.653	100,00%	26.144	100,00%	50.797	100,00%

Tabella 28 - Popolazione residente al 2008 per classe di età

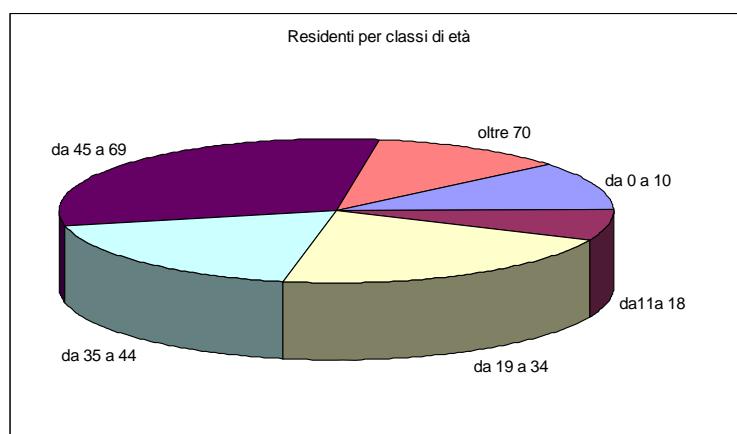


Grafico 16 - Popolazione residente al 2008 per classe di età

Classe d'età	Maschi		Femmine		Totale	
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
da 0 a 10	583	18,09%	528	18,56%	1.111	18,31%
da 11 a 18	279	8,66%	237	8,33%	516	8,51%
da 19 a 34	1.208	37,49%	1.004	35,29%	2.212	36,46%
da 35 a 44	735	22,81%	573	20,14%	1.308	21,56%
da 45 a 69	392	12,17%	462	16,24%	854	14,08%
oltre 70	25	0,78%	41	1,44%	66	1,09%
Totale	3.222	100,00%	2.845	100,00%	6.067	100,00%

Tabella 29 - Popolazione residente straniera al 2008 per classe di età

La conoscenza della città

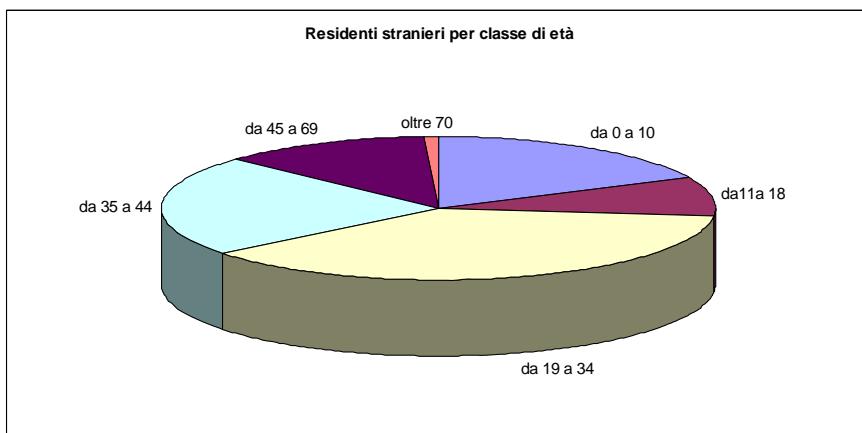


Grafico 17 - Popolazione residente straniera al 2008 per classe di età

Dai dati dell'anagrafe risulta che la popolazione immigrata a Gallarate proviene da 86 Paesi del mondo. Sul totale degli oltre 6.000 residenti immigrati il 15,5% proviene dall'Albania, 11,4% dal Pakistan, il 10,6% dal Bangladesh. Il 10,4% dal Marocco e il 9,0% dalla Romania. Seguono, con percentuali inferiori, ecuadoriani (5,3%) e cinesi (4,5%). Serbi, ucraini, tunisini, peruviani, salvadoregni, senegalesi seguono ciascuno con percentuali attorno al 2%.

Paesi di origine	Numero	%
Albania	942	15,5%
Pakistan	690	11,4%
Bangladesh	646	10,6%
Marocco	633	10,4%
Romania	546	9,0%
Ecuador	320	5,3%
Cina	272	4,5%
Serbia	170	2,8%
Ucraina	156	2,6%
Tunisia	141	2,3%
Perù	133	2,2%
El Salvador	127	2,1%
Senegal	111	1,8%
Altro	1.181	19,5%
Totale	6.067	100,0%

Tabella 30 - Paesi di provenienza della popolazione immigrata al 2008

La conoscenza della città

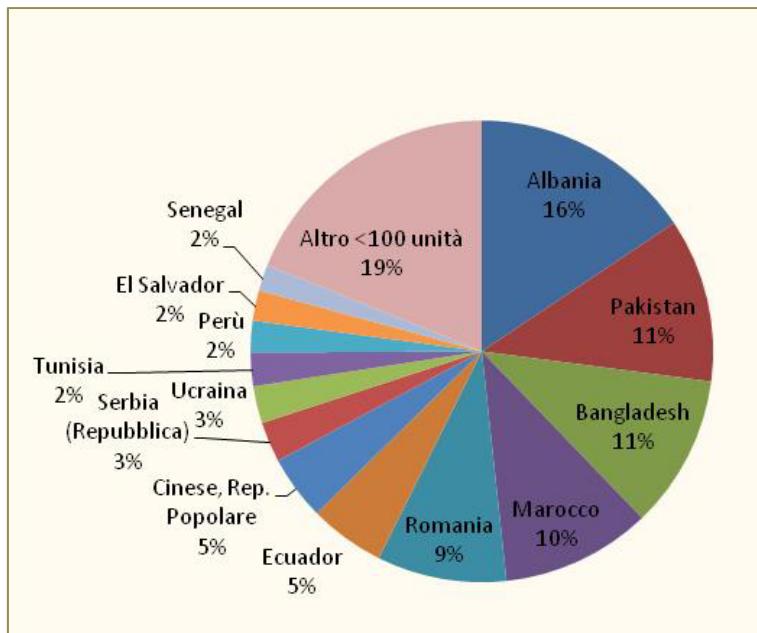


Grafico 18 - Paesi di provenienza della popolazione immigrata al 2008

La provenienza della popolazione iscritta all'anagrafe di Gallarate mostra come gli immigrati provenienti dall'Unione europea siano prevalentemente composti da Rumeni, che rappresentano l'83% del totale.

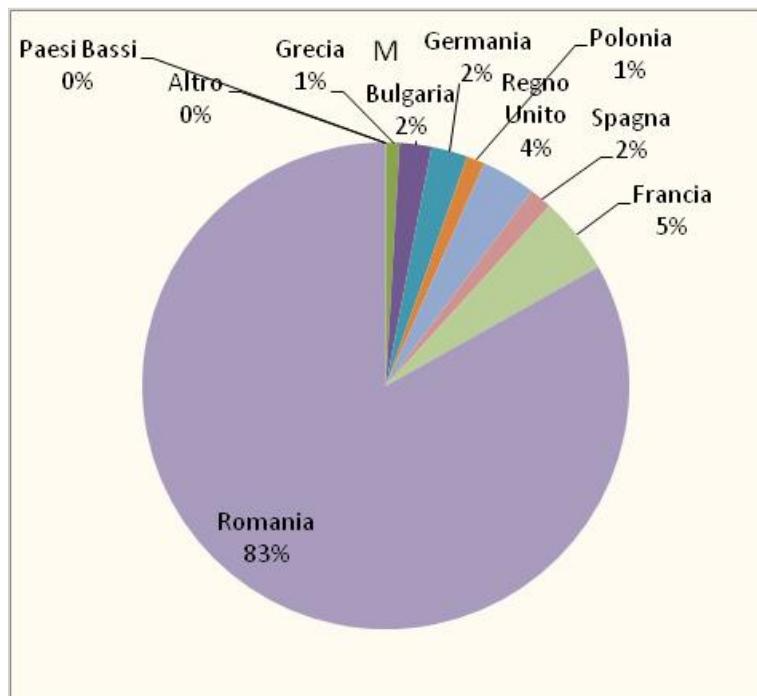


Grafico 19 - Popolazione straniera residente proveniente dall'Unione europea

Confronto demografico di Gallarate con i Comuni contermini

Il confronto demografico di Gallarate con i Comuni contermini al 2008 mostra come Gallarate:

- abbia un peso di popolazione superiore al 28% rispetto alla popolazione complessiva dei comuni che la circondano (Gallarate inclusa) e sia seconda solo a Busto Arsizio (45,3%);

La conoscenza della città

- abbia una dinamica di natalità (31,7%) e di mortalità (28,8%) superiore al suo peso percentuale;
- abbia una dinamica migratoria ancora più elevata (36,7% in ingresso e 37% in uscita) soprattutto se relazionata al saldo sociale da e per l'estero (39,8% e 42,0%).

Comuni	Popolazione residente al 1.1.2008	Movimento naturale		Iscritti		Cancellati		Popolazione residente al 31.12.2008
		Nati vivi	Morti	In totale	Dall'estero	In totale	Per l'estero	
Arsago S.	4.746	54	38	204	42	186	1	4.779
Besnate	5.253	42	39	230	21	167	15	5.319
Busto A.	80.633	754	806	2.673	585	1.822	62	81.432
Cassano M.	20.617	214	184	685	222	614	130	20.767
Gallarate	50.156	565	495	2.557	706	1.986	71	50.797
Samarate	16.208	154	157	622	124	586	39	16.241
TOTALE	177.613	1.783	1.719	6.971	1.700	5.361	318	179.335

Tabella 31 - Movimento naturale e migratorio a Gallarate nel 2008

La densità abitativa di Gallarate al 2008 è di 2.422 ab/km², rispetto alla media provinciale di 720 ab/km². Essa è notevolmente inferiore a quella di Saronno (3.536 ab/km²), di poco inferiore a quella di Busto Arsizio (2.690 ab/km²), ma superiore a quella di Cassano Magnago (1.723 ab/km²), Varese (1.493 ab/km²), Cardano al Campo (1.342 ab/km²) e Samarate (1.023 ab/km²).

Rispetto al 2001 la densità abitativa è cresciuta del 9,54%, contro l'8,84% di Cardano al Campo (8,84%), (1,84%) del capoluogo ed è superiore a quella dei comuni circostanti.

Densità abitativa (ab/kmq)			
Comune	2001	2008	Incr. %
Cardano al Campo	1.233	1.342	8,84%
Gallarate	2.211	2.422	9,54%
Busto Arsizio	2.508	2.690	7,26%
Samarate	961	1.023	6,45%
Varese	1.466	1.493	1,84%
Saronno	3.404	3.536	3,88%
Cassano Magnago	1.601	1.723	7,62%

Tabella 32 - La densità abitativa di Gallarate al 2001 e al 2008 nel confronto con altri comuni

Distribuzione della popolazione per Circoscrizione

La ripartizione demografica del Comune di Gallarate per Circoscrizione secondo i dati anagrafici del dicembre 2008 può essere sintetizzata nei punti seguenti:

- la popolazione delle 5 Circoscrizioni, espressa in numero di abitanti, è abbastanza equilibrata con la punta massima di Arnate-Madonna in Campagna (23,95%) e la minima di Cedrate-Sciarè (16,40%);
- la media comunale è di 2,3 componenti per famiglia; si registra una punta massima di 2,4 nella Circoscrizione di Cedrate-Sciarè e una punta minima in Centro con 2,1 componenti per famiglia.

La conoscenza della città

Circoscrizione	Popolazione		Ripartizione %		N. di componenti per famiglia
	Famiglie	Abitanti	Famiglie	Abitanti	
Centro	4.631	10.027	21,25%	19,74%	2,1
Crenna-Moriggia-Ronchi	4.230	10.050	19,38%	19,78%	2,3
Cascinetta-Cajello	4.313	10.221	19,73%	20,12%	2,3
Cedrate-Sciarè	3.457	8.331	15,71%	16,40%	2,4
Arnate-Madonna in C.	5.187	12.168	23,93%	23,95%	2,3
Totale	21.818	50.797	100%	100%	2,3

Tabella 33 - Popolazione per Circoscrizione e ripartizione percentuale al 2008

Tra il 2003 e il 2008 a fronte di una crescita media delle famiglie dell'8,5% e del 3,9% di abitanti, si registra una punta massima nella Circoscrizione di Arnate-Madonna in Campagna, rispettivamente con l'11,7% e il 6,9% ed una punta minima nella Circoscrizione di Cascinetta-Caiello con il 5,7% di aumento delle famiglie e il 2,2% degli abitanti.

La Circoscrizione Centro registra nello stesso periodo una crescita delle famiglie e degli abitanti superiore alla media comunale.

Circoscrizione	2003		2008		Incremento 2003-2008			
	Famiglie	Abitanti	Famiglie	Abitanti	Valore assoluto	Valore %		
Centro	4.338	9.608	4.711	10.027	373	419	8,6%	4,4%
Crenna-Moriggia-Ronchi	4.011	9.847	4.298	10.050	287	203	7,2%	2,1%
Cascinetta-Cajello	4.137	9.998	4.374	10.221	237	223	5,7%	2,2%
Cedrate-Sciarè	3.197	8.032	3.484	8.331	287	299	9,0%	3,7%
Arnate-Madonna in C.	4.749	11.387	5.306	12.168	557	781	11,7%	6,9%
Totale	20.432	48.872	22.173	50.797	1.741	1.925	8,5%	3,9%

Tabella 34 - Dinamica delle famiglie e degli abitanti per Circoscrizione tra il 2003 e il 2008

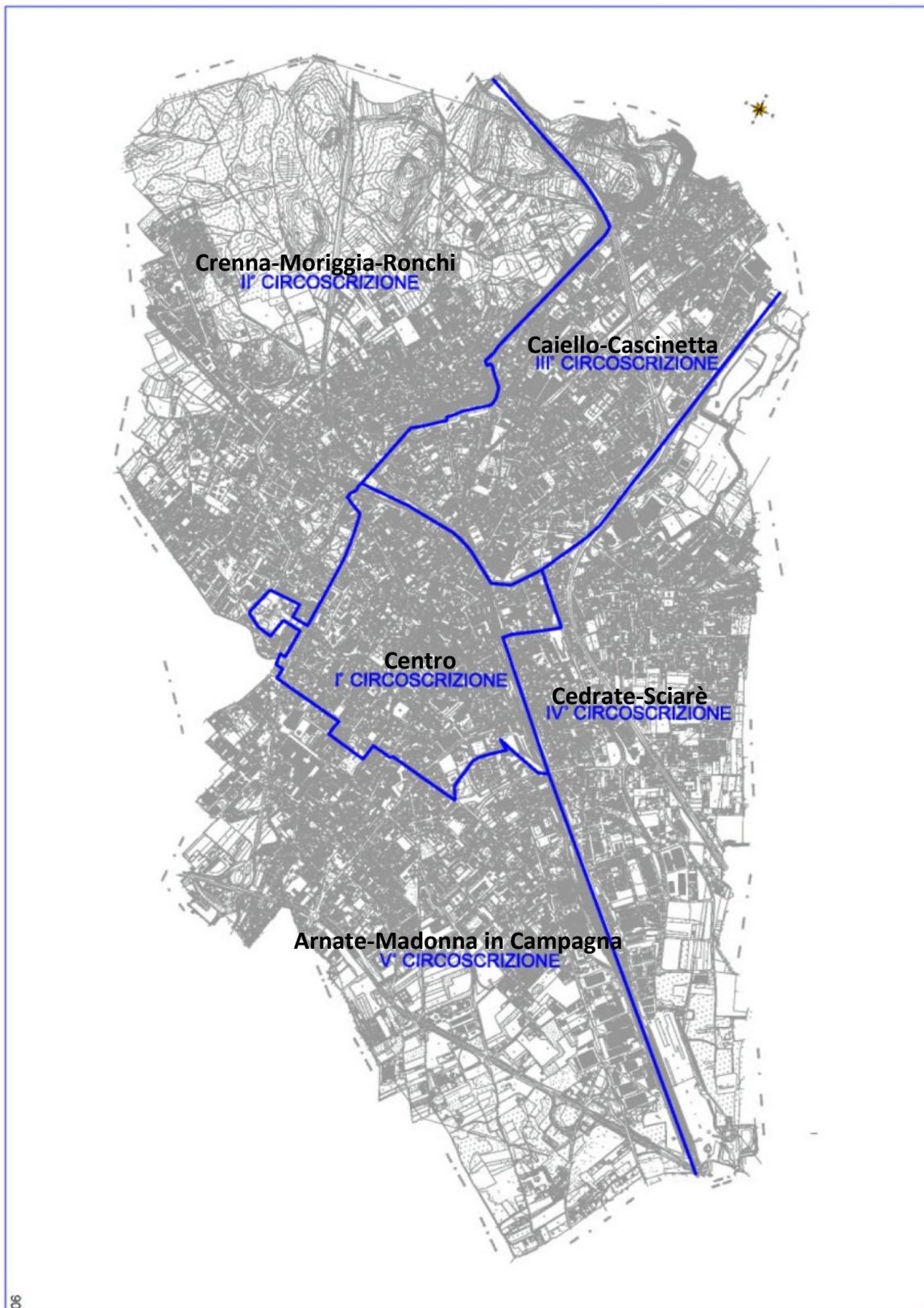


Figura 41 - Delimitazione delle Circoscrizioni amministrative

Distribuzione della popolazione sul territorio comunale

Le seguenti elaborazioni cartografiche rappresentano la distribuzione della popolazione sul territorio comunale.

Sulla base della popolazione risultante all'anagrafe nel novembre 2009 associata ai codici di via e ai numeri civici il programma di analisi spaziale utilizzato ⁴⁰ ha consentito di creare, interrogare ed analizzare dati raster e di eseguire analisi integrate tra dati raster e vettoriali.

Le principali funzionalità utilizzate sono state:

- La conversione dei dati vettoriali (punti, linee, poligoni) dell'aerofotogrammetria di Gallarate aggiornata al 2008, in formato raster;
- La creazione di buffer a celle basati sulla distanza o sulla prossimità da oggetti vettoriali o da altri raster;
- La generazione di mappature della densità a partire da dati vettoriali puntuali;
- La generazione di superfici continue a partire da punti vettoriali censiti;
- La creazione di linee di contorno (es. isoipse), mappatura delle pendenze, della esposizione dei versanti e delle ombreggiature;
- L'analisi di dati grid, attraverso calcoli di espressioni (algebriche o booleane) anche complesse basati su dati a celle presi anche da più livelli;
- L'analisi di prossimità e l'analisi zonale.

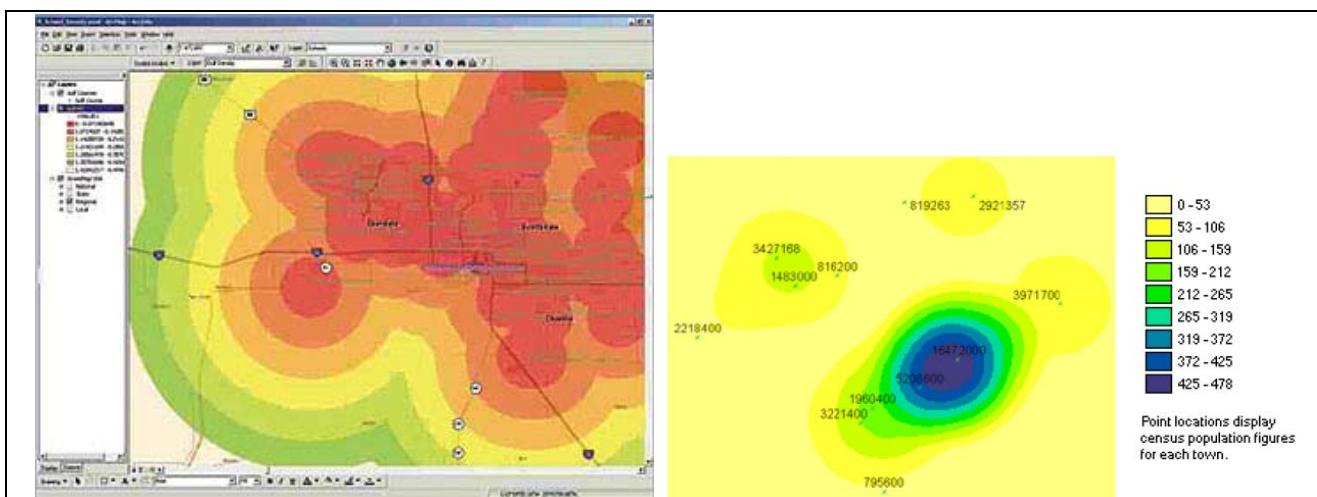


Figura 42 - Il programma di Spatial Analyst di ArcGIS

Utilizzando la Spatial Analyst Toolbar e la funzione "densità" si è selezionato il punto come file di dati "Input", e si è specificato che in determinato campo l'attributo dei dati conteneva le informazioni della popolazione. Si è poi specificato un valore di "raggio" di 300 m per determinare la distanza dove cercare i punti o le linee da ogni cellula del raster di uscita.

Si è poi specificata la dimensione delle celle di output (più piccolo è il numero, più piccola è la cella creata, e maggiore sarà il numero delle celle che verrà creato) optando per una dimensione della cella di 20 m.

Calcolati sull'informazione della popolazione specifica, ciascun layer rappresenta la distribuzione spaziale delle persone attraverso una determinata area come una superficie continua.

⁴⁰ Si è utilizzata l'estensione Spatial Analyst di ArcGIS

La conoscenza della città

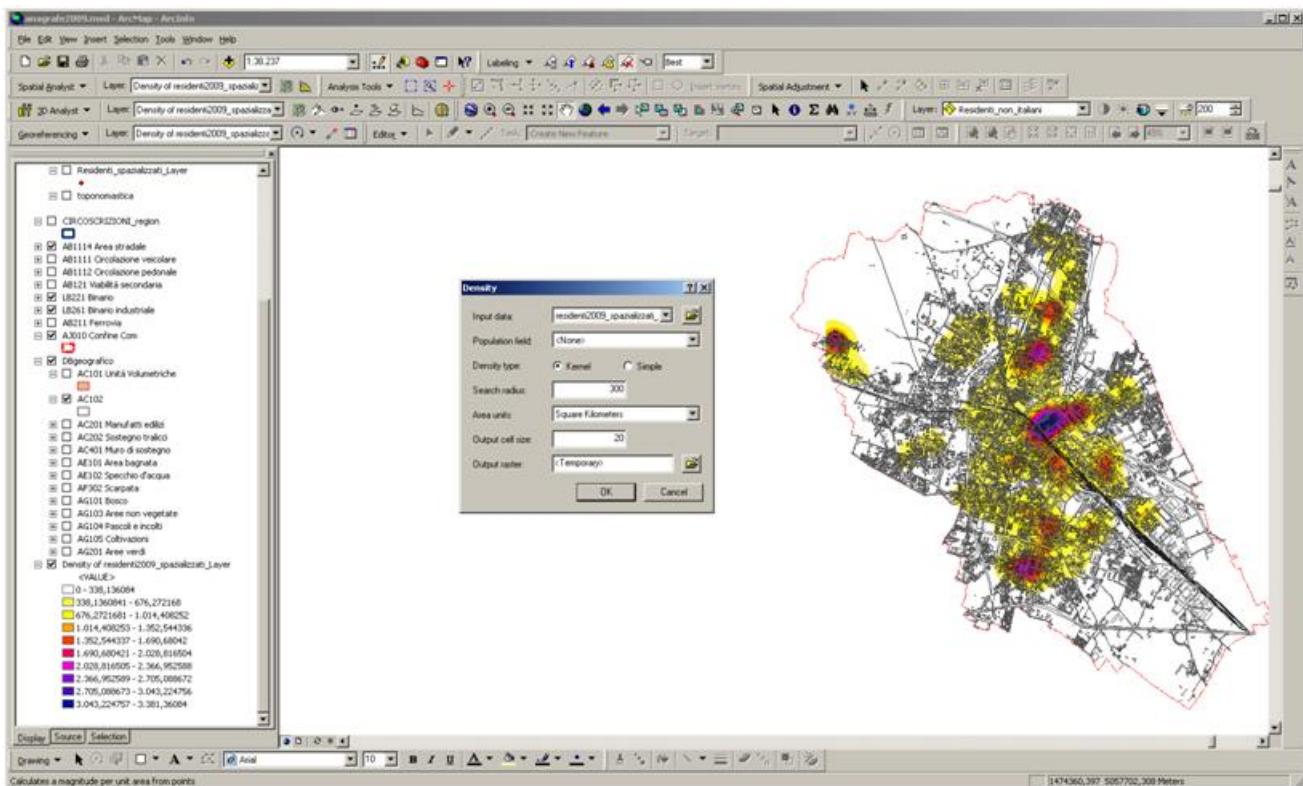


Figura 43 - Applicazione di Spatial Analyst per Gallarate

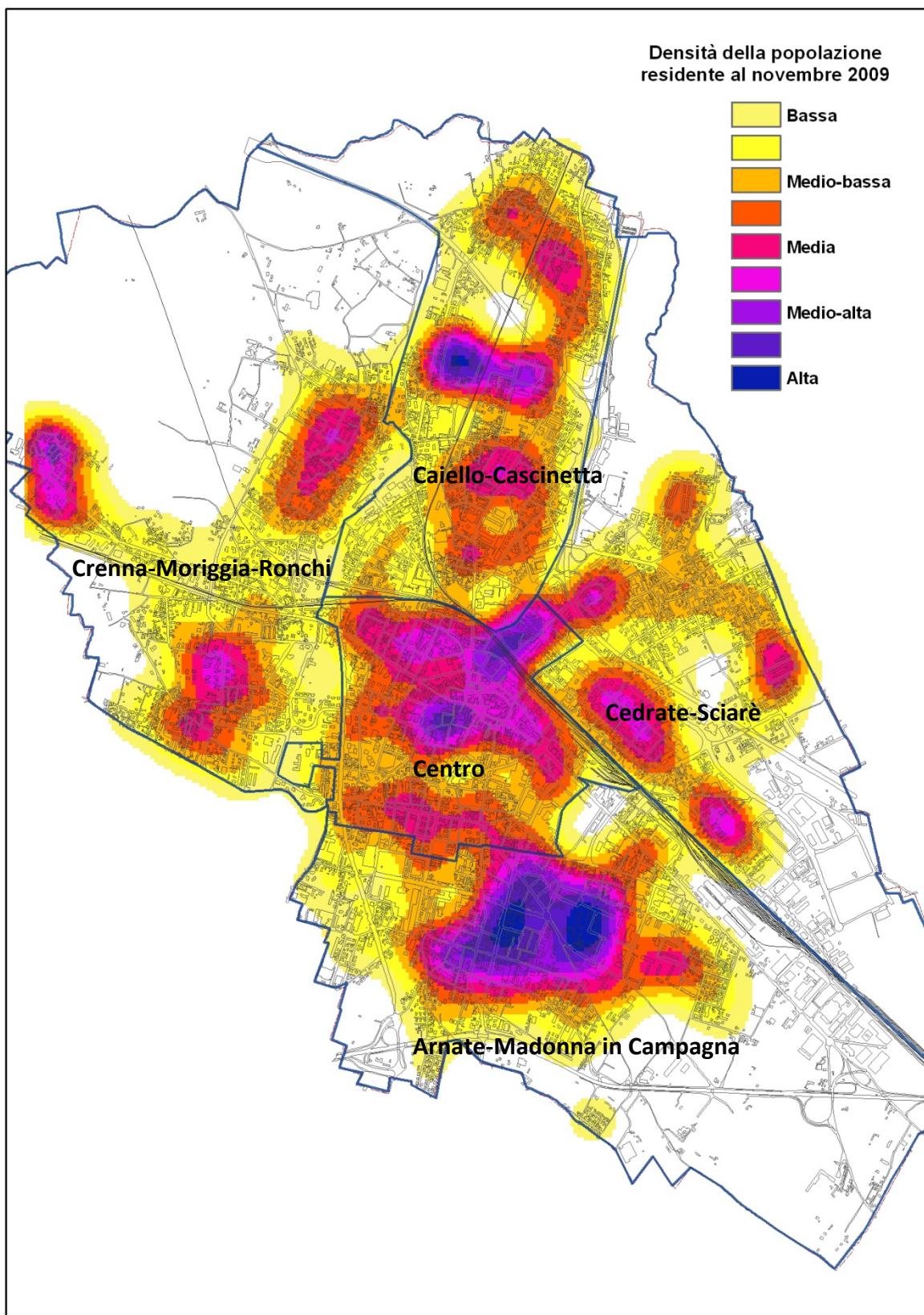


Figura 44 - Densità della popolazione residente al novembre 2009

La conoscenza della città

La distribuzione della popolazione residente di cittadinanza non italiana è soprattutto concentrata nella Circoscrizione Centro a est della linea ferroviaria (Rione Cascinetta) e a Caiello ad est della ferrovia. A Sud si ha un'altra punta di concentrazione ad Arnate.

Nell'immagine seguente si mostra il confronto tra la distribuzione della popolazione di nazionalità italiana e straniera secondo i dati anagrafici comunali al novembre 2009.

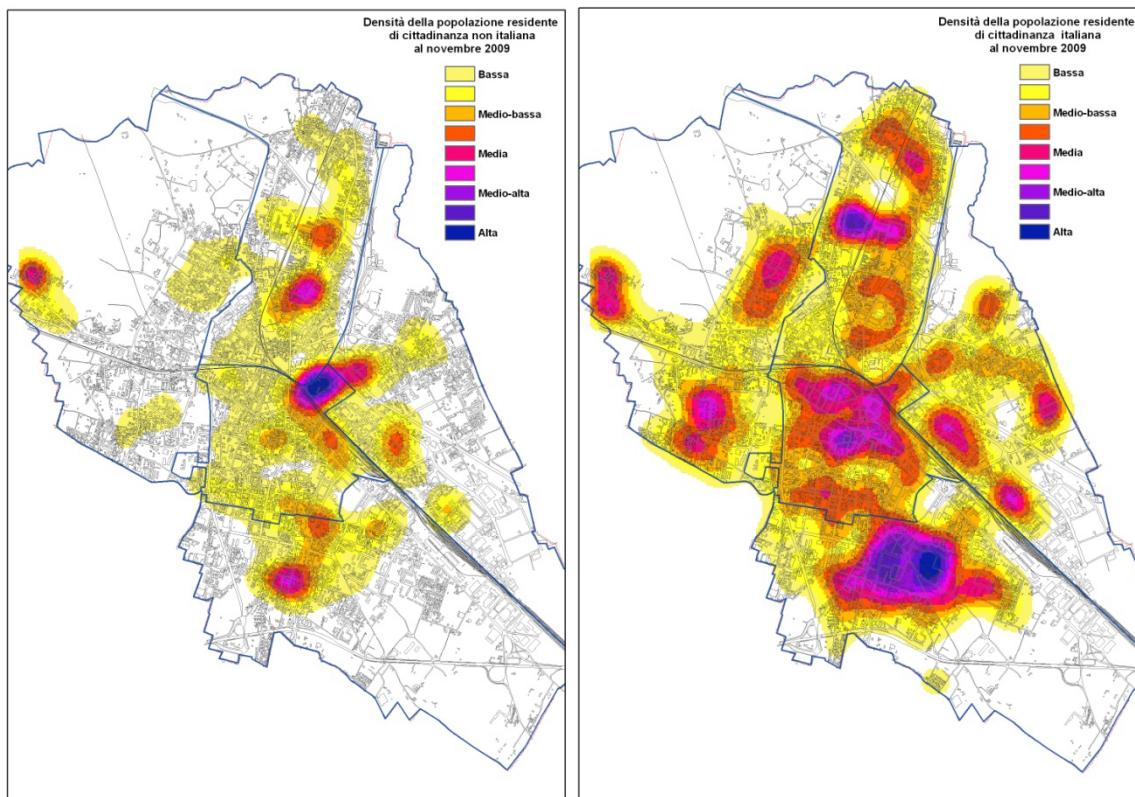


Figura 45 - Densità della popolazione residente per nazionalità al 2009

La popolazione per classi di età nelle Circoscrizioni di Gallarate

La Circoscrizione del Centro si caratterizza per l'avere il più alto scostamento percentuale della popolazione con età oltre i 70 anni rispetto alla popolazione residente nella Circoscrizione.

La Circoscrizione di Crenna-Moriggia-Ronchi ha una popolazione percentualmente superiore nelle fasce di età comprese tra 3 e 18 anni, ma anche oltre i 45 anni.

La Circoscrizione di Caiello-Cascinetta ha una popolazione percentualmente superiore nelle fasce di età comprese tra 14 e 34 anni; Crenna-Moriggia-Ronchi, anche oltre i 45 anni.

La Circoscrizione di Cedrate-Sciarè ha una popolazione percentualmente superiore in tutte le fasce di età comprese tra 0 e 44 anni, confermata dalla minor presenza percentuale delle fasce tra 45 e 69 anni e, soprattutto in quella oltre i 70 anni.

Analoga condizione a Cedrate-Sciarè ha la Circoscrizione Arnate-Madonna in C., ad eccezione delle fasce tra 6 e 10 anni e tra 14 e 18 anni.

La conoscenza della città

Circoscrizione	Da 0 a 2 anni	Da 3 a 5 anni	Da 6 a 10 anni	Da 11 a 13 anni	Da 14 a 18 anni	Da 19 a 34 anni	Da 35 a 44 anni	Da 45 a 69 anni	Oltre 70 anni	Totale
Centro	316	266	408	208	355	1.958	1.632	3.030	1.854	10.027
Crenna-Moriggia-Ronchi	309	283	468	260	476	1.839	1.697	3.216	1.502	10.050
Cajello-Cascinetta	310	255	402	227	442	2.101	1.632	3.366	1.486	10.221
Cedrate-Sciarè	278	263	397	241	375	1.708	1.476	2.592	1.001	8.331
Arnate-Madonna in C.	417	354	514	306	510	2.507	2.228	3.830	1.502	12.168
Totale	1.630	1.421	2.189	1.242	2.158	10.113	8.665	16.034	7.345	50.797

Tabella 35 - Popolazione per fasce di età nelle Circoscrizioni al 2008

Circoscrizione	Da 0 a 2 anni	Da 3 a 5 anni	Da 6 a 10 anni	Da 11 a 13 anni	Da 14 a 18 anni	Da 19 a 34 anni	Da 35 a 44 anni	Da 45 a 69 anni	Oltre 70 anni	Totale
Centro	19,4%	18,7%	18,6%	16,7%	16,5%	19,4%	18,8%	18,9%	25,2%	19,7%
Crenna-Moriggia-Ronchi	19,0%	19,9%	21,4%	20,9%	22,1%	18,2%	19,6%	20,1%	20,4%	19,8%
Cajello-Cascinetta	19,0%	17,9%	18,4%	18,3%	20,5%	20,8%	18,8%	21,0%	20,2%	20,1%
Cedrate-Sciarè	17,1%	18,5%	18,1%	19,4%	17,4%	16,9%	17,0%	16,2%	13,6%	16,4%
Arnate-Madonna in C.	25,6%	24,9%	23,5%	24,6%	23,6%	24,8%	25,7%	23,9%	20,4%	24,0%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabella 36 - Distribuzione % della popolazione nelle Circoscrizioni al 2008

Circoscrizione	Da 0 a 2 anni	Da 3 a 5 anni	Da 6 a 10 anni	Da 11 a 13 anni	Da 14 a 18 anni	Da 19 a 34 anni	Da 35 a 44 anni	Da 45 a 69 anni	Oltre 70 anni
Centro	-0,4%	-1,0%	-1,1%	-3,0%	-3,3%	-0,4%	-0,9%	-0,8%	5,5%
Crenna-Moriggia-Ronchi	-0,8%	0,1%	1,6%	1,1%	2,3%	-1,6%	-0,2%	0,3%	0,7%
Cajello-Cascinetta	-1,1%	-2,2%	-1,8%	-1,8%	0,4%	0,7%	-1,3%	0,9%	0,1%
Cedrate-Sciarè	0,7%	2,1%	1,7%	3,0%	1,0%	0,5%	0,6%	-0,2%	-2,8%
Arnate-Madonna in C.	1,6%	1,0%	-0,5%	0,7%	-0,3%	0,8%	1,8%	-0,1%	-3,5%

Tabella 37 - Scostamenti % delle fasce di età nelle Circoscrizioni rispetto alla media comunale

Con le medesima metodologia sopra richiamata sono state effettuate le seguenti elaborazioni cartografiche che rappresentano la distribuzione della popolazione sul territorio comunale per fasce di età.

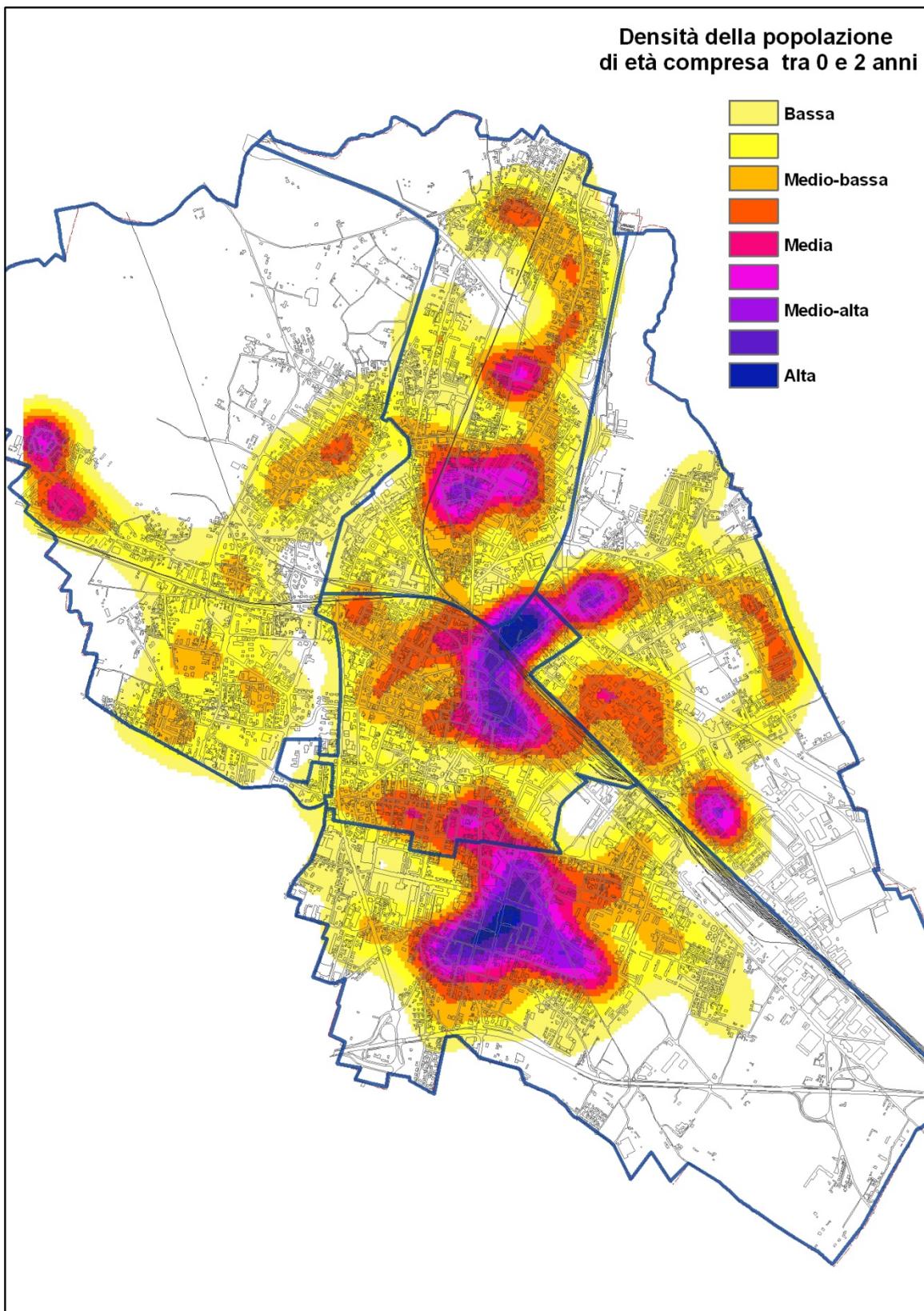


Figura 46 - Densità della popolazione di età compresa tra 0 e 2 anni

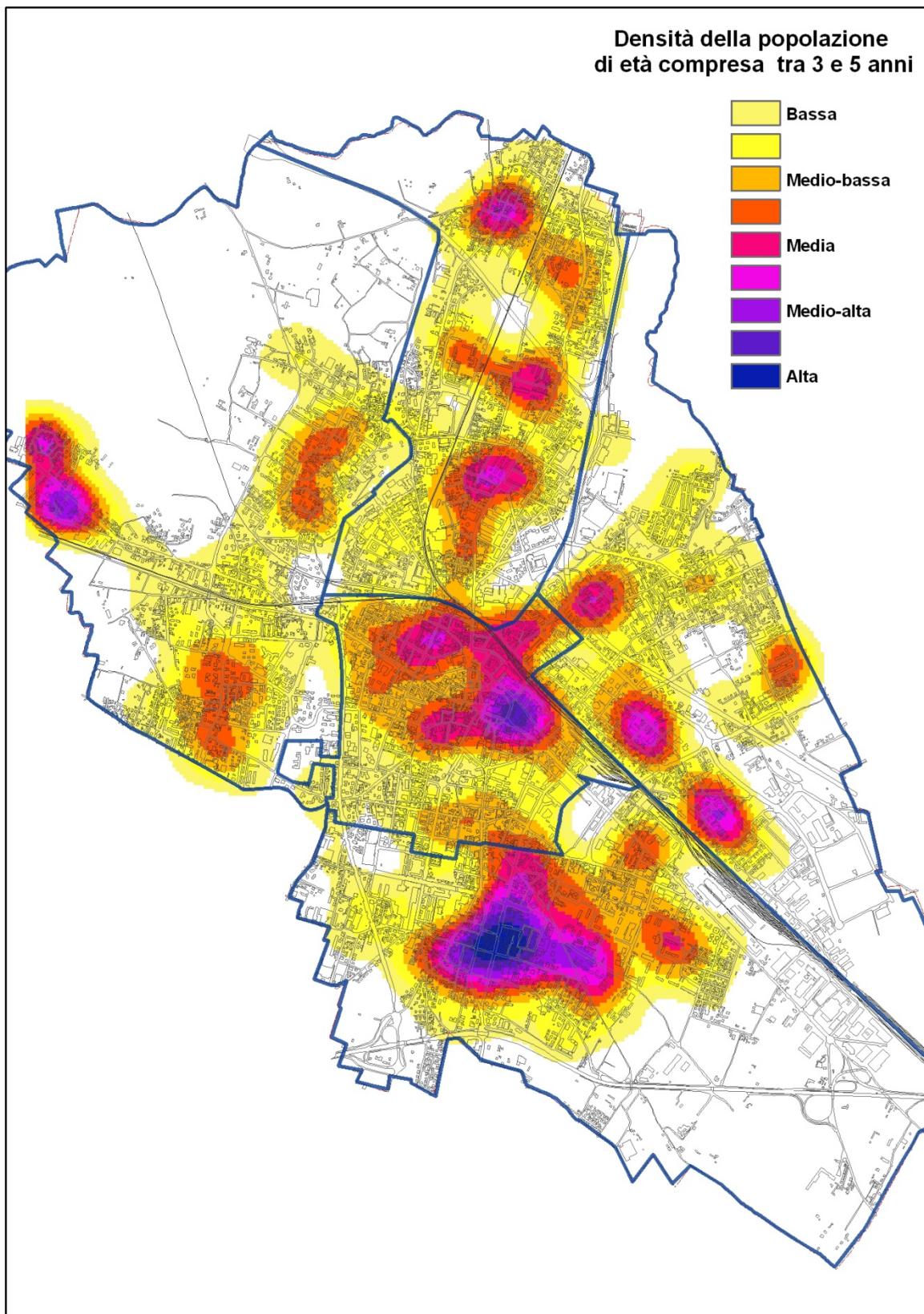


Figura 47 - Densità della popolazione di età compresa tra 3 e 5 anni

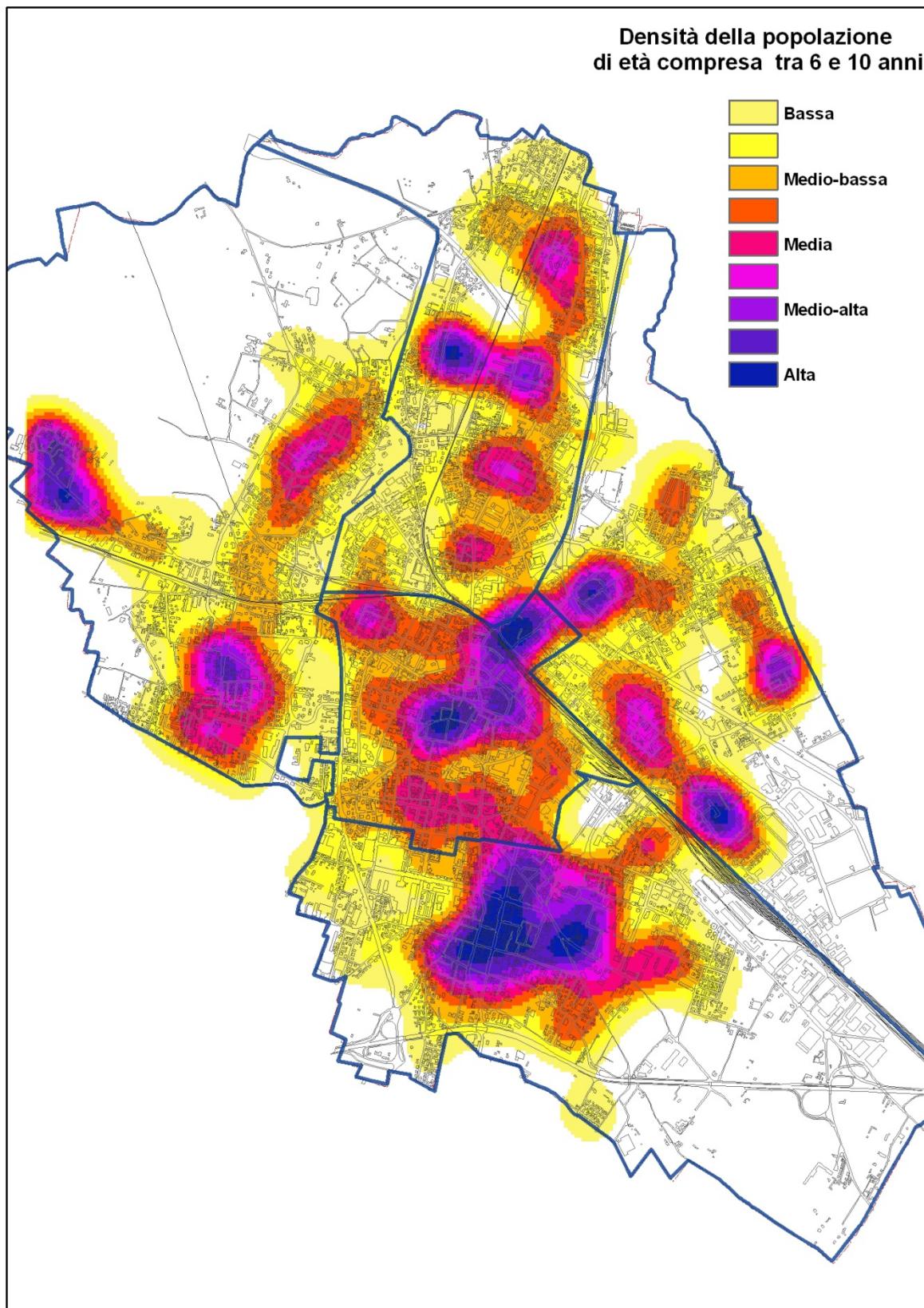


Figura 48 - Densità della popolazione di età compresa tra 6 e 10 anni

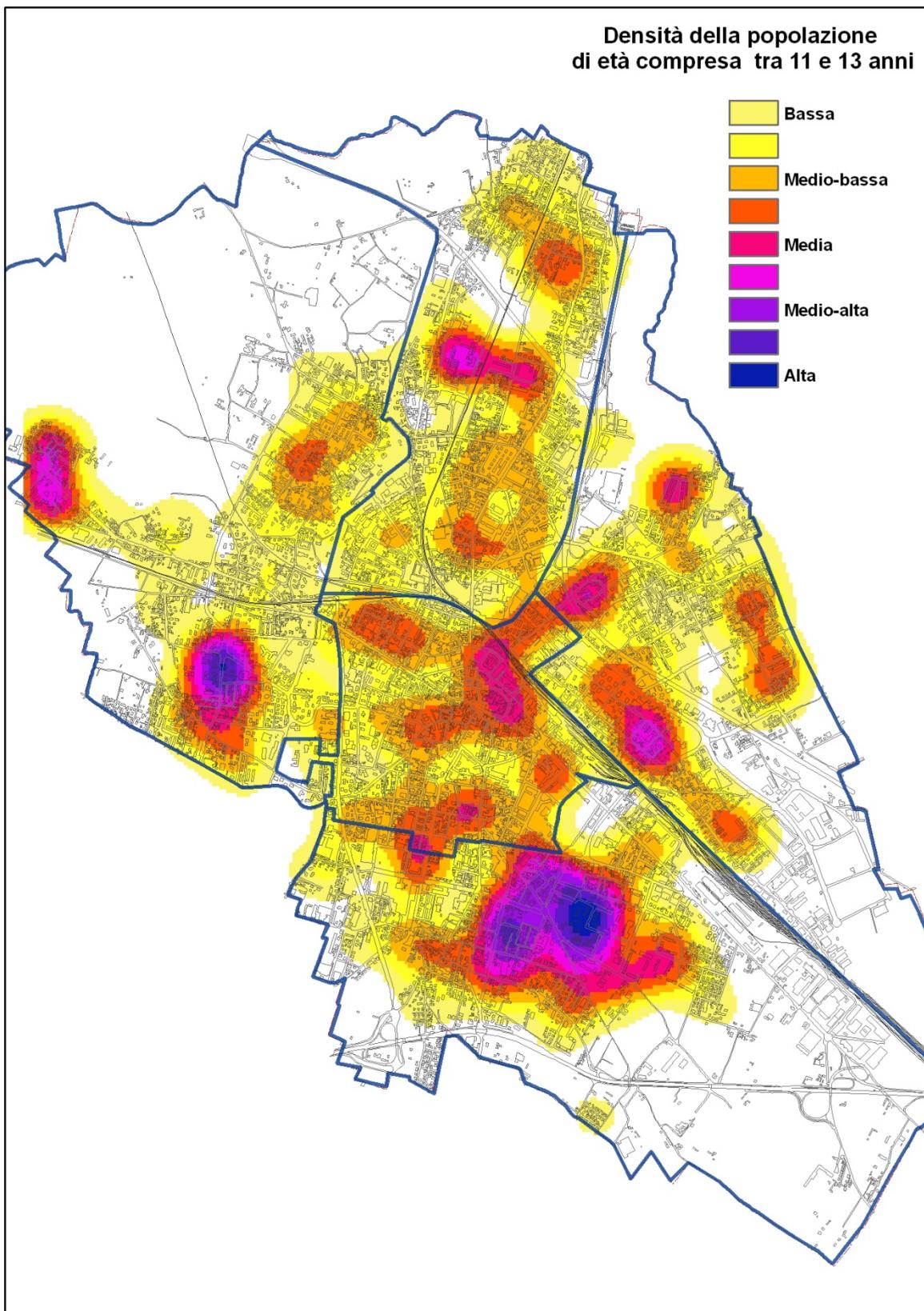


Figura 49 - Densità della popolazione di età compresa tra 11 e 13 anni

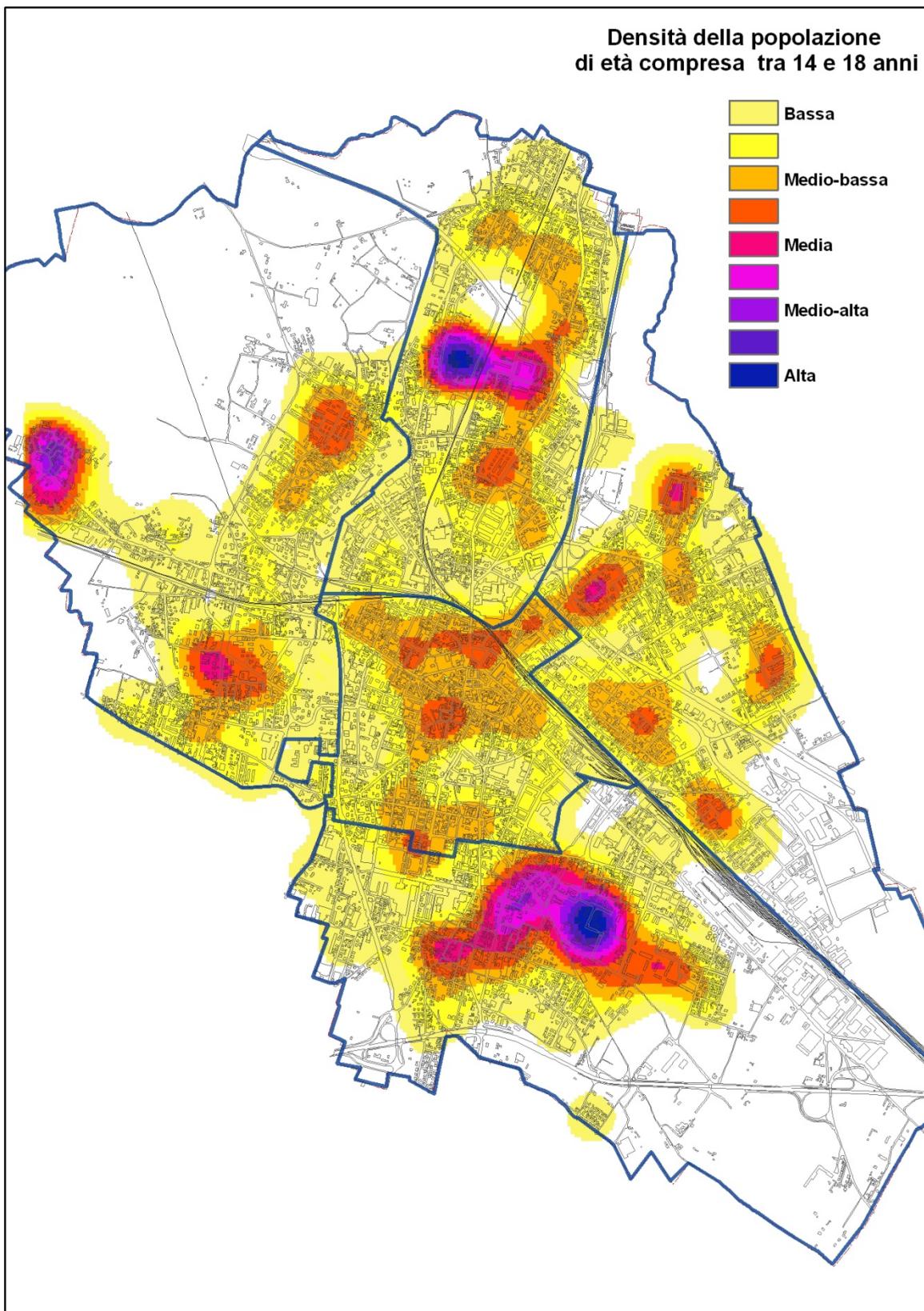


Figura 50 - Densità della popolazione di età compresa tra 14 e 18 anni

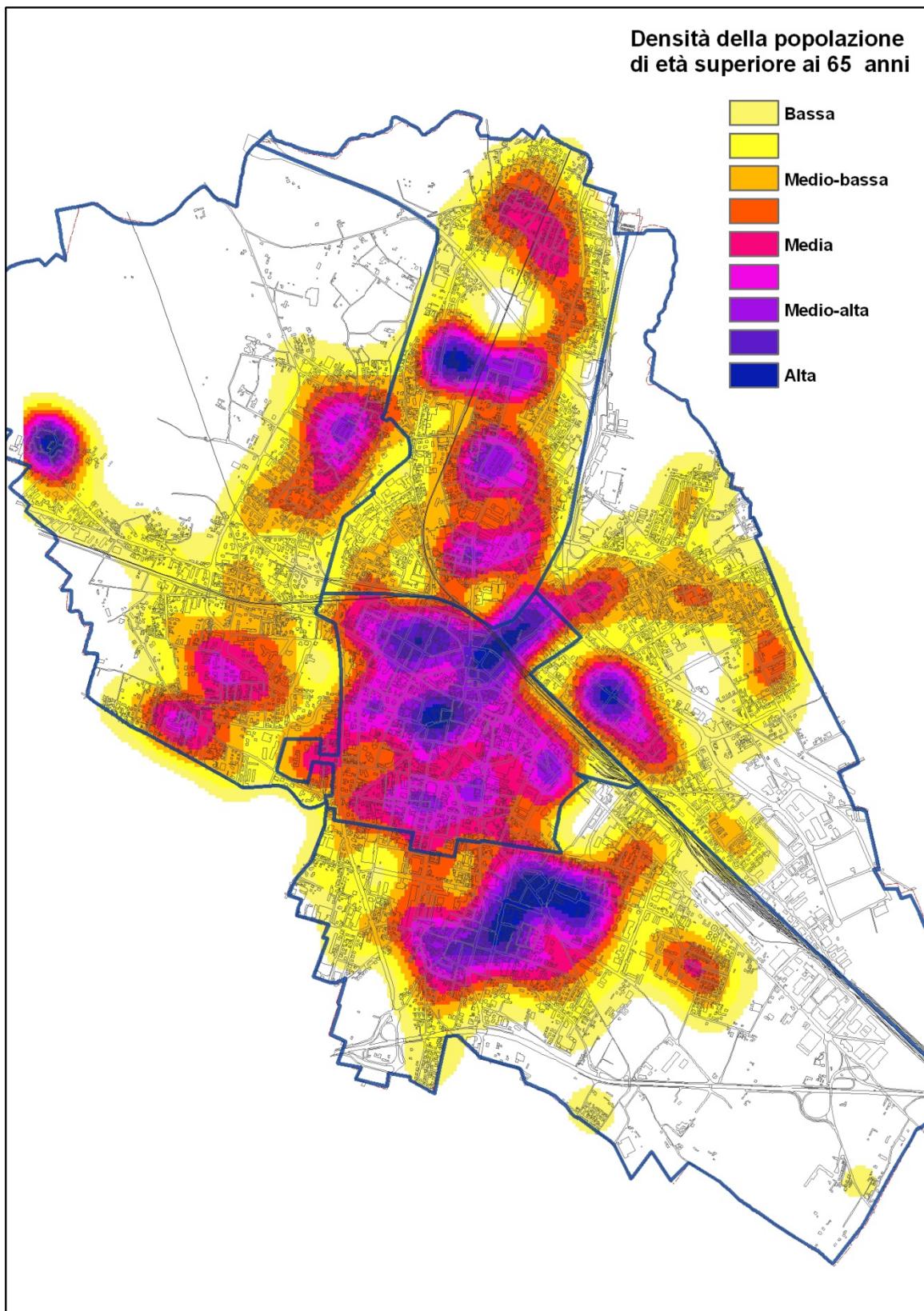


Figura 51 Densità della popolazione di età compresa oltre i 65 anni

La struttura produttiva

Andamento dell'occupazione a Gallarate tra il 1951 e il 2001

Il quadro che si ricava dalla dinamica dell'occupazione a Gallarate confrontando i dati dei Censimenti Istat, a partire dal 1951, è caratterizzato dalla consistente crescita degli addetti dal 1951 al 1961 (+20%) e tra il 1971 e il 1981 (+22%), che ha portato al valore massimo degli addetti negli ultimi cinquant'anni con 23.320 addetti, dalle flessioni registrate tra il 1961 e il 1971 (-6%), tra il 1981 e il 1991 (-4,3%) e tra il 1991 e il 2001 (-1,2%).

A fronte della flessione del numero degli addetti, nello stesso periodo 1951-2001 si è registrato il quadruplicamento delle unità locali (+393%), con conseguente riduzione del numero degli addetti per unità locale passati da 11,3 nel 1951 a 3,8 del 2001, in tendenza con l'andamento provinciale e regionale.

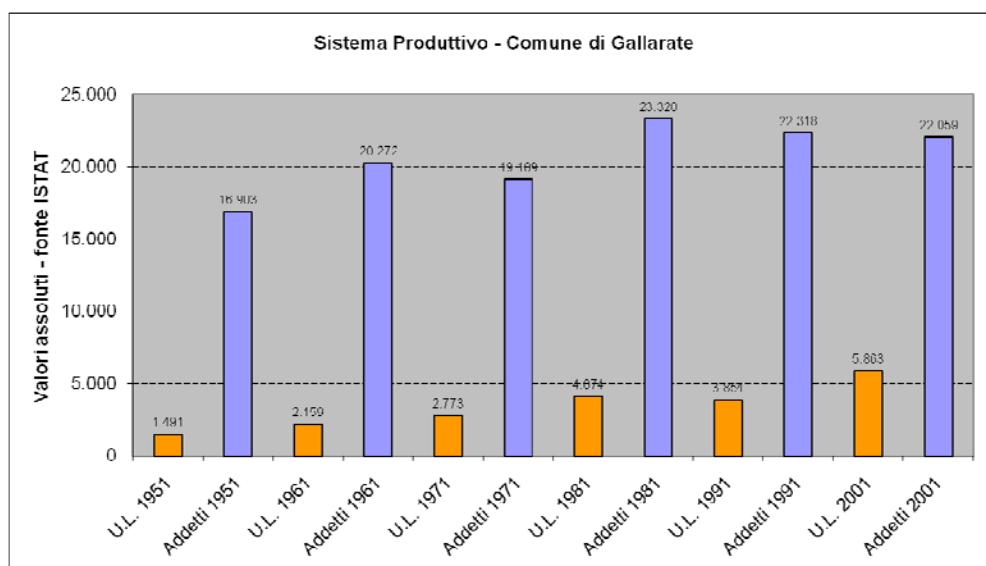


Grafico 20 - Unità locali e addetti ai Censimenti dal 1981 al 2001

All'ultimo Censimento del 2001 a Gallarate il settore industriale raccoglie il 40% degli addetti, seguito dal settore commerciale (18%); hanno un notevole peso Credito Assicurazioni e Servizi, con il 12%, e quello dei Trasporti e comunicazioni, con il 6%; le altre attività pesano nell'insieme il 23%; il Settore agricolo ha una presenza marginale (1%) in termini di addetti.

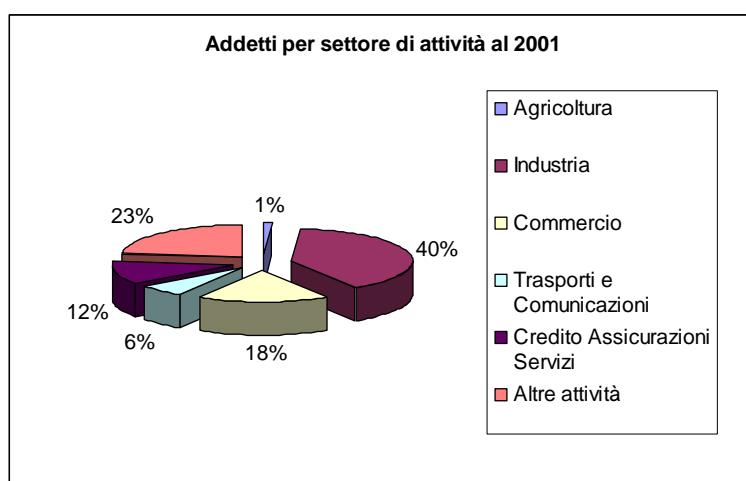


Grafico 21 - Addetti a Gallarate per settore di attività al 2001

La conoscenza della città

Il confronto di questi dati con quelli dei Comuni più importanti della Provincia di Varese e nei principali Comuni contermini è illustrato nella seguente tabella:

Comuni	Agricoltura	Industria	Commercio	Trasporti e Comunicazioni	Credito Assicurazioni Servizi	Altre attività	Totale
Gallarate	241	8.170	3.612	1.329	2.384	4.764	20.500
Busto Arsizio	318	14.145	5.497	1.445	3.620	6.936	31.961
Varese	336	11.074	5.884	1.384	4.925	10.052	33.655
Saronno	174	5.457	2.764	719	2.336	3.789	15.239
Cardano al Campo	31	2.737	919	446	514	810	5.457
Samarate	71	3.555	1.199	381	463	1.122	6.791
Cassano M.	101	4.975	1.542	464	615	1.504	9.201
Provincia di Varese	4.542	136.788	61.546	15.773	34.520	72.114	325.283

Tabella 38 - Addetti per settore al 2001 nei Comuni circostanti Gallarate e in Provincia

Comuni	Agricoltura	Industria	Commercio	Trasporti e Comunicazioni	Credito Assicurazioni Servizi	Altre attività	Totale
Gallarate	1,2%	39,9%	17,6%	6,5%	11,6%	23,2%	100%
Busto Arsizio	1,0%	44,3%	17,2%	4,5%	11,3%	21,7%	100%
Varese	1,0%	32,9%	17,5%	4,1%	14,6%	29,9%	100%
Saronno	1,1%	35,8%	18,1%	4,7%	15,3%	24,9%	100%
Cardano al C.	0,6%	50,2%	16,8%	8,2%	9,4%	14,8%	100%
Samarate	1,0%	52,3%	17,7%	5,6%	6,8%	16,5%	100%
Cassano M.	1,1%	54,1%	16,8%	5,0%	6,7%	16,3%	100%
Provincia di Varese	1,4%	42,1%	18,9%	4,8%	10,6%	22,2%	100%

Tabella 39 - Addetti in % per settore al 2001 nei Comuni circostanti Gallarate e in Provincia

Da questa tabella risulta che, con il 39,9%, il peso del settore industriale a Gallarate è inferiore sia alla media provinciale (42,1%) che ai comuni circostanti come Busto Arsizio (44,3%), Cardano al Campo (50,2%), Samarate (52,3%), Cassano Magnago (54,1%).

Rispetto a tutti questi comuni presenta una più elevata presenza degli addetti nei settori del Credito, Assicurazioni e Servizi e nelle Altre attività.

Il settore agricolo

L'agricoltura ha sempre avuto un ruolo marginale nell'economia di Gallarate a causa della scarsa produttività della sua campagna caratterizzata da terreni aridi, ghiaiosi, acidi e permeabili, con uno strato di humus sottile e povero di componenti azotati e di fosfati.

Il territorio agricolo di Gallarate è concentrato in due aree, una a nord e l'altra a sud dell'abitato.

Secondo i dati del 5° censimento dell'agricoltura del 2000, l'insieme dei terreni coltivati (seminativi, prati permanenti, pascoli, coltivazioni legnose e frutteti) aveva un'estensione totale di 212,47 ettari, corrispondenti a circa il 10% del territorio comunale.

La zona migliore, dal punto di vista agricolo, si trova ai lati del torrente Arno, dove in passato, accanto ai prati e ai seminavi si coltivavano grano, mais, segale, canapa, patata e trifoglio, erano presenti filari di gelso e qualche vigneto. Attualmente a Gallarate sono censiti due vigneti con estensione totale di mezzo ettaro.

Dalla lettura della carta pedologica della Regione Lombardia si rilevano nel territorio di Gallarate due unità di paesaggio.

La prima si trova nella parte nord del comune, a confine con Arsago, Besnate e Cavaria. Il pedopaesaggio è quello tipico delle superfici di raccordo tra gli anfiteatri morenici e le piane fluvioglaciali. I suoli, sviluppatisi su depositi morenici o fluvioglaciali, sono prevalentemente sabbioso-ghiaiosi, la morfologia ondulata delle superfici è solcata da canali di origine fluvioglacia. L'esercizio delle attività agricole presenta limitazioni severe. L'uso del suolo agricolo è in prevalenza a seminativo o con qualche fustaia di latifoglie.

La seconda si trova a sud dell'abitato, a confine con Samarate e Busto Arsizio, dove il territorio è pianeggiante o lievemente ondulato; i suoli agricoli si sono formati su un substrato ghiaioso e ciottoloso, con matrice sabbiosa-limosa, non calcareo.

L'agricoltura è soggetta a limitazioni molto severe, con la prevalenza del seminativo e del prato permanente; nelle aree a bosco prevale la robinia.

Tra il 1990 e il 2000 nella pianura del basso Varesotto la superficie agricola utilizzabile si è ridotta del 26% ed il numero delle aziende agricole è diminuito di oltre il 57%.

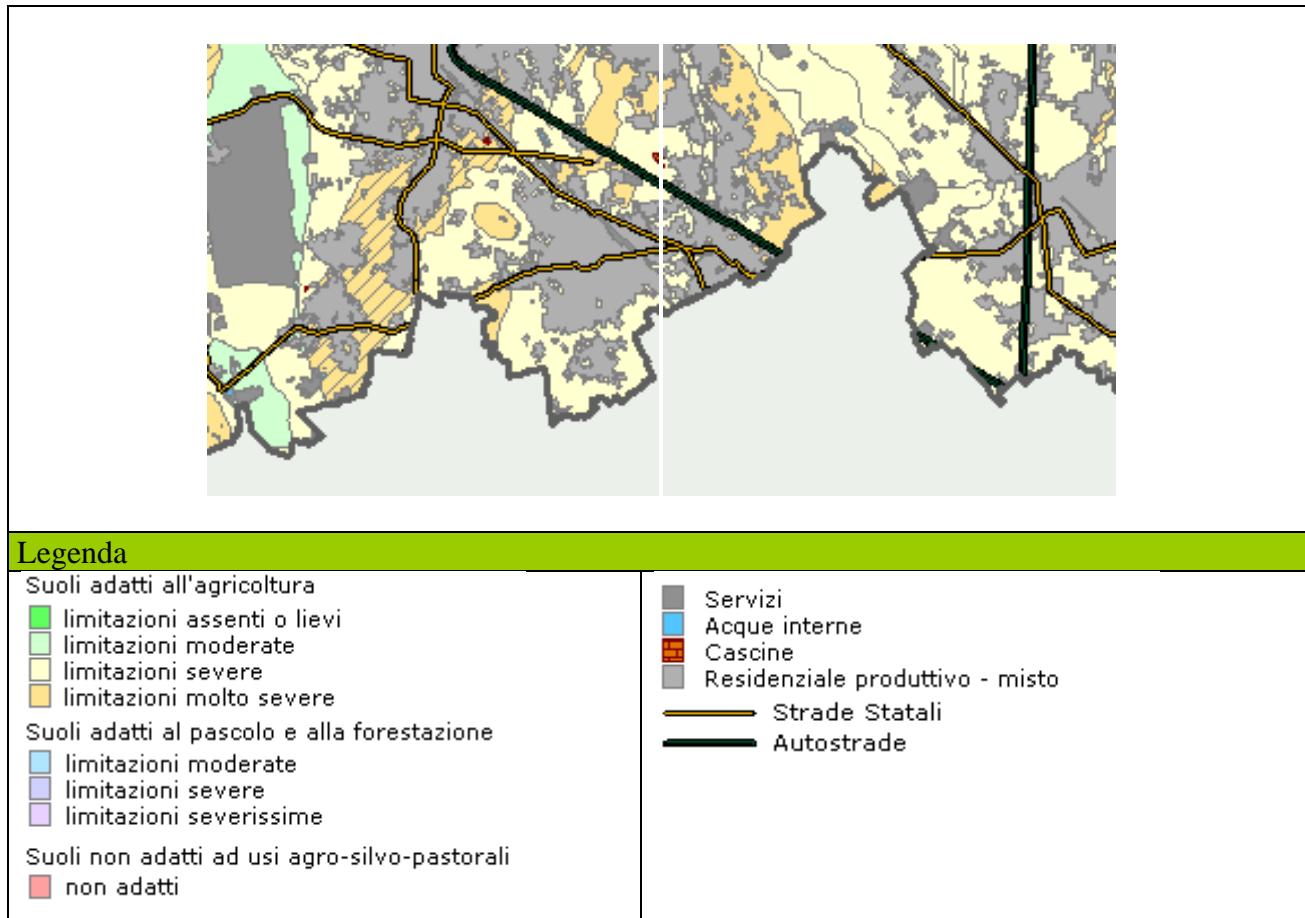


Figura 52 - Capacità d'uso dei suoli del gallaratese

Fonte: *ERSAF, Suoli e paesaggi delle province di Como, Lecco e Varese*

Alla data dell'ultimo censimento Gallarate erano presenti 33 aziende agricole a conduzione familiare, in prevalenza di piccole dimensioni.

SAU	Numero di aziende per classi di superficie agricola					
	Meno di 1 ha	1-2 ha	2-5 ha	10-20 ha	20-50 ha	N. aziende
212,47 ha	11	6	6	7	3	33

Tabella 40 - Superficie agricola utilizzata e numero di aziende agricole a Gallarate

Fonte: *ISTAT 5° Censimento generale dell'agricoltura 2000*

Nel Gallaratese i seminativi rappresentano circa il 65% dei suoli agricoli, un altro 30% è suddiviso quasi equamente tra boschi e colture foraggere permanenti. Nel periodo intercensuario il fenomeno di maggior rilievo è stato il dimezzamento delle superfici boscate e l'incremento del 150% delle colture arboree, costituite quasi esclusivamente dalle attività floro-vivaistiche.

Il settore primario comprende aziende attive nel settore agricoltura, caccia e silvicoltura. Secondo il registro delle imprese al 31 dicembre 2004 risultano attive sul territorio 60 imprese del settore primario.

La conoscenza della città

Le unità locali invece, con riferimento al censimento generale dell'agricoltura del 2000, risultano 8, con un numero di addetti pari a 9 unità. La differenza tra i due dati dipende essenzialmente dalla forma giuridica scelta da ogni impresa e dalla locazione.

Il totale delle aziende agricole sul territorio di Gallarate è di 24 unità, evidentemente consorziate a formare le suddette 8 unità locali. Nel grafico sottostante è riportata la classificazione per tipologia di allevamento; le rimanenti aziende non sono attive nel campo dell'allevamento zootecnico.

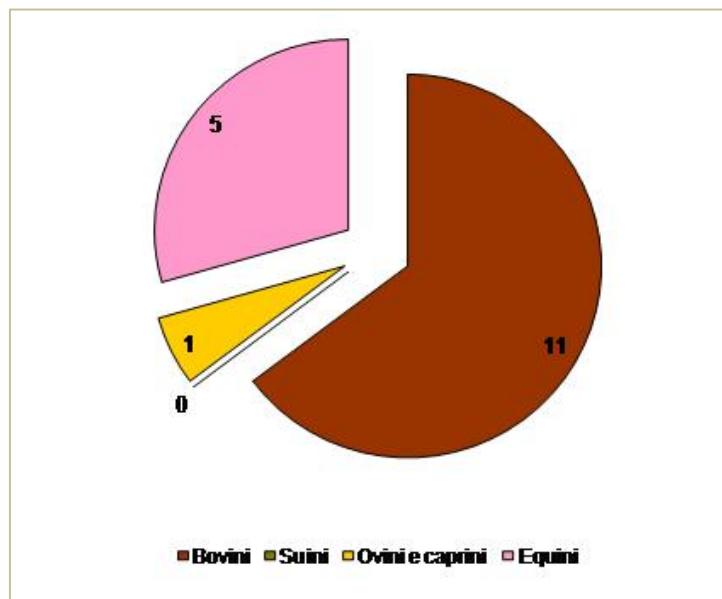


Figura 53 - Aziende agricole totali e con allevamenti.

Fonte: 5° Censimento Generale dell'Agricoltura. Anno 2000 - Agenda 21

La superficie agricola totale risulta di 238,3 ettari; nel grafico di dettaglio con i principali utilizzi si evidenzia come la quasi totalità dei terreni agricoli sia destinata a seminativo, collegata con l'attività di allevamento zootecnico, e quindi prevalentemente a cereali vernini ed estivi.

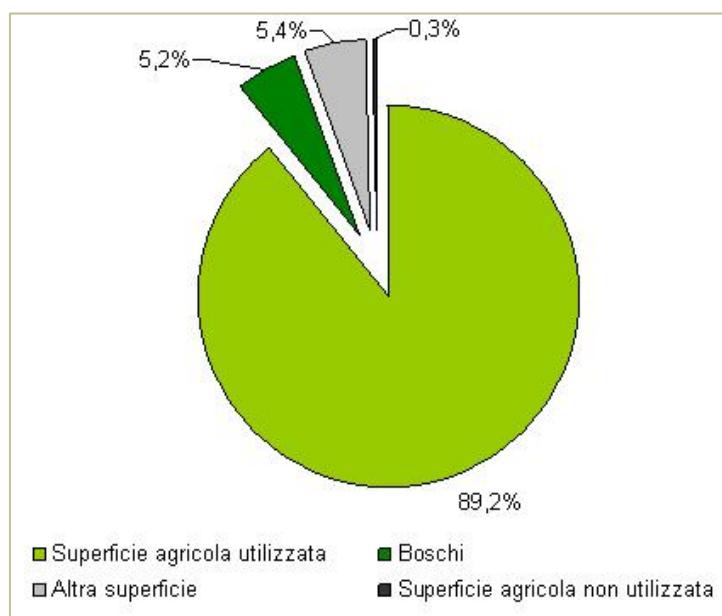


Figura 54 - Principali utilizzazioni della superficie territoriale

5° Censimento Generale dell'Agricoltura. Anno 2000 - Agenda 21

La conoscenza della città

Nel grafico sottostante viene riportata la differenziazione territoriale in termini di destinazione agraria, in cui risulta per quasi due terzi adibita a coltivazioni cerealicole, e per oltre un terzo da prati permanenti e pascoli, indice di un buon piano di utilizzazione agronomica e di un settore con un grado di intensivizzazione non elevato.

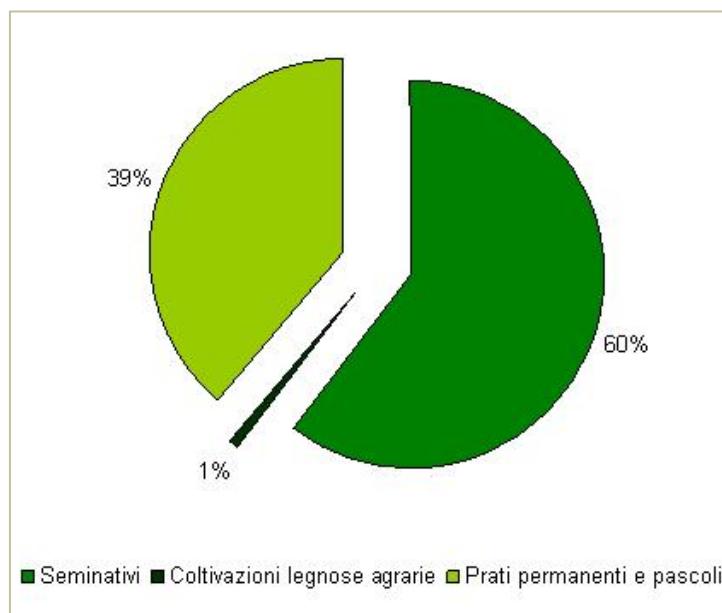


Figura 55 - Differenziazione della superficie agricola utilizzata (SAU)

5° Censimento Generale dell'Agricoltura. Anno 2000 - Agenda 21

Le attività manifatturiere a Gallarate nel 2006

In mancanza di più recenti dati censuari sulle attività manifatturiere di Gallarate, che rappresentano uno dei settori portanti di Gallarate, si sono utilizzati i dati relativi alle imprese associate all'Unione Industriali.

Al 2006 le 132 imprese associate sono così classificate in relazione ai diversi settori produttivi.

SETTORE PRODUTTIVO	N°	%
Abbigliamento	6	4,5%
Alimentari e bevande	2	1,5%
Cartarie, editoriali	4	3,0%
Chimiche	3	2,3%
Gomma e materie plastiche	5	3,8%
Meccaniche	31	23,5%
Servizi infrastrutturali e trasporti	3	2,3%
Siderurgiche, metallurgiche, fonderie	4	3,0%
Terziario avanzato elaborazione dati - software	19	14,4%
Tessiture e filature fibre tessili	39	29,5%
Tintorie, stamperie e finissaggi tessili	9	6,8%
Varie miste	7	5,3%
Totale	132	100,0%

Tabella 41 - Le imprese di Gallarate associate all'Unione Industriali di Varese

Le aziende del settore dell'abbigliamento producono calze, maglieria esterna, tessuti indeformabili, tessuti a maglia e per abbigliamento intimo; molte aziende commerciano i loro prodotti.

Le aziende alimentari si occupano di macinazione e commercio di cereali e produzione di cioccolato. Le aziende cartarie ed editoriali sono rivolte all'industria grafica, alla produzione di materiali autoadesivi, di packaging personalizzato, alla stampa litografica. Il settore chimico si occupa della fabbricazione di prodotti chimici ed in particolare per l'industria. Le aziende del settore della gomma e delle materie plastiche si occupano della produzione di film plastici per il supporto di nastri autoadesivi, di packaging industriale, di produzione di chiusure lampo, di imballaggi, di manufatti termoformati.

Il settore della meccanica è molto articolato e rappresenta il 23,5% del totale delle imprese associate all'Unione Industriali ed è rivolto alla produzione di assemblaggi elettrici, all'assemblaggio, montaggio e vendita di registratori di cassa, alla costruzione di stampi e conchiglie per fonderie, di componenti per rubinetteria, di bilance e piattaforme per pesatura industriale, di generatori di vapore, di pompe volumetriche, di infissi di alluminio, di macchine tessili, di prototipi, di cilindri, alla fabbricazione di apparecchiature e automatismi per l'industria tessile, alla galvanizzazione di metalli, alla fabbricazione di impianti di pesatura industriali, di impianti elettrici industriali, all'installazione di torri di raffreddamento, alla lavorazione meccanica di radiatori in ghisa, alla produzione di caldaie, di cilindri per l'industria tessile cartaria e plastica, di sistemi elettronici per auto, di apparecchiature per il condizionamento, di impianti di riscaldamento, di macchine per etichette tessute e nastri, di piani di cottura e forni da incasso, di ripetitori e ponti radio, di progettazione installazione impianti di condizionamento, di produzione di raccorderia meccanica, di riparazione e commercio macchine utensili.

Le lavorazioni siderurgiche, metallurgiche, fonderie riguardano la fusione in conchiglia, la costruzione di stampi e lavorazione fusioni, la produzione di pezzi fusi in alluminio, di utensili in metallo.

Le tessiture e filature fibre tessili rappresentano il settore percentualmente dominante del panorama delle imprese associate all'Unione Industriali, con 39 imprese pari al 29,5%. Il settore produce accessori e arredamento, *converter* tessile, finissaggio macramè, interni per cravatte, manifattura di fazzoletti, orditura filati, produzione di prodotti tessili per la casa, di tessuti e di tessuti ricamati, produzione e finissaggio di tessuti, produzione di camiceria, produzione di ricami a macchina (10 imprese), produzione di tulli, tendaggi, tessitura cotone, tessitura raschel di reti per agricoltura, produzione di biancheria e di tessuti per abbigliamento, tessuti speciali, tintoria e finissaggio di prodotti tessili. Il settore delle Tintorie, stamperie e finissaggio tessile, con 9 imprese, costituisce una parte importante della 'filiera' del tessile e svolge attività di candeggio finissaggio tessuti per conto terzi, produzione di articoli tessili, stampe trasferibili a caldo, tintoria e preparazione dei tessuti.

Significativa per la continuità storica delle attività produttive di Gallarate è la produzione di gioielli.

Nel settore dell'elaborazione dati-software, si hanno 19 aziende, pari al 14,4% del totale, che svolgono attività legate all'assistenza contabile, alla consulenza aziendale, finanziaria, elaborazione dati aziendali, forniture e servizi per l'ambiente, servizio alle imprese, software per ufficio, fornitura lavoro temporaneo.

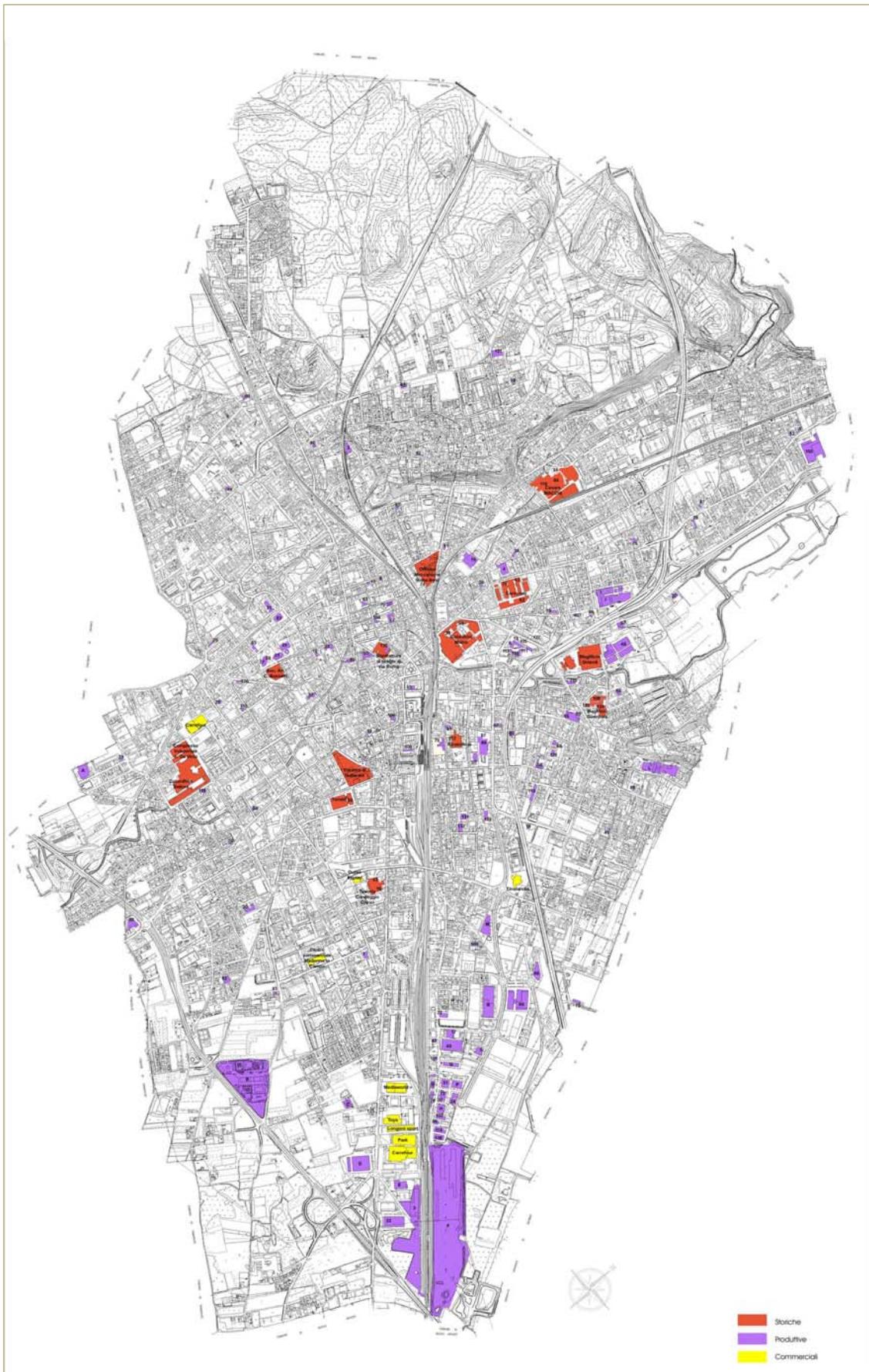


Figura 56 - Le aziende di Gallarate dell'Unione Industriali di Varese

Le attività commerciali

All'inizio del decennio, a Gallarate ⁴¹ i punti di vendita in sede fissa con superficie di vendita maggiore di mq 250 erano 54, per un totale di 81.701 mq; di questi 38.309 mq erano relativi a grandi strutture di vendita.

Alcuni insediamenti erano concentrati in 5 centri commerciali, 758 esercizi di vicinato, 185 pubblici esercizi e ristoranti.

Nel mercato settimanale si avevano 167 punti di vendita su area pubblica, per un totale di 4.840 mq.

L'indagine sul settore degli alimentari, i beni per la persona e la casa (*grocery*), effettuata a Gallarate e nei 12 comuni contermini ⁴² (su una popolazione di 216.000 residenti e 78.200 famiglie) metteva in evidenza una rete distributiva dei beni *grocery* composta da 67 punti di vendita, per complessivi mq 43.640 di superficie di vendita, appartenenti ai *format* di ipermercato, supermercato, libero servizio e *discount*.

Il sistema delle attività miste risultava fondamentalmente polarizzato sulle direttive della SS 11 e la A4 Milano-Novara, della SS 33 e la A8 Milano-Varese, della SS 233 e la A9 Milano-Como) e della SS 336.

La dotazione complessiva dell'area risulta tendenzialmente rivolta alla popolazione residente in quest'area con i centri commerciali Auchan di Rescaldina, la Città Mercato di Rho, Metropoli di Novate Milanese, Finiper di Magenta, che proseguono nella politica commerciale avviata negli anni Settanta dall'Iper Standa di Castellanza e nella metà degli anni Ottanta dal Centro Laghi di Gallarate.

I dati dell'Osservatorio del Commercio della Regione Lombardia del 2007, contenuti nello studio sulla rete commerciale di Gallarate per il Programma di intervento del Distretto del Commercio di Gallarate ⁴³, registrano un'offerta commerciale di 1.027 punti di vendita, la gran parte dei quali (oltre il 90%) costituito da esercizi di vicinato, da 8 grandi strutture commerciali e da 67 Medie strutture di vendita.

Per quanto riguarda la tipologia merceologica, è nettamente prevalente la componente non alimentare, in quanto quasi l'80% del totale è costituito da esercizi che trattano esclusivamente categorie non alimentari; si ha inoltre il 13% di esercizi specializzati in categorie alimentari e quasi il 9% di esercizi misti, prevalentemente costituiti da grandi strutture di vendita.

⁴¹ I dati citati sono ricavati dalle indagini condotte per la redazione della Variante al PRG, ai sensi della L.R. 23 luglio 1999, n. 14 "Norme in materia di commercio in attuazione del D.Lgs 31 marzo 1998, n. 114 "Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59" e disposizioni attuative del D.Lgs. 11 febbraio 1998, n. 32 "Razionalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti, a norma dell'art. 4, comma 4, lett. E), della legge 15 marzo 1997, n. 59" (B.U. 26 luglio 1999, n. 30, 1° suppl. Ord.) e del Regolamento Regionale 21 luglio 2000, n. 3, approvata in via definitiva con Delibera del C.C. n. 60 del 2 maggio 2002

⁴² L'indagine si è basata sulla Banca dati A.C. Nielsen Italia, riguarda, oltre Gallarate, i comuni di Arsago Seprio, Besnate, Busto Arsizio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Cassano Magnago, Cavaria con Premezzo, Fagnano Olona, Gallarate, Oggiona con Santo Stefano, Olgiate Olona, Samarate e Solbiate Olona.

⁴³ Lo studio, del gennaio 2009, predisposto per la valorizzazione del commercio nel Centro Storico, è allegato al Programma di intervento del Distretto del Commercio di Gallarate, predisposto dal Comune di Gallarate, ente capofila, dall'Unione delle Associazioni Commercianti della Provincia di Varese e di Confesercenti Varese, oltre a Associazione Commercianti del Gallaratese, Comitato Commercianti Centro Gallarate, Azienda Multi Servizi Comunale S.p.A. di Gallarate, Camera di Commercio di Varese.

Offerta	Grandi strutture	Medie strutture	Vicinato	Totale
Non alimentare	2	49	752	803
Alimentare	0	4	129	133
Misto	6	14	71	91
Totale	8	67	952	1.027

Tabella 42 - Numero di vendita per tipologia dimensionale e d'offerta al 2007 a Gallarate
 Fonte: *Elaborazione su dati Osservatorio del Commercio Regione Lombardia 2007*

Considerando la superficie di vendita, la rete commerciale presenta una dotazione complessiva di quasi 168.000 mq. Le grandi strutture di vendita pesano per più del 25% del totale, mentre le medie strutture per il 35%.

Si tratta di un'offerta consistente soprattutto se comparata con quella della provincia e dei comuni di medie e grandi dimensioni dell'area. La densità commerciale (calcolata sul numero di punti di vendita per 100.000 abitanti) è di pochissimo inferiore a quella di Varese e nettamente superiore alle medie provinciali e regionali ed a quelle di Busto Arsizio e Saronno, due comuni comparabili per dimensioni e collocazione geografica.

L'offerta commerciale è soprattutto caratterizzata dalla presenza di grandi e medie strutture commerciali; rispetto alla popolazione residente è nettamente superiore non solo alle medie provinciali e regionali ma anche a quella degli altri grandi e medi comuni della provincia, compreso il capoluogo.

A Gallarate ci sono oltre 2.000 mq di commercio riferito a questo tipo di offerta ogni 1.000 abitanti, contro 1.300 di Varese e 450 di Busto Arsizio.

Tipologia Dimensionale	Offerta	Superficie alimentari	Superficie Non alimentari	Superficie totale
Grandi strutture	Non alimentare	-	6.850	6.850
	Alimentare	-	-	-
	Misto	18.212	17.804	36.016
	Totale	18.212	24.654	42.866
Medie strutture	Non alimentare	-	43.582	43.582
	Alimentare	2.386	-	2.386
	Misto	9.038	3.534	12.572
	Totale	11.424	47.116	58.540
Vicinato	Non alimentare	-	54.837	54.837
	Alimentare	5.341	-	5.341
	Misto	3.126	3.126	6.252
	Totale	8.467	57.963	66.430
Totale	Non alimentare	-	105.269	105.269
	Alimentare	7.727	-	7.727
	Misto	30.376	24.464	54.840
	Totale	38.103	129.733	167.836

Tabella 43 - Superfici di vendita per tipologia degli esercizi commerciali a Gallarate
 Fonte: *Elaborazione su dati Osservatorio del Commercio Regione Lombardia 2007*

La conoscenza della città

Lo squilibrio è particolarmente marcato a Gallarate per la componente alimentare, in quanto la dotazione è di 591 mq/1000 abitanti contro i 274 di Varese, i 144 di Busto Arsizio e i 196 di Saronno.

Comune	Densità commerciale	Totale Grande e Media distribuzione	Grande e Media distribuzione alimentare	Grande e Media distribuzione non alimentare
Gallarate	2.048	2.022	591	1.431
Varese	2.061	1.316	247	1.069
Busto Arsizio	1.519	425	144	281
Saronno	1.705	800	196	1.653
Lombardia	1.272	853	204	649
Prov. di Varese	1.212	822	209	613

Tabella 44 - Elementi comparativi della Media e Grande Distribuzione commerciale di Gallarate

Considerando il comparto non alimentare si nota che Saronno ha una dotazione maggiore di Gallarate (1.653 mq/abitante contro 1.431 mq/abitante) e che il divario rispetto a Varese e alle medie provinciali e regionali è più contenuto. Risulta comunque alto il divario rispetto a Busto Arsizio, che ha una dotazione di 281 mq/abitante.

Questo quadro è per molti versi congruente con la capacità attrattiva che Gallarate esercita su un significativo bacino di popolazione che vi gravita quotidianamente, raddoppiando di fatto la popolazione.

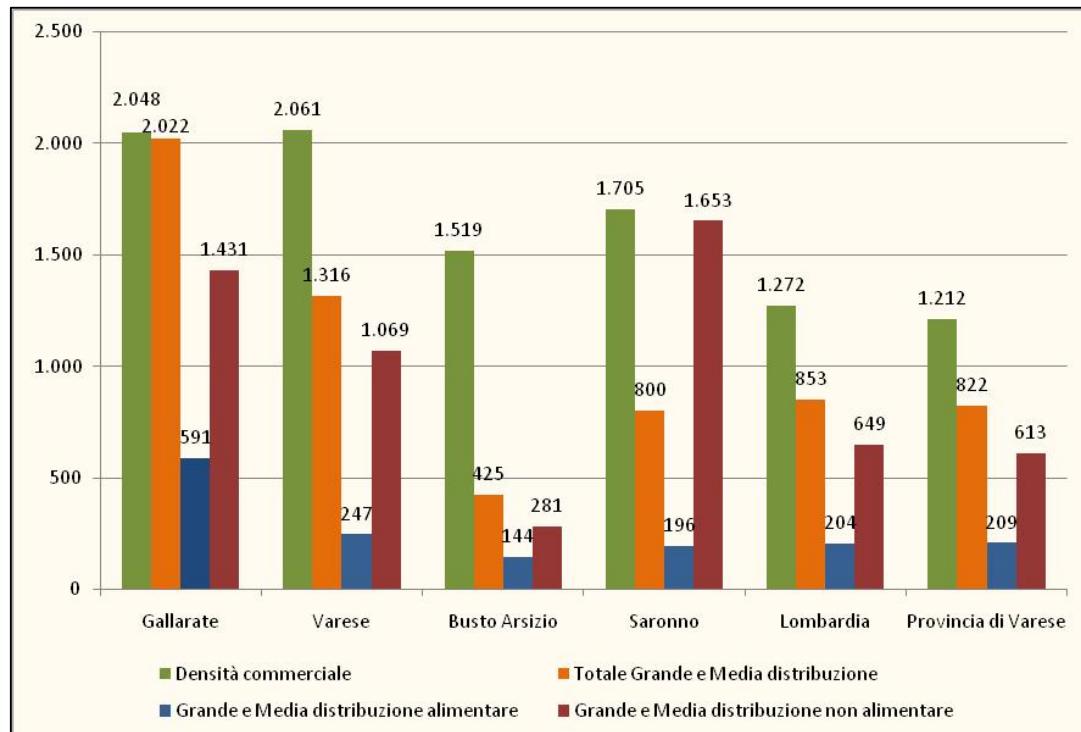


Grafico 22 - Confronti sulla dotazione di strutture di Media e Grande Distribuzione

Nella puntuale ricognizione condotta per gli studi del PRG con il Settore Commercio si è ricostruita l'attuale dotazione delle attrezzature commerciali al 2010, rappresentata nella figura seguente.

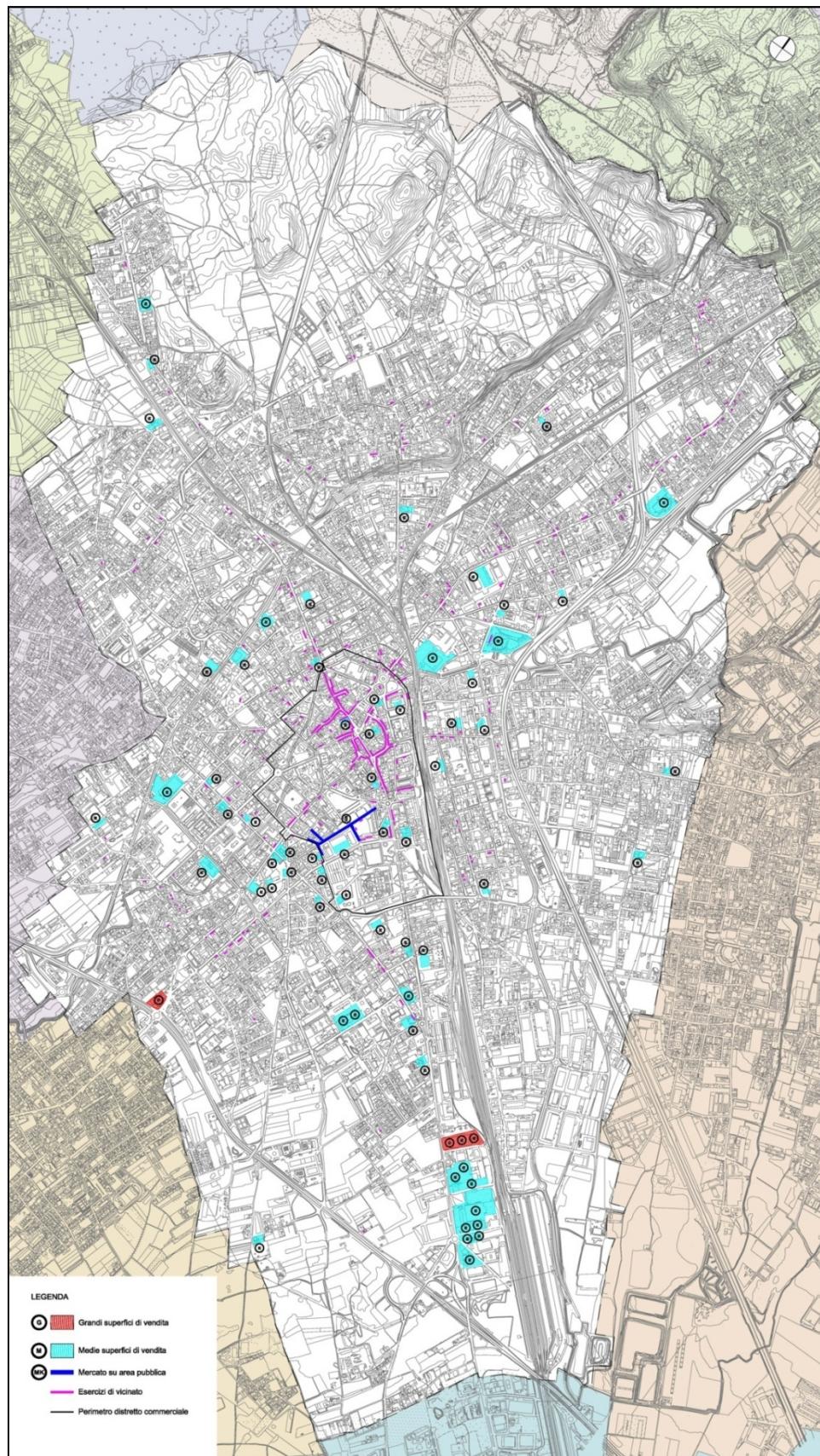


Figura 57 - Localizzazione delle attrezzature commerciali al 2010

Le strutture intermodali

Nei terminal Intermodali della Lombardia vengono complessivamente movimentati circa 15 milioni di tonnellate di merci l'anno, la sola Provincia di Varese detiene il 30% del mercato.

Ne risulta che la provincia di Varese ha un ruolo strategico per quanto riguarda il trasporto combinato: l'80% delle tonnellate di merci trasportate su ferro vengono movimentate nei Terminal Intermodali costituiti dal terminal Hupac e da Ambrogio Trasporti, che ricadono in larga misura sul territorio di Gallarate.

Tonnellate Milioni	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

Tabella 45 - Trasporto ferroviario merci per tipologia, 2004

Fonte: *Elaborazioni TRT su dati Regione Lombardia, Fermerci, Federtrasporto*

Terminal Intermodale Hupac di Busto Arsizio-Gallarate

Ampliatosi in territorio di Gallarate, il Terminal Hupac, è oggi il più importante impianto di scambio strada-rotaia a sud delle Alpi, oltre ad essere tra i più moderni centri intermodali d'Europa. Rappresenta lo snodo decisivo della rete intermodale Shuttle Net di Hupac, con decine di treni che collegano quotidianamente destinazioni in Italia, Germania, Svizzera, Belgio, Danimarca e Svezia, con partenze giornaliere e plurigiornaliere, svolgendo anche funzione di "gateway" per la rete italiana e transalpina.

Situato al centro di una delle maggiori aree economiche d'Europa, a 20Km a nord-ovest di Milano, a 15Km dall'hub aeroportuale di Milano Malpensa e dalla cargo City, e a 150Km dal porto di Genova, è raggiungibile direttamente dall'autostrada senza dover attraversare centri abitati, consentendo ai veicoli di arrivare agevolmente ai treni.

Il Terminal dispone di 4 moduli gru per un totale di 11 binari di trasbordo, con numerose corsie stradali per la circolazione e la sosta temporanea dei veicoli. La velocità di trasbordo è elevata anche nei momenti di traffico più intenso, con tempi di permanenza estremamente brevi.

L'impianto ferroviario del terminal conta 18 binari per una lunghezza complessiva di 13,5Km. La sicurezza dell'esercizio è costantemente controllata da un punto di comando centralizzato a distanza e da segnalatori elettrici.

Il trasbordo delle UTI (unità di carico) dall'autotreno al carro ferroviario e viceversa, viene effettuato con l'ausilio di 11 gru elettriche a portale, di elevate prestazioni, in grado di trasbordare tutti i tipi di unità (casse mobili, container, e semirimorchi), con una capacità oraria di oltre 30 unità per ciascuna gru, in grado di risparmiare fino al 35% di energia elettrica impiegata.

Le UTI in transito vengono automaticamente identificate dalle gru grazie ad un sistema di coordinate che permette un rapido e sicuro prelevamento delle stesse.

Con l'ampliamento in Gallarate la superficie complessiva del Terminal è di 242.800 mq, con una capacità di 25-27 coppie di treni/giorno. Le destinazioni principali sono costituite da Colonia (5 treni/gg), Ludwigshafen (4 treni/gg), Anversa (3 treni/gg), Taulov (2 treni/gg).

La conoscenza della città

Il convoglio è mediamente costituito da 26 moduli (20 carri) per un totale medio di 600 tonnellate di merce per UTI.

Le merci movimentate nel 2007 sono pari a oltre 7,5 milioni di tonnellate, con un consistente incremento dell'attività conseguente all'ampliamento (5 mil. di t nel 2005).

Il trasbordo ferro-gomma interessa un movimento giornaliero complessivo, di circa 1.100 camion/giorno, (mezzi in consegna più mezzi in ritiro), aventi come principali origini e destinazioni la Lombardia (45%), il Piemonte (23%), il Veneto (15%).

Le ore di massima concentrazione giornaliera degli spostamenti sono ripartite tra le 05,00-08,00 soprattutto per la consegna, le 11,00-13,00 e le 16,00-20,00 principalmente per il ritiro della merce.

Le principali categorie merceologiche movimentate sono relative a merce pericolosa, abbigliamento, apparecchi vari, alimentari, metalli, bevande, parti auto, arredamento, carta, materiale edile.

A medio termine Hupac prevede di portare la capacità operativa a 34 coppie di treni al giorno pari al trasbordo giornaliero di 1.700 spedizioni stradali.



Figura 58 - Il Terminal Hupac sul territorio di Gallarate

Ambrogio Trasporti

La Ambrogio Trasporti genera un flusso veicolare di 100 automezzi pesanti/giorno, suddivisi in base all'origine e destinazione dei camion destinati per il 5% entro la Provincia di Varese, il 45% nel restante della Lombardia, il 55% nel resto di Italia.

La struttura occupa una superficie di 70.000 m² con 3 binari da 750 m di lunghezza, 2 gru a ponte, 2 locomotori.

Nel terminal ci sono 5.000 m² di magazzini, un'officina per la riparazione delle casse mobili e 5.000 m² di piazzale per lo stazionamento delle casse mobili.

Partono e arrivano 2 coppie di treni/giorno costituiti da 34-36 carri ferroviari, con origine e destinazione Neuss in Germania e Mechelen in Belgio, per un totale di 24 treni alla settimana.

La conoscenza della città

A questi si aggiungono 2 treni supplementari da 17-18 carri ferroviari con destinazione Mechelen in Belgio e con frequenza settimanale di due corse.

Il terminal movimenta merci imballate non refrigerate e carichi completi appartenenti principalmente alle seguenti categorie merceologiche: chimica (polveri in sacchi), carta, alimentari, materiale plastico, materiale da costruzione.

Le merci raggiungono il terminal con case mobili di lunghezza standard da 13,60 m, corrispondenti ad una capienza di carico di 80 m³.

Il totale movimentato è di 20.000 tonnellate settimanali corrispondenti a 1.040.000 tonnellate l'anno in quanto ogni treno completo è di 800 tonnellate, mentre i treni supplementari, con la metà del numero dei carri, è di 400 tonnellate.

La movimentazione indotta è di 65 camion/giorno, per un totale di 130 camion/giorno, a cui si sommano 30 camion in uscita o in ingresso che servono il Sud Italia e le Isole compiendo un solo spostamento giornaliero.

Complessivamente i movimenti sono di 160 camion al giorno e sono concentrati principalmente nelle prime ore del mattino (6,00-8,00) per i mezzi in uscita, la tarda mattinata (10,00-14,00) per i camion diretti al Centro/Sud e alle Isole, il tardo pomeriggio (17,00-21,00) per i mezzi in entrata; solo un 10% interessa le ore notturne dopo le ore 23,00.

Dall'aprile 2008 il terminal ha incrementato il servizio di circa il 20%, con 4 treni settimanali (2 in andata e 2 in arrivo) che attualmente si attestano nel terminal di Candiolo (TO).

Il Terminal della Ambrogio Trasporti è collegato alla strada statale del Sempione dalla rotatoria di via Milano in ingresso a Gallarate dalla SS.336.



Figura 59 - Terminal Intermodale Ambrogio Trasporti

Il settore edilizio a Gallarate dal 1996 al 2008

Tra il 1996 e il 2008 il volume residenziale complessivamente costruito è stato di 1.021.680 m³ per 3.279 abitazioni di nuova costruzione e 8.871 stanze. Le punte massime si sono registrate nel 1999 e nel 2001, con 110.347 m³ e 112.212 m³.

Ne risulta che, se si escludono le punte del 1999 e del 2001, il valore medio è di 67.000 m³ per anno, mentre la media generale è di 78.600 m³ per anno.

La media dei 67.000 m³ per anno è stata superata costantemente tra il 2002 e il 2007, ed ha registrato una flessione del 25% nel 2008.

Tra il 1996 e il 2008 i fabbricati realizzati non destinati a residenza hanno prodotto un volume complessivo di 629.976 m³ con una media annua di 48.500 m³ circa.

Tale media è di poco superiore a quella registrata nell'ultimo triennio (2005-2008), risultata pari a 47.500 m³, ma inferiore sia al triennio 1996-1998 (70.000 m³ circa), sia al triennio 2002-2004 (62.700 m³ circa).

Il picco massimo si è registrato nel 2003 con 95.921 m³.

Nel 2005 si ha la singolarità della totale assenza di produzione edilizia non residenziale a fronte dei 74.300 m³ realizzati di edilizia residenziale.

Anno	Abitazioni	Stanze	Stanze per abitazione	Edilizia residenziale (mc)	Edilizia non residenziale (mc)
	n.	n.	n.	m ³	m ³
1996	140	416	3	50.234	89.095
1997	176	517	2,9	51.784	67.372
1998	208	636	3,1	68.864	50.294
1999	406	979	2,4	110.374	35.381
2000	273	662	2,4	74.626	14.074
2001	314	910	2,9	172.212	43.151
2002	166	418	2,5	57.103	20.696
2003	376	989	2,6	99.863	95.921
2004	291	717	2,5	68.700	71.492
2005	307	875	2,9	74.289	0
2006	209	584	2,8	69.229	45.582
2007	238	644	2,7	74.671	60.935
2008	175	524	3	49.731	35.983
Totale	3.279	8.871	2,7	1.021680	629.976

Tabella 46 – Il settore edilizio a Gallarate tra il 1996 e il 2008

Il sistema dei servizi

Una valutazione complessiva di tipo quantitativo porta a determinare che le aree destinate a servizi di livello comunale esistenti (giugno 2010) sono pari a 1.438.740 mq.

La parte preponderante è costituita da aree a verde pubblico (23,5%), parcheggi (23,8%) e attrezzature sportive (19,0%), che nell'insieme assommano a oltre il 66% delle superficie complessiva.

Tipologia	Servizi comunali			
	Pubblici	Privati di uso pubblico	Totale	%
Attrezzature collettive	21.431	10.845	32.276	2,2%
Servizi scolastici	155.868	19.840	175.708	12,2%
Attrezzature sportive	172.344	101.107	273.451	19,0%
Verde pubblico	338.398	-	338.398	23,5%
Aree a parcheggio	109.026	232.777	341.803	23,8%
Servizi e impianti tecnologici	4.061	94.819	98.880	6,9%
Attrezzature sanitarie	4.005	3.027	7.032	0,5%
Attrezzature culturali	24.337	25.110	49.447	3,4%
Attrezzature per il culto	-	121.745	121.745	8,5%
TOTALE	829.470	609.270	1.438.740	100,0%

Tabella 47 – Sintesi delle aree destinate a servizi di livello comunale

Queste sono pubbliche per il 57,7% e private di uso pubblico per il restante 42,3%.

Le aree a servizi esclusivamente pubbliche sono relative alle aree a verde; prevalentemente pubbliche le aree destinate ai servizi scolastici, alle attrezzature sportive a quelle sanitarie; le aree destinate a parcheggio sono prevalentemente private ad uso pubblico (68,1%); le aree destinate ad attrezzature sanitarie e culturali, mostrano un sostanziale equilibrio tra aree pubbliche e aree private ad uso pubblico.

Pressoché tutte private ad uso pubblico sono le aree destinate a Servizi e impianti tecnologici le quelle destinate al culto.

Rispetto alla popolazione residente al 1° gennaio 2010 (51.214 abitanti) la dotazione di aree destinate a servizi pro capite è di 28,09 mq.

Anche solo considerando le aree pubbliche la dotazione pro capite è di 16,19 mq.

Se si considerano inoltre le aree cimiteriali, come la legge regionale 12/2005 non esclude, si hanno 27,3 mq/abitante di cui 17,3 mq/abitante relativi alle sole aree di proprietà comunale.

Questa dotazione, riguardata rispetto ai servizi specifici mostra come la dotazione prevalente riguardi il verde pubblico, le attrezzature sportive, le aree a parcheggio e i servizi scolastici.

Tipologia	mq/abitante
Attrezzature collettive	0,63
Servizi scolastici	3,43
Attrezzature sportive	5,34
Verde Pubblico	6,61
Aree a Parcheggio	6,67
Servizi e impianti tecnologici	1,93
Attrezzature Sanitarie	0,14
Attrezzature Culturali	0,97
Attrezzature per il Culto	2,38
TOTALE	28,09

Tabella 48 – Dotazione per abitante delle aree a servizi

Le aree destinate a servizi di livello sovracomunale esistenti (giugno 2010) sono pari a 273.714 mq.

La parte preponderante è costituita dagli Istituti di istruzione superiore e di formazione professionale (37,3%) cui si aggiunge il 16,7% dell'Aloisianum.

Seguono le strutture sanitarie e socio assistenziali con il 36,3%.

Il sistema museale e il sistema amministrativo e civile di tipo non comunale rappresentano ciascuno poco meno del 5%.

Tipologia	Servizi sovracomunali			
	Pubblici	Privati di uso pubblico	Totale	%
Sedi universitarie e centri di ricerca	-	45.800	45.800	16,7%
Istituti di istruzione superiore e di formazione professionale	90.925	11.160	102.085	37,3%
Strutture sanitarie e socio assistenziali	31.388	67.933	99.321	36,3%
Musei	11.700	1.645	13.345	4,9%
Sistema amministrativo e civile di tipo non comunale	9.891	3.272	13.163	4,8%
TOTALE	143.904	129.810	273.714	100,0%

Tabella 49 - Sintesi delle aree destinate a servizi di livello sovracomunale

Queste sono pubbliche per il 52,6 % e private di uso pubblico per il restante 47,4%.

Le aree a servizi sovracomunali esclusivamente private sono relative all'Aloisianum, in quanto Sede universitaria e centro di ricerca.

Prevalentemente pubblici (89,1%) gli Istituti di istruzione superiore e di formazione professionale e i Musei (87,7%) e il Sistema amministrativo e civile di tipo non comunale (75,1%).

Il sistema della mobilità urbana

La rete stradale

Il PGT fa riferimento alla classificazione della rete stradale operata dal Piano Urbano della Mobilità 2008-2018 che classifica funzionalmente la rete stradale secondo uno schema gerarchico che prevede: Autostrade, Strade extraurbane principali, Strade extraurbane secondarie, Strade urbane principali di collegamento, Strade urbane di scorrimento.

La rete stradale di livello regionale che interessa il territorio di Gallarate è costituita dall'Autostrada dei Laghi A8, che a nord del casello autostradale di Gallarate si biforca per Varese e per Sesto Calende, dalla Strada Statale 336 "dell'Aeroporto della Malpensa", che attraversa da est a ovest la parte sud del territorio comunale, dalla Statale 33 "del Sempione", che attraversa Gallarate correndo poco distante dalla linea ferroviaria (viale Milano), lambisce il centro storico a nord (piazza San Lorenzo, via Borghi, via XX Settembre, via Roma) e all'intersezione con la via Torino riprende la denominazione di corso Sempione correndo proprio in fregio alla linea ferroviaria.

Infine attraversa la città, per le via Ronchetti, Pegoraro, Varese, la strada provinciale 341 Gallaratese, che in via Torino si unisce al Sempione.

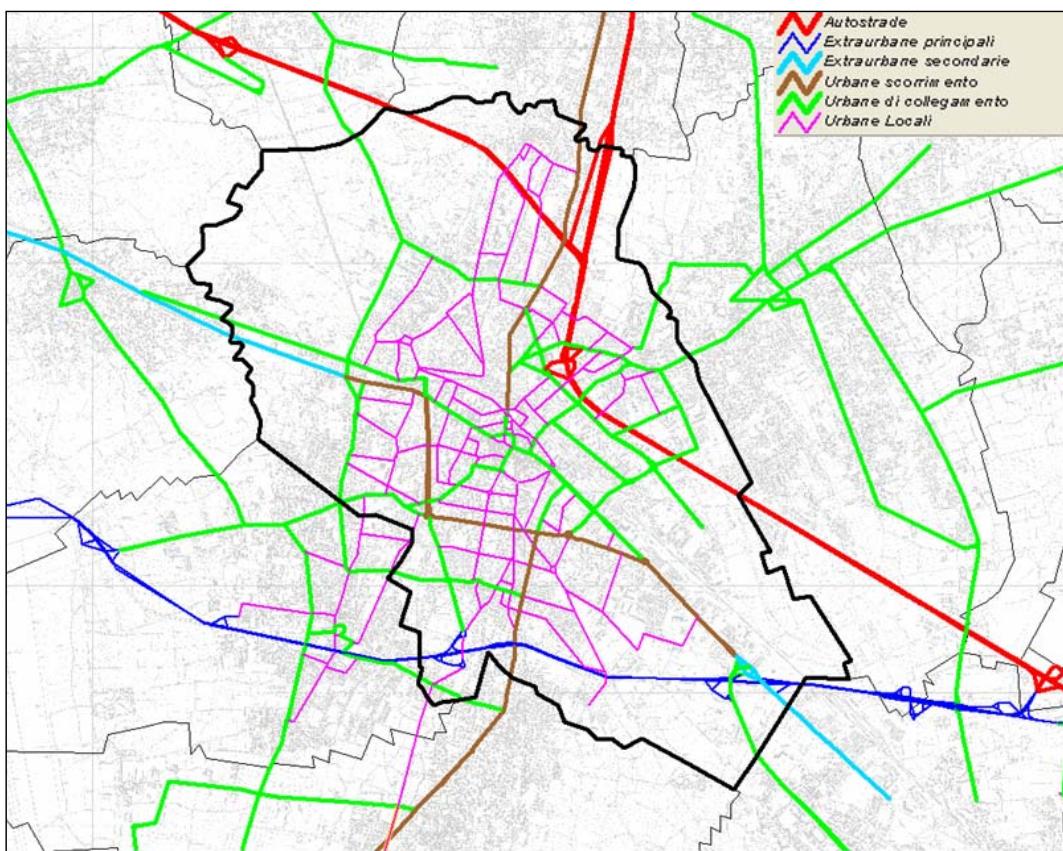


Figura 60 - Classificazione della rete stradale di Gallarate

La classificazione delle strade secondo le norme del Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30/04/1992 n. 285) porta a Classificare come:

Strade di tipo "A - Autostrade":

La conoscenza della città

- A8 Milano-Varese;
- A8/A26 Milano-Sesto Calende.

Strade di tipo “B - Extraurbane principali”:

- SS 336 dell'Aeroporto della Malpensa

Strade di tipo “C - Extraurbane secondarie”:

- SP 26 (via Monte San Martino);
- SP 341 (via Checchi).

Su tale classificazione, e in relazione al perimetro del Centro abitato, sono di conseguenza determinate le fasce di rispetto stradale.

I rilievi di traffico, uniti ad una indagine Origine-Destinazione costruita a partire da una più estesa matrice regionale, hanno consentito di operare una distribuzione dei flussi sulla rete urbana ed una successiva valutazione sui livelli di servizio di ciascun arco della rete, che ha consentito di evidenziarne le criticità.

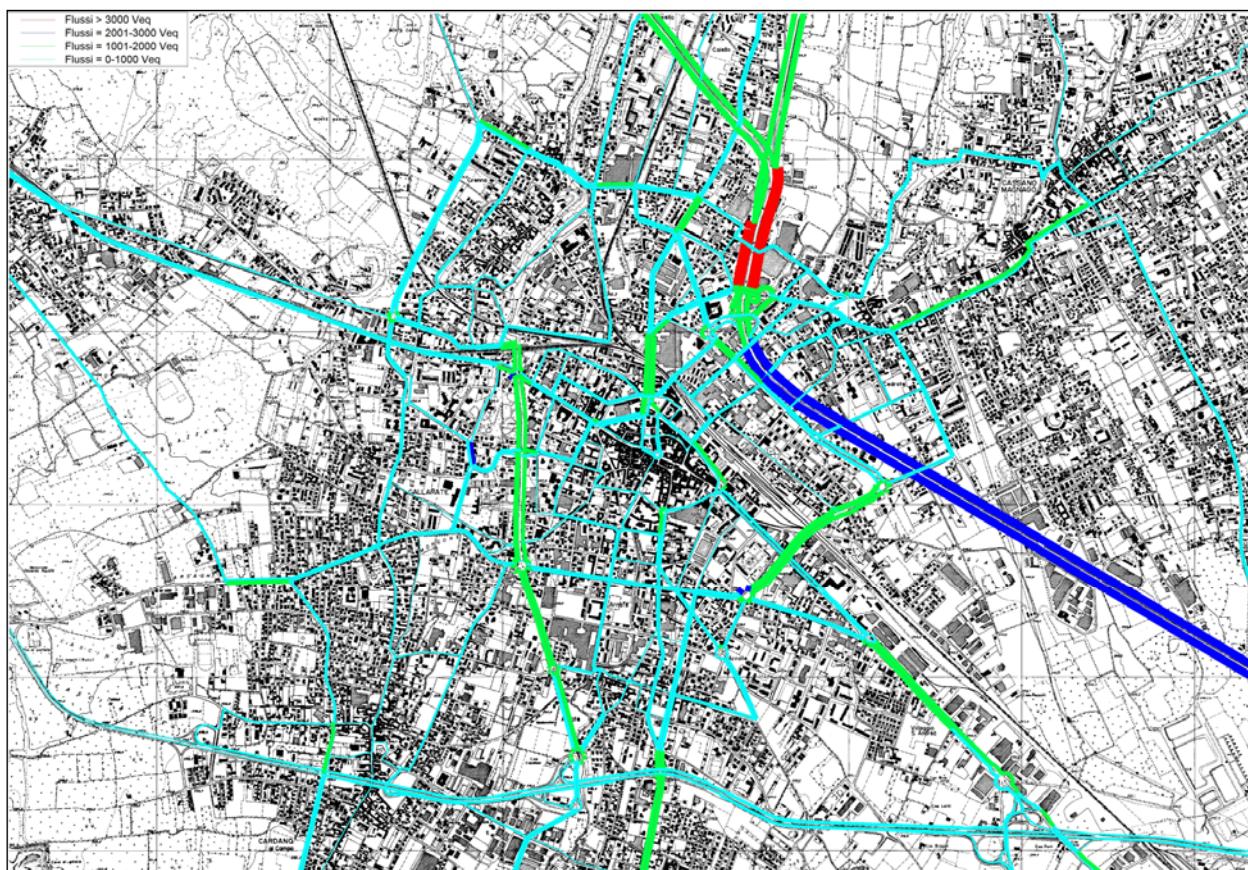


Figura 61 - Risultati della assegnazione nello scenario attuale

Gli elementi di criticità della rete

Gli elementi di criticità della rete riguardano gli assi dove maggiormente squilibrato risulta essere il rapporto tra flussi e capacità stradale: tanto più questo rapporto si avvicina all'unità, quanto maggiore risulta essere il grado di saturazione.

La seguente figura mostra una rappresentazione del livello di congestione della rete stradale, messa in evidenza in colore rosso, che rappresenta l'approssimarsi del raggiungimento della capacità stradale dai flussi veicolari che la percorrono.

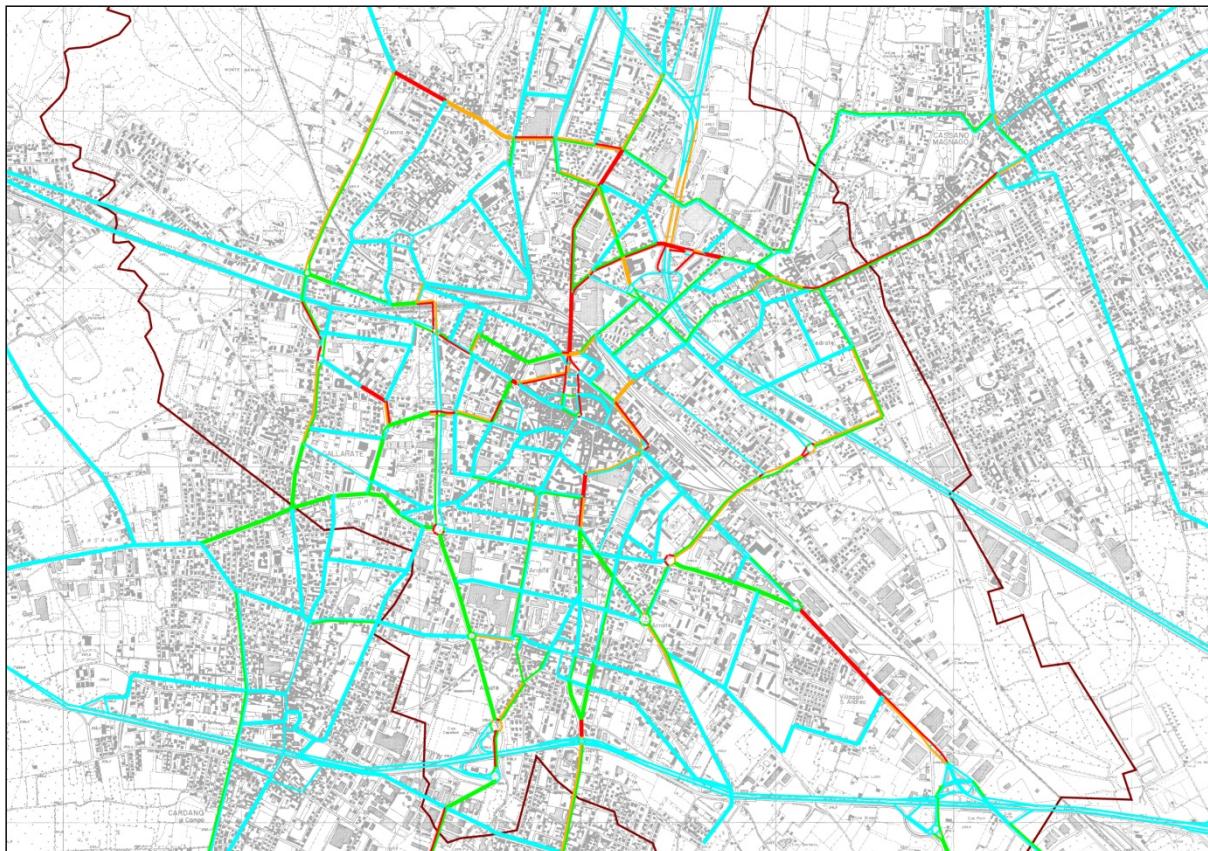


Figura 62 - Rapporto flusso capacità

Gli assi maggiormente critici risultano essere:

- viale Milano, che è interessata dai flussi diretti verso il centro provenienti dalla SS 33 e dall'uscita senza pedaggio di Busto Arsizio, che viene preferita a quella con pedaggio di Gallarate, soprattutto per le provenienze da Milano;
- via della Mornera, in quanto su di essa si concentrano i flussi di attraversamento della linea ferroviaria;
- via Fermi e via Cardinal Schuster.

Sulle altre arterie di traffico si ha una buona distribuzione dei flussi, con valori di congestione medio bassa: flussi marcati (al di sopra dei 1000 veicoli equivalenti ora) si registrano sulla via Noè, via Fermi e via Ferrario, strade costituite comunque da due corsie per senso di marcia, pertanto in grado di smaltire gli attuali flussi di traffico. Valori di flussi di traffico dell'ordine dei 600 veicoli per senso di marci si hanno sulla SS 33 e intorno ai 1000 veicoli equivalenti ora si registrano anche sulla SS 336.

La conoscenza della città

Analizzando il carico dei flussi di traffico sulla rete in rapporto alla capacità effettiva degli archi, emerge soprattutto la criticità sugli itinerari fondamentali Nord-Ovest e Nord-Sud, Sud-Ovest e Sud-Est.

L'itinerario che da nord si collega ad ovest verso la SS 33 e a sud verso la via Milano presenta alcune significative criticità.

Nella zona del centro sono presenti alcuni archi della rete con un livello di congestione elevato: in particolare quello costituito dal collegamento tra la via Varese, via Roma e corso Sempione verso ovest e via XX Settembre verso est.

Alcune criticità si registrano anche sul collegamento tra Cassano Magnano e la zona Nord - centro di Gallarate all'altezza di via Ristori - via XXIV Maggio dove si registrano circa 900 veicoli in direzione ovest. Il nuovo collegamento proposto porterebbe ad un alleggerimento dei flussi sull'attuale itinerario di collegamento con Gallarate.

Aspetti critici si rilevano anche sulla via Milano, in particolare nel primo tratto dove si ha una corsia per senso di marcia: anche in questo caso è necessario prevedere un itinerario alternativo al fine di separare i flussi di traffico diretti verso il centro città da quelli invece che utilizzano l'asse di via Milano per l'interscambio nord - sud attraverso la SS 33 e sud - est attraverso la via Mornera.

Lo stazionamento veicolare

Su tutto il territorio comunale le aree destinate a parcheggio sono oltre 100 ed hanno una superficie complessiva di 334.543 mq, di cui 106.319 pubblici e 228.225 privati di uso pubblico e sono ben distribuite nei diversi quartieri della città.

Ad Arnate si hanno 16 strutture di parcheggio per 25.870 mq, 6 a Cajello con 20.523 mq, 32.355, 6 a Cascinetta, 4 a 2.658 a Cedrate, 28 nel quartiere Centro, con 96.445 mq, 6 a Crenna con 13.782 mq, 24 a Madonna in Campagna con 84.454 mq, 5 a Moriggia con 14.774 mq e 11 a Sciarè con 39.118 mq ed uno a Ronchi di 2.266 mq.

I parcheggi in struttura sono costituiti in Gallarate da 3 autosilo che incrementano la possibilità di stazionamento veicolare di servizio alla zona centrale.

Un silos lungo la via XX Settembre con 390 posti auto, un silos in via Roma con 90 posti auto e uno in via Marsala con una disponibilità di 320 posti auto.

Oltre ai silos ci sono parcheggi privati di uso pubblico in via Cantoni, 250 posti, via Due Giugno, 290 posti, via Egidio Magri, 100 posti auto, via Gen Galvaligi 256 posti auto, via Etna, via Marsala, via Pastori, e in via Borghi.

Altre sono le aree di sosta di prossima apertura situate in via Foscolo, via Bonomi 350 posti auto e in via Matteotti con futuri 80 nuovi posti auto.

La sosta in sede stradale nella zona del centro di Gallarate è di 4.310 posti auto regolamentati e gestiti in maniera articolata (parcheggi a pagamento, a disco orario, liberi privati ad uso pubblico).

L'accessibilità pedonale garantita dai parcheggi in struttura nell'area centrale è rappresentata nella seguente figura.

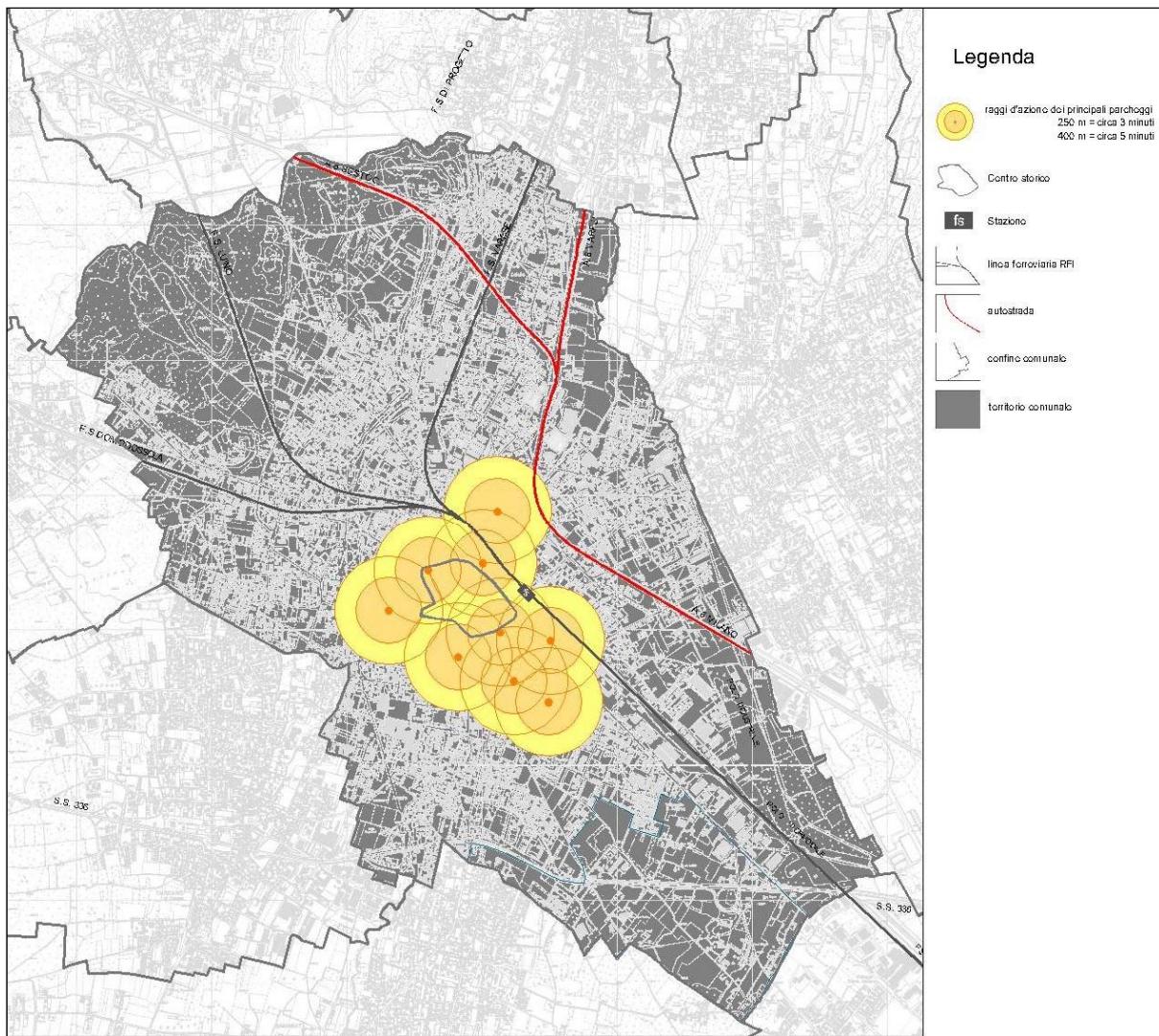


Figura 63 - Accessibilità pedonale dai parchegg

Il sistema dei vincoli

Il rischio idraulico

Nella Deliberazione della Giunta Regionale della Lombardia 11 Dicembre 2001- n. 7/7365 ⁴⁴ è previsto che i Comuni, nei cui territori ricadono aree classificate come Fascia Fluviale A e B, adeguino gli strumenti urbanistici (art. 4.3) tracciando le fasce fluviali alla scala dello strumento urbanistico e, per i Comuni nei quali ricadono aree classificate come "limite di progetto tra la Fascia B e la Fascia C", come nel caso del Comune di Gallarate, valutando le condizioni di rischio.

Di conseguenza, nel settembre 2003, il Comune di Gallarate ha predisposto lo studio idraulico finalizzato alla valutazione delle condizioni di rischio nei territori della Fascia C, nelle aree classificate come "limite di progetto tra la Fascia B e la Fascia C", secondo il metodo approfondito descritto in allegato 3 alla citata D.G.R.

Lo studio è stato finalizzato all'aggiornamento delle fasce fluviali presenti nel PAI, alla scala 1:2000, e alla definizione di una carta del rischio idraulico, anch'essa in scala 1:2000, condotta attraverso lo studio delle condizioni di pericolosità idraulica e l'analisi del danno in relazione ad eventi di esondazione.

⁴⁴ Deliberazione della Giunta Regionale della Lombardia 11 Dicembre 2001 - N. 7/7365 "Attuazione del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Bacino del Fiume Po (PAI) in campo urbanistico, Art. 17, comma 5, della Legge 18 Maggio 1989 n. 183"

Il sistema dei vincoli

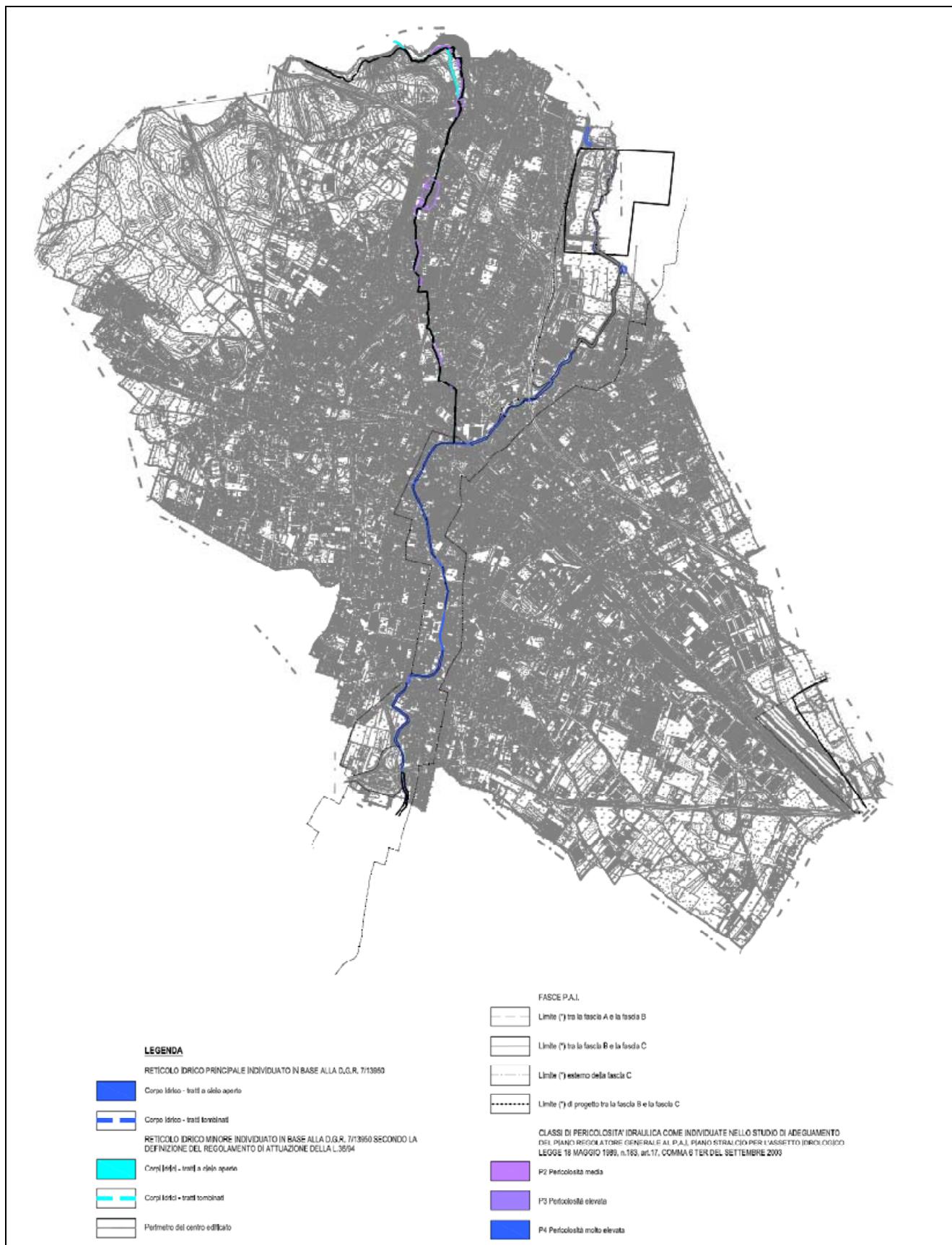


Figura 64 - Carta del rischio idraulico

Le zone ad omogenea fattibilità geologica

Lo studio geologico ha predisposto una classificazione del territorio comunale in diverse zone ad omogenea fattibilità geologica ottenute attraverso la sovrapposizione degli elementi caratteristici del territorio ⁴⁵.

Tale classificazione ha portato ad individuare:

- le aree pericolose dal punto di vista della instabilità dei versanti;
- le aree vulnerabili dal punto di vista idrogeologico;
- le aree vulnerabili dal punto di vista idraulico;
- le aree con caratteristiche geotecniche scadenti;
- le aree ricadenti all'interno delle fasce fluviali.

La presenza di uno o più fattori critici legati agli elementi sopra elencati, ha portato alla definizione delle aree a differente classe di fattibilità geologica, come indicato nella D.G.R. n.8/7374 del 28/05/2008.

Sono state individuate tre classi di fattibilità geologica:

- Classe 2: Fattibilità con modeste limitazioni;
- Classe 3: Fattibilità con consistenti limitazioni
- Classe 4: Fattibilità con gravi limitazioni

Non è stata riconosciuta all'interno del territorio comunale alcuna area omogenea a cui attribuire la classe di fattibilità geologica 1.

⁴⁵ Tali elementi sono riassunti negli allegati 12 "Carta di fattibilità delle azioni di piano" dello "Studio della componente geologica, idrogeologica e sismica del P.G.T. – Revisione generale luglio 2010".

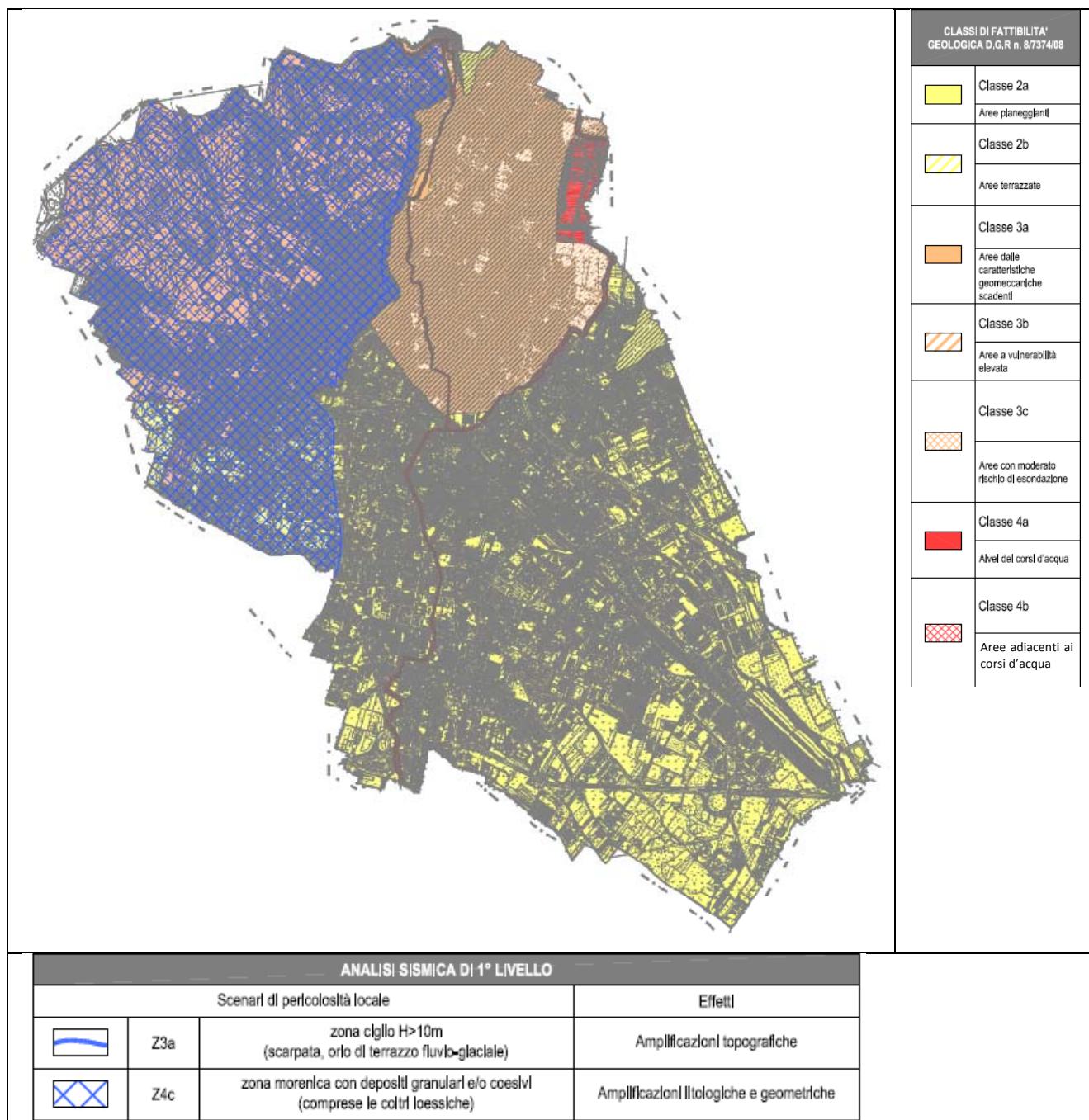


Figura 65 – Carta della fattibilità geologica delle azioni di piano

Sulla base dei criteri indicati dalla normativa vigente per le attribuzioni delle classi di fattibilità, si distinguono le seguenti situazioni.

Aree pericolose dal punto di vista della instabilità dei versanti

Nessuna evidenza di rilievo di fenomeni di instabilità in atto o potenziale.

Aree vulnerabili dal punto di vista idrogeologico

Per quanto concerne la vulnerabilità della falda freatica il territorio è stato suddiviso in cinque classi di vulnerabilità (molto bassa, bassa, media, alta, elevata).

In particolare nella zona a vulnerabilità elevata (area nord-orientale del Comune, in località Caiello, compresa tra il piede della scarpata di versante ad ovest del Torrente Sorgiorile e l'alveo del Torrente Arno), è caratterizzata da terreni ad alta permeabilità ed a bassa soggiacenza della falda, compresa mediamente tra 7 e 15 metri da piano campagna. A questa zona è stata assegnata la classe di fattibilità geologica 3b.

Arearie vulnerabili dal punto di vista idraulico

Per quanto concerne la vulnerabilità dal punto di vista idraulico, oltre alle fasce fluviali del PAI lungo il Torrente Arno, sono state evidenziate aree a pericolosità idraulica media ed elevata, come individuate dallo Studio di Adeguamento del Piano Regolatore Generale al P.A.I. "Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del fiume Po" Legge 18 maggio 1989, n 183, art.17, comma 6 del Comune di Gallarate. Queste aree sono allagabili con modesti valori di velocità ed altezza d'acqua, tali da non pregiudicare l'incolumità delle persone, la funzionalità di edifici e infrastrutture e lo svolgimento di attività economiche.

A queste aree è assegnata la classe di fattibilità geologica 3c.

Arearie con caratteristiche geotecniche scadenti

Le indicazioni contenute nella D.G.R. 8/7374/08, sono stati elaborate ed adeguate al contesto geologico/idrogeologico/idraulico della realtà territoriale di Gallarate. Le caratteristiche geotecniche dei sottosuoli hanno evidenziato due sottoaree principali:

- Unità geotecnica A, caratterizzante la parte nord e occidentale del Comune con elevata presenza di materiale coesivo frequentemente alternato a lenti di materiale sabbioso; si tratta di terreni con forte variabilità delle capacità portanti (e bassa permeabilità) che non sono classificabili in modo generale e richiedono quindi accurate verifiche di tipo geotecnico prima della realizzazione di opere, manufatti o edifici. A queste aree è stata assegnata la classe di fattibilità geologica 3a.
- Unità geotecnica B, costituente la parte meridionale e orientale del Comune, corrispondente al livello fondamentale della pianura, con buone capacità portanti (ed alta permeabilità).

Arearie ricadenti all'interno delle fasce fluviali

Per quanto concerne il limite delle Fasce P.A.I. il Comune di Gallarate ha già provveduto ad effettuare la zonazione del rischio idraulico ai sensi della D.G.R. 7/7365, e la valutazione delle condizioni di rischio nella Fascia C.

Alle aree ricadenti all'interno della fascia A, della fascia B e della fascia B di progetto del PAI è stata assegnata la classe di fattibilità geologica 4a.

Per quanto concerne il reticolo idrografico principale e minore, il Comune di Gallarate ha fatto predisporre lo studio di "Individuazione del reticolo minore e regolamentazione dell'attività di polizia idraulica di competenza comunale - L.R. 1/2000, Art.3. Comma 114 Maggio 2006" che è approvato dalla Regione Lombardia - Sede Territoriale di Varese con nota Prot. n. AD15/200/0005343 del 28/08/2007.

Alle aree adiacenti ai corsi d'acqua da mantenere a disposizione per consentire l'accessibilità per interventi di manutenzione e per la realizzazione di interventi di difesa è stata assegnata la classe di fattibilità geologica 4b.

Altri elementi a valenza locale che riguardano porzioni di territorio a seguito di vincoli di carattere geologico (aree di rispetto e di tutela assoluta di pozzi ad uso idropotabile) sono individuati nella carta dei vincoli. Le aree interessate non sono riportate nella carta di fattibilità in quanto soggette a specifica normativa alla quale si rimanda.

Lo "Studio della componente geologica, idrogeologica e sismica del P.G.T. – Revisione generale luglio 2010" in considerazione del quadro delineato nella fase di analisi e di sintesi, ad ogni area omogenea per ambito di pericolosità/vulnerabilità riconosciuta nel territorio comunale, ha attribuito una classe di fattibilità geologica. Ciascuna classe di fattibilità, quando ritenuto opportuno, è stata suddivisa in sottoclassi nel modo seguente:

Classe 2

- Sottoclasse 2a: aree pianeggianti
- Sottoclasse 2b: aree terrazzate

Classe 3

- Sottoclasse 3a: aree dalle caratteristiche geomeccaniche scadenti
- Sottoclasse 3b: aree a vulnerabilità elevata
- Sottoclasse 3c: aree con moderato rischio di esondazione

Classe 4

- Sottoclasse 4a: alvei dei corsi d'acqua
- Sottoclasse 4b: aree adiacenti ai corsi d'acqua da mantenere a disposizione per consentire l'accessibilità per interventi di manutenzione e per la realizzazione di interventi di difesa

La pericolosità sismica

La pericolosità sismica del territorio dell'intera provincia di Varese, entro cui ricade il territorio di Gallarate, risulta essere la più bassa tra quelle contemplate dalla vigente normativa sismica.

Lo "Studio della componente geologica, idrogeologica e sismica del P.G.T. – Revisione generale luglio 2010" individua i seguenti ambiti di amplificazione sismica locale:

- Scenario di pericolosità sismica locale Z3a: zona di ciglio ($H>10$ m) dell'orlo di terrazzo fluvioglaciale, in corrispondenza del quale sono prevedibili effetti di amplificazione topografica e litologica.
- Scenario di pericolosità sismica locale Z4c: zona morenica con presenza di argille e limi ferrettizzati in corrispondenza dei quali sono prevedibili effetti di amplificazione litologica e geometrica, individuata nella parte nord-occidentale del comune (unità geotecnica "A").

Ai sensi della D.G.R. n.8/7374/08, nelle zone di pericolosità sismica locale Z3 e Z4 è obbligatorio il secondo livello di approfondimento in fase pianificatoria solo per gli edifici strategici e rilevanti di nuova previsione (elenco tipologico di cui al d.d.u.o. n.19904/03).

Il sistema dei vincoli

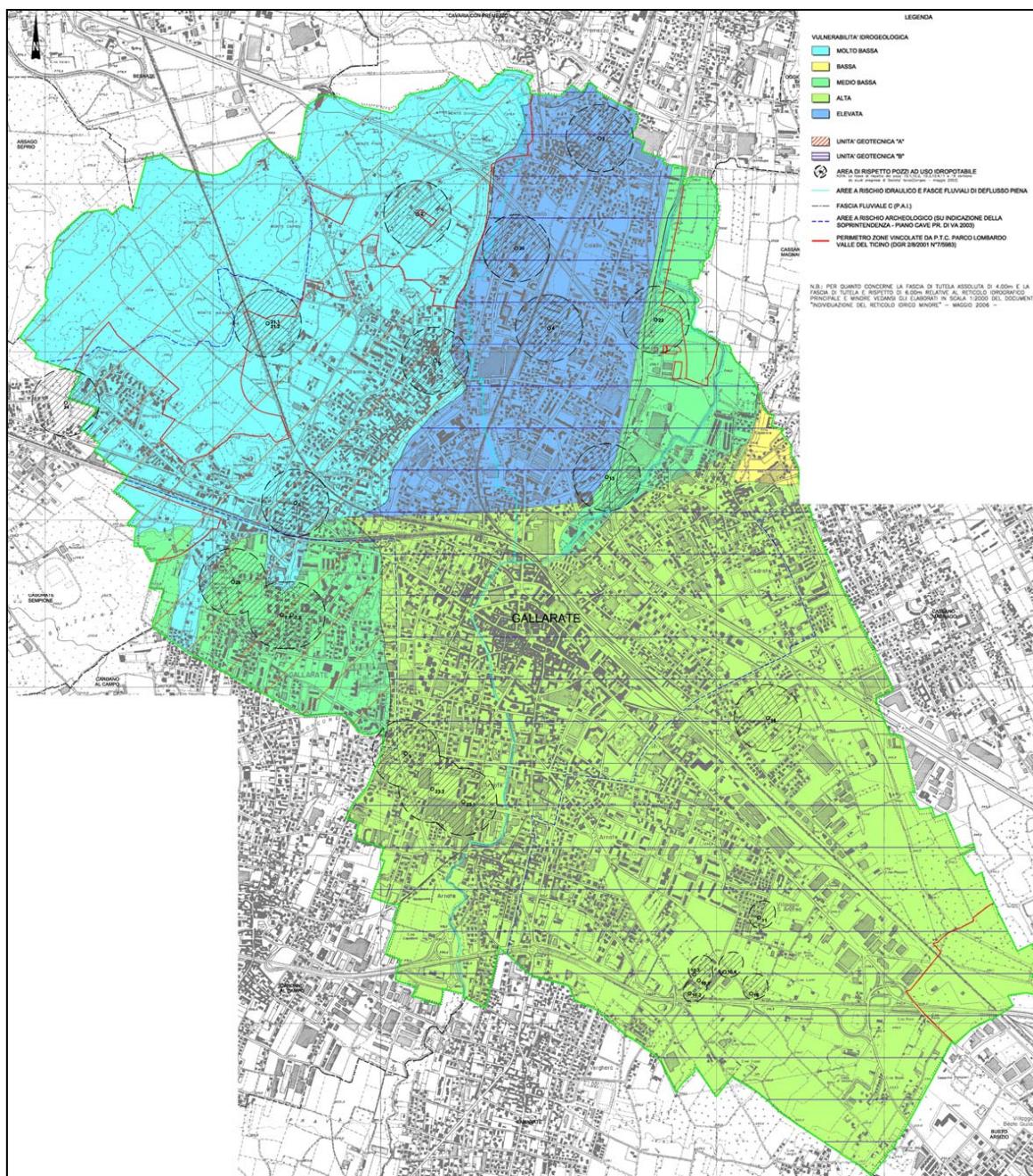


Figura 66 - Vulnerabilità idrogeologica del territorio

Le aree del Parco del Ticino

Il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Lombardo della Valle del Ticino (approvato con D.G.R. n° 7/5983 del 02/08/2001 e n° 6090 del 14/10/2001) interessa una parte significativa del comune di Gallarate, in relazione ai confini amministrativi fissati dall'art. 1 della L.R. n° 2 del 09/01/1974 e successive varianti.

I valori naturalistici e paesaggistici del territorio individuati dal Piano del Parco identificano tre ambiti paesaggistici:

- ambito posto nelle immediate adiacenze del fiume;
- ambito identificato dalla linea del terrazzo principale del fiume Ticino suddiviso;
- ambito dove prevalgono le attività di conduzione agricola e forestale dei fondi.

Il primo ambito, posto nelle immediate adiacenze del fiume, è, a sua volta, suddiviso in:

- zone del fiume Ticino nelle sue articolazioni idrauliche principali e secondarie (T);
- zone naturalistiche integrali (A): zone nelle quali l'ambiente naturale viene conservato nella sua integrità;
- zone naturalistiche orientate (B1): zone che individuano complessi ecosistemi di valore naturalistico;
- zone naturalistiche di interesse botanico-forestale (B2): zone che individuano complessi botanico-forestali di rilevante interesse;
- zone di rispetto delle zone naturalistiche (B3): zone che per la loro posizione svolgono un ruolo di completamento rispetto a tali ecosistemi, alla fascia fluviale del Ticino e di connessione funzionale tra queste e le aree di protezione.

Il secondo ambito, identificato dalla linea del terrazzo principale del fiume Ticino, è suddiviso in:

- zone agricole e forestali di protezione a prevalente interesse faunistico (C1);
- zone agricole e forestali di protezione a prevalente interesse paesaggistico (C2).

Il terzo ambito, in cui prevalgono le attività di conduzione agricola e forestale dei fondi, è suddiviso in:

- zone di pianura asciutta a prevalente vocazione forestale (G 1)
- zone di pianura irrigua (G2).

Il Piano del Parco individua inoltre le seguenti zone e aree:

- zone naturalistiche parziali (Z.N.P.)
- zone di Iniziativa Comunale Orientata (I.C.)
- aree di promozione economica e sociale (D)
- aree degradate da recuperare (R)
- aree a tutela archeologica
- aree di divagazione del fiume Ticino (F)
- aree a tutela geologica e idrogeologica
- beni di rilevante interesse naturalistico (B.N.)
- zone di protezione speciale (Z.P.S.)
- monumento naturale

Nella parte settentrionale il territorio di Gallarate risulta interessato dalla zona C2 definita come ambito di protezione delle zone naturalistiche pertinenziali, destinate prevalente ad attività

Il sistema dei vincoli

agricola nel rispetto degli elementi che caratterizzano il paesaggio, inframmezzate da Zone BF zone naturalistiche parziali botanico forestali, nelle quali le NTA del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco prevede la tutela di specie rare autoctone e/o minacciate oppure aree particolarmente adatte alle esigenze della fauna caratteristica del parco.

Nella parte meridionale, a sud del tracciato della SS 336, è identificata la zona G1 costituita da un ambito forestale in cui è ammessa la localizzazione a standard urbanistici, con l'obbiettivo di recuperare la continuità del verde e migliorare il rapporto città-campagna.

La rimanente parte del territorio di Gallarate risulta compresa in Zona IC, la cui pianificazione è demandata alla competenza comunale.

Nessuna parte del territorio di Gallarate risulta compresa nel perimetro del Parco Naturale di cui alla deliberazione di C.R.L. del 23 novembre 2003, n. VII/919, né vi sono Zone SIC o ZPS.

Il sistema dei vincoli

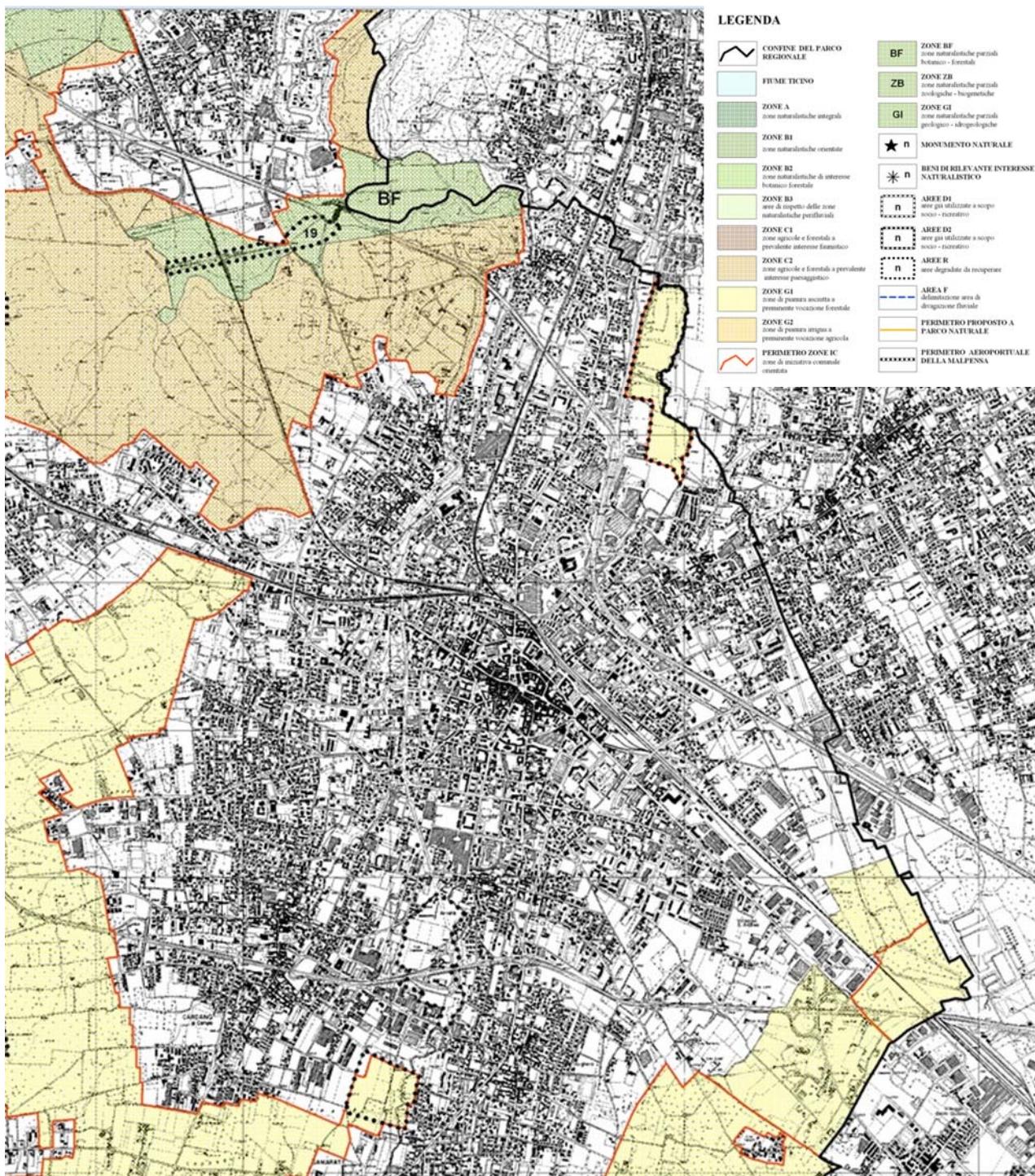


Figura 67 - I vincoli del Parco del Ticino

I beni culturali immobili soggetti a tutela

Tutti i beni culturali immobili di cui all'art. 10.1 del Decreto Legislativo n. 42 del 22 gennaio 2004 sono assoggettati alle norme di tutela di cui all'art. 12 dello stesso D.Lgs. 42/2004, salvo l'avvenuta verifica di non sussistenza dell'interesse artistico, storico, archeologico ed etnoantropologico, di cui al comma 4 dello stesso art. 12.

Gli edifici dei quali è stata accertata la sussistenza dell'interesse richiesto dall'art. 10.3 del D.Lgs. 42/2004, ai sensi dell'art. 13.1 dello stesso Decreto, sono i seguenti⁴⁶.

Al suddetto elenco si unisce l'area del parco Bassetti per la avvenuta Dichiarazione di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 lett. b) d.lgs. 42/2004, deliberata con D.g.r. 4 marzo 2009, n. 8/9063.

⁴⁶ Per ciascuno di essi si danno i riferimenti catastali, la data del provvedimento assunto dalla Soprintendenza ai monumenti e il numero progressivo dell'Archivio vincoli.

Il sistema dei vincoli

N.	Quartiere	Oggetto	Indirizzo	Catasto	Data del Provvedimento	Progressivo Archivio Vincoli
1	Centro	Chiesa del Sacro Cuore	Via San Luigi Gonzaga, 8	Fg. 11 Particella A	30/03/2009	9999
2	Centro	Istituto filosofico Aloisianum	Via San Luigi Gonzaga, 8	Fg. 11 Particella 3104	31/03/2009	9999
3	Centro	Campanile della Chiesa Parrocchiale di S. Maria Assunta	Piazza della Libertà		12/06/1912	49
4	Centro	Casa de Fornera Piantanida (traccia di torre medioevale)	Corso Vittorio Emanuele II - Via Don Minzoni		12/06/1912	50
5	Centro	Chiesa di San Pietro con zona di rispetto	Piazza della Libertà	Lett. C	12/06/1912 - 1969	52
6	Centro	Edificio dell'ex Convento di San Francesco	Via Borgo Antico		04/07/1911	53
7	Cedrate	Chiesa Parrocchiale di San Giorgio con affreschi sec. XVI-XVII			29/10/1919	54
8	Centro	Oratorio di S. Antonio con affreschi del Bellotti - 1767	Via Sant'Antonio - Vicoletto Madonnina - Via della Pace	Lotto confinante con Mapp. 222	04/02/1960 - 1913	55
9	Centro	Cortile rinascimentale dell'edificio (demolito ?)	Via Garibaldi, 4		13/05/1939	98
10	Crenna	Casa detta Viscontea	Via Giovanni Locarno, 6 (Salita Visconti)		20/04/1931	109
11	Centro	Casa (ex Palazzo della Comunità detta il "Faietto") con due finestrini gotici	Piazza Faietto - Corso Italia		11/03/1931	110
12	Centro	Edificio con giardino	Via Bottini, 4 - Via Cadolini	Mapp. 414/a/c	13/01/1981	90
13	Centro	Villa Maino con giardino	Via Dante, 11 - Via Volta	Fg. 2 Mapp. 1717	20/07/1978	201
14	Crenna	Castello medioevale dei Visconti di Crenna (resti) con parco annesso	Salita Visconti - Via Giovanni Locarno - Via Ermes Visconti - Via Sotto Costa	Fg 6 mapp. 277-275-278-298-2352-6275-6274	04/09/1985	217
15	Centro	Casa Borromeo Mazzucchelli	Piazza Garibaldi, 5	Fg. 1 Mapp. 38 e 1205	03/06/2004	298
16	Ronchi	Chiesa di Santa Maria ai Ronchi	Via Montello	Fg. 8 Sez. Crenna Part. B	11/10/2004	308
17	Centro	Complesso architettonico denominato "Istituto delle Canossiane" in corso di trascrizione	Via Trombini, 10	Mappali 180 -181 -182 - F	12/02/2007	9999

Il sistema dei vincoli

N.	Quartiere	Oggetto	Indirizzo	Catasto	Data del Provvedimento	Progressivo Archivio Vincoli
18	Centro	Edifici zona di rispetto all'ex Convento di San Francesco (prescrizioni)	Via Borgo Antico - Via U. Foscolo - Via Scipione Ronchetti	Fg. abb/2 Mapp. 1917 -1453 - 1916	17/03/1993	243
19	Centro	Edifici zona di rispetto della Chiesa di San Pietro (prescrizioni)	Via Ratti - Piazza Libertà - Vicolo del Prestino - Vicolo Tetti	Mappali 268-267-275-273-271	16/12/1969	52
20	Centro	Edifici zona di rispetto della Chiesa di San Pietro (prescrizioni)	Piazza Libertà - Vicolo dei Ratti - Via Don Minzoni - Vicolo dei Ratti a tramontana -Vicolo Tetti	Mappali 293 - 270	16/12/1969	52
21	Centro	Edifici zona di rispetto della Chiesa di San Pietro (prescrizioni)	Piazza Libertà - Vicolo dei Ratti a tramontana - Vicolo del Prestino - Vicolo Tetti	Mappali 269-272-274	16/12/1969	52
22	Centro	Edificio art. 2 e 5 d.lgs.490/99 (alienazione)	Via Pretura, 3	Fg. 14 Mapp. 208	18/03/2003	286
23	Centro	Ex Casa del Fascio	Piazza Garibaldi	Fg. 14 Mapp. 322 sub 3	26/08/2004	307
24	Centro	Ex Convento San Francesco (Museo Studi Patri) con zona di rispetto	Via Borgo Antico - Via Scipione Ronchetti	Fg. A bb/2 Mapp. 1918	17/03/1993	243
25	Centro	Ex Cotonificio Cantoni	Via Giacomo Matteotti	Fg. 5 Mapp. 2677	29/03/2006	325
26	Centro	Ex Cotonificio Cantoni - non possiede requisiti	Via Giacomo Matteotti	Fg. 5 Mapp. 3402 - 3403	29/03/2006	325
27	Cascinetta	Ex Manifattura Maino, in corso di notifica alla Sezione Regionale	Via Pegoraro	Fg. 2 Mapp 672 (parte)	16/02/2006	9999
28	Centro	Immobile	Via Cavour, 7 - Via Borghi, 9	Fg. 14 Partt. 117 - 119 - 120	29/11/1996	272
29	Centro	Istituto Sacro Cuore, in corso di notifica alla Sezione Regionale	Via Bonomi, 4	Mapp. 1576	17/04/2007	9999
		Area del parco Bassetti	Via Carlo Noè	Fg. 9, mappali 973 – 2388 – 7538 – 975 – 7535 – 7537	Del. G.R. n. 8/9063 del 04/03/2009	

Tabella 50 - I beni culturali immobili soggetti a tutela

Gli insediamenti storici di Gallarate nel Repertorio del Paesaggio del PTCP

Insediamenti religiosi

Codice: 12070.401

S. Maria Assunta. Chiesa Parrocchiale Prepositurale con campanile X secolo. Ampliamento XIV secolo. Rifacimento XIX secolo (1854)⁴⁷.

Sorge in Piazza della Libertà, nel centro storico cittadino.

Presenze pittoriche ed artistiche: Citata per la prima volta nel 974, la chiesa di S. Maria divenne nel sec. XI capo di Pieve. Nel secolo XIV venne rinnovata e ingrandita, quindi rimaneggiata in epoca barocca e decorata con affreschi del pittore Carlo Cane. Nel 1854 l'edificio fu ritenuto pericolante. Venne deciso il suo totale abbattimento e rifacimento su disegno di Giacomo Moraglia, con facciata neoclassica dell'architetto Camillo Boito. Solo il campanile, eretto in forme tardo-romaniche nel 1454, fu lasciato intatto.

Sull'altare si trovano lo 'Sposalizio della Vergine' del Morazzone (1573-1626) e 'Natività della Vergine' di Daniele Crespi (1597). L'interno presenta un'unica navata retta da colonne corinzie. La cupola è decorata da affreschi di Luigi Cavenaghi.

Codice: 12070.402

S. Pietro. Chiesa XII secolo⁴⁸.

Sorge tra Piazza della Libertà e Piazza Garibaldi.

Presenze pittoriche ed artistiche: Chiesa romanica dal notevole paramento murario (conci in pietra e cotto), è decorata da un fregio aereo di leggeri archetti intrecciati, che corre lungo i fianchi. L'abside, semicircolare, fu rifatta durante i restauri del 1897-1907.

Codice: 12070.403

S. Francesco. Chiostro XIII sec⁴⁹.

Rapporto con l'edificato: Sorge in Via del Borgo Antico n° 4. Posizione orografica: Quota m 238

Analisi tipo stilemica, presenze pittoriche ed artistiche: Chiostro facente parte di un convento duecentesco, restaurato nel 1911 e oggi sede del Museo della Società Gallaratese di Studi Patrii. È costituito da archi a sesto acuto, retti da esili colonne.

Codice: 12070.404

Madonna in campagna. Santuario XVII secolo⁵⁰.

Sorge a lato della Via Milano.

Presenze pittoriche ed artistiche: Fu eretta nel 1608, al posto di una cappelletta in cui si trovava una venerata effigie della 'Madonna delle Grazie'.

⁴⁷ Fonti: AA. VV., Guida d'Italia, Lombardia, op. cit., Milano 1987. S. Bianchi. op. cit., Varese 1997. AA. VV., Pittura tra Ticino e Olona, op. cit., Milano 1992

⁴⁸ Fonti: AA. VV., Guida d'Italia, Lombardia, op. cit., Milano 1987. S. Bianchi. op. cit., Varese 1997.

⁴⁹ Fonti: AA. VV., Guida d'Italia, Lombardia, op. cit., Milano 1987. S. Bianchi. op. cit., Varese 1997.

⁵⁰ Fonti: AA. VV., Guida d'Italia, Lombardia, op. cit., Milano 1987. S. Bianchi. op. cit., Varese 1997.

Insediamenti difensivi

Codice: 12070.301

Castello XV. Fraz. Castello⁵¹.

Proprietà: Visconti di Jerago.

Stato di conservazione: Sufficiente.

È ubicato alla sommità della collina da cui domina la valle del torrente Arno.

Faceva parte del sistema di fortificazioni che controllavano il territorio a Nord di Gallarate, in diretta connessione visiva con i castelli di Orago, Cassano Magnago e Crenna.

Forse riedificazione su luogo di un precedente fortilizio altomedievale. Nonostante il castello sia stato trasformato in villa nel secolo scorso, conserva ancora l'originario impianto quadrilatero a corte centrale con torre che s'innalza nel mezzo del corpo di fabbrica rivolto a mezzogiorno. Destinazione d'uso attuale: Abitazione privata.

Codice: 12070.302

Castello XIV -XVII. Fraz. Crenna⁵².

Proprietà: Visconti di Crenna.

Stato di conservazione: Buono anche se è difficile distinguere l'edificio originario.

Rapporto con l'edificato: È situato nel centro abitato di Crenna.

Domina la sottostante zona di Gallarate da uno dei primi speroni alluvionali del torrente Arno.

Controllava la piana di Gallarate in connessione visiva a Nord con quello di Caiello e di fronte coi fortili di Cassano Magnago e Cedrate.

Un primo riadattamento dell'antico fortilizio risale al XIV secolo ma la parte più significativa ha visto nel secoli XVI e XVII ulteriori trasformazioni che gli hanno conferito il carattere di villa. Alla fine del 1800 e nel primo trentennio del 1900 il complesso ha assunto l'attuale aspetto "neocastellano".

Destinazione d'uso attuale: Abitazione privata.

Insediamenti abitativi

Codice: 12070.201

Broletto. Palazzo XVIII secolo⁵³.

Presenze pittoriche ed artistiche: Eretto in Via Cavour, sull'area dell'ex convento di S. Michele, il palazzo fu inaugurato nel 1861 quale sede del comune. Dell'antico convento viene conservato il "Broletto" vero e proprio, cioè lo spazio compreso fra il giro dei portici del chiostro.

Insediamenti produttivi

Codice: 12070.101

⁵¹ Fonti: M. Tamborini Op. Cit., Varese 1981. F. Conti, V. Hybsh, A. Vincenti, Op. Cit., Novara 1991.

⁵² Fonti: M. Tamborini Op. Cit., Varese 1981. F. Conti, V. Hybsh, A. Vincenti, Op. Cit., Novara 1991.

⁵³ Fonti: AA. VV., Guida d'Italia, op. cit., Milano 1987. S. Bianchi, op. cit., Varese 1997.

Ex Manifattura Borgomaneri (Via Roma)

Il fabbricato a filo strada disegna la classica via della città del tessile, caratterizzata dalla continuità di cortina industriale. Via Roma si trova sul margine del centro storico assimilabile per forma, come si evince dalla cartografia Teresiana, ad una grande ellisse. Il fabbricato appartiene alla corona dell'industrializzazione produttiva urbana succeduta alla strategia degli insediamenti sul territorio, imposta dalla presenza dell'acqua come forza motrice. I caratteri linguistici delle facciate, realizzate in intonaco con specchiature in mattoni, presentano motivi decorativi molto accentuati ed inseribili nella tendenza floreale di inizio secolo: festoni, gronde con volute, marcapiani, lesene, ecc., paraste in cemento con incisioni, contorni, informano un sistema segnico atto a creare rilievi luministici. Il piano terra è disegnato da ricorrenze orizzontali ricavate nell'intonaco.

Codice: 12070.102

Ex Manifattura Borgomaneri (Viale Lombardia)

Il fabbricato appartiene all'identico gruppo del caso precedente, dal quale si scosta per il diverso orientamento dei fabbricati. In questo caso l'uso del mattone è dominante, impiegato in modo da sottolineare i timpani con un complesso apparato decorativo, alle spalle dei quali sorgono gli shed tipici dell'epoca.

Codice: 12070.103

Trasportatori (Via XX Settembre)

Trattasi di due padiglioni separati, originariamente destinati a trasportatori. I padiglioni terminano con i tetti a capanna caratterizzati dalla gronda con motivi di abbassamento in legno. I fabbricati sono a due piani, le facciate in intonaco sono interrotte da lesene in mattoni a vista.

Codice: 12070.104

Ex manifattura Cesare Macchi (Via del Lavoro)

Il fabbricato se pur internamente frazionato in piccole unità, mantiene all'esterno l'originaria immagine linguistica meno ricca dei casi precedenti. La metrica delle finestre verticali ripete le cadenze degli episodi già descritti. Esse sono perimetrati da contorni in intonaco di gradevole disegno decorativo facilitato dal materiale descritto. L'edificio posto all'angolo è affiancato da una roggia che scorre lungo le vie pubbliche. Un gruppo di case operaie di pregiatissima qualità architettonica, poste al di là della strada principale, forma con l'edificio produttivo un comparto linguistico unitario non manomesso da interventi contemporanei.

Codice: 12070.105

Manifattura ex Maino (Via Varese)

Il fabbricato posto poco al di fuori del centro storico, è localizzato lungo la direttrice per Varese, antica percorrenza verso Bellinzona, affiancato alla strada ne costituisce la classica cortina produttiva. La parte interna e una parte di risvolto sono in mattoni a vista nel tipico colore forte delle argille ferrose locali. L'uso del mattone, molto semplice, non presenta particolari ricerche decorative. Al contrario l'esterno in intonaco, evidenzia superfici molto frammentate. Il piano terra è sottolineato da fasce orizzontali in intonaco che alterna fasce a frattazzo grosso e ad intonaco civile separato da uno scuretto. La parte centrale dei corpi uffici è evidenziata da paraste decorative che non giungono a terra, ma si arrestano al filo superiore del piano terra con una mensola conclusiva, successivo un corpo ad uffici ripete i caratteri del precedente. Il sottogronda è

evidenziato da mensole in cemento che raccordano la trabeazione delle finestre con lo sporto del tetto.

Codice: 12070.106

Manifattura Ex Bellora (Via Leonardo da Vinci)

Il fabbricato anch'esso parallelo alla strada fiancheggia il filare di tigli che disegna la via. Di disegno sobrio, quanto ad apparato decorativo, alterna spaziature in intonaco bianco e parti in mattoni. La composizione è giocata sulla bicromia dei materiali. Anche le paraste sono formate da fasce in mattoni e fasce in intonaco.

Codice: 12070.107

Manifattura ex Rivoli (Via Torino)

La costruzione è recente, non presenta particolari elementi degni di nota se non una discreta qualità edilizia e una composizione metricamente corretta delle facciate.

Codice: 12070.108

Ex manifattura Carminati (Via Varese)

Il complesso risale agli anni '30, evidenzia un impianto interessante ed una linguistica eclettica di derivazione classicheggiante. Le aperture ripropongono cadenze ritmiche e dimensioni dell'architettura industriale storica.

Codice: 12070.109

Manifattura Cantoni (Via Matteotti-Via Cantoni)

L'edificio, oggi demolito, ripete il sistema linguistico degli stabilimenti Cantoni, i cui elementi primari, nella gerarchia volumetrica sono rappresentati dalle torri della filatura. L'insieme dei volumi è assimilabile per la presenza delle torri a "castelli" del lavoro. L'area di forma trapezoidale si sviluppa in lunghezza lungo la via Matteotti e la via Cantoni, di cui i fabbricati produttivi ne disegnano la cortina. Come in alcuni casi precedenti è posta immediatamente al di fuori dell'ellisse del centro storico, nelle corona di espansione produttiva della seconda industrializzazione. Il complesso costruito in una trentina d'anni, dal 1910 in avanti, è caratterizzato nella parte migliore lungo la via Matteotti dove si attestano i fabbricati più antichi. La via Cantoni, ricostruita negli anni '30 in stile novecentista, è distinta da una successione di timpani "sorretti" da lesene in klinker, la qualità architettonica di quest'ultima appare molto più modesta della precedente. La palazzina eclettica degli uffici richiamante la classicità fronteggia l'ospedale di Camillo Baita. È tuttora esistente.

Codice: 12070.110

Tessitura Bassetti (Via Novara)

Il fabbricato ripete lo schema classico dell'architettura industriale con edifici a schiera tradizionali. Gli interni sono in mattoni a vista usati in modo semplice all'interno e lungo le vie. Una "marquise" originaria in ferro e vetro copre un ingresso. All'esterno la palazzina degli uffici è a due piani con elementi decorativi di intonaco.

Altri beni citati nel Repertorio del PTCP

Nel citato repertorio il PT ha inoltre individuato fra le strutture naturalistiche di definizione dell'ambito:

Il sistema dei vincoli

- il torrente Arno;
- la pianura;
- le colline moreniche;
- le aree boscate.

Fra le strutture storiche di definizione dell'ambito individua la viabilità storica delle diverse direttive, fra cui la Milano - Lago Maggiore, la rete della *Novaria-Comum*, la attuale SS 341 con particolare riferimento alla viabilità romana.

Le aree a rischio archeologico

La Soprintendenza Archeologica del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, dato l'interesse archeologico rivestito da varie località di Gallarate, ha ritenuto necessario fin dal 2001, di considerare l'aspetto archeologico in fase di predisposizione degli strumenti urbanistici, segnalando le seguenti località come di interesse archeologico:

- Centro storico
- viale Milano
- via Baraggia
- località Bettolino
- località Crenna
- località Moriggia
- via Borgo Antico
- piazza Ponti
- via Trombini
- viale dei Tigli
- via Tiro a Segno
- via della Pace
- località Cedrate
- località Arnate
- località Cascinetta.

In queste località eventuali lavori comportanti movimenti di terra devono essere preventivamente segnalati alla Soprintendenza Archeologica inviando copia del progetto affinché possa essere valutata ogni possibile interferenza con le presenze archeologiche.

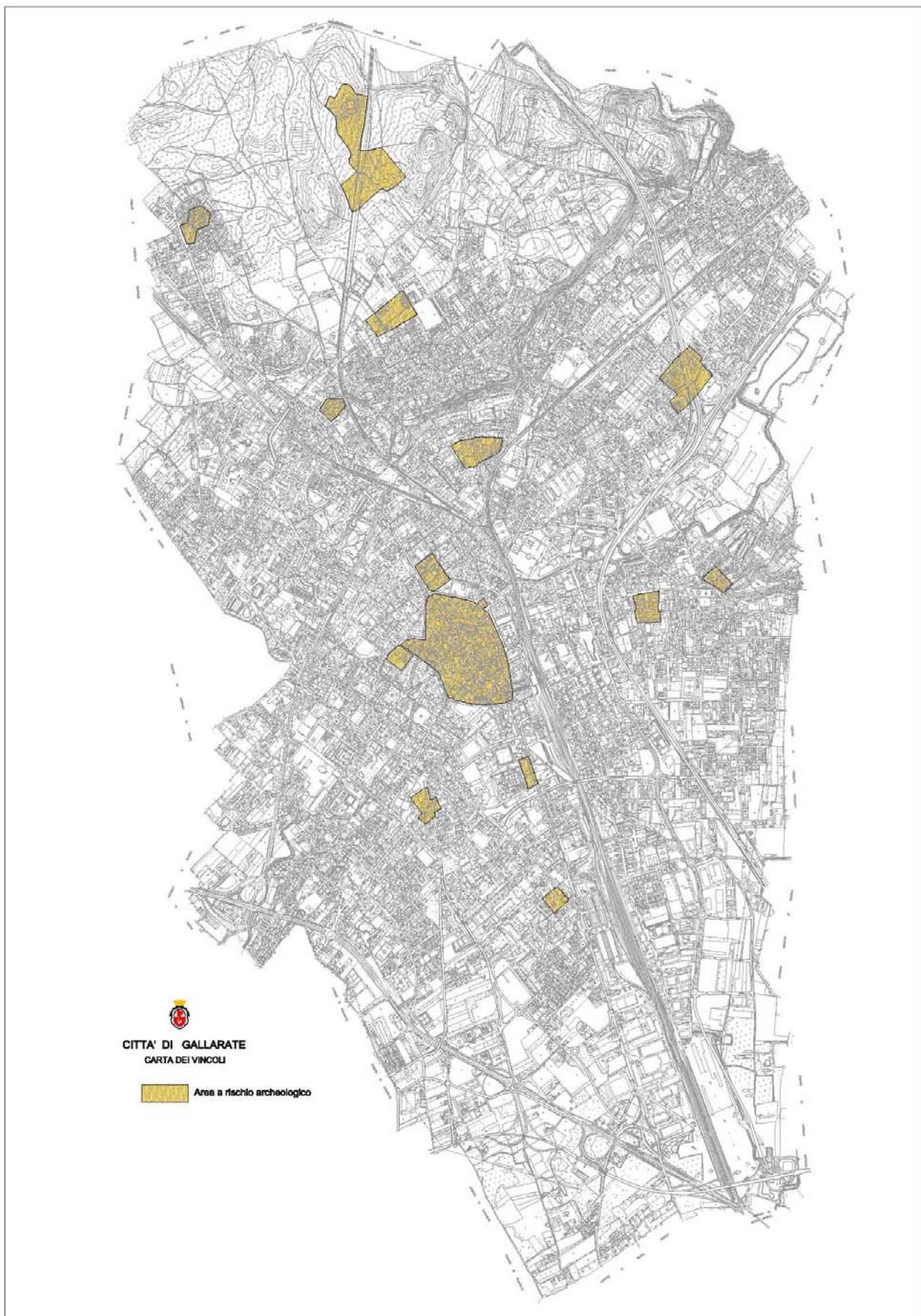


Figura 68 - Aree a rischio archeologico

Le aree a rischio di incidenti rilevanti

Il territorio di Gallarate è interessato da una sola azienda a rischio di incidentalità rilevante (R.I.R.) ai sensi del Decreto Legislativo 17 agosto 1999, n. 334 "Attuazione della direttiva 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 228 del 28 settembre 1999 - Supplemento Ordinario n. 177.

L'azienda in questione è costituita dallo **stabilimento C.R.S. S.r.l.**, sito a Gallarate in via Gran Bretagna, 20 che effettua lavorazioni in conto terzi di rettifica, cromatura dura e superfinitura di cilindri.

Dalla scheda di informazione sui rischi di incidente rilevante, del dicembre 2007, risulta che l'azienda ha adottato e mantiene attivo un Sistema di Gestione della Sicurezza per il quale dispone di un proprio servizio di sicurezza e Ambiente preposto alla verifica costante del mantenimento delle condizioni di sicurezza e salvaguardia dell'ambiente.

La circonferenza in colore rosso ha il solo scopo di evidenziare lo stabilimento.

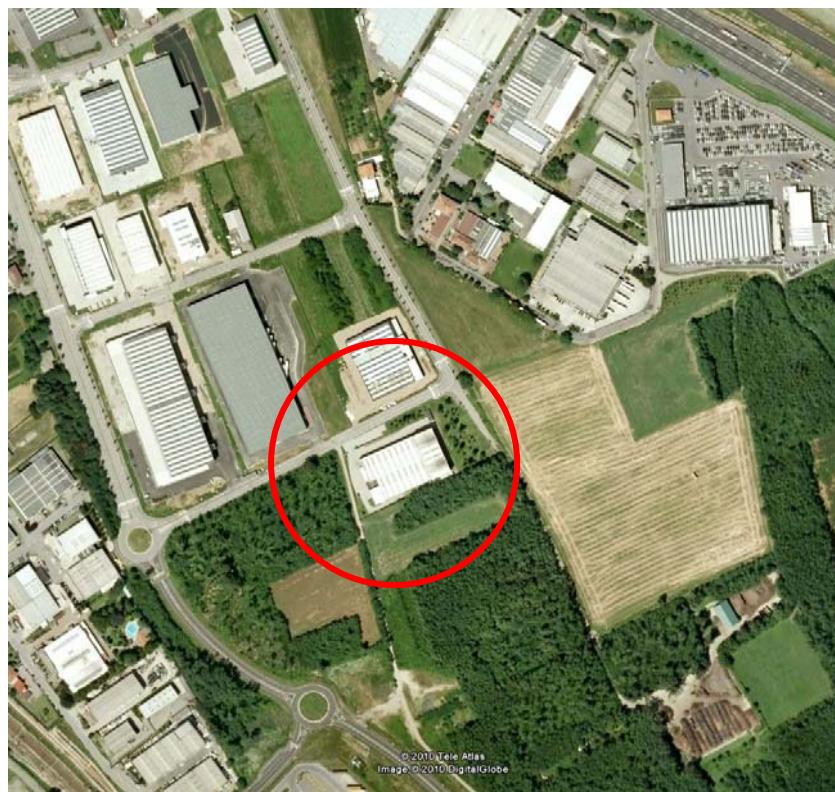


Figura 69 - Stabilimento della C.R.S. S.r.l.

Lo stabilimento della **Gallivanoni Combustibili S.r.l.**, di viale Milano 93, compreso nel repertorio delle Aree interessate da stabilimenti a Rischio Incidenti Rilevanti del PTCP della Provincia di Varese, la cui attività consiste nel commercio all'ingrosso di carburanti e lubrificanti, non effettuando alcuna attività di produzione, trasformazione o trattamento delle sostanze commercializzate, per le modifiche apportate ai valori di soglia dal Decreto Legislativo 238/05, non risulta più assoggettabile agli adempimenti di cui agli artt. 6 e 7 del Decreto Legislativo 334/99 (aziende a rischio di incidente rilevante), come da rapporto conclusivo dell'ARPA trasmesso dal Regione Lombardia con nota ns. prot. n. 36166 del 18.10.2006.

Immediatamente a confine con il Comune di Gallarate si segnala la presenza dello stabilimento della **Dow Poliuretani Italia S.r.l.**, sita in Comune di Cardano al Campo Via Delle Roggette, 36. Lo stabilimento opera produzione di sistemi per resine poliuretaniche mediante miscelazione e/o reazione di prepolimerizzazione tra isocianati, polioli, additivi e catalizzatori.

Per quest'area nel settembre 2008 il Comune di Cardano al Campo ha distribuito alla cittadinanza un depliant informativo nei Comuni di Cardano al Campo e Gallarate nel raggio di 500 m dall'area a rischio incidente rilevante, di massima indicato nella seguente figura dove viene indicato entro il cerchio in colo giallo la "zona a rischio di lesioni reversibili".

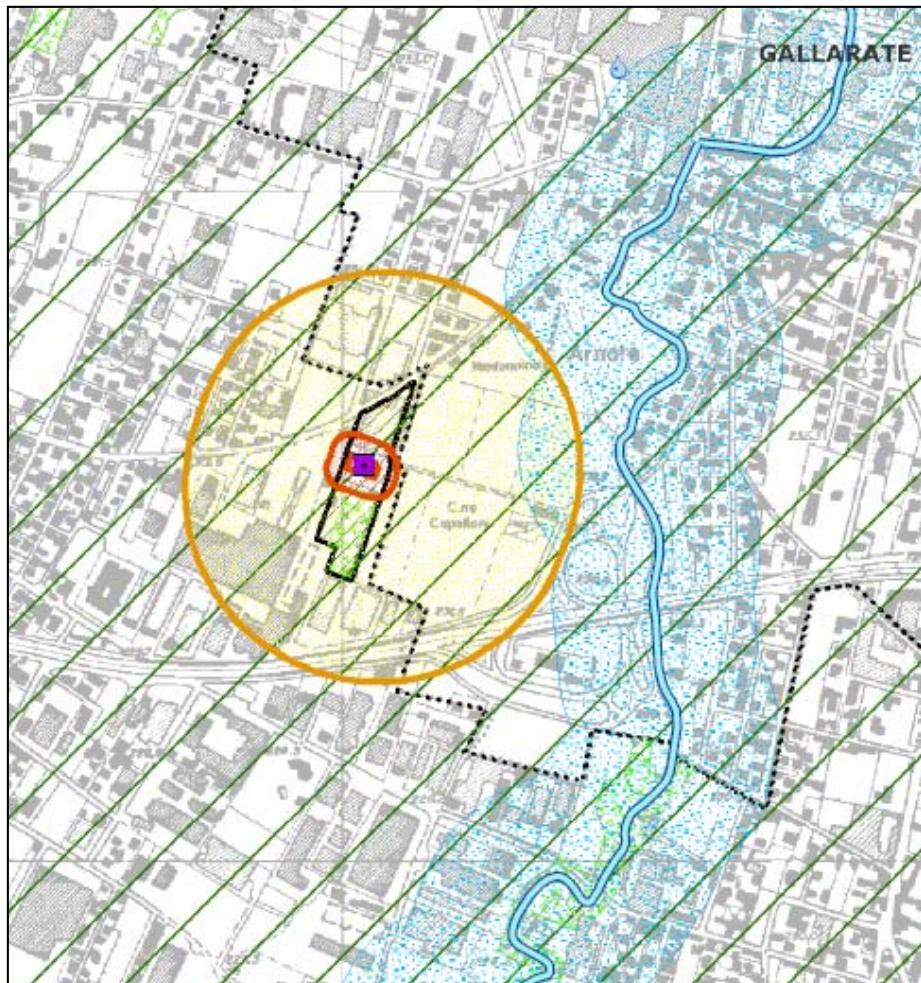


Figura 70 - Stabilimento industriale della Dow Italia s.r.l

Non si può considerare azienda a rischio di incidentalità rilevante il 2° Deposito dell'Aeronautica Militare lungo la via Milano in quanto, ai sensi del punto a) dell'art. 4 dello stesso Decreto Legislativo 17 agosto 1999, n. 334, sono specificamente esclusi dalla sua applicazione "gli stabilimenti, gli impianti o i depositi militari".

I siti contaminati ai sensi del Decreto Lgs 152/06 e s.m.i.

Nel novero dei siti contaminati ai sensi del Decreto Lgs 152/06 e s.m.i. si ha a Gallarate l'ex area industriale sita in via Bergamo n. 5/7 di proprietà della Cuciriniardea s.r.l. in liquidazione.

Il verbale della Conferenza dei Servizi del 29/09/2010 ai sensi del Decreto Lgs 152/06 e s.m.i. classifica il sito come contaminato, specificando che dovrà essere riportata nel certificato di destinazione urbanistica e che si dovrà provvedere a tutti gli adempimenti previsti dell'art. 251, comma 2, del suddetto decreto nonché dall'art. 3 della D.G.R. 10 febbraio 2010, n. 8/11348. Il vincolo sull'area conseguente a tale classificazione viene pertanto recepito nello strumento urbanistico.

Il progetto prevede la demolizione della struttura esistente e la realizzazione di una palazzina a forma di "U" di cinque piani fuori terra.

L'area interessata dall'edificazione occupa una superficie di circa 1.160 mq. Si è ipotizzato che le restanti porzioni dell'area siano drenanti e prive di pavimentazione.

Nell'implementazione dell'analisi è stata ipotizzata la realizzazione di un piano interrato, nonostante non ne sia emersa la presenza dai dati progettuali disponibili.

L'Analisi di Rischio condotta è sito-specifica, elaborata in funzione della futura configurazione e destinazione d'uso che prevede la realizzazione di edifici residenziali⁵⁴. Qualora dovessero essere apportate modifiche al progetto previsto e implementato nell'analisi di rischio si dovrà valutare la necessità di richiedere una nuova valutazione del rischio elaborata sul nuovo scenario.



Figura 71 - Sito contaminato ai sensi del Decreto Lgs 152/06 e s.m.i.

⁵⁴ Considerate le caratteristiche sito specifiche, per la determinazione dell'altezza del parametro "altezza degli edifici residenziali" è stato considerato un volume degli interrati pari a 50 mc (corrispondenti ad una superficie di 20 mq per un'altezza di 2,7 m) ed una superficie di infiltrazione dei vapori di 16 mq (8 mq di soletta + 8 mq di parete), inserendo pertanto cautelativamente nell'elaborazione dell'analisi di rischio un valore pari a 300 cm.

Identificazione delle zone acustiche comunali

Criteri utilizzati per la definizione dei limiti acustici

Il DPCM 14/11/97 definisce le classi in base alle quali occorre suddividere il territorio comunale.

Le sei zone sono definite come segue:

Classificazione del territorio comunale	
Classe I - Aree particolarmente protette	Aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.
Classe II - Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale	Aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali
Classe III - Aree di tipo misto	Aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici
Classe IV - Aree di intensa attività umana	Aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie.
Classe V - Aree prevalentemente industriali	Aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.
Classe VI - Aree esclusivamente industriali	Aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi

Per ciascuna delle sei zone il decreto fissa i valori limite ammissibili, distinti in quattro categorie:

- Valore limite di emissione;
- Valore limite di immissione;
- Valore di attenzione;
- Valore di qualità.

Zonizzazione acustica di Gallarate

Il Comune di Gallarate, il 16 giugno 2005 con Del. C.C. n. 44, ha approvato il progetto di zonizzazione acustica del territorio comunale e il relativo regolamento.

Il progetto di zonizzazione acustica approvato si prefigge come obiettivo primario quello di prevenire il deterioramento di zone non acusticamente inquinate e fornire un valido supporto al

Il sistema dei vincoli

fine di risanare le aree dove sono riscontrabili livelli di rumorosità ambientale che potrebbero comportare possibili effetti negativi sulla salute della popolazione residente.

L'obiettivo programmatico assunto è di risanare le aree urbanizzate con condizioni di rumorosità ambientale degradate e di prevenire il deterioramento di aree non inquinate adottando, ove possibile, una classificazione caratterizzata da limiti di rumorosità più contenuti.

La zonizzazione acustica fornisce il quadro di riferimento per valutare i livelli di rumore presenti o previsti nel territorio comunale e, quindi, la base per programmare interventi e misure di controllo o riduzione dell'inquinamento acustico.

La classificazione del territorio comunale è stata attuata tenendo conto primariamente dell'attività insediata.

La definizione delle zone permette di derivare per ogni punto posto nell'ambiente esterno i valori-limite per il rumore da rispettare e di conseguenza risultano così determinati, già in fase di progettazione, i valori limite che ogni nuovo impianto, infrastruttura, sorgente sonora non temporanea deve rispettare. Per gli impianti già esistenti diventa così possibile individuare esattamente i limiti cui devono conformarsi ed è quindi possibile valutare se occorre mettere in opera sistemi di bonifica dell'inquinamento acustico. La zonizzazione è, pertanto, uno strumento necessario per poter procedere ad un "controllo" efficace, seppure graduato nel tempo, dei livelli di rumorosità ambientale.

AREE DI CLASSE F1, F2: aree di pertinenza delle infrastrutture ferroviarie

Le fasce di pertinenza delle infrastrutture ferroviarie risultano così identificate:

- relativamente alle infrastrutture ferroviarie costituite dalle linee Milano-Varese, Milano-Luino, Milano-Domodossola;
- fascia F1 larghezza di m 100 dalla ferrovia
- fascia F2 larghezza di m 150 dalla ferrovia

AREE DI CLASSE I: aree particolarmente protette

In questa classe sono state inserite le seguenti aree:

- Area boschiva appartenente al Parco ubicata a nord a confine con il Comune di Arsago Seprio;
- Area comprendente il parco pubblico Bassetti;
- Aree limitrofe ai principali edifici scolastici, di ricovero e sanitari;
- Area ospedaliera localizzata al centro del Comune.

AREE DI CLASSE II: aree destinate ad uso prevalentemente residenziale

In questa classe sono inseguite le seguenti aree:

- Area residenziale relativa al quartiere Moriggia comprendente parte del parco ubicato a nord ovest del Comune;
- Area residenziale relativa al quartiere Ronchi;
- Area residenziale relativa ai rioni Crenna, Caiello, Cedrate ed Arnate;
- Area residenziale relativa al quartiere Madonna in Campagna;

Il sistema dei vincoli

- Area ubicata al centro del comune tra le vie: Roma, Manzoni, Cavour, Cantoni, Matteotti, Galilei, Agnelli, Noè, Marsala e Rosmini;
- Poli scolastici inseriti completamente in zone a classe III;
- Area a parco pubblica ubicata in Via Pietro da Gallarate.

AREE DI CLASSE III: aree di tipo misto

In questa classe sono state inserite le seguenti aree::

- Area ad ovest di Via Montello e di Via Monte Bianco estesa fino al confine comunale;
- Area a sud di Via Padre Lega, Via Carlo Noè, Via Corvetta e Via de Albertis;
- Area compresa tra le Vie Fermi, Carlo Noè e Lario;
- Area compresa tra le Vie Cappuccini, Carlo Noè ed il confine comunale;
- Isolati compresi tra le Vie degli Ulivi e Correnti;
- Isolati compresi tra Via Padova e Via dei Platani;
- Complesso industriale Leonardo da Vinci;
- Area compresa tra le Vie Sottocorno ed Angera;
- Aree limitrofe a Via della Ronna;
- Isolato tra la Via Monteleone e la Via Prampolini;
- Area compresa tra la Via Monteleone e la Via Gramsci;
- Area tra Via Montecristallo e confine con il Comune di Casorate Sempione;
- Area sportiva Moriggia.
- Area compresa tra gli 80 e i 100 metri dalla linea ferroviaria Milano - Luino;
- Area compresa tra le Vie Adamello, Marmolada e Don Piloni;
- Area limitrofa a Via per Besnate;
- Area a sud di Via per Besnate fino alle aree appartenenti al rione di Crenna;
- Isolato tra le Vie Assisi, Passo del Tonale e Bertacchi;
- Area tra la Via Monte S. Martino e il fiume Arnetta;
- Area a nord della via Monteleone comprendente le Vie Strada Vecchia, A. da Giussano, Ponza, Passo Gavia e Rizzoli;
- Area a nord della ferrovia Milano - Domodossola comprendente le Vie Valle Nuova, Schiapparelli e parte di Viale dei Tigli;
- Area ubicata tra Via Campo dei Fiori e Via Pradisera;
- Area localizzata a nord tra l'autostrada A8 e la linea ferroviaria Milano - Varese;
- Area tra la linea ferroviaria Milano - Varese e la Via Varese;
- Area tra l'autostrada Milano - Varese e la Via Varese comprendenti le Vie San Giacomo, Passo Campolongo e Passo Resia;

Il sistema dei vincoli

- Area ad est dell'autostrada Milano - Varese fino al confine con il Comune di Cassano Magnago;
- Area tra l'autostrada Milano - Varese e la Via Varese comprendenti le Vie Segantini, Curtatone, del Lavoro, Montanara, Verbano, Mottarone, Sorgiorile, Montebello, Goito, Costa e Pastrengo;
- Area ad est della Via Pegoraro comprendente le Vie Nazario Sauro, Gioia, Cellini Custodi, Cascina Cane e Crespi;
- Area a sud della Via XXIV Maggio fino all'autostrada Milano - Varese comprendenti le Vie Arconti, Canova, Col di Lana e Monte Santo;
- Isolati tra le Vie Ristori e S. Giorgio;
- Isolato tra le Vie Gemona del Friuli, Gorizia e Moggio Udinese;
- Area tra l'Arnetta e le Vie Curioni e Mantova, tra le Vie Cattaneo e Bergamo, tra le Vie Colleoni e Monte Nero;
- Isolati tra la Via Volta, Via Roma, Via Palestro, Via Marsala e Via C. Noè;
- Area tra Via Matteotti, Via Trieste, Viale Milano, Via Adda, Via Buonarroti, Via Torino, Via Pietro da Gallarate, Via Ferrario, Via Galilei e Via Croce Rossa;
- Area limitrofa a Viale Milano fino alla caserma militare:;
- Area limitrofa a via Torino;
- Area tra le Vie XXII Marzo e Grandi;
- Area tra le Vie Aleardi e Filzi;
- Area tra la Via Adige e la Via Siena;

AREE DI CLASSE IV: aree di intensa attività umana

In questa classe sono state inserite le seguenti aree:

- Aree polifunzionali ubicate a sud della Strada Statale n° 336 fino al confine con i Comuni di Busto Arsizio, Samarate e Cardano al Campo;
- Aree comprese nella fascia di territorio che dista dagli 80 ai 100 metri dalla SS. 336.
- Aree in prossimità delle infrastrutture ferroviarie di grande comunicazione (linea Milano - Varese e Linea Milano - Domodossola) per una distanza tra gli 80 e i 100 metri;
- Strade di scorrimento veloci o di intenso traffico veicolare ed aree limitrofe (con distanze dal ciglio stradale variabili):
 - o Via Carlo Noè
 - o Circonvallazione sud (in previsione) comprendenti le Vie Pietro da Gallarate, Piceni, Forze Armate, Mastalli e Via della Mornera
 - o Via Ambrosoli e Via Buonarroti
 - o Corso Sempione
 - o Via Varese
 - o Via Monte S. Martino, Via Assisi

Il sistema dei vincoli

- Via XXIV Maggio
- Via Vespucci e Viale Lombardia
- Area compresa tra le Vie Cappuccini, Carlo Noè ed il confine comunale;
- Area compresa tra Via Vaschi ed il confine comunale;
- Area ad uso commerciale comprendente Viale Milano che include tutte le aree commerciali di grosse dimensioni;
- Area ubicata tra Viale Vittorio Veneto, Piazza Buffoni e Via Pegoraro;
- Aree comprese nella fascia di territorio che dista dagli 80 ai 100 metri dell'autostrada Milano - Vaese e Milano - Laghi;
- Area ad est della ferrovia Milano - Varese comprendente parte della Via Olona.

AREE DI CLASSE V: aree prevalentemente industriali

In questa classe sono state inserite le seguenti aree:

- Area produttiva ad est della fascia di pertinenza dell'autostrada Milano - Laghi comprendente tra le altre le Vie G. Rossa e Lazzaretto;
- Area compresa tra le Vie Moggio Udinese e Buffoni;
- Area compresa tra le Vie Pier Capponi e Via F.lli Bronzetti;
- Area ubicata a sud-est compresa tra la linea ferroviaria Milano - Varese ed il Comune di Cassano Magnago comprendente la zona Hupac;
- Area localizzata a nord tra l'autostrada Milano - Varese e il confine con il comune di Cavarla con Premezzo.

AREA DI CLASSE VI: area esclusivamente industriale

In questa classe è stata inserita l'area compresa tra Via Olona e Via dell'Unione Europea fino al confine con il Comune di Cassano Magnago.

La zonizzazione acustica costituisce un indispensabile strumento di prevenzione per una corretta pianificazione, ai fini della tutela dall'inquinamento acustico, delle nuove aree di sviluppo urbanistico o per la verifica di compatibilità dei nuovi insediamenti o infrastrutture in aree già urbanizzate.

Il sistema dei vincoli

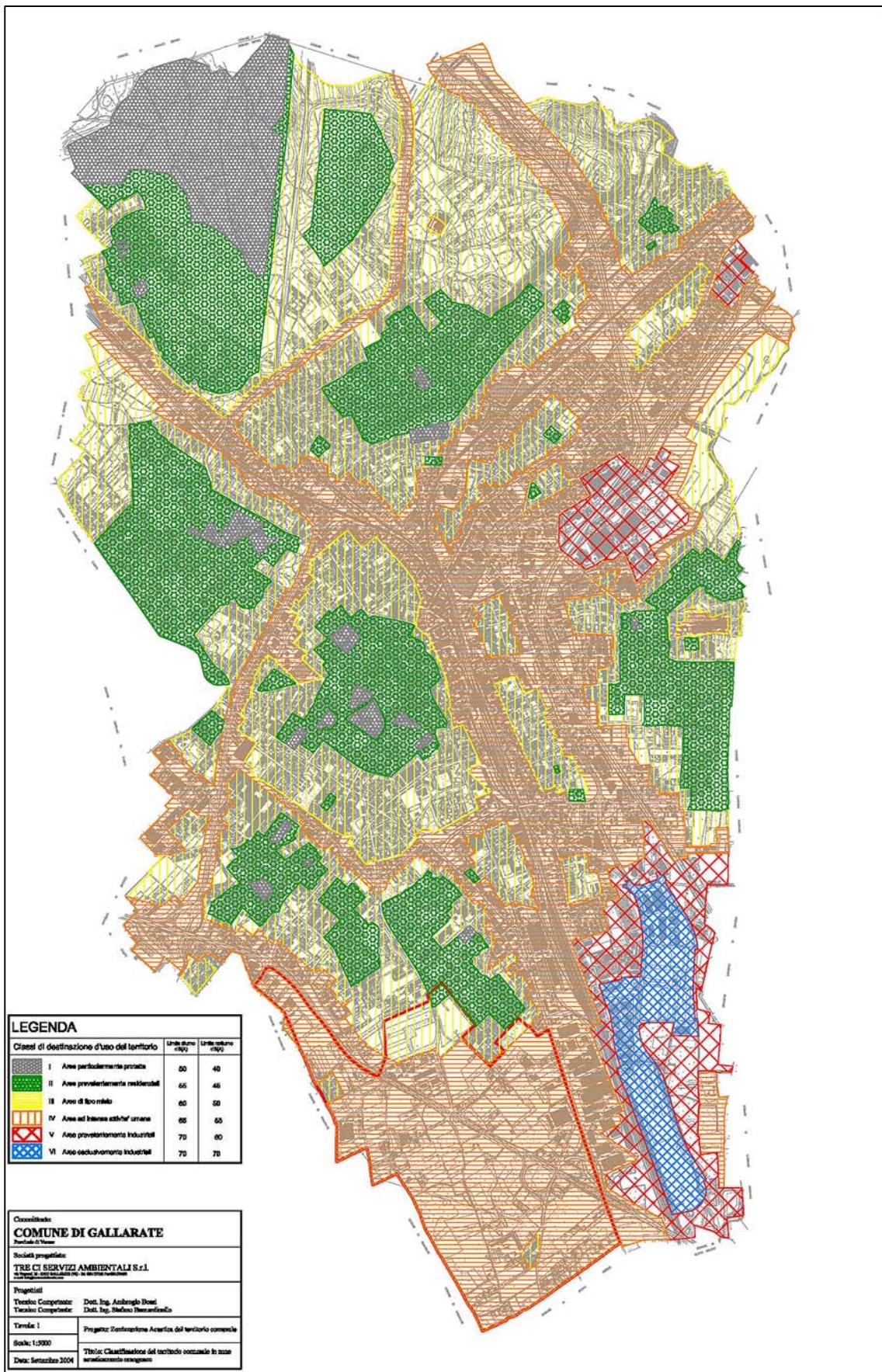


Figura 72 - Zonizzazione acustica

La valutazione previsionale dei livelli di campo magnetico

La normativa di riferimento per protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici da elettrodotti è regolata dalla Legge n. 36, del 22 febbraio 2001 "Legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici" (Gazzetta Ufficiale n. 55 del 7 marzo 2001), dal DPCM 8 luglio 2003 "Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti" (Gazzetta Ufficiale n. 200 del 29 agosto 2003) e dalla Nota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, del 15 novembre 2004 "Protezione della popolazione dall'esposizione ai campi elettrici magnetici ed elettromagnetici. Determinazione delle fasce di rispetto (DPCM 8/07/2003)".

Il servizio "Verifica obiettivo di qualità di campo magnetico", anche detto "analisi di impatto magnetico o elettromagnetico", consiste in una valutazione previsionale dei livelli di campo magnetico generati da una o più linee elettriche, svolta sull'area oggetto di una trasformazione edilizia.

Il servizio ha lo scopo di verificare la conformità del progetto edilizio con l'articolo 4 "Obiettivo di qualità", del DPCM 8 luglio 2003 "Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti".

Questo decreto impone che nella progettazione di aree gioco per l'infanzia, di ambienti abitativi, di ambienti scolastici e di luoghi adibiti a permanenze non inferiori a quattro ore in prossimità di linee ed installazioni elettriche già presenti nel territorio, si debba rispettare l'obiettivo di qualità di 3 μ T (microtesla) per il valore dell'induzione magnetica.

Le fasce di rispetto degli elettrodotti

Nel caso di richiesta di edificazione in prossimità di elettrodotti la fascia di rispetto dovrà essere calcolata con la metodologia definita dal D.M. 29 maggio 2008 (G.U. 5 luglio 2008 n. 156, S.O.) "Metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto degli elettrodotti" che, ai sensi dell'art. 6 comma 2 del D.P.C.M. 08/07/03, ha lo scopo di fornire la procedura da adottarsi per la determinazione delle fasce di rispetto pertinenti alle linee elettriche aeree e interrate e delle cabine, esistenti e in progetto.

Si definiscono quindi:

- **Distanza di Prima Approssimazione (DPA)**: per le linee è la distanza, in pianta sul livello del suolo, dalla proiezione del centro linea che garantisce che ogni punto la cui proiezione dal suolo disti dalla proiezione della linea più della DPA si trovi all'esterno della fascia di rispetto. Per le cabine di trasformazione è la distanza, in pianta sul livello del suolo, da tutte le pareti della cabina stessa che garantisca i requisiti di cui sopra;
- **Fascia di rispetto**: spazio circostante un elettrodotto che comprende tutti i punti al di sopra e al di sotto del livello del suolo, caratterizzati da un'induzione magnetica di intensità maggiore o uguale all'obiettivo di qualità.

La cartografia dei vincoli riporta la sola fascia della DPA cui fare riferimento per il calcolo della fascia di rispetto relativa.

Nella progettazione di nuove aree gioco per l'infanzia, ambienti abitativi, ambienti scolastici e luoghi adibiti a permanenze non inferiori a quattro ore giornaliere che si trovano in prossimità di linee elettriche, sottostazioni e cabine di trasformazione si deve tener presente il rispetto dell'obiettivo di qualità definito nel D.P.C.M. 08/07/2003, ovvero che nelle fasce di rispetto calcolate secondo il D.M. 29/05/2008, non deve essere prevista alcuna destinazione d'uso che comporti una permanenza prolungata oltre le quattro ore giornaliere.

In particolare, all'interno di tali fasce di rispetto non è consentita alcuna destinazione di edifici ad uso residenziale, scolastico, sanitario ovvero ad uso che comporti una permanenza non inferiore a quattro ore.

Nelle fasce di rispetto potranno essere localizzati eventuali diversi spazi, ad esempio destinati al parcheggio delle autovetture, ma dovranno obbligatoriamente essere messe in campo misure preventive per il rischio alla salute umana quali adeguata sorveglianza e opportuna cartellonistica di informazione.

Dovranno in ogni caso essere recepiti i pareri autorizzativi di legge.

Eventuali costruzioni dovranno necessariamente risultare compatibili con la vigente normativa in materia di distanze tra edifici e conduttori elettrici:

- D.M. del 21 marzo 1988 (in S.O. alla G.U. n.79 del 5.4.1988) e successive modifiche ed integrazioni, recante norme tecniche per la progettazione, l'esecuzione e l'esercizio delle linee elettriche aeree esterne;
- Legge n.36 del 22 febbraio 2001 (in G.U. n.55 del 7.3.2001), Legge Quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici;
- D.P.C.M. dell'8 luglio 2003 (in G.U. n.200 del 29.8.2003), recante i limiti di esposizione, i valori di attenzione e gli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50HZ) generati dagli elettrodotti;

- Circolare del Ministero dell'Ambiente del 15 novembre 2004 prot. DSA/2004/25291, recante la metodologia di calcolo provvisoria per la determinazione delle fasce di rispetto di cui all'art.6 del D.P.C.M. dell'8 luglio 2003.

La realizzazione delle linee elettriche e relativi sostegni è esclusa dalla disciplina urbanistica e pertanto non rientra nelle opere soggette a Permesso di costruire di cui al D.P.R. n. 380 del 06/06/2001 e successive modificazioni.

Alla luce della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto di cui all'art. 6 sopra citato, approvata con il Decreto del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 29 maggio 2008 [in G.U. del 05.07.2008] e relativi allegati, e fatte salve le eventuali diverse determinazioni urbanistiche delle Pubbliche Amministrazioni competenti, riportiamo di seguito la tabella con indicate le "distanze di prima approssimazione" (Dpa), relative a ciascun lato dell'asse di percorrenza degli elettrodotti, determinate secondo le indicazioni del paragrafo 5.1.3 la casi semplici a) del documento allegato al predetto Decreto.

Linea	Proprietà	Tratto	Tensione (kV)	Palificazione	DPA (m)
089/090	Terna	000-arna÷007-7	132	Doppia	28
090	Terna	007-7÷027-7÷002-der	132	Semplice	19
090/091	Terna	027-7÷999-fsga	132	Semplice/Doppia	20
090/091	Terna	000-cedr÷027-7	132	Doppia	19
092	Terna	000-cedr÷002	132	Semplice	19
093	Terna	000-cedr÷002	132	Semplice	19
094	Terna	000-cedr÷004	132	Semplice	16

Tabella 51 - Caratteristiche degli elettrodotti esistenti e Dpa

Il medesimo Decreto prevede inoltre l'introduzione di parametri di calcolo relativi alla sola linea in esame per i "casi semplici", nel caso invece di parallelismi, intersezioni fra linee elettriche diverse o angoli di deviazione, "casi complessi", è prevista una diversa metodologia di calcolo che necessita, tra l'altro, di un elaborazione tridimensionale.

La Società di gestione degli elettrodotti resta a disposizione per la valutazione del campo magnetico generato dai nostri elettrodotti per le porzioni degli stessi eventualmente interessate da interventi di urbanizzazione del territorio⁵⁵.

In seguito all'emergere di situazioni di non rispetto della Dpa per vicinanza tra edifici o luoghi destinati a permanenza non inferiore alle 4 ore, di nuova progettazione, sarà compito delle Pubbliche Amministrazioni valutare l'opportunità di richiedere ai proprietari/gestori degli elettrodotti di eseguire il calcolo mirato delle 'fasce di rispetto' in corrispondenza delle specifiche campate di linea interessate, determinate secondo le indicazioni del paragrafo 5.1 del Decreto del 29 maggio 2008.

I progetti delle opere eventualmente previste nelle immediate vicinanze delle linee saranno trasmessi ai proprietari/gestori al fine di verificarne le compatibilità di competenza degli stessi, come i contratti di servitù e il D.M. n° 449 del 21/3/88, recante le norme tecniche per la progettazione, l'esecuzione e l'esercizio delle linee elettriche aeree esterne.

⁵⁵ Comunicazione Direzione Mantenimento Impianti Soc. Terna al Comune di Gallarate del 18 gennaio 2011.

Vincoli di salvaguardia ai sensi del Decreto Lgs 163/2006

Ai sensi dell'Art. 102-bis (Norme speciali di salvaguardia) della L.r. 12/2005, introdotto dalla L.r. n. 4/2008, i comuni garantiscono nel PGT la determinazione di misure di salvaguardia dei nuovi tracciati, previsti dalla programmazione nazionale, regionale e provinciale, delle infrastrutture per la mobilità, assicurando una congrua distanza da esse delle nuove previsioni insediative, secondo modalità eventualmente specificate dal PTR o dai piani territoriali regionali d'area, la definizione di interventi di salvaguardia prioritariamente con essenze arboree in coerenza con le caratteristiche paesaggistico-ambientali del territorio, nonché il divieto dell'apposizione di cartellonistica non legata alla disciplina della mobilità e alla segnaletica stradale.

I nuovi tracciati, previsti dalla programmazione nazionale, regionale e provinciale, delle infrastrutture per la mobilità nel territorio di Gallarate sono relativi ai:

1. Collegamento ferroviario Malpensa;
2. Variante alla SS 341 "Gallaratese" e Bretella di Gallarate;
3. Tangenziale Ovest di Gallarate;

Collegamento ferroviario Malpensa

Il corridoio ferroviario Malpensa a Nord si articola in un intervento di prima fase che comprende il collegamento tra il Terminal T1 e T2 dell'aeroporto di Malpensa e la connessione con la linea RFI Gallarate-Rho a Gallarate, e in uno di seconda fase consistente nel completamento delle connessioni con le linee RFI Domodossola-Sempione e Varese-Gottardo.

Il progetto preliminare dell'intera opera è stato presentato il 22/12/2003 da RFI per la approvazione in Legge Obiettivo e, nell'ambito di tale procedimento Regione Lombardia ha espresso un parere positivo con prescrizioni relativamente alla sola tratta di prima fase (d.g.r. n. VII/20644 dell'11/02/2005).

Il recepimento di tale previsione infrastrutturale nel PGT adottato risulta operato in modo parziale rispetto a quanto indicato nel PTR, per motivi di carattere trasportistico e ambientale.

Le Determinazioni della Giunta Regionale avanzate in ordine al PGT di Gallarate (Del. n. IX/1273 del 01/02/2011) indicano che, nelle more della conclusione dell'iter della Legge Obiettivo, l'opera debba essere trasposta nel PGT anche con riferimento alle opere di seconda fase, nonché per entrambe le fasi stesse, in termini comprensivi del corridoio di salvaguardia urbanistica di 75 m dall'asse dell'infrastruttura definito nel Progetto preliminare.

Ai sensi dell'Art. 165 del Decreto Dlgs 163/2006 l'approvazione del progetto determina che *"gli immobili su cui è localizzata l'opera sono assoggettati al vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327; il vincolo si intende apposto anche in mancanza di espressa menzione; gli enti locali provvedono alle occorrenti misure di salvaguardia delle aree impegnate e delle relative eventuali fasce di rispetto e non possono rilasciare, in assenza dell'attestazione di compatibilità tecnica da parte del soggetto aggiudicatore, permessi di costruire, né altri titoli abilitativi nell'ambito del corridoio individuato con l'approvazione del progetto ai fini urbanistici e delle aree comunque impegnate dal progetto stesso."*

Variante alla SS 341 “Gallaratese” e Bretella di Gallarate

Con riferimento all'intervento sul sistema viabilistico, il PGT adottato recepisce la Variante alla SS 341 “Gallaratese” e la Bretella di Gallarate in modo sostanzialmente rispondente al Progetto preliminare approvato con prescrizioni dal CIPE in procedura di Legge Obiettivo (Del. n. 79 del 01/08/2008).

Le Determinazioni della Giunta Regionale avanzate in ordine al PGT di Gallarate (Del. n. IX/1273 del 01/02/2011) indicano che rispetto ad esso debba rispettarsi il dimensionamento ai sensi di legge dell'ampiezza del corridoio di salvaguardia urbanistica fissato in:

- 40 m dall'asse dell'infrastruttura per la Variante alla SS 341 “Gallaratese”;
- 60 m dall'asse dell'infrastruttura per la Bretella di Gallarate.

Tangenziale Ovest di Gallarate

La classificazione delle strade secondo le norme del Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30/04/1992 n. 285) porta a Classificare la Tangenziale Ovest di Gallarate tra le **Strade di tipo “C - Extraurbane secondarie”**.

La Deliberazione della Giunta Provinciale di Varese in merito alla valutazione di compatibilità del PGT con il PTCP mette in evidenza la necessità di chiarire l'ampiezza del corridoio di salvaguardia urbanistica per la Tangenziale Ovest di Gallarate, in relazione a quanto previsto all'Art. 12.4 delle NdA del PTCP di Varese, con livello di vincolo prescrittivo e profondità del corridoio di salvaguardia di 40 m dall'asse dell'infrastruttura, la cui sezione è indicata nel PGT adottato in 10,5 m.

Un bilancio urbanistico ambientale

L'analisi Swot come schema interpretativo

L'analisi Swot (Strengths, weaknesses, opportunities, threats) fornisce uno schema logico finalizzato ad interpretare e portare a sintesi le informazioni del quadro conoscitivo, creando una struttura di riferimento per l'analisi di scenario. L'analisi si sviluppa prendendo in considerazione due piani, uno di carattere spaziale che distingue l'ambiente interno dall'ambiente esterno, e l'altro di carattere temporale che distingue tra presente e futuro.

L'incrocio dei piani di analisi porta ad identificare punti di forza e di debolezza, riferiti all'ambiente interno nella situazione attuale, nonché opportunità e minacce, ampliando la considerazione al futuro e all'ambiente esterno, ovvero al contesto entro cui operare le scelte del PGT.



Figura 73 - Schema logico dell'analisi Swot

Gli studi effettuati hanno portato all'individuazione di molteplici punti di forza e di debolezza, opportunità e minacce. I risultati della Swot Analysis sono stati messi a sistema entro quattro ambiti tematici (si confrontino le tabelle che seguono): sistema infrastrutturale; sistema urbano e dei servizi; struttura socio economica e dell'innovazione; sistema ecologico ambientale.

Ambito tematico sistema infrastrutturale

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
Punti di forza costituiti dalle risorse del territorio	Punti di debolezza derivanti dalle risorse del territorio
Punti di forza del sistema infrastrutturale	Punti di debolezza del sistema infrastrutturale
Posizione geografica tra il Corridoio 5 Lisbona-Kiev e il Corridoio 21 dei Due Mari	Necessità di trovare le connessioni infrastrutturali con i due Corridoi Multimodali europei
Posizione geografica alla confluenza delle linee ferroviarie del Sempione (Milano-Domodossola), del Gottardo (Milano-Luino), Milano-Varese e la sua connessione alla linea del Gottardo con l'Arcisate-Stabio	Necessità di potenziamento della linea Milano-Luino e della Gallarate-Milano
Prossimità all'aeroporto internazionale della Malpensa:	Riduzione dei voli intercontinentali operati da Alitalia a favore di Roma Fiumicino Insufficienza di servizi complementari all'aeroporto, tra cui quelli ricettivi e al servizio dell'utenza <i>business</i> . Incompleto collegamento del Terminal 2 con la rete ferroviaria, il polo fieristico e l'area dell'Expo Mancanza di un collegamento ferroviario diretto di Gallarate con l'aeroporto.
Presenza di due terminal intermodali merci di livello europeo: Hupac e Ambrogio Trasporti	Trafico al limite della congestione stradale sull'Autostrada dei Laghi
Collegamento autostradale con il Polo fieristico di Rho-Pero	Assenza di sufficiente servizio ferroviario.
Collegamento ferroviario con il Polo fieristico di Rho-Pero	Insufficiente standard qualitativo nel trasporto ferroviario.
Collegamento ferroviario diretto con Milano, Varese e, attraverso il Passante di Milano, con i principali poli regionali	Mancanza di un collegamento con le principali città lombarde per l'assenza di una direttrice stradale pedemontana.
Elevata accessibilità autostradale	Insufficiente dotazione di reti di teleriscaldamento.
(reti energetiche e telematiche)	(reti energetiche e telematiche)

OPPORTUNITÀ	MINACCE
Opportunità aperte da forze e tendenze esterne	Minacce recate da forze e tendenze esterne
Opportunità per il sistema infrastrutturale	Minacce per il sistema infrastrutturale
Apertura dei nuovi tunnel ferroviari del Sempione-Lötschberg e del Gottardo	Ritardo nella realizzazione del potenziamento delle linee ferroviarie di collegamento in territorio lombardo con i nuovi trafori che potrebbe incrementare la congestione sulla rete autostradale
Potenziamento delle connessioni con le direttrici europee attraverso il completamento delle infrastrutture in corso di realizzazione:	
<ul style="list-style-type: none"> - Raccordi ferroviari a Busto Arsizio tra le reti Rfi e Fnm - Completamento della AV/AC Torino-Milano - Progettazione del 3° e 4° binario della linea ferroviaria del Sempione - Realizzazione della linea Arcisate-Stabio - Sviluppo del Corridoio 5 	<p>Mancata realizzazione del collegamento ferroviario di Malpensa con la linea ferroviaria del Sempione a nord di Gallarate.</p> <p>Realizzazione del raccordo ferroviario Rfi di Malpensa a sud di Gallarate che la marginalizzerebbe rispetto al collegamento diretto con Malpensa</p>
Realizzazione del Sistema Pedemontano funzionale all'alleggerimento del traffico sull'Autostrada dei Laghi e al collegamento con le città di corona a Milano	Ritardo nella realizzazione del Sistema Pedemontano rispetto all'entrata in esercizio dei nuovi trafori alpini ferroviari
<p>Potenziamento dell'aeroporto di Malpensa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione del 3° satellite - Progettazione della terza pista - Accordi con altre compagnie aeree che integrino i servizi offerti da Alitalia 	Mancata liberalizzazione delle rotte intercontinentali e perdita di ruolo di Malpensa per il traffico business

Ambito tematico sistema urbano e dei servizi

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<i>Punti di forza costituiti dalle risorse del territorio</i>	<i>Punti di debolezza derivanti dalle risorse del territorio</i>
Punti di forza del sistema urbano e dei servizi	Punti di debolezza del sistema urbano e dei servizi
Elevata dotazione di attrezzature sociali e culturali e per l'istruzione, la sanità e il tempo libero	Mancata valorizzazione delle attrezzature culturali in termini di unitarietà di gestione
Buona qualità ambientale del Centro storico derivante dall'avviato processo di pedonalizzazione e riqualificazione degli spazi pubblici	Elevata frammentazione degli insediamenti produttivi nel centro abitato
Presenza di elementi storico-architettonico	Insufficiente valorizzazione degli edifici storico-monumentali e mancata comunicazione del sistema dei valori che rappresentano Mancata valorizzazione dei Centri storici di Crenna, Cajello, Cedrate
Disponibilità di aree industriali dismesse nell'area centrale	Difficile riconversione produttiva degli insediamenti produttivi dismessi
Disponibilità di aree ferroviarie non più funzionalmente attive	Scarsa qualità architettonica e ambientale dell'area della stazione ferroviaria
Disponibilità potenziale di aree del 2° Deposito Centrale dell'Aeronautica Militare limitrofe alla direttrice della via Milano	Scarsa qualità ambientale degli insediamenti commerciali sorti sulla via del Sempione a confine con Busto Arsizio, aggravata dagli effetti di congestione sulla via di penetrazione al centro urbano
	Proliferazione delle funzioni commerciali a seguito di iniziative non sufficientemente sostenute da una strategia unitaria di coordinamento
	Inadeguata dotazione di servizi alle imprese e alle persone nelle aree industriali di espansione esistenti sia a nord che a sud dell'abitato
	Insufficiente disponibilità di aree per il trasferimento di attività produttive in essere da ricollocare per motivi di funzionalità produttiva o per problemi di compatibilità ambientale.

OPPORTUNITÀ	MINACCE
<i>Opportunità aperte da forze e tendenze esterne</i>	<i>Minacce recate da forze e tendenze esterne</i>
Opportunità per il sistema urbano e dei servizi	Minacce per il sistema urbano e dei servizi
<p>Aree dismesse lungo la linea ferroviaria come risorsa atta a sperimentare nuovi modelli insediativi e produttivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Programma di riqualificazione urbana delle aree dismesse intorno alla stazione ferroviaria - Programma di sviluppo delle aree del demanio militare - Nuova Stazione (fermata) ferroviaria Sud al servizio dello sviluppo e della qualificazione delle aree del Piano d'area della Malpensa 	<p>Mancato potenziamento del servizio ferroviario regionale e della funzione di interscambio passeggeri parallelamente alla valorizzazione delle aree ferroviarie</p>
<p>Sviluppo delle aree del Piano d'Area Malpensa per insediamenti di rango regionale e di alta qualità urbana</p> <p>Sviluppo del settore della logistica di nuova generazione indirizzata verso la nuova organizzazione della base produttiva</p>	<p>Scollamento tra le previsioni di nuovi insediamenti produttivi e la domanda di mercato</p>
	<p>Accentuazione del ruolo attrattore svolto da Milano per l'offerta occupazionale e dei servizi in relazione alle funzioni di rilevanza regionale</p>

Ambito tematico: struttura socio economica e dell'innovazione

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<i>Punti di forza costituiti dalle risorse del territorio</i>	<i>Punti di debolezza derivanti dalle risorse del territorio</i>
Punti di forza della struttura socio economica e dell'innovazione	Punti di debolezza della struttura socio economica e dell'innovazione
Ringiovanimento della popolazione soprattutto per effetto dei flussi migratori	
Disponibilità di risorse umane qualificate	
Dinamicità del tessuto produttivo locale	- Perdurare crisi del settore tessile e abbigliamento
Sistema produttivo diversificato e capace di innovazione dei prodotti da collocare sul mercato internazionale	- Andamento altalenante del settore meccanico - Ridotta dimensione dei settori di specializzazione e innovazione
Specializzazione produttiva di lunga tradizione nei settori tessile, abbigliamento, meccanico, chimico	- Incremento di attività nel settore terziario rispetto a quello manifatturiero e calo degli addetti nel settore manifatturiero
Elevata dotazione di servizi bancari e servizi generali alle imprese	
Presenza consolidata di imprese operanti nei servizi logistici e nei trasporti	
Presenza di centri intermodali	
OPPORTUNITÀ	MINACCE
<i>Opportunità aperte da forze e tendenze esterne</i>	<i>Minacce recate da forze e tendenze esterne</i>
Opportunità per la struttura socio economica e dell'innovazione	Minacce per la struttura socio economica e dell'innovazione
Elevato margine di crescita per l'aeroporto di Malpensa, con conseguenze in termini di apporto alla filiera dei servizi e delle funzioni terziarie connesse (ricettive, congressuali, uffici temporanei, ecc.)	
Elevato margine di crescita in relazione alle potenzialità dei centri merci intermodali, con conseguenze in termini di apporto alla filiera della logistica	Processo di delocalizzazione di funzioni terziarie di rango regionale in assenza di offerta adeguata sotto il profilo funzionale e per la insufficiente qualità ambientale
	Perdita di prospettive di crescita economica in relazione al persistere dei problemi inerenti l'accessibilità autostradale e al mancato potenziamento dell'offerta ferroviaria

Ambito tematico: sistema ecologico ambientale

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
Punti di forza costituiti dalle risorse del territorio	Punti di debolezza derivanti dalle risorse del territorio
Punti di forza del sistema ecologico ambientale	Punti di debolezza del sistema ecologico ambientale
Presenza di rilevanti risorse paesistiche e ambientali costituite dal sistema delle valli Varesine, del lago Maggiore e del parco lombardo della valle del Ticino	
<p>Presenza di riserve naturali soggette a politica di tutela:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Colli morenici dei monti Diviso, Pino, Capro, Marino - Boschina di Crenna - Fascia collinare - Area di riqualificazione ambientale a sud della SS 336 e progetto per la Cascina Tangit 	
Presenza di una vasta area della valle dell'Arno a confine con Cavaria e Cassano Magnago ambito di un possibile progetto di parco di interesse sovracomunale	
Presenza di una vasta area della valle dell'Arno a confine con Cardano al Campo ambito di un possibile progetto di parco di interesse comunale	
Realizzazione del Centro Parco del Monte Diviso	Forte pressione antropica
	Notevole estensione del territorio urbanizzato con saldatura dell'edificazione di Gallarate, di Cassano Magnago, Cardano al Campo e Samarate
	Vulnerabilità degli acquiferi
	Presenza di ampie porzioni del territorio che presentano problemi ai fini del mantenimento della continuità ecologica e di una qualità accettabile per la rete e per gli ambienti antropici
	Presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante

OPPORTUNITÀ	MINACCE
<i>Opportunità aperte da forze e tendenze esterne</i>	<i>Minacce recate da forze e tendenze esterne</i>
Opportunità per sistema ecologico ambientale	Minacce sistema ecologico ambientale
Visibilità internazionale della Valle del Ticino entrata a far parte delle aree MaB (Man and Biosphere), riconoscimento attribuito dall'Assemblea delle Nazioni Unite	
Attuazione coordinata dei progetti di rete ecologica delle provincie di Varese, Milano e Novara	Sviluppo infrastrutturale da commisurare alle risorse paesistiche e ambientali con particolare riguardo al progetto della SP 235
	Ulteriore peggioramento delle risorse idriche, ed in particolare di quella potabile
	Ulteriore frammentazione degli spazi aperti, con compromissione del loro valore di ecosistema