



# Città di GALLARATE

Provincia di Varese

# PGT

Piano di Governo  
del Territorio

Assessorato all'Urbanistica e alla Programmazione Territoriale  
Settore Programmazione Territoriale



Elaborato n°

# DR2

## Documento di Piano

Relazione - Definizione dello scenario strategico e sistema degli obiettivi

Codice archivio

**Vicesindaco**

Massimo Bossi

**Assessore all'Urbanistica e alla Programmazione Territoriale**

Massimo Bossi

**Segretario Generale**

Dr. Giuseppe Morrone

**Dirigente del Settore  
Programmazione Territoriale**

Arch. Marta Cundari

**Responsabile del  
Procedimento**

Dott. Massimo Sandoni

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

<b>Lo scenario strategico di piano</b> .....	<b>1</b>
<b>Una strategia generale: una ‘strategia di relazioni’</b> .....	<b>3</b>
La strategia urbanistica.....	4
Ampliare il mercato urbano.....	5
Un nuovo modello di organizzazione spaziale.....	5
Le tre qualità: dei servizi, ambientale e urbana .....	6
<b>Il sistema degli obiettivi del PGT</b> .....	<b>7</b>
<b>Politiche per il sistema infrastrutturale</b> .....	<b>9</b>
Perfezionare l’accessibilità regionale .....	9
Per una mobilità urbana sostenibile.....	11
La mobilità ciclabile .....	13
<b>Politiche per il sistema urbano</b> .....	<b>15</b>
La risorsa urbana delle aree industriali dismesse.....	15
Gli ambiti di trasformazione di riqualificazione urbana .....	15
L’ambito territoriale compreso nel Piano d’Area Malpensa .....	16
Le aree della stazione e lungo la linea ferroviaria .....	17
<b>La “città dei servizi”</b> .....	<b>20</b>
Le attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale .....	20
Le politiche per il Social Housing .....	21
<b>Le politiche per le attività produttive</b> .....	<b>23</b>
Una politica di allocazione delle piccole e medie imprese.....	23
Gli indirizzi della politica commerciale .....	23
Le prospettive offerte da una nuova logistica.....	25
<b>Politiche per la struttura socio economica e l’innovazione</b> .....	<b>27</b>
Il futuro della Malpensa e le implicazioni per Gallarate.....	27
Lo sviluppo di funzioni terziarie di rango regionale .....	27
<b>Politiche per sistema ecologico ambientale</b> .....	<b>29</b>
Le politiche per il verde e gli spazi aperti .....	29
La promozione della eco sostenibilità degli edifici e il settore energetico .....	30
<b>Obiettivi quantitativi di sviluppo</b> .....	<b>31</b>

<b>Le previsioni insediative.....</b>	<b>33</b>
Le previsioni della popolazione al decennio: introduzione.....	33
Il quadro nazionale e le previsioni demografiche.....	33
Previsioni della popolazione in Lombardia.....	36
Previsioni della popolazione a Gallarate .....	38
La componente migratoria e la stima complessiva della popolazione .....	44
Un confronto con le previsioni di popolazione regionali .....	45
<b>Le previsioni edificatorie.....</b>	<b>47</b>
Le previsioni di edilizia residenziale.....	47
Le previsioni di edilizia non residenziale .....	47
<b>Criteri di compensazione, perequazione e incentivazione .....</b>	<b>51</b>
<b>Aspetti generali .....</b>	<b>53</b>
Rendita fondiaria e perequazione .....	53
<b>La perequazione urbanistica.....</b>	<b>57</b>
La scelta della perequazione .....	57
La perequazione a carattere circoscritto prevista dal PGT.....	57
<b>La compensazione urbanistica.....</b>	<b>60</b>
<b>La disciplina di incentivazione .....</b>	<b>61</b>
Il conseguimento di benefici pubblici aggiuntivi .....	61
Incentivazione per la realizzazione di edilizia sociale.....	61
Incentivazione per la promozione di edilizia ecosostenibile.....	62

## Indice delle figure

Figura 1 - Il potenziamento della linea ferroviaria del Sempione.....	9
Figura 2 - Le linee S al 2012.....	10
Figura 3 - Il collegamento della Pedemontana con la SS 336 e la nuova SS 341 .....	12
Figura 4 – Rete delle piste ciclabili.....	14
Figura 5 – Gli Ambiti di trasformazione urbanistica del Documento di Piano .....	19
Figura 6 - Il Distretto Commerciale di Gallarate .....	24
Figura 7 - Schema di comparto perequativo.....	58
Figura 8 - Schema di comparto perequativo discontinuo.....	58

## Indice dei grafici

Grafico 1 - Piramide di età della popolazione Italia al 2005 .....	34
Grafico 2 - Previsioni ISTAT della Popolazione Residente in Lombardia al 2021.....	38
Grafico 3 - Piramide di età a Gallarate nel 2008.....	39
Grafico 4 - Popolazione al 2020 a Gallarate nelle 3 ipotesi al netto del saldo migratorio .....	43
Grafico 5 - Andamento del settore edilizio tra il 1996 e il 2008.....	48

## Indice delle tabelle

Tabella 1 - Saldo naturale e migratorio in Italia dal 2002 al 2008 .....	35
Tabella 2 - Previsioni Istat al 2030 delle componenti demografiche in Lombardia e in Italia.....	38
Tabella 3 - Previsioni Istat della Popolazione Residente in Lombardia fino al 2021 .....	38
Tabella 4 - Previsioni della popolazione di Gallarate nelle 3 ipotesi .....	40
Tabella 5 - Incrementi della popolazione di Gallarate rispetto al 2009 nelle 3 ipotesi .....	40
Tabella 6 - Dinamica della popolazione di Gallarate nei movimenti anagrafici 1999-2009 .....	41
Tabella 7 - Gallarate. Previsioni della popolazione al 2015 e al 2020 nelle 3 ipotesi.....	42
Tabella 8 – Gallarate. Saldo naturale e migratorio tra il 1999 e il 2009 .....	44
Tabella 9 - Descrizione delle quattro ipotesi di previsione.....	45
Tabella 10 - Previsioni regionali della popolazione di Gallarate al 2015 .....	46
Tabella 11 - Previsioni regionali della popolazione di Gallarate al 2030 .....	46



## Lo scenario strategico di piano



### ***Una strategia generale: una ‘strategia di relazioni’***

Nel processo di crescita della città, soprattutto a partire dagli ultimi decenni dell’Ottocento, le classi dirigenti, le diverse componenti sociali, l’imprenditoria locale hanno saputo rapportarsi ad un sistema di relazioni vasto, costituito da una rete di imprese e di relazioni economiche e finanziarie, che ha costituito una sorta di patrimonio identitario di Gallarate.

A questa caratteristica occorre oggi che la città faccia ricorso, nel momento in cui la Lombardia, tornando a riconoscere nel suo specifico e caratterizzante modello urbano policentrico le ragioni del suo sviluppo e della sua intrinseca sostenibilità ambientale, viene ad assegnare a Gallarate un ruolo strategico nel perfezionamento del sistema urbano.

È in riferimento a questo modello spaziale che questa regione urbana è capace di reggere il confronto con le più affluenti regioni metropolitane europee e, a buon diritto, collocarsi tra i nodi delle “città-mondo”.

Essere parte integrante di questa regione urbana significa, per Gallarate, sentirsi partecipi di un più vasto spazio europeo, costituito da un’area di sviluppo storico, compresa tra Londra, Amburgo, Monaco, Milano e Parigi (il “Pentagono”), potenzialmente propulsiva di uno sviluppo equilibrato di tutto il territorio europeo.

Entro questa regione urbana ricca, complessa e dinamica, crocevia tra l’Europa continentale e la proiezione Mediterranea e tra l’Europa a sud dell’arco alpino e i paesi dell’Europa orientale, ma anche incerta del proprio futuro e gravata da elementi di forte criticità, occorre valutare quale ruolo Gallarate possa giocare per valorizzare appieno le proprie risorse, posizionali, ambientali, economiche, imprenditoriali.

Il futuro di Gallarate è in larga misura conseguente alla comprensione del suo potenziale ruolo entro questa regione urbana: da tale comprensione ne discende, infatti, una possibile strategia di sviluppo, coerente con il complesso progetto di trasformazione che viene ad investire l’intera area.

Il perfezionamento della rete infrastrutturale ferroviaria e stradale, che garantirà il rafforzamento delle connessioni con l’Europa, costituisce un’occasione di rilievo tale da modificare le condizioni dello sviluppo della rete urbana e, entro la rete, di ciascuna delle città che la costituisce.

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 il sistema delle relazioni con i diversi continenti reso possibile dal rafforzamento dei collegamenti garantiti dall’aeroporto della Malpensa.

Occorre che Gallarate prenda consapevolezza di come trasformare in risorsa per uno sviluppo strutturale sia i processi di trasformazione in atto della sua base produttiva, sia l’occasione costituita dai grandi corridoi infrastrutturali che la attraversano; da qui potrà discendere il rilancio del suo ruolo urbano, il miglioramento della sua accessibilità rispetto ad una sempre più vasta area regionale e continentale, l’evidenza di quanto sia necessario, anche in termini di opportunità economica, preservare e valorizzare le sue risorse ambientali, coniugate ad una sempre più coordinata offerta di servizi alle persone e alle imprese.

Il Documento di Piano punta a definire un progetto strategico caratterizzato da una ‘strategia di relazioni’ rivolta ad accrescere le capacità e l’attrattività di Gallarate come “porta regionale della

Lombardia” in una prospettiva di crescita che punta al confronto con altre esperienze europee poste in posizione analoga rispetto agli impianti aeroportuali e alle grandi reti ferroviarie.

Gallarate è certamente polo di attrazione per un’area urbana più vasta, e in virtù di questa capacità attrattiva vede quotidianamente raddoppiati i propri residenti.

Alla crisi industriale del tessile e del metalmeccanico, che ha visto rallentare il suo sviluppo, si è data risposta con interventi sostitutivi anche importanti che tuttavia non ne hanno modificato la fisionomia e il suo ruolo nel concerto delle città lombarde.

Il Documento di Piano propone le linee di sviluppo attraverso le quali si possa puntare ad una riorganizzazione spaziale della città che parte dalla consapevolezza del ruolo derivante da una sua precisa collocazione nel territorio regionale.

Dal quadro conoscitivo e orientativo sono emersi i valori urbani e ambientali della città, i mutamenti in atto nel tessuto produttivo, le possibili linee di tendenza di uno sviluppo che ha nel rilancio dell’aeroporto della Malpensa e nelle potenzialità del Polo fieristico di Rho-Pero i suoi elementi cardine.

Così come, nella prospettiva del 2015, l’evento dell’Expo conferma e rafforza la direttrice del Sempione tra Malpensa e Milano come asse privilegiato di localizzazione degli investimenti importanti per la Lombardia e per l’area urbana centrale destinati ad aumentare l’attrattività dell’intero sistema urbano a scala nazionale e internazionale.

Il disegno che ne deriva per Gallarate è fondato sul rinnovamento urbano della sua parte centrale, sulla riqualificazione dei suoi centri di antica formazione, sul recupero del valore del sistema di verde rintracciabile lungo il corso del torrente Arno, sul rafforzamento, a nord, del sistema dei parchi periurbani delle colline moreniche e, a sud, dalla valorizzazione ambientale degli spazi aperti, possibile con un disegno urbano di alto profilo per le parti da edificare e con un grande progetto ecologico-paesistico realizzato nell’ambito del Parco del Ticino che riguardi le aree a sud della strada per la Malpensa.

Il quadro di riferimento macroubanistico deve quindi compenetrarsi con altre importanti, e decisive, politiche urbane che vedono l’intersarsi del rapporto tra i diversi quartieri della città, la creazione di una nuova offerta residenziale pubblica e di servizi a difesa delle sue componenti più deboli, la sollecitudine nel dare risposta ai bisogni della sua popolazione, la valorizzazione di un capitale umano che costituisce la risorsa maggiore per il suo futuro.

### **La strategia urbanistica**

La strategia urbanistica, che interpreta spazialmente la strategia generale, rafforza i segnali di ripresa e rilancia lo sviluppo di Gallarate impone strategie, programmi e impegni pubblici a medio e a lungo termine, che offrano nella città una migliore qualità urbana a beneficio di quanti vi abitano e lavorano, residenti e non residenti (*commuters, city users*).

La strategia del PGT vuole contribuire al rilancio della capacità tradizionale di Gallarate di valorizzare non solo le proprie risorse interne ma, soprattutto, di attrarre e assorbire energie e risorse esterne. In questo contesto la più generale finalità urbanistica è riassumibile in tre assunti, che risultano essere altrettante condizioni: **(i)** ampliamento del mercato urbano, uscendo dalla logica della pura espansione, **(ii)** costruzione di un nuovo modello di organizzazione spaziale, **(iii)** conseguimento di un avvertito e riconosciuto miglioramento delle tre qualità: dei servizi, ambientale, e urbana.

Nel contesto di Gallarate queste tre condizioni non possono essere soddisfatte indipendentemente una dall'altra, in quanto il perseguimento efficace della strategia proposta richiede che esse siano tra loro strettamente collegate.

### **Ampliare il mercato urbano**

Le vicende del mercato immobiliare non sono solo importanti per il ruolo che il settore svolge nel funzionamento complessivo del sistema economico locale, ma in quanto si riflettono sulle dinamiche dell'intero sistema sociale.

Una ripresa del mercato immobiliare di per sé non costituisce il segnale concreto che in Gallarate si è avviato un nuovo processo di sviluppo, in quanto occorre vi concorrano qualità specifiche tali da configurare nel loro insieme una strategia di rilancio complessivo della città.

Da un punto di vista urbanistico si può osservare che tale rilancio è possibile se si dilata la dimensione spaziale in modo da ampliare il ventaglio delle offerte e delle opportunità di investimento all'area urbana più vasta di livello regionale ed europeo.

L'ampliamento del mercato urbano appare una condizione necessaria per realizzare una nuova e credibile strategia di relazioni capace di dare slancio ad una nuova qualità dello sviluppo e, in questo orizzonte, ampliamento del mercato urbano e nuova strategia urbanistica divengono aspetti complementari.

Entrambi sono fondati sul riconoscimento che lo sviluppo della città non può essere conseguito con il solo processo di sostituzione delle antiche, e meno antiche, industrie in disuso con nuove funzioni residenziali e terziarie e che occorre puntare: a) sullo sviluppo di nuove potenzialità urbane, proiettate verso l'approdo di Malpensa, b) nella riqualificazione delle principali direttrici storiche, c) nella valorizzazione delle nuove funzioni legate alle dinamiche della riorganizzazione della catena produttiva industriale, che si esprime anche attraverso le potenzialità del settore della più avanzata logistica.

### **Un nuovo modello di organizzazione spaziale**

Gli investimenti, pubblici e privati, necessari per questo tipo di trasformazione territoriale richiedono un orizzonte di lungo termine, definito da un chiaro disegno di organizzazione spaziale.

Un disegno esplicito e selettivo, che costituisce la condizione atta a realizzare le finalità del Documento di Piano, in quanto strumento capace di orientare gli investimenti, pubblici e privati, e massimizzarne l'efficacia.

Un disegno che lega lo sviluppo di Gallarate alla nuova dorsale metropolitana che ha i suoi estremi principali in Malpensa e Linate, interessa il corridoio multimodale del Sempione (ferrovia, autostrada, SS 33), si collega alla reindustrializzazione del polo Alfa Romeo di Arese, alla Fiera di Rho-Però, alle aree dell'EXPO 2015, a quelle dello scalo ferroviario Farini, al Nuovo Palazzo della Regione e alle aree di Porta Nuova, che ricompongono i tre progetti Garibaldi, Varesine e Isola e si sviluppano lungo il Passante ferroviario Garibaldi-Vittoria.

Il nuovo modello travalica, quindi, relazioni esclusivamente locali e si interfaccia con interventi che si articolano su di un'area più vasta tesa a comporre la struttura portante del Sistema territoriale metropolitano lombardo, delineato dal Piano Territoriale Regionale.

Alla nuova dorsale è affidato un doppio compito: garantire un'efficiente relazione tra il centro del sistema territoriale urbano e il sistema aeroportuale, mettere in gioco nuove aree di maggior dimensione, di miglior accessibilità e di prezzi più competitivi di quelli delle aree centrali.

### **Le tre qualità: dei servizi, ambientale e urbana**

La qualità dei servizi, la qualità urbana e la qualità ambientale sono le tre componenti capaci di garantire sul breve e sul lungo periodo i livelli di competitività e l'attrattività di una città.

Una strategia urbanistica volta a privilegiare unicamente l'ampliamento del mercato urbano non è di per sé sufficiente a realizzare una migliore qualità urbana e ambientale, offrire maggiori spazi aperti e verdi, diminuire la congestione dando nel contempo migliore accessibilità.

Su un quadro chiaro della dotazione dei servizi di cui la città dispone è essenziale costruire uno scenario capace di mettere "a sistema" le risorse ambientali esistenti al fine di migliorarne la qualità e la fruibilità.

Occorre provvedere a nuove forme di infrastrutturazione, che rendano possibili più adeguati sistemi di approvvigionamento delle forniture, quali il teleriscaldamento, implementando le attuali reti urbane di urbanizzazione primaria.

Occorre dotarsi di ampi spazi a verde, che sappiano guardare alla salvaguardia di un vasto patrimonio disponibile e garantire nel contempo un quadro ambientale di grande attrattività.

In terzo luogo, occorre puntare sulla qualità del disegno urbano delle aree di trasformazione, guardando a soluzioni innovative capaci di offrire alla città un'immagine di sé adeguata ai nuovi ruoli.

# Il sistema degli obiettivi del PGT





È in questo quadro di esigenze la previsione della Regione Lombardia di un 4° binario da Milano a Parabiago volto a consentire l'esercizio della linea S15 del SFR.

Analoga esigenza si manifesta per il tratto tra Gallarate e Busto Arsizio, la cui realizzazione ridurrebbe di molto la servitù di esercizio per le linee del SFR in quanto la limitazione di capacità data dai 3 binari riguarderebbe solo la tratta tra Busto Arsizio e Legnano.

Si attuerebbero così le previsioni del linee S nello Scenario a regime e le previsioni del radicale miglioramento del SFR che metterebbero Gallarate nella condizione di sviluppare appieno le sue potenzialità di Polo regionale sia in relazione alla Fiera di Rho-Però, sia rispetto alla Malpensa.

Il potenziamento del servizio ferroviario rende ancora più evidente l'esigenza di realizzare un parcheggio di interscambio in prossimità della stazione ferroviaria e in corrispondenza dell'attuale stazione degli autobus extraurbani, liberando dalla sosta di lunga durata le strade di ampi settori urbani.

La realizzazione del Sistema stradale Pedemontano, la cui realizzazione è avviata, migliorerà il livello di servizio dell'Autostrada dei Laghi verso Milano e il Polo fieristico, oggi al limite della congestione. Ad esso dovrà seguire la programmazione della direttrice Pedemontana di collegamento diretto tra Varese - Como - Lecco - Bergamo da cui il sistema di relazioni (economiche, culturali, dei servizi) dell'intera Provincia, compreso l'Alto Milanese, trarrebbe beneficio.

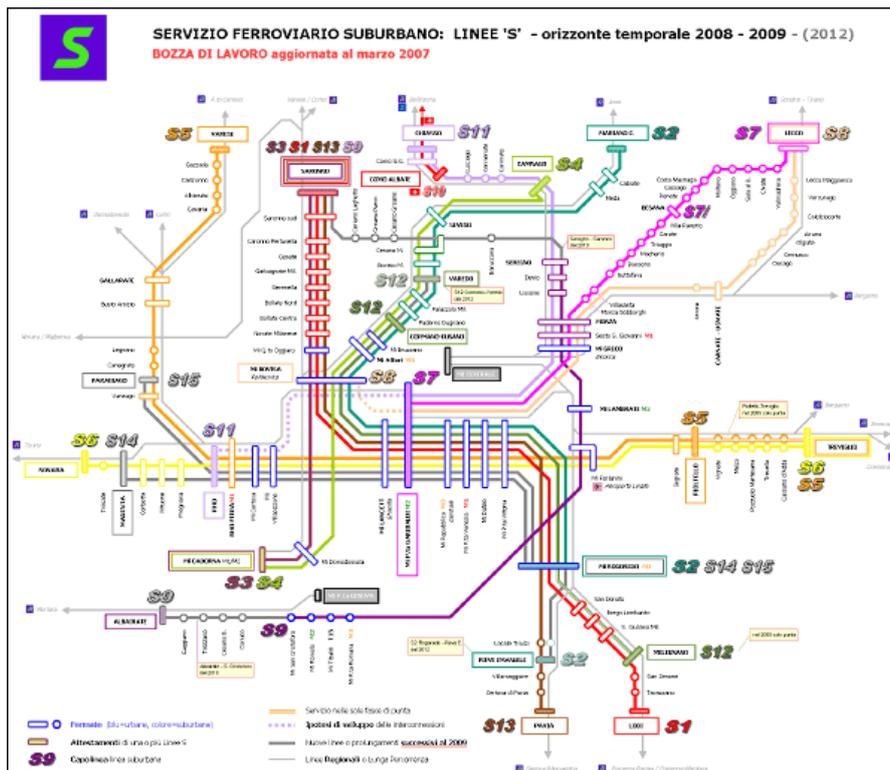


Figura 2 - Le linee S al 2012

Il potenziamento della linea ferroviaria del Sempione, con la realizzazione del terzo binario tra Gallarate e Milano, deve poter prevedere il quadruplicamento dove possibile, atto a favorire il radicale miglioramento dei Servizi ferroviari Regionale e Suburbano verso Milano e Varese.

## Per una mobilità urbana sostenibile

L'assetto della mobilità urbana costituisce un elemento fondamentale per uno sviluppo equilibrato della città e per la sua sostenibilità ambientale.

La mobilità sostenibile rappresenta uno dei temi importanti per il futuro della città in senso generale, in quanto il suo sviluppo è fortemente legato alla qualità ambientale che sarà capace di proporre.

Su questo tema valgono le politiche di settore indicate nel Piano Urbano della Mobilità e con il Piano Generale del Traffico Urbano, consapevoli della pressione che deriva dalla domanda di mobilità dei 50.000 residenti e dei 30.000 che, quotidianamente, entrano a Gallarate per motivi di lavoro, di studio, per acquisti e per utilizzarne i servizi e dei 18.000 che da Gallarate quotidianamente si muovono verso i comuni esterni.

Da tutto questo consegue che comprendere e governare il tema della mobilità urbana significa soprattutto dare opportunità alla rete delle relazioni umane che la città favorisce con le sue attività culturali, i teatri, la Galleria d'Arte Moderna, la biblioteca, la sua capacità ricettiva e la sua struttura commerciale che ha nel Distretto Commerciale del Centro il nuovo fulcro.

Governare la mobilità urbana implica lo sviluppo di convergenti politiche di cui il PGT costituisce uno degli strumenti, soprattutto nel momento in cui preordina lo sviluppo urbano con le conseguenti scelte infrastrutturali per la mobilità veicolare, la mobilità pedonale e quella ciclabile.

La città deve quindi saper coniugare la visione della mobilità locale con quella di una mobilità a scala più ampia così da rendere possibile un equilibrio che favorisca le dinamiche economiche e, insieme, una città più vivibile, capace di garantire una connettività razionale tra i due sistemi: quello della mobilità implicata dallo sviluppo economico e la mobilità del vivere quotidiano e dei suoi ritmi.

Su quest'ultimo versante la risposta possibile è riassumibile in alcuni punti fondamentali:

- contribuire a innalzare la consapevolezza dei cittadini sui rischi ambientali e sulla qualità della vita dell'attuale mobilità urbana;
- impegnarsi verso nuove politiche di trasporto urbano ed extraurbano sostenibile;
- migliorare la qualità della vita a partire dai plessi scolastici rendendo più sicuri i percorsi casa-scuola, mettendo in sicurezza le aree intorno alle scuole, realizzando, o implementando, le aree verdi e gli spazi pedonali intorno alle scuole;
- rendere le attività produttive ed in particolare quelle logistiche, facilmente raggiungibili e connettendole direttamente alla rete viaria extraurbana.

A livello urbano le politiche per il sistema della mobilità ritengono fondamentale la realizzazione di parcheggi a corona del centro e punti di interscambio in localizzazioni strategiche (accessi alla città dalle principali infrastrutture), la realizzazione di parcheggi urbani interrati, l'organizzazione di percorsi ciclo pedonali di accessibilità ai servizi e che facilitino l'accesso e la fruizione delle aree verdi, dei servizi e che colleghino il centro con i quartieri, il completamento assi di collegamento Nord/Sud e Est/Ovest.

Il PGT introduce, per quanto riguarda le previsioni viabilistiche di scala sovracomunale il Sistema Viabilistico Pedemontano, che insieme alla realizzazione della Tangenziale Est Esterna e della BreBeMi risultano essenziali per l'equilibrio del sistema autostradale lombardo.

Per Gallarate è di diretto interesse la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano, il cui avvio è previsto nel 2010 con l'inizio a Cassano Magnago, al chilometro zero, in quanto consente il miglioramento delle condizioni di circolazione, in particolare nelle ore di punta, dell'Autostrada A8/A9.

In territorio di Busto Arsizio, il tracciato della Pedemontana si riconnette alla SS 336 per poi proseguire sulla nuova SS 341, che includerà la definitiva sistemazione dell'ingresso in Autolaghi di Busto Arsizio e che andrà a riconnettersi in direzione di Lonate Pozzolo-Vanzaghella con il sistema viabilistico della Malpensa-Boffalora.

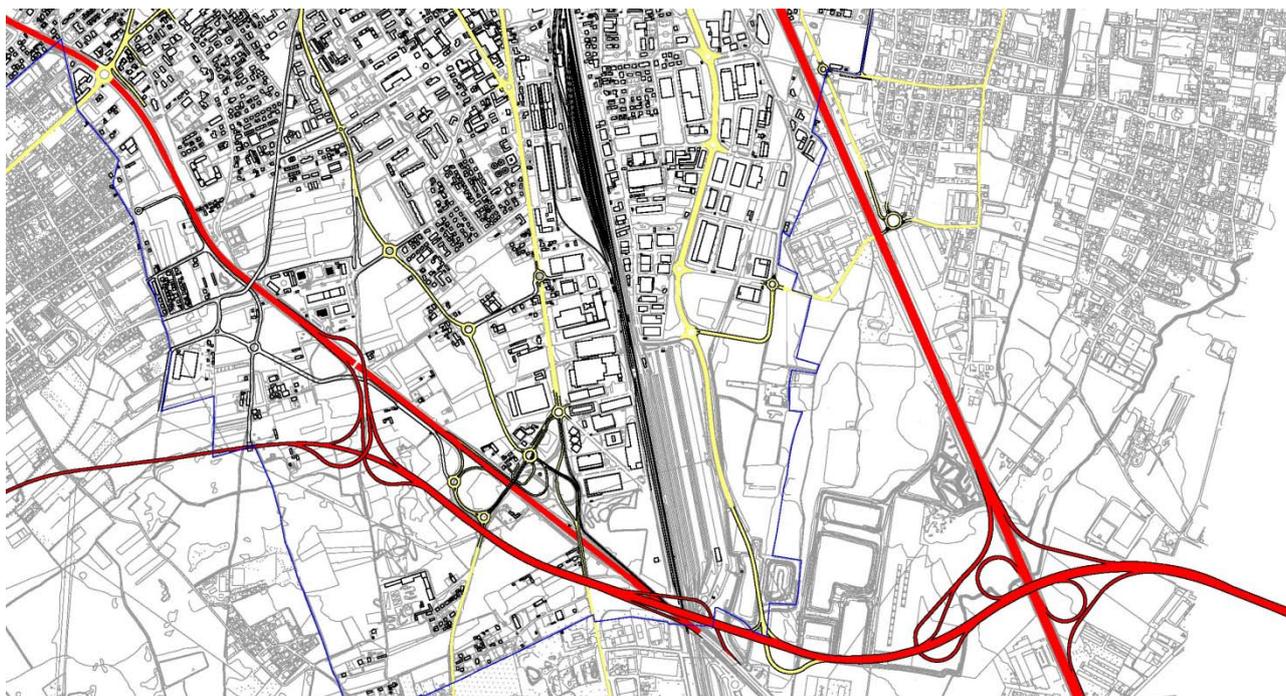


Figura 3 - Il collegamento della Pedemontana con la SS 336 e la nuova SS 341

I principali interventi individuati a scala comunale riguardano:

- la salvaguardia del futuro collegamento dell'asse della Val d'Arno;
- il prolungamento dell'asse di Monte San Martino con il nuovo tracciato della tangenziale Ovest fino all'intersezione con la SS 336, che ne consente il collegamento con lo svincolo autostradale di Besnate sul ramo di Sesto Calende della A8;
- il prolungamento della via per Besnate con una complanare all'autostrada, tra la via Monte Nevoso e viale Vittorio Veneto;
- il nuovo tratto stradale che collega la via Carlo Noè e il viale dei Tigli, con allargamento di un tratto della via Carminati; l'intervento consente, attraverso la via Sottocosta di Crenna il collegamento tra la via Noè e la via Campo dei Fiori;
- il prolungamento a Sciarè della via Danimarca e il collegamento con il viale dell'Unione Europea che avrà uno svincolo sulla Pedemontana e la SS 341;
- la riqualificazione della via Milano;
- il prolungamento di via Aleardi, entro un'area di trasformazione urbanistica e quindi con un tracciato che sarà perfezionato in relazione all'intervento, con la via Salvo d'Acquisto con risoluzione dello svincolo sulla via Milano e la SS 336.

La rete stradale, sia di livello urbano che di livello sovracomunale è rappresentata in apposita tavola del Documento di Piano.

### La mobilità ciclabile

La mobilità ciclabile, per le caratteristiche della città, rappresenta sicuramente una valida alternativa all'uso delle automobili, e anche all'uso dei mezzi pubblici a livello urbano. La dimensione della città è tale da consentire spostamenti in bicicletta in tempi concorrenziali con gli altri mezzi di trasporto.

Lo sviluppo della mobilità ciclabile richiede investimenti soprattutto in due direzioni:

- a) la creazione di nuovi percorsi ciclabili in sede propria,
- b) l'individuazione di interventi di moderazione del traffico e di messa in sicurezza delle strade (anche con la creazione di zone a traffico limitato) dove non è possibile ricavare percorsi protetti riservati alle biciclette.

La città è dotata di 13 piste ciclabili in sede propria per 7.260 m e di 14 percorsi ciclabili in sede promiscua per 1.520 m. Lo sviluppo complessivo di 8.780 m, che equivale a 0,18 m di percorsi ciclabili per abitante, costituisce un valore piuttosto basso, se confrontato con gli standard nord europei.

Lo studio di fattibilità per il sostegno e la promozione della mobilità ciclistica urbana e periurbana mette in evidenza il livello di sottoutilizzo delle piste ciclabili esistenti riconducibile alla mancanza di una rete degli itinerari, alla discontinuità delle piste che insistono sulla stessa asta viabilistica, all'irregolarità planare delle superfici ciclabili.

Per quanto riguarda il potenziamento dell'offerta di percorsi ciclabili, lo studio, recepito nelle sue scelte dal PGT, identifica:

- la rete ciclabile principale che si attesta sulle strade urbane di scorrimento e sulle strade urbane di quartiere, e assolve principalmente alla funzione di organizzare l'attraversamento urbano, ed è generalmente legata alla necessità di spostamenti di media entità.
- la rete ciclabile secondaria, che consente quella serie di spostamenti di piccola entità legati alle esigenze quotidiane quali recarsi a scuola o al lavoro, compiere acquisti per le necessità domestiche ecc., si attesta sulle strade locali urbane e organizza la circolazione ciclistica nelle "isole ambientali" (ovvero aree della città racchiuse nelle maglie della rete stradale principale) e nelle aree periferiche di quartiere. Le strade entro le Zone a Traffico Limitato costituiscono una implicita rete secondaria.
- la rete degli itinerari ciclabili ricreativi: ha una valenza di carattere sovracomunale; gestisce i flussi ciclistici sulle medie-lunghe distanze, si sviluppa prioritariamente su percorsi campestri e boschivi e si connette alla rete ciclo-escursionistica di scala sovracomunale.

Gli itinerari ciclabili ricreativi identificati sono costituiti dall'esistente "sentiero Strona" e dell'itinerario, che attraversa l'intero territorio comunale da nord a sud affiancandosi al percorso del torrente Arno.

Il PGT, recependo i risultati dello studio di fattibilità, prevede uno sviluppo complessivo della rete di 134 km, oltre ai percorsi promiscui ciclabili, così configurata:

## Il sistema degli obiettivi del PGT

- una rete principale urbana costituita da 103 km di piste ciclabili, di cui 46 in sede propria e 57 in corsia riservata;
- una rete secondaria urbana costituita da 22 km, di cui 2 in sede propria e 22 in corsia riservata;
- una rete degli itinerari ricreativi di 9 km complessivi.

La rete ciclabile è illustrata nei suoi tratti essenziali nella seguente figura.

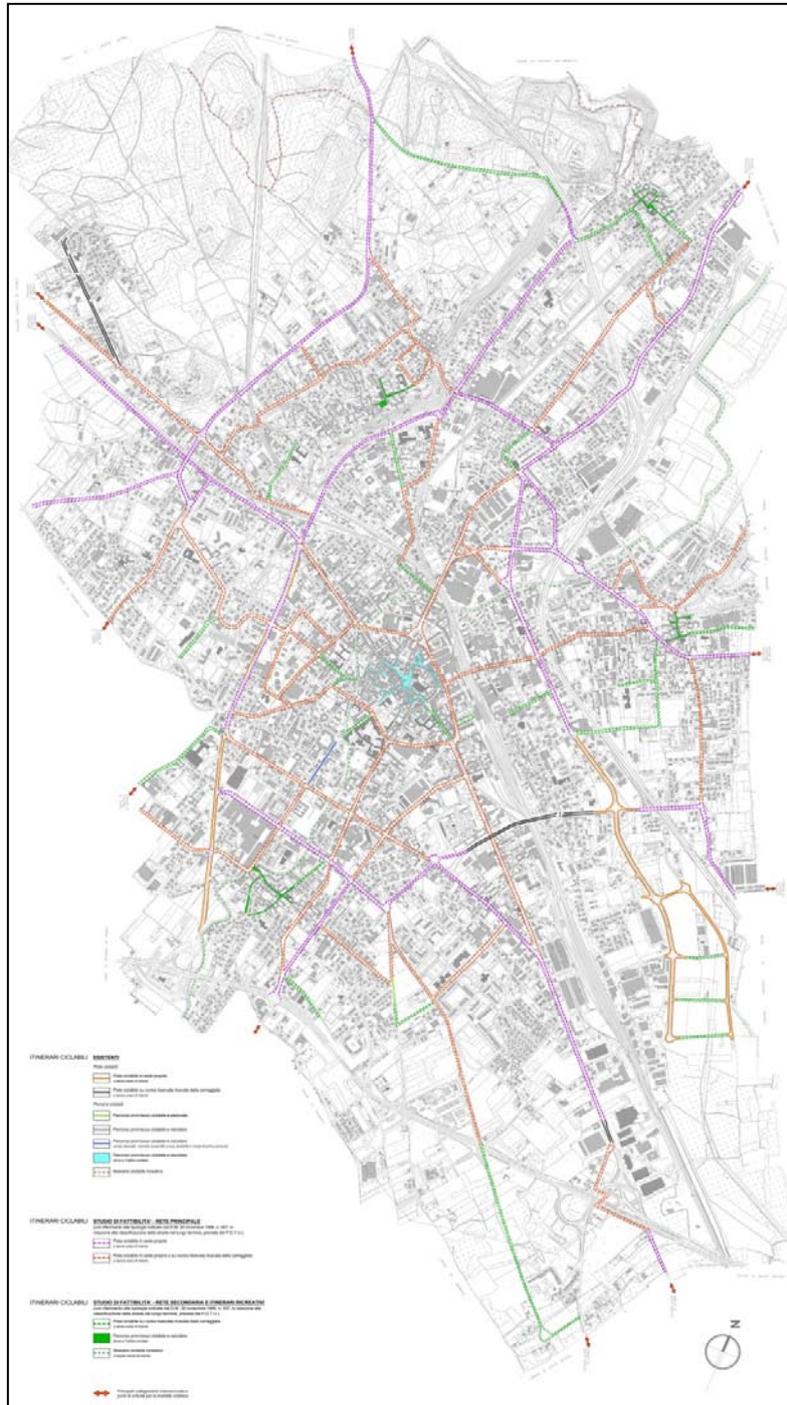


Figura 4 – Rete delle piste ciclabili

## ***Politiche per il sistema urbano***

### **La risorsa urbana delle aree industriali dismesse**

La dismissione di aree industriali costituisce grave pregiudizio territoriale, sociale ed economico-occupazionale. Il recupero delle stesse costituisce attività di pubblica utilità ed interesse generale, ai sensi della L.R. 1/2007, qualora la dismissione comporti pericolo per la salute, per la sicurezza urbana e sociale e per il degrado ambientale e urbanistico.

La disponibilità di aree industriali dismesse su tutto il territorio comunale deve essere occasione di un disegno che rafforzi il senso del contesto urbano entro cui si colloca, occasione di disegno urbano coerente volto a dotare la città di quelle funzioni che possano rendere manifesta la volontà della città di collocarsi entro il quadro dei bisogni di una comunità urbana più vasta.

Pertanto occorre valutare queste situazioni non come esternalità negative di processi di trasformazione sempre più rapidi ed irreversibili ma come importanti risorse territoriali da valorizzare, in una logica di costruzione di politiche virtuose di riuso del territorio, verificandone quindi le potenzialità latenti, funzionali alla riduzione dell'uso del suolo nelle aree non urbanizzate residue.

### **Gli ambiti di trasformazione di riqualificazione urbana**

Ad eccezione delle aree già individuate dal Piano d'Area Malpensa come Business Park, gli ambiti di trasformazione individuati dal Documento di Piano puntano all'attivazione di un processo di rinnovamento interno al tessuto urbano consolidato e riguardano soprattutto le aree industriali dismesse.

Questi interventi giungono a completamento di un processo avviato dal 1999 con i Programmi integrati di intervento che, insieme ai piani di recupero e ai piani attuativi, hanno interessato una superficie territoriale di circa 357.000 mq, realizzando una volumetria di circa 590.000 mc con l'insediamento di 2.650 abitanti, e ai Piani attuativi approvati e non ancora avviati che riguardano una superficie territoriale di 88.600 mq ed una volumetria di 188.000 mc.

Il destino delle aree dismesse costituisce, dunque, una parte di rilevanza essenziale per la realizzazione delle previsioni insediative del PGT.

In rapporto al consumo di suolo si mette in evidenza come gli ambiti di trasformazione, a destinazione prevalentemente residenziale e terziaria, siano stati individuati, per oltre il 50% della superficie territoriale complessiva, internamente al tessuto urbano consolidato, interessando soprattutto aree industriali dismesse.

Le uniche aree di trasformazione esterne al tessuto urbano consolidato sono quelle già previste nella Variante al Piano d'Area Malpensa, successivamente annullata con sentenza del T.A.R. della Lombardia, e i due ambiti di trasformazione a destinazione produttiva.

La disponibilità delle aree dismesse consente inoltre di non prevedere (ad eccezione sia delle aree produttive a completamento della zona industriale a sud, sia delle aree già ricomprese nel Piano d'Area Malpensa) nuovi insediamenti su aree libere, a destinazione agricola, operando principalmente nell'ambito del riutilizzo di aree già edificate.

Il recupero delle aree dismesse dovrà essere rivolto al recupero ambientale, a realizzazioni di alto livello qualitativo, al risparmio energetico e allo sviluppo di fonti rinnovabili con incentivi

finalizzati. Pertanto le quantità da edificare in dette aree saranno definite in relazione ai criteri di: qualità architettonica, efficienza energetica, recupero aree a verde, rilevanza delle opere pubbliche, cessioni aree per servizi al Comune.

Incentivare la riconversione delle attività commerciali attestata lungo la SS 33 costituisce la condizione fondamentale per un più adeguato equilibrio del settore ed un'importante opportunità per la riqualificazione urbana di questa direttrice.

La loro trasformazione e rifunzionalizzazione è parte essenziale anche per l'apporto al patrimonio comunale delle aree destinate a servizi e delle aree sulle quali occorre avviare un processo di riqualificazione ambientale, in quanto i diritti volumetrici assegnati a queste aree risultano essere "necessari" per l'avvio dello stesso processo di trasformazione, che può essere consentito solo con il raggiungimento degli indici edificatori "minimi", più elevati di quelli "propri" assegnati ai singoli ambiti e con il raggiungimento di quelli "massimi", che sviluppino appieno la convenienza economica dell'intervento.

Per governare questo processo di trasformazione urbana è necessario avviare una nuova fase di collaborazione "sinergica e dinamica" tra l'Amministrazione e gli operatori nella fase di negoziazione contestuale alla proposta dei Piani attuativi.

### **L'ambito territoriale compreso nel Piano d'Area Malpensa**

Per quanto riguarda le aree comprese nel Piano d'area Malpensa si osserva che 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 2009 – n. 8/10840 "Avvio del Piano Territoriale d'Area Malpensa-Quadrante Ovest" (artt. 20 e 21, l.r. n. 12/2005) il PGT individua nei comparti già definiti Zone T1 e T2 dalla Variante al PRG<sup>1</sup>, annullata con sentenza del T.A.R. per la Lombardia n. 1145/10 del 23 aprile 2010, altrettanti Ambiti di trasformazione urbanistica.

Il PGT conferma di massima il dimensionamento dell'edificabilità prevista dalla Variante annullata, introducendo tra le destinazioni funzionali ammesse nella zona già denominata T1, oltre al 15% di residenza già previsto, la possibilità di trasferimento di unità commerciali, anche di grande distribuzione, dal comparto di trasformazione urbanistica di via Milano.

Nella zona già denominata T2 conferma la scelta prioritaria della destinazione logistica.

Il perimetro dell'area di trasformazione urbanistica a nord della SS 336 comprende tutte le aree che vi sono intercluse, al fine di renderne più organica la realizzazione secondo gli obiettivi del Piano Territoriale Regionale, approvato dal Consiglio Regionale della Lombardia con deliberazione del 19/01/2010, n. 951.

L'area a sud della SS 336, già denominata R.A. nella Variante al Piano d'Area Malpensa, è confermata dal PGT nel Piano dei Servizi, come zona R.A. 1, di Riqualificazione Ambientale al fine di arginarne lo stato di forte degrado e compromissione, di consentire la realizzazione del corridoio ecologico ed evitare così, con il consolidamento di una cintura a verde periurbana, gli effetti di conurbazione tra gli abitati di Gallarate e Busto Arsizio.

---

<sup>1</sup> Adottata con Delibera C.C. 25 febbraio 2008 n. 14 e approvata con Delibera C.C. 24 novembre 2008 n. 83.

Alla zona R.A. 1 il PGT conferma i medesimi diritti edificatori, già fissati nella misura di 0,19 mq/mq, che sono trasferibili su tutte le aree di trasformazione previste da PGT o, in alternativa, su aree di proprietà comunale che verrebbero assegnate in permuta.

Tali diritti sono attivabili all'atto della cessione gratuita delle stesse aree al Comune, che le destinerà ad interventi da prevedersi nell'ambito di un Piano esecutivo ecologico-paesistico informato ai criteri espressi nello studio per il corridoio ecologico della Cascina Tangit, che sarà redatto dal Parco del Ticino di concerto con il Comune, utilizzando le risorse derivanti dagli interventi edificatori.

In alternativa, le suddette aree restano soggette alla corresponsione dell'indennità di esproprio permanendo, comunque, la facoltà del proprietario di realizzare direttamente gli interventi di interesse pubblico o generale mediante accreditamento o stipula di convenzione con il Comune per la gestione del servizio (art. 11, comma 3).

### **Le aree della stazione e lungo la linea ferroviaria**

Tra gli Ambiti di trasformazione interni al tessuto urbano consolidato, le aree della stazione ferroviaria rivestono un ruolo strategico nell'ambito del PGT.

La stazione di Gallarate costituisce un punto singolare nell'intera rete ferroviaria nel quadrante Ovest della Lombardia e garantisce una straordinaria accessibilità alla città di Gallarate in quanto fermata di treni a lunga percorrenza Eurocity ed Euronight, che collegano Milano alle città svizzere di Losanna, Ginevra, Berna e Basilea.

La vicinanza con Milano, collegata con la linea Suburbana S5, fa sì che sulla stazione confluisca un consistente traffico pendolare generato sia dalla città che dai paesi contermini e così pure il collegamento con Luino, Sesto Calende e Varese.

La posizione nella città e la prossimità al suo centro storico inducono a concentrarvi funzioni terziarie per uffici, ricettive, commerciali, consone all'elevato grado di accessibilità ferroviaria offerta.

La piazza Giovanni XXIII rappresenta il fulcro dell'intervento con il completamento edilizio del lato nord e la riqualificazione della piazza; questa può essere liberata dallo stazionamento veicolare in quanto all'interno dell'ambito di trasformazione si prevede la realizzazione di un parcheggio pluripiano capace di assolvere sia alla domanda insorgente relativa alle nuove funzioni insediate, sia a quella attuale dovuta anche alla funzione di interscambio svolto dalla stazione ferroviaria.

Tale struttura di parcheggio appare indispensabile, non solo a rendere maggiormente fruibile e funzionale l'interscambio passeggeri, ma anche a riqualificare quelle parti della città oggi gravate dalla convergenza sulla stazione del cospicuo flusso di pendolari che stazionano durante le ore del giorno su tutte le strade circostanti sia del centro sia, soprattutto, di quelle posizionate oltre la linea ferroviaria.

L'area a sud, parte Fs, parte privata, compresa tra la via Milano e via Gen. Enrico Galvaligi, già destinata a Centro di interscambio dal PRG, potrà essere oggetto di un intervento di importante riqualificazione urbana con la realizzazione di edifici destinabili a residenza, residenze temporanee, strutture ricettive e ristorative, attività commerciali della media distribuzione, uffici, servizi pubblici e privati, verde pubblico.

L'intervento di riqualificazione urbanistica che interessa le aree ferroviarie è da mettersi, inoltre, in relazione al previsto potenziamento della linea ferroviaria Rho - Arona, e alla realizzazione del terzo binario nella tratta Rho - Gallarate, che consentirà il miglioramento del servizio ferroviario sulla direttrice del Sempione, sia per i treni a lunga percorrenza, sia per il servizio metropolitano regionale, che, realizzato il collegamento tra il terminal 2 di Malpensa e la linea del Sempione potrà garantire frequenze urbane tra Gallarate e l'aeroporto.

Inoltre, qualora alla realizzazione del previsto 3° binario si affiancasse la realizzazione di un 4° binario tra Busto Arsizio e Gallarate, si renderebbero più affidabili tutti i servizi Suburbani e Regionali tra Gallarate e Milano e si prospetterebbe la possibilità di realizzare una seconda Stazione (più propriamente una "fermata") esclusivamente destinata ai treni di carattere locale (regionali e suburbani), che esalterebbe gli obiettivi del Piano Territoriale Regionale in relazione all'effetto territoriale della Malpensa.

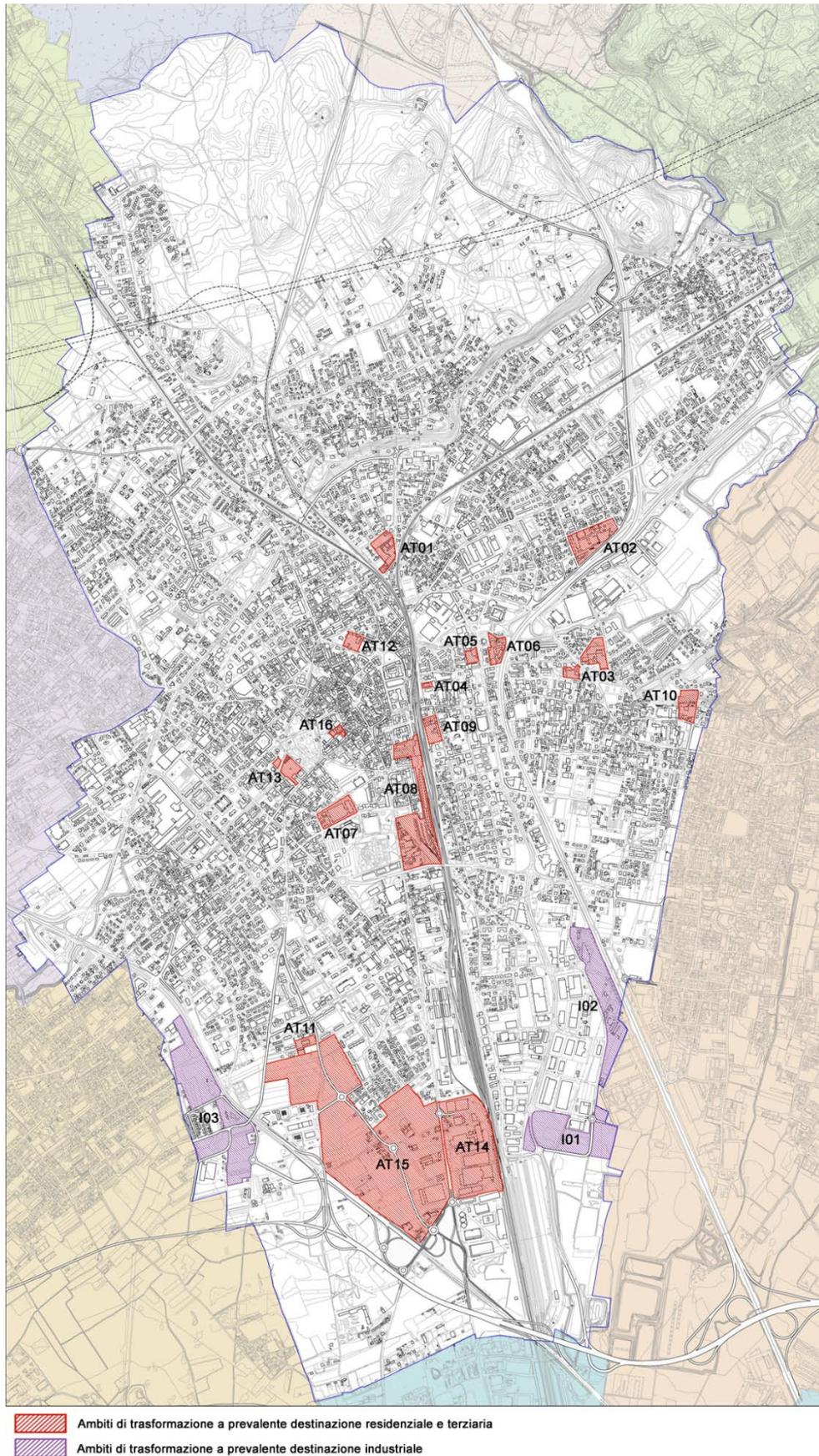


Figura 5 – Gli Ambiti di trasformazione urbanistica del Documento di Piano

## La “città dei servizi”

### Le attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale

La città di Gallarate può contare di una dotazione elevata di aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale.

Internamente agli ambiti di trasformazione prevalentemente destinati a residenza e terziario, una politica volta alla costruzione della “città dei servizi” porta a destinarne oltre il 50% a funzioni di interesse pubblico ed ad acquisire al patrimonio comunale la maggior parte delle aree di Riqualificazione Ambientale, compresa la grande area a sud della SS 336, le aree del Monte Diviso, l’area del Parco agricolo al confine con Cardano al Campo.

Una particolare importanza assume la riqualificazione dell’intera dotazione delle **strutture scolastiche di primo ciclo**, resa possibile dalla realizzazione della nuova sede dell’I.P.C. “G. Falcone” che consentirà il riutilizzo delle sedi oggi occupate dall’Istituto, e dalla realizzazione di alcune importanti nuove strutture quali la costruzione di un edificio scolastico nel quartiere di Cedrate, di un nuovo plesso scolastico nel quartiere di Madonna in Campagna.

A questi interventi si accompagneranno la ristrutturazione della Scuola dell’Infanzia di Cedrate, dell’immobile di via Checchi, da destinare a sede per il C.P.I.A. (Centro Provinciale per l’Istruzione degli Adulti).

Per quanto riguarda la **struttura ospedaliera** si rende necessario provvedere al riassetto e all’ampliamento della struttura dell’Azienda ospedaliera S. Antonio Abate con la realizzazione di un centro uffici prenotazioni, centro prelievi, ambulatori, nido ospedaliero, uffici amministrativi e infermieristici, aule di formazione, centro congressuale, residenza temporanea sull’area dell’attuale parcheggio di via Pastori.

L’intervento sarà occasione della riqualificazione urbana delle sponde del torrente Arno, con la formazione di un percorso alberato ciclopedonale, e consentirà la pedonalizzazione funzionale del tratto della via Pastori prospiciente l’ospedale e l’interramento dell’attuale parcheggio con la realizzazione di una struttura interrata per circa 600 posti auto.

La conferma ed il consolidamento dell’attuale complesso non esclude la successiva realizzazione di un nuovo centro ospedaliero sulle aree a sud della SS 336, su una superficie di circa 130.000 mq, che aggregerebbe le due strutture di Busto Arsizio e Gallarate oggi dimensionalmente equivalenti con oltre 1000 posti letto.

Per quanto attiene le **strutture culturali**, l’apertura della Galleria d’Arte Moderna completa un quadro di disponibilità di particolare rilievo a livello comunale che allarga la sua sfera di interesse a scala urbana più ampia. L’interesse suscitato dalla nuova sede del Ma.Ga. e la progettualità relativa alla costituzione della Fondazione, ha consentito l’instaurarsi di un rapporto diretto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e la prestigiosa collaborazione con la Triennale di Milano.

La realizzazione del **parcheggio pluripiano** previsto entro l’area di trasformazione della Stazione ferroviaria, così da integrarsi funzionalmente al meglio anche con la stazione degli autobus extraurbani, consentirà non solo di rendere maggiormente fruibile e funzionale l’interscambio passeggeri, ma anche di riqualificare le parti circostanti della città oggi gravate dallo stazionamento dei veicoli dovuto al flusso di pendolari che convergono sulla stazione ferroviaria.

Tra le aree a servizi di nuova realizzazione si prevede **un'area mercato**, che andrebbe a sostituire quella attualmente esistente. La sua collocazione è prevista tra la via Milano e la via Gen. Galvanigi all'interno dell'area di trasformazione della Stazione ferroviaria.

A seguito della sua realizzazione l'attuale area mercato retrostante il Museo d'Arte Moderna verrà riqualificata e trasformata in parco pubblico come onere a carico di uno specifico ambito di trasformazione urbana.

### Le politiche per il Social Housing

Il PGT prevede l'individuazione di quattro Comparti destinati ad Edilizia residenziale Pubblica, quale potranno sorgere residenze per circa 250 alloggi, di cui 100 da destinare a rotazione e 150 per la domanda insorgente.

La realizzazione di questi alloggi consentirà infatti la progressiva realizzazione di un programma di rinnovo edilizio degli immobili comunali di via Monte Rosa, via Perugia, via Nazario Sauro e via Curtatone.

Oltre questi interventi il Documento di Piano prevede la realizzazione di quote di Edilizia convenzionata all'interno degli Ambiti di trasformazione, secondo parametri commisurati alla natura dell'intervento e alla sua dimensione, prevedendo inoltre premialità volumetriche nel momento in cui gli operatori promuovano autonomamente quote di edilizia di carattere sociale.

Gli strumenti per attivare nuovi livelli di politiche per il Social Housing oggi sono rese possibili dall'approvazione del Piano nazionale di edilizia abitativa (D.P.C.M. 16 luglio 2009)<sup>2</sup> previsto dalla manovra finanziaria 2009<sup>3</sup>, che ha l'obiettivo di garantire su tutto il territorio nazionale il rispetto dei livelli minimi essenziali di fabbisogno abitativo per il pieno sviluppo della persona umana attraverso la costruzione di nuove abitazioni o il recupero di quelle esistenti da destinare prioritariamente alle categorie sociali svantaggiate.

In particolare gli alloggi, che saranno realizzati nel rispetto dei criteri di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni inquinanti, con il coinvolgimento di capitali pubblici e privati, saranno destinati a:

- nuclei familiari a basso reddito, anche monoparentali o monoreddito;
- giovani coppie a basso reddito;
- anziani in condizioni sociali o economiche svantaggiate;
- studenti fuori sede;
- soggetti sottoposti a procedure esecutive di rilascio;
- altri soggetti in possesso dei requisiti di cui all'articolo 1 della Legge n. 9 del 2007;
- immigrati regolari a basso reddito, residenti da almeno dieci anni nel territorio nazionale o da almeno cinque anni nella medesima regione.

Gli alloggi saranno realizzati con contributi statali, il cui onere potrà raggiungere il 30% del costo di realizzazione, acquisizione o recupero se offerti in locazione a canone sostenibile, anche trasformabile in riscatto, per una durata di 25 anni, e il 50% del costo per quelli locati per una durata superiore ai 25 anni.

---

<sup>2</sup> Pubblicato in Gazzetta Ufficiale 19 agosto 2009, n. 191.

<sup>3</sup> Art. 11 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133.

Nel caso di alloggi di edilizia residenziale pubblica a canone sociale, l'onere a carico dello Stato potrà essere pari al costo di realizzazione.

L'art. 4 del D.P.C.M. citato, riguardante gli "Accordi di programma e infrastrutture strategiche", prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuova con i comuni, oltreché con le regioni, la sottoscrizione di appositi accordi di programma al fine di concentrare gli interventi sull'effettiva richiesta abitativa nei singoli contesti, rapportati alla dimensione fisica e demografica del territorio di riferimento mediante *"la realizzazione di programmi integrati di promozione di edilizia residenziale anche sociale e di riqualificazione urbana, caratterizzati da elevati livelli di vivibilità, salubrità, sicurezza e sostenibilità ambientale ed energetica, anche attraverso la risoluzione di problemi di mobilità, promuovendo e valorizzando la partecipazione di soggetti pubblici e privati."*

Tali accordi di programma saranno elaborati in modo coerente con la programmazione regionale relativa alle politiche abitative e allo sviluppo del territorio.

## ***Le politiche per le attività produttive***

### **Una politica di allocazione delle piccole e medie imprese**

La politica della nuova qualità ambientale da offrire al mercato non può essere disgiunta dalla localizzazione e dalla rilocalizzazione all'interno dei confini comunali di piccole e medie imprese, essenziale per realizzare un mix funzionale alla base di una buona qualità urbana.

Occorre vedere con favore la localizzazione delle imprese di produzione e di servizio, collocate anche nei settori a più alta capacità tecnologica, caratterizzate da relazioni e pratiche innovative d'uso dello spazio.

Le imprese che intendono localizzarsi, o rilocalizzarsi, saranno indirizzate verso le aree industriali di nuova previsione e dovranno essere messe in grado, sotto il profilo procedurale, di dare risposta alle loro esigenze, che saranno preventivamente valutate al fine di consentire la realizzazione di tipologie edilizie dimensionalmente adeguate.

Anche nelle aree industriali di più recente formazione occorre migliorare la qualità ambientale e, in particolare, occorre che il Piano provveda a superare l'inadeguata dotazione di servizi alle imprese e alle persone nelle aree industriali di espansione esistenti sia a nord che a sud dell'abitato.

Per quanto riguarda le attività commerciali, l'Amministrazione ritiene che non vi sia spazio all'interno dei confini comunali per nuove strutture di vendita. Ritiene al contrario che occorra valorizzare il tessuto commerciale dell'area centrale nel cosiddetto "Distretto commerciale" per promuovere la qualità urbana e che, inoltre, sia auspicabile una ridefinizione degli spazi commerciali lungo la via Milano, laddove si diano le condizioni per un trasferimento che consenta una migliore accessibilità trasportistica, con eliminazione degli attuali esiti congestivi.

La definizione ed il dimensionamento degli obiettivi di sviluppo, coerentemente con la logica di utilizzazione ottimale delle risorse territoriali, deve avvenire in stretta relazione con la definizione dell'assetto viabilistico e della mobilità, nonché con la distribuzione attuale sul territorio del sistema dei servizi pubblici e di interesse pubblico, valutato anche alla scala sovracomunale, eventualmente prevedendone un opportuno potenziamento e/o miglioramento di utilizzo, per ricercare la miglior razionalizzazione complessiva degli insediamenti e la realizzazione di effetti sinergici tra le diverse politiche settoriali.

Gli Ambiti di trasformazione, individuati nel Documento di Piano, destinate ad attività produttive riguardano due aree non edificate, poste la prima sul viale dell'Unione Europea nella parte sud di Gallarate e l'area destinata ad attività logistiche dal Piano d'Area Malpensa.

### **Gli indirizzi della politica commerciale**

La struttura commerciale di Gallarate è composta di 1.027 punti di vendita, la gran parte dei quali (oltre il 90%) è costituito da esercizi di vicinato, da 8 grandi strutture commerciali e da 67 medie strutture di vendita, con una tipologia merceologica che vede prevalere la componente non alimentare (quasi l'80% del totale), contro il 13% di esercizi specializzati in categorie alimentari e quasi il 9% di esercizi misti soprattutto costituiti dalle grandi strutture di vendita (6 su 8).

Considerando la superficie di vendita, la rete commerciale presenta una dotazione complessiva di quasi 168.000 mq. Le grandi strutture di vendita pesano per oltre il 25% del totale, mentre le medie strutture per il 35%.

Si tratta di un'offerta consistente in quanto è di pochissimo inferiore a quella di Varese e nettamente superiore alle medie provinciali e regionali ed a quelle di Busto Arsizio e Saronno.

L'offerta commerciale è soprattutto caratterizzata dalla presenza di grandi e medie strutture commerciali: a fronte dei 2.000 mq ogni 1000 abitanti, che costituisce la dotazione di Gallarate, si hanno 1.300 mq a Varese e 450 mq a Busto Arsizio, con uno squilibrio particolarmente marcato per quanto riguarda la componente alimentare.

Questo quadro è per molti versi congruente con la capacità attrattiva che Gallarate esercita su un significativo bacino di popolazione che vi gravita quotidianamente e che raddoppia la sua popolazione.

Il Distretto del Commercio di Gallarate riguardante la sua area centrale, travalicando i confini del centro storico, costituisce uno degli elementi principali attorno al quale punta la riqualificazione della struttura commerciale, vista come occasione e parte non secondaria di un processo di riqualificazione urbana.

Nel più ampio contesto provinciale il Distretto Commerciale può svilupparsi ponendosi come alternativa di qualità rispetto alle aree concorrenti (centri commerciali e grandi strutture commerciali esterne, *outlet*, ecc.) anche in considerazione del fatto che nel suo ambito si concentra circa metà dell'offerta che riguarda i settori dell'abbigliamento, le calzature, gli accessori personali, la gioielleria, le librerie, l'elettronica di consumo.

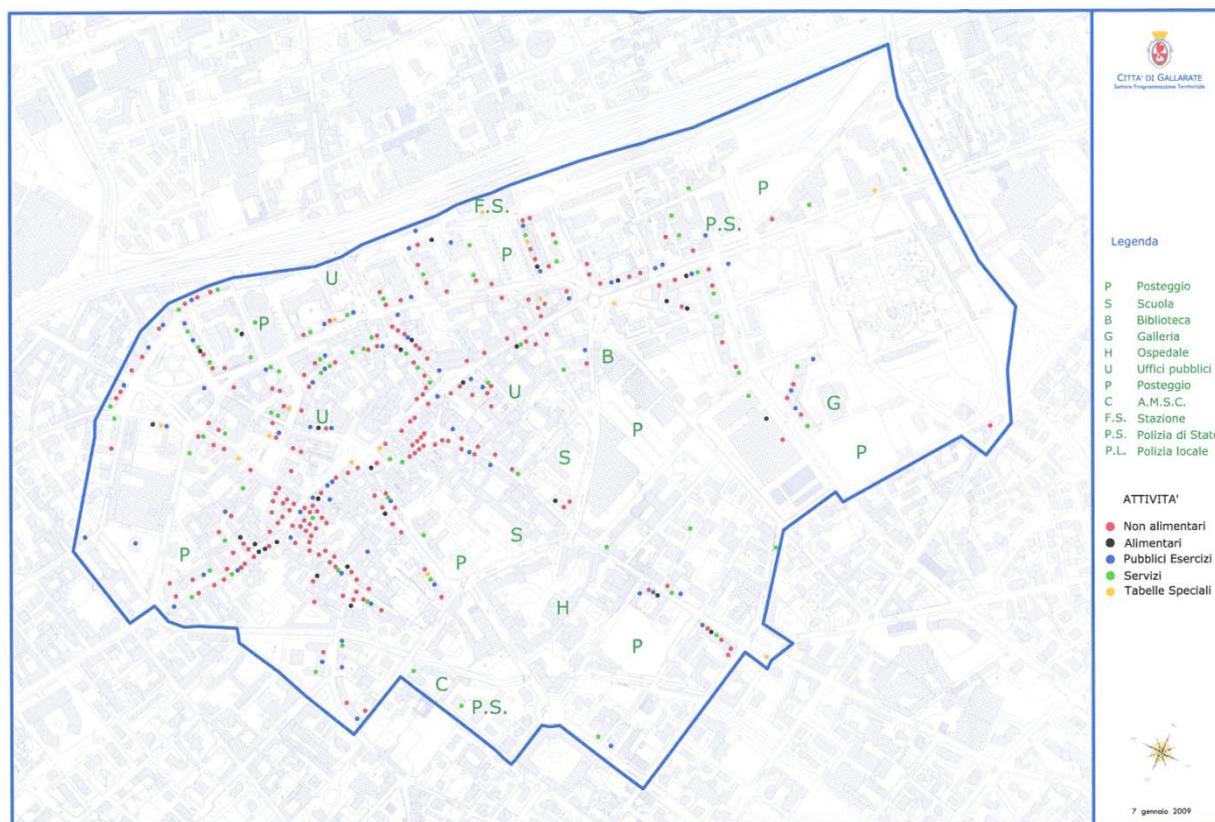


Figura 6 - Il Distretto Commerciale di Gallarate

La seconda grande scelta contenuta nel Documento di Piano del PGT conferma la politica assunta dal PRG riguardo le grandi strutture di vendita in quanto non sono individuate zone su cui sia prevista la destinazione d'uso a grande struttura di vendita, né è consentito il trasferimento di grandi strutture di vendita già esistenti, su aree non già in uso con tale destinazione.

L'ampliamento o l'accorpamento di esercizi commerciali di grande superficie di vendita già esistenti, è possibile, indipendentemente dalla destinazione d'uso dell'area su cui insiste l'esercizio esistente ed il previsto ampliamento, a condizione che interessi superfici già edificate e non vengano interessate, dall'ampliamento o dall'accorpamento, aree destinate a servizi pubblici, non venga diminuita la dotazione esistente di parcheggi di pertinenza, sia reperita in adiacenza la dotazione aggiuntiva di parcheggi derivante dall'ampliamento, almeno nella misura minima del 50% di quella dovuta, vengano verificate le condizioni di accessibilità e la viabilità dell'area.

Riguardo alle medie strutture di vendita il Documento di Piano individua gli ambiti di trasformazione in cui è previsto l'insediamento. Il criterio localizzativo è legato alla centralità delle aree, al contesto urbanistico in cui sono inserite, alla dotazione attuale di analoghe strutture.

Rispetto alla disponibilità non attuata di 6 strutture da 2500 mq, per complessivi 15.000 mq di superficie di vendita, le Aree di trasformazione individuate prevedono l'insediamento di 8 strutture di media distribuzione con superficie di vendita inferiore ai 999 mq.

La restante disponibilità di superficie commerciale potrà essere insediata indipendentemente dalla destinazione d'uso dell'area, a condizione che la nuova struttura di vendita interessi superfici già edificate e non vengano interessate aree destinate a servizi pubblici, sia reperita in adiacenza la dotazione di parcheggi connessa alla funzione commerciale e vengano verificati gli effetti indotti sulla circolazione veicolare di un intorno significativo dell'insediamento commerciale.

L'insediamento di medie strutture di vendita è ammesso quando vengano reperite in loco le aree a parcheggio d'uso pubblico pari al 100% delle superfici di vendita. Gli esercizi commerciali dovranno garantire accesso e uscita dalla viabilità ordinaria senza che l'accumulo di traffico diretto e proveniente dal parcheggio pertinenziale dell'attività crei intralcio alla circolazione; a tal fine, se necessario, dovranno essere garantite apposite opere di raccordo alla viabilità ordinaria. Tale disposizione costituisce condizione imprescindibile per l'ammissibilità del nuovo insediamento commerciale.

Alle medesime condizioni di cui al precedente comma è consentito l'ampliamento di medie strutture di primo livello sino al limite massimo di mq. 1200 di vendita.

Nel caso di medie strutture di vendita con superficie di vendita inferiore a 999 mq devono essere reperite in loco almeno le aree destinate a parcheggio, potendosi localizzare le altre in ambiti a diretto servizio della struttura commerciale.

### **Le prospettive offerte da una nuova logistica**

La presenza consolidata di importanti realtà costituite dai terminali intermodali di interesse europeo, non può limitarsi alla localizzazione di imprese operanti nei servizi logistici e nei trasporti ma deve poter contare su impianti di logistica di nuova generazione imposti dalla globalizzazione degli scambi e dalla parallela delocalizzazione produttiva in aree di maggior competitività.

Questo processo e le opportunità già in essere rendono attendibile una politica tendente a favorire un'attività di logistica non più intesa come trasporto e stoccaggio ma come creazione di

poli di assemblaggio per semilavorati che provengono da aree geografiche diverse e lontane a seguito delle delocalizzazioni produttive ed il successivo inoltramento verso le aree di consumo finale.

Questi poli logistici assumono il ruolo di aree di *quasi-manufacturing* sostituendo i processi di produzione integrati (materia prima - prodotto finito) da sempre realizzati nelle fabbriche poi dismesse in Italia ed in Europa.

Gallarate, per la presenza dei terminal intermodali di Hupac e Ambrogio Trasporti, oltreché di Cargo City a Malpensa, si trova in una posizione di massima appetibilità collocata com'è in prossimità del Corridoio V (Lisbona-Kiev) e del Corridoio dei Due Mari (Genova-Rotterdam).

Tutto questo è realizzabile con un'offerta a livello internazionale di poli logistici fra loro integrati e collegati. Nel nostro caso, il sistema interporti di Novara e di Busto Arsizio - Gallarate, collegati ai porti italiani, ed a quello di Genova in particolare. Il tutto deve però configurarsi con un'offerta di aree di lavorazione di dimensioni adeguate per soddisfare le specificità della domanda internazionale per questi servizi. Qualora questo non fosse possibile, Gallarate svolgerebbe pur sempre funzioni al servizio di una domanda più nazionale e regionale, ma minore dimensione significherebbe anche minore volano nella creazione di posti di lavoro per il territorio alle prese con una accelerata trasformazione industriale.

## **Politiche per la struttura socio economica e l'innovazione**

### **Il futuro della Malpensa e le implicazioni per Gallarate**

Gallarate sarà "porta di Lombardia" soprattutto se saprà cogliere come un'opportunità di sviluppo e di rilancio del suo ruolo di "città di produzione" e di "città dei servizi", che sempre la hanno contraddistinta nella storia, la vicinanza del più grande aeroporto del Nord Italia, che trova in Gallarate la sua città più prossima e che può vedere questa città come naturale luogo dove si concentrano attività terziario-direzionali di livello europeo, luoghi di scambio, di incontro congressuale, come accade per la Sky City di Stoccolma nell'aeroporto intercontinentale di Arlanda.

Con la realizzazione del terzo satellite (C), che sarà completato nel luglio 2010 e che costituirà l'area check-in per voli U.S.A. ed Israele, la capacità del solo Terminal 1, oggi di 12-16 milioni di passeggeri, passerà a 18-24 milioni di passeggeri/anno.

Nel piano strategico 2009-2016 della Società di gestione si prevedono tra i 38 e i 42 milioni di passeggeri nel 2015; a fronte di queste previsioni uno studio recente del Centro di ricerca CERTeT dell'università Bocconi stima, più prudenzialmente un traffico passeggeri di 25 milioni nel 2015 ed un raddoppio degli stessi nel 2030.

L'impatto socio-economico della sua attività sul territorio è stato quantificato complessivamente in 16 miliardi di euro nel 2015, con 172mila addetti occupati, e di 29,9 miliardi di euro nel 2030 con 314mila addetti occupati.

Se Malpensa è stato l'unico aeroporto medio-grande a crescere in Europa, così che l'aumento del traffico passeggeri nel primo trimestre del 2010 è stato del 9% e del 39% per quanto riguarda le merci, nonostante le destinazioni dirette servite dall'aeroporto siano pressoché pari a quelle antecedenti il *dehubbing* di Alitalia (da 166 a 168) quel che è cambiata è la struttura dell'offerta dell'aeroporto soprattutto indirizzata verso il *low cost* e i voli *charter*.

Per consentire il disegno che Malpensa, dopo Francoforte, Monaco e Zurigo, possa diventare il quarto aeroporto nel cuore dell'Europa, occorre farne sede di una compagnia di livello europeo che ne ripristini il ruolo di aeroporto intercontinentale e, soprattutto, occorre rafforzarne l'accessibilità ferroviaria collegando l'aeroporto alla rete nazionale e continentale: il collegamento con la linea del Sempione appare tanto più importante se si vuole che il bacino di utenza di riferimento di Malpensa copra la Lombardia, il Canton Ticino, l'area torinese e ligure, l'area emiliana e veneta.

Se Malpensa si sviluppasse in direzione della crescita dei grandi traffici intercontinentali ed europei la vocazione delle aree di sviluppo urbano a sud di Gallarate, quelle ricomprese nella prima formulazione del Piano d'Area Malpensa, meriterebbe un'attenzione diversa da parte degli operatori e degli investitori internazionali e occorrerebbe ripensarne la programmazione in termini di funzioni e di nuove densità.

### **Lo sviluppo di funzioni terziarie di rango regionale**

Il sistema produttivo diversificato di Gallarate, che si è dimostrato capace di innovazione dei prodotti da collocare sul mercato internazionale, nonostante il perdurare della crisi del settore tessile e abbigliamento, l'andamento altalenante del settore meccanico, pone nella condizione di

favorire un terziario di servizi alle imprese che compensi il progressivo calo degli addetti nel settore manifatturiero.

Per contro occorre evitare che funzioni terziarie di rango regionale non trovino in Gallarate una adeguata collocazione, o che funzioni presenti si delocalizzino in assenza di offerta adeguata sotto il profilo funzionale e per la insufficiente qualità ambientale.

Così pure occorre evitare una perdita di prospettive di crescita economica in relazione al persistere dei problemi inerenti l'accessibilità autostradale e al mancato potenziamento dell'offerta ferroviaria.

Soprattutto occorre puntare sulla qualità della formazione per il livello medio superiore favorendo un'articolazione dell'offerta adeguata alla struttura produttiva in rapida evoluzione.

Infine, il processo di crescita della popolazione ed il suo ringiovanimento devono essere considerati una vera e propria risorsa capace di una disponibilità sempre più qualificata sul piano della formazione e della condivisione della cultura, soprattutto se sarà ben interpretata l'articolazione di bisogni di questa nuova presenza da considerare ormai strutturale.

## ***Politiche per sistema ecologico ambientale***

### **Le politiche per il verde e gli spazi aperti**

Una strategia di rilancio dello sviluppo urbano di Gallarate è anche frutto di una grande e ambiziosa politica delle aree verdi e degli spazi aperti.

La notevole estensione del territorio urbanizzato, che vede la saldatura dell'edificazione di Gallarate con Cassano Magnago, Cardano al Campo, Samarate, deve potersi contemperare con l'attenzione a valorizzare l'appartenenza della città ad un sistema ambientale più vasto caratterizzato dalla presenza di rilevanti risorse paesistiche e ambientali costituite dal sistema delle valli Varesine, dal lago Maggiore e, soprattutto, dal suo essere compenetrato dal Parco lombardo della Valle del Ticino che gode ormai di una visibilità internazionale essendo entrato a far parte delle aree MaB (*Man and Biosphere*), con un riconoscimento attribuitogli dall'Assemblea delle Nazioni Unite.

L'attrattività di una città nei confronti di attività produttive pregiate e importanti è condizionata anche dalla qualità ambientale che la città offre. Da questo punto di vista la qualità della vita urbana è misurata sia dalla qualità dei servizi collettivi e individuali, dal carattere accogliente e ordinato degli spazi pubblici, dalla piacevolezza e dalla funzionalità dello spazio urbano, sia dalla facilità con cui si può passare dalla ricchezza, dall'intensità e dalla tensione dello spazio edificato che ospita le attività di lavoro e consumo, alla quiete e al riparo di aree verdi e spazi aperti dove riposare, passeggiare, svolgere attività fisiche e ritrovare un contatto con dimensioni spaziali e temporali sempre più lontane dai ritmi quotidiani di lavoro.

Pertanto risulta essenziale la salvaguardia delle riserve naturali del territorio comunale soggette a politica di tutela, quali i colli morenici del monte Diviso, sede del Centro Parco, dei monti Pino, Capro e Marino, la Boschina e la fascia collinare di Crenna, la collina di Cedrate e la grande area di riqualificazione ambientale a sud della statale 336 per la Malpensa.

Su quest'area si prevede di sviluppare, di concerto con il Parco del Ticino, un progetto ecologico-paesistico che sarà informato ai criteri espressi nello studio per il corridoio ecologico della Cascina Tangit.

L'area R.A.1 di riqualificazione ambientale sarà principalmente oggetto di interventi di forestazione per la realizzazione di un ambiente di elevata qualità naturalistica; le aree individuate a parco dovranno prevedere attrezzature per la fruizione da parte del pubblico tramite percorsi pedonali e ciclabili opportunamente attrezzati. In quest'area potrà trovar sede un centro studi/ricerca di ecologia urbana in collaborazione con le sedi universitarie del territorio.

Altrettanto strategico è il progetto di recupero dei valori ambientali del torrente Arno, che rappresenta un importante corridoio ecologico ed una dorsale capace di caratterizzare un processo di riqualificazione complessiva, se si saprà salvaguardarne le sponde, valorizzarne la continuità, soprattutto se acquisteranno rilevanza di parco urbano le aree di riqualificazione ambientale a nord, a confine con Cassano Magnago e quelle a sud, a confine con Cardano al Campo.

In questo quadro si dà risposta progettuale alle indicazioni formulate dal PTCP in relazione alla necessità di perfezionare il corridoio ecologico della rete secondaria di connessione tra la Valle del Ticino e la Valle dell'Olona, individuato come "nodo critico", come sarà specificamente dettagliato nel Piano dei Servizi.

## La promozione della eco sostenibilità degli edifici e il settore energetico

Il Comune di Gallarate ha in programma l'elaborazione di un Piano Energetico Comunale che andrà ad integrare il PGT e che avrà i seguenti obiettivi:

- riduzione delle emissioni di gas climalteranti, sviluppando politiche che portino alla riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub> puntando a generare condizioni di riproducibilità delle risorse naturali;
- sostegno alle pratiche di risparmio e uso efficiente dell'energia sviluppando le fonti rinnovabili, gli impianti di cogenerazione, il solare termico per l'acqua calda nelle abitazioni, il solare fotovoltaico in alcune realtà significative;
- sviluppo delle fonti rinnovabili (solare termico per l'acqua calda nelle abitazioni che ancora usano boiler elettrici, solare fotovoltaico in alcune realtà significative, quali edifici pubblici, centri commerciali, nuove costruzioni, cogenerazione e teleriscaldamento).

Riguardo il terzo punto l'Amministrazione comunale ha in progetto, attraverso la AMSC, la realizzazione di una centrale di trigenerazione e di una rete di riscaldamento, i cui effetti per la qualità dell'aria saranno di grande rilevanza per le minori emissioni specifiche date dai sistemi ad alta efficienza per la produzione dell'energia.

I principali interventi sui quali l'Amministrazione Comunale pone i maggiori interessi sono:

- miglioramento della gestione delle forniture energetiche al patrimonio di proprietà comunale;
- ammodernamento degli impianti inefficienti e ristrutturazioni in senso efficiente degli immobili di proprietà;
- risparmio nell'illuminazione pubblica;<sup>4</sup>
- campagne formative ai cittadini per stimolare comportamenti ambientalmente attenti;
- promozione della qualità energetica degli edifici al fine di addivenire alla certificazione energetica degli edifici.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Con delibera di Giunta Comunale n.77 del 5.3.2007, è stata affidato l'incarico per il rinnovo degli impianti di illuminazione pubblica sul territorio cittadino, con sostituzione di 4.373 armature esistenti da luce bianca con nuove ai vapori di sodio (luce gialla) che consentirà un abbattimento dei consumi pari al 26,92% annuo.

<sup>5</sup> Per promuovere una progettazione ecosostenibile che consenta di contenere gli inutili costi collettivi e sanitari, di depurazione, di infrastrutture, di risorse energetiche naturali, il Comune ha approvato nell'ottobre 2008 una Variante al Regolamento edilizio riguardante gli Aspetti Ambientali nella quale vengono riconosciuti incentivi agli interventi ecosostenibili e biocompatibili, per i vantaggi sociali apportati, ricompensando l'impegno di ricerca progettuale, il cambiamento di prassi costruttiva e le maggiori spese dovute agli apporti qualitativi introdotti. ti qualitativi introdotti.

## Obiettivi quantitativi di sviluppo



## **Le previsioni insediative**

### **Le previsioni della popolazione al decennio: introduzione**

Per operare le previsioni insediative a Gallarate nel prossimo quinquennio si è analizzata la struttura della popolazione nelle sue principali componenti demografiche, saldi annuali di natalità, mortalità, migratori, e soprattutto la struttura della popolazione per classi di età.

La dinamica interna della popolazione residente è stata altresì riguardata sia in termini complessivi, sia in relazione alla componente della popolazione immigrata regolarmente presente, che costituisce una parte significativa della popolazione residente in quanto rappresenta il 12,8% della popolazione (2009); l'insediamento strutturale della popolazione immigrata costituisce il fenomeno demografico di più rilevante interesse in quanto è stato esso a garantire l'inversione della tendenza registrata nell'ultimo decennio, che ha portato ad un incremento della popolazione ed ad un accrescimento della popolazione in più giovane età.

Tuttavia, per stimare la dinamica della popolazione al decennio risulta necessario inquadrare il fenomeno su una scala più vasta, soprattutto al fine di valutare l'incidenza che nei prossimi anni continuerà ad avere il saldo migratorio rispetto al valore complessivo della popolazione residente e alla struttura della popolazione, dato quest'ultimo particolarmente significativo ai fini della determinazione dei bisogni espressi dalla popolazione e dei servizi sociali che devono essere garantiti.

Tale inquadramento più generale passa attraverso la lettura della dinamica della popolazione su base nazionale e sulle previsioni che, in relazione ad essa, l'ISTAT ha sviluppato sia su scala nazionale al 2050, sia su scala regionale.

Per confronto, si è inoltre riguardata la previsione che alla fine degli anni Novanta la Regione Lombardia ha effettuato a scala provinciale e a livello comunale; confronto che è risultato assai significativo in relazione alla sottostima complessiva che ne è derivata per i successivi esiti indotti dalla crescita e dal radicamento della componente migrante<sup>6</sup>.

### **Il quadro nazionale e le previsioni demografiche**

Quel che risulta dal dato di popolazione al 2009 è che il sostanziale temuto declino demografico previsto negli anni Novanta su scala nazionale<sup>7</sup> non si è verificato: all'inizio del 2009 la popolazione contava oltre 60 milioni di abitanti<sup>8</sup>. L'Italia è dunque attualmente il quinto Paese

---

<sup>6</sup> Regione Lombardia, Direzione Generale Presidenza Programmazione Statistica, ricerche e osservatori, "Previsioni della Popolazione 2001-2021".

<sup>7</sup> La popolazione italiana è rimasta sostanzialmente invariata tra il 1981 e il 2001 (crescita zero), per poi riprendere ad aumentare nel primo decennio del III millennio, soprattutto grazie all'immigrazione.

All'indomani dell'Unità, la popolazione italiana ammontava a poco più di 22 milioni. La crescita della popolazione fu abbastanza lenta negli ultimi decenni dell'Ottocento anche a causa dell'elevato numero di persone che emigravano all'estero. Nel Novecento, fino agli anni settanta l'aumento demografico fu invece più sostenuto e, a differenza della Francia, le perdite umane delle due Guerre mondiali non incisero molto.

<sup>8</sup> Secondo i dati ISTAT l'Italia al 31 dicembre 2008 contava 60.045.068. abitanti. Le femmine erano 30.892.645 e i maschi 29.152.423. Alla fine del 2007 i residenti erano 59.619.290, quindi tra il 2007 e il 2008 la popolazione è cresciuta di 425.778 unità (+7,1‰).

europeo per popolazione dopo Russia, Germania, Francia e Regno Unito. L'Italia è anche il 23° Paese più popoloso al mondo.

La struttura della popolazione, ben illustrata dalla rappresentazione grafica della "piramide delle età"<sup>9</sup>, mostra i segni preoccupanti di una forte erosione alla base tipica della maggior parte delle Nazioni sviluppate, assumendo quella che viene chiamata "forma a trottola". Questo fenomeno, costituito dall'invecchiamento della popolazione, è dovuto alla diminuzione del tasso di natalità e al contemporaneo aumento del tasso di mortalità.

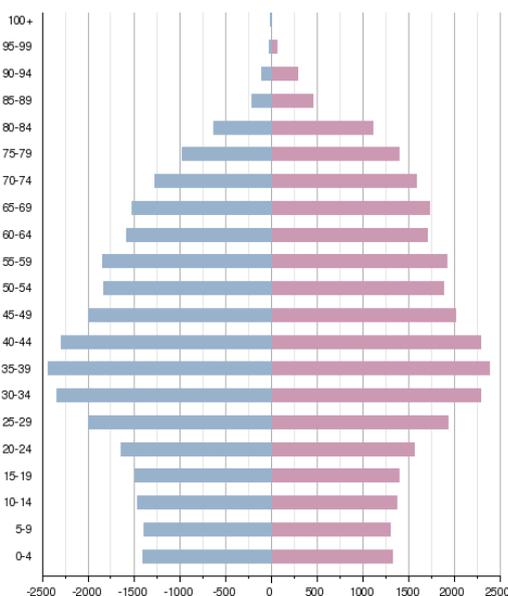


Grafico 1 - Piramide di età della popolazione Italia al 2005

Le fasce di popolazione più numerose sono quelle degli italiani nati durante il boom demografico degli anni sessanta. Allo stesso modo, nell'ultimo decennio la natalità in Italia ha registrato una crescita costante e consistente, attribuita al tasso di fecondità delle donne immigrate, che garantiscono il ricambio generazionale (2,51 figli per donna), a differenza di quanto avviene per le italiane (1,26 figli in media).

<sup>9</sup> La piramide delle età descrive la distribuzione per età di una popolazione. Solitamente si tratta di due istogrammi ruotati e riprodotti in modo simmetrico attorno all'asse che rappresenta le età. L'asse "delle x" (ascissa) indica l'ammontare della popolazione in ciascuna classe di età e viene riprodotta una volta nel senso ordinario (crescente verso destra) e una volta nel senso opposto (crescente verso sinistra).

Dalla forma di una piramide delle età si può "leggere" la storia demografica di oltre mezzo secolo (circa 70-90 anni) di una popolazione a seconda della forma si deduce:

- ridotta mortalità con nascite costanti (al limite si ottiene un rettangolo)
- ridotta mortalità con nascite in calo (al limite un trapezio con la base inferiore più corta)
- elevata mortalità infantile (base molto larga che si restringe prima molto velocemente e poi meno velocemente)
- elevata mortalità generale (tipica forma piramidale che dà il nome al tutto)
- singole particolarità mostrano improvvisi e brevi cali di natalità dovuti alle guerre o altri eventi particolari ("incisioni" simili per uomini e donne)
- immigrazioni o emigrazioni in età lavorativa (squilibrio tra uomini e donne in ampie fasce di età contigue).

Secondo le ultime previsioni aggiornate dell'Istituto nazionale di statistica la fecondità in Italia è in significativa crescita. L'aumento riguarda sia le donne italiane che le straniere, coinvolgendo in misura maggiore le regioni settentrionali (1,45 nel 2008), dove maggiore è la componente della popolazione immigrata, rispetto a quelle del Meridione (1,35).

Il tasso di natalità dell'Italia nel suo complesso è stato nel 2008 del 9,6 per mille. A livello regionale, al terzo posto si collocano appaiate Lombardia e Valle d'Aosta (10,2 per mille), mentre il tasso di natalità più elevato si rileva in Trentino-Alto Adige (10,7 per mille) seguito a breve distanza dalla Campania (10,5).

L'11,4% delle nascite avvenute nel 2007 ha riguardato bambini stranieri.

Il tasso di mortalità nazionale è del 9,7 per mille. La regione con il valore più alto è la Liguria (13,4‰), seguita da Friuli-Venezia Giulia (11,6‰), Umbria e Toscana (11,3‰) e Molise (11,2‰). I tassi più bassi si riscontrano in Trentino-Alto Adige e Puglia (8,4‰), Campania (8,5‰), Sardegna (8,6‰) e Calabria (9,0‰).

La popolazione italiana, che è stata sostanzialmente stabile durante gli anni Ottanta, ha ricominciato a salire a partire dagli anni Novanta. Negli ultimi anni la crescita è stata più pronunciata ed è stata causata quasi esclusivamente dall'immigrazione, in quanto il saldo naturale è stato o negativo o di poco superiore a zero.

Anno	Popolazione 1° gennaio	Popolazione 31 dicembre	Saldo naturale	Saldo migratorio	Variazione
<b>2002</b>	56.993.742	57.321.070	-19.195	346.523	+5,7‰
<b>2003</b>	57.321.070	57.888.245	-42.405	609.580	+9,9‰
<b>2004</b>	57.888.245	58.462.375	15.941	558.189	+9,9‰
<b>2005</b>	58.462.375	58.751.711	-13.282	302.618	+4,9‰
<b>2006</b>	58.751.711	59.131.287	2.118	377.458	+6,5‰
<b>2007</b>	59.131.287	59.619.290	-6.868	494.871	+8,3‰
<b>2008</b>	59.619.290	60.045.068	-8.467	434.245	+7,1‰

Tabella 1 - Saldo naturale e migratorio in Italia dal 2002 al 2008

Non è quindi causale che le previsioni ISTAT della popolazione a livello nazionale, elaborate durante la fase di sostanziale stagnazione rilevata tra il 1981 e il 2001, prevedessero che solo al 2021 nell'ipotesi "Alta" la popolazione italiana avrebbe superato i 60 milioni di abitanti.

Si è sostanzialmente sottostimato il fenomeno migratorio in quanto in Italia la popolazione residente straniera (poco meno di 4 milioni di persone) rappresenta al 1° gennaio 2009 il 6,5 per cento del totale dei residenti ed è più che raddoppiata tra il 2001 e il 2008.

Nello stesso periodo i valori del tasso migratorio estero passano da 3,0 a 7,5 ogni mille abitanti.

La forte crescita della presenza straniera, registrata negli ultimi anni anche per effetto delle procedure di regolarizzazione degli immigrati irregolari adottate dal nostro Paese, fa sì che il

fenomeno attualmente manifesti un'incidenza confrontabile con quella di altre importanti paesi europei, storicamente caratterizzati da consistenti e consolidati flussi migratori in ingresso.

Secondo l'Istat i cittadini stranieri residenti, dopo un aumento annuale di circa mezzo milione di unità, all'inizio del 2008 sono quasi 3.433.000, inclusi i comunitari: il 62,5% nel Nord (più di 2 milioni), il 25% nel Centro e il 12,5% nel Mezzogiorno. Le regioni con un maggior numero di immigrati stranieri sono la Lombardia (815.000 residenti e circa 910.000 presenze regolari) e il Lazio (391.000, 423.000).

Considerando gli immigrati che non hanno ancora acquisito la residenza, per il cui ottenimento si richiede spesso più di un anno, si registra un numero superiore di immigrati regolarmente presenti, che oscilla tra i 3.800.000 e i 4.000.000, con una incidenza del 6,7% leggermente al di sopra della media UE <sup>10</sup>.

La prima collettività, raddoppiata in due anni, è quella romena (625.000 residenti e quasi 1 milione di presenze regolari), seguita da quella albanese (402.000) e marocchina (366.000); un poco al di sopra e un poco al di sotto delle 150.000 unità si collocano, rispettivamente, le collettività cinese e ucraina.

Un indicatore di stabilità è il crescente investimento per l'acquisto della casa. Tra gli italiani 8 su 10 sono proprietari di casa, mentre tra gli immigrati lo è solo 1 su 10, ma il divario è in continua diminuzione. Tutto lascia intendere che gli immigrati resteranno stabilmente in Italia e saranno sempre più numerosi: per questo motivo si attribuisce all'immigrazione una dimensione strutturale e il termine "straniero" diventa sempre meno idoneo a qualificare una presenza così radicata.

La dimensione globale delle grandi città italiane anticipa quello che sarà il futuro nel resto del paese. A Milano l'incidenza degli stranieri è del 14% e 1 ogni 4 è minore (quasi 50.000 su un totale di 200.000), mentre a Roma l'incidenza si attesta sul 10% e l'intera popolazione immigrata raggiunge le 300.000 unità <sup>11</sup>.

### Previsioni della popolazione in Lombardia

La popolazione utilizzata dall'Istat come base per le elaborazioni <sup>12</sup> è quella delle stime regionali al 1° gennaio 2001. L'impianto metodologico della stima è di tipo *cohort-component* e le componenti demografiche considerate sono quelle della fecondità, mortalità, migrazioni interne e con l'estero.

Sono state considerate tre ipotesi: un'ipotesi centrale, una bassa, una alta <sup>13</sup>.

---

<sup>10</sup> Caritas/Migrantes, Immigrazione. Dossier statistico 2008, Edizioni IDOS

<sup>11</sup> Idem

<sup>12</sup> Le previsioni ISTAT di seguito riportate sono a cura di Marco Marsili e Maria Pia Sorvillo.

<sup>13</sup> Nell'**ipotesi bassa** si prefigura uno scenario caratterizzato da scarsa crescita economica e da scarsa attenzione ai problemi sociali: in questo contesto si immagina che il ritmo di miglioramento della sopravvivenza subirà un rallentamento e che la fecondità non mostrerà alcun segno di ripresa, anzi subirà un'ulteriore flessione. Si ipotizza una sorta di stagnazione anche nel campo delle migrazioni: i flussi migratori tra le regioni, così come quelli con l'estero, saranno di dimensioni più modeste per la scarsa "attrattività" delle destinazioni. A questo scenario corrisponde il minimo di popolazione, con la struttura per età più squilibrata.

Nell'**ipotesi alta** si parte da uno scenario opposto, in cui una vivace crescita economica offra l'opportunità di rafforzare gli investimenti anche nel campo sociale e sanitario. Si ipotizza perciò un incremento della sopravvivenza più

L'ipotesi centrale costituisce la previsione alla quale si attribuisce il maggior grado di affidabilità, in quanto per ogni componente si è considerato l'andamento futuro più probabile, le due ipotesi alternative sono sviluppate con l'intenzione di definire il campo di variazione all'interno del quale si collocherà verosimilmente la popolazione futura, descrivendo i risultati demografici di diverse evoluzioni delle principali componenti della dinamica demografica.<sup>14</sup>

Nel prospetto che segue, sono riportate in sintesi le principali caratteristiche delle tre ipotesi alternative, con i valori che i principali parametri demografici assumono per l'anno 2030 per la Lombardia e per l'Italia.

---

importante che non nella ipotesi centrale e una notevole ripresa della fecondità. Inoltre questo scenario prevede un più intenso movimento di popolazione tra le regioni e una maggiore forza attrattiva dell'Italia nei confronti degli immigrati dall'estero. In questo scenario si ottiene il massimo della popolazione, e la struttura per età più equilibrata.

<sup>14</sup> Per sviluppare l'evoluzione futura delle componenti demografiche nell'ipotesi centrale per le previsioni della mortalità lo studio regionale ha fatto riferimento al modello di Lee-Carter, di tipo età periodo, particolarmente valido in termini di parsimoniosità e precisione. Le ipotesi evolutive sono di un ulteriore miglioramento dei livelli di sopravvivenza sia per gli uomini sia per le donne, che si realizzano secondo gli andamenti specifici di ciascuna regione fino al 2030. In seguito, si ipotizza uno scenario di costanza dei livelli di sopravvivenza raggiunti.

Per quanto riguarda la fecondità, lo studio ha fatto riferimento ad un modello per generazione ed ordine di nascita. Questo tipo di approccio permette di tenere in debita considerazione i mutamenti del calendario riproduttivo (in particolare il fenomeno della posticipazione delle nascite) ed anche di definire ipotesi coerenti in termini di dimensioni medie della discendenza. È stata posta particolare attenzione alla metodologia che ha permesso la determinazione dei tassi di fecondità di primo ordine, esplicitando il processo di recupero che vede lo spostamento dopo i 29 anni di età di una parte delle nascite non realizzate nelle età più giovani. In generale, si ipotizza una ripresa della fecondità nei primi anni del Duemila, più sensibile nelle regioni caratterizzate da un livello di fecondità particolarmente basso.

Le migrazioni interne sono trattate secondo un approccio multidimensionale, che permette di considerare simultaneamente le aree di origine e destinazione dei flussi migratori e di definire gli ingressi in una determinata area come somma delle uscite con quella destinazione da tutte le altre aree del sistema.

Le probabilità di migrazione specifiche per età, sesso e regione di residenza, stimate sulla base dell'analisi delle strutture e dei livelli della seconda metà degli anni '90, sono mantenute costanti per l'intero periodo di previsione.

Infine le migrazioni con l'estero sono state considerate in due fasi: la prima riguarda i flussi in uscita dall'Italia, che vengono stimati dal modello delle migrazioni interne, dove l'estero è una delle possibili destinazioni delle emigrazioni dalle regioni italiane; la seconda riguarda gli ingressi dall'estero, sia di italiani sia di cittadini stranieri. Per questa seconda parte, l'Istat ha proceduto ad un'analisi delle serie storiche relative agli anni '80 e '90, che tenesse conto dei diversi procedimenti di sanatoria e di regolarizzazione che si sono succeduti. Sulla base di quest'analisi e di una disamina delle più recenti decisioni governative in tema di migrazioni, si è fissata una quota annuale di nuovi ingressi, di cui 121 mila cittadini stranieri, tenuta poi costante per l'intero periodo di previsione.

Regione	Numero medio di figli per donna	Speranza di vita alla nascita		Saldo Migratorio	
		Uomini	Donne	Interno	Con l'estero
<b>Ipotesi Centrale</b>					
Lombardia	1,28	82,4	89,0	4.975	26.600
<b>ITALIA</b>	<b>1,41</b>	<b>81,4</b>	<b>88,1</b>	<b>0</b>	<b>118.690</b>
<b>Ipotesi Bassa</b>					
Lombardia	1,11	79,2	86	2.748	19.371
<b>ITALIA</b>	<b>1,13</b>	<b>78,8</b>	<b>85,4</b>	<b>0</b>	<b>88.764</b>
<b>Ipotesi Alta</b>					
Lombardia	1,49	85,5	91,8	6.999	36.768
<b>ITALIA</b>	<b>1,65</b>	<b>84</b>	<b>90,5</b>	<b>0</b>	<b>162.229</b>

Tabella 2 - Previsioni Istat al 2030 delle componenti demografiche in Lombardia e in Italia

Su questa base le previsioni di popolazione della Lombardia risultano riportate nella seguente tabella:

Previsioni ISTAT della Popolazione Residente in Lombardia				
Anno	2001	2010	2015	2021
<b>Ipotesi Centrale</b>	9.121.714	9.363.222	9.408.706	9.391.786
<b>Ipotesi Bassa</b>	9.121.714	9.200.833	9.113.091	8.917.781
<b>Ipotesi Alta</b>	9.121.714	9.561.248	9.760.068	9.951.987

Tabella 3 - Previsioni Istat della Popolazione Residente in Lombardia fino al 2021

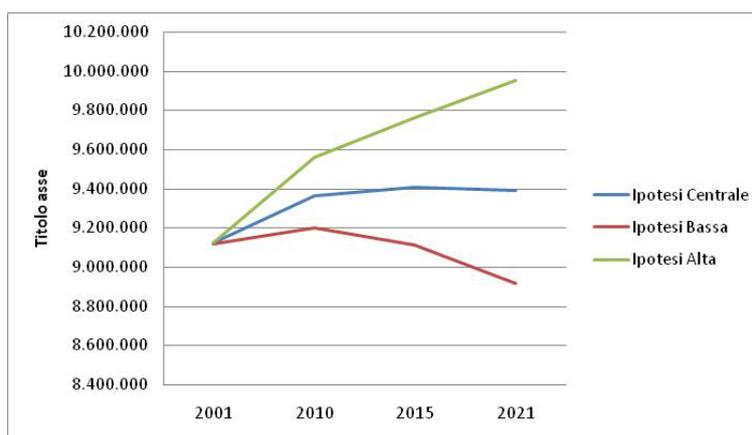


Grafico 2 - Previsioni ISTAT della Popolazione Residente in Lombardia al 2021

### Previsioni della popolazione a Gallarate

Ai fini del dimensionamento del Piano di Governo del Territorio si è proceduto ad effettuare una previsione di popolazione al 2015 e al 2020.

Il metodo prescelto è di tipo *cohort-component* e tiene conto delle componenti demografiche principali di mortalità, natalità, considerando la diversa propensione della popolazione italiana rispetto a quella straniera residente.

Le previsioni della popolazione di Gallarate tengono conto degli andamenti anagrafici, della composizione della popolazione per fasce di età e sono valutati in relazione alle tendenze generali della popolazione regionale e provinciale. 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 fascia in età lavorativa compresa tra i 25 e i 55 anni.

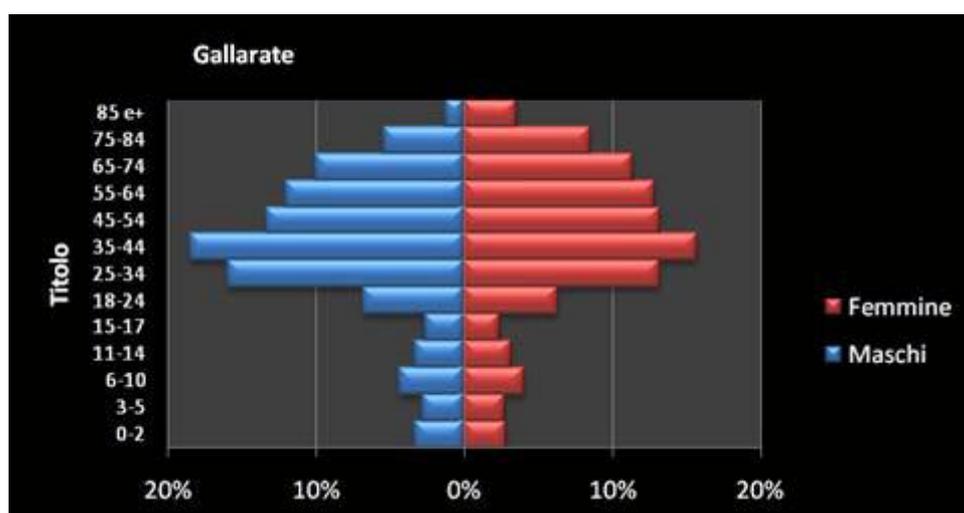


Grafico 3 - Piramide di età a Gallarate nel 2008

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.

L'**ipotesi centrale** si basa sui valori medi 2003-2009 prevedendo per la popolazione italiana un tasso di natalità pari allo 0,89% ed un tasso di mortalità dell'1,02%. Per la popolazione straniera un tasso di natalità del 2,54% ed un tasso di mortalità dello 0,09%.

L'**ipotesi alta** prevede per la popolazione italiana una tendenza all'aumento del tasso di natalità che si mantiene mediamente attorno all'1,00% ed un tasso di mortalità dello 0,87%. Per la popolazione straniera un tasso di natalità più alto della precedente media, pari al 2,59% ed un tasso di mortalità crescente che tiene conto del relativo invecchiamento della popolazione, e si mantiene pari allo 0,14%.

L'**ipotesi bassa** per la popolazione italiana si basa sui valori medi 2003-2009 prevedendo un tasso di natalità della pari allo 0,89% ed un tasso di mortalità dell'1,01%. Per la popolazione straniera un tasso di natalità più basso, attorno al 2,30% ed un tasso di mortalità accresciuto dello 0,50%.

Nell'ipotesi centrale, o mediana, si ha una crescita della popolazione di 1.387 abitanti, nell'ipotesi alta una crescita di 2.637 abitanti e nell'ipotesi bassa una crescita di soli 834. Tutte le tre ipotesi sono relative ad un saldo migratorio pari a zero, pertanto la dinamica migratoria, ai fini delle previsioni di popolazione andrà stimata separatamente.

<b>Anno</b>	<b>Ipotesi centrale</b>	<b>Ipotesi alta</b>	<b>Ipotesi bassa</b>
<b>2009</b>	51.128	51.128	51.128
<b>2010</b>	51.232	51.347	51.193
<b>2015</b>	51.817	52.500	51.548
<b>2020</b>	52.515	53.766	51.963

Tabella 4 - Previsioni della popolazione di Gallarate nelle 3 ipotesi

<b>Anno</b>	<b>Ipotesi centrale</b>	<b>Ipotesi alta</b>	<b>Ipotesi bassa</b>
<b>2010</b>	104	219	65
<b>2015</b>	689	1.372	420
<b>2020</b>	1.387	2.638	835

Tabella 5 - Incrementi della popolazione di Gallarate rispetto al 2009 nelle 3 ipotesi

## Obiettivi quantitativi di sviluppo

ANNO	Popolazione residente							Popolazione straniera							Popolazione di nazionalità italiana						
	Maschi	Femmine	Totale	Nati	Morti	Tasso di natalità	Tasso di mortalità	Maschi	Femmine	Totale	Nati	Morti	Tasso di natalità	Tasso di mortalità	Maschi	Femmine	Totale	Nati	Morti	Tasso di natalità	Tasso di mortalità
2009	n.d.	n.d.	51.128	560	463	1,10%	0,91%	n.d.	n.d.	6.546	165	9	2,51%	0,14%	n.d.	n.d.	44.583	395	454	0,89%	1,02%
2008	24.653	26.144	50.797	565	495	1,11%	0,97%	3.222	2.845	6.067	145	4	2,39%	0,07%	21.431	23.299	44.730	420	491	0,94%	1,10%
2007	24.351	25.805	50.156	537	391	1,07%	0,78%	2.872	2.520	5.392	155	2	2,87%	0,04%	21.479	23.285	44.764	382	389	0,85%	0,87%
2006	23.973	25.666	49.638	533	458	1,07%	0,92%	2.526	2.239	4.765	145	3	3,04%	0,06%	21.447	23.427	44.873	388	455	0,86%	1,01%
2005	23.776	25.571	49.347	491	460	0,99%	0,93%	2.236	1.961	4.197	87	4	2,07%	0,10%	21.540	23.610	45.150	404	456	0,89%	1,01%
2004	23.507	25.420	48.927	506	462	1,03%	0,94%	1.965	1.715	3.680	97	3	2,64%	0,08%	21.542	23.705	45.247	409	459	0,90%	1,01%
2003	23.208	25.288	48.496	476	512	0,98%	1,06%	1.562	1.426	2.988	68	1	2,28%	0,03%	21.646	23.862	45.508	408	511	0,90%	1,12%
2002	n.d.	n.d.	47.964	454	467	0,95%	0,97%	1.239	1.126	2.365	47	4	1,99%	0,17%	n.d.	n.d.	45.599	407	463	0,89%	1,02%
2001	22.745	24.639	47.384	419	435	0,88%	0,92%	1.080	951	2.031	37	-	1,82%	0,00%	21.665	23.688	45.353	382	435	0,84%	0,96%
2000	n.d.	n.d.	46.870	397	462	0,85%	0,99%	897	824	1.721	35	-	2,03%	0,00%	n.d.	n.d.	45.149	362	462	0,80%	1,02%
1999	22.102	24.180	46.282	350	467	0,76%	1,01%	720	691	1.411	25	1	1,77%	0,07%	21.382	23.489	44.871	325	466	0,72%	1,04%

Tabella 6 - Dinamica della popolazione di Gallarate nei movimenti anagrafici 1999-2009

IPOTESI	ANNO	Popolazione residente					Popolazione straniera					Popolazione di nazionalità italiana				
		Totale	Nati	Morti	Tasso di natalità	Tasso di mortalità	Totale	Nati	Morti	Tasso di natalità	Tasso di mortalità	Totale	Nati	Morti	Tasso di natalità	Tasso di mortalità
CENTRALE	2020	52.515	604	455	1,15%	0,87%	8.550	212	7	2,54%	0,09%	43.965	392	447	0,89%	1,02%
	2015	51.817	582	457	1,12%	0,88%	7.573	188	6	2,54%	0,09%	44.244	394	450	0,89%	1,02%
	2010	51.232	564	460	1,10%	0,90%	6.707	167	6	2,54%	0,09%	44.525	397	455	0,89%	1,02%
ALTA	2020	53.766	667	405	1,24%	0,75%	8.541	216	12	2,59%	0,14%	45.224	452	393	1,00%	0,87%
	2015	52.500	640	401	1,22%	0,76%	7.568	191	10	2,59%	0,14%	44.931	449	390	1,00%	0,87%
	2010	51.347	615	397	1,20%	0,77%	6.706	169	9	2,59%	0,14%	44.641	446	388	1,00%	0,87%
BASSA	2020	51.963	572	484	1,10%	0,93%	7.965	180	39	2,30%	0,50%	43.998	392	445	0,89%	1,01%
	2015	51.548	559	483	1,08%	0,94%	7.285	165	36	2,30%	0,50%	44.263	394	448	0,89%	1,01%
	2010	51.193	547	483	1,07%	0,94%	6.664	151	33	2,30%	0,50%	44.529	397	450	0,89%	1,01%

Tabella 7 - Gallarate. Previsioni della popolazione al 2015 e al 2020 nelle 3 ipotesi

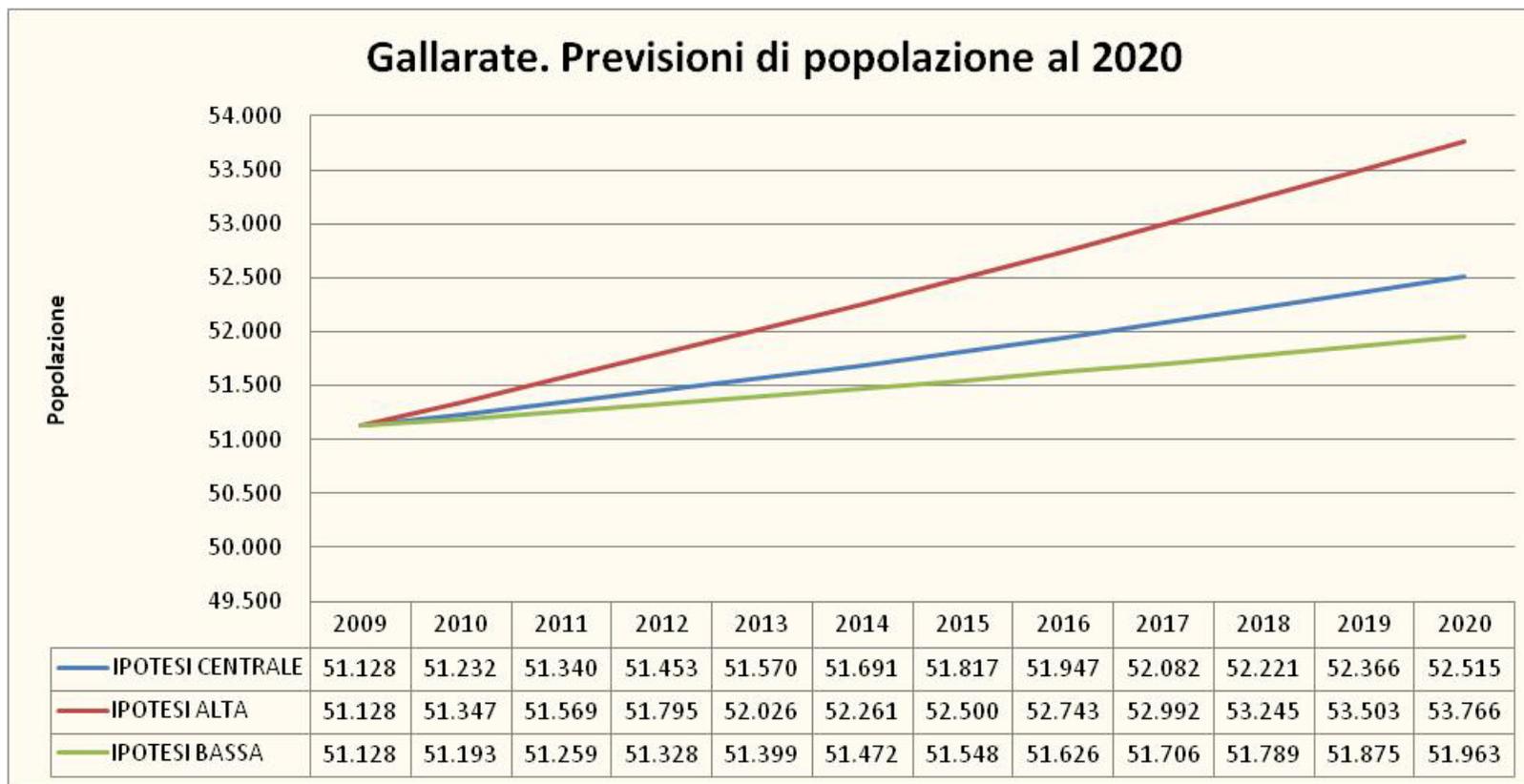


Grafico 4 - Popolazione al 2020 a Gallarate nelle 3 ipotesi al netto del saldo migratorio

### La componente migratoria e la stima complessiva della popolazione

Tutte le tre ipotesi formulate, Centrale, Alta e Bassa hanno come costante l'ipotesi di un saldo migratorio nullo. È di tutta evidenza che le dinamiche che possono contrassegnare la dinamica migratoria, come si è visto nelle linee di tendenza registrate a livello regionale e provinciale, riguarda soprattutto la componente proveniente direttamente dall'estero (51,7% delle iscrizioni anagrafiche di stranieri nel 2007 a livello provinciale) anche in relazione alla progressiva importanza dei ricongiungimenti familiari.

Altro elemento di rilievo è il forte aumento degli stranieri che acquisiscono la cittadinanza italiana con un contingente destinato ad aumentare significativamente per il progressivo aumento dell'anzianità migratoria degli stranieri presenti sul territorio provinciale dove gli stranieri con anzianità migratoria superiore ai 10 anni (rapportata all'anno di ingresso in Italia) rappresenta, nel 2007, il 27% dei possessori di titolo di soggiorno.

Anno	Saldo naturale	Saldo migratorio
1999	117	263
2000	-65	507
2001	-16	530
2002	-13	557
2003	-36	568
2004	44	387
2005	31	389
2006	75	216
2007	146	371
2008	70	571
2009	85	246

Tabella 8 – Gallarate. Saldo naturale e migratorio tra il 1999 e il 2009

In assenza di riferimenti certi, la stima al 2015 può essere condotta sulla base della media del saldo tra gli iscritti e i cancellati anagrafici degli ultimi anni.

Se tale stima fosse condotta sulla media degli ultimi 10 anni, che sconta gli alti valori compresi tra il 2000 e il 2003, si avrebbe un valore medio annuo di 434 abitanti, se invece condotta sulla media degli ultimi 5 anni porterebbe ad un incremento annuo di circa 360 abitanti.

Ne risulta che al 2015 si avrebbe un incremento di popolazione, dovuto al solo saldo migratorio, compreso tra 1.790 e 2.170 abitanti.

Scartando le Ipotesi Alta e Bassa, e considerando esclusivamente l'Ipotesi Centrale, che prevede al quinquennio un incremento di 689 abitanti, la previsione complessiva di popolazione al 2015 risulta compresa tra i 2.480 e i 2.860 abitanti.

## Un confronto con le previsioni di popolazione regionali

Il più recente studio della Regione Lombardia<sup>15</sup> relativo alle previsioni della popolazione 2008-2030 consente di operare alcune valutazioni di confronto.

Combinando le possibili evoluzioni delle singole componenti demografiche che agiscono sulla variazione di consistenza e struttura della popolazione, lo studio propone 4 differenti ipotesi di previsione, che nascono dalla combinazione di due ipotesi formulate rispetto alla fecondità (costante e crescente) e due per i movimenti migratori (nel primo caso, in seguito chiamato B, si tiene conto solo del recente passato, mentre nell'ipotesi A si considera un intervallo più ampio); viceversa le ipotesi concernenti la mortalità sono le medesime in tutti gli scenari prospettati.

Nella seguente tabella sono riassunte le caratteristiche delle diverse ipotesi.

Movimenti migratori	Fecondità costante	Fecondità crescente
<b>Movimenti migratori A</b>	Ipotesi 1	Ipotesi 3
<b>Movimenti migratori B</b>	Ipotesi 2	Ipotesi 4

Tabella 9 - Descrizione delle quattro ipotesi di previsione

Le ipotesi considerate per l'evoluzione nel tempo della fecondità sono due: costante ai livelli attuali, in tutto l'arco di previsione, progressivamente crescente nel tempo.

La stima della fecondità attuale si basa sulla consueta procedura di estrapolazione delle più recenti dinamiche. Per ogni singola provincia della Lombardia il calendario (cioè la scansione temporale con cui si manifestano le nascite nelle età feconde delle donne) è ricavato come media dei due calendari più recenti, 2006 e 2007. Mentre il calendario è mantenuto costante per tutti i comuni della stessa provincia, l'intensità complessiva delle nascite, invece, è stimata per ogni comune.

Tale stima è ottenuta con il metodo delle generazioni femminili in età feconda, sulla base dei risultati di fonte anagrafica riferiti al biennio 2006-2007. Per ridurre la variabilità della stima dovuta alla scarsa numerosità delle popolazioni (e quindi degli eventi nascite) dei comuni di piccola dimensione, si è scelto di escludere i valori esterni all'intervallo, centrato sulla media, di ampiezza pari al doppio dello scarto quadratico medio dei valori: i valori esclusi sono sostituiti dagli estremi dell'intervallo.

Nelle ipotesi di previsione a fecondità costante, sia il calendario che l'intensità vengono mantenuti costanti, per ogni comune, per tutto l'intervallo di previsione.

L'ipotesi di fecondità in ripresa prevede invece il calendario costante, per ogni provincia, per tutto l'intervallo di previsione, mentre l'intensità della fecondità, per ciascun comune, è stimata attraverso una funzione logistica che prevede il raggiungimento della soglia pari a 1,8 figli per donna nell'arco del periodo di previsione; tale soglia è stata mutuata dalle previsioni provinciali Istat, scenario centrale.

Nelle quattro ipotesi considerate lo studio della Regione Lombardia prevede per Gallarate al 2015:

<sup>15</sup> Il lavoro di previsione è stato svolto da un gruppo di lavoro istituito presso CeSDES s.a.s e coordinato da Gian Carlo Blangiardo.

Movimenti migratori	Fecondità costante	Fecondità crescente
Movimenti migratori A	54.096	54.273
Movimenti migratori B	52.316	52.484

Tabella 10 - Previsioni regionali della popolazione di Gallarate al 2015

Nelle quattro ipotesi considerate lo studio della Regione Lombardia prevede una popolazione a Gallarate al 2030 quanto riportato nella seguente tabella.

Movimenti migratori	Fecondità costante	Fecondità crescente
Movimenti migratori A	55.925	57.406
Movimenti migratori B	51.846	53.204

Tabella 11 - Previsioni regionali della popolazione di Gallarate al 2030

Dal confronto con le previsioni regionali della popolazione al 2015 risulta che la nostra ipotesi Alta coincide con la previsione regionale dell'ipotesi con fecondità crescente e saldo migratorio considerato in un intervallo ampio, mentre il valore da noi accreditato come maggiormente attendibile (ipotesi centrale), e utilizzato ai fini del dimensionamento del PGT, risulta confermato sia dall'ipotesi regionale con fecondità costante sia da quella con fecondità crescente, entrambe unite a movimenti migratori considerati in un intervallo di tempo più ampio di quello riscontrato in un recente passato.

## **Le previsioni edificatorie**

### **Le previsioni di edilizia residenziale**

Ai fini della previsione di edilizia residenziale nel prossimo quinquennio, con uno standard di 150 m<sup>3</sup> per abitante si ricaverebbe un fabbisogno residenziale compreso tra i 373.000 e i 429.000 m<sup>3</sup> nell'arco del quinquennio ed un valore medio annuo compreso tra i 74.500 e gli 85.800 m<sup>3</sup>.

Tra il 1996 e il 2008 il volume residenziale complessivamente costruito è stato di 1.021.680 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> e 112.212 m<sup>3</sup>.

Ne risulta che, se si escludono le punte del 1999 e del 2001, il valore medio è di 67.000 m<sup>3</sup> per anno, mentre la media generale è di 78.600 m<sup>3</sup> per anno.

La media dei 67.000 m<sup>3</sup> per anno è stata superata costantemente tra il 2002 e il 2007, ed ha registrato una flessione del 25% nel 2008.

Confrontando il fabbisogno calcolato nelle due alternative di standard per abitante, con la volumetria residenziale realizzata tra il 1996 e il 2008, si osserva che la media dei valori considerati applicando lo standard di 125 m<sup>3</sup> per abitante, pari a 66.790 m<sup>3</sup>, è prossima al valore medio edificatorio degli ultimi 12 anni, calcolato escludendo le punte dell'attività edilizia registrate nel 1999 e nel 2001 (rispettivamente di 110.347 m<sup>3</sup> e 112.212 m<sup>3</sup>), pari a 67.200 m<sup>3</sup>.

D'altra parte, considerando l'andamento dell'edilizia residenziale sempre tra il 1996 e il 2008, si osserva come il volume realizzato si mantenga pressoché costante attorno agli 80.000 m<sup>3</sup> con una leggera tendenza alla diminuzione.

Pertanto il dimensionamento del fabbisogno di edilizia residenziale può essere stimato tra i 350.000 e i 400.000 m<sup>3</sup> nell'arco del quinquennio.

Tale previsione, che sarà in parte colmata dai Piani Attuativi approvati e non ancora avviati, che hanno una consistenza di circa 148.000 mc, pari ad una popolazione insediabile di 987 abitanti, è compensata dai tempi effettivi in cui potrà darsi effettivo compimento alle previsioni insediative entro gli Ambiti di trasformazione, considerando i tempi di approvazione del PGT e quelli di approvazione dei nuovi Piani Attuativi, che dilateranno l'arco temporale di compimento delle previsioni di 2-3 anni.

Infine, in merito alla disponibilità di alloggi di nuova costruzione sfitti o invenduti si osserva che essa è da ascrivere all'attuale fase congiunturale di ristagno dei mercati e, comunque, per i dati fin qui osservati, in attesa di quelli che risulteranno dalla pubblicazione Istat del prossimo censimento del 2011, rappresenta percentualmente una quota fisiologica atta a garantire la mobilità abitativa.

### **Le previsioni di edilizia non residenziale**

Le previsioni non possono essere espresse in termini di fabbisogno ma possono essere di orientamento soprattutto le valutazioni condotte sulla base di quanto è stato realizzato negli ultimi anni. Si sono presi in considerazione i dati disponibili tra il 1996 e il 2008 in un arco significativo di 13 anni.

Tra il 1996 e il 2008 i fabbricati realizzati non destinati a residenza hanno prodotto un volume complessivo di 629.976 m<sup>3</sup> con una media annua di 48.500 m<sup>3</sup> circa.

Tale media è di poco superiore a quella registrata nell'ultimo triennio (2005-2008), risultata pari a 47.500 m<sup>3</sup>, ma inferiore sia al triennio 1996-1998 (70.000 m<sup>3</sup> circa), sia al triennio 2002-2004 (62.700 m<sup>3</sup> circa).

Il picco massimo si è registrato nel 2003 con 95.921 m<sup>3</sup>.

Nel 2005 si ha la singolarità della totale assenza di produzione edilizia non residenziale a fronte dei 74.300 m<sup>3</sup> realizzati di edilizia residenziale.

Nel caso di un insieme di dati bivariati (quindi a due variabili, che in questo caso risultano essere la volumetria e gli anni) rappresentati sotto forma di grafico a dispersione, è possibile approssimare questo insieme di punti ad una relazione lineare.

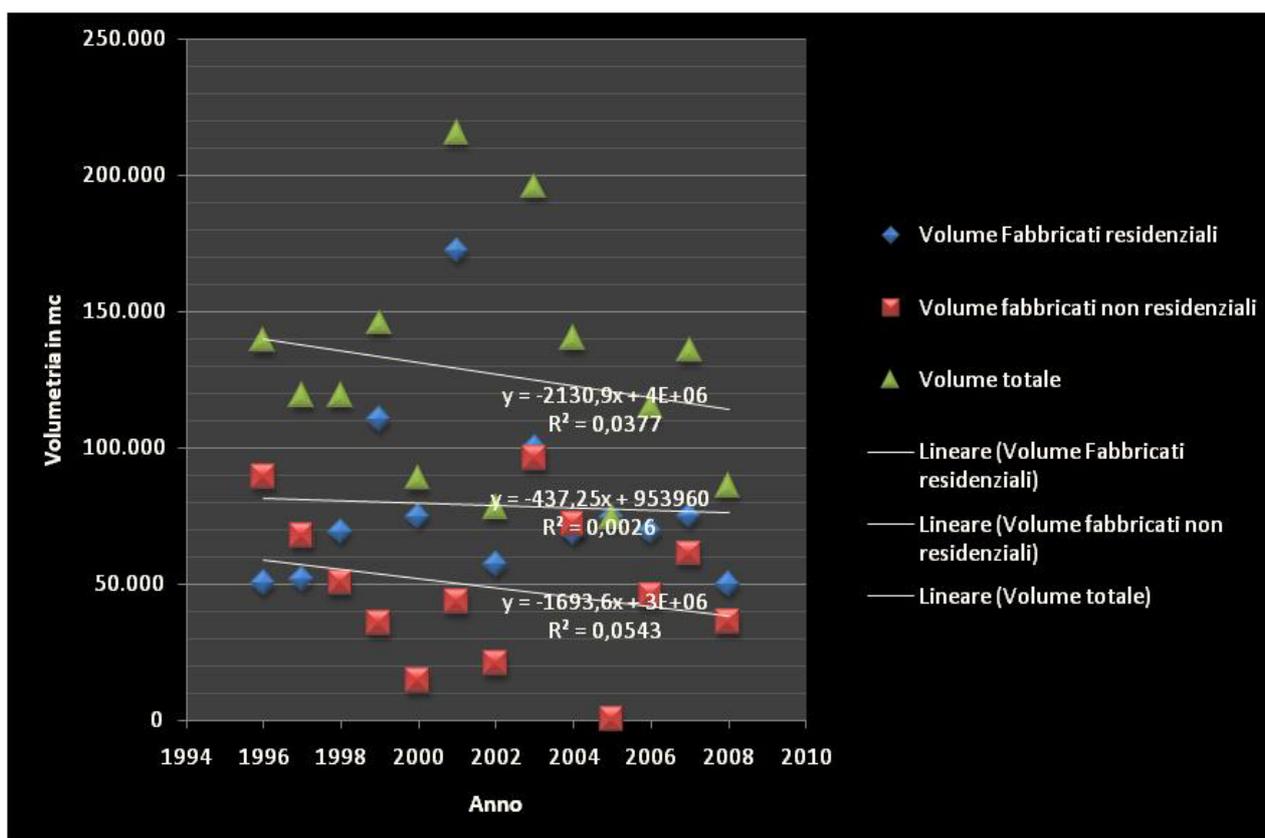


Grafico 5 - Andamento del settore edilizio tra il 1996 e il 2008

Si è operata una interpolazione della serie di dati disponibili utilizzando una funzione matematica che ne approssimi l'andamento.

Lo strumento statistico più adatto è costituito dalla regressione lineare con il metodo dei minimi quadrati in quanto con questa procedura si può determinare la curva che interpoli al meglio la serie di dati campionati, in relazione fra loro. Nel nostro caso la relazione tra i dati è lineare e quindi la migliore curva interpolante è costituita da una retta.

Questa retta, prende il nome di retta di regressione con il metodo dei minimi quadrati, in quanto ha la proprietà di avere minima la somma degli scarti quadratici, ovvero le differenze elevate al quadrato delle singole distanze fra i punti dati e i punti corrispondenti della retta interpolante.

## Obiettivi quantitativi di sviluppo

Più specificatamente minimizzare la somma degli scarti quadratici medi significa minimizzare “l’errore” che inevitabilmente si commette quando si fa un’approssimazione di una specifica situazione reale, e che nel nostro caso è data dalla schematizzazione di un grafico a dispersione con una linea di tendenza che denuncia una flessione dell’andamento generale.

La retta di regressione così ottenuta mostra come si passi da un valore al 1996 di circa 60.000 m<sup>3</sup> ad un valore di circa 40.000 m<sup>3</sup> nel 2008.

Tali valori porterebbero a stimare attendibile, nell’arco del quinquennio, la realizzazione di una volumetria di edilizia non residenziale compresa tra i 200.000 e i 300.000 m<sup>3</sup>.



## Criteri di compensazione, perequazione e incentivazione



## Aspetti generali

### Rendita fondiaria e perequazione

L'istituto della perequazione urbanistica può essere meglio compreso alla luce di come l'urbanistica ha, fino ad un recente passato, affrontato il problema della limitazione o dell'eliminazione della rendita fondiaria.

Risalendo all'etimologia della parola, il termine perequazione deriva dal latino "*peraequationem*" (per-aequare), che significa: «rendere uguale una cosa tra più persone». In altri termini, si tratta della «distribuzione o attribuzione di "qualcosa" a soggetti diversi in base a criteri di equità».

La perequazione non è solo uno strumento di gestione urbanistica; esistono infatti diversi tipi di perequazione:

- giuridica, che consiste nell'uguale trattamento dei cittadini di fronte alla legge ("la legge è uguale per tutti");
- fiscale: equo trattamento dei contribuenti nei confronti del prelievo fiscale (IRPEF: sistema impositivo di tipo proporzionale e progressivo in base agli "scaglioni" di reddito);
- amministrativa: stesso trattamento dei partecipanti ad una gara pubblica attraverso la definizione preliminare dei criteri di valutazione;
- urbanistica: uguale trattamento dei soggetti che -a vario titolo- sono interessati dalle scelte urbanistiche.

Alla base del concetto di rendita fondiaria è l'analisi operata da David Ricardo sul rapporto che intercorre tra diverse aree in ragione del livello di fertilità dei suoli, in quanto i terreni più fertili risultavano essere quelli con una maggiore capacità di remunerazione dei fattori di produzione (lavoro) e con una maggiore capacità di produrre un profitto (rendita).

Il concetto venne meglio chiarito con il modello di Von Thunen che, introducendo il concetto di costo di trasporto legato all'accessibilità dei luoghi ad un centro, mise la natura della rendita in rapporto alla posizione del terreno, spostando così l'attenzione da caratteristiche intrinseche dei suoli (fertilità) a caratteristiche estrinseche (posizionamento).

La rendita fondiaria, dunque, altro non è che l'applicazione del concetto più generale di rendita al bene suolo, ovvero il surplus di valore del bene determinato dalla differenza tra costo e prezzo di vendita, e riguarda l'incremento di valore dello stesso determinato dalla sua posizione relativa e/o dalla sua conformazione urbanistica rispetto al suo valore iniziale/agricolo <sup>16</sup>. La rendita non ha

---

<sup>16</sup> Nella terminologia correntemente utilizzata esistono una "pluralità" di rendite al punto che pare opportuno chiarire e richiamare tale concetto per sgombrare il campo da facili fraintendimenti.

Innanzitutto è necessario distinguere tra le due componenti che formano la rendita fondiaria nel ciclo dell'espansione urbana: la **rendita assoluta**, derivante dal fatto che il suolo (specialmente in presenza di molteplici fattori nel contesto fisico e strumentale in cui è inserito, opere di urbanizzazione, prossimità a suoli già urbanizzati, previsioni degli strumenti urbanistici) è per definizione scarso rispetto alla domanda dello stesso; la **rendita differenziale**, derivante invece dalla precisa collocazione del suolo nella maglia urbana o alla dotazione di infrastrutture e servizi grazie ai quali giova di un maggiore o minore grado di appetibilità sul mercato. A queste viene spesso affiancata la **rendita d'attesa**, o dei suoli in "attesa", ossia il valore che il mercato ritenga possa formarsi sulla base di una previsione urbanistica.

alcuna attinenza con il regime pubblico o privato di proprietà dei suoli, ma è legata ai processi di trasformazione ed espansione della città all'incremento delle dotazioni quali-quantitative del territorio (accessibilità, servizi, qualità urbana, ecc.).

L'assegnazione di diritti edificatori da parte della pianificazione urbana o, ad esempio, la realizzazione di un'infrastruttura di trasporto, hanno l'effetto di contribuire all'incremento del valore dell'area o del bene immobiliare, generando quindi la rendita.

Il rapporto con la rendita è da sempre strategico per la realizzazione delle finalità della pianificazione urbana e impostato sulla sua restrizione o eliminazione.

La legislazione urbanistica ha cercato diverse strade per affrontare il problema:

- la riforma del regime dei suoli, con l'esproprio generalizzato delle aree di espansione e la successiva riassegnazione;
- la riforma per la separazione del diritto di proprietà dal diritto di edificazione.

In assenza di una riforma di carattere generale, la strumentazione urbanistica ha cercato di perseguire questo obiettivo attraverso:

- l'equa distribuzione delle dotazioni urbane sul territorio;
- l'attribuzione di indici territoriali ai piani esecutivi partecipati da diverse proprietà, che venivano a godere degli stessi diritti di edificabilità e risultavano indifferenti al posizionamento delle aree a standard previste all'interno dei piani stessi.

È attorno alla rendita (fondiaria) che si giocano gli interessi (privati) e le attese dei cittadini, proprietari e operatori del settore; pertanto la pianificazione urbana si trova necessariamente a confrontarsi con la rendita in quanto le scelte urbanistiche concorrono alla formazione della rendita come conseguenza della conformazione del territorio (assegnando diritti edificatori); nel contempo è nella rendita delle aree che il Piano trova motivo di vincolo nel dotare di servizi la città.

La strumentazione storicamente utilizzata dalle amministrazioni pubbliche per un'equa distribuzione delle dotazioni urbane sul territorio si è avvalsa dello strumento del vincolo delle aree e dell'esproprio delle stesse, laddove le aree di cessione per la realizzazione dei piani attuativi non potevano riuscire a colmare il divario tra bisogno dei cittadini e la dotazione urbana dei servizi.

L'esproprio, tuttavia, nel corso del tempo ha perduto il proprio potenziale di efficacia in ragione: del contrasto tra le ingenti risorse finanziarie necessarie per l'acquisizione delle aree e la generale contrazione di disponibilità economica degli enti locali; dei lunghi e laboriosi percorsi espropriativi che mal si conciliano con la rapidità richiesta dalle scelte urbanistiche; dall'incostituzionalità

---

La **rendita fondiaria urbana**, in termini generali, riguarda il "prezzo d'uso del fattore suolo" derivante dalla differenza tra il prezzo di mercato di un suolo (edificabile) e il suo costo di edificazione, urbanizzazione e/o il valore del suolo cd "nudo". La rendita fondiaria urbana è a sua volta composta dalla rendita assoluta e dalla rendita differenziale.

La **rendita edilizia** viene poi considerata una ulteriore forma di rendita urbana e riguarda in modo specifico gli immobili, e nella quale si ritrova la distinzione tra rendita assoluta e rendita differenziale; si può intendere che, nel corso del processo di urbanizzazione ed edificazione, la rendita fondiaria venga trasformata in rendita edilizia; l'insieme delle due rendite viene generalmente indicata come **rendita immobiliare**.

decretata del “doppio regime dei suoli”, causa di malcontento e reazione in quanto lesivi di interessi particolaristici dei privati.

La definizione di efficaci alternative allo strumento espropriativo per il perseguimento degli obiettivi di piano e di governo della rendita è, tuttavia, solamente uno dei motivi che hanno portato alla sperimentazione della perequazione urbanistica.

### **Finalità e modelli dello strumento perequativo**

L'introduzione dello strumento perequativo è motivato anche dalla necessità di minimizzare le disparità di trattamento della proprietà dei suoli e dalla possibilità di favorire il contenimento del consumo di suolo, limitando le spinte espansive della città e incoraggiando assetti urbani giudiziosamente compatti e lo sviluppo di interessi per la riqualificazione dell'esistente patrimonio immobiliare.

La L.r. 12/2005 legittima i meccanismi perequativi e compensativi, finanziari ed ambientali quali 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<sup>17</sup>.

La perequazione urbanistica 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 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 comparti e forme di incentivazione.

Il legislatore, all'art. 11 della legge 12/2005, ha individuato due modelli di riferimento, per i quali il Documento di Piano deve dare i criteri per orientarne l'applicazione:

- la **perequazione a carattere circoscritto** riguardante gli ambiti interessati da piani attuativi e da atti di programmazione negoziata a valenza territoriale (art. 11, comma 1);
- la **perequazione generalizzata** (art. 11, comma 2), che attribuisce a tutte le aree ricomprese nel territorio comunale un identico indice di edificabilità territoriale.

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.

Lo strumento perequativo può generare situazioni di convenienza sia per l'amministrazione pubblica sia per l'operatore privato.

---

<sup>17</sup> Regione Lombardia, Direzione Territorio e Urbanistica, UO Pianificazione Territoriale, *Modalità per la pianificazione comunale*, pag. 6.

È bene porre subito in evidenza due elementi, presupposti, fondamentali che sottendono la convenienza della perequazione urbanistica e ne devono guidare la formulazione: la migliore condizione per la pianificazione urbana e quindi per la qualità delle trasformazioni risiede nell'indifferenza delle proprietà rispetto alle scelte urbanistiche; il sistema applicativo della perequazione urbanistica deve necessariamente generare un gioco a somma positiva.

In questo senso, i vantaggi derivanti dall'applicazione dello strumento possono essere sintetizzati nel modo seguente:

- **Convenienza pubblica:** per il soggetto pubblico la perequazione è sempre vantaggiosa poiché garantisce l'acquisizione delle aree destinate alla città pubblica e di eventuali diritti pubblici senza oneri per il comune, ma attraverso la concertazione permessa dalla valorizzazione diffusa. In generale, l'attuazione dello strumento perequativo consente il superamento del "doppio regime dei suoli" e abolisce la differenza tra aree private e aree pubbliche.
- **Convenienza privata:** per l'operatore privato, invece, la convenienza dello strumento perequativo si ha quando la certezza della valorizzazione della proprietà determinata dallo strumento perequativo è maggiore del rischio imprenditoriale determinato dall'incertezza tipica della tradizionale scelta urbanistica. In particolare, l'attuazione perequativa garantisce l'equità di trattamento tra tutti i proprietari, ed il superamento della decadenza dei vincoli urbanistici (poiché non esistono più). Con l'applicazione dello strumento l'operatore privato, cioè il proprietario, può usufruire di sistemi di incentivazione se previsti in ordine al raggiungimento degli obiettivi di piano.

## **La perequazione urbanistica**

### **La scelta della perequazione**

Come richiamato al punto 2.1.3 della Del. G.R. 29 dicembre 2005 – n. 8/1681, la scelta di avvalersi della perequazione è rimessa alla determinazione del Comune ed è pertanto un'opzione facoltativa e non obbligatoria.

Il PGT non intende optare per la perequazione detta "generalizzata" di cui al art. 1, comma 2, che attribuisce a tutte le aree ricomprese nel territorio comunale un identico indice di edificabilità territoriale, fatta esclusione delle aree destinate all'agricoltura e di quelle non soggette a trasformazione urbanistica, in relazione alla necessità di introdurre gradualmente nel processo di gestione del territorio i contenuti innovativi della l.r. 12/2005.

In particolare di grande impatto nella percezione dei cittadini sarebbe l'attribuzione generalizzata di indici di edificabilità inferiori a quelli fondiari consolidati corrispondenti allo stato di fatto e di massima corrispondenti a quelli previsti dai precedenti strumenti urbanistici; mentre sarebbe comunque da prevedersi un'articolazione degli indici fondiari articolati in relazione alle diverse densità edilizie esistenti, che andrebbero estesi agli eventuali lotti liberi interclusi.

In merito al principio perequativo, il PGT intende introdurre la perequazione a carattere circoscritto riguardante gli ambiti interessati da piani attuativi e da atti di programmazione negoziata a valenza territoriale di cui all'art. 11, comma 1 della l.r. 12/2005; a tal fine definisce i criteri coerenti con gli obiettivi quantitativi di sviluppo fissati dal Documento di Piano, attraverso cui la pianificazione attuativa attribuisce i diritti edificatori ripartendoli tra tutti i proprietari insieme agli oneri derivanti dalla dotazione di aree per opere di urbanizzazione e all'acquisizione delle aree di riqualificazione ambientale.

### **La perequazione a carattere circoscritto prevista dal PGT**

A tutte le aree di trasformazione è assegnato un indice di edificabilità "proprio" o "di base" valutato in relazione al contesto urbano in cui si colloca, un indice di edificabilità "minimo" al di sotto del quale non è ammessa edificazione, ed un indice di edificabilità massimo.

Per garantire la partecipazione di tutti i proprietari al mercato edilizio (sia dei proprietari delle aree "di atterraggio" che di quelle "di decollo") la differenza tra l'indice di edificabilità di base e l'indice di edificabilità "minimo" rende necessaria l'acquisizione dei diritti volumetrici assegnati alle aree dette "di decollo".

Le aree dette "di decollo" saranno costituite preferibilmente dalle aree di riqualificazione ambientale R.A. e, se esaurite o indisponibili, dalle aree destinate a servizi dal PGT.

Nel dimensionare il PGT l'edificabilità complessiva prodotta da tutte le aree "di decollo" è stata calcolata in quantità tale da essere tutta necessaria a rendere edificabili le aree "di atterraggio", costituite dalle aree di trasformazione, che non possono realizzarsi se non raggiungendo l'edificabilità "minima" assegnata, superiore a quella "propria" o "di base".

Analogha necessità di acquisire diritti volumetrici dalle aree "di decollo" comporta la volontà, da parte dei proprietari degli ambiti di trasformazione, di raggiungere la volumetria massima conseguibile in base all'indice di edificabilità "massimo".

Si osserva infine che anche se il PGT prevedesse un volume complessivo generato dall'edificabilità delle aree "di decollo" superiore a quella recepibile nelle aree di trasformazione, le aree che generano l'eventuale surplus volumetrico rientrano, comunque, nel novero di quelle oggetto di acquisizione da parte dell'Amministrazione comunale.

Nell'ambito di trasformazione, fermo restando il principio perequativo tra le proprietà, sarà lo stesso piano attuativo a determinare 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, salvo quanto specificamente determinato nelle tavole del PGT.

La perequazione circoscritta di cui alla L.r. 12/2005 può essere sia riferita ad un unico comparto, sia a più aree non contigue, per creare un sistema che partecipi agli utili e collabori alla realizzazione di interventi di interesse comune.



Figura 7 - Schema di comparto perequativo

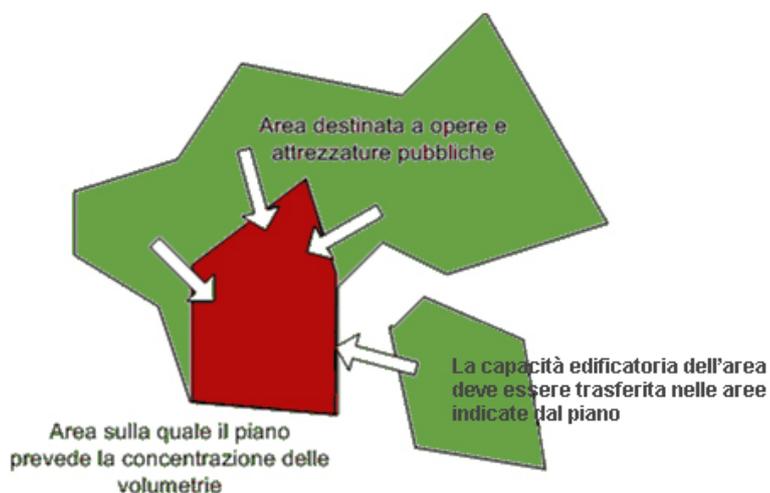


Figura 8 - Schema di comparto perequativo discontinuo

L'attribuzione di uguale edificabilità alle aree, che si trovano nelle stesse condizioni di fatto o di diritto, e l'attribuzione di identici impegni alle varie tipologie di aree (cessioni compensative, usi,

oneri) comporta che i proprietari delle aree destinate a usi collettivi usufruiscano di tali diritti edificatori nel momento in cui le cedono gratuitamente all'Amministrazione, che le destinerà ad opere e attrezzature pubbliche, ivi compresa l'edilizia di carattere sociale.

Le volumetrie relative a tali diritti edificatori possono, inoltre, essere impiegate nelle aree indicate dal Comune all'interno di aree di sua proprietà, se già disponibili, o nelle aree cedute gratuitamente al Comune nell'ambito delle aree di trasformazione.

La superficie ceduta a scopo perequativo, quando la sua destinazione originaria sia quella di aree destinate a servizi, sia di aree di riqualificazione ambientale, partecipa al computo delle aree che devono essere cedute all'attore pubblico come aree per servizi pubblici.

### ***La compensazione urbanistica***

A compensazione della cessione gratuita al Comune delle aree destinate alla realizzazione di interventi di interesse pubblico o generale, non disciplinate da piani o da atti di programmazione, seguendo lo stesso principio ispiratore della perequazione urbanistica, l'Amministrazione attribuisce diritti edificatori definiti "liberamente commerciabili" ai sensi dell'art. 11 della L.r. 12/2005, definiti per ciascuna area sulla base dei criteri di prevalenza dell'indice fondiario medio dell'area circostante, assegnato dal Piano dei Servizi.

Questi diritti edificatori possono essere trasferiti su aree edificabili previste dagli atti di PGT, anche non soggette a piano attuativo, o su aree di proprietà comunale, che verrebbero assegnate in permuta.

Le aree destinate alla realizzazione di interventi di interesse pubblico o generale, non disciplinate da piani o da atti di programmazione, sono comunque soggette alla corresponsione dell'indennità di esproprio; in alternativa è data facoltà al proprietario di realizzare direttamente gli interventi di interesse pubblico o generale mediante accreditamento o stipula di convenzione con il comune per la gestione del servizio (art. 11, comma 3).

### **La disciplina di incentivazione**

Il comma 5 dell'art. 11 della L.r. 12/2005 stabilisce che il Documento di Piano "può prevedere, a fronte di rilevanti benefici pubblici, aggiuntivi rispetto a quelli dovuti e coerenti con gli obiettivi fissati, una disciplina di incentivazione, in misura non superiore al 15% della volumetria ammessa, per interventi ricompresi in piani attuativi finalizzati alla riqualificazione urbana e in iniziative di edilizia residenziale pubblica, consistente nell'attribuzione di indici differenziati determinati in funzione degli obiettivi di cui sopra".

Analoga disciplina di incentivazione può essere prevista anche ai fini della promozione dell'edilizia bioclimatica e del risparmio energetico, in coerenza con i criteri e gli indirizzi regionali previsti dall'articolo 44, comma 18, nonché ai fini del recupero delle aree degradate o dismesse, di cui all'articolo 1, comma 3 bis, e ai fini della conservazione degli immobili di interesse storico-artistico ai sensi del D.lgs. 42/2004.

### **Il conseguimento di benefici pubblici aggiuntivi**

L'istituto dell'incentivazione, ossia di maggiori diritti edificatori è applicato nei piani attuativi a fronte del conseguimento di benefici pubblici aggiuntivi rispetto a quelli ordinariamente ricollegati 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).

L'incentivazione volumetrica, fino al limite massimo del 15%, sarà applicata considerando il valore economico dei benefici pubblici aggiuntivi realizzati che non dovrà essere inferiore al beneficio economico conseguito con la realizzazione dei diritti edificatori aggiuntivi.

Esemplificando: a fronte di una edificabilità massima di 10.000 mc, conseguente all'applicazione dell'indice di edificabilità massimo assegnato al comparto edificatorio, sarà possibile realizzare una volumetria di 11.500 mc a condizione che i benefici pubblici aggiuntivi realizzati abbiano un valore economico almeno pari al 30% del costo di costruzione dei 1.500 mc realizzati a seguito dei maggiori diritti edificatori concessi; qualora i benefici pubblici aggiuntivi realizzati abbiano un valore economico inferiore si applicherà un incentivo volumetrico proporzionale.

La disciplina dell'incentivazione è applicabile a tutti gli interventi ricompresi in piani attuativi aventi per finalità precipua la riqualificazione urbana.

### **Incentivazione per la realizzazione di edilizia sociale**

L'istituto dell'incentivazione può essere utilizzato nei piani attuativi laddove l'operatore preveda la realizzazione di edilizia di carattere sociale: agevolata, convenzionata e sovvenzionata, in assenza di prescrizioni dettate dal PGT.

Entro il limite massimo di incentivo volumetrico del 15%, si prevede una differenziazione dell'indice premiale in relazione agli obiettivi conseguiti, prefissati in linea generale dal PGT, in relazione alla proporzionalità del volume di edilizia di carattere sociale rispetto al volume complessivo dell'intervento, anche nel caso in cui sia realizzato su aree di proprietà del Comune.

Tale criterio può essere dato dall'attribuzione incrementale del 15% volumetrico nel caso in cui l'edilizia di carattere sociale (agevolata, convenzionata, sovvenzionata) sia pari ad almeno il 30% della volumetria complessiva dell'intervento.

Esemplificando: a fronte di una edificabilità di 10.000 mc, conseguente al diritto edificatorio assegnato al comparto edificatorio, sarà possibile realizzare una volumetria di 11.500 mc a condizione che l'edilizia sociale realizzata sia almeno pari a 2.000 mc, cioè al 20% dei 10.000 mc assegnati dal PGT; qualora l'edilizia sociale realizzata abbia una volumetria inferiore si applicherà un incentivo volumetrico proporzionale.

### **Incentivazione per la promozione di edilizia ecosostenibile**

L'istituto dell'incentivazione volumetrica, con il tetto massimo del 15%, può essere utilizzato nei piani attuativi al fine di promuovere una progettazione ecosostenibile che consenta di contenere gli inutili costi collettivi e sanitari, di depurazione, di infrastrutture, di risorse energetiche naturali.

In questo modo vengono riconosciuti incentivi agli interventi ecosostenibili e biocompatibili, per i vantaggi sociali apportati, ricompensando l'impegno di ricerca progettuale, il cambiamento di prassi costruttiva e le maggiori spese dovute agli apporti qualitativi introdotti.

Può essere 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'incremento dei diritti edificatori è aggiuntivo rispetto alla riduzione degli oneri di urbanizzazione, prevista dall'art. 44 comma 18 della legge per analoghe finalità.

Il criterio per l'incentivazione volumetrica, fino al tetto massimo del 15% prevede che la totalità degli edifici previsti dal piano esecutivo ottenga il massimo del punteggio rispettando i requisiti di sostenibilità previsti nell'Allegato al Regolamento Edilizio riguardante gli Aspetti Ambientali, finalizzati alla riduzione degli oneri di urbanizzazione secondaria.

L'incentivazione volumetrica è aggiuntiva rispetto alle agevolazioni in riduzione degli oneri di urbanizzazione secondaria concesse per la realizzazione di edilizia ecosostenibile previste nello stesso Allegato al Regolamento Edilizio.