



CITTA' DI GALLARATE

07 luglio 2010

(con integrazioni e modifiche 15/09/2010 per recepimento di osservazioni di Provincia di Varese ed ARPA Lombardia)

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (V.A.S.) EX ART. 4 L.R. 12 DEL 11/03/05 E D.LGS 152 DEL 03/04/06 (INTEGRATO CON D.LGS 08/11/2006 N°284 E DAL D.LGS 16/01/2008 N°4) DEL P.G.T. DELLA CITTA' DI GALLARATE

RAPPORTO AMBIENTALE

FASE 2 DI ELABORAZIONE E REDAZIONE DELLA VAS

Arch. Stefano Castiglioni - Arch. Luca Bertagnon

CITTA' DI GALLARATE

V.A.S. del P.G.T, della Città di Gallarate

Sindaco:

Nicola Mucci

Assessore all'Urbanistica, Programmazione

Territoriale, Edilizia Privata,

Edilizia Pubblica Residenziale :

Massimo Bossi

Segretario Generale :

Dr. Giuseppe Morrone

Dirigente Settore Programmazione Territoriale :

Arch. Marta Cundari

Professionisti incaricati

per la redazione della V.A.S.:

Arch. Stefano Castiglioni

Arch. Luca Bertagnon

Si ringraziano in particolar modo, per la partecipazione ai tavoli di lavoro, gli Assessorati della Città di Gallarate:

Si ringraziano altresì gli Enti e le Istituzioni che hanno attivamente partecipato

FASE 2 DI ELABORAZIONE E REDAZIONE DELLA V.A.S.**(RAPPORTO AMBIENTALE) :**

- A 2.1.2 quadro ricognitivo per la dimensione ambientale 2° parte:	06
- evidenziazione grafica dei principali fattori esterni incidenti sugli scenari territoriali di medio e lungo periodo;	07
- vulnerabilità esistenti accertate, valenze ambientali, storiche-paesaggistiche;	08
- criticità indotte da piani e programmi	09
- A 2.1.3 definizione degli ambiti d'influenza ("scoping") e della portata delle informazioni da includere nel rapporto ambientale	10
- A 2.2 relazioni con altri piani e programmi (analisi di coerenza esterna)	22
- Piano Territoriale Regionale (P.T.R.)	22
- Piano Territoriale d'Area Malpensa	30
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)	31
- Piano Territoriale di Coordinamento (P.T.C.) del Parco Lombardo della Valle del Ticino	42
- Piani Regolatori Generali (P.R.G.), Piani di Governo del Territorio (P.G.T.) di Comuni confinanti: Cassano Magnago, Cavarina con Premezzo, Besnate, Arsago Seprio, Casorate Sempione, Cardano al Campo, Samarate, Busto Arsizio)	44
- Piano di zonizzazione acustica	46
- Studio d'individuazione del reticolo idrico minore	50
- Piano stralcio per l'assetto idrogeologico" (P.A.I.)	51
- Piano Urbano del Traffico (P.U.T.)	53
- Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.)	54
- Piano Regionale della qualità dell'Aria (P.R.Q.A.)	58
- Piano Provinciale per Gestione integrata rifiuti (Provincia di Varese)	59
- Piano Agricolo Provinciale	59
- Piano di indirizzo forestale (P.I.F.)	60
- Piano faunistico Provinciale	62
- L.R. 17 del 27/03/2000	62
- Programmi di primari interventi di infra-strutturazione stradale-ferroviaria:	74
- Progetto UE TEN-T n°24-Ponte dei due mari (Genova-Basilea-Rotterdam)	75
- Programmi Ferroviari elvetici AlpTransit, S.Gottardo e Sempione Lötschberg	76
- Progetto UE TEN-T n°6 - Corridoio 5(Lisbona-Milano-Trieste-Budapest-Kiev)	77
- Autostrada Pedemontana Lombarda	77
- Autostrada BREBEMI	80
- Sistema Aeroportuale di Malpensa	80

- Centro Fieristico di Rho-Pero	81
- Progetto EXPO Milano 2015	81
- Centro Hupac Intermodal SA di Busto A.-Gallarate	83
- A 2.3.1 articolazione dei contenuti e delle previsioni di P.G.T.	94
- A 2.3.2 effetti attesi: identificazione delle azioni costitutive del P.G.T. tramite elaborazione di schede tematiche: criticità emerse- finalità generali– finalità specifiche- azioni: distinte rispettivamente per :	111
- sistema della mobilità	
- sistema insediativo	
- sistema ambientale	
- A 2.3.3 criteri di sostenibilità di riferimento e criteri di compatibilità adottati per il P.G.T.	120
- A 2.4 - confronti e selezione delle alternative - scenari temporali di riferimento del PGT	123
- A 2.5.1 verifica di processo di coerenza interna tramite matrici di impatto relative alle complessive “Azioni” previste nel P.G.T. distinte rispettivamente per :	136
- sistema della mobilità	
- sistema insediativo	
- sistema ambientale	
- A 2.5.2 schede di approfondimento per azioni a impatto negativo o negativo probabile e modalità di risoluzione, intervento	144
- A 2.6.1 costruzione ed elaborazione degli indicatori	154
- A 2.6.2 criteri per monitoraggio e valutazione ex post	162
- A 2.7 studio di incidenza delle scelte di p.p. sui siti di Rete Natura non previsto	/
- A 2.8.1 proposte, misure e provvedimenti previsti circa effetti negativi significativi sull’ambiente:	167
- sistema della mobilità	
- sistema insediativo	
- sistema ambientale	
- A 2.8.2 riscontro dei contenuti del Rapporto Ambientale a criteri normativi della Regione Lombardia (Del. G.R. 8/10971 del 30/12/09)	192
- A 2.8.3 sintesi non tecnica	vedi fascicolo ad hoc.

ALLEGATI

Elaborati cartografici :

- Tav. 01 Principali fattori di incidenza esterna
- Tav. 02 Quadro riepilogativo delle criticità e vulnerabilità esistenti riscontrate
- Tav. 03 Valenze ambientali e storiche accertate
- Tav. 04 Criticità indotte da piani e programmi preesistenti e/o in atto al 2008 (Documento Preliminare)
- Tav. 05 Scenario programmatico di breve/medio termine – principali opere infrastrutturali
- Tav. 06 Scenario programmatico di breve/medio termine - principali opere di riqualificazione
- Tav. 07 Scenario programmatico di lungo termine – principali opere infrastrutturali
- Tav. 08 Scenario programmatico di lungo termine – principali opere di riqualificazione

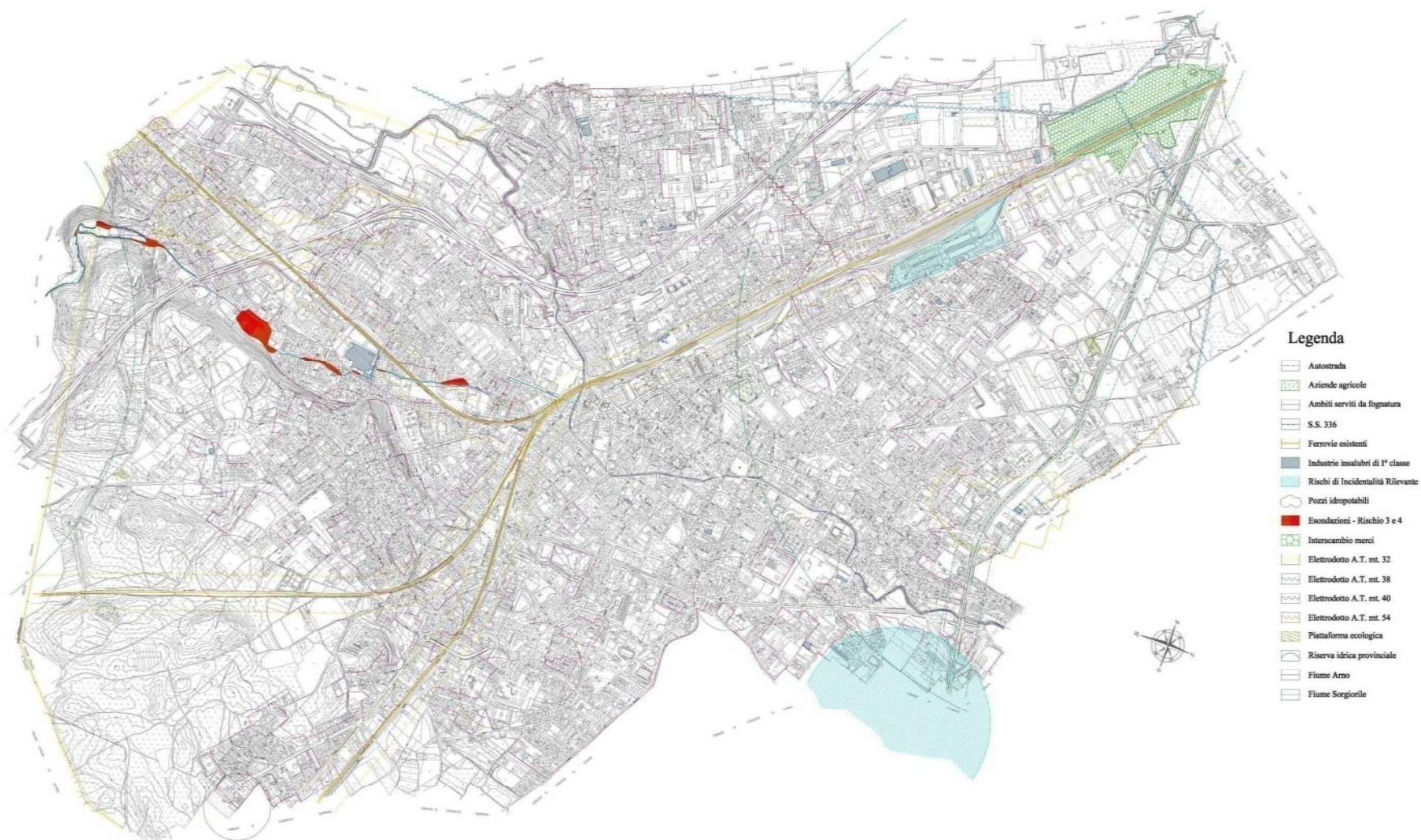
Verbalì di incontri e riunioni intercorse :

- Assemblea Pubblica di Valutazione a Gallarate (16/01/2008)
- Riunione con A.R.P.A. Lombardia e A.S.L. a Varese (03/04/2008)
- “ “ Amministrazione Provinciale a Varese (21/04/2008)
- “ “ Soprintendenza ai Beni Archeologici a Milano (22/05/2008)
- Riunione con Soprintendenza ai Beni Architettonici e per il Paesaggio a Milano (29/10/2008)
- Riunione con Hupac Intermodal SA presso Comune di Gallarate (12/11/2008)
- “ “ Comune di Cassano Magnago (05/12/2008)
- “ “ Comune di Samarate (17/12/2008)

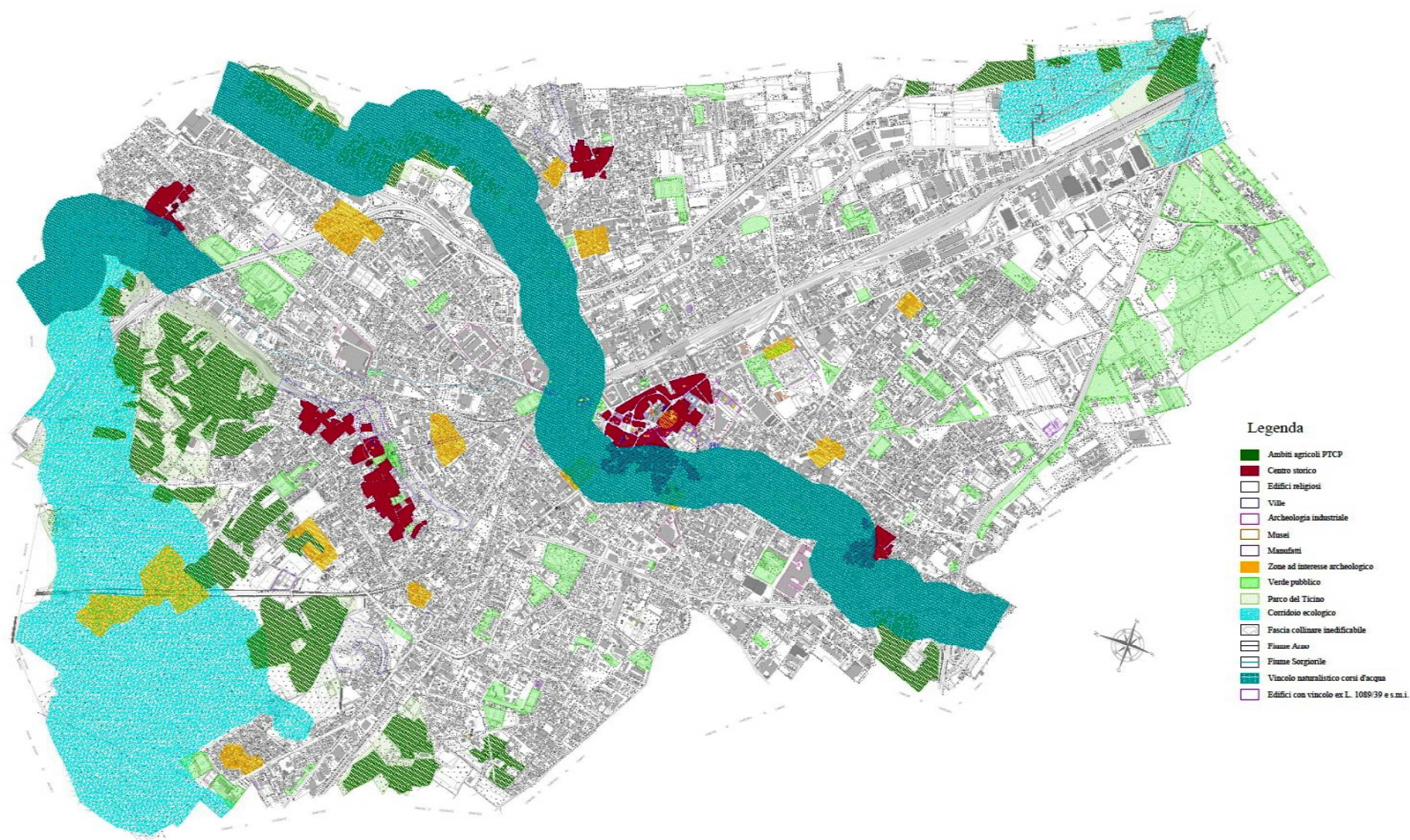
A 2.1.2 QUADRO RICOGNITIVO PER LA DIMENSIONE AMBIENTALE
2'PARTE : - EVIDENZIAZIONE GRAFICA DEI PRINCIPALI FATTORI
D'INCIDENZA ESTERNA, DELLE VULNERABILITÀ ESISTENTI
ACCERTATE, DELLE VALENZE AMBIENTALI, STORICHE-
PAESAGGISTICHE, DELLE CRITICITÀ INDOTTE DA PIANI E
PROGRAMMI

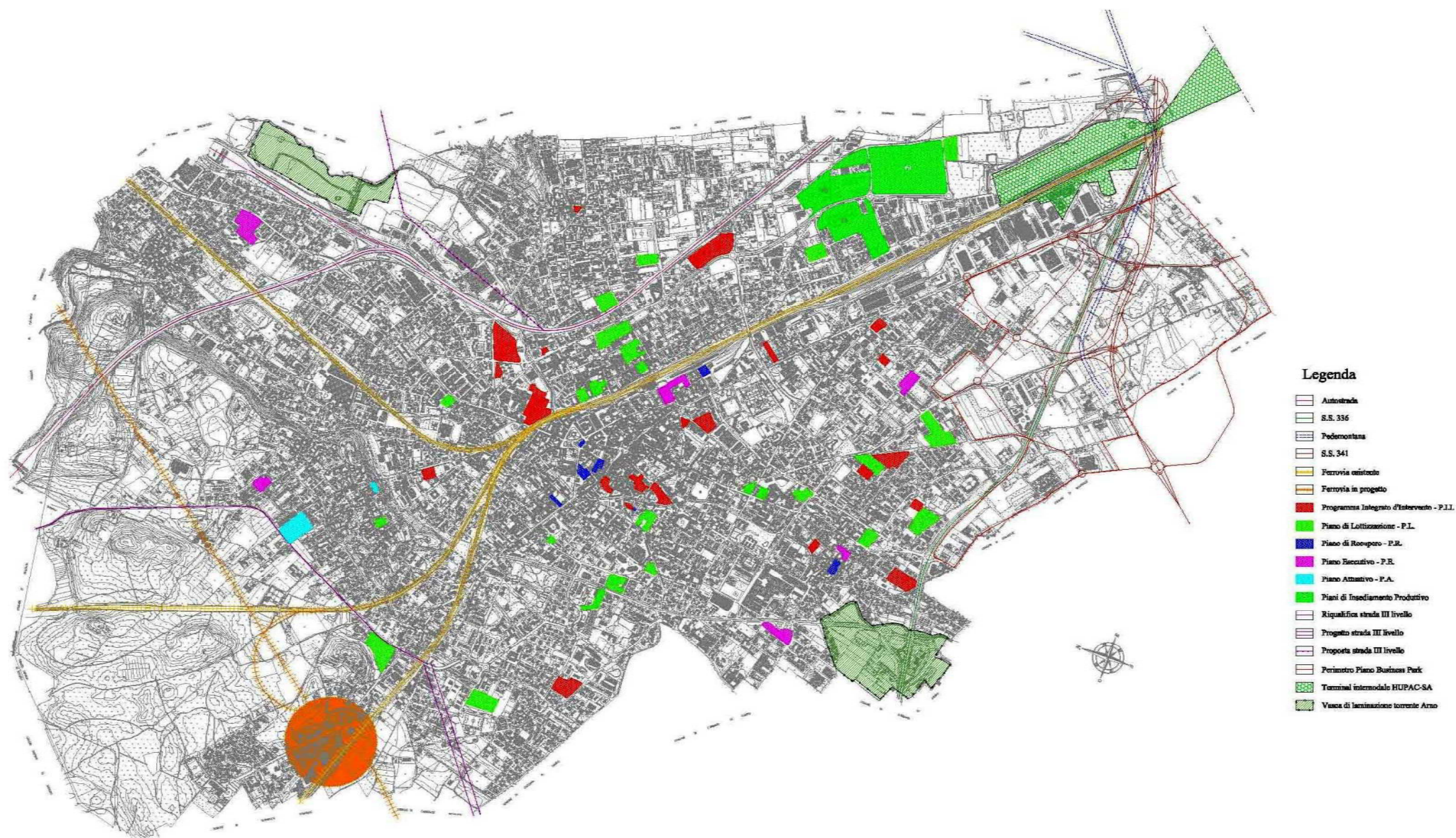
In proposito sono stati redatti i successivi, specifici elaborati cartografici che integrano l'elaborazione di cui alla fase 1' di orientamento della V.A.S. :

Quadro riepilogativo delle criticità e vulnerabilità esistenti riscontrate



Principali valenze ambientali e storiche accertate





A 2.1.3 DEFINIZIONE DEGLI AMBITI D' INFLUENZA (SCOPING) E DELLA PORTATA DELLE INFORMAZIONI DA INCLUDERE NEL RAPPORTO AMBIENTALE.

Le operazioni e i processi nell'ambito della V.A.S. mirati a determinare "la competenza" e precisamente l'insieme di ambiti di indagine, i soggetti protagonisti, le opportunità e le ricadute agli effetti ambientali degli obiettivi del P.G.T. sopra-esposti sono sintetizzati nel termine anglosassone "**scoping**".

Precisamente compete al procedimento V.A.S. in questione delineare criteri ed orientamenti atti a **verificare e conciliare gli obiettivi del Documento di Piano del P.G.T. di Gallarate** (essendo già stati valutati gli indirizzi generali nel Documento preliminare, rimandando al riguardo allo specifico capitolo A 2.1.1, di cui alla Fase 1 di orientamento della V.A.S) con il vasto contesto pianificatorio generale alle diverse scale, previo un effettivo coinvolgimento dei soggetti interessati, delle Autorità e degli Enti preposti a specifici settori ed ambiti problematici-decisionali al fine di garantire un concomitante avanzamento della qualità ambientale in un ambito comunale investito da intense e molteplici dinamiche di sviluppo esogene e macroterritoriali.

Di conseguenza i riferimenti che a loro volta incidono sulla natura, estensione ed approfondimento da includere nel rapporto ambientale riguarderanno:

- il quadro pianificatorio e programmatico articolato :

. **sia a dimensione verticale** e cioè pertinente a diversi ambiti amministrativi sovra comunali quali il Piano Territoriale Regionale (la cui proposta che ricomprende il precedente Piano Paesistico Regionale è stata approvata nel gennaio 2008 dalla Giunta Regionale) , P.T.C.P. della Provincia di Varese, il P.T.C. del Parco del Ticino, oltre a programmi infrastrutturali di ampia portata quali:

- il Piano Territoriale d'Area Malpensa,
- il programma Elvetico Alp Transit San Gottardo
- il progetto TEN-T 6 del Corridoio Europeo n°5 " Lione-Milano-Trieste-Budapest-Kiev

- il progetto TEN-T 24 Genova-Rotterdam “ponte dei 2 mari” che contempla anche il programma elvetico Sempione-Lötschberg-Berna
 - la nuova " Autostrada Pedemontana Lombarda" Gallarate-Dalmine con le relative diramazioni per Varese, Lecco, Bergamo ed il Canton Ticino
 - quadro infrastrutturale connesso all’evento espositivo di Milano Expo 2015
- . **sia a dimensione orizzontale**, relativa cioè ai P.G.T. dei Comuni contermini, a tutte le istituzioni/strumenti territoriali operanti in ambiti specifici e di settore quali piani della mobilità, accordi di programma, ai Piani Attuativi e programmi in atto o già prefigurati.
- **l’analisi di contesto precisata in quadro ricognitivo articolato secondo 8 schede tematiche** elaborate secondo i criteri base di sostenibilità ambientale, contestualizzati allo specifico ambito del P.G.T. (di cui al capitolo A 1.4.1 nella fase 1 di orientamento della V.A.S.)
 - **gli scenari temporali sul breve/medio, lungo periodo**, considerati dalla presente V.A.S. con diversi livelli di approfondimento in relazione alle informazioni disponibili, tenuto conto dell’incremento di indeterminatezza dei fattori con l’allontanarsi dell’orizzonte previsionale
 - **l’identificazione dei soggetti e delle autorità coinvolti** con le relative modalità di consultazione, concertazione e partecipazione come da capitolo A 1.2.2.

La sequenza delle specifiche elaborazioni preliminari della presente V.A.S. di cui in particolare ai punti:

- A 1.2.2 mappatura dei soggetti coinvolti (cittadinanza, autorità, Enti, Istituzioni, portatori di interessi collettivi)
- A 1.4.1 quadro ricognitivo, riassuntivo per la dimensione ambientale, adempimenti preliminari ed elaborazioni svolte/disponibili (per specifici ambiti)

ha consentito :

- **focalizzazione in linea generale del quadro conoscitivo** con sistematizzazione dei parametri significativi ed evidenziazione delle criticità e dei fattori rilevanti (vedasi lo svolgimento delle consultazioni) con elaborazione di cartolarizzazione per una efficace

e sintetica comprensione

- **pubblicizzazione** con partecipazione di enti territorialmente competenti e funzionalmente interessanti, con coinvolgimenti di pubblico, enti locali e non, istituzioni/associazioni, cittadini etc., in concomitanza all'avanzamento del procedimento con raccolta e valutazione di considerazioni, istanze e proposte

Alla elaborazione di cui alla fase 1, di orientamento della V.A.S., con l'avvio del confronto pubblico sono seguite quindi le ulteriori fasi costitutive del “rapporto ambientale” articolate nella seguente successione:

- A 2.1.1 sintesi degli obiettivi e scenari riferiti al documento preliminare di P.G.T. e corrispondente prima valutazione degli ambiti di influenza e della portata delle informazioni da includere nel rapporto ambientale
- A 2.1.2 quadro ricognitivo riepilogativo per la dimensione ambientale 2° parte:
 - evidenziazione grafica dei principali fattori esterni incidenti sugli scenari territoriali di breve/medio e lungo periodo;
 - criticità vulnerabilità esistenti riscontrate, valenze ambientali, storiche-paesaggistiche accertate;
 - criticità indotte da piani e programmi pre-esistenti e/o in atto
- A 2.1.3 approfondimento e definizione degli ambiti di influenza e della portata delle informazioni da includere nel rapporto ambientale (scoping)
- A 2.2. relazioni con altri piani e programmi (analisi di coerenza esterna)
- A 2.3.1 articolazione dei contenuti e delle previsioni di P.G.T.
- A 2.3.2 effetti attesi: identificazione delle azioni costitutive del P.G.T. tramite elaborazione di schede tematiche: criticità emerse – finalità generali – finalità specifiche – azioni, distinte rispettivamente per:
 - Sistema della mobilità
 - Sistema insediativo
 - Sistema ambientale
- A 2.3.3 criteri di sostenibilità di riferimento e criteri di compatibilità per il P.G.T.

- A 2.4 - confronti e selezione delle alternative
 - scenari temporali di riferimento del PGT
- A 2.5.1 verifica di processo di coerenza interna tramite matrici di impatto relative alle complessive “Azioni” previste nel P.G.T. distinte rispettivamente per:
 - Sistema della mobilità
 - Sistema insediativo
 - Sistema ambientale
- A 2.5.2 - schede di approfondimento per azioni a impatto negativo o negativo probabile e modalità di risoluzione, intervento.
- A 2.6.1 - costruzione ed elaborazione degli indicatori
- A.2.6.2 - criteri per monitoraggio e valutazione ex post
- A.2.7 studio di incidenza di pp. sui siti di Rete Natura – non previsto
- A 2.8.1 proposte, misure e provvedimenti previsti circa effetti negativi significativi sull’ambiente:
 - Sistema della mobilità
 - Sistema insediativo
 - Sistema ambientale
- A.2.8.2 Riconfronto dei contenuti del Rapporto Ambientale a criteri normativi della Regione Lombardia (Del. G.R. 8/10971 del 30/12/09)
- A.2.8.3 Sintesi non tecnica

A seguito dell'avvenuto deposito della proposta di P.G.T. e VAS dopo il parere motivato predisposto dall'Autorità competente per la V.A.S. e procedente, avrà luogo:

- 3.1 adozione di P.G.T., Rapporto Ambientale e Dichiarazione di Sintesi da parte del C.C. cui seguiranno:
- 3.2 deposito/pubblicazione degli atti con trasmissione a Provincia, ASL, ARPA
- 3.3 raccolta di osservazioni
- 3.4 controdeduzioni e sintesi finale

Dopo l'eventuale parere motivato a fronte di osservazioni avrà luogo:

- 3.5 approvazione di C.C.,

Cui seguirà la fase propriamente di attuazione del Piano e della V.A.S.:

- A 4.1 avvio monitoraggio e valutazione periodica

Si evidenzia come l'articolazione sopraesposta assolva correttamente ed esaurientemente ai requisiti di contenuto ed iter metodologico posti dalla recente legislazione regionale in materia (con particolare riferimento alla recente procedura di cui a DGR n.8/10971 del 30/12/2009), come riscontrabile dal quadro sinottico di cui al capitolo A 1.2.1 del testo relativo all'elaborazione di 1°fase.

In particolare, oltre al rimando al comma 3 dell'art. 4 della L.R. 12/2005:

“3. Per i piani di cui al comma 2, la valutazione evidenzia la congruità delle scelte rispetto agli obiettivi di sostenibilità del piano e le possibili sinergie con gli altri strumenti di pianificazione e programmazione; individua le alternative assunte nell'elaborazione del piano o programma, gli impatti potenziali, nonché le misure di mitigazione o di compensazione, anche agroambientali, che devono essere recepite nel piano stesso”.

si consideri sempre che la Del. G.R. 8/10971 del 30/12/09 successiva alla Del. Cons. Reg. 13/03/2007 n. VIII-351(facente seguito a precedente delibera G.R. 15/03/06) “indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi” ha riproposto testualmente gli allegati I e II della direttiva 2001/42/CE, del resto richiamati espressamente anche nel D.Lgs. 152/2006 nella sua ultima riproposizione (con le modifiche introdotte dal D.lgs 08/11/2006 n°284 e dal D.lgs 16/01/2008 n°4) :

“ ALLEGATO VI

Contenuti dei Rapporto ambientale di cui all'art. 13.

Le informazioni da fornire con i rapporti ambientali che devono accompagnare le proposte di piani e di programmi sottoposti a valutazione ambientale strategica sono:

a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali dei piano o programma e dei rapporto con altri pertinenti piani o programmi;

b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;

c) caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;

d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'art. 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228.

e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;

f) possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;

g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;

h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste;

i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione dei piani o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori

necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare;

j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.”

Ci si sofferma su tale formulazione che intende ricomprendere sia i contenuti della V.A.S. che l'iter metodologico adottato.

Al riguardo va anzitutto osservato che a fronte di una disciplina e strumenti di recente applicazione (le quali hanno generato percorsi applicativi frequentemente disomogenei per lo più non confrontabili,) nella presente circostanza ci si è posti dell'ottica di attenersi strettamente all'impostazione problematica UE già delineata nei seguenti principali provvedimenti e testi:

- Dir. n° 2003/4/CE del 18/01/2003 Dir. Parlamento Europeo e Del Consiglio sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale
- Dir. n° 2003/35/CE del 26/05/2003 Dir. Parlamento Europeo e Del Consiglio sulla partecipazione del pubblico all'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale
- Dir. n° 2001/42/CE del 27/06/2001 Dir. Parlamento Europeo e Del Consiglio sulla valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente
- Manuale per la valutazione ambientale dei piani di sviluppo regionale e dei programmi dei fondi strutturali dell'Unione Europea, Commissione Europea, D.G. Ambiente (1998)

sia correttamente agli orientamenti a livello nazionale:

- D.Lgs n° 152 del 03/04/2006 (codice dell'ambiente) rielaborato e riproposto con D.Lgs n° 284 dell'08/11/2006 e n° 4 del 16/01/2008
- Guida Attuazione della Dir. 2001/42/CE - concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente” DG Ambiente CE
- Linee guida per la Valutazione ambientale strategica V.A.S. – fondi strutturali 2000-2006

ma soprattutto contemplando una specifica attenzione alle normative e a esperienze e criteri applicativi regionali, precisamente a:

- Progetto ENPLAN: Linee Guida per la Valutazione di Piani e Programmi che ha documentato una significativa esperienza svolta tra il 2001 e il 2004 e che ha interessato 10 regioni italiane e spagnole.
- L.R. n° 12 dell'11/03/2005 e successive modifiche e integrazioni - Legge per il governo del territorio
- L.O.T.O. (Landscape opportunities for territorial organization) Regione Lombardia, Dir. Generale Territorio e Urbanistica, Dipartimento di pianificazione del paesaggio e sviluppo regionale maggio 2006
- Del Cons. Reg. VIII/351 del 13/03/2007 (che ha sostanzialmente confermato la precedente Del. G.R. del 15/03/2006) - Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi
- Del. G.R. VIII/6420 del 27/12/2007 inerente l'approvazione di procedure e modelli metodologici per le varie tipologie di V.A.S.
- Modifiche ed integrazioni alla Del. della G.R. n°6420 – 2° porv. (Del. G.R. 7110 del 18/04/2008).
- Schemi metodologici ed altri allegati vigenti per la V.A.S., già introdotti con Del. G.R. 6420 e 71110, poi riproposti in allegato alla sottocitata DGR 8/10971 del 30/12/2009
- DGR n. 8950/2009 - modalità per la valutazione ambientale dei Piani comprensoriali di tutela del territorio rurale e di riordino irriguo
- DGR n.8/10971 del 30/12/2009 - Determinazione della procedura di Valutazione Ambientale di piani e programmi - V.A.S. - recepimento delle disposizioni di cui al D.lgs n. 4 del 16/01/2008

L'iter metodologico tracciato dalla Regione Lombardia ha infatti una sua peculiarità, risultando incentrato su **un'interazione continua tra elaborazione del Piano e procedura V.A.S., con “focalizzazione nel processo” che non si completa affatto con la**

“stesura del rapporto ambientale” ma implica una non meno significativa fase successiva (ex post) alla stessa approvazione del piano (vedere lo schema operativo riportato nel capitolo A 1.2.1.).

Al di là dei dettati propriamente normativi a cui attenersi nella cosiddetta fase di Scoping si è fatto dunque esplicito riferimento agli specifici criteri operativi desunti dalla citata esperienza ENPLAN che pone quali riferimenti fondamentali all'espletamento della V.A.S.:

- l'identificazione /costruzione del quadro pianificatorio e programmatico costituito dalla criticità indotta da altri piani e dal sistema di obiettivi e decisioni incidenti sull'ambiente per l'area in questione
- l'analisi del contesto incentrata essenzialmente sulle vulnerabilità e sensibilità accertate
- l'identificazione dell'ambito di spazio temporale dei Piani con identificazione degli obiettivi perseguibili nell'arco di validità del piano e di quelli aventi sostanziale valenza strategica
- la mappatura dei soggetti da coinvolgere

Si anticipano comunque in detta sede alcune considerazioni di metodo relativamente alla specifica fase di monitoraggio di valutazione (ex post) che comporta scelte metodologiche relativamente agli indicatori.

Stante infatti l'approfondimento svolto nell'ambito di P.T.C.P. della Provincia di Varese si ritiene opportuno riferirsi (con selezione mirata di quelli effettivamente significativi per il territorio di Gallarate) ai **28 indicatori già individuati in sede provinciale** che, oltre a presentare gli essenziali e necessari connotati di:

- rappresentatività degli obiettivi di Piano e delle dinamiche territoriali
- attinenza a settori tematici connessi agli obiettivi di sostenibilità ambientale
- agevole reperibilità e quantificazione

sono tali da consentire una omogenea mappatura ambientale di “area vasta” e un idoneo riscontro in termini evolutivi e che vengono pertanto qui sotto riportati:

“ **SIGL**

N. **A** **NOME INDICATORE** **DESCRIZIONE INDICATORE**

1	A01	Livello di criticità dell'aria	<i>Rappresentativo del livello di qualità dell'aria espresso da una serie di variabili rappresentanti le concentrazioni dei principali inquinanti (es. CO, NO₂, SO₂, O₃, PM₁₀)</i>
2	A02	Consumo di acqua	<i>Rappresentativo della quantità di acqua prelevata dalla falda</i>
3	A03	Consumo di suolo in aree ad alta vulnerabilità	<i>Rappresentativo del livello di pressione antropica sulle aree a rischio idrogeologico in un determinato territorio.</i>
4	A04	Consumo di inerti	<i>Rappresentativo della riduzione di sottosuolo, fonte non rinnovabile</i>
5	A05	Superficie a verde pubblico	<i>Rappresentativo del livello di qualità insediativa dei centri urbani</i>
6	A06	Superficie ad aree protette	<i>Rappresentativo del grado di tutela e salvaguardia del territorio non urbanizzato</i>
7	A07	Superficie boschiva	<i>Rappresentativo della dotazione di aree boschive sia dal punto di vista paesistico-ambientale sia di fabbisogno in termini di bilancio del carbonio atmosferico</i>
8	A08	Superficie agricola	<i>Rappresentativo della dotazione di aree agricole di un determinato territorio</i>

9	A09	Consumo di suolo in ambito agricolo	Rappresentativo del livello di pressione antropica sulle aree agricole, con particolare riferimento a cambi di destinazione d'uso e ai processi di urbanizzazione
10	A10	Superfici bonificate	Rappresentativo dello stato di degrado del suolo e sottosuolo
11	A11	Superfici di rete ecologica comunale	Rappresentativo dell'estensione della rete ecologica in un determinato territorio
12	A12	Numero di criticità e varchi risolti	Individua il numero di problematiche risolte positivamente in riferimento alla rete ecologica.
N.	SIGL		
A		NOME INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE
13	B01	Densità di popolazione	Rappresentativo della pressione sul territorio
14	B02	Abitazioni occupate	Rappresentativo della dotazione di patrimonio edilizio libero e dunque di verifica della reale necessità di abitazioni
15	B03	Superficie edificata	Rappresentativo del grado di impermeabilizzazione del territorio
16	B04	Superficie urbanizzata a destinazione produttiva	Rappresentativo della pressione delle attività produttive sul territorio
17	B05	Frammentazione degli insediamenti produttivi	Rappresentativo della disaggregazione sul territorio di comparti industriali di piccole dimensioni
18	B06	Aree ecologicamente attrezzate	Rappresentativo della superficie destinata ad infrastrutture, servizi e/o sistemi dedicati alla tutela della salute e dell'ambiente.

19	B07	Intensità di traffico	<i>Rappresentativo dell'efficienza della rete infrastrutturale</i>
20	B08	Numero di salite/discese nelle stazioni ferroviarie	<i>Rappresentativo del grado di utilizzo del trasporto pubblico su ferrovia.</i>
21	B09	Densità di strade e ferrovie	<i>Rappresentativo del grado di saturazione del territorio in relazione alle infrastrutture viabilistiche</i>
22	B10	Densità di piste ciclabili	<i>Rappresentativo del livello di offerta di mobilità alternativa.</i>
N.	SIGL	NOME INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE
23	C01	Consumo di energia	<i>Rappresentativo del consumo di energia complessivo (uso abitativo, produttivo e trasporti).</i>
24	C02	Rifiuti urbani prodotti	<i>Rappresentativo della quantità di rifiuti urbani prodotti</i>
25	C03	Rifiuti destinati alla raccolta differenziata	<i>Rappresentativo dell'efficienza nelle modalità di raccolta dei rifiuti</i>
26	C04	Acque destinate alla depurazione	<i>Rappresentativo del grado di depurazione delle acque reflue.</i>
27	C05	Livello di criticità idrogeologica	<i>Rappresentativo del grado di dissesto/stabilità idrogeologico/a di un determinato territorio</i>
28	C06	Esposizione al rumore	<i>Rappresentativo del livello di inquinamento acustico. “</i>

Oltre agli stessi non è stata comunque esclusa a priori l'opportunità di affiancare ulteriori indicatori selezionati in funzione delle situazioni e dinamiche proprie del contesto locale e di specifici programmi incidenti e impattanti in ambito comunale.

A 2.2 RELAZIONI CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI (ANALISI DI COERENZA ESTERNA)

L'analisi di coerenza esterna si sviluppa in senso sia **verticale** (dimensione riferita propriamente a scale amministrative/gestionali e non intesa quindi in senso gerarchico) che **orizzontale** (per quanto riguarda i programmi e le azioni di Istituzioni operanti in specifici ambiti, parallelamente all'Ente comunale proponente il P.G.T. con relativa V.A.S.).

Nel primo caso (cioè a **livello verticale**) si avrà un riferimento esteso sia ad area vasta (al P.T.R., al P.T.C.P. della provincia di Varese, al P.T.A. Malpensa e al P.T.C. del parco lombardo della valle del Ticino) che di contesti locali limitati ma anche a programmi e progetti infrastrutturali di ampia portata, quale il progetto della Autostrada Pedemontana, i programmi elvetici Sempione-Lötschberg ed Alp Transit S.Gottardo, i progetti europei TEN T n°6 e n° 24, i programmi di sviluppo del Centro Fieristico di Rho – Pero, il quadro infrastrutturale per l'EXPO Milano 2015).

A livello verticale si avrà una verifica di coerenza degli scenari prospettati e delle conoscenze di base dei diversi piani e programmi, perseguendo la coincidenza o per lo meno la coerenza degli obiettivi generali.

A **livello più propriamente orizzontale** invece, la funzione principale resta quella della coesione e coerenza del sistema di decisioni e azione dei vari enti e istituzioni presenti sul territorio del Comune e nel suo immediato contorno.

In sostanza si applicherà un puntuale accertamento di sostenibilità, di possibile coesistenza, di compatibilità o meno, di valutazione delle positività e delle negatività, della gamma di piani e programmi di settore (Piano della mobilità (P.U.M.), Piano del traffico (P.U.T.), Piano di azionamento acustico etc.).

Più precisamente l'analisi di coerenza riferita alla dimensione verticale è riconducibile in primis a:

“Piano Territoriale Regionale” (P.T.R.), il cui Iter si è concluso con approvazione (Del. VIII/951 del 19/01/2010 ed entrata in vigore il 17/02/2010 e che a sua volta assume e consolida il previgente Piano Territoriale Paesistico Regionale (P.T.P.R.),

integrandone la sezione normativa e le cui caratteristiche e qualità risultano in estrema sintesi dal documento redatto in occasione del convegno di presentazione svoltosi a Milano il 27/03/2008.

Precisamente :

*“.....Il progetto (di P.T.R. ndr) è stato realizzato con un processo di confronto aperto, anche nell'ambito della procedura di **valutazione ambientale** (V.A.S.) che ha accompagnato il piano per garantirne la sostenibilità.*

*Il piano integra e aggiorna il **Piano Territoriale Paesistico Regionale** (vigente dal 2001), (ora Piano Paesaggistico Regionale- ndr) promuovendo, tutelando e valorizzando le risorse paesistiche della Lombardia: montagna, grandi laghi, sistema idrografico naturale e artificiale, la rete dei verde, il Po (unico fiume lombardo a non avere un Parco Regionale), ed è impostato su **tre grandi obiettivi**:*

- rafforzare la competitività della Regione
- proteggere e valorizzare le risorse
- riequilibrare il territorio

*Identifica i poli di sviluppo regionale, le infrastrutture prioritarie e strategiche per la Lombardia e le zone di preservazione e salvaguardia ambientale (con particolare attenzione alle zone a **rischio idraulico e idrogeologico** - il nodo di Milano, le aree di esondazione, le zone a rischio idrogeologico elevato - dialogando con il Piano dell'Autorità di Bacino dei Po e proseguendo nell'azione che la Regione Lombardia ha intrapreso per la protezione dei territori incentrata sulla prevenzione e la conoscenza dei rischi).*

Ai sensi della L.R. 12/2005, entro il 2009 tutte le amministrazioni devono adeguare i propri piani (Piani di Governo dei Territorio per i Comuni, Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale per le Province, Piano Territoriale Regionale per la Regione); si tratta quindi di una "occasione epocale" che vede i 1.546 Comuni, le 11 Province e la Regione stessa tutti impegnati nella predisposizione di Piani di nuova generazione.

Attualmente due Province (Como e Varese) hanno adeguato il proprio piano, mentre le altre hanno intrapreso l'iter, e al 31 ottobre 2007 circa 430 Comuni (il 28 % dei comuni lombardi) avevano avviato le procedure per i nuovi P.G.T., con 25 arrivati ad approvazione.

La scommessa per la Lombardia è quella di coordinare l'attività di tutti gli Enti individuando priorità e obiettivi comuni, così da finalizzare e orientare le scelte e le risorse, questo è il compito attribuito al P.T.R..

Il P.T.R. è dunque un'altra, la più importante, delle azioni regionali per l'attuazione della Legge per il governo del territorio che si aggiunge alle diverse iniziative già promosse o attualmente in corso, tra cui:

- emanazione di criteri, indicazioni e linee guida relative al paesaggio, alla difesa del suolo, alle modalità per la pianificazione, alla costruzione di un sistema informativo territoriale integrato per condividere le conoscenze del territorio della regione
- supporto alle amministrazioni locali attraverso corsi di formazione, misure di accompagnamento e finanziamento, che nel 2006-2007 hanno impegnato circa 14 milioni di euro
- obbligatorietà della valutazione ambientale dei piani, quale modalità per garantire la sostenibilità delle scelte da parte di tutte le amministrazioni della Lombardia
- i Piani Territoriali Regionali d'Area, quali strumenti per accompagnare le trasformazioni di ambiti strategici del territorio regionale e per cogliere le opportunità dello sviluppo, finalizzando risorse e condividendo obiettivi comuni (**Malpensa**, Montichiari, Valtellina, Navigli Lombardi), e la programmazione negoziata per realizzare importanti progetti di trasformazione urbana e territoriale (**Fiera di Milano**, Nuova Sede Regionale, Portello, Garibaldi-Repubblica, Porta Vittoria, Arese, Cerba, Segrate, Pioltello-Rodano, Besta)

gli interventi di difesa del suolo (circa 183.000.000.000 € negli ultimi tre anni), cui si è accompagnato lo sviluppo di sistemi informativi territoriali per migliorare la conoscenza dei fenomeni e un'attenta pianificazione in accordo con l'Autorità di Bacino del Po.

I 3 macro obiettivi alla base del P.T.R. sono stati a loro volta scomposti e identificati nei 24 obiettivi specifici qui riportati per esteso, in quanto necessariamente validi e applicabili anche nella realtà locale.

		Rafforzare la competitività dei territori della Lombardia	Riequilibrare il territorio lombardo	Proteggere e valorizzare le risorse della Regione
1	<p><i>Favorire, come condizione necessaria per la valorizzazione dei territori, l'innovazione, lo sviluppo della conoscenza e la sua diffusione:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - in campo produttivo (agricoltura, costruzioni e industria) e per ridurre l'impatto della produzione sull'ambiente - nella gestione e nella fornitura dei servizi (dalla mobilità ai servizi) nell'uso delle risorse e nella produzione di energia - nelle pratiche di governo del territorio, prevedendo processi partecipativi e diffondendo la cultura della prevenzione dei rischi 	X		Y
2	<p><i>Favorire le relazioni di lungo e di breve raggio, tra i territori della Lombardia e tra il territorio regionale e l'esterno, intervenendo sulle reti materiali (infrastrutture di trasporto e reti tecnologiche) e immateriali (sistema delle fiere, sistema delle università, centri di eccellenza, network culturali), con attenzione alla sostenibilità ambientale e all'integrazione paesaggistica</i></p>	X	Y	
3	<p><i>Assicurare a tutti i territori della regione e a tutti i cittadini l'accesso ai servizi pubblici e di pubblica utilità, attraverso una pianificazione integrata delle reti della mobilità, tecnologiche, distributive, culturali, della formazione, sanitarie, energetiche e dei servizi</i></p>		X	
4	<p><i>Perseguire l'efficienza nella fornitura dei servizi pubblici e di pubblica utilità, agendo sulla pianificazione integrata delle reti, sulla riduzione degli sprechi e sulla gestione ottimale del servizio</i></p>	X		
5	<p><i>Migliorare la qualità e la vitalità dei contesti urbani e dell'abitare nella sua accezione estensiva di spazio fisico, relazionale, di movimento e identitaria (contesti multifunzionali, accessibili, ambientalmente qualificati e sostenibili, paesaggisticamente coerenti e riconoscibili) attraverso:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - la promozione della qualità architettonica degli interventi - la riduzione del fabbisogno energetico degli edifici - il recupero delle aree degradate - la riqualificazione dei quartieri di ERP - l'integrazione funzionale - il riequilibrio tra aree marginali e centrali - la promozione di processi partecipativi 	X	X	
6	<p><i>Porre le condizioni per un'offerta adeguata alla domanda di spazi per la residenza, la produzione, il commercio, lo sport e il tempo libero, agendo prioritariamente su contesti da riqualificare o da recuperare e riducendo il ricorso all'utilizzo di suolo libero</i></p>	X		
7	<p><i>Tutelare la salute del cittadino attraverso il miglioramento della qualità dell'ambiente, la prevenzione e il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico, luminoso e atmosferico</i></p>	Y		X
8	<p><i>Perseguire la sicurezza dei cittadini rispetto ai rischi derivanti dai modi di utilizzo del territorio, agendo sulla prevenzione e diffusione della conoscenza del rischio (idrogeologico, sismico, industriale, tecnologico, derivante dalla mobilità, dagli usi del sottosuolo, dalla presenza di manufatti, dalle attività estrattive), sulla pianificazione e sull'utilizzo prudente e sostenibile del suolo e delle acque</i></p>	Y		X
9	<p><i>Assicurare l'equità nella distribuzione sul territorio dei costi e dei benefici economici, sociali e ambientali derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio</i></p>		X	

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

21	Realizzare la pianificazione integrata del territorio e degli interventi, con particolare attenzione alla rigorosa mitigazione degli impatti, assumendo l'agricoltura e il paesaggio come fattori di qualificazione progettuale e di valorizzazione del territorio		Y	X
22	Responsabilizzare la collettività e promuovere l'innovazione di prodotto e di processo al fine di minimizzare l'impatto delle attività antropiche legate sia alla produzione (attività agricola, industriale, commerciale) che alla vita quotidiana (mobilità, residenza, turismo)	Y		X
23	Gestire con modalità istituzionali cooperative le funzioni e le complessità dei sistemi trans regionali attraverso il miglioramento della cooperazione	X		
24	Rafforzare il ruolo di "motore europeo" della Lombardia, garantendo le condizioni per la competitività di funzioni e di contesti regionali forti	X		Y

X	Legame principale con il macro-obiettivo	Y	Legame con il macro-obiettivo
---	--	---	-------------------------------

Dei 2 punti di vista (tematico e territoriale) in cui vengono declinati i 24 specifici obiettivi del P.T.R., ci si sofferma sul secondo per quanto attiene l'ambito propriamente locale oggetto della presente V.A.S..

In proposito si evidenzia anzitutto il riconoscimento dei 6 sistemi territoriali in cui viene suddivisa una Lombardia considerata "a geometria variabile", con il conseguente contesto d'azione: nel caso specifico il Gallaratese viene identificato come appartenente al sistema territoriale metropolitano, precisamente al sotto-sistema dell'asse del Sempione articolato sulla densa conurbazione Legnano-Busto Arsizio-Gallarate.

"Varie circostanze (trasporti, sviluppo economico, produzione di energia idraulica, etc.) hanno qui favorito il sorgere di una zona di intensa industrializzazione, oggi in declino.

Con la creazione del nuovo polo fieristico a Pero-Rho e dell'aeroporto della Malpensa, l'asse del Sempione riveste, anche oggi, un ruolo di primaria importanza nella pianificazione regionale."

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

"(Malpensa -ndr) in particolare, costituisce una nuova importante polarità, suscettibile di notevoli miglioramenti che ne consentano il consolidamento della posizione tra i più importanti scali europei.

Il miglioramento dell'accessibilità autostradale e ferroviaria in corso di attuazione (anche se con ritardo rispetto alle nuove funzioni assunte), e la necessità di collegamento con la rete ferroviaria nazionale, che consentirebbe l'ampliamento del bacino di utenza anche oltre i confini nazionali (Canton Ticino in particolare), deve accompagnarsi con un'offerta complessiva adeguata, soprattutto in termini di qualità.

In ogni caso, Malpensa costituisce una grande opportunità territoriale, capace di attrarre attività terziarie e produttive che si avvantaggiano dell'accessibilità mondiale propria di un grande aeroporto.

Trattandosi di una questione che non è strettamente locale, questo processo richiede peraltro un'attenta pianificazione e una forte regia di livello regionale che sia capace di anticipare la domanda negli adempimenti amministrativi e nella predisposizione delle strutture necessarie, per favorire la ricerca di un equilibrato rapporto tra sviluppo aeroportuale e ambiente, anche allo scopo di "conquistare" i potenziali investitori sia stranieri che italiani; nonché di gestire unitariamente il patrimonio immobiliare e di effettuare una stringente politica di marketing territoriale a livello internazionale. La finalità principale dev'essere quella di attrarre e trattenere funzioni di alto rango e a forte valore aggiunto, garantendo i necessari servizi, ma anche un elevato livello di qualità territoriale, orientando uno sviluppo che non comprometta, con scelte insediative economicamente appetibili nel breve periodo, la possibilità di creare effetti positivi dal punto di vista economico, ma anche sociale e ambientale.

*Analoghe considerazioni possono essere fatte per il **nuovo polo fieristico di Rho-Pero**, servito da una stazione ferroviaria, dove confluiscono i servizi ferroviari regionali e nazionali, la linea di AC e la linea Metropolitana urbana, che costituisce una forte opportunità per il territorio circostante come attrattore di attività legate alla presenza di uno dei maggiori poli fieristici europei, ma anche "vetrina" in grado di esaltarne l'immagine sia come area di produzione manifatturiera che soprattutto come area con favorevoli condizioni per l'insediamento di nuove avanzate attività.*

Attraverso l'efficienza del sistema infrastrutturale il polo fieristico di Rho-Pero mantiene e rafforza il legame storico con la città di Milano, che ha consolidato negli anni la competitività e l'attrattiva internazionale di Fiera Milano e fornisce nel contempo opportunità di sviluppo al territorio della circostante area metropolitana,

In tal senso la possibilità di rafforzare il legame Malpensa-Fiera mostra l'opportunità di identificare un'area di forte polarizzazione per lo sviluppo che contribuisca al ridisegno territoriale e dia nuovo impulso ad aree storiche di traino economico della Lombardia. ...”

Le principali opzioni di infrastrutturazione ferroviaria lombarda relativa al sistema territoriale pedemontano è interessata da un articolato sistema di linee destinate ad adeguare e valorizzare il complessivo sistema primario di linee internazionali e regionali (collegamento con la linea del nuovo Gottardo e Gronda merci ferroviaria) che, sempre per la specifica realtà locale gallaratese riguardano:

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

Si deve comunque osservare che nella cartografia di P.T.R., con riferimento all'area Gallaratese, sono presenti alcune incongruenze nelle relative elaborazioni cartografiche a corredo quali: - diramazione tracciato ferroviario di connessione con Malpensa da RFI in zona Sud di Gallarate in corrispondenza della SS 336 (che sicuramente è una trascrizione del nuovo raccordo FNM-RFI slittata di circa 5 Km, e quindi erronea, in quanto prevista invece, e tra l'altro in corso di attuazione, nei comuni di Castellanza e Busto A.)

- ambito del Parco del Ticino riportato con confini Est più estesi e che quindi che investono gran parte del centro abitato di Gallarate.

Le incongruenze di cui sopra non risultano recepite in P.T.C.P della Provincia di Varese.

Tra i Piani Territoriali Regionali d'Area (P.T.R.A.) individuati dal P.T.R. come prioritari (e precisamente quale primo in elenco), vi è il Piano d'Area Malpensa Quadrante Ovest (P.T.R.A.1), che riporta.

Testualmente:

“... Il Piano d'Area Malpensa attualmente costituisce l'unico esempio lombardo di Piano d'Area Regionale approvato (L.R. del 12/04/99, n°10). Il piano è stato promosso con l'intento di programmare e coordinare le strategie per lo sviluppo economico sociale e la valorizzazione ambientale del territorio interessato all'insediamento dell'aeroporto intercontinentale Malpensa 2000.

Esso si è articolato in tematiche riguardanti il potenziamento del sistema della mobilità, la tutela e valorizzazione ambientale e paesistica, la promozione dello sviluppo economico urbano e l'impatto dell'infrastruttura aeroportuale, nella parte più direttamente progettuale degli interventi sul territorio; sono state sviluppate indicazioni di priorità, fasi temporali di attuazione (infrastrutture viarie e interventi sull'ambiente), linee guida per gli investimenti di sviluppo economico urbano ritenuti di importanza strategica.

La presenza dell'aeroporto, se da un lato ha apportato valore aggiunto all'area in cui si colloca creando dinamiche economiche positive con crescita dell'occupazione e aumento della ricettività turistica, dall'altro ha prodotto una serie di impatti negativi sulle aree naturali circostanti (Parco dei Ticino in particolare) oltre a fenomeni di inquinamento.

Le trasformazioni dirette e indotte hanno infatti nel complesso determinato una progressiva riduzione delle aree naturali, fenomeni di marginalizzazione e degrado delle componenti ambientali e paesaggistiche del territorio.

L'obiettivo del consolidamento di Malpensa, anche nell'ottica della salvaguardia degli investimenti realizzati da Regione Lombardia, è funzionale allo sviluppo della competitività regionale e per realizzarsi dovrà essere correlato alla possibilità di garantire un livello di accessibilità analogo a quello dei maggiori aeroporti europei. In questo sistema territoriale delicato, caratterizzato da problematiche e dinamiche complesse, è necessario comporre un quadro di riferimento più articolato che tenga conto delle condizioni insediative dell'area, delle sue contraddizioni e delle risorse disponibili per sostenere gli obiettivi di qualità auspicabili.

Attualmente l'ipotesi di verifica del Piano Territoriale d'Area coincide con un momento di particolare trasformazione, in cui è possibile identificare la parte nord-ovest del territorio regionale come una polarità strategica, per il livello di relazioni che si stanno sviluppando con le regioni del Centro-Europa attraverso la realizzazione di importanti opere (nuovo traforo del Gottardo, traforo dei Lötschberg) e per le nuove relazioni che si vengono a creare nell'area lungo la direttrice Torino-Novara-Milano-Venezia e province dell'asse pedemontano (Alta velocità).

L'ambito di piano interessa due importanti sistemi territoriali della Regione: l'area metropolitana e il Sistema Pedemontano per i quali l'aeroporto diventa occasione di rilancio economico e di attivazione di relazioni nuove.

Per approfondire le tematiche connesse allo sviluppo di tale contesto è in corso il progetto Complessità Territoriali, promosso dal Ministero delle Infrastrutture, che vede come partner Regione Lombardia, Provincia di Varese e Parco lombardo della valle del Ticino.

I risultati del progetto, anche attraverso la partecipazione allargata agli attori locali, affrontano alle diverse scale gli scenari evolutivi di una delle aree più competitive della regione. ...”

Allo stato attuale il Piano Territoriale d'Area Malpensa ha concluso il relativo arco temporale di validità ed è stato pertanto “riaperto” con avvio di nuova rielaborazione che, pur tenendo conto di un quadro generale in buona parte attuato e tutt'ora valido, dovrà comunque confrontarsi con una realtà indubbiamente più difficoltosa e con strategie di sviluppo del traffico aereo improntate a programmi cautelativi.

“Piano territoriale di coordinamento della Prov. di Varese” (P.T.C.P.) approvato con Del. C.P. n° 27 dell'11/04/2007, successivamente adeguato al P.T.R., traduce e specifica le finalità e gli obiettivi espressi da quest'ultimo.

In particolare nel P.T.C.P. il territorio Gallaratese viene collocato nell'ambiente socio-economico identificato come **"nodo Busto Arsizio-Gallarate-Malpensa"** cui è applicabile il seguente scenario di riferimento:

“Caratterizzazione in essere:

- *dinamica occupazionale negativa nel settore manifatturiero, crescita del settore terziario (high tech, servizi alle imprese, commercio)*
- *buon orientamento alla competitività, manodopera e tecnici di elevato livello, buone competenze gestionali*
- *sistema infrastrutturale elevato a livello sovralocale, con ottima accessibilità dalle reti lunghe di rilievo sovralocale*
- *elevata dotazione di servizi e strutture per popolazione e imprese che configurano una situazione di rango regionale*
- *significativa disponibilità di aree urbane e periurbane a destinazione polifunzionale*
- *presenza significativa di aree dismesse*

Dinamiche in corso

- *forte terziarizzazione, complementare a una tenuta e specializzazione del settore manifatturiero*
- *aumento dell'articolazione dei soggetti imprenditoriali e delle capacità di interlocuzione con sistemi sociali e produttivi esterni*
- *significativo potenziamento del profilo di accessibilità dalle reti lunghe e risoluzione di alcuni nodi critici della viabilità locale attraverso interventi di by-pass*
- *riqualificazione dei centri storici urbani e dequalificazione degli ambiti periurbani*
- *erosione degli spazi aperti, accompagnata da processi di tutela di alcune presenze di buona qualità (Parco del Ticino e area protetta Parco Alto Milanese)*
- *riutilizzo polifunzionale delle aree dismesse*

Rischi

- *delocalizzazione delle lavorazioni mature*
- *difficoltà nel costruire relazioni efficienti e permanenti con la ricerca e con la formazione; scarsa attenzione all'innovazione radicale e all'evoluzione dei mercati di sbocco*
- *l'aumento dell'offerta infrastrutturale può provocare congestione in un contesto già preoccupante*
- *eccessiva terziarizzazione dei centri storici e depauperamento della qualità abitativa degli ambiti periurbani*
- *inquinamento ambientale crescente*

- *risposte non selettive alle domande insediative, progressivo aumento dei fenomeni di degrado*
- *banalizzazione dei processi di riqualificazione delle aree dismesse*

Voci dello scenario di riferimento

- *trasporti e comunicazioni (integrazione delle reti)*
- *infrastrutture (coerenza tra le reti viarie e le altre)*
- *cultura e valori (dai valori industriali ai valori neo-industriali)*
- *congiuntura internazionale (traffici internazionali condizionati anche dal ruolo di Malpensa).....”*

L'attenzione posta dal P.T.C.P. allo sviluppo socio-economico e quindi ad uno scenario futuro di riferimento basato sulla competitività, hanno determinato nello stesso priorità e centralità assegnata proprio all'area di Malpensa, il cui sistema territoriale oltrepassa l'ambito aeroportuale e nel quale convergono diverse dinamiche a più livelli (che implicano la confluenza del P.T.A. Malpensa in un progetto pilota delle complessità territoriali). Precisamente:

“... Trattare il tema Malpensa significa riconoscere la complessità delle dinamiche e delle opportunità in campo, che spesso vanno oltre il raggio d'azione della pianificazione e della programmazione territoriale, già di per sé complesso e articolato:

- *P.R.G. Aeroportuale*
- *P.T.A. Malpensa*
- *P.T.C. del Parco Ticino*
- *P.R.G. Comunali*
- *Piani settoriali (es. piano cave)*

che si "accavallano" e s'intrecciano tra loro in un caotico tentativo di governare una complessità che sfugge alle visioni parziali (siano esse dall'alto o dal basso).....

Proprio per permettere alla complessità delle tematiche in campo (sociali, economiche, insediative, infrastrutturali e ambientali) e all'insieme di attori coinvolti e coinvolgibili di interagire in maniera integrata, la Provincia sta realizzando un progetto pilota, una specifica azione di governo multilivello, entro la quale la stessa potrà svolgere in pieno il proprio ruolo istituzionale.

Il progetto, di origine ministeriale, è denominato Complessità Territoriali (definizione più che mai adeguata alla situazione) e vede sin da subito il coinvolgimento di Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Lombardia e Parco dei Ticino, ma potrà, o meglio dovrà, aprirsi ad altri attori territoriali, comuni in primis.

In proposito risultano puntualmente confermati nello stesso gli obiettivi generali del Piano Territoriale d'Area Malpensa del 1999 che prevedevano:

- *“la predisposizione di una armatura viaria e ferroviaria di livello superiore in funzione delle dirette esigenze del traffico aeroportuale e coerente con le scelte della rete nazionale-regionale; la formazione di un'armatura viaria di livello intermedio e locale in grado di assicurare una equilibrata funzionalità della rete nel suo complesso*
- *la formazione di un sistema ambientale d'area vasta in grado di integrare la scelta del Parco dei Ticino, sia mediante l'individuazione, il consolidamento e la qualificazione degli spazi liberi inedificati, delle aree extraurbane e delle aree verdi, agricole e boscate, che mediante specifiche azioni progettuali di bonifica-riqualificazione delle aree deboli o compromesse o di crisi*
- *la composizione di un quadro territoriale unitario nel quale sistemi urbani e insediativi, maglia infrastrutturale e sistema ambientale si confrontano e si verificano secondo una logica di reciproca compatibilità e di sviluppo sostenibile*
- *l'individuazione, nell'ambito di tale quadro, di punti di forza dello sviluppo economico urbano rappresentati da azioni progettuali mirate e rispondenti agli obiettivi di politica economico-territoriale commisurata in particolare agli effetti di Malpensa*
- *l'identificazione e la valorizzazione del processo di controllo e di mitigazione ambientale che l'impatto dell'attività aeroportuale comporta, nella ricerca di condizioni di migliore compatibilità con gli insediamenti urbani presenti*
- *la proiezione degli effetti economico-territoriali di Malpensa in un ambito territoriale d'area vasta di scala regionale e interregionale, al fine di verificare sia le ulteriori opportunità localizzative, che le coerenze e le sinergie con le potenzialità dell'area vasta e in particolare dell'area metropolitana”*

Il Piano d'Area si integra con diversi provvedimenti negoziali mirati a obiettivi, programmi e impegni per la soluzione di specifiche problematiche, tra i quali si richiamano:

- l'Accordo di Programma Quadro per la "Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto Malpensa 2000"
- l'Accordo di Programma Quadro inerente gli Interventi di mitigazione d'impatto ambientale e di delocalizzazione degli insediamenti residenziali ricompresi dell'ambito territoriale prioritario del piano territoriale d'Area Malpensa" rivolto alla soluzione dell'inquinamento acustico e atmosferico ed alla rilocalizzazione di situazioni abitative critiche.

Secondo l'intendimento della Provincia, *"il progetto pilota Complessità Territoriali permetterà all'azione di governo di andare oltre le competenze pianificatorie del Piano sia per quanto riguarda i temi che per quanto riguarda l'ambito territoriale, mettendo in relazione il sistema di connessioni di livello transnazionale ed europeo con gli elementi chiave e di eccellenza del contesto, attraverso la ricerca, la strutturazione e la condivisione di un percorso di sviluppo che sappia leggere e valorizzare la diffusione di potenzialità locali presenti nel tessuto territoriale"*.

Proprio la collocazione baricentrica del territorio della Provincia di Varese rispetto agli incroci degli assi fondamentali di infrastrutture a scala europea consentiranno allo stesso di acquisire nel prossimo futuro valenza strategica via via crescente per le prospettive sottoesposte.

"La presenza del Corridoio V a sud delle Alpi consentirà all'intero territorio regionale di consolidare il proprio ruolo di interfaccia tra l'occidente dell'Europa e i paesi del centro/est europeo, nuovi membri dell'unione.

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

I collegamenti con l'area milanese, che sono andati aumentando e stanno rafforzandosi grazie ai progetti in corso, permetteranno di integrare l'aeroporto anche con l'area metropolitana torinese e con la "città lineare lombarda" (Milano-Bergamo-Brescia e in estensione Verona).

Anche grazie a queste connessioni, Malpensa può aspirare a diventare un Hub di livello internazionale, così come inizialmente ipotizzato e auspicato.

Il suo consolidamento, necessario per sostenere lo sviluppo e la competitività regionale, deve essere volto verso un'infrastruttura aeroportuale capace di garantire un livello d'accessibilità analogo a quello dei maggiori aeroporti europei, ciò al fine di:

- dare un'adeguata risposta alla consistente domanda di trasporto aereo intercontinentale e continentale espressa dalla Lombardia (e più in generale dal Nord Italia) e in parte ancora assorbita dai grandi Hub del Nord Europa*
- creare attrattività, l'infrastruttura aeroportuale infatti deve rappresentare un'opportunità di sviluppo per l'economia.*

Nello stesso tempo è necessario che lo sviluppo dell'aerostazione avvenga attraverso la verifica e la salvaguardia della compatibilità territoriale, la difesa del territorio e la tutela della qualità della vita dei cittadini.

Le sinergie da valorizzare riguardano: le trasformazioni indotte dal nuovo Polo esterno della Fiera di Milano a Rho-Pero, l'alta velocità Torino-Milano, il potenziamento e la riqualificazione delle linee dei Gottardo e del Sempione (costituente la direttrice Nord-Sud del flusso delle merci provenienti dalle regioni forti del Nord e del centro Europa verso il mare Mediterraneo) il nuovo collegamento ferroviario Arcisate-Stabio (che oltre a collegare la Svizzera Italiana con Malpensa darà vita ad una "gronda insubrica" ferroviaria), e il nuovo interporto di Novara (sulla linea del Sempione), la Pedemontana etc., tutte infrastrutture che contribuiscono a evidenziare una nuova organizzazione del sistema metropolitano lombardo.....

La realtà socio-economica e territoriale del territorio in esame è significativamente caratterizzata dalla sua inclusione in un'area vasta che comprende il Canton Ticino a Nord, il Comense e l'area della Brianza a Est, l'area metropolitana milanese a Sud, con

una tendenza in atto a espandersi nel prossimo futuro verso la provincia di Novara e l'area metropolitana torinese.

La scala geografica di questa conurbazione diventa quindi indispensabile per valutare le criticità emergenti in rapporto, soprattutto, alle nuove sfide connesse ai collegamenti internazionali, le quali determineranno eventi di trasformazione che potrebbero non solo sfuggire al controllo, ma talvolta addirittura alla percezione diretta delle amministrazioni locali; questi fenomeni tuttavia eserciteranno una rilevante influenza sia sui fattori che agiscono sulle trasformazioni territoriali, che sulle tendenze evolutive dell'intero sistema economico.

Ciò senza dimenticare che in un'ottica di qualità territoriale è cruciale consolidare la rilevanza del sistema ambientale, partendo dal paesaggio fluviale del Parco del Ticino come riferimento per la valorizzazione delle aree agricole e boschive che innervano il tessuto urbano, ponendolo in relazione con i percorsi di sviluppo delle reti territoriali e del sistema infrastrutturale internazionale.....

La volontà di superare logiche e strumenti settoriali porta a caratterizzare tale scenario con l'integrazione di obiettivi di sviluppo, quali la competitività e la qualità (ambientale e sociale), e obiettivi di "disegno del territorio", quali lo sviluppo dei poli urbani in un'ottica di eccellenza e la valorizzazione attiva della maglia territoriale funzionalmente integrata.

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

Per quanto sopra delle 4 tematiche generali oggetto di P.T.C.P.:

- **mobilità**
- **agricoltura**
- **paesaggio**
- **rischio**

la prima resta quella di maggior incidenza sul territorio di Gallarate, stante l'entità di infrastrutturazione di nuovo impianto e di adeguamento sia stradale che soprattutto ferroviario.

Nel P.T.C.P. è stato quindi necessariamente recepito l'insieme di atti di programmazione e di intesa istituzionale già definiti in precedenza, e precisamente:

"...atti di riferimento generale o a contenuto multisettoriale:

- *Programma Regionale di Sviluppo della VIII legislatura, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n° VIII/25 del 26/10/2005, e Documento di Programmazione Economico- Finanziaria Regionale 2007-2009, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale del 26/07/2006*
- *Accordo di Programma Quadro "Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa 2000", sottoscritto il 3 marzo 1999 in attuazione dell'Intesa Istituzionale di Programma tra il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Presidente della Regione Lombardia*
- *Intesa Generale Quadro sottoscritta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Regione Lombardia in data 11 aprile 2003, in attuazione della L. n° 443/2001 (c.d. "Legge Obiettivo") e del relativo decreto di attuazione (D.Lgs. n° 190/2002)*

atti relativi al sistema viario:

- *Accordo di Programma Quadro -Riqualificazione e potenziamento del Sistema Autostradale e della Grande Viabilità della Regione Lombardia-, sottoscritto il 3 aprile 2000 in attuazione dell'Intesa Istituzionale di Programma tra il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Presidente della Regione Lombardia*
- *Programma di interventi prioritari sulla rete viaria di interesse regionale da finanziare con le risorse per investimenti trasferite dallo Stato alla Regione Lombardia per l'esercizio delle funzioni conferite dal D.Lgs. n° 112/98 in tema di viabilità, approvato dalla Regione Lombardia con D.G.R. n° VII/20830 del 16 febbraio 2005*
- *Accordo di Programma Quadro "Riqualificazione e potenziamento della viabilità di valico e dei principali collegamenti viabilistici della Provincia di Varese", sottoscritto da A.N.A.S. e Provincia di Varese il 3 giugno 2003, e conseguente Convenzione sottoscritta il 31 marzo 2004*
- *Programmazione decennale A.N.A.S. 2003-2012 e relativi contratti Triennali di attuazione*

atti relativi al sistema ferroviario :

- *"Protocollo d'intesa per la definizione degli interventi di sviluppo del sistema ferroviario lombardo e della sua integrazione nella rete europea", sottoscritto dalla Regione Lombardia e da Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. il 4 luglio 2002*

atti relativi al sistema di trasporto pubblico locale :

- *Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale, adottato con delibere del Consiglio Provinciale n° 65 del 13 novembre 2001 e n° 39 del 30 giugno 2004 e approvati dalla Giunta Regionale con D.G.R. n° VII/8693 del 9 aprile 2002 e D.G.R. n° VII/18869 del 30 settembre 2004*
- *Accordo tra la Provincia di Varese e il Comune di Varese avente oggetto "individuazione dei servizi di area urbana" da trasferire in termini di bus*km e risorse finanziarie dalla Provincia al Comune, approvato con delibera del Consiglio Provinciale n° 70 del 28 novembre 2001 e recepito nel Programma Triennale dei Servizi"*

In proposito è opportuno soffermarsi sull'assetto previsto per il trasporto ferroviario che, come già rilevato, vede per il Gallaratese un diretto e fondamentale coinvolgimento:

"Tra gli interventi sulla rete ferroviaria sono da porre in evidenza quelli finalizzati a migliorare l'accessibilità di Malpensa. Tra questi, il collegamento ferroviario tra Arcisate e Stabio (CH), di per sé importantissimo in relazione all'apertura, verso la Svizzera, della Valceresio e di Varese che rappresenta sicuramente un'opportunità per l'intera provincia: si tratta di un breve tratto, 6 km circa (di cui 3.6 km in Italia), che, oltre a soddisfare in prospettiva molteplici finalità in termini di collegamento transfrontaliero con il vicino territorio elvetico e nel contempo a valorizzare le infrastrutture già esistenti dando sbocco a dei flussi di traffico che per ora sono soffocati dalla frattura nell'attuale rete ferroviaria, renderà certamente più attrattivo l'aeroporto di Malpensa a quegli utenti oggi più propensi a servirsi delle aerostazioni di Zurigo o di Agno (CH)."

La congiunzione con Malpensa diverrebbe completa con la realizzazione del collegamento ferroviario diretto tra Malpensa e Gallarate.

Si tratta di un intervento limitato ma indispensabile a completare la maglia dei collegamenti ferroviari che dal cuore della provincia di Varese consentono di connettersi ai

principali rami della rete ferroviaria, verso il Sempione, il Novarese, il Canton Ticino e, più oltre, con i trafori alpini, e il sistema portuale ligure e mediterraneo.

Rispetto al sistema ferroviario, inoltre, va ricordato che, nell'ambito delle procedure di approvazione di Legge Obiettivo dell'intervento "Stazione passante di Malpensa e collegamento con Gallarate-Rho, accessibilità da Nord a Malpensa", la Regione Lombardia, approvando il relativo progetto preliminare, ha chiesto a R.F.I. s.p.a. di presentare un nuovo quadro trasportistico per completare il collegamento con l'aerostazione anche nella direttrice sud.

In relazione a questo, fatte salve le determinazioni che verranno assunte dal C.I.P.E. in sede di approvazione del suddetto progetto e considerata la valenza dell'intero sistema ferroviario passante di Malpensa, si richiama anche la previsione di "Collegamento ferroviario a Malpensa passante in direzione sud".

In questo contesto si collocano ulteriori progetti ferroviari di notevole importanza quali: la triplicazione della tratta Gallarate-Rho (R.F.I.), la nuova bretella ferroviaria Saronno-Seregno con potenziamento della nuova stazione di Saronno Sud (F.N.M.), l'interramento della tratta di Castellanza (F.N.M.) e la realizzazione di nuova stazione in territorio di Busto Arsizio, l'unificazione delle stazioni ferroviarie FS e F.N.M. di Varese.

Tutti questi progetti di innovazione/ampliamento della rete ferroviaria sono necessari, come detto in precedenza, per migliorare i collegamenti con l'aeroporto di Malpensa, rimediando a quella che è una carenza rilevante per la Provincia di Varese soprattutto per i comuni del centro e del nord della provincia.

In effetti, ad oggi, l'unica possibilità di arrivare a Malpensa utilizzando il treno come mezzo di trasporto, è offerta dalla linea F.N.M. Milano-Malpensa, con fermate intermedie a Saronno e Busto Arsizio, mentre i viaggiatori che usufruiscono dei servizi ferroviari sulle linee R.F.I., possono raggiungere l'aeroporto solo grazie ai bus-navetta, presenti solo in alcune stazioni.

Va rilevato tuttavia che i progetti in corso consentono di delineare uno scenario nel quale l'aeroporto sarà collegato, tramite la linea R.F.I., sia alla stazione di Gallarate che alla nuova stazione di Busto Arsizio, posta all'intersezione tra le linee R.F.I. e F.N.M."

Sempre per il P.T.C.P. con minor incidenza per Gallarate si rilevano:

- per la problematica dell'agricoltura l'individuazione di aree di *“ambito agricolo su macro casse F(fertile)”*, solo nel comparto Nord Ovest del comune in entità limitate e altresì frazionate;
- per la problematica del paesaggio l'identificazione, sempre nel comparto Nord Ovest di 3 modesti rilievi (cime < 300 metri) di cui a cosiddetti Monte Marino e Monte Cuore con tipologia riconducibile in parte alla *“fascia collinare contrassegnata dai paesaggi degli anfiteatri e delle colline moreniche”*

Si osserva che, sempre nell'ambito di Gallarate (n° 4), non vengono riportate ulteriori specificazioni salvo che per il proseguimento/attraversamento della direttrice ecologica secondaria Est/Sud-Ovest *“Greenway Ticino Adda”*.

Quanto ai vincoli sui corsi d'acqua ex D.Lgs. n° 42/04 risultano interessati gli alvei dei torrenti Arno e Sorgiorile (quest'ultimo limitato alla parte Nord all'alveo).

E' inoltre evidenziata l'interferenza connessa soprattutto alle nuove infrastrutture ferroviarie con i contesti naturali nel settore Nord-Ovest del comune

- relativamente infine alla problematica del rischi nessun rilievo o segnalazione per quanto afferente a *“dissesti”, “pericolosità di frane” e “frane di crollo”* mentre viene indicata una presenza di rischio industriale ex art. 6 ex Dlgs 334/99 e identificata un'area circolare proposta quale riserva idrica provinciale che riguarda gran parte della zona Sud del comune e che si estende anche in territorio di Samarate e marginalmente anche in quello di Busto A.

Sempre nel P.T.C.P. il comune di Gallarate viene collocato nel sistema territoriale ; *"Sempione – conurbazione lineare principale"* così precisata:

“...Il sub-ambito è organizzato lungo l'asse storico dei Sempione, rafforzato dalla realizzazione dell'autostrada A8 e da corrispondenti linee ferroviarie, oltre alla previsione dell'aeroporto di Malpensa. La presenza dell'aggregazione Gallarate/Busto Arsizio/Castellanza con una popolazione complessiva che supera i 140.000 abitanti, rende il sistema di gran lunga l'elemento territoriale più rilevante per peso demografico, economico e funzionale dell'intera provincia.

Possono considerarsi parte dei sub-ambito lineare principale dei Sempione, sia pure con pesi insediativi e funzionali diversi, anche i comuni di Samarate, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Besnate, Arsago Seprio, Somma Lombardo, Vergiate e Sesto Calende.

L'ambito comprende il territorio di quei comuni che gravitano attorno all'aeroporto della Malpensa e di quelli che hanno come perno la direttrice infrastrutturale dei Sempione formata dalla SS 33, dall'autostrada A8 dei laghi e dalla linea ferroviaria.

Va precisato che avvicinandosi a Milano questo asse si fonde con l'area milanese e quindi si può considerare che i comuni più vicino al capoluogo appartengano ad entrambe le aree.”

Per i comuni ricadenti in tale sub-ambito vengono così sinteticamente dettati gli indirizzi specifici a carattere sovra-comunale per i relativi P.G.T. :

- “ - localizzare servizi di interesse sovracomunale legati alla ricerca e allo sviluppo per le attività economiche*
- localizzare insediamenti di interesse sovracomunale a condizione che determinino sensibili effetti per il miglioramento della rete stradale che struttura l'ambito*
- localizzare insediamenti e servizi di livello sovracomunale non direttamente relazionati alla SS 33, capaci di accentuare la struttura policentrica dell'ambito.”*

Si evidenzia come il P.T.C.P abbia fondamentalmente un carattere riassuntivo della complessiva Pianificazione a scala macro-territoriale, ricomprendendo anche i contenuti del Piano territoriale d'area Malpensa, di cui alla L.R. n° 10/99 che, come si è detto, è a tutt'oggi in corso di revisione/proroga.

“Piano Territoriale di Coordinamento (P.T.C.) del Parco Lombardo della Valle del Ticino” (var. di cui al D.G.R. n° 7/5983 del 02/08/2001 e n° 6090 del 14/10/2001) in cui rientra parzialmente il comune di Gallarate in base ai confini amministrativi fissati dall'art. 1 della L.R. n° 2 del 09/01/1974 e succ. varianti.

L'analisi dei valori naturalistici e paesaggistici del territorio del parco ha identificato 3 ambiti paesaggistici:

- 1) ambito posto nelle immediate adiacenze del fiume suddiviso in:

- zone del fiume Ticino nelle sue articolazioni idrauliche principali e secondarie (T);
 - zone naturalistiche integrali (A): zone nelle quali l'ambiente naturale viene conservato nella sua integrità;
 - zone naturalistiche orientate (B1): zone che individuano complessi ecosistemi di valore naturalistico;
 - zone naturalistiche di interesse botanico-forestale (B2): zone che individuano complessi botanico-forestali di rilevante interesse;
 - zone di rispetto delle zone naturalistiche (B3): zone che per la loro posizione svolgono un ruolo di completamento rispetto a tali ecosistemi, alla fascia fluviale del Ticino e di connessione funzionale tra queste e le aree di protezione.
- 2) ambito identificato dalla linea del terrazzo principale del fiume Ticino suddiviso in:
- zone agricole e forestali di protezione a prevalente interesse faunistico (C1);
 - zone agricole e forestali di protezione a prevalente interesse paesaggistico (C2).
- 3) ambito dove prevalgono le attività di conduzione agricola e forestale dei fondi suddiviso in:
- zone di pianura asciutta a prevalente vocazione forestale (G1)
 - zone di pianura irrigua (G2)

Sono state inoltre individuate le seguenti ulteriori zone e aree:

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

Riferendosi specificatamente al territorio del comune di Gallarate lo stesso risulta interessato nel settore Nord da:

- zona C2 *"ambito di protezione delle zone naturalistiche pertinenti, destinate prevalentemente ad attività agricola nel rispetto degli elementi che caratterizzano il paesaggio, inframmezzate da area di tutela geologica e idrogeologica (identificate nel P.R.G. vigente come zona G.I.) "*

Per il settore meridionale, e precisamente a Sud del tracciato della SS 336, è identificata

- zona G1 *"ambito forestale in cui è ammessa la localizzazione a standard urbanistici, con l'obiettivo di recuperare la continuità del verde e migliorare il rapporto città-campagna"*

Circa la coerenza del cosiddetto livello orizzontale, assume rilevanza la presa d'atto delle azioni di cui agli strumenti urbanistici (P.R.G. ed P.G.T.) dei comuni confinanti

al fine di minimizzare (se non escludere) possibili effetti negativi per dividerne invece le opportunità, e armonizzare così i contenuti nonché le modalità e le tempistiche degli interventi suscettibili di relazioni-interconnessioni con quanto previsto nel documento di piano del P.G.T. di Gallarate.

In merito agli strumenti urbanistici di detti comuni (Cassano Magnago, Cavarina con Premezzo, Besnate, Arsago Seprio, Casorate Sempione, Cardano al Campo, Samarate e Busto Arsizio), si osserva innanzitutto che solo Cassano Magnago dispone di un P.G.T. adottato/approvato mentre per gli altri non ci si sofferma sui P.R.G. vigenti in quanto risultano ormai avviati o in itinere i nuovi strumenti P.G.T. ex L.R. n° 12/2005.

- Ci si sofferma in particolare sul **P.G.T. di Cassano Magnago**, sia perché dispone di un nuovo strumento (P.G.T. approvato con Del. C.C. del 18/12/2006, trasmesso quindi in Regione Lombardia il 27/12/2006) da cui non prescindere, sia perché detto comune condivide il maggior sviluppo di confine con Gallarate ma soprattutto perché tra i due comuni si realizza una saldatura insediativa senza soluzione di continuità.

Oltre i 2 limitati ambiti di interesse ambientale G1, rispettivamente a Nord e a Sud, rientranti nel P.T.C. del parco del Ticino, il P.G.T. di Cassano Magnago contempla continuità anche tra le zone industriali dei 2 comuni alla stregua di un comparto produttivo unitario (già zona D nel precedente P.R.G. ed ora *"ambito del tessuto urbano consolidato con connotazione produttiva"*) e soprattutto un contesto residenziale in continuità con la frazione di Cedrate (già zona C nel precedente P.R.G. ed ora *"ambito*

di tessuto urbano consolidato con connotazione residenziale”) che di fatto resta inglobata nell’ambito di Cassano Magnago.

Oltre che per l’organico completamento della zona industriale comune, sussiste un programma stradale congiunto riguardante la cosiddetta tangenziale Nord (prevista nel P.T.C.P.) che interessa anche il territorio di Oggiona S. Stefano e Cavarina con Premezzo passando nel fondovalle della Valdarno.

Di più ardua realizzazione appare l’innesto dell’arteria sopraccitata con la SS 336, in quanto implicante l’intera risoluzione del complesso snodo SS 336/A8/Pedemontana/ accesso Hupac Intermodal SA con il coinvolgimento di competenze sovra-ordinate non solo per le infrastrutture stradali (Autostrade per l’Italia, A.N.A.S., Pedemontana spa) ma anche ambientali (Parco del Ticino, Autorità di bacino idrogeologico).

- Il comune di **Busto Arsizio**, che solo recentissimamente ha attivato l’elaborazione di PGT e il cui **P.R.G.** vigente risale sostanzialmente alla var. generale del ’92/’93 (approvata con Del. G.R. n° 29298 del 12/06/97 e per le relative N.T.A. con Del. G.R. n° 33261 del 12/12/97) presenta a ridosso del territorio di Gallarate le seguenti situazioni consolidate:
 - centro di interscambio Hupac Intermodal SA ubicato a cavallo dei 2 comuni
 - fascia terziario-commerciale (compresa tra la SS 33 e la ferrovia Gallarate-Milano), pressoché ormai saturata
 - zona agricola a Nord del quartiere Beata Giuliana (in cui è presente la consistente struttura dell’Istituto Tecnico Commerciale E. Tosi) in continuità con la zona destinata a riqualificazione ambientale del P. d’area SS 336 Business Park

In realtà tra i 2 comuni sussiste una delimitazione fisica (prevalente su quella amministrativa) costituita dal tracciato della SS 336.

Le implicazioni comuni delle rispettive politiche urbanistiche appaiono piuttosto riconducibili alla rilevanza delle infrastrutture stradali nei pressi della SS 336 (in funzione delle previsioni macroterritoriali già esposte) e dalle relative opere di raccordo, in particolare per l’adeguamento degli accessi al centro Hupac Intermodal SA.

- **Per il comune di Besnate la proposta preliminare di P.G.T.** (la cui comunicazione di avvio del procedimento è stata resa in data 17/11/2005 e cui ha fatto poi seguito

l'attivazione della procedura V.A.S. con Del G.C. n° 99 de 13/09/2007) comporta al confine con Gallarate una zona naturalistica rientrante nell'ambito del P.T.C. del Parco del Ticino (precisamente zona GI "*zona naturalistica parziale geologico-idrogeologico*" con fascia di area "R" degradata da recuperare per presenza di linea A.T. della Terna spa. lungo il "*fontanile nuovo*", in continuità con analoga zona GI e C2 ("*agricola e forestali a prevalente interesse paesaggistico*") in comune di Gallarate.

- **Per il comune di Arsago Seprio (dotato di P.R.G. approvato con Del. G.R. n° 30341 del 08/03/88 e succ. var. e che ha avviato il PGT)**, in base al documento di scoping della V.A.S. (Ottobre 2008) al confine con Gallarate si conferma la destinazione C2 rientrante nel P.T.C. del Parco del Ticino, anche qui in continuità con analoga zona di Gallarate.
- **Più articolata si presenta la situazione di quei comuni** che lungo le direttrici viarie danno luogo a un continuo urbano con Gallarate, quali **Cardano al Campo e Cavarina con Premezzo (tutt'ora in fase preliminare di PGT), Casorate Sempione (che ha presentato il Documento di Piano del PGT e la VAS) e Samarate (che ha riavviato ab origine il procedimento di PGT).**

Le implicazioni delle rispettive scelte urbanistiche interagenti tra le citate municipalità e Gallarate, essendo tutt'ora in fase di definizione, comportano soluzioni congiunte e concertate soprattutto per quanto attiene il recepimento a livello locale dei maggiori interventi infrastrutturali con la risoluzione di discontinuità/disfunzioni pregresse.

"Piano di zonizzazione acustica"

È stato attuato sulla base della L. quadro n° 447/95 "disciplina dell'inquinamento acustico" e degli ulteriori provvedimenti legislativi in materia:

- L. quadro n° 447 del 26/10/1995
- D.P.C.M. del 14/11/97 "determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore"
- D.P.R. n° 142 del 30/03/2004
- D.Lgs. n° 194 del 19/08/2005
- L.R. n° 13 del 10/08/2001

In base alla citata Legge quadro ai comuni sono state affidate le seguenti competenze programmatico-decisionali, come da estratto art 6 : "....."

- a) *la classificazione dei territorio comunale secondo i criteri previsti dall'articolo 4 comma 1 lettera a)*
- b) *il coordinamento degli strumenti urbanistici già adottati con le determinazioni assunte ai sensi della lettera a)*
- c) *l'adozione dei piani di risanamento di cui all'articolo 7*
- d) *il controllo, secondo le modalità di cui all'articolo 4, comma 1, lettera d), del rispetto della normativa per la tutela dall'inquinamento acustico all'atto del rilascio delle concessioni edilizie relative a nuovi impianti e a infrastrutture adibiti ad attività produttive, sportive e ricreative e a postazioni di servizi commerciali polifunzionali, dei provvedimenti comunali che abilitano all'utilizzazione dei medesimi immobili e infrastrutture, nonché dei provvedimenti di licenza o di autorizzazione all'esercizio di attività produttive*
- e) *l'adozione di regolamenti per l'attuazione della disciplina statale e regionale per la tutela dall'inquinamento acustico*
- f) *la rilevazione e il controllo delle emissioni sonore prodotte dai veicoli, fatte salve le disposizioni contenute nel D.Lgs 30 aprile 1992, n° 285, e successive modifiche*
- g) *i controlli di cui all'articolo 14 comma 2*
- h) *l'autorizzazione, anche in deroga ai valori limite di cui all'articolo 2, comma 3, per lo svolgimento di attività temporanee e di manifestazioni in luogo pubblico o aperto al pubblico e per spettacoli a carattere temporaneo ovvero mobile, nel rispetto delle prescrizioni indicate dal comune stesso”*

Sempre in merito alle competenze e agli obblighi dei comuni, viene precisato nella legge in questione che:

“ 1) *Nel caso di superamento dei valori di attenzione di cui all'articolo 2 comma 1 lettera g, nonché nell'ipotesi di cui all'articolo 4 comma 1 lettera a, ultimo periodo, i comuni provvedono all'adozione di piani di risanamento acustico, assicurando il coordinamento con il piano urbano del traffico di cui al D.Lgs 30 aprile 1992 n. 285, e successive modifiche, e con i piani previsti dalla vigente legislazione in materia ambientale.....*

2) *I piani di risanamento acustico di cui al comma 1 devono contenere:*

- a) *l'individuazione della tipologia ed entità dei rumori presenti, incluse le sorgenti mobili nelle zone da risanare individuate ai sensi dell'articolo 6 comma 1 lettera a)*
- b) *l'individuazione dei soggetti a cui compete l'intervento*
- c) *l'indicazione delle priorità, delle modalità e dei tempi per il risanamento*
- d) *la stima degli oneri finanziari e dei mezzi necessari*
- e) *le eventuali misure cautelari a carattere d'urgenza per la tutela dell'ambiente e della salute pubblica.....*

5) Nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti la giunta comunale presenta al consiglio comunale una relazione biennale sullo stato acustico del comune; il consiglio comunale approva la relazione e la trasmette alla regione e alla provincia per le iniziative di competenza; per i comuni che adottano il piano di risanamento di cui al comma 1, la prima relazione è allegata al piano stesso; per gli altri comuni, la prima relazione è adottata entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge (estratto art. 8 n.d.r.)”

Per la regione Lombardia i criteri e i contenuti della citata relazione sono stati dettati con Del. G. R. n° 11582/2002

“.....2. Nell'ambito delle procedure di cui al comma 1, ovvero su richiesta dei comuni, i competenti soggetti titolari dei progetti o delle opere predispongono una documentazione di impatto acustico relativa alla realizzazione, alla modifica o al potenziamento delle seguenti opere:

- a) *aeroporti, aviosuperfici, eliporti*
- b) *strade di tipo A (autostrade), B (strade extraurbane principali), C (strade extraurbane secondarie), D (strade urbane di scorrimento), E (strade urbane di quartiere) e F (strade locali), secondo la classificazione di cui al D.Lgs 30 aprile 1992, n° 285, e successive modifiche*
- c) *discoteche*
- d) *circoli privati e pubblici esercizi ove sono installati macchinari o impianti rumorosi*
- e) *impianti sportivi e ricreativi*
- f) *ferrovie e altri sistemi di trasporto collettivo su rotaia*

3. È fatto obbligo di produrre una valutazione previsionale del clima acustico delle aree interessate alla realizzazione delle seguenti tipologie di insediamenti:

- a) scuole e asili nido*
- b) ospedali*
- c) case di cura e di riposo*
- d) parchi pubblici urbani ed extraurbani*
- e) nuovi insediamenti residenziali prossimi alle opere di cui al comma 2*

4. Le domande per il rilascio di concessioni edilizie relative a nuovi impianti e a infrastrutture adibiti ad attività produttive, sportive e ricreative e a postazioni di servizi commerciali polifunzionali, dei provvedimenti comunali che abilitano all'utilizzazione dei medesimi immobili e infrastrutture, nonché le domande di licenza o di autorizzazione all'esercizio di attività produttive devono contenere una documentazione di previsione di impatto acustico (estratto art. 8 n.d.r.)....”

A livello regionale, a cui è stata trasferita dal D.M. n° 112/98 parte delle competenze in materia di inquinamento acustico, la L.R. n° 13/2001 sono identificati i seguenti obiettivi:

- 1) salvaguardare il benessere delle persone rispetto all'inquinamento acustico nell'ambiente esterno e in quelli abitativi
- 2) adottare misure di prevenzione nelle aree in cui i livelli di rumore sono compatibili rispetto agli usi attuali e previsti dal territorio
- 3) perseguire la diminuzione della rumorosità ed il risanamento ambientale nelle aree acusticamente inquinate
- 4) promuovere iniziative di educazione e informazione per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento acustico

mentre con Del. G.R. n° 9776 del 2002 sono stati poi fissati i criteri tecnici per la classificazione acustica del territorio comunale.

Il piano ha inoltre considerato la zonizzazione acustica dei comuni confinanti che avevano già provveduto al riguardo (Arsago Seprio, Besnate, Castrate Sempione, Cassano Magnago e Cavaria), tenendo conto delle classi a confine in modo da optare per classi che evitino salti di limiti >5 dB(A).

L'analisi della cartografia di zonizzazione acustica, articolata secondo le classi di destinazione d'uso del territorio di cui al D.P.C.M. del 14/11/97:

	Classi di destinazione d'uso del territorio	Limite diurno dB(A)	Limite notturno dB(A)
	I aree particolarmente protette	50	40
	II aree prevalentemente residenziali	55	45
	III aree di tipo misto	60	50
	IV aree di intensa attività umana	65	55
	V aree prevalentemente industriali	70	60
	VI aree esclusivamente industriali	70	70

evidenzia la particolare criticità relativa al problema del rumore per il territorio comunale di Gallarate, che vede:

- le aree residenziali come "enclaves" inframmezzate da preponderanti aree a intensa attività umana, distribuite secondo la trama dei principali assi viari (in particolare ferrovie, autostrada A8, SS 33 e SS 336)
- un limitato ambito "protetto" nel settore Nord
- l'estensione rilevante di aree di tipo misto, in quanto intermedie tra "aree prevalentemente residenziali" e altre "ad intensa attività umana" e altresì interessate da infrastrutture fonti di emissioni sonore.

"Studio di individuazione del reticolo idrico minore ex art. 3 comma 114 L.R. n° 1/2000", approvato dalla Regione Lombardia - Sede Territoriale di Varese con nota prot.n. AD15/200/0005343 del 28/08/2007, concerne:

- 1) la caratterizzazione territoriale e l'individuazione del reticolo minore
- 2) l'individuazione delle fasce di rispetto
- 3) l'elaborazione di regolamento di polizia idraulica

Il reticolo minore risulta individuato in base alla definizione del regolamento di attuazione della L.R. n° 36/94 mentre il reticolo idraulico è costituito da tutte le acque superficiali (art. 1 comma 1 del regolamento) a esclusione di tutte le acque piovane non ancora convogliate in un corso d'acqua (art. 1 comma 2 del regolamento).

Specificatamente per l'inserimento dei corsi d'acqua nel reticolo idrico minore risultano essere stati applicati i seguenti criteri differenziati a seconda che risultino :

- indicati come demaniali nelle carte catastali o in base a normative vigenti
- oggetto di interventi di sistemazione idraulica con finanziamenti pubblici
- interessati da derivazioni d'acqua
- rappresentati come corsi d'acqua dalle cartografie ufficiali (I.G.M., C.T.R.)

Sono stati documentati con schede anagrafiche i seguenti corsi d'acqua:

- torrente Arno
- torrente Sorgiorile
- torrente Bocca dei Sassi (diramazione del Sorgiorile)
- torrente Roggia Fontanone (affluente Arno)
- torrente Colatore dei Prati (affluente Arno)
- torrente Roggia Rocca (diramazione del Sorgiorile)
- torrente Rio (privo d'acqua)
- torrente Riale detto Rile (esterno a Gallarate ma interessato dalle fasce di rispetto di vasche di accumulo)

Sul Reticolo Idrico del Comune di Gallarate sono definite, sulla base dei criteri indicati al punto 5 dell'allegato B della d.g.r. 1 agosto 2003 – n. 7/13950, due fasce di tutela, di ampiezza diversa e con indicazioni normative differenti:

- una fascia di tutela assoluta di 4 m a partire dal ciglio di sponda o dal piede esterno degli argini
- una fascia di tutela e rispetto esterna alla precedente che si estende fino ad una distanza di 10 metri per parte a partire dal ciglio di sponda o dal piede esterno degli argini ,là dove individuata.

Per quanto attiene il **"Piano stralcio per l'assetto idrogeologico" (P.A.I.)**, approvato dall'autorità di bacino del Po con D.P.C.M. del 24/05/2001 e succ. modifiche, Gallarate risulta interessata per i bacini dei torrenti Rile, Arno e Tenore (appartenenti a loro volta al bacino del fiume Ticino): va osservato che le relative prescrizioni risultano puntualmente riportate e illustrate nel P.T.C.P..

Il Comune di Gallarate ha fatto predisporre lo studio idraulico finalizzato al tracciamento delle fasce fluviali alla scala dello strumento urbanistico comunale ai sensi dell'art. 4.3 punto 1 della d.g.r. 11 Dicembre 2001 – n. 7/7365, e la valutazione delle condizioni di

rischio nei territori della Fascia C, nelle aree classificate come “limite di progetto tra la Fascia B e la Fascia C”, secondo il metodo approfondito descritto in allegato 3 alla citata d.g.r.

Peraltro il comune, con Determina n° 668/2004, ha affidato alle società MWH s.p.a. e Nord Milano Consult s.r.l. lo studio geologico di supporto al P.G.T. (redatto in base alla legislazione regionale, con particolare riferimento alla Del. G.R. n° 8/ 1566 del 22/12/2005 "criteri e indirizzi per la definizione della componente geologica, idrogeologica e sismica del P.G.T. in attuazione dell'art. 5 comma L.R. n° 12 del 11/03/2005. attualmente è in fase di redazione un aggiornamento del suddetto studio relativamente alle sopravvenute disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative.

In particolare tale studio risulta condotto in 3 fasi:

- 1) analisi
- 2) sintesi/valutazione
- 3) proposta

Quest'ultima (conclusiva) attribuisce classi di fattibilità alle diverse zone del territorio comunale, per le quali si prescrivono limitazioni alle destinazioni d'uso del suolo ed indicazioni per interventi urbanistici, studi e indagini di approfondimento per eventuali opere di mitigazione.

La stessa è graficamente rappresentata tramite la "carta di fattibilità delle azioni di piano" e sintetizzata nel documento "norme geologiche di piano".

Alle le 4 classi di fattibilità geologica per le azioni di piano in cui è stato suddiviso il territorio comunale (in funzione della sua vulnerabilità geologica) sono state attribuite le seguenti specifiche:

- classe 1 : fattibilità senza particolari limitazioni (assente su tutto il territorio comunale)
- classe 2 : fattibilità con modeste limitazioni
- classe 3 : fattibilità con consistenti limitazioni, che riguarda:
 - aree a elevata vulnerabilità degli acquiferi
 - aree dalle scadenti caratteristiche geotecniche
 - area di esondazione del torrente Sorgiorile
- classe 4: fattibilità con gravi limitazioni, che riguarda:
 - le fasce A e B PAI sia all'interno che all'esterno del perimetro del centro edificato.

Non ci si sofferma sulle prescrizioni per le varie zone, in quanto i relativi elementi normativi (cogenti e di indirizzo) confluiranno nel P.G.T. e nel piano delle regole.

È inoltre in fase di redazione uno studio per la ri-delimitazione delle zone di rispetto dei pozzi ad uso idropotabile esistenti all'interno del territorio comunale. Tale delimitazione verrà effettuata, conformemente ai disposti della DGR n.6/15137 del 27/06/1996 e della DGR n.7/12693 del 10/04/2003, utilizzando il criterio temporale: esso individua la zona di rispetto quale involucro dei punti isocroni circostanti il pozzo in condizioni di emungimento a regime con la massima portata di esercizio, dai quali l'acqua impiega un tempo di sicurezza fissato in 60 giorni per raggiungere il punto di captazione attraverso il mezzo saturo e geometricamente è rappresentato da un'ellisse non regolare. Tale studio, dopo l'approvazione degli Enti competenti, consentirà di ridurre le aree vincolate ai sensi del D.lgs 152/2006 all'interno del territorio comunale.

“Piano generale del traffico urbano 2008” (P.G.T.U. o P.U.T.)

Attuato ai sensi del D.L. n° 285/92 (nuovo codice della strada e successive direttive del Ministero dei LL.PP.) avente le seguenti finalità

- miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta)
- riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico
- risparmio energetico, da ottenere in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e nel rispetto dell'ambiente
- miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti)

specificatamente il P.G.T.U. di Gallarate risulta così articolato:

- a) quadro di riferimento in cui si esplicitano gli obiettivi da perseguire e si descrive il quadro programmatico generale, ovvero le scelte di carattere infrastrutturale a breve e lungo termine all'interno delle quali il P.U.T. si deve inserire con coerenza
- b) programmi di intervento sulle diverse componenti della mobilità, affrontate secondo le indicazioni suggerite dalle direttive:
 - la classifica delle strade (a breve e lungo termine)
 - la circolazione veicolare (valutata nei diversi itinerari mediante diagrammi attuali e previsionali)
 - la mobilità pedonale e ciclabile
 - il trasporto pubblico, suddiviso nelle varie linee (A, A/B, C, ed E)
 - l'organizzazione e la regolazione della sosta
 - la sicurezza della circolazione

- c) l'applicazione e il controllo del piano, in termini di strumenti attuativi (indirizzi organizzativi dell'ufficio tecnico del traffico, controllo delle violazioni e programmi di monitoraggio) priorità di intervento

Nello stesso sono inoltre considerate:

- mobilità pedonale (nel nucleo storico principale e delle 4 frazioni)
- mobilità ciclabile (percorsi esistenti, in costruzione, in progetto, integrativi o ricreativi)
- tipologie di sosta veicolare e parcheggi per il centro storico e per l'area urbana (a pagamento e con limitazioni di orario, gratuita e con limitazioni di orario, parcheggi di attestamento, parcheggi dedicati, sosta libera e sosta riservata).

“Piano Urbano della Mobilità 2008-2018” (P.U.M.) si pone sostanzialmente le stesse finalità del P.G.T.U., ma in termini strategici e di sistema (con uno scenario esteso territorialmente e temporalmente, oltre che di tipologia di trasporto) investendo: “.....

- 1) *infrastrutture di trasporto pubblico relative a qualunque modalità*
- 2) *infrastrutture stradali, di competenza locale, con particolare attenzione alla viabilità a servizio dell'interscambio modale*
- 3) *parcheggi, con particolare riguardo a quelli di interscambio*
- 4) *tecnologie*
- 5) *iniziative dirette a incrementare e/o a migliorare il parco veicoli*
- 6) *governo della domanda di trasporto e della mobilità, anche attraverso la struttura dei mobility manager*
- 7) *sistemi di controllo e regolazione del traffico*
- 8) *sistemi d'informazione all'utenza*
- 9) *iniziative e tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città, nei comuni e nelle aree densamente urbanizzate”*

Si riporta per esteso la struttura del piano, che rappresenta il supporto fondamentale del documento di piano del P.G.T. e il principale riferimento della presente:

“Il P.U.M. è predisposto sulla base di:

- a) *Un'analisi della struttura e delle criticità del sistema di trasporto attuale attraverso lo studio:*

- *delle caratteristiche quantitative e qualitative della domanda di mobilità, ricavate sulla base di indagini dirette, dati da fonte e simulazioni della domanda di traffico autoveicolare*
 - *delle caratteristiche dell'offerta infrastrutturali e dei servizi di trasporto collettivo su rotaia e su strada, della sosta, della distribuzione delle merci*
 - *delle politiche già adottate per il controllo della domanda di mobilità e del traffico*
 - *dei valori di inquinamento e della qualità dell'aria*
 - *degli aspetti economici*
- b) *L'indicazione di indicatori di obiettivo e valori attuali*
- c) *L'individuazione delle strategie di intervento per ciascuna componente di offerta del sistema di trasporto (trasporto collettivo, rete stradale, sosta, distribuzione merci) che si intende perseguire con gli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradale, le tecnologie e sul parco veicoli, gli interventi di governo della mobilità e di carattere economico-gestionale*
- d) *Il coordinamento e l'integrazione con gli altri strumenti di pianificazione; per perseguire gli obiettivi richiamati, il P.U.M. dev'essere coerente con gli strumenti della programmazione e della pianificazione regionale e provinciale, deve tener conto degli strumenti di pianificazione generale ed esecutiva comunale e deve coordinarsi con gli altri piani di settore, quali piani di azione per il miglioramento e il mantenimento della qualità dell'aria e dell'ambiente e per la riduzione dei livelli di emissione sonora, igienico-sanitari, energetici, con la pianificazione dei servizi, dei tempi e degli orari; riguardo ai piani urbanistico-territoriali, sia generali che attuativi, dovrà in specie tener conto di quelli relativi alle attività produttive (piano per insediamenti produttivi, centri direzionali, zone e centri commerciali), alle attività ricreative e agli insediamenti residenziali*
- e) *Individuazione di uno scenario di riferimento relativo all'orizzonte temporale di medio/lungo periodo (orizzonte temporale del P.U.M.) che comprende:*
- *le infrastrutture esistenti*
 - *quelle in corso di realizzazione*
 - *quelle programmate con completa copertura finanziaria*
 - *gli interventi organizzativi e gestionali per l'ottimizzazione del sistema di trasporto*

Per ciascuno scenario di riferimento, con opportuni modelli di previsione e simulazione, sono analizzate le criticità del sistema di trasporto e calcolati i valori di partenza degli indicatori di obiettivo

- f) Individuazione di scenari di progetto ottenuti aggiungendo agli scenari di riferimento i nuovi interventi infrastrutturali e tecnologici, nonché gli interventi organizzativi e gestionali per l'ottimizzazione del sistema di trasporto previsti nel P.U.M. L'attività di definizione dello scenario di progetto comprende:*
- la definizione degli interventi del P.U.M.*
 - l'analisi della coerenza o meno degli interventi con i documenti di pianificazione e programmazione*
 - la verifica di pre-fattibilità tecnica, amministrativa, economico/finanziaria ed ambientale delle opere infrastrutturali*
 - la progettazione funzionale di ogni intervento*
 - la definizione degli interventi organizzativi e gestionali che si intendono adottare nello scenario di progetto*
- g) Il conseguimento degli obiettivi mediante la quantificazione del valore degli indicatori tramite opportuni modelli di previsione e simulazione*
- h) La valutazione degli effetti complessivi degli scenari di progetto dev'essere effettuata in termini trasportistici, ambientali, territoriali, economici, finanziari e gestionali, rispetto agli scenari di riferimento*
- i) La descrizione della metodologia e dei modelli utilizzati per la progettazione funzionale, la simulazione e la valutazione degli scenari di riferimento e di progetto”*

Il P.U.M. riassume dunque le complessive politiche della mobilità, che con evidenza debordano dall'ambito comunale e implicano livelli di intervento sovracomunali, provinciali e regionali che tramite azioni concertate saranno in grado di raggiungere 3 fondamentali obiettivi:

- 1) riduzione della congestione urbana di traffico veicolare mediante
 - il recupero delle potenzialità delle infrastrutture stradali, ferroviarie e di trasporto pubblico esistenti, attraverso l'eliminazione delle criticità rilevate non solo con interventi di tipo infrastrutturale

- il potenziamento delle opportunità di interscambio modale tra il mezzo pubblico, in primo luogo la ferrovia, e il mezzo individuale
- il miglioramento delle condizioni di circolazione realizzato mediante l'introduzione di sistemi innovativi per il controllo e la gestione della mobilità, quali i sistemi di indirizzamento e la guida dei veicoli verso le aree di sosta
- la promozione delle azioni derivanti dal mobility management sia nelle strutture pubbliche che nelle aziende private
- le iniziative volte a dare informazioni dirette all'utenza dei mezzi privati sulla circolazione e lo stazionamento e favorirne lo spostamento verso il mezzo pubblico"

2) aumento della sicurezza dei trasporti mediante

- lo spostamento dell'utenza dai sistemi di trasporto a più elevato rischio a quelli con rischio minore, cioè dal trasporto individuale a quello collettivo
- la moderazione della velocità dei veicoli, specie in aree a elevato rischio per biciclette e pedoni (utenze deboli)
- la riduzione dei punti di conflitto tra correnti veicolari e tra veicoli e utenze deboli, da proteggere adeguatamente)

3) miglioramento della qualità ambientale tramite

- una stretta correlazione tra previsioni insediative, ivi comprese le trasformazioni urbanistiche e le previsioni infrastrutturali tendenti a garantire i livelli di accessibilità preesistenti nell'intorno urbano o a migliorarli
- una progettazione delle infrastrutture tendente all'eliminazione della sosta su strada, alla protezione dei pedoni e ciclisti, alla realizzazione di opere complementari che completino la rete dei percorsi ciclo-pedonali
- una progettazione delle infrastrutture stradali attenta all'inserimento nell'ambiente e a contribuire alla definizione di una qualità di disegno urbano definito dal rapporto tra distribuzione spaziale degli edifici e spazi aperti

I contenuti specifici, sia del Piano Generale del Traffico Urbano 2008 (P.U.T.) che soprattutto del Piano della mobilità (P.U.M.), saranno oggetto di un successivo esame analitico in sede di valutazione delle singole azioni di piano.

Ulteriori piani e programmi di settore, costitutivi del quadro programmatico di riferimento e comunque incidenti sul territorio comunale, restano:

“Piano di tutela di risanamento della qualità dell’aria” (P.R.Q.A.), come da zonizzazione territoriale per la qualità atmosferica di cui al D.G.R. n° VII/6501 del 19/10/2001 approvato con D.G.R. n° 5290 del 02/08/2007 e n° 5547 del 10/10/2007 ha consentito di:

- conoscere il territorio identificando i diversi bacini aerologici omogenei ai fini della valutazione della qualità dell’aria e delle caratteristiche meteo-climatiche che ha portato nel 2001 alla zonizzazione del territorio lombardo attraverso la D.G.R. n° 6501 del 19/10/2001, recentemente aggiornata dalla D.G.R. n° 5290 del 02/08/2007 e che ha consentito di :
 - conoscere le fonti inquinanti realizzando l’inventario regionale delle emissioni I.N.E.M.A.R.
 - monitorare gli inquinanti strutturando la rete di monitoraggio della qualità dell’aria
 - contestualizzare i riferimenti normativi integrandone i diversi livelli (comunitario, nazionale e regionale)
 - identificare gli indicatori necessari a impostare e attuare i piani e programmi per il miglioramento della qualità dell’aria
 - definire le priorità di intervento nei principali settori responsabili dell’inquinamento
- cui è seguito il 04/08/2005 il D.G.R. n° 580 “Misure strutturali per la qualità dell’aria in regione Lombardia 2005-2010”, con i seguenti obiettivi:

- 1) agire in modalità integrata sulle diverse sorgenti dell’inquinamento atmosferico
- 2) individuare obiettivi di riduzione e azioni da compiere, suddividendoli per efficacia nel breve, medio e lungo termine
- 3) ordinare una sequenza di priorità, in base al rapporto costo/efficacia, le azioni da compiere e contenente misure proposte per il breve e medio periodo inerenti:
 - emissioni da traffico veicolare
 - emissioni da sorgenti stazionarie e "off-road"
 - risparmio energetico e uso razionale dell’energia (edilizia civile e industriale, attività e cicli produttivi
 - settori dell’agricoltura e dell’allevamento

ma anche per il lungo periodo volte, invece a:

- ricerca e sviluppo del "vettore energetico" idrogeno e delle infrastrutture per la produzione, il trasporto, lo stoccaggio
 - sviluppo e diffusione delle "celle a combustibile", comunque alimentate
- La materia è inoltre approfondita dalla L.R. n° 24/2006

Gallarate come da normativa citata rientra in zona A1 (zona critica della fascia del Sempione):

“Zona A1 - area caratterizzata da:

- *concentrazioni più elevate di PM.10 in particolare di origine primaria, rilevate dalla rete regionale di qualità dell’aria e confermate dalle simulazioni modellistiche*
- *più elevata densità di emissioni di PM.10 primario, NOx e COV*
- *situazione meteorologica avversa per la dispersione degli inquinanti (velocità del vento limitata, frequenti casi di inversione termica, lunghi periodi di stabilità atmosferica caratterizzata da alta pressione)*
- *alta densità abitativa, di attività industriali e traffico e costituita da:*
 - *Zona A1 – agglomerati urbani*
area a maggiore densità abitativa e con maggiore disponibilità di trasporto pubblico locale organizzato (T.P.L.)
 - *Zona A2 – zona urbanizzata*
area a minore densità abitativa ed remissività rispetto alla zona A1”

Al riguardo si veda anche il rapporto A.R.P.A. sulla qualità dell’aria (pubblicato nel 2006) che approfondisce l’aspetto dell’inquinamento da PM 10 che resta un problema esteso all’intero bacino padano.

“Piano Provinciale per la gestione integrata dei rifiuti (per la provincia di Varese)” ex D.G.R. n° 220 del 27/06/2005 al cui riguardo si osserva che gli obbiettivi posti per la raccolta differenziata si presentano positivamente assolti

“Piano agricolo provinciale” (ex C.P. n° 82 del 02/12/2002) ove il comune di Gallarate si colloca nel quadro del sistema agricolo territoriale Lombardo quale “area periurbana”, e precisamente delle 6 regioni agrarie provinciali :“nella pianura varesina” (pianura asciutta), ove il principale fattore di criticità è individuabile nella pressione urbanizzativa

Dallo stesso si evidenzia il consistente calo di superficie avvenuto dagli anni '90 (2.000 Ha su 5.000 di estensione complessiva).

In particolare per detta regione agraria provinciale si riportano le seguenti tabelle riassuntive:

“

<i>ORIENTAMENTO PRODUTTIVO (riparto % del reddito lordo)</i>	<i>R. agr. PIANURA DI VARESE</i>	<i>PROVINCIA DI VARESE</i>
<i>coltivazioni</i>	<i>71,4</i>	<i>58,2</i>
<i>seminativi</i>	<i>23,1</i>	<i>14,2</i>
<i>ortive</i>	<i>0,6</i>	<i>1,3</i>
<i>florovivaismo</i>	<i>48,2</i>	<i>42,9</i>
<i>Arboree</i>	<i>0,2</i>	<i>1,0</i>
<i>allevamenti</i>	<i>28,6</i>	<i>41,8</i>
<i>erbivori</i>	<i>27,1</i>	<i>38,7</i>
<i>Bovini</i>	<i>22,7</i>	<i>33,0</i>
<i>Latte</i>	<i>18,6</i>	<i>27,1</i>
<i>ovo caprini</i>	<i>0,5</i>	<i>1,9</i>
<i>Granivori</i>	<i>1,5</i>	<i>3,2</i>
<i>Suini</i>	<i>0,4</i>	<i>0,5</i>

.....“

“Analisi S.W.O.T. pianura di Varese

<i>Punti di forza</i>	<i>Florovivaismo</i>
<i>Punti di debolezza</i>	<i>Pressione per l'uso del suolo</i>
<i>Opportunità</i>	<i>Espansione del florovivaismo, diversificazione colturale e produttiva</i>
<i>Minacce</i>	<i>Riduzione attivi agricoli non operanti nel florovivaismo</i>

.....”

“Il Piano di indirizzo forestale” (P.I.F.) , recentemente adottato dall'amministrazione provinciale (05/08/2010) tutt'ora in corso di elaborazione da parte della provincia) articola le proprie finalità in base al D.G.R. n° 13899 del 01/08/2003, così definite:

“

- *l'analisi e la pianificazione del territorio boschivo*
- *la definizione delle linee di indirizzo per la gestione dei popolamenti forestali*
- *le ipotesi di intervento, le risorse necessarie e le possibili fonti finanziarie*
- *il raccordo e il coordinamento tra la pianificazione forestale e la pianificazione territoriale*
- *la definizione delle strategie e delle proposte di intervento per lo sviluppo del settore forestale*
- *la proposta di priorità di intervento nella concessione di contributi pubblici”*

Ulteriori obiettivi specifici del piano sono:

- *“la valorizzazione multifunzionale dei soprassuoli boschivi e dei popolamenti arborei in genere*
- *la proposta di scenari di sviluppo compatibili con il miglioramento della qualità ambientale*
- *la conservazione, la tutela e il ripristino degli ecosistemi naturali di valenza provinciale*
- *il censimento, la classificazione e il miglioramento della viabilità silvo-pastorale.....”*

Lo studio preliminare del “Documento Metodologico (redatto ex art. 8 L.R. n° 27/2004)” ribadisce gli obiettivi citati, precisando:

“... Il P. di indirizzo forestale (P.I.F.) della provincia di Varese è stato redatto secondo un approccio sistemico volto a esplorare i fenomeni nella loro reciproca influenza.

Le analisi e le proposte di piano sono riconducibili a un processo integrato fra conservazione, ripristino delle espressioni naturali e programmazione delle attività umane.

L'approccio sistemico ha portato al confronto con gli strumenti di pianificazione ecologica del territorio vigenti (P. territoriale di coordinamento, P. faunistico-venatorio, P. di assetto idrogeologico etc.) con l'obiettivo finale di fornire uno strumento coerente e di raccordo per le strategie di intervento di tipo forestale. ...”

La cartografia elencata inerente il rilievo e la classificazione delle aree boschive non ne riporta per il comune di Gallarate, che risulta escluso dagli ambiti di P.I.F. pur confinando a Est con l'ambito 9 e a Nord con l'ambito 7.

Va in proposito osservato che gli ambiti naturalistici presenti nel comune di Gallarate risultano già monitorati e tutelati in quanto inseriti nel contesto del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco lombardo del Ticino.

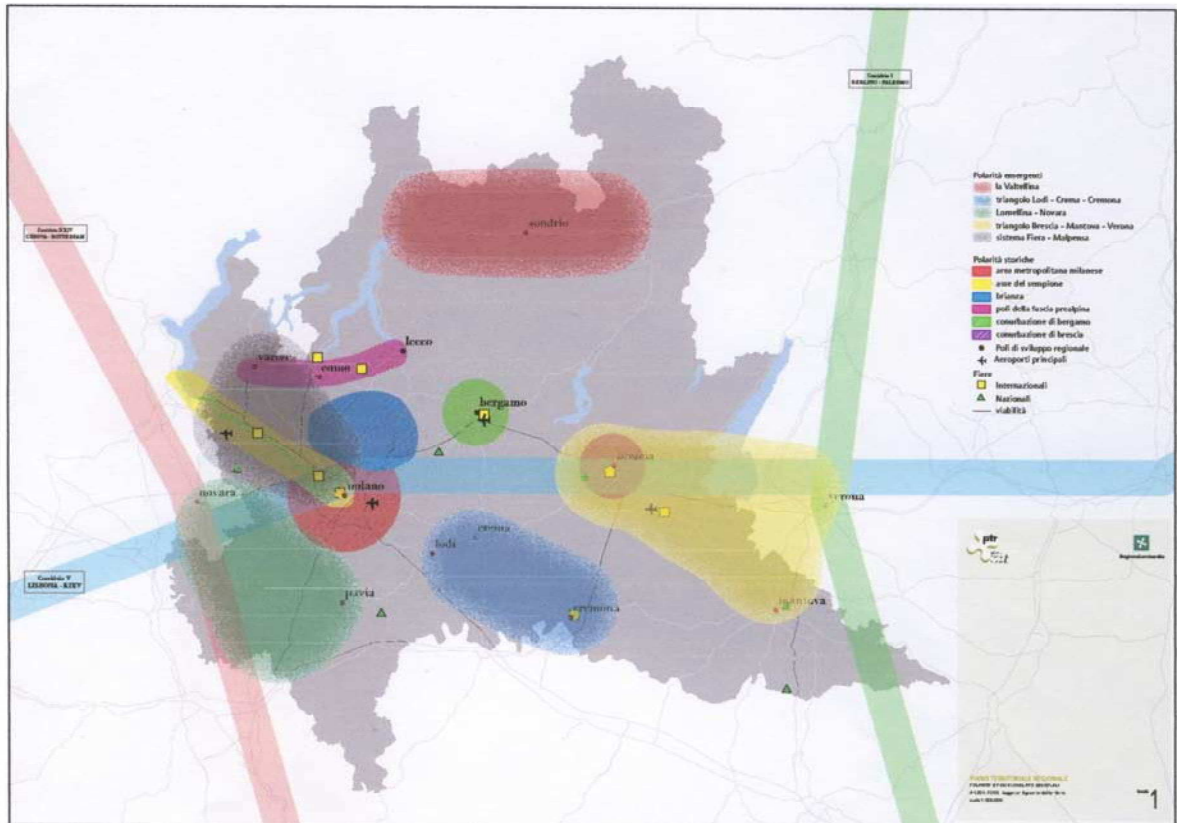
“Piano faunistico provinciale” (ex Del. C.P. n° 18 del 14/05/2003) in attuazione delle L.R. n° 26/93.

Il comune di Gallarate ricade in 2 dei 4 comparti in cui è suddivisa la provincia (A.T.C.2 e A.T.C.3), in quanto la linea di demarcazione coincide in gran parte con la linea ferroviaria Milano-Varese.

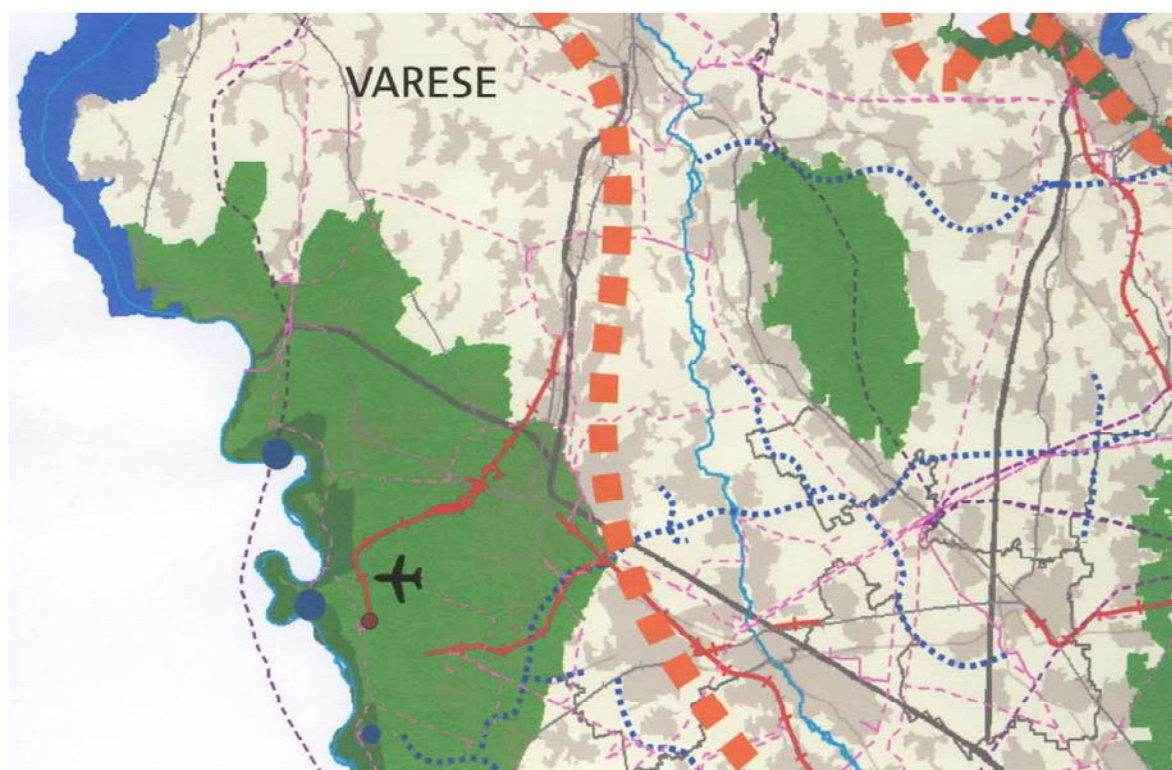
Sul territorio di Gallarate non vi sono centri di riproduzione della fauna selvatica allo stato naturale, né aziende faunistico-venatorie e agriturismo-venatorie, né zone per l'addestramento, l'allenamento e le gare con cani, né sono identificate zone in cui sono collocati o collocabili appostamenti fissi.

Il comune di Gallarate confina comunque all'estremità Nord del proprio territorio (in particolare a Nord del monte Pino) con l'oasi n° 15 dei Fontanili ricadente nel territorio di Cavarina.

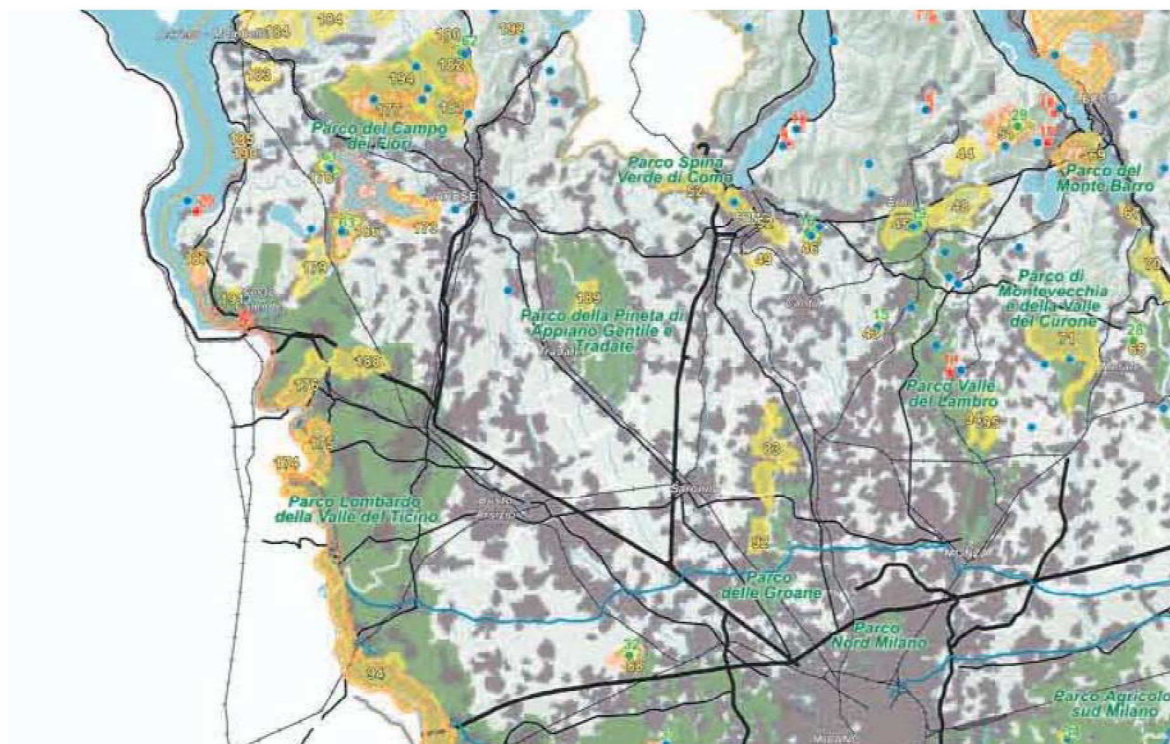
L.R. n°17 del 27/03/2000 : si rileva infine che, agli effetti del contenimento dell'inquinamento luminoso, il Comune di Gallarate non dispone attualmente di un Piano della luce e/o dell'illuminazione pubblica, valendo per lo stesso le specifiche di cui alla Legge Regionale 17/2000 *“Misure urgenti in tema di risparmio energetico ad uso di illuminazione esterna e di lotta all'inquinamento luminoso”*, ove risulta interessato per la parte Sud-Est del territorio comunale dalle fasce di rispetto degli Osservatori Astronomici di Mozzate e Legnano.



PTR – Documento di Piano (approvato Del. VIII/951 del 19/01/2010).
Elaborato cartografico “Polarità e Poli di sviluppo regionale”



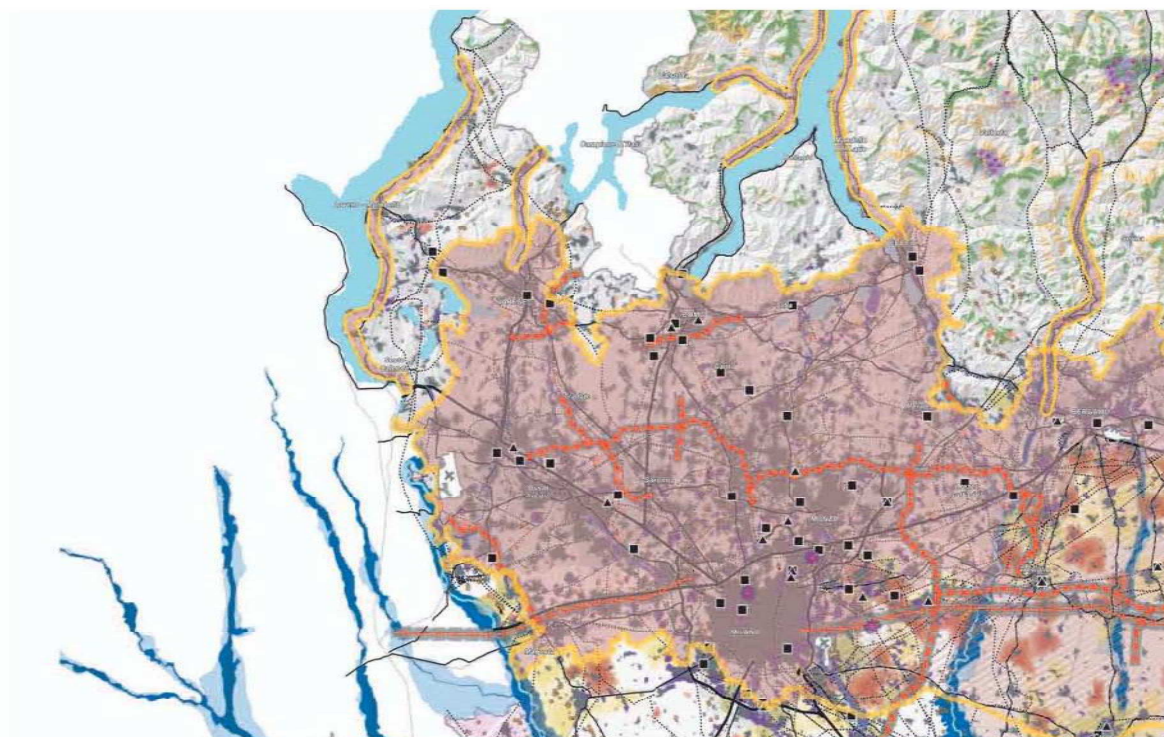
PTR – Documento di Piano (approvato Del. VIII/951 del 19/01/2010).
 Estratto di cartografia “Infrastrutture prioritarie per la Lombardia” che presenta per il Gallaratese alcune incongruenze (non recepite da PTCP della Provincia di Varese)



Legenda

- Confini provinciali
- Confini regionali
- Bacini idrografici interni
- Infrastrutture idrografiche artificiali della pianura
- Idrografia superficiale
- Ferrovie
- Strade statali
- Autostrade e tangenziali
- Ambiti urbanizzati
- Parco nazionale dello Stelvio
- Monumenti naturali
- Riserve naturali
- Geositi di rilevanza regionale
- SIC - Siti di importanza comunitaria
- ZPS - Zone a protezione speciale
- PARCHI REGIONALI**
 - Parchi regionali istituiti con ptcp vigente
 - Parchi regionali istituiti senza ptcp vigente

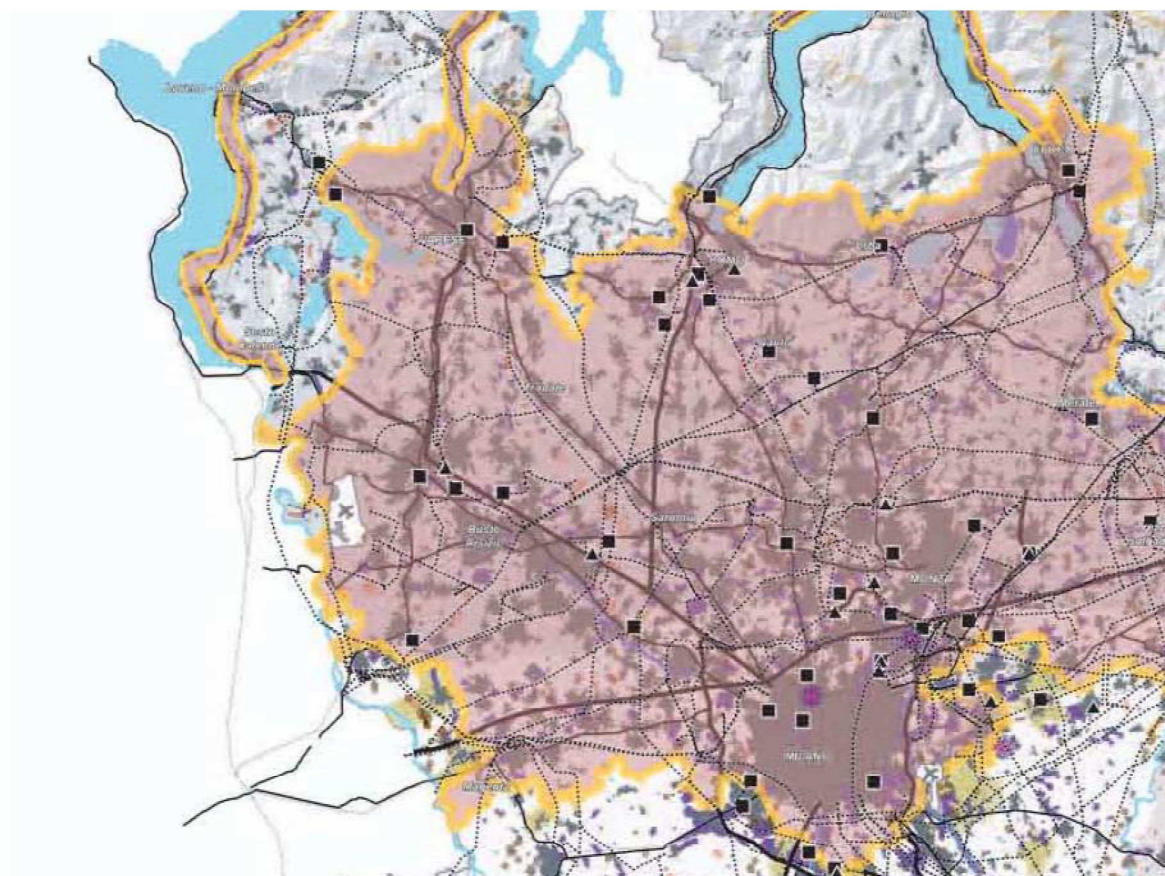
PTR – Piano Paesaggistico Regionale (approvato Del. VIII/951 del 19/01/2010).
Estratto cartografico dell'elaborato “Istituzioni per la tutela della natura”



2. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA PROCESSI DI URBANIZZAZIONE, INFRASTRUTTURAZIONE, PRATICHE E USI URBANI

-  Ambiti del "Sistema metropolitano lombardo" con forte presenza di aree di frangia destrutturate - [par. 2.1]
-  Ambito di possibile "dilatazione" del "Sistema metropolitano lombardo" [par. 2.1]
-  Conurbazioni lineari (lungo i tracciati, di fondovalle, lacuale, ...) [par. 2.2]
-  Neo-urbanizzazione - [par. 2.1 - 2.2]
Incremento della sup urbanizzata maggiore del 1% (nel periodo 1999-2004)
-  Aeroporti - [par. 2.3]
-  Rete autostradale - [par. 2.3]
-  Elettrodotti - [par. 2.3]
-  Linee ferroviarie alta velocità/alta capacità (esistenti e programmate) - [par. 2.3]
-  Interventi di grande viabilità programmati - [par. 2.3]
-  Principali centri commerciali - [par. 2.4]
-  Multisale cinematografiche (multiplex) - [par. 2.4]
-  Aree industriali-logistiche - [par. 2.5]
-  Distretti industriali - [par. 2.5]
-  Ambiti sciabili (per numero di impianti) - [par. 2.6]
-  Ambiti estrattivi in attività - [par. 2.7]
-  Impianti di smaltimento e recupero rifiuti - [par. 2.8]

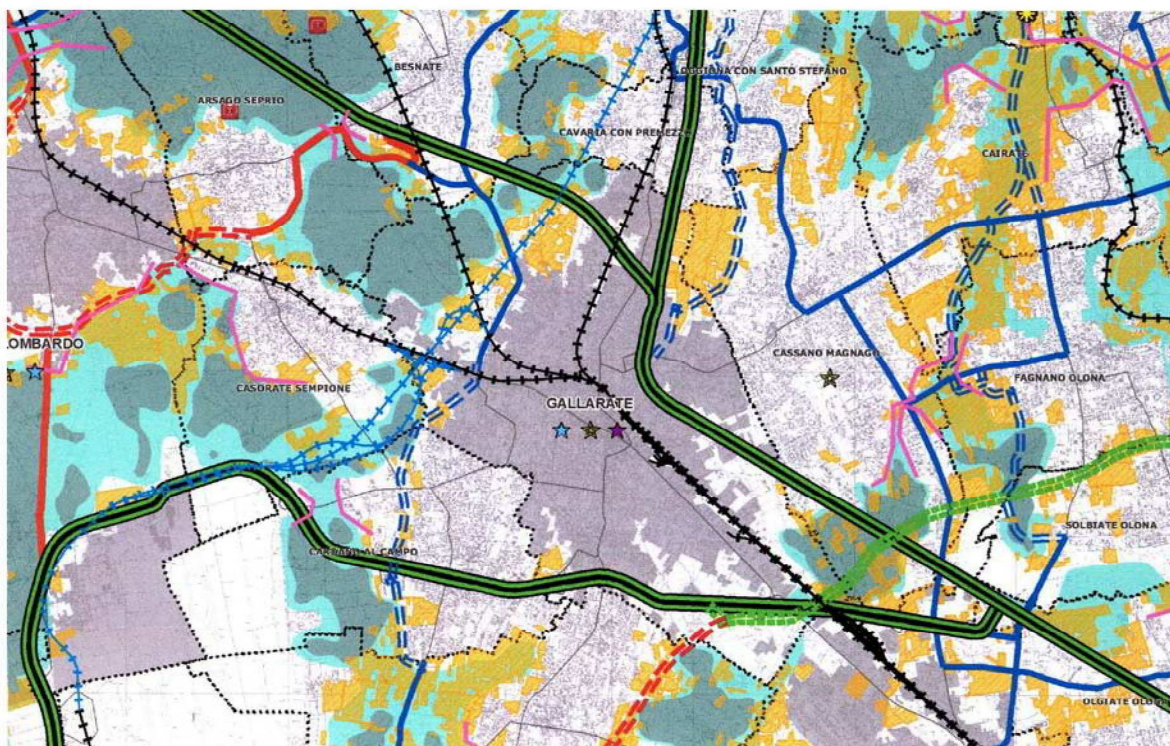
PTR – Piano Paesaggistico Regionale (approvato Del. VIII/951 del 19/01/2010).
Estratto cartografico dell'elaborato "Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti e aree di attenzione regionale".



2. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA PROCESSI DI URBANIZZAZIONE, INFRASTRUTTURAZIONE, PRATICHE E USI URBANI

-  Ambiti del "Sistema metropolitano lombardo" con forte presenza di aree di frangia destrutturate - [par. 2.1]
-  Conurbazioni lineari (lungo i tracciati, di fondovalle, lacuale, ...) [par. 2.2]
-  Aeroporti - [par. 2.3]
-  Rete autostradale - [par. 2.3]
-  Elettrodotti - [par. 2.3]
-  Principali centri commerciali - [par. 2.4]
-  Multisale cinematografiche (multiplex) - [par. 2.4]
-  Aree industriali-logistiche - [par. 2.5]
-  Ambiti sciabili (per numero di impianti) - [par. 2.6]
-  Ambiti estrattivi in attività - [par. 2.7]
-  Impianti di smaltimento e recupero rifiuti - [par. 2.8]

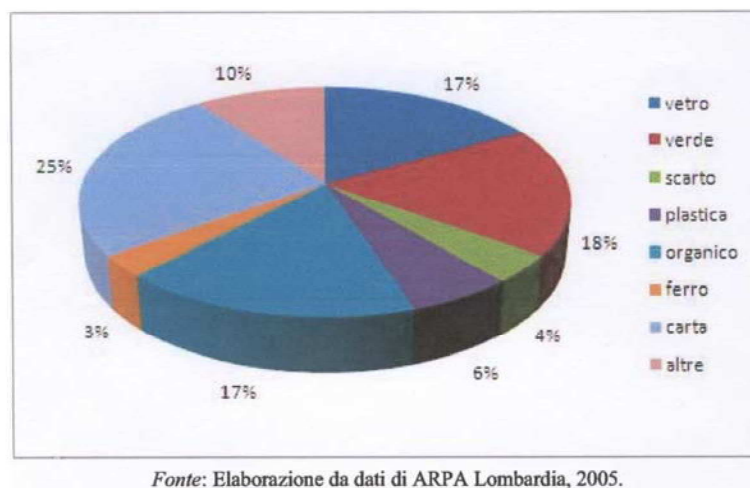
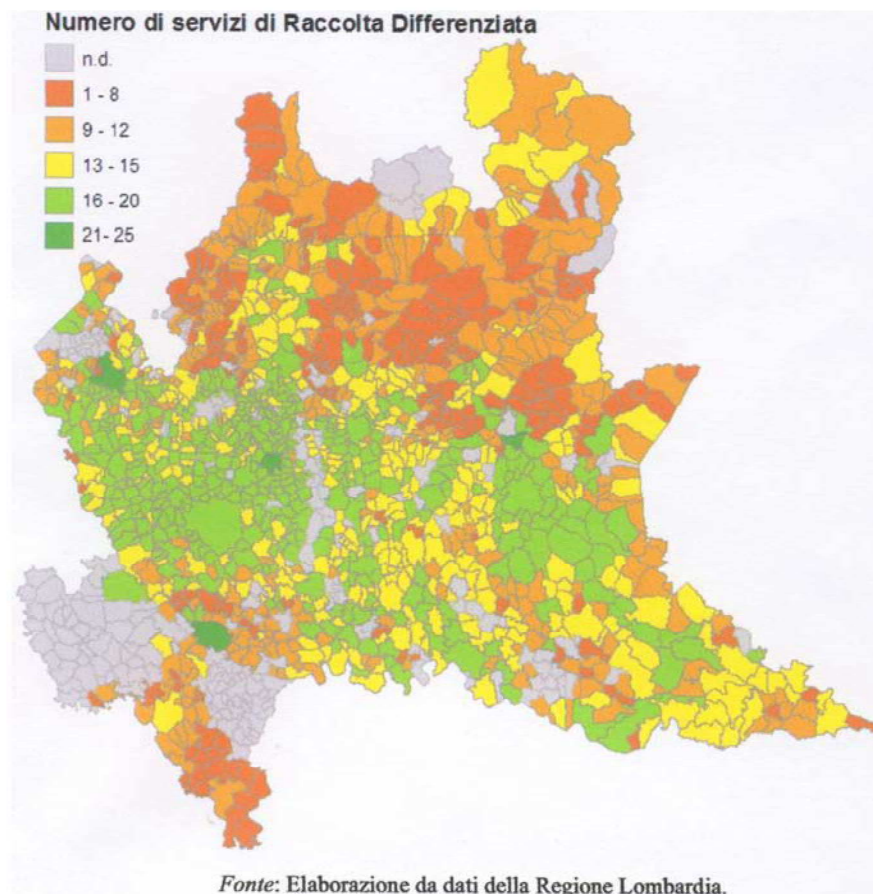
PTR – Piano Paesaggistico Regionale (approvato Del. VIII/951 del 19/01/2010).
Estratto cartografico dell'elaborato "Riqualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale".



Il PTCP della Provincia di Varese approvato con Del. CP 27/2007, qui sintetizzato mediante estratto della cartografia di sintesi, prevede per il territorio di Gallarate un denso programma di infrastrutturazione stradale e ferroviaria e limitate indicazioni per aspetti paesaggistici e di rischio.



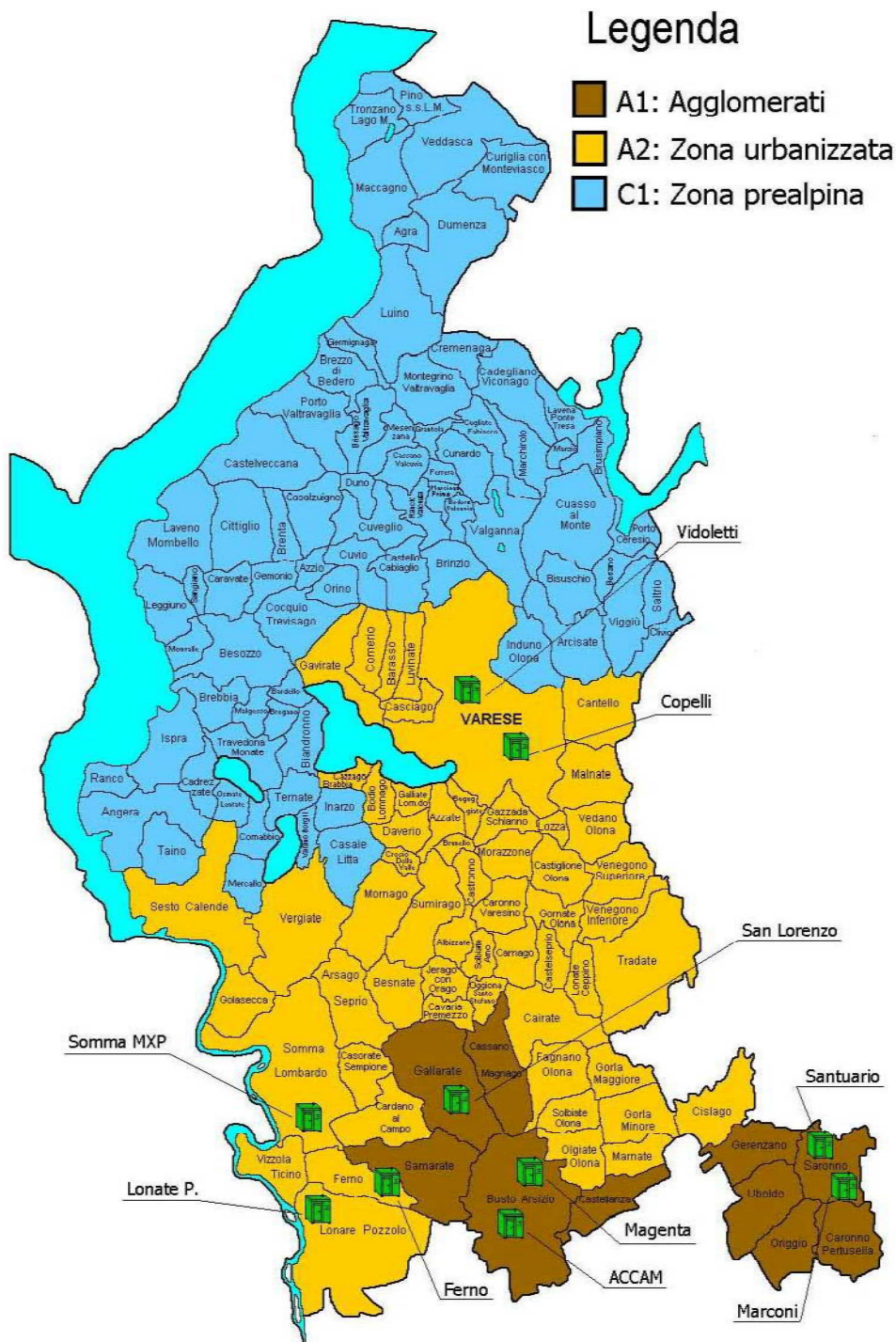
Il Comune di Gallarate rientra parzialmente nel PTC del Parco Lombardo della Valle del Ticino per ambiti marginali (zona C2, zona G1), comunque con ruolo significativo per la prospettata attuazione delle Green-Way Ticino-Adda, oltre che per la relazione col sistema del verde urbano esistente e in previsione.



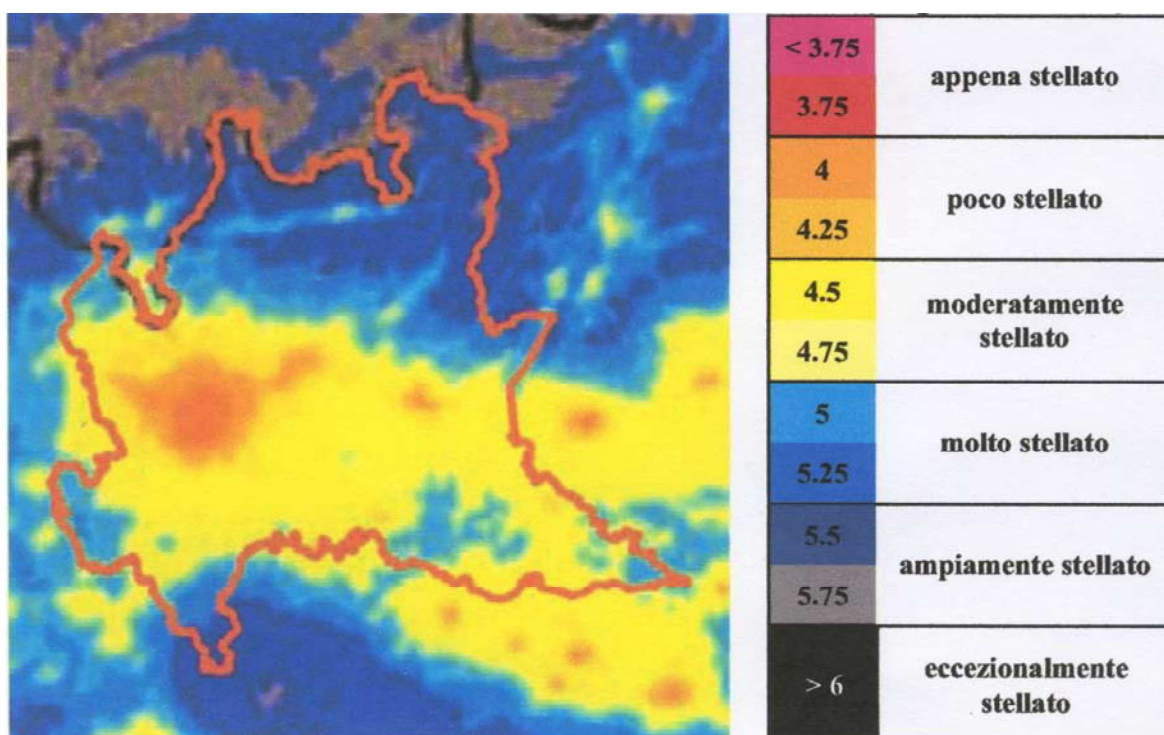
PTR – (approvato Del. VIII/951 del 19/01/2010) VAS.

Estratto VAS da cui si rileva che gli obiettivi posti per la raccolta differenziata (così come da Piano Provinciale per la gestione integrata dei rifiuti) per il Comune di Gallarate si presentano positivamente assolti.

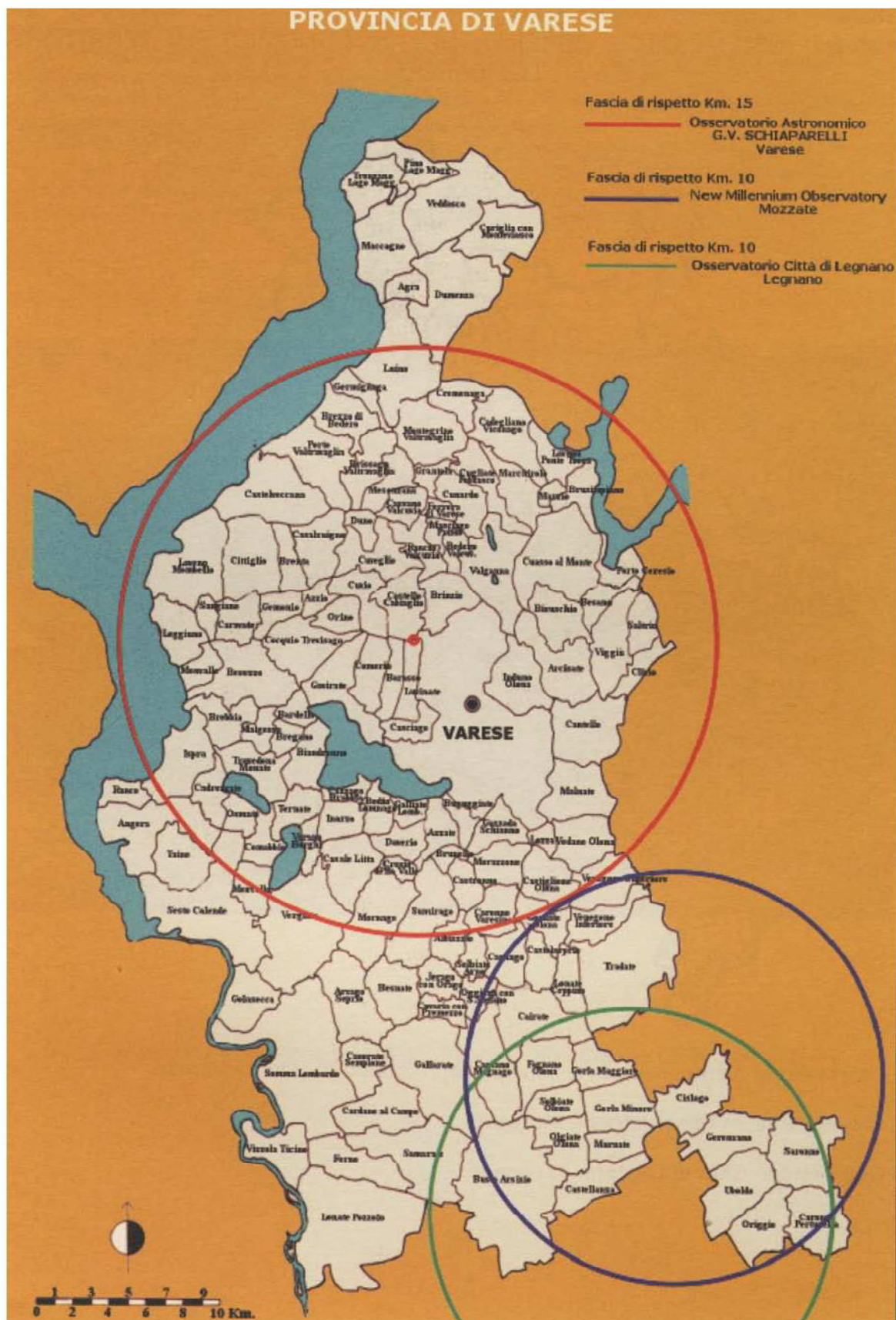
Localizzazione delle stazioni fisse di misura



Estratto da “Rapporto Annuale sulla Qualità dell’Aria” – Provincia di Varese – anno 2007,
a cura di ARPA Lombardia



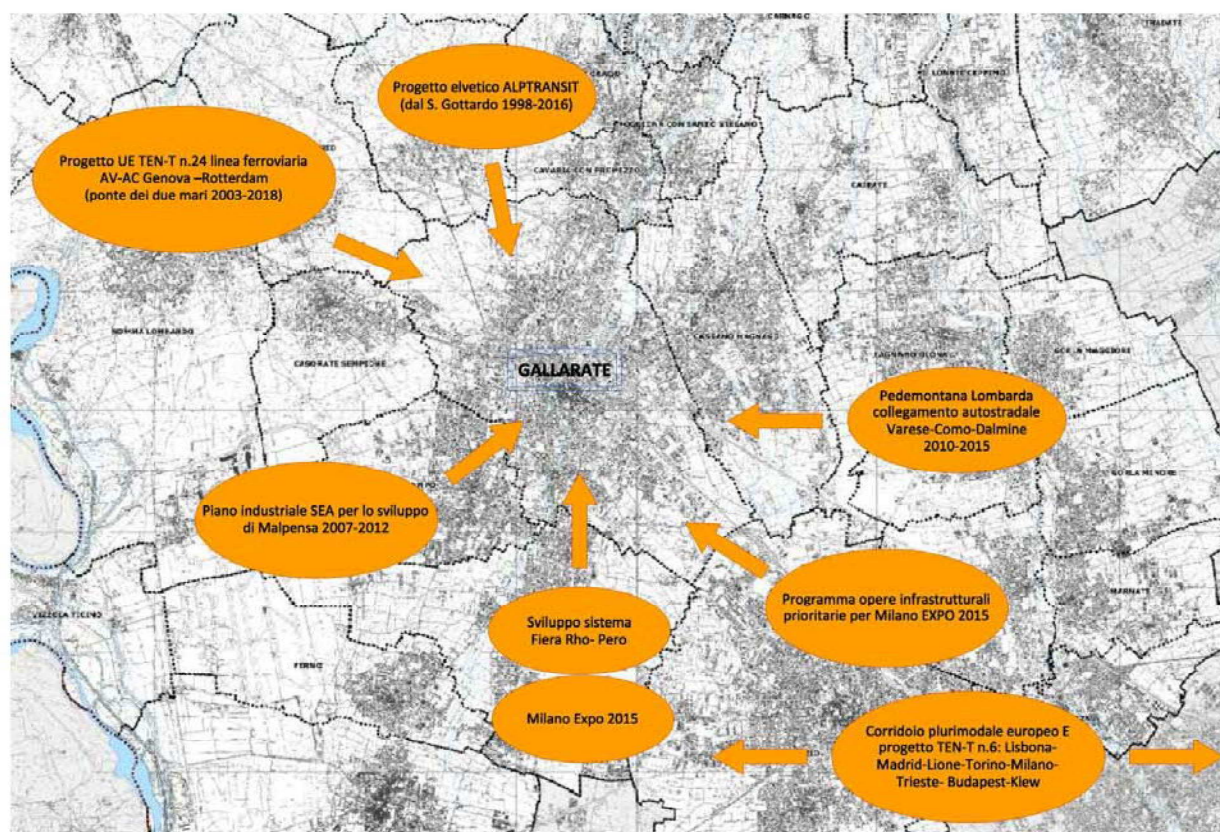
Il presente estratto di VAS di PTR (di cui a rapporto ISTIL 2001), delinea una mappatura della visibilità delle stelle ad occhio nudo da cui risulta la collocazione del Comune di Gallarate in ambiti compresi tra magnitudo 4 e 4,5.



Il Comune di Gallarate in base alla L.R. 17/2000 risulta interessato per la parte sud est del territorio comunale dalle fasce di rispetto degli Osservatori Astronomici di Mozzate e Legnano.

Si ritiene inoltre necessario soffermarsi su complessi programmi di infrastrutturazione stradale e ferroviaria a scala macroterritoriale, recepiti negli strumenti urbanistici sovra-ordinati, tali da condizionare decisamente il futuro di Gallarate, in positivo e negativo, da opportunità e ricadute dipendenti in ultima analisi da variabili decisionali a scala nazionale e sovranazionale conseguenti a logiche di “mercato globale”, come tali suscettibili di scostamenti e di sensibili evoluzioni divergenti da obiettivi di piano prefissati.

Principali fattori di incidenza esterna



Trattasi in sostanza dei programmi sotto-elencati:

- **Il progetto UE TEN-T n.24** compreso tra i 30 progetti prioritari di interesse europeo che dovranno avere inizio entro il 2010 e conclusione entro il 2020 con un costo complessivo stimato in 225 miliardi di Euro, sostiene la realizzazione del cosiddetto **“Ponte dei due mari”** il corridoio ferroviario per merci Genova/Lione – Sempione/Lötschberg – Basilea – Duisburg – Rotterdam/Anversa, che collegherà l'Europa da Sud a Nord attraverso i porti della Liguria, sino agli scali di Anversa in Belgio e di Rotterdam in Olanda.

Il progetto include la costruzione di nuove linee ad alta velocità in Francia (i rami sud orientali del “TGV Rhin-Rhône”) ed in Germania (Karlsruhe-Basilea e l'aeroporto di Francoforte-Mannheim).

Le tratte attualmente esistenti, incluse la connessione della Betuwe line alla rete tedesca, la tratta da Lione a Mullheim, e le linee dal porto di Genova alle interconnessioni ferroviarie della Svizzera, saranno adeguate per aumentare la loro capacità di trasporto.

Detto progetto contribuirà a promuovere uno spostamento “modale” significativo sia per le merci che per i passeggeri, ed a migliorare l'intermodalità ferro-mare per le prima, e l'intermodalità aria-ferro per i secondi attraverso gli aeroporti e i vari porti più grandi d'Europa in quanto le regioni attraversate dall'asse sono percorse da oltre 22.000 Km di ferrovie.

Più precisamente la realizzazione di detto asse ferroviario per le merci Rotterdam-Genova :

- per il territorio italiano comprende la tratta ad alta capacità Genova Milano Novara (“AV/AC terzo valico dei Giovi”) e il potenziamento della tratta Novara-Domodossola che a tutt'oggi hanno avuto solo limitato avvio.
- per il territorio d'oltralpe risulta in corso di progressiva attuazione.
- per la Confederazione elvetica la tratta di competenza è in via di avanzato completamento.

Quest'ultima infatti è costituita dal progetto Sempione- Lötschberg di cui si riferisce di seguito: per la presenza del centro intermodale HUPAC SA (essendo questo

direttamente connesso non solo ai programmi elvetici ma anche al sopracitato progetto UE), si determineranno dirette conseguenze sul territorio di Gallarate.

- **I programmi ferroviari elvetici Alp Transit, S.Gottardo e Sempione–Lötschberg** che contemplano la realizzazione e l'adeguamento di due valichi essenziali per il collegamento con il Nord Europa, attualmente in avanzato stato di realizzazione con previsione di messa in esecuzione entro il 2017, presentano particolare rilevanza in quanto non solo mirati al miglioramento delle possibilità di viaggio all'interno dell'UE con riduzione dei tempi di percorrenza internazionali ma altresì al trasferimento pressoché in toto e vincolante del traffico merci pesanti Nord/Sud attraverso la Confederazione da “strada” a “ferro”.

Entrambe le tratte dei due programmi contemplano la realizzazione di tunnel ferroviari di notevole rilevanza mirati a realizzare “ferrovie di pianura” (e cioè con caratteristiche AV/AC) attraverso l'arco alpino: Alp Transit S. Gottardo prevede una galleria di base lunga 57 Km mentre il secondo comporta la galleria del Lötschberg, tra il cantone di Berna ed il Vallese sulla direttrice del Sempione, con una lunghezza di 34,6 Km che quando verrà aperta al traffico (con scadenza imminente) , svolgerà un ruolo determinante per i trasporti merci tra la Germania e l'Italia e più in generale tra il Nord e il Sud Europa: si prevede infatti che, quando la galleria sarà operativa, potranno transitare circa 110 treni al giorno, l'80% dei quali per il trasporto di merci (oggetto del progetto UE Genova-Rotterdam).

Con dette realizzazioni configuranti la “Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina” (NTFA, chiamata anche NEAT) la Svizzera attiva pertanto una determinante integrazione e connessione con la rete europea di alta velocità AV in costante crescita in tutti i paesi della UE, che nel 2020 dovrebbe estendersi per 120.000 Km.

Ma a latere del ruolo nel sistema ad Alta Velocità Europea configurato come rete unitaria “interoperabile” tra i vari stati (con treni viaggianti a velocità compresa tra i 200 e i 250 Km/h) tale da realizzare una reale alternativa non solo all'auto ma anche al vettore aereo, ancora più significativa risulterà l'incidenza sul traffico merci che sgraverà il non dilatabile sistema stradale elvetico dell'attuale traffico pesante stradale subalpino, più che raddoppiandone la capacità attuale (da 20 milioni TN a 50 milioni) per il 2015, avvalendosi di convogli intermodali di 1500/1600 t lorde con una velocità

fino a 160 Km/h.

Detti programmi, se significativi per uno sviluppo sostenibile della mobilità sotto l'aspetto ambientale trasferendo i trasporti di merci e materiali sul più compatibile mezzo ferroviario, a fronte dei benefici a scala macroterritoriale comporteranno però specificatamente rilevanti ricadute locali che richiederanno di essere fronteggiate con adeguate azioni e politiche territoriali, come **nel caso di Gallarate** (ove è in corso consistente ampliamento del Centro di Interscambio Elvetico **Hupac Intermodal SA**, di cui si riferirà successivamente)

- **Il “corridoio 5” (progetto TEN-T n.6)** che è pure uno dei grandi assi ferroviari ed autostradali dell'UE è orientato ad assicurare la connessione di merci e passeggeri tra i paesi occidentali e l'Est- Europa

Trattasi di un programma complesso che sulla direttrice Lisbona, Milano, Trieste, Budapest, Kiev innesta numerose diramazioni stradali, ferroviarie, fluviali e marittime tra cui significative per l'Italia la tratta per Torino-Lione, quella Verona-Napoli-Milano-Bologna-Roma-Napoli.

Tale corridoio plurimodale (che comporta una consistente rilevanza per il nostro paese in quanto alternativa dell'Europa mediterranea all'analogica direttrice Nord Europea Rotterdam-Kiev) coinvolge aree geografiche estese relazionando a sud gli Hub portuali del sistema tirrenico ed adriatico mentre a Nord collega gli assi Nord-Sud dei valichi del Sempione, del Gottardo e del Brennero che a loro volta correlano le realtà industrializzate della Rhur e della Baviera.

Va in ogni caso osservato che il programma in questione è destinato per il suo sviluppo (1600 Km oltre alle diramazioni secondarie), per la complessità dei programmi locali e i sistemi interagenti (rappresentando assai più di un percorso logistico), per l'onerosità che comporta (a fronte delle economie deboli di paesi interessati in quanto di recente e/o prossimo ingresso nell'UE, quali Slovenia, Ungheria, Croazia) ad avere attuazione su tempi lunghi e per singole tratte con tempistiche differenziate e quindi con inevitabili “soluzioni di continuità” in prima fase.

Tuttavia il solo potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie della tratta transpadana è tale, come si è detto, di determinare un più fluido convogliamento del traffico

sugli assi dei valichi per il Nord Europa e quindi seppur indirettamente di incidere sul territorio gallaratese che risulta comunque non solo innestato sulla direttrice del Sempione ma altresì quale naturale nodo di interscambio delle 2 direttrici.

- **l'Autostrada Pedemontana Lombarda** collegherà 6 province (Bergamo, Lecco, Monza e Brianza, Milano, Como e Varese) in un contesto insediativo interessato con 4 milioni di persone ed elevata densità produttiva e terziaria con collegamento autostradale Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse, per uno sviluppo complessivo di 157 Km, dei quali 87 Km di autostrade e 70 Km di nuova viabilità provinciale e comunale.

Degli 87 Km di autostrada, poco meno di 20, da Meda a Vimercate, saranno a tre corsie per senso di marcia, mentre le altre tratte (da Busto Arsizio fino a Meda, e da Vimercate alla A4, oltre alle tangenziali di Como e Varese) saranno a due corsie per senso di marcia.

La tabella di marcia dell'opera (il cui progetto a livello "definitivo" è stato completato a fine 2008) ha avuto validazione e approvazione del concedente ed ha effettuato pubblicazione cui è seguita conferenza dei servizi indetta dal Ministero delle Infrastrutture quale passaggio amministrativo obbligatorio per consentire a tutti gli enti locali interessati dal progetto di esprimere eventuali osservazioni.

L'iter del progetto "definitivo" è stato concluso con la definizione del piano economico-finanziario e della Convenzione, seguito dall'approvazione del Progetto da parte del Cipe : attualmente sono iniziate le procedure di esproprio, è avviata la progettazione esecutiva mentre sono imminenti le attività di cantierizzazione del primo lotto delle tangenziali di Como e Varese e della tratta "A" da Cassano Magnago a Lomazzo : seguirebbe quindi la gara per la progettazione esecutiva e di lavori per le tratte B1 – B2 – C – D da Lomazzo a Osio Sotto.

Aggiudicati da una cordata di imprese capeggiata da Impregilo, i lavori dovrebbero avere inizio nel primo semestre 2010 per concludersi entro il 2014, prima dell'Expo, a un costo stimato e già coperto di 3500 milioni (oltre ad altri 400 circa per tangenziali di Varese e Como).

Per la realizzazione della tratta principale del sistema viabilistico locale connesso a

detto progetto è stato sottoscritto il 19/02/07 in accordo di programma tra il:

- Ministro delle infrastrutture
- Regione Lombardia
- Province di Bergamo, Como, Milano, Varese
- ANAS s.p.a.
- Autostrade Pedemontana Lombarda s.p.a.
- Rappresentanti dei comuni

con i coinvolgimenti di Enti Parco, ERSAF, ASL, ARPA Lombardia, RFI s.p.a., Autostrada Milano Serravalle s.p.a., Infrastrutture lombarde s.p.a.

Con l'istituzione di:

- “Tavoli Territoriali d'ambito” per selezione di problematiche specifiche e locali
- “Tavoli Tematici” per la problematica ambientale, per la “gronda Est ferroviaria”, per il “Ferro Brianza”, per il Coordinamento con il Canton Ticino”
- assunzione di impegni puntualmente elencati per i diversi soggetti sottoscrittori

Quale compensazione ambientale dell'opera stradale è stato previsto un parallelo programma ambientale condiviso con province, comuni e parchi interessati dall'opera che contempla una “green way” Ticino – Adda”, percorribile a piedi e in bicicletta e che dalla pianura si dirama fino al confine svizzero, collegando 50 progetti di parchi locali e di sistemi naturalistici.

Benché l'innesto A8/Pedemontana sia esterno al territorio Comunale di Gallarate, i problemi connessi sia ai raccordi/accessi autostradali esistenti con l'A8 (Gallarate, Busto - SS 336), sia al nuovo accesso autostradale della Pedemontana, sia il proseguo di questa di cui alla bretella SS 341, sia l'esigenza di un adeguato accesso al Centro Intermodale HUPAC , danno luogo ad una concentrata “iper-infrastrutturazione”, allo stato attuale ancora problematica, che incide in modalità rilevante nella zona sud di Gallarate (di cui agli ambiti di trasformazione T15 e I03 già “Piano Sky-city – Business Park”).

Pure l'attuazione della citata “green way Ticino-Adda”, compensativa dell'opera autostradale, presenta discontinuità di non semplice soluzione per l'ostacolo posto dal sedime del Centro intermodale HUPAC , dalle vasche di esondazione dei

torrenti Rile e Tenore oltre che dalla concentrazione di infrastrutture ferroviarie e soprattutto stradali.

- Non ci si sofferma sul **progetto autostradale “BREBEMI”** relativo alla nuova autostrada di collegamento tangenziale EST di Milano con Bergamo e Brescia ubicata a Sud della A4 (in alternativa a quest’ultima ed alla Pedemontana) in quanto sostanzialmente rientrando come casistica (e quindi anche per gli effetti derivati) nell’ambito del citato programma “Corridoio 5”.
- **Il sistema aeroportuale di Malpensa** risulta oggi pesantemente condizionato dall’abbandono da parte della Compagnia di bandiera e dal nuovo assetto e piano industriale della subentrante CAI – ALITALIA che ne hanno ridimensionato il ruolo di “Hub” e che hanno inciso pesantemente sul Piano SEA per lo sviluppo di Malpensa 2007-2012, attualmente orientato a strategie per un difficoltoso recupero dei ridimensionati volumi di traffico (perseguito tramite incremento di voli a tipologia low-cost).

Tuttavia, come già dallo studio IRER 2001 sul sistema aeroportuale lombardo che contemplava connessione ferroviaria tra l’aeroporto- la linea RFI-Sempione ed il Canton Ticino (incidente in modalità rilevante nel settore Nord Ovest del Comune di Gallarate) ci si sofferma sulla presenza di trasformare la stazione FNM di Malpensa Terminal 1 in stazione passante, collegando quindi il Terminal 2 e procedendo con innesto sulla Rho Gallarate – in quanto infrastruttura metropolitana la cui valenza trascende la specifica funzione di agevolare l’accesso all’aerostazione.

Il sistema infrastrutturale per l’accesso a Malpensa ed i programmi già delineati nel Piano d’Area ex LR 10/99 (ed ora “riaperto”) e costituenti contenuti di rilievo di P.T.R. e P.T.C.P., in parte realizzati e in parte in corso di attuazione, mantengono in ogni caso indubbia validità nel lungo termine, mentre inevitabilmente sul breve e medio periodo andranno valutati in un’ottica relazionata più alle esigenze d’infrastrutturazione poste dal territorio piuttosto che dallo sviluppo aeroportuale: quest’ultimo necessiterà infatti di un adeguato arco di anni (ad oggi non determinabile per via della recessione dell’economia UE) per realizzare un ottimale recupero del ruolo e della competitività sottratti, come si è detto, ex abrupto dall’abdicazione della compagnia di bandiera che ha prodotto il brusco stallo del trend crescente registrato nel trascorso decennio.

- Infine ulteriore programma incidente nel gallaratese è rappresentato dallo sviluppo crescente del nuovo **Centro Fieristico di Rho Pero** che dal suo esordio nel 2005 ha decentrato nel territorio Nord milanese una estesa dinamica commerciale, terziaria realizzando nell'hinterland una vera e propria dilatazione metropolitana del capoluogo.

La rilevanza del nuovo Polo espositivo, al di là della consistenza fisica (4 specifici padiglioni di 2 milioni di mq e oltre 500.000 mq di superficie, con 8.000 mq di centro servizi, 8.000 mq di reception, 25.000 posti auto di parcheggio) è rappresentata dal fatto di non ricondursi a semplice sommatoria di eventi espositivi ma di aver dato luogo ad una imponente struttura poli-terziaria con attività, flussi ed effetti a carattere complesso, sistematico e continuativo.

La vicinanza in termini di agevole percorrenza (15'), prima che fisico-geografica (20 Km) ma soprattutto l'inserimento diretto sulla direttrice del Sempione è tale quindi da determinare effetti e ricadute indirette (di iniziative e traffico) sul vicino territorio gallaratese.

- **Il progetto Expo Milano 2015** va considerato in termini di evoluzione e fattore di ulteriore rafforzamento e affermazione del Polo Espositivo di Rho Pero e quindi tale da non da essere ricondotto ad una scadenza episodica, seppur rilevante.

Al di là dell'evento in se per il quale i 5 soci (Comune, Regione, Provincia, CCIA, Ministero dell'Economia) sono tutt'ora impegnati in un'ardua e difficoltosa soluzione per gli impegni di spese e la selezione dei consulenti e per il quale restano legittime perplessità sulle aspettative del ritorno finanziario (visto l'esito non esaltante dell'ultimo Expo Internazionale ospitato da Saragozza nel 2008) assume invece particolare rilievo il programma di attuazione delle opere infrastrutturali allo stesso connesse in quanto, qualora attuate in modalità completa e sistematica, si configurano atte a garantire un effettivo salto in termini qualitativi e di reciproca integrazione rispetto all'attuale deficitario sistema della mobilità del Nord-Milanese

Trattasi in sostanza del vaglio di ben 17 infrastrutture prioritarie, indispensabili, prima che assolutamente condivisibili, in quanto costitutive di un'agenda programmatica pregressa, peraltro in attuazione di previsioni già di P.T.R. e di P.T.C.P. ed il cui limite è rappresentato unicamente dalla difficoltà di reperimento delle risorse economiche

(oltre 11.000 milioni di euro come da “pacchetto” chiesto al Governo nell’incontro Istituzionale tenuto con la Regione Lombardia il 30/07/2008), consistenti nell’elenco allora stilato in:

1. Triplicamento della linea Rho-Gallarate (con quadruplicamento fino a Parabiago)
2. Nuova linea metropolitana M4 Policlinico-Linate
3. Strada provinciale 46 Rho-Monza
4. Raccordo Y a Busto Arsizio tra le linee RFI e FNM per la connessione ferroviaria diretta tra la stazione RFI di Rho-Pero e l’aeroporto di Malpensa
5. Nuova linea metropolitana M5 Garibaldi-San Siro
6. Pedemontana
7. Estensione linea ferroviaria FNM dal terminal 1 al terminal 2 dell’aeroporto di Malpensa
8. Nuova linea metropolitana M4 Lorenteggio-Policlinico
9. Estensione linea metropolitana M1 a Monza Bettola
10. Nuova linea metropolitana M5 Bignami-Garibaldi
11. Interconnessione nord-sud tra la strada statale 11 e autostrada Milano-Torino (viabilità di Cascina Merlata)
12. Collegamento tra strada statale 33 e strada statale 11 (via Gallarate PII Cascina Merlata)
13. Brebemi
14. Tangenziale est esterna di Milano
15. Lavori su strada statale 233 Varesina-tratto nord
16. Adeguamento rampa tra tangenziale ovest e autostrada dei laghi
17. Lavori su strada statale 233 Varesina-tratto sud

E’ immediatamente riscontrabile come le opere di cui ai punti 1-6-7 rappresentino gli sviluppi di fondamentali contenuti strategici per il P.G.T. di Gallarate e restino obbiettivi qualificanti ed irrinunciabili da sollecitare nelle Sedi preposte anche se l’attuale persistente crisi economica-finanziaria potrà ridimensionare detti

interventi sulla breve/media scadenza, riconducendoli a tempistiche dilazionate e circostanze successive.

- Si ritiene altresì necessario dedicare analoga attenzione al programma di **sviluppo del Centro di Interscambio Hupac Intermodal SA di Busto A.-Gallarate**, che pur non strettamente rientrante nella fattispecie della pianificazione urbanistica, ha rilevanza non solo locale ma altresì territoriale, avendo raggiunto un'estensione di 400.000 (più dell'analogo centro di Novara) e su cui finirebbe infatti col gravare il ruolo di primario terminal di interscambio strada-ferro dei container da e per il Nord Europa (come da approfondimenti avuti con la direzione dello stesso ed al cui verbale si rimanda).

La Confederazione infatti possiede sul proprio territorio solo tre semplici scali (Stabio, Chiasso, Cadenazzo) analoghi a quelli lombardi di Bergamo-Montello e Mantova mentre il sistema di interscambio del Nord Italia risulta articolato su tre centri principali costituiti da Verona, Busto Arsizio - Gallarate, Novara (oltre a Torino con minor incidenza).

Va rilevato che malgrado per l'ubicazione strategica del centro di Novara quale nodo idealmente "cardine" del Nord Italia in quanto ubicato all'intersezione delle due linee sopracitate con il "corridoio orizzontale" Est-Ovest U.E. T.E.N. 5 (Lione-Torino-Milano-Budapest-Kiev) tuttavia lo stesso non è di fatto decollato restando a tutt'oggi sottosviluppato.

Si deve sottolineare che già attualmente Hupac Intermodal SA di Busto Arsizio-Gallarate smaltisce il traffico su strada non solo dell'Ovest della Lombardia ma di gran parte del Nord-Italia sia sulla direttrice del S.Gottardo (avvalendosi della linea Gallarate-Luino-Bellinzona) sia su quella del Sempione – Lötschberg (via Gallarate – Sesto Calende – Domodossola).

Verona è invece attualmente l'altro grande centro intermodale del Nord – Italia che smaltisce il traffico via Brennero (che comunque oggi risulta superato da quello via Luino – Bellinzona).

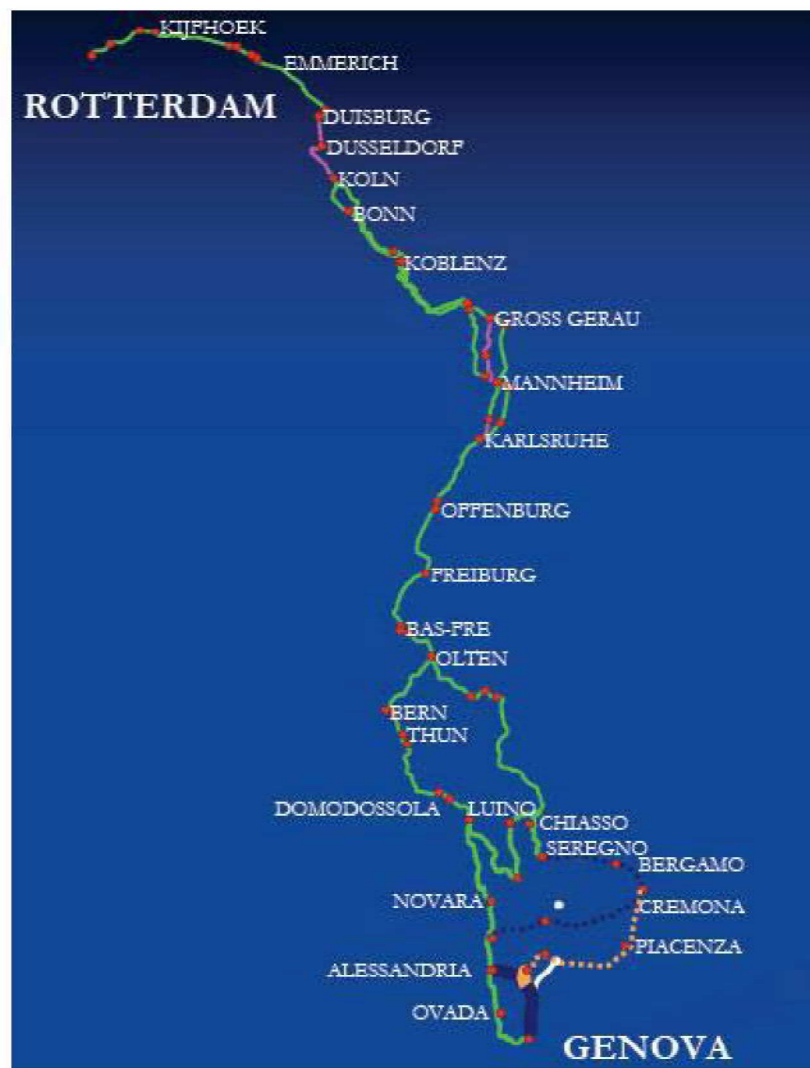
Non ci si sofferma a sottolineare come sul lungo periodo (in particolare stante la vicinanza dell'innesto della pedemontana) finirà col determinarsi una intensa confluenza locale, con provenienza da Ovest – Est e soprattutto da Sud, di veicoli

pesanti tale da congestionare il sistema, non solo autostradale (A8, SS 336), ma altresì di saturare anche la viabilità primaria e locale se non idoneamente adeguata e raccordata.

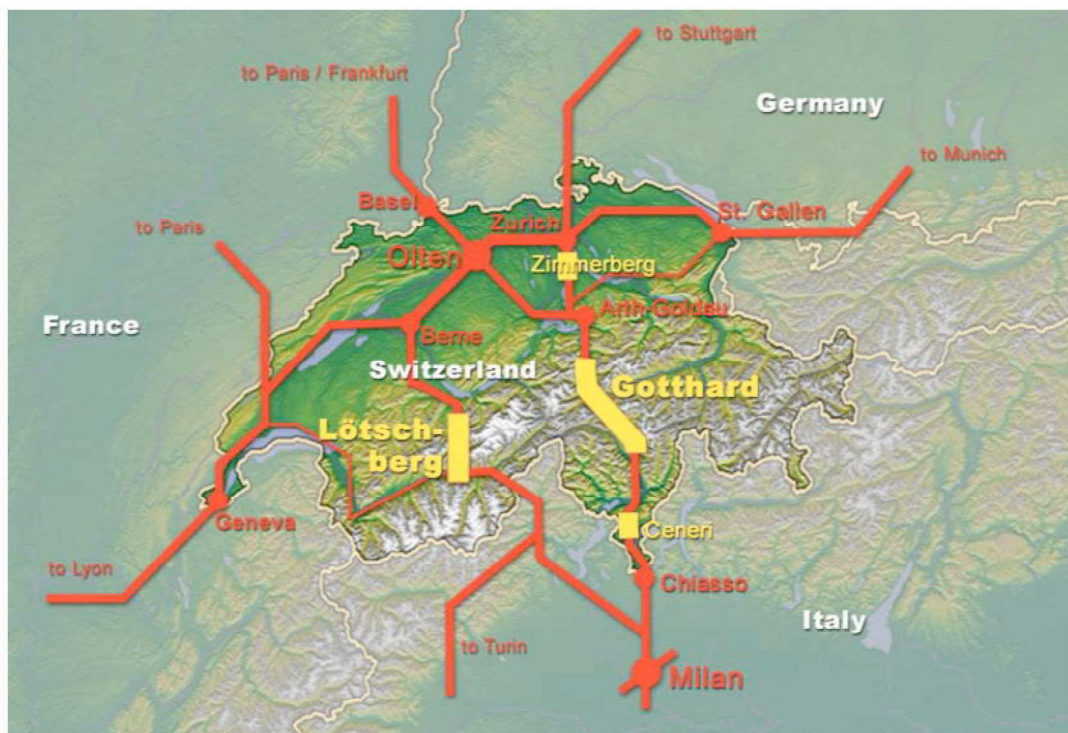
E' stata infine dedicata attenzione ai criteri e alle proposte espressi da istituzioni interpellate quali:

- **A.R.P.A.**
- **A.S.L.**
- **Soprintendenza archeologica della Lombardia**
- **Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio**
- **Provincia di Varese**

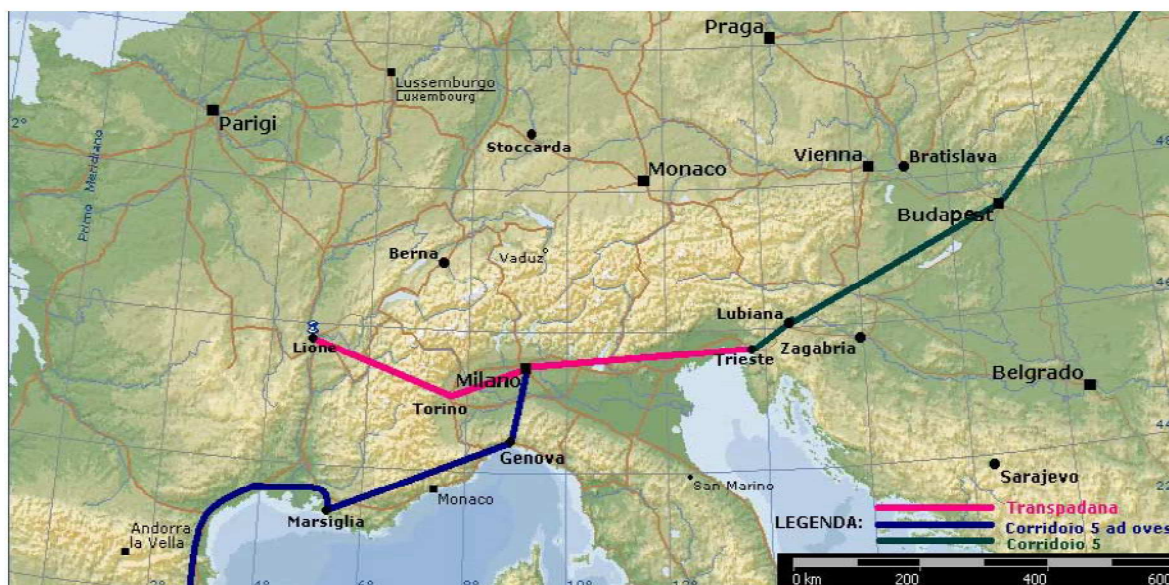
il cui contributo propositivo è stato recepito nella presente elaborazione VAS, essendo documentati i contenuti e le risultanze degli incontri intercorsi dai relativi verbali (allegati della presente V.A.S.) .



Il progetto UE TEN-T 24 che sostiene la realizzazione del cosiddetto “Ponte dei due mari” (corridoio ferroviario Genova – Rotterdam) ha nell’asse del Sempione una diramazione di particolare rilievo (con conseguente incidenza sul territorio di Gallarate).



I programmi ferroviari elvetici Alp Transit - S.Gottardo e Sempione – Lötschberg rappresentano assai più di una porzione del più vasto programma UE-TEN T24 (Genova-Rotterdam) in quanto con decorrenza 2015 il traffico pesante su gomma in attraversamento Nord-Sud della Confederazione verrà in toto trasferito su ferro, avvalendosi per l'interscambio intermodale del centro Hupac di Busto A.-Gallarate.



Il Corridoio Europeo n°5 (progetto TEN-T n°6) rappresenta uno dei grandi assi ferroviari ed autostradali dell'UE orientato ad assicurare la connessione di merci e passeggeri tra i paesi occidentali e l'Est Europa.

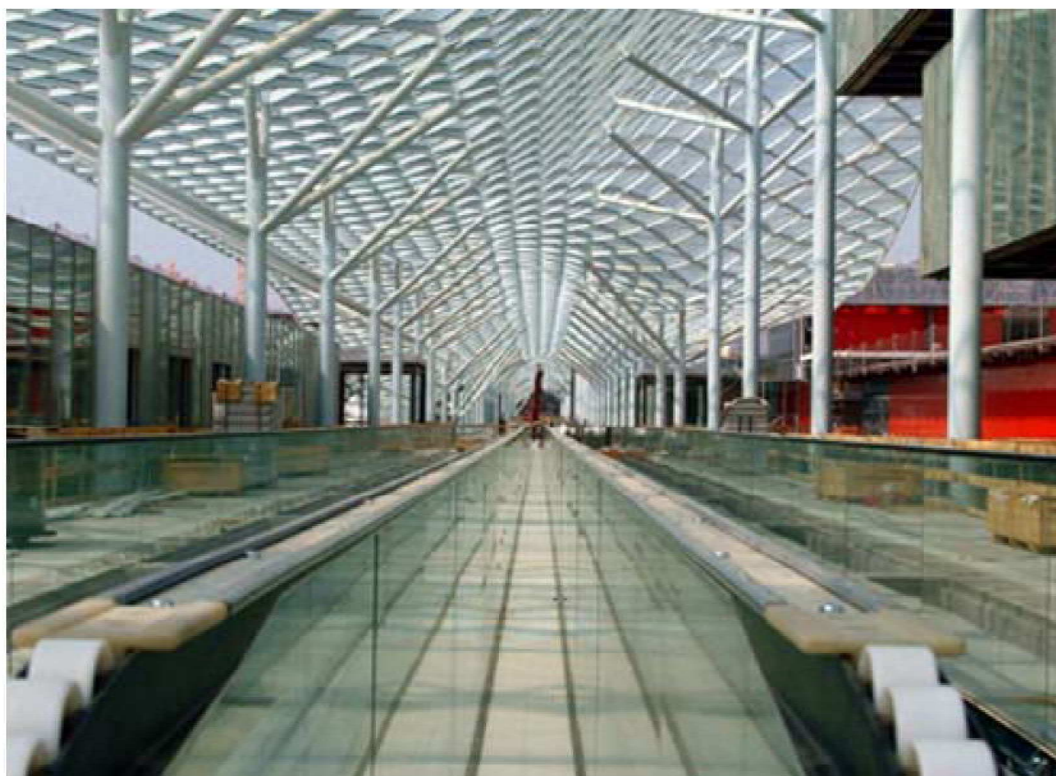
Trattasi di un programma complesso che, sulla direttrice Lisbona, Milano, Trieste, Budapest, Kiev, facendo perno sul capoluogo lombardo, si articola in ulteriori diramazioni/connessioni per il Nord Europa.



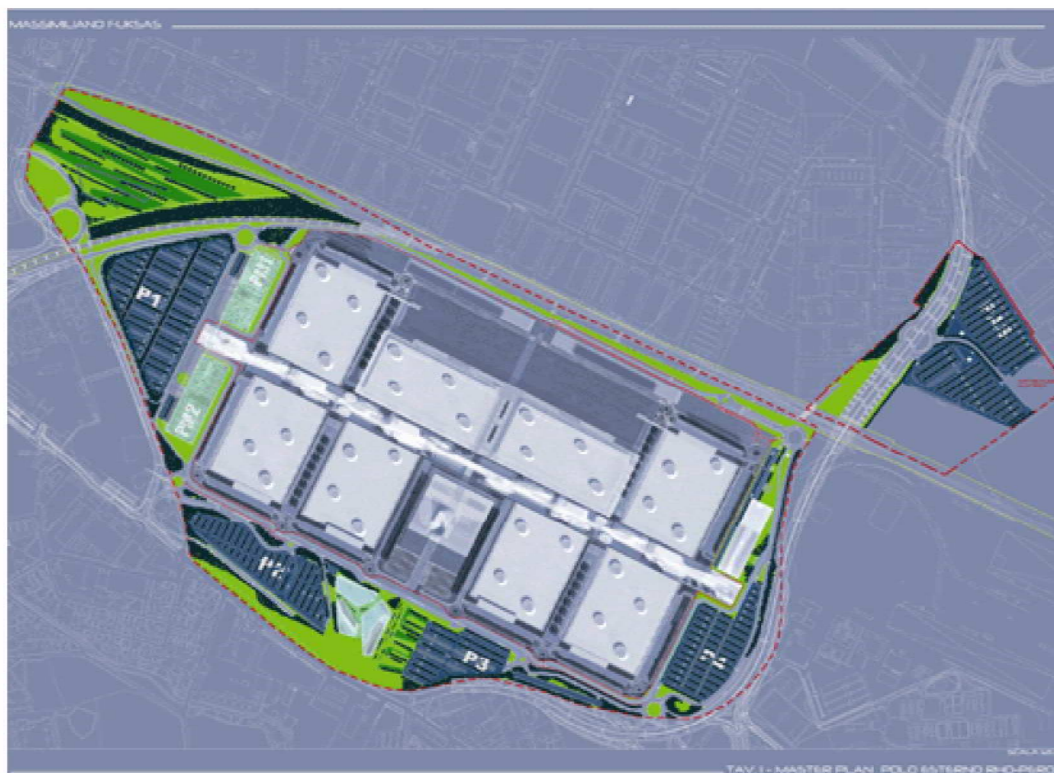
L'Autostrada Pedemontana che collegherà 6 province (Bergamo, Lecco, Monza e Brianza, Milano, Como, Varese), in un denso contesto insediativo (residenziale, produttivo e terziario) inciderà in modalità rilevante nella zona sud del territorio di Gallarate per i problemi di raccordi/innesti con l'A8, la SS 336 e per gli accessi al Centro Intermodale Hupac.



Il sistema aeroportuale di Malpensa, seppur oggi ridimensionato nel ruolo di hub per le recenti vicende della compagnia di bandiera, ha dato luogo al Piano d'Area di cui alla LR n° 10 del 12/04/99, con un articolato programma infrastrutturale (recepito da PTR e PTCP) particolarmente incidente nel territorio Alto Milanese.



Il sistema Fiera di Rho-Pero ha decentrato nel territorio Nord Milanese una estesa dinamica commerciale terziaria di cui il progetto Expo Milano 2015 rappresenta un'evoluzione e fattore di rafforzamento, con un rilevante corredo di infrastrutture che interessano direttamente anche il contesto territoriale gallaratese.



OPERE EXPO MILANO 2015

(Estratto da Sole 24 Ore – Edilizia e Territorio n°31 del 4/9 agosto 2008)

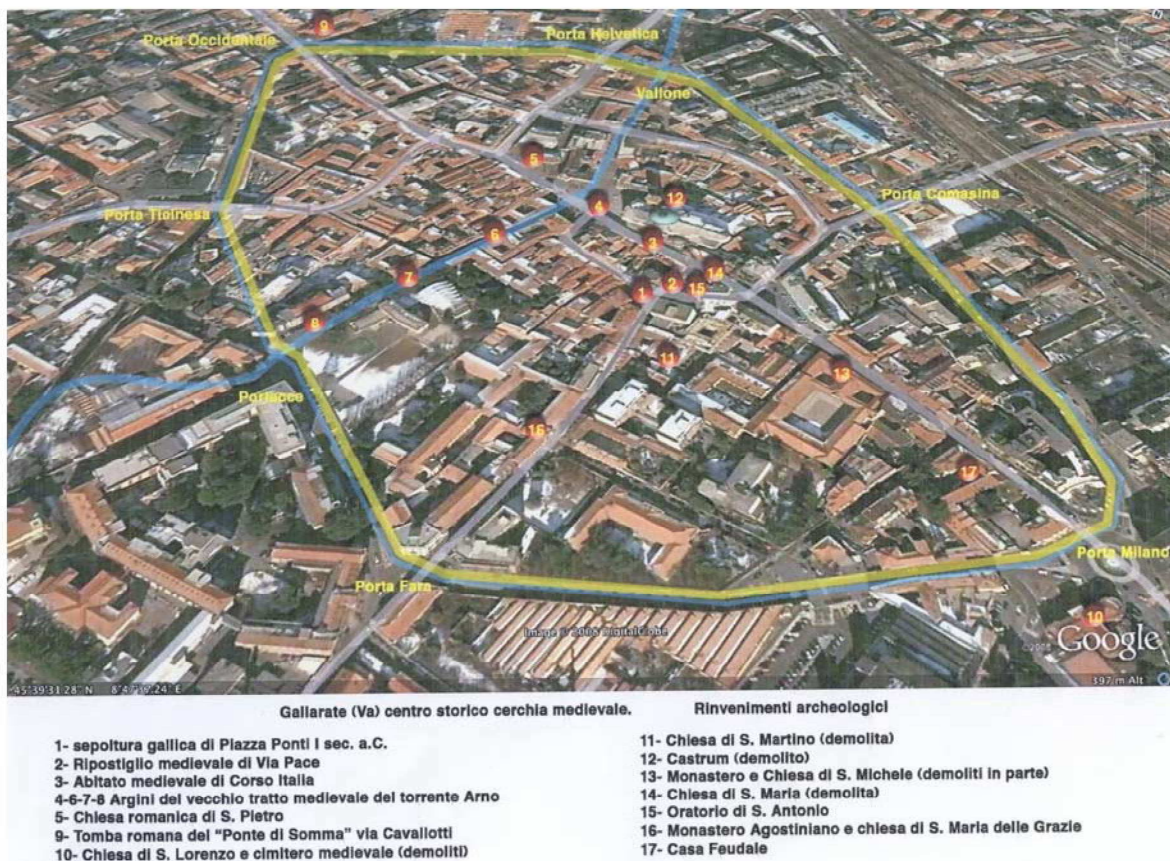
Lista delle 17 infrastrutture prioritarie per l'Expo, su dati del dossier Expo e Allegato 2 al Dpcm 23/7/2008 (valori monetari in milioni)

PRIORITÀ	INTERVENTO	COSTO	FONDI DISPONIBILI	RISORSE DA REPERIRE	LIVELLO PROGETTUALE	AVVIO	ULTIMAZIONE
1	Triplicamento della linea Rho-Gallarate (con quadruplicamento fino a Parabiago)	302	10	292	Preliminare	2010	2012
2	Nuova linea metropolitana M4 Policlinico-Linate	910	10	900	Preliminare	2010	2014
3	Strada provinciale 46 Rho-Monza	277	232	45	Preliminare	2012	2015
4	Raccordo Y a Busto Arsizio tra le linee Rfi e Fnm per la connessione ferroviaria diretta tra la stazione Rfi di Rho-Pero e l'aeroporto di Malpensa	127,7	0	127,7	Fattibilità	2010	2012
5	Nuova linea metropolitana M5 Garibaldi-San Siro	657	6	651	Preliminare	2010	2014
6	Pedemontana	4.006	4.006	0	Preliminare	2010	2015
7	Estensione linea ferroviaria Fnm dal terminal 1 al terminal 2 dell'aeroporto di Malpensa	130	0	130	Preliminare	2010	2012
8	Nuova linea metropolitana M4 Lorenteggio-Policlinico	789	590	199	Preliminare	–	2013
9	Estensione linea metropolitana M1 a Monza Bettola	206	206	0	Definitivo	2009	2013
10	Nuova linea metropolitana M5 Bignami-Garibaldi	557	557	0	In corso		2011/2013
11	Interconnessione nord-sud tra la strada statale 11 e autostrada Milano-Torino (viabilità di Cascina Merlata)	28	28	0	Definitivo	2009	2011
12	Collegamento tra strada statale 33 e strada statale 11 (via Gallarate PII Cascina Merlata)	20	20	0	Fattibilità	–	2011
13	Brebemi	1.420	1.420	0	Definitivo	2009	2012
14	Tangenziale est esterna di Milano	1.742	1.742	0	Preliminare	2011	2014
15	Lavori su strada statale 233 Varesina-tratto nord	13	0	13	Preliminare	2011	2012
16	Adeguamento rampa tra tangenziale ovest e autostrada dei laghi	5	0	5	Fattibilità	–	–
17	Lavori su strada statale 233 Varesina-tratto sud	200	0	200	Fattibilità	–	–
TOTALE		11.390	8.827	2.563			

Delle 17 infrastrutture prioritarie per l'Expo Milano 2015 enunciate in prima selezione e che comunque risultano previste anche in PTCP, le n°1-6-7 interessano direttamente la Città di Gallarate.



Il centro di interscambio intermodale Hupac di Busto A.-Gallarate costituisce una struttura strategica di supporto per il programma elvetico Alp Transit che, all'attivazione prevista nel 2017, darà luogo ad una relevantissima confluenza locale di traffico pesante su gomma.



La Soprintendenza Archeologica della Lombardia ha identificato (in base a ritrovamenti, segnalazioni, notizie d'archivio e informazioni storiche) il centro storico di Gallarate quale complessiva area di "interesse archeologico".

A 2.3.1 ARTICOLAZIONE DEI CONTENUTI E DELLE PREVISIONI DI P.G.T.

Se in precedenza e precisamente al capitolo A 2.1.1 erano stati esposti finalità e obiettivi di orientamento generale articolati nelle diverse "politiche di settore" (mobilità, assetto insediativo, sistema ambientale) così come inizialmente enunciate nel "Documento preliminare del P.G.T.", dopo un'opportuna pausa di riflessione e approfondimento ha fatto seguito nella stesura del Documento di Piano una più puntuale ed aggiornata declinazione in ambito propriamente urbanistico dello scenario strategico e del sistema degli obiettivi del P.G.T.

Nello stesso vengono anzitutto valutate le risorse posizionali, ambientali economiche ed imprenditoriali atte a consentire per Gallarate un ruolo cardine nel territorio regionale e a definire la strategia di sviluppo e precisamente:

- l'opportunità offerta dalle grandi direttrici infrastrutturali che attraversano il territorio con il conseguente perfezionamento della rete ferroviaria e stradale
- il rilancio dell'Aeroporto di Malpensa
- le potenzialità del polo fieristico di Rho Pero
- la valorizzazione del nucleo di antica formazione e delle presenze storico-monumentali
- il rafforzamento dei parchi peri-urbani ed il complessivo sistema del verde pubblico e privato
- la prospettive dei nuovi trafori alpini (Sempione - Lötschberg, Gottardo e Frejus)
- il sistema delle relazioni a lungo raggio consentito dal rafforzamento dei collegamenti con l'intero sistema aeroportuale lombardo (Linate, Orio al Serio, Brescia-Montichiari)

Nella consapevolezza dunque del ruolo di Gallarate quale *"polo di attrazione di un'area urbana più vasta"* nel Documento di Piano viene definito *"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 ed alle grandi reti ferroviarie".

Tale quadro di riferimento con determinante connotazione macroubanistica implica necessariamente:

- la riorganizzazione spaziale della città
- una maggiore articolazione e organizzazione del sistema urbano
- la valorizzazione del paesaggio urbano

La strategia urbanistica, in quanto interprete in termini spaziali di quella generale socio-politico- economica, così come riportato nel Documento di Piano, *"vuole restituire a Gallarate la sua capacità tradizionale di valorizzare le proprie risorse interne e di attrarre e assorbire le energie 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".

Si riportano in proposito alcuni estratti della relazione del Documento di Piano del P.G.T. particolarmente significativi riguardo i 3 sopracitati presupposti strategici:

".....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, l'ampliamento del mercato urbano e la 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 legati alle dinamiche della riorganizzazione della catena produttiva industriale, che si esprime attraverso le potenzialità del settore della più avanzata logistica.

Nella direzione dell'ampliamento del mercato urbano sono rivolti i progetti che interesseranno le aree di espansione previste nel Polo della SS 336, quelle di riqualificazione nel centro urbano, quelle lungo la direttrice ferroviaria e attorno alla stazione, ed i programmi del nuovo polo scolastico, di un grande centro sportivo catalizzatore di attività complementari, di servizio e distributive, di un grande progetto ecologico-paesistico realizzato nell'ambito del Parco del Ticino... ..

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 modello di organizzazione spaziale.

Un disegno esplicito e selettivo di organizzazione spaziale, 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 ed il valore simbolico.

Nella definizione del modello converge il riconoscimento di molteplici componenti: alcune direttrici di sviluppo da riqualificare (la ferrovia e la SS 33), e le opportunità offerte dalle importanti infrastrutture esistenti (SS 336) e programmate (Pedemontana), in relazione alle risorse territoriali disponibili, nonché alla riconosciuta necessità di rilancio dell'aeroporto della Malpensa, attraverso il potenziamento delle funzioni urbane connesse ad un grande aeroporto europeo.

Questo disegno fa parte di una dorsale urbana e territoriale, consolidatasi nella storia, e che oggi va rafforzandosi... (legando)... 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-Pero, alle aree dell'EXPO 2015, a quelle dello Scalo ferroviario milanese Farini, oggetto di un prossimo grande intervento di riqualificazione da parte delle Ferrovie, 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 e al progettato nuovo tunnel stradale che, attraversando Milano, collegherà le aree di Rho-Pero all'aeroporto di Linate.....

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.....

Occorre quindi avere chiaro il quadro, attraverso un'analisi ricognitiva, delle necessità derivanti dalle carenze dei servizi, 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 dimensione regionale dei parchi e, nel contempo, mettere a sistema, il verde urbano esistente, garantendo nel complesso un quadro ambientale di grande attrattività.

In terzo luogo, la qualità derivante da un Disegno Urbano, che offre alla città un'immagine di sé adeguata ai nuovi ruoli.....”

Nel Documento di Piano vengono quindi riformulate le diverse politiche a fondamento del P.G.T. qui riportate sinteticamente in quanto le diverse "azioni" saranno oggetto di successiva specifica disamina:

- politiche per il sistema infrastrutturale

- collegamento di Gallarate ai Corridoi Europei
- miglioramento dell'accessibilità ferroviaria e stradale ai poli regionali

- politiche per il sistema urbano e dei servizi:

- qualificazione della dotazione dei servizi
- risorsa urbana delle aree industriali dismesse

- nuovi spazi direzionali
- politiche per le attività produttive
- **politiche per la struttura socio-economica e l'innovazione:**
 - sviluppo di funzioni terziarie di rango regionale
 - prospettive offerte da una nuova logistica
 - il volume economico dell'Aeroporto della Malpensa
- **politiche per il sistema ecologico-ambientale**
 - politiche per il verde e gli spazi aperti
 - promozione della eco-sostenibilità degli edifici e del settore energetico

Il Documento di Piano, quanto al dimensionamento del P.G.T. definisce poi correttamente i seguenti obiettivi di sviluppo per il quinquennio producendo i sottoelencati quadri previsionali rispettivamente di:

- previsione della popolazione dal 2009 al 2019
- incremento della popolazione dal 2010 al 2020

correttamente articolati secondo 3 ipotesi (centrale, alta, bassa), diversificate secondo tassi di natalità e mortalità per popolazione italiana e straniera ed al netto di dinamica migratoria.

ANNO	IPOTESI CENTRALE	IPOTESI ALTA	IPOTESI BASSA
2009	51.128	51.128	51.128
2010	51.232	51.347	51.193
2015	51.817	52.500	51.548
2020	52.515	53.766	51.963

Previsioni della popolazione di Gallarate nelle IPOTESI CENTRALE, ALTA e BASSA

(tabella estratta da "Relazione di Documento di Piano - DR2 definizione dello scenario strategico e sistema degli obiettivi")

ANNO	IPOTESI CENTRALE	IPOTESI ALTA	IPOTESI BASSA
2010	104	219	65
2015	689	1.372	420
2020	1.387	2.638	835

Incrementi della popolazione rispetto al 2009 nelle IPOTESI CENTRALE, ALTA e BASSA

(tabella estratta da "Relazione di Documento di Piano - DR2 definizione dello scenario strategico e sistema degli obiettivi")

Per quanto riguarda l'incremento aggiuntivo di popolazione dovuto al migratorio la stima del documento di piano al 2015 è compresa tra 1790 e 2170 abitanti.

Pertanto riferendosi all'IPOTESI CENTRALE di cui sopra, considerata più attendibile e utilizzata per il dimensionamento del P.G.T., ne consegue al 2015 un incremento complessivo di popolazione di $689 + (1790 \div 2170) \cong 2480 \div 2860$ unità.

Quanto alle previsioni edificatorie del P.G.T per il quinquennio 2011-2015.:

- per l'edilizia residenziale il fabbisogno viene stimato in 350.000/400.000 mc che corrisponde ad uno standard medio di 140 mc
- per l'edilizia non residenziale, sulla base di analisi statistiche riferite al decennio trascorso viene ritenuta attendibile una stima volumetrica compresa tra i 200.000/300.000 mc

Le situazioni di fatto confrontate con opportunità e ricadute delle politiche alla base del P.G.T. con il criterio di cui all'analisi Swot (Strengths, weaknesses, opportunities, threats) consentono una immediata sintesi per un'analisi di scenario.

Le intersezioni e le relazioni che scaturiscono consentono infatti un confronto diretto tra punti di forza e di debolezza con riferimento allo status attuale e tra opportunità e rischi, queste riferiti al futuro scenario di PGT.

ANALISI SWOT

Status <u>attuale</u>	Positività per gli obiettivi	Negatività per gli obiettivi
	Punti di forza	Punti di debolezza
Futuro <u></u>	Opportunità	Rischi

Schema logico sotteso all'analisi Swot

(estratto di "Documento di Piano:Relazione – DR1 quadro ricognitivo e programmatico di riferimento")

Nel “Documento di Piano- DR1 quadro ricognitivo e programmatico di riferimento” e precisamente al capitolo "un bilancio urbanistico ambientale" i diversi punti di forza e di debolezza, opportunità e rischi individuate nelle disamine svolte sono stati opportunamente sintetizzati in 4 ambiti tematici qui testualmente riportati dalla relazione del Documento di Piano,secondo lo schema di verifica SWOT di cui sopra.

POSITIVITA'

NEGATIVITA'

VERIFICA DI CONVERSIONE

(trasformare rischi e punti di debolezza in punti di forza o di opportunità)

STATUS ATTUALE

Punti di forza (attribuzioni utili per gli obiettivi del sistema infrastrutturale):

- *posizione geografica tra il Corridoio 5 Lisbona-Kiev e il Corridoio 21 dei Due Mari*
- *posizione geografica alla confluenza delle linee ferroviarie del Sempione (Milano-Domodossola), del Gottardo (Milano-Luino), Milano-Varese e la sua connessione alla linea del Gottardo con l'Arcisate-Stabio*
- *Prossimità all'aeroporto internazionale della Malpensa:*
 - Accessibilità intercontinentale
 - Presenza del terminal di Cargo City per la movimentazione delle merci
- *Presenza di due terminal intermodali merci di livello europeo: Hupac e Ambrogio Trasporti*
- *Collegamento autostradale con il Polo fieristico di Rho-Pero*
- *Collegamento ferroviario con il Polo fieristico di Rho-Pero*
- *Collegamento ferroviario diretto con Milano, Varese e, attraverso il Passante di Milano, con i principali poli regionali*
- *Elevata accessibilità autostradale*
- *Elevata dotazione di infrastrutture tecnologiche (reti energetiche e telematiche)*

Punti di debolezza (attribuzioni dannose per gli obiettivi del sistema infrastrutturale):

- *necessità di trovare le connessioni infrastrutturali con i due Corridoi intermodali europei*
- *Necessità di potenziamento della linea Milano-Luino e della Gallarate-Milano*
- *Riduzione dei voli intercontinentali operati da Alitalia a favore di Roma Fiumicino; insufficienza di servizi complementari all'aeroporto, tra cui quelli ricettivi e al servizio dell'utenza business; incompleto collegamento del terminal 2 con la rete ferroviaria, il polo fieristico e l'area dell'Expo; mancanza di un collegamento ferroviario diretto di Gallarate con l'aeroporto*
- *traffico al limite della congestione stradale sull'Autostrada dei Laghi*
- *Assenza di sufficiente servizio ferroviario*
- *insufficiente standard qualitativo nel trasposto ferroviario*
- *Mancanza di un collegamento con le principali città lombarde per l'assenza di una direttrice stradale pedemontana.*

FUTURO

Opportunità (condizioni esterne utili per gli obiettivi per il sistema infrastrutturale):

- *Apertura dei nuovi tunnel ferroviari del Sempione- Lötschberg e del Gottardo*
- *Potenziamento delle connessioni con le direttrici europee attraverso il completamento delle infrastrutture in corso di realizzazione:*
 - Raccordi ferroviari a Busto Arsizio tra le reti Rfi e Fnm
 - Completamento della AV/AC Torino-Milano
 - Progettazione del 3° e 4° binario della linea ferroviaria del Sempione
 - Realizzazione della linea Arcisate-Stabio
 - Sviluppo del Corridoio 5
- *Realizzazione del Sistema Pedemontano funzionale all'alleggerimento del traffico sull'Autostrada dei Laghi e al collegamento con le città di corona a Milano*
- *Potenziamento dell'aeroporto di Malpensa:*
 - Realizzazione del 3° satellite
 - Progettazione della terza pista
 - Accordi con altre compagnie aeree che integrino i servizi offerti da Alitalia

Rischi (condizioni esterne suscettibili di dannosità per il sistema infrastrutturale):

- *Ritardo nella realizzazione del potenziamento delle linee ferroviarie di collegamento in territorio lombardo con i nuovi trafori che potrebbe incrementare la congestione sulla rete autostradale*
- *Mancata realizzazione del collegamento ferroviario di Malpensa con la linea ferroviaria del Sempione a nord di Gallarate; realizzazione del raccordo ferroviario Rfi di Malpensa a sud di Gallarate che la marginalizzerebbe rispetto al collegamento diretto con Malpensa*
- *Ritardo nella realizzazione del Sistema Pedemontano rispetto all'entrata in esercizio dei nuovi trafori alpini ferroviari*
- *Mancata liberalizzazione delle rotte intercontinentali e perdita di ruolo di Malpensa per il traffico business*

VERIFICA DI CORRISPONDENZA
(trovare vantaggi competitivi mediante corrispondenza tra punti di forza e opportunità)

POSITIVITA'

NEGATIVITA'

VERIFICA DI CONVERSIONE

(trasformare rischi e punti di debolezza in punti di forza o di opportunità)

STATUS ATTUALE

FUTURO

VERIFICA DI CORRISPONDENZA

(trovare vantaggi competitivi mediante corrispondenza tra punti di forza e opportunità)

Punti di forza (attribuzioni utili per gli obiettivi del sistema urbano e dei servizi):

- Elevata dotazione di attrezzature sociali e culturali e per l'istruzione, la sanità e il tempo libero
- Buona qualità ambientale del Centro storico derivante dall'avviato processo di pedonalizzazione e riqualificazione degli spazi pubblici
- Presenza di elementi storico-architettonico
- Disponibilità di aree industriali dismesse nell'area centrale
- Disponibilità di aree ferroviarie non più funzionalmente attive
- Disponibilità potenziale di aree del demanio militare limitrofe alla direttrice della via Milano

Punti di debolezza (attribuzioni dannose per gli obiettivi del sistema urbano e dei servizi):

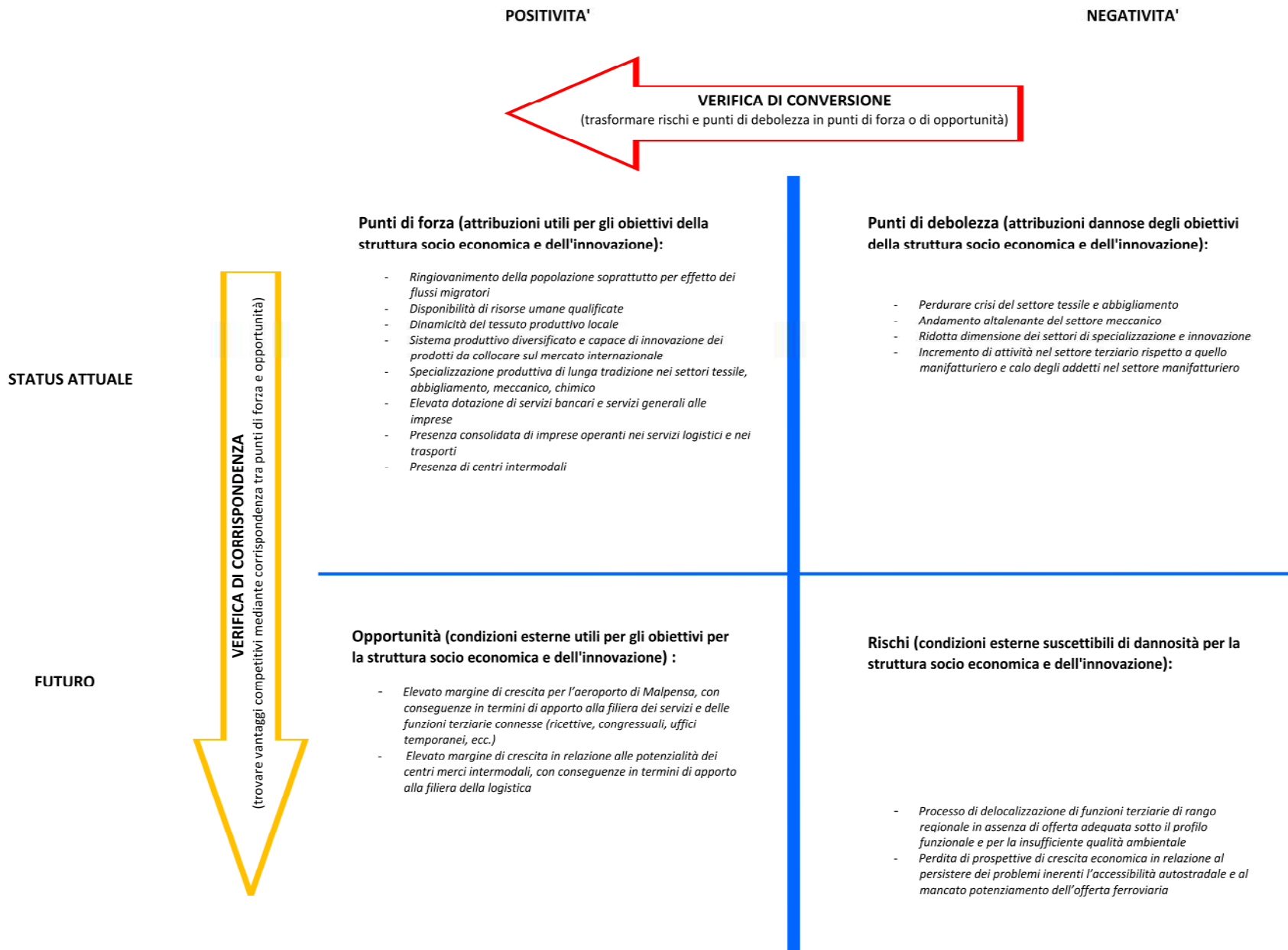
- Mancata valorizzazione delle attrezzature culturali in termini di unitarietà di gestione
- Elevata frammentazione degli insediamenti produttivi nel centro abitato
- Insufficiente valorizzazione degli edifici storico-monumentali e mancata comunicazione del sistema dei valori che rappresentano; mancata valorizzazione dei Centri storici di Crenna, Caiello, Cedrate
- Difficile riconversione produttiva degli insediamenti produttivi dismessi
- Scarsa qualità architettonica e ambientale dell'area della stazione ferroviaria
- Scarsa qualità ambientale degli insediamenti commerciali sorti sulla via del Sempione a confine con Busto Arsizio, aggravata dagli effetti di congestione sulla via di penetrazione al centro urbano
- Proliferazione delle funzioni commerciali a seguito di iniziative non sufficientemente sostenute da una strategia unitaria di coordinamento
- Inadeguata dotazione di servizi alle imprese e alle persone nelle aree industriali di espansione esistenti sia a nord che a sud dell'abitato
- Insufficiente disponibilità di aree per il trasferimento di attività produttive in essere da ricollocare per motivi di funzionalità produttiva o per problemi di compatibilità ambientale.

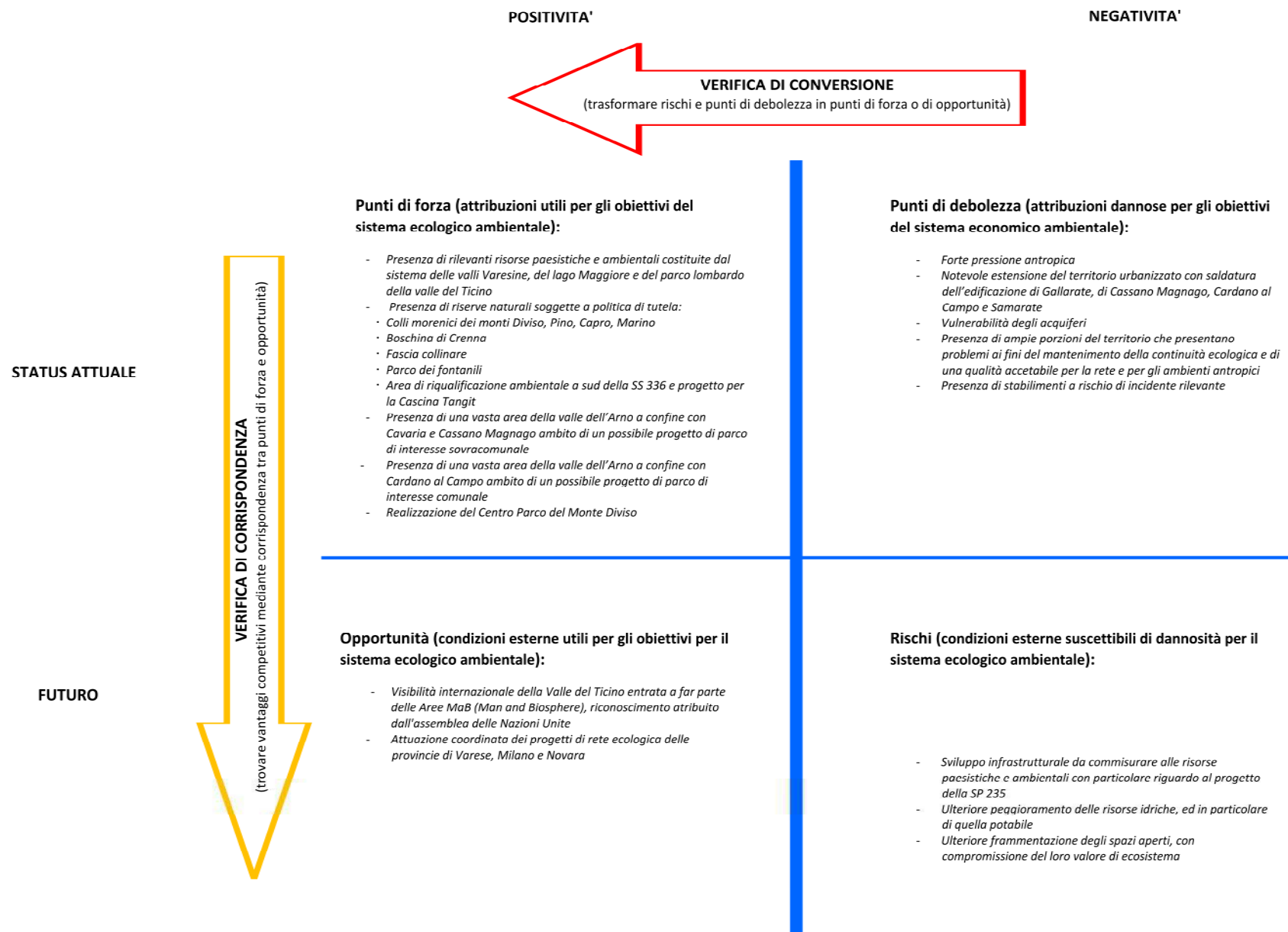
Opportunità (condizioni esterne utili per gli obiettivi per il sistema urbano e dei servizi):

- Aree dismesse lungo la linea ferroviaria come risorsa atta a sperimentare nuovi modelli insediativi e produttivi:
 - Programma di riqualificazione urbana delle aree dismesse intorno alla stazione ferroviaria
 - Programma di sviluppo delle aree del demanio militare
 - Nuova Stazione (fermata) ferroviaria Sud al servizio dello sviluppo e della qualificazione delle aree del Piano d'area della Mlpensa
- Sviluppo delle aree del Piano d'Area Malpensa per insediamenti di rango regionale e di alta qualità urbana; sviluppo del settore della logistica di nuova generazione indirizzata verso la nuova organizzazione della base produttiva

Rischi (condizioni esterne suscettibili di dannosità per il sistema urbano e dei servizi):

- Mancato potenziamento del servizio ferroviario regionale e della funzione di interscambio passeggeri parallelamente alla valorizzazione delle aree ferroviarie
- Scollamento tra le previsioni di nuovi insediamenti produttivi e la domanda di mercato
- Accentuazione del ruolo attrattore svolto da Milano per l'offerta occupazionale e dei servizi in relazione alle funzioni di rilevanza regionale





L' articolazione SWOT di cui sopra ha consentito di identificare puntuali e mirate politiche di piano atte a sinergicamente abbinare punti di forza ad opportunità, nella consapevolezza dei rischi possibili e considerando oggettivamente anche i punti di debolezza da riequilibrare.

Peraltro tale sintetica analisi preliminare ha delineato anche come le maggiori criticità, aspetti problematici e ricadute restino essenzialmente ascrivibili alle previsioni di infrastrutture a scala macro-territoriale.

Le diverse politiche di settore di cui agli ambiti tematici elencati, tralasciando quello inerente la “struttura socio-economico e dell'innovazione” in quanto avente contenuti esulanti dalla problematica V.A.S., vengono quindi articolate e disaggregate secondo le specifiche azioni ed i contenuti oggetto di P.G.T..

Precisamente:

- **circa la mobilità** effettuando una necessaria distinzione tra livello regionale e livello locale, per la prima il P.G.T. recepisce necessariamente **i programmi ad ampio raggio di P.T.R. e P.T.C.P.** implicanti :
 - collegamento ferroviario tra Malpensa Terminal 1 e 2 (tramite bretella innestata sulla tratta Gallarate –Sesto C.)
 - l'integrazione e potenziamento delle F.N.M. e R.F.I tramite raccordi “X” e “Y” nel Comune di Busto A., la realizzazione del 3' e 4' binario sulla tratta Milano-Gallarate
 - la nuova tratta ferroviaria Arcisate-Stabio e il nuovo tracciato diretto tra Solbiate Arno-Malpensa (collegamento Lugano-Malpensa), previsto da accordi con la Confederazione Elvetica stazione (fermata) di Gallarate-Sud
 - previsione di nuova stazione (fermata) di Gallarate-Sud
 - innesto con l'asse autostradale pedemontano in corrispondenza dell'A8
 - realizzazione della "bretella" autostradale S14 in estensione della pedemontana sino alla SS.336- variante SS341 e relativi raccordi

(in merito ai quali si avrà modo di soffermarsi successivamente)

per la seconda e cioè **a livello propriamente locale e specificatamente per la viabilità di attraversamento** si tratta invece di:

- tratto da via C. Noè alla SP 341 (Varesina) con risoluzione del nodo critico in corrispondenza di via Campo dei Fiori
- il nuovo tracciato del collegamento a Nord della via Campo dei Fiori verso Cavaria
- prolungamento dell'asse di via Monte S. Martino (in direzione Ovest) verso il Comune di Cardano e la SS 336
- nuova viabilità alternativa sul breve-medio periodo al cosiddetto "asse della via Val d'Arno" di cui è recepita la previsione di PTCP, restando da definire caratteristiche, innesti e raccordi
- collegamento a Sud della viabilità della zona industriale di Sciarè con la SS 341, la pedemontana e la SS 336
- adeguata connessione ed accesso al Terminal Intermodale Hupac SA (benché ricadente all'esterno del confine comunale)

sempre a **livello propriamente locale relativamente a interventi vari di completamento viabilistico urbano** si tratta invece di:

- la modifica della viabilità del rione Sciarè a confine con Cassano Magnago
- modifica in riduzione (rispetto a precedenti previsioni) della nuova strada sottocosta di Crenna
- collegamento della via Monte S. Martino con la via Varese tramite la via per Besnate
- prolungamento della via Aleardi sino alla via Salvo D'Acquisto e via Calatafimi
- prolungamento di via Danimarca in zona industriale di Sciarè per completare l'anello circolare della zona
- prolungamento di via per Besnate fino a via V. Veneto
- idonei parcheggi d'interscambio in corrispondenza della stazione ferroviaria e degli accessi alla città per contenere il traffico privato all'interno dell'abitato.

cui aggiungere interventi di **riqualificazione, pedonalità** e quali:

- estensione della zona pedonale centrale
- riqualificazione (morfologica) di via Milano

ed infine **per mobilità ciclabile e trasporto pubblico** :

- organizzazione di percorsi ciclo-pedonali di accessibilità ai servizi e che facilitino l'accesso e la fruizione delle aree verdi, dei servizi della stazione ferroviaria e che colleghino il centro con i quartieri e i centri minori

- ridefinizione della rete del trasporto pubblico in vista di una più capillare ed integrata mobilità complessiva specie per l'interconnessione tra le diverse circoscrizioni

circa il sistema insediativo i contenuti sono così riassumibili:

circa le OO.PP. di cui al “Piano dei Servizi”, si distinguono i seguenti interventi:

relativamente a istruzione-cultura:

- nuove strutture scolastiche e riqualificazione delle esistenti nei diversi quartieri come da programma triennale delle Opere Pubbliche
- Attuazione del progetto di Polo Culturale Unitario, relazionando in sistema l'esistente costituito da 4 teatri, 8 cinema, la nuova Galleria d'Arte Moderna, con la realizzazione di un adeguato “intorno urbanistico” per quest'ultima
- relativamente a sport e tempo libero:
- potenziamento degli impianti sportivi di Moriggia con attività integrative
- relativamente a sanità e assistenza:
- valutazione (senza identificazione della localizzazione) dell'ipotesi di un unico Polo della Sanità Gallarate/Busto Arsizio

relativamente al tessuto propriamente residenziale-terziario e produttivo:

- riqualificazione di sedimi produttivi dismessi di cui agli “Ambiti di Trasformazione” (numerati da AT01 a AT14 oltre ad AT16) che complessivamente riguardano una complessiva superficie territoriale di mq. 392.426,00 comportando una Slp residenziale-terziaria max di circa mq. 250.000,00 di cui mq. 6.864,00 a destinazione ospedaliera con l'orientamento di avvalersi di procedura generalizzata di strumenti attuativi
- ampliamento della zona industriale esistente a ridosso del confine di Cassano Magnago e del terminal Hupac Intermodal SA di cui agli ambiti di trasformazione I01-I02 che complessivamente interessano una complessiva superficie territoriale di mq. 150.576,00 con slp max di mq.90.346,00 in aggiunta al comparto logistico lungo la SS.336 (I03) successivamente descritto
- rimozione della previsione, già del Documento Preliminare di Piano, di nuovi insediamenti produttivi compresi tra Autostrada per Varese e torrente Arno nei quartieri di Caiello e Cedrate.

- prospettiva di riqualificazione estesa al trasferimento delle attività commerciali attualmente ubicate lungo la SS 33.
- attuazione di Polo Direzionale e Logistico identificato con gli “Ambiti di Trasformazione” AT 15 (avente superficie territoriale di mq. 441.553,00 e previsione prevalentemente terziaria max di circa mq. Slp 291.425,00) e I03 (con superficie territoriale di mq. 138.922,00 e mq. 83.353,00 di slp max con previsione a logistica): entrambi detti comparti risultavano già oggetto di “Piano d’Area della SS.336 - Business Park” approvato 26/11/2008 e recentemente però annullato dal TAR per problemi propriamente di procedibilità giuridica.
- La complessiva previsione Slp max produttivo-logistica di cui ai comparti I01-I02-I03 è orientativamente stimata in mq.173.699,00.

Detta previsione pertanto costituisce l’intervento di maggior rilevanza per l’ambito insediativo, seppur con dimensionamento sensibilmente ridotto rispetto al dimensionamento del precedentemente proposto Piano d’Area, restando comunque confermata l’originaria prospettiva di sviluppo *“insediamenti di rango regionale ed alta qualità urbana con sviluppo del settore della logistica di nuova generazione indirizzata verso nuova organizzazione della base produttiva.”*

relativamente alla qualità del sistema edificato:

- priorità alla trasformazione dell’esistente con recupero dei caratteri ambientali dell’edificato e identificazione dei punti di centralità di ogni quartiere integrando servizi pubblici e privati
- nuovi percorsi di risanamento urbano e locale oltre a nuovi luoghi di centralità in particolare avvalendosi delle opportunità offerte dalle aree dismesse
- incentivi alla creazione di nuovi esercizi di vicinato, preferibilmente organizzati in sistemi commerciali urbani, puntando alla riqualificazione delle aree esistenti ed escludendo la realizzazione di nuove grandi strutture di vendita
- riconversione e riqualificazione delle aree dismesse, priorità alle riconversioni coerenti con i caratteri del contesto edificato ovvero di riqualificazione dell’intero contesto (se privo di connotazioni di pregio), mantenimento e riqualificazione dei manufatti industriali o di loro porzioni che posseggano caratteristiche tipologiche di rilievo
- priorità alla creazione di luoghi polifunzionali (residenza, terziario, attività para-commerciali, cultura e tempo libero)

- cura dell'inserimento nel contesto urbano
- cura della compatibilità ambientale degli interventi
- programma di recupero delle aree dismesse, già scali ferroviari quale risorsa atta a sperimentare nuove tipologie insediative ed estensione di servizi

circa il sistema ambientale, il P.G.T. si propone di intervenire

circa l'aspetto energetico:

- miglioramento della gestione delle forniture energetiche al patrimonio di proprietà comunale mediante
- ammodernamento degli impianti inefficienti e ristrutturazioni degli immobili di proprietà ai fini di una maggiore efficienza energetica
- risparmio nell'illuminazione pubblica
- promozione di campagne d'informazione ai cittadini per stimolare comportamenti ambientali attenti
- adeguamento del regolamento edilizio in modo da recepire e rendere concreto il concetto di qualità energetica degli edifici, al fine di promuovere certificazione energetica di livello superiore
- sostegno diffuso alle pratiche di risparmio ed uso efficiente dell'energia sviluppando le fonti rinnovabili, gli impianti di cogenerazione, il solare termico per l'acqua calda nelle abitazioni, il solare fotovoltaico.

circa l'inquinamento atmosferico

- riduzione delle emissioni di gas clima-alteranti, sviluppando politiche che portino a ridurre le emissioni di CO₂, puntando a generare condizioni di riproducibilità delle risorse naturali

circa l'inquinamento del sottosuolo :

- tutela della qualità dei terreni e della falda, riqualificazione e bonifica delle aree dismesse, in parte da riconvertire a verde
- tutela della falda freatica in particolare nella zona Sud, identificata quale riserva idrica provinciale, esposta a rischio di peggioramento.

circa l'inquinamento acustico (che a Gallarate rappresenta un problema particolarmente avvertito, stante l'invasiva presenza di infrastrutture autostradali e ferroviarie all'interno dell'abitato)

- elaborazione di un piano di risanamento e prevenzione che ne riduca gli effetti

- interventi mitigativi a ridosso della A8 e delle linee RFI

circa l'inquinamento elettromagnetico (prodotto da elettrodotti e da antenne di telefonia mobile):

- disciplinando i tracciati degli elettrodotti per verificarne la compatibilità con l'attuale normativa in proposito
- elaborando un Piano di localizzazione delle antenne con zone di esclusione e zone ammissibili

circa il rischio idraulico

- prevedendo interventi di difesa idraulica per le aree da rischio medio a molto elevato adiacenti il torrente Sorgiorile che presenta tutt'ora situazioni di criticità (Alveo Nord)

circa le presenze storico-monumentali ed il paesaggio urbano

- tutela dell'intorno e del contesto delle presenze di valenza storico-monumentale
- recupero dell'identità dei nuclei di antica formazione sia del Centro di Gallarate che delle frazioni di Caiello, Crenna, Cedrate ed Arnate
- adozione di criteri di cautela agli effetti archeologici, stante i ritrovamenti diffusi già intervenuti
- identificazione e salvaguardia di elementi caratteristici del paesaggio urbano e di memorie, estesa anche a diffusi elementi e manufatti minori, da comunque repertoriare e valutare sistematicamente per preservare e/o opportunamente reinserire nel paesaggio urbano

circa il sistema del verde ed il paesaggio naturale

- applicando le previsioni del Piano territoriale di coordinamento del Parco del Ticino che salvaguardano un'area interna al perimetro di circa m² 4.400.000,00 (pari a circa 21% del territorio comunale), concentrati per quasi l'80% nella zona di Crenna
- potenziando i parchi extra-urbani con interventi nella zona del Monte Diviso e della Boschina, con acquisizione di ulteriori aree
- effettuando, sempre consensualmente con il parco, una riqualificazione ambientale a ridosso del centro di interscambio Hupac Intermodal SA con la creazione di un grande parco extra-urbano a Sud della SS 336 (m² 876.000,00)
- realizzazione di percorsi ciclo-pedonali di connessione parchi-verde urbano (in accordo con il Parco del Ticino)

- attuazione di corretto completamento ed una organico continuità del sistema verde, esteso anche all'interno dell'abitato mediante:
- qualificazione del paesaggio agrario
- attuazione coordinata di progetti di rete ecologica con la Provincia di Varese, Como , Milano, Novara
- realizzazione di fasce a verde continue (siepi, filari, macchie boschive, percorsi alberati)
- riforestazioni sia all'esterno che all'interno del tessuto urbano
- redazione di una carta del paesaggio naturale (Piano Paesistico Comunale e/o Carta delle sostenibilità ambientali) che evidenzia i valori da tutelare e da promuovere
- contenimento del consumo delle aree libere
- evitare ulteriore frammentazione con compromissione del valore di ecosistema (con particolare riguardo al progetto di variante SP 341-tratto Nord S15)
- cura della qualità del verde e sistemazione fruitiva degli spazi aperti
- potenziamento delle alberature lungo gli assi viari
- connessioni tra le aree verdi interne all'abitato e le aree a parco esterne
- consolidamento delle fasce a verde lungo l'Arno

Le azioni di piano conseguenti alle politiche di intervento alla base del P.G.T. sopra elencate vengono quindi riferite ai criteri di sostenibilità ambientale ritenuti idonei e pertinenti in ragione delle specificità territoriali, della tipologia di piano (P.G.T.), della casistica degli interventi previsti e delle situazioni di fatto riscontrate.

Detti criteri di sostenibilità esposti nel successivo capitolo A 2.3.3, configurano le direttrici per la successiva identificazione degli obiettivi (a carattere sia generale che puntuale) ambientali nelle azioni previste nel P.G.T., e precisamente:

- accertare la congruità delle scelte in relazione ai criteri di sostenibilità posti.
- identificare e relazionare interventi e contenuti in sinergia con altri piani e programmi
- delineare e valutare possibili alternative eventualmente più idonee nelle scelte di piano
- prospettare valutazioni circa le modalità di risoluzione e intervento in termini :
 - strategici,
 - progettuali/gestionali
 - di mitigazione e compensazione.

A 2.3.2 IDENTIFICAZIONE DELLE AZIONI COSTITUTIVE DEL P.G.T. TRAMITE ELABORAZIONE DI SCHEDE TEMATICHE:

CRITICITA'- FINALITÀ GENERALI – FINALITÀ SPECIFICHE- AZIONI

Dalla valutazione dei contenuti e previsioni del P.G.T., esposti nel Documento di Piano nonché dalle ulteriori elaborazioni in precedenza svolte, in particolare dalla “Relazione sullo stato dell’ambiente” (ex Progetto Agenda 21) e dall’approfondimento di Piani e Programmi a scala :

- sia sovra-ordinata (P.T.R., P.T.C.P., P.T.C., del Parco Lombardo della Valle del Ticino)
- sia locale (Piano di zonizzazione acustica, Studio d’Individuazione del reticolo idrico minore, P.U.M., P.U.T.)
- sia di settore (PQRA, P.A.I., Piano Provinciale per la Gestione Integrata dei rifiuti, P.I.F., Piano faunistico provinciale)
- di P.R.G.-P.G.T. di Comuni contermini Cassano Magnago, Cavaria con Premezzo, Besnate, Arsago Seprio, Casorate Sempione, Cardano al Campo, Samarate, Busto Arsizio)

ed altresì dalla consultazione di Istituzioni ed autorità competenti (A.S.L., A.R.P.A. Soprintendenza ai Beni Architettonici e Ambientali, Soprintendenza ai Beni Archeologici) e di soggetti particolarmente incidenti sul contesto ambientale (Hupac Intermodal SA,) é stato possibile:

- **formulare un quadro conoscitivo essenziale dello status del territorio**
- **suddividere i contenuti e delle finalità generali del P.G.T. in una pluralità di obbiettivi specifici connessi alla realtà locale**
- **definire e identificare azioni intese come metodologie per determinare decisioni di politica territoriale, quindi di scelte operative per il perseguimento degli obbiettivi posti.**

La scansione dei contenuti del Documento di Piano del P.G.T. secondo i criteri citati ha configurato un percorso metodologico schematizzato nella sequenza :

Problematiche/criticità accertate → Finalità generali → Finalità specifiche → Azioni

Per un più efficace e diretto riscontro si è inteso operare una distinzione e una ripartizione delle “Azioni” a fondamento del processo di P.G.T. in “Sistemi”, secondo una prassi strumentale corrente (pur nella consapevolezza che alcune tipologie di tali “Azioni” hanno carattere, per così dire “trasversale” in quanto finiscono per investire una pluralità di Sistemi) e precisamente :

1 – Sistema della mobilità

2 – Sistema insediativo

3 – Sistema ambientale

La schematizzazione sinottica tra “Obbiettivi Generali”, “Finalità Specifiche”, “Linee di Azione/Operazioni Perseguibili” focalizza un criterio metodologico e un modello procedurale idoneo a consentire:

- **attendibile giudizio qualitativo di incidenza (+ , -) sulle diverse componenti ambientali e ai conseguenti criteri di compatibilità adottati per il P.G.T.**
- **vaglio di possibili alternative/priorità**
- **valutazione di coerenza interna tra le varie azioni praticabili**
- **pluralità di interventi**
- **definizione degli indicatori ambientali (di stato e prestazionali) idonei e mirati a un’efficace successivo monitoraggio**

Sistema della mobilità

Problematiche/criticità accertate	Finalità generali (espressi nel P.G.T.)	Finalità specifiche	Azioni
<ul style="list-style-type: none"> - Inidoneo soddisfacimento del fabbisogno di mobilità della popolazione - Livelli di inquinamento atmosferico ed acustico - Consumi energetici da viabilità veicolare - Livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale - Eccessivo uso individuale dell'automobile privata - Invasività del traffico veicolare - Incremento della capacità di trasporto merci, limitata percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi - Fenomeni di congestione nelle aree urbane - Esigenza di risoluzione delle connessioni infrastrutturali soprattutto su ferro con i due corridoi intermodali UE - Necessità di adeguamento della linea Milano - Gallarate - Luino, sovraccaricata da utilizzo HUPAC - Declassamento di Malpensa dal ruolo HUB - Assenza di connessione ferroviaria terminal 1-2 - Gallarate - area EXPO - Esigenza di quadruplicamento linea RFI Milano-Gallarate - Situazione congestiva su A8 in corso di aggravamento - Previsata congestione cargo stradale e ferroviaria per gravitazione del programma Alp Transit sul centro Intermodale HUPAC 	<ul style="list-style-type: none"> - Attuare strategia per ruolo di Gallarate quale "polo di attrazione di area più vasta" avvalendosi delle opportunità offerte da: <ul style="list-style-type: none"> - grandi direttrici infrastrutturali che attraversano il territorio con il conseguente perfezionamento della rete ferroviaria e stradale - rilancio dell'Aeroporto di Malpensa - polo fieristico di Rho Pero e Milano Expo 2015 - prospettive dei nuovi trafori alpini (Sempione - Lötschberg, Gottardo e Frejus) - sistema delle relazioni a lungo raggio consentito dal rafforzamento dei collegamenti con l'intero sistema aeroportuale lombardo (Linate, Orio al Serio, Brescia-Montichiari) - Potenziare, sviluppare il sistema infrastrutturale privilegiando quello esistente ai fini di garantire la dotazione di infrastrutture e servizi a sostegno della mobilità (più precisati nel P.U.M. e nel P.U.T.) - Recepire programmi infrastrutturali sovra-ordinati provinciali e regionali per miglioramento accessibilità ai poli regionali 	<ul style="list-style-type: none"> - Recepimento selettivo di programmi infrastrutturali ferroviari sovra-ordinati a scala macroterritoriale - Recepimento selettivo di programmi infrastrutturali stradali sovra-ordinati a scala macroterritoriale (PTCP - PTR) 	<ul style="list-style-type: none"> - Collegamento ferroviario tra Malpensa Terminal 1 e 2 (tramite bretella innestata sulla tratta Gallarate - Sesto Calende): <ul style="list-style-type: none"> - Integrazione e potenziamento delle F.N.M. e R.F.I. tramite raccordi "Y", "X" "Z" nel Comune di Busto A. e realizzazione del 3' e 4' binario sulla tratta Milano - Gallarate - Nuova tratta ferroviaria Arcisate-Stabio e nuovo tracciato diretto tra Solbiate Arno - Malpensa (collegamento Lugano-Malpensa), previsto da accordi con la Confederazione Elvetica - previsione di "nuova stazione (fermata) ferroviaria Gallarate-Sud - Viabilità territoriale: <ul style="list-style-type: none"> - Innesto con l'asse autostradale pedemontano in corrispondenza dell'A8 - Realizzazione della "bretella S14" in estensione della pedemontana sino alla SS 336, alla SS 341 e relativi raccordi
	<ul style="list-style-type: none"> - Riduzione della congestione urbana di traffico veicolare mediante: <ul style="list-style-type: none"> - recupero delle potenzialità delle infrastrutture stradali, ferroviarie e di trasporto pubblico esistenti, attraverso l'eliminazione delle criticità rilevate non solo con interventi di tipo infrastrutturale - potenziamento delle opportunità di scambio intermodale tra il mezzo pubblico, in primo luogo la ferrovia e il mezzo individuale - miglioramento delle condizioni di circolazione realizzato mediante l'introduzione di sistemi innovativi per il controllo e la gestione della mobilità, quali i sistemi di indirizzamento e la guida dei veicoli verso le aree di sosta - promozione delle azioni derivanti dal mobility management sia nelle strutture pubbliche che nelle aziende private - iniziative volte a dare informazioni dirette all'utenza dei mezzi privati sulla circolazione e lo stazionamento e favorirne lo spostamento verso il mezzo pubblico 	<ul style="list-style-type: none"> - Completamento di assi di collegamento Est-Ovest e Nord-Sud che consentano di evitare l'attraversamento dell'abitato 	<ul style="list-style-type: none"> - Viabilità locale di attraversamento: <ul style="list-style-type: none"> - Tratto da Via C. Noè alla SP 341 (Varesina) con risoluzione del nodo critico in corrispondenza di Via Campo dei Fiori - Nuovo tracciato del collegamento a Nord della Via Campo dei fiori verso Cavaria - Prolungamento dell'asse di via monte S. Martino (in direzione Ovest) verso il comune di Cardano e la SS 336 - Nuova viabilità alternativa sul breve-medio periodo al cosiddetto Asse della Val d'Arno di cui è recepita la previsione di PTCP - Collegamento a Sud della viabilità della zona industriale di Sciarè con la SS 341, la pedemontana e la SS 336 - Adeguata connessione ed accesso al Terminal Intermodale Hupac SA (benché ricadenti all'esterno del confine comunale)
	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento della sicurezza dei trasporti mediante: <ul style="list-style-type: none"> - spostamento dell'utenza dai sistemi di trasporto a più elevato rischio a quelli con rischio minore, cioè dal trasporto individuale a quello collettivo - moderazione della velocità dei veicoli, specie in aree a elevato rischio per biciclette e pedoni (utenze deboli) - riduzione dei punti di conflitto tra correnti veicolari e tra veicoli e utenze deboli, da proteggere adeguatamente 	<ul style="list-style-type: none"> - Interventi di sistemazione della viabilità interna all'abitato ed integrativa nei confronti dei Comuni contermini (Cavaria, Cassano Magnago, Cardano al Campo) 	<ul style="list-style-type: none"> - Viabilità locale interna all'abitato e di completamento: <ul style="list-style-type: none"> - modifica della viabilità del rione Sciarè a confine con Cassano Magnago - riduzione e modifica della nuova strada sottocosta di Crenna - collegamento della via Monte S. Martino con la via Varese tramite la via per Besnate - prolungamento della via Aleardi sino alla via Salvo D'Acquisto e via Calatafimi - prolungamento di via Danimarca in zona industriale di Sciarè per completare l'anello circolare della zona - prolungamento di via per Besnate fino a via V. Veneto - idonei parcheggi d'interscambio in corrispondenza della stazione ferroviaria e degli accessi alla città

Problematiche/criticità accertate	Finalità generali (espressi nel P.G.T.)	Finalità specifiche	Azioni
	<ul style="list-style-type: none"> - Miglioramento della qualità ambientale tramite: <ul style="list-style-type: none"> - Una stretta correlazione tra previsioni insediative, ivi comprese le trasformazioni urbanistiche, e previsioni infrastrutturali tendenti a garantire i livelli di accessibilità preesistenti nell'intorno urbano o a migliorarli - Una progettazione delle infrastrutture tendente all'eliminazione della sosta su strada, alla protezione dei pedoni e ciclisti, alla realizzazione di opere complementari che completino la rete dei percorsi ciclo-pedonali - Una progettazione delle infrastrutture stradali attenta all'inserimento nell'ambiente e a contribuire alla definizione di una qualità di disegno urbano definito dal rapporto tra distribuzione spaziale degli edifici e spazi aperti 	<ul style="list-style-type: none"> - Organizzazione di aree pedonali e di percorsi ciclo-pedonali di accessibilità ai servizi e che facilitino l'accesso e la fruizione delle aree verdi, dei servizi della stazione ferroviaria e che colleghino il centro con i quartieri e i centri minori - Creazione di parcheggi nei punti di interscambio in localizzazioni strategiche (accessi alla città dalle principali infrastrutture per contenere il traffico privato all'interno dell'abitato) 	<ul style="list-style-type: none"> - Promuovere estensione della zona pedonale centrale - riqualificazione morfologica di via Milano
			<ul style="list-style-type: none"> - Organizzazione di percorsi ciclo-pedonali di accessibilità ai servizi e che facilitino l'accesso e la fruizione delle aree verdi, dei servizi della stazione ferroviaria e che colleghino il centro con i quartieri minori - Ridefinizione della rete del trasporto pubblico in vista di una più capillare ed integrata mobilità complessiva specie per l'interconnessione tra le diverse circoscrizioni

Sistema insediativo

Problematiche/criticità accertate	Finalità generali	Finalità specifiche	Azioni
<ul style="list-style-type: none"> - Dotazione di servizi pubblici migliorabile - Sistema del verde interno all'abitato frazionato e difficoltosamente fruibile - Sistema residenziale esistente per gran parte esposto ad inquinamento acustico (per prossimità ad infrastrutture ferroviarie ed autostradali) - Edilizia esistente, per la quasi totalità dotata di scarse prestazioni energetiche - Ambiti dell'abitato, se pur limitati, non dotati di rete fognaria - Presenze commerciali di vicinato limitate e in regressione nei nuclei e contesti periferici - Presenza invasiva di grande distribuzione commerciale - Ridotta qualità urbana e diffusa omologazione degli ambiti periferici - Diffusa commistione di insediamenti produttivi "insalubri di 1° classe" nel contesto residenziale - Insediamenti produttivi cessati o in corso di dismissione suscettibili di bonifiche - Sistema delle acque superficiali (torrenti Arno e Sorgiorile) quali fattori di dequalificazione del contesto residenziale attraversato - Insufficiente valorizzazione delle presenze storico-monumentali - Insufficiente dotazione di aree per trasferimento e insediamento di attività produttive 	<ul style="list-style-type: none"> - Garantire adeguate dotazioni e accessibilità ai servizi e qualificazione degli stessi - Garantire dotazione quantitativa e qualitativa residenziale con risposta per i diversi livelli sociali - Integrare in modalità armonica ed equilibrata il sistema di grande distribuzione con la media e soprattutto la tutela e diffusione degli esercizi di vicinato cui garantire una corretta condizione di competitività 	<ul style="list-style-type: none"> - Definizione della rete di servizi con dotazione riferita alle circoscrizioni per un più facile accesso - Priorità alla trasformazione dell'esistente con recupero dei caratteri ambientali dell'edificato e identificazione dei punti di centralità di ogni quartiere integrando servizi pubblici e privati - Incentivi alla creazione di nuovi esercizi di vicinato, preferibilmente organizzati in sistemi commerciali urbani, puntando alla riqualificazione delle aree esistenti ed escludendo la realizzazione di nuove grandi strutture di vendita 	<p>Programmi di OO.PP. di cui al "Piano dei Servizi", riassumibile nei seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>relativamente a istruzione-cultura</u>: <ul style="list-style-type: none"> · nuova strutture scolastiche e riqualificazione delle esistenti nei diversi quartieri come da proposta triennale OO.PP. · attuazione del progetto di Polo Culturale Unitario, relazionando in sistema l'esistente costituito da 4 teatri, 8 cinema, la nuova Galleria d'Arte Moderna, con la realizzazione di un adeguato "intorno urbanistico" per quest'ultima - <u>relativamente a sport e tempo libero</u>: <ul style="list-style-type: none"> · potenziamento degli impianti sportivi di Moriggia con attività integrative - <u>relativamente a sanità ed assistenza</u>: <ul style="list-style-type: none"> · valutazione (senza identificazione della localizzazione) dell'ipotesi di un unico Polo della Sanità Gallarate/Busto Arsizio
	<ul style="list-style-type: none"> - Favorire il rinnovo e competitività del tessuto produttivo con adeguata ri-localizzazione a ridotto impatto 	<ul style="list-style-type: none"> - Riqualificazione delle aree dismesse come occasione per innescare percorsi di risanamento urbano e locale oltre a nuovi luoghi di centralità - Riconversione e riqualificazione delle aree dismesse priorità alle riconversioni coerenti con i caratteri del contesto edificato ovvero di riqualificazione dei manufatti industriali o di loro porzioni che posseggano caratteristiche tipologiche di rilievo 	<ul style="list-style-type: none"> - Riqualificazione di sedimi produttivi dismessi di cui agli "Ambiti di Trasformazione" (numerati da AT01 a AT014 oltre a AT16) che riguardano una complessiva superficie territoriale di mq 392.426, comportando una Slp residenziale-terziaria max di circa mq 250.000,00 di cui mq 6864 a destinazione ospedaliera con l'orientamento di avvalersi di procedura generalizzata di strumenti attuativi - ampliamento della zona industriale esistente a ridosso del confine di Cassano Magnago e del terminal Hupac Intermodal SA di cui agli ambiti di trasformazione I01-I02 che interessano una complessiva superficie territoriale di mq 150.576,00 e comportano una Slp produttiva max di mq 90.346,00 in aggiunta al già descritto comparto logistico lungo la SS 336 (I03) - prospettiva di riqualificazione estesa anche al trasferimento delle attività commerciali attualmente ubicate lungo la SS 33
		<ul style="list-style-type: none"> - Promozione di tecnologie a basso consumo energetico e a basso impatto 	
		<ul style="list-style-type: none"> - Sviluppo di nuovi assetti e funzioni terziarie e logistiche di rango regionale con progettazione mirata e coordinata - Priorità alla creazione di luoghi polifunzionali (residenza, terziario, attività para-commerciali, cultura e tempo libero) 	<ul style="list-style-type: none"> - Attuazione di ambiti di trasformazione AT 15 (terziario) e I03 (logistico), già Piano d'Area della SS 336 ("Business Park") che interessano complessivamente una superficie territoriale di mq 580.475,00 e Slp max rispettivamente di mq 291.425,00 (terziario) e mq 83.353,00 (logistico)

Problematiche/criticità accertate	Finalità generali	Finalità specifiche	Azioni
	<ul style="list-style-type: none"> - Miglioramento della qualità ambientale e urbana - Preservazione, recupero e valorizzazione dell'identità dei luoghi e della morfologia urbana, intervenendo anche su spazi pubblici, ambiti modificati e con incentivi/promozioni per il tessuto esistente/consolidato. 	<ul style="list-style-type: none"> - Cura dell'inserimento nel contesto urbano - Cura della compatibilità ambientale degli interventi - Cura della qualità del verde e della sistemazione fruitiva degli spazi aperti (piazze, viali alberati, arredo e illuminazione pubblica) 	<p>Priorità alla trasformazione dell'esistente con recupero dei caratteri ambientali dell'edificato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identificazione dei punti di centralità di ogni quartiere integrando servizi pubblici e privati - Nuovi percorsi di risanamento urbano e locale oltre a nuovi luoghi di centralità in particolare avvalendosi delle opportunità offerte dalle aree dismesse - Incentivi alla creazione di nuovi esercizi di vicinato, preferibilmente organizzati in sistemi commerciali urbani, puntando alla riqualificazione delle aree esistenti ed escludendo la realizzazione di nuove grandi strutture di vendita - Priorità alle riconversioni coerenti con i caratteri del contesto edificato ovvero di riqualificazione dell'intero contesto (se privo di connotazioni di pregio), mantenimento e riqualificazione dei manufatti industriali o di loro porzioni che posseggano caratteristiche tipologiche di rilievo - priorità alla creazione di nuovi luoghi polifunzionali (residenze, terziario, attività paracommerciali, cultura e tempo libero) - cura dell'inserimento nel contesto urbano - cura della compatibilità ambientale degli interventi - cura della qualità - programma di recupero delle aree dismesse già scali ferroviari quale risorsa atta a sperimentare nuove tipologie insediative e di servizi

Sistema ambientale

Problematiche/criticità accertate	Finalità generali	Finalità specifiche	Azioni
<ul style="list-style-type: none"> - Diffuso utilizzo energetico di fonti fossili, con tecnologie obsolete e da razionalizzare - Diffuse aree produttive dismesse da bonificare - Inquinamento acustico che interessa centralmente la città per l'attraversamento di infrastrutture ferroviarie e autostradali - Contesto naturalistico a Nord Ovest e a Sud (rientrando nel Parco del Ticino) vulnerabile da parte di vasti programmi sovraordinati di infrastrutturazione rispettivamente ferroviaria e stradale - Falda affiorante a nord e falda di riserva idrica provinciale a sud ovest vulnerabili per interventi di infrastrutturazione - Erosione per dilatazione dell'edificazione delle aree agricole, alterazione dei contesti dei nuclei antichi, cancellazione di elementi e manufatti minori aventi connotazioni storiche o di memorie - Elevata concentrazione di inquinanti atmosferici - Presenze RIR - Pressione antropica ed urbanizzativa (in "continuo edificato" con i comuni vicini di Cassano Magnago, Cardano al Campo, Samarate) - Frammentazione di spazi aperti con discontinuità dell'ecosistema 	<ul style="list-style-type: none"> - Contenimento dei consumi energetici, ricorso a fonti alternative rinnovabili, riduzione di gas climalteranti - Tutela della salute e riduzione dei relativi fattori di rischio - Tutela dell'acquifero in soprassuolo e sottosuolo - Tutela dell'ecosistema naturale - Preservazione e valorizzazione del sistema verde con integrazioni di parchi territoriali e verde naturale con quello urbano e il contesto agricolo - Coordinamento di programmi di rete ecologica interprovinciale 	<ul style="list-style-type: none"> - Promozione - sostegno alle pratiche di risparmio ed 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 - Riduzione delle emissioni di gas clima-alteranti, sviluppando politiche che portino riduzione di emissioni di CO₂, puntando a generare condizioni di riproducibilità delle risorse naturali 	<ul style="list-style-type: none"> - Miglioramento della gestione delle forniture energetiche al patrimonio di proprietà comunale - Ammodernamento degli impianti inefficienti e ristrutturazioni degli immobili di proprietà ai fini di una maggiore efficienza energetica - Risparmio nell'illuminazione pubblica - Promozione di campagne d'informazione ai cittadini per stimolare comportamenti ambientali attenti - Adeguamento di regolamento edilizio in modo da recepire e rendere concreto il concetto di qualità energetica degli edifici, al fine di promuovere certificazione energetica di livello superiore - sostegno diffuso alle pratiche di risparmio ad uso efficiente dell'energia sviluppando le fonti rinnovabili, gli impianti di cogenerazione, il solare termico per l'acqua calda nelle abitazioni, il solare fotovoltaico - politiche per riduzione delle emissioni di gas clima-alteranti per riduzione emissioni di CO₂, portando a generare condizioni di riproducibilità delle risorse naturali
		<ul style="list-style-type: none"> - Tutela della qualità dei terreni e della falda, riqualificazione e bonifica delle aree dismesse, in parte da riconvertire a verde 	<ul style="list-style-type: none"> - Tutela della falda freatica specie a Sud, identificata quale riserva idrica provinciale vulnerabile da programmi di infrastrutturazione SS 336 - SS 341
		<ul style="list-style-type: none"> - Riduzione dell'inquinamento acustico 	<ul style="list-style-type: none"> - Piano di risanamento e prevenzione che riduca gli effetti dell'inquinamento acustico prodotto dalle infrastrutture autostradali e ferroviarie nell'abitato - Interventi mitigativi a ridosso A8 e linee RFI
		<ul style="list-style-type: none"> - Contenimento di inquinamento elettromagnetico prodotto da elettrodotti e antenne di telefonia mobile 	<ul style="list-style-type: none"> - Disciplina dei tracciati degli elettrodotti compatibilmente con l'attuale normativa in proposito - Piano di localizzazione delle antenne con zone di esclusione e zone ammissibili
		<ul style="list-style-type: none"> - Contenimento del rischio idraulico 	<ul style="list-style-type: none"> - Interventi di difesa idraulica per le aree a rischio medio e molto elevato presso il torrente Sorgiorile (Alveo Nord)
		<ul style="list-style-type: none"> - Attuazione coordinata di progetti di rete ecologica interprovinciale 	<ul style="list-style-type: none"> - tutela dell'intorno e del contesto delle presenze di valenza storico-monumentale - recupero dell'identità dei nuclei di antica formazione sia del Centro di Gallarate che delle frazioni di Caiello, Crenna, Cedrate ed Arnate - adozione di criteri di cautela agli effetti archeologici, stante i ritrovamenti diffusi già intervenuti - identificazione e salvaguardia di elementi caratteristici del paesaggio urbano e di memorie, estesa anche a diffusi elementi e manufatti minori, da comunque repertoriare e valutare sistematicamente per preservare e/o reinserire opportunamente nel paesaggio urbano - Applicazione di previsioni del Piano territoriale di coordinamento del Parco del Ticino che salvaguardano un'area di circa m² 4.400.000,00 (pari a circa il 21% del territorio comunale), concentrati per quasi l'80% nella zona di Crenna - Potenziamento dei parchi extra-urbani con interventi nella zona del Monte Diviso e della Boschina, con acquisizione di ulteriori aree - Riqualificazione ambientale a ridosso del centro di interscambio Hupac Intermodal SA con la creazione di un grande parco extra-urbano a Sud della SS 336 (m² 876.000,00) consensualmente con il parco del Ticino - Realizzazione di percorsi ciclopeditoni di connessione parchi-verde urbano ed agricolo (in accordo con Parco del Ticino)

Problematiche/criticità accertate	Finalità generali	Finalità specifiche	Azioni
		<ul style="list-style-type: none"> - Contenimento del consumo delle aree libere - Connessioni tra le aree verdi interne all'abitato e le aree a parco esterne - Consolidamento delle fasce a verde lungo l'Arno 	<p>Attuazione di corretto completamento ed una organica continuità del sistema verde, esteso anche all'interno dell'abitato mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • qualificazione del paesaggio agrario • attuazione coordinata di progetti di rete ecologica tra le Province di Varese, Como, Milano e Novara • realizzazione di fasce a verde continue (siepi, filari, macchie boschive, percorsi alberati) • riforestazioni all'esterno e all'interno del tessuto urbano • redazione di una carta del paesaggio naturale (Piano Paesistico Comunale e/o Carta delle sensibilità ambientali), che evidenzii i valori da tutelare e promuovere • contenimento del consumo delle aree libere • evitare ulteriore frammentazione con compromissione del valore di ecosistema (con particolare riguardo al progetto di variante SP 341 - tratto nord S15) • cura della qualità del verde e sistemazione fruitiva degli spazi aperti • potenziamento delle alberature lungo gli assi viari • connessioni tra le aree verdi interne all'abitato e le aree esterne a parco • consolidamento delle fasce a verde lungo l'Arno

A 2.3.3 CRITERI DI SOSTENIBILITA' DI RIFERIMENTO E CRITERI DI COMPATIBILITA' ADOTTATI PER IL P.G.T.

Per la gamma di “azioni” costitutive del P.G.T, così come sopra identificate e disaggregate, debbono quindi essere analizzati gli effetti e nei confronti delle diverse e specifiche variabili ambientali.

In proposito va osservato che in sostanza le variabili di riferimento, desumibili dai criteri di sostenibilità ambientale del Manuale UE 98 e del Manuale ENPLAN 2004 (che restano pur sempre i 2 riferimenti essenziali per l'elaborazione di Valutazioni Strategiche di Piani e Programmi) risultano connesse agli 8 settori tematici di cui al quadro conoscitivo per la dimensione ambientale, essendo questi ultimi già stati contestualizzati alla specifica situazione e connotazione del P.G.T.

Precisamente:

- criteri di sostenibilità del Manuale UE 98 :

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

- criteri di sostenibilità del Manuale operativo ENPLAN 04 :

1 Influenza prevedibile sul cambiamento climatico
2 Alterazioni e miglioramenti principali nel ciclo naturale dell'acqua

3	bilancio energetico generale
4	Generazione di nuovi rischi
5	Destrutturazione degli ecosistemi
6	Cambiamenti nella struttura degli usi del suolo
7	Generazione di rifiuti
8	Alterazioni nel ciclo di materiali

- Quadro sinottico dimostrativo della contestualizzazione dei criteri di sostenibilità sopraesposti effettuata per i settori tematici riferiti all'ambito del P.G.T.:

Settori tematici ricognitivi delle componenti ambientali per il P.G.T.	Criteri di sostenibilità Manuale UE98	Criteri di sostenibilità ENPLAN
1A tematica energetica	1 – 2	3
2A tematica estrattiva / smaltimento rifiuti e liquami, bonifiche	3/a – 5 – 7	7 – 8
3A tematica rischio e incidentalità rilevante	3/b – 7	4
4A tematica inquinamento acustico, elettromagnetico e luminoso	3/c – 7	4
5A tematica agroflorofaunistica	4	5 – 6
6A tematica geologica / idrogeologica / freatica idrografica	5	2
7A tematica paesaggistica, architettonica e culturale	4 – 6 – 7	5 – 6
8A tematica atmosferica	8	1

Richiamando opportunamente come:

- per **azioni** si intendano gli orientamenti operativi conseguenti a finalità/obiettivi specifici
- per **criteri di sostenibilità** si intendono gli standard ambientali qualitativi di riferimento riconosciuti (Manuale UE, ENPLAN)
- per **criterio di compatibilità** si intenda la contestualizzazione dei criteri di sostenibilità di cui sopra rispetto ad una specifica situazione territoriale

vengono di conseguenza definiti i sottoelencati “ **criteri di compatibilità** ” adottati specificatamente per la valutazione ambientale (V.A.S.) del P.G.T. di Gallarate.

1A	Minimizzazione utilizzo di risorse energetiche non rinnovabili e impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione
	Bilancio energetico generale
2 A	Uso e gestione dal punto di vista ambientale dei rifiuti e inquinanti
	Generazione di rifiuti
3 A	Minimizzazione di rischi di incidentalità rilevante
	Generazione di nuovi rischi, uso e gestione di sostanze pericolose
4 A	Contenimento inquinamento acustico
	Contenimento inquinamento elettromagnetico
	Contenimento inquinamento luminoso
5 A	Tutela dell'ecosistema naturale (conservare e migliorare lo stato della fauna, flora selvatica, dei relativi habitat e contesto naturale)
	Tutela delle attività agricole e limitazioni ai cambiamenti nella struttura degli usi del suolo
6 A	Tutela e miglioramento delle risorse idriche superficiali e sotterranee, conservazione e miglioramento della qualità dei suoli
7 A	Preservazione del patrimonio paesaggistico, culturale, architettonico, conservazione e miglioramento della qualità dell'ambiente locale
8 A	Protezione dell'atmosfera e contenimento di emissioni aeree, tutela della qualità dell'aria

Proprio la relazione e la valutazione critica delle “azioni costitutive” del P.G.T. riferite ai “criteri di sostenibilità ambientale”, selezionati quali “criteri di compatibilità” per la specificità del territorio, consentono di delineare le prospettive praticabili, le alternative possibili, i contenuti, le linee strategiche, le possibili modalità gestionali, i criteri di mitigazione compensazione applicabili alle scelte e soluzioni di Piano.

A 2.4 CONFRONTI E SELEZIONE DELLE ALTERNATIVE

SCENARI TEMPORALI DI RIFERIMENTO DEL P.G.T.

L'elaborazione iniziale di cui al Documento Preliminare di PGT, il parallelo avvio della VAS sin dalle prime fasi di elaborazione del Piano, con il consistente lasso temporale intercorso, hanno consentito interfaccia continua e opportuno spazio di riflessione tra scelte di piano e valutazione degli effetti ambientali.

Ne è conseguito che la **"selezione delle alternative"** è **correttamente avvenuta in itinere** determinando consistenti variazioni, modifiche, adattamenti dei contenuti di Piano, così come attualmente proposto, rispetto a contenuti e previsioni dell'originario Documento Preliminare.

Le criticità emerse sia per aspetti funzionali e attuativi sia per impatto sull'ambiente hanno infatti portato a rivedere, riformulare e ri-gerarchizzare nel quadro programmatico - previsionale le seguenti scelte:

- **eliminazione di comparti industriali già previsti a Caiello e Cedrate**, concentrando correttamente nuovi insediamenti produttivi in zona industriale di Sud-Est, a confine con l'analoga e adiacente zona di Cassano Magnago (si vedano i nuovi ambiti di localizzazione industriale I01, I02, oltre al comparto logistico I03 (quest'ultimo quest'ultimo già previsto nel precedente ambito di "Piano d'Area della SS 336"): non ci si sofferma sul fatto di come l'esigenza di reperire aree per trasferire attività produttive localizzate nel centro abitato non debba avvenire a scapito di ulteriore sconfinamento dal perimetro edificato e soprattutto investire ambiti sensibili per aspetti naturalistici-ambientali quali l'adiacenza all'alveo del torrente Arno e la prossimità ai rilievi collinari di Cedrate, peraltro allo stato attuale non serviti da adeguate urbanizzazioni e di accesso veicolare non agevole.
- **ridurre sensibilmente le previsioni di comparti residenziali - terziari all'interno del centro abitato, in termini di numero e di "peso insediativo", limitandoli a 16 ambiti di trasformazione compreso quello (AT 15 di cui al precedente Piano d'Area ex SS 336.)** : a proposito dell'entità complessiva degli Ambiti di Trasformazione di PGT, sia di tipologia terziaria –residenziale (da AT01 ad AT016) e produttiva-logistica (I01, I02 e I03), si riporta il seguente quadro riepilogativo:

**QUADRO RIEPILOGATIVO DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE RESIDENZIALI,
TERZIARI E PRODUTTIVI DI PGT**

Comparto	Ubicazione	Sup. Territoriale	SLP max (Res+T/C e P)	destinazione prevalente
AT 01	V.le dei Tiglio	16.557,00	8.279,00	residenziale max 90%
AT 02	Via Luini - Via Custodi	32.500,00	21.450,00	terziario 100%
AT 03	V.le XXIV Maggio	23.241,00	15.339,00	residenziale 100%
AT 04	Via Curioni	1.400,00	1.400,00	residenziale 100%
AT 05	Via Vespucci	6.396,00	6.396,00	terziario 100%
AT 06	Via Vespucci - Via Caboto	13.100,00	13.100,00	residenziale max 80%
AT 07	Via Matteotti - Via Torino	19.221,00	19.221,00	residenziale max 80%
AT 08	P.zza Giovanni XXIII - Stazione Fs - Via Galvanigi	79.530,00	79.530,00	terziario 100%
AT 09	Via Cattaneo	10.800,00	10.800,00	residenziale max 80%
AT 10	Via S. Giorgio	15.200,00	10.032,00	residenziale 100%
AT 11	Via Aleardi	6.225,00	4.109,00	residenziale 100%
AT 12	Via Roma	7.250,00	7.250,00	terziario 100%
AT 13	Ospedale - Via Pastori - Via Leonardo da Vinci	10.400,00	6.864,00	ospedaliero
AT 14	Via Milano	144.000,00	43.200,00	terziario 100%
AT 15	Area SS 336 (ex zona T1)	441.553,00	291.425,00	terziario 100%
AT 16	Vicolo del Torchio	6.606,00	volume esistente	(res. pubblica)

Totale AT 01 - AT 16 833.979,00 538.395,00 (di cui 132.611 res. e
405.783 terziario /
commerciale)

I 01	V.le dll'Unione Europea (area sud)	60.131,00	36.079,00	produttive industriali e artigianali
I 02	V.le dll'Unione Europea (area nord)	90.445,00	54.267,00	produttive industriali e artigianali
I 03	Area SS 336 (ex zona T2)	138.922,00	83.353,00	logistica

Totale 289.498,00 173.699,00

Peraltro l'ambito di trasformazione AT 15, già approvato il 26/11/2008 quale ambito di "Piano d'Area SS 336", recentemente annullato dal TAR per problemi di procedibilità giuridica ma comunque non inficiato per gli aspetti d'indirizzo e le implicazioni propriamente urbanistiche con i necessari riscontri degli effetti ambientali, di cui a specifica VAS, consente la opportuna differenziazione nel territorio comunale tra:

- ambito di sviluppo terziario-residenziale-logistico con tipologie coordinate e innovative
- sistema edificato esistente soggetto a sostanziale contenimento e riqualificazione funzionale-morfologica
- **recepire una serie di indicazioni inerenti sia il paesaggio urbano** con recupero diffuso dei caratteri morfologico-ambientali dell'edificato (vedasi l'elenco dei beni architettonici già repertoriati e vincolati di cui al Documento di Piano : tavola dei vincoli DT7 ed alla relazione "Quadro ricognitivo e programmatico di riferimento: il sistema dei vincoli") **sia il paesaggio naturale**, realizzando una progettazione organica e dilatata all'intero territorio comunale degli spazi a verde intercomunali, per zone già tutelate (Parco del Ticino), ambiti piantumati interni all'abitato di competenza comunale (parco del Monte Diviso, Boschina, delle fasce dell'alveo del torrente Arno, dei rilievi collinari di Crenna e Cedrate), sistemi a verde di Comuni contermini, non limitandosi a garantire corridoi ecologici ma piuttosto a **porre "in rete" il complessivo sistema del verde urbano ed extraurbano.**
- **valutare criticamente e selettivamente le previsioni di infrastrutture ferroviarie e stradali a scala territoriale** in funzione non solo della incidenza ambientale ma anche della stessa validità e logica di programma che però, trattandosi di scelte definite in ambiti sovra-ordinati al PGT, hanno dovuto comportare recepimento delle relative previsioni con critica considerazione e riproposizione.

In proposito **ci si riferisce anzitutto alla nuova tratta compresa tra Solbiate Arno e la linea RFI Gallarate-Luino, costituente parte di una direttrice ferroviaria Lugano-Varese-Malpensa** già oggetto di intese con la Confederazione Elvetica e recepita nel PTCP.

In proposito il PGT ha inteso sostenere una più valida alternativa conservando di detto tracciato la sola tratta Malpensa-terminal 1 - terminal 2 (questo tra l'altro già nel programma iniziale Opere per Milano EXPO 2015) fino alla linea RFI Luino-Gallarate (attraverso il territorio di Casorate).

Ciò consentirebbe non solo l'allaccio diretto Malpensa – Gallarate ma altresì l'estensione del servizio cadenzato già in essere “FNM - Malpensa Express” (attualmente sulla tratta Milano-Saronno-Busto A.- Terminal 1) a una configurazione “circolare” (nei due sensi di direzione) e cioè in proseguo da terminal 1 a terminal 2 a Gallarate e quindi a Milano sulla attuale rete RFI (Gallarate-Rho-Milano).

Peraltro la connessione con Mendrisio-Lugano avrebbe pur sempre luogo tramite l'attuale linea Varese-Gallarate (da opportunamente adeguare), con interscambio di tipo metropolitano nella stazione di Gallarate, facilitato dalla intensa frequentazione del traffico ferroviario sulla linea Varese-Gallarate-Milano, a sua volta agevolata anche della prevista quadruplicazione binari.

Assumere le previsioni di intervento autostradale e ai relativi raccordi, Pedemontana-A8, bretella S14 e relativi innesti con A8, SS 336 e proseguo (variante SS 341/S15) per l'innesto sulla SP 14/40 in termini cautelativi e con il presupposto di un approfondita analisi delle soluzioni circa innesti/svincoli/raccordi per evitare artificiosità, duplicazioni, attuazioni parziali, dato che le stesse risultano tutte suscettibili di dar luogo a:

- consistente consumo unita a rilevante frammentazione di territorio
- compromissione interruzione della continuità della fascia ambientale (già prevista quale Green-way Ticino-Adda)
- interferenza con il sistema di regolazione idrogeologica dei torrenti Rile e Tenore e le relative vasche di laminazione
- interferenza con il biotopo già realizzato quale compensazione di ampliamento Hupac SA
- difficoltoso “scavalcamiento” dell'attuale scalo- area di interscambio intermodale

In merito si tratterebbe di rivedere sia il sistema di innesto sulla SP 14/40 sia la riqualificazione di tracciato di quest'ultima arteria che si rischia di configurarsi alla stregua di una duplicazione della SS 336 senza adeguato vantaggio in termini di riduzione dei tempi di percorrenza.

Peraltro l'attuale previsione di PTCP non considera la realtà di rilevante incidenza per traffico pesante su gomma del Terminal Intermodale Hupac SA, già insediato a cavallo del territorio di Busto e Gallarate e la relativa esigenza di idonea viabilità di smistamento.

Proporre una alternativa sul breve medio-periodo mediante adeguamento e completamento della rete urbana atta comunque a raccordare la previsione provinciale alla cosiddetta direttrice della Val d'Arno, prevista da PTCP, che interessa il territorio di Gallarate tra il casello della A8 e Solbiate Arno, con problemi di inserimento in ambito naturale (nei pressi dell'alveo del torrente Arno), agricolo (ambito coltivato in proseguo con Cavaria) e di non semplice risoluzione anche per presenze edificate, in particolare in corrispondenza della connessione con l'A8.

Assumere solo in termini di generica previsione (senza identificarne l'ubicazione) la realizzazione di nuovo Polo Ospedaliero al confine con Busto Arsizio, stante l'entità di situazioni di impatto che ne deriverebbero per la zona a Sud della SS. 336 sia in relazione alle previsioni di nuova viabilità primaria sia al contesto ambientale-naturalistico.

Per quanto attiene agli **scenari temporali di riferimento** è possibile delineare un **quadro previsionale sul breve/medio periodo** pertinente al quinquennio di validità del "Documento di Piano" del PGT e quindi anche della relativa VAS a cui sono riconducibili interventi non solo suscettibili di effettiva attuazione ma anche di semplice avvio nel relativo periodo e precisamente:

- interventi relativi al sistema della mobilità locale costituiti dalla pressoché completa elencazione, già svolta analiticamente al capitolo A.2.3.1., di opere di attraversamento dell'abitato e interne allo stesso per completamento/ adeguamento /razionalizzazione viaria

- A livello territoriale sempre nel breve/medio sono invece riconducibili programmi per lo più non direttamente insistenti sul territorio di Gallarate, ma in ogni caso incidenti in termini di sviluppi e relazioni:
 - triplicamento di binari sulla linea RFI Gallarate - Milano
 - asse autostradale pedemontana sino alla A8 e cioè con esclusione della bretella di inserimento sulla SS 336
 - collegamento ferroviario tra Malpensa Terminal 1 e 2
 - l'integrazione e potenziamento delle F.N.M. e R.F.I. tramite raccordi "X", "Y", "Z" nel Comune di Busto A.
 - la nuova tratta ferroviaria Arcisate-Stabio per collegamento Varese-Mendrisio-Lugano-Como
- Interventi relativi al "sistema insediativo" comportanti:
 - parziale attivazione di ambiti di trasformazione AT 15 e I03, già oggetto del “Piano d'Area Business Park - SS 336” (Polo terziario-direzionale e nuovo Polo logistico di Sud-Ovest)
 - estensione della zona industriale di Sud-Est come da ambito I01 e I02
 - dismissione di presenze produttive interne all'abitato (accelerata dalla condizione di crisi economico-finanziaria in atto) e attivazione sugli stessi di nuovi interventi residenziali - terziari (ambiti di trasformazione da AT 01 a AT 014 oltre a AT 16)
 - parziale riqualificazione / recupero di aree dismesse ex scalo ferroviario
 - attuazione di servizi, in particolare di adeguamento del sistema scolastico come da piano triennale delle OO.PP. e di cui all'elencazione già esposta in precedenza al sempre capitolo A.2.3.1, relativamente a istruzione-cultura, a sport e tempo libero.
- Relativamente al sistema ambientale:
 - interventi mitigativi dell'inquinamento acustico (su A8 e linee RFI)
 - difesa idraulica dell'alveo Nord del torrente Sorgiorile
 - potenziamento con parziale estensione dei parchi extraurbani a Nord (zona Monte Diviso e Boschina)
 - (parziale) attivazione di programma di piste ciclabili

Pertanto nel breve-medio periodo i contenuti e le previsioni di P.G.T., così come riportati nel documento di Piano e qui sintetizzati nel capitolo A 2.3.1 presentano una sostanziale continuità programmatico-gestionale nei confronti del preesistente P.R.G. (sia pure considerando i necessari interventi correttivi): lo sviluppo di indagini e studi di settore preliminarmente svolti (quali: P.U.T., P.U.M., zonizzazione acustica, relazione sullo Stato

dell'Ambiente ex Agenda 21, il comparto di cui all'ex Piano d'Area SS 336 Business Park nel cui ambito si concentra significativo sviluppo insediativo e infrastrutturale di cui agli ambiti AT 15 e I03), il necessario recepimento del programma triennale delle OO.PP. (riferito a riscontrata domanda di servizi) non solo tali da dar luogo a plausibili alternative ma semmai da indurre a opportune cautele di mitigazione/compensazione e progettuali/gestionali.

Assai più complesso e "fluido" si configura invece lo scenario di "lungo periodo" per via di programmi di ampia portata e raggio di influenza che investono ambienti decisionali di livello superiore ma che soprattutto risultano assoggettate a dinamiche macroeconomiche di difficoltosa prospettazione.

Precisamente allo **scenario di lungo termine** vanno ricondotti i seguenti interventi:

- Relativamente alla mobilità:

- estensione di nuovo tracciato ferroviario (come da P.T.R. e P.T.C.P.) da Solbiate Arno fino alla linea Gallarate-Sesto-Domodossola
- adeguamento da triplicamento a quadruplicamento di binari della linea RFI Gallarate/Milano
- bretella di collegamento SS 341 - Pedemontana - asse Polo industriale, sia per il tratto S/14 (tra A8 e SS 336) che per il tratto in proseguo variante 341-S15 fino all'innesto con la SP 14/40)
- prolungamento via Unione Europea (in zona industriale di Sciarè) e collegamento con la SS - Pedemontana e SS 336
- nuovo accesso/svincolo per HUPAC Intermodal SA
- completamento del sistema di percorsi ciclo pedonali costituendo una effettivo sistema a rete di collegamento dei quartieri del centro ed i principali servizi
- concomitante completamento del programma di ridefinizione del trasporto pubblico

- Relativamente al sistema insediativo:

- completamento del programma di cui ad ambito di trasformazione AT15 e I03, già "piano SS 336 -Business Park".
- eventuale completamento della riconversione di aree produttive interne all'abitato (con cessata attività o in corso di dismissione per nuovi insediamenti di riqualificazione insediativa (da AT01 a AT14 oltre a AT16)
- completamento dell'interscambio stazione
- ristrutturazione e riconversione di insediamenti commerciali esistenti in fregio al tratto Sud-Est della SS 33

- sviluppo di dotazione di ulteriori servizi allo stato attuale prospettati tra cui presenta particolare rilievo (e problematicità stante la complessità del contesto) un nuovo Centro Ospedaliero a Sud della SS 336 a confine con Busto Arsizio.
- Relativamente al sistema ambientale:
 - creazione di nuovo parco urbano a sud della SS 336 configurato come attuazione della green way Ticino-Adda ed estensione-sviluppo del "biotopo" già attuato dall'Hupac Intermodal SA
 - impianti ASMC di cogenerazione con ricorso a fonti rinnovabili in: via Unione Europea (zona industriale), via Aleardi (all'estremità Sud), via Magri (a Sud del cimitero), via Croce (zona Moriggia).
 - ulteriore estensione del sistema verde attrezzato nella zona Nord con recupero ad uso pubblico dell'area di esondazione dell'Arno
 - estensione di programma di integrazione dei parchi urbani territoriali con verde urbano e contesto agricolo

In realtà per lo scenario di lungo periodo, sviluppi, esiti e conseguenze dei primari interventi di mobilità stradale e ferroviaria a scala territoriale così come riportati in P.G.T. risultano inevitabilmente contraddistinti da ampi margini di approssimazione, restando condizionati o meglio subordinati, come già evidenziato, a complessi programmi a livello decisionale sovraordinato e quindi a scala macroterritoriale (PTCP, PTR, accordi con Confederazione Elvetica, Autostrade per l'Italia, Autostrada Pedemontana Lombarda, RFI, Piano Sanitario Regionale).

In proposito si è pertanto posta l'esigenza di recepire comunque, per o meno in termini di vincolo cautelativo e semplice criterio non preclusivo, le previsioni di interventi suscettibili di rilevante criticità funzionale-ambientale.

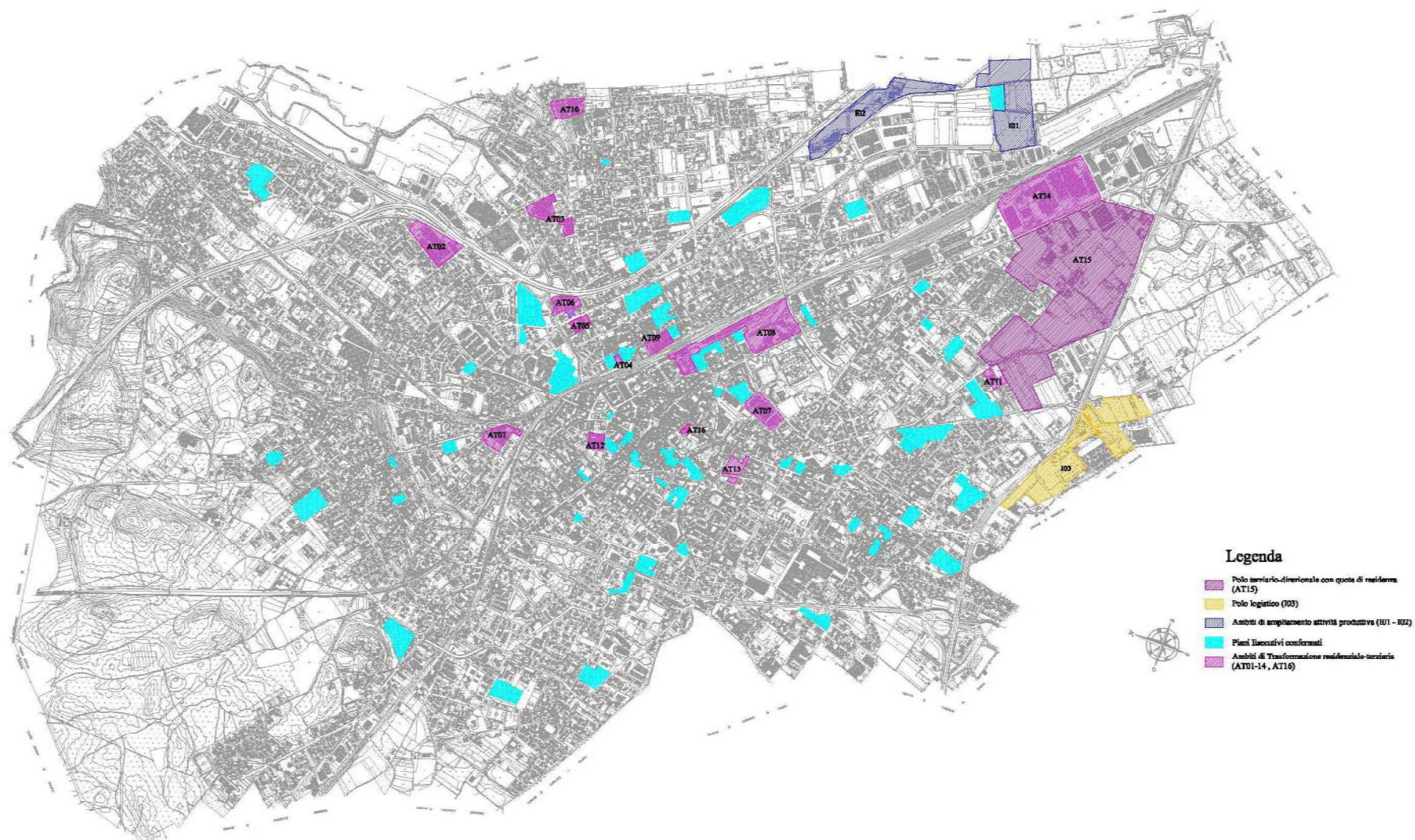
Quest'ultime sono state nella presente VAS riportate appropriatamente allo scenario di "lungo periodo" in quanto l'evoluzione futura del quadro decisionale a livello territoriale potrà consentire di sviluppare i necessari approfondimenti e concertare soluzioni appropriate a scala territoriale e locale.

Anche se le decisioni in merito alle opere infrastrutturali di rilevanza primaria solo limitatamente rientrano nell'ambito decisionale comunale, va considerato che nel P.G.T. per tali “azioni” si tratta non tanto di definirne in termini acquiescenti gli aspetti vincolistici sui suoli ma di tenere in debito conto le infrastrutture derivate, i nodi problematici e soprattutto le ricadute e gli impatti sul territorio interessato.

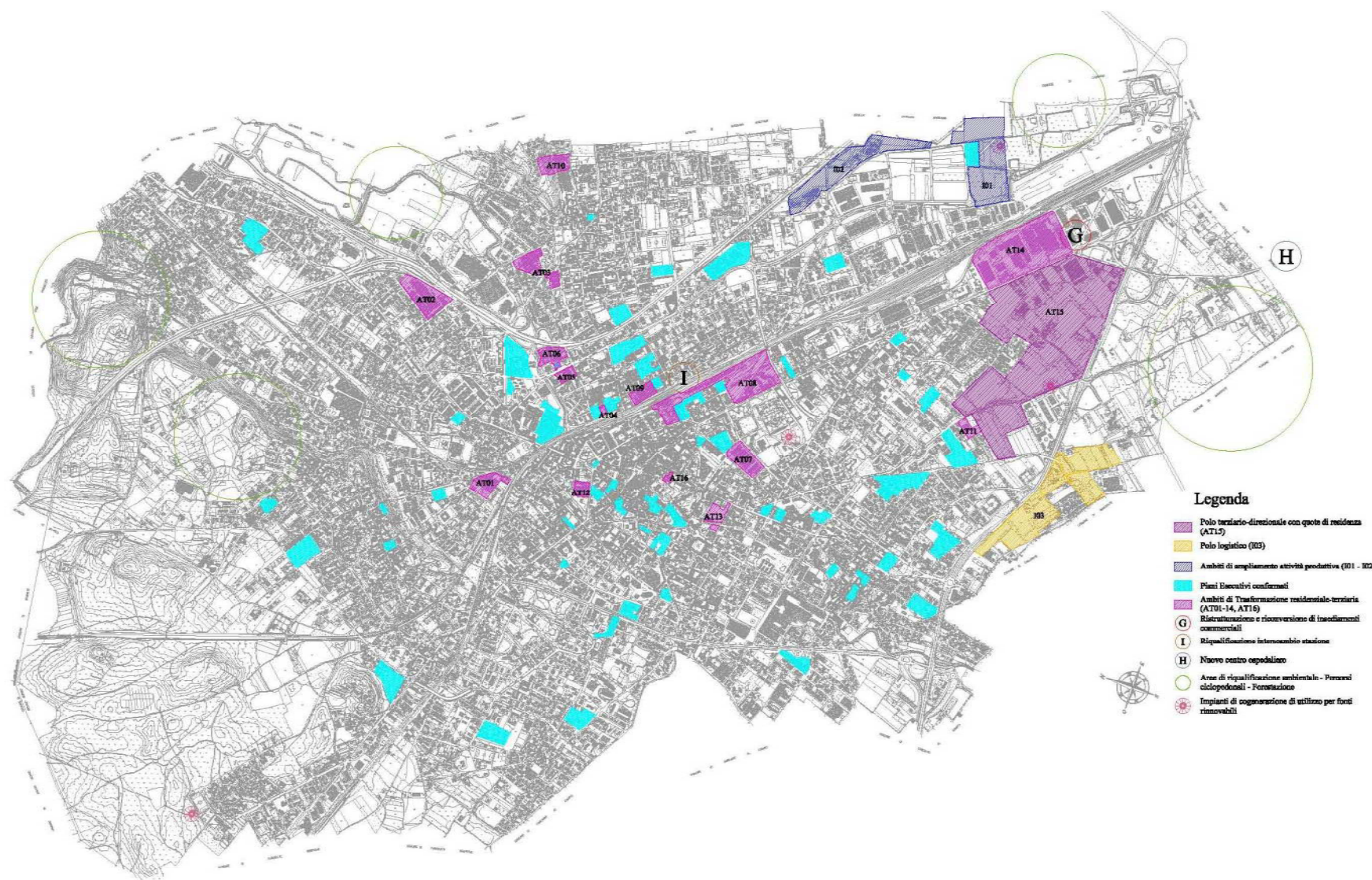
Sempre nel quadro delle opere non a breve scadenza, dovrebbero essere operata opportuna distinzione con attribuzione di valutazione "prioritaria" alle opere (anche se esterne al territorio comunale) suscettibili di rilevante miglioramento qualitativo dell'assetto territoriale.

Per una sintesi riepilogativa di quanto sopra esposto sono stati redatti i successivi elaborati grafici:
















A 2.5.1 VERIFICA DI PROCESSO DI COERENZA INTERNA TRAMITE MATRICI DI IMPATTO RELATIVE ALLE COMPLESSIVE “AZIONI” PREVISTE NEL P.G.T. DISTINTE RISPETTIVAMENTE PER: - SISTEMA DELLA MOBILITA’ – SISTEMA INSEDIATIVO – SISTEMA AMBIENTALE

La verifica di coerenza interna è mirata all’individuazione di incongruenze e criticità nel percorso del P.G.T. (che nel caso specifico investono, come si è detto, aspetti e ricadute debordanti dai contenuti dello stesso strumento urbanistico locale dipendendo da conseguenze di scelte macroterritoriali sovra-comunali con disamina della corrispondenza tra criticità emerse, finalità generali e specifiche (da un lato) e le azioni tramite le quali dare poi concreta attuazione (dall’altro).

Le Politiche di piano (Azioni) vengono pertanto rapportate alle variabili ambientali di riferimento (criteri di compatibilità) avvalendosi di apposite “matrici di valutazione ambientale”.

Con detto criterio vengono sintetizzate le interazioni sul territorio dei potenziali impatti ambientali, consentendo riscontro semplice ed immediato di effetti positivi, effetti incerti ma soprattutto effetti passibili di ricadute negative, al cui riguardo verranno infine individuati indicatori idonei a rappresentarli e quantificarli.

Si sono pertanto contraddistinte le seguenti tipologie di impatto:

	-	impatto negativo
	+	impatto positivo
	0	impatto neutro
	?	previsione o conoscenze incerte
	-?	impatto negativo probabile
	+?	impatto positivo probabile
	+ -	compresenza di impatto positivo negativo

Le valutazioni probabili/incerte si riferiscono a impatti non definiti nelle modalità attuative e subordinate e pertanto con conseguenze positive piuttosto che negative in relazione alla tipologia di intervento.

Gli impatti negativi riscontrati e potenziali delle varie azioni vengono dunque esaminati in “schede di approfondimento” idonee ad esplicitare proposte e soluzioni, dirette a minimizzare l’impatto delle azioni del P.G.T..





























Come già esposto nel capitolo A 2.3.3 i criteri di sostenibilità, così come proposti in termini standardizzati dal Manuale UE 98 e dal Progetto ENPLAN 2004 sono tradotti in “criteri di compatibilità” contestualizzati al territorio del P.G.T. di Gallarate, tenuto altresì conto del quadro ricognitivo già articolato in 8 specifiche schede tematiche delle componenti ambientali.

Si riportano pertanto i criteri di compatibilità determinati per il P.G.T. di Gallarate come da cap. A 2.3.3:

1°	Minimizzazione utilizzo di risorse energetiche non rinnovabili e impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione
	Bilancio energetico generale
2 A	Uso e gestione dal punto di vista ambientale dei rifiuti e inquinanti
	Generazione di rifiuti
3 A	Minimizzazione di rischi di incidentalità rilevante
	Generazione di nuovi rischi, uso e gestione di sostanze pericolose
4 A	Contenimento inquinamento acustico
	Contenimento inquinamento elettromagnetico
	Contenimento inquinamento luminoso
5 A	Tutela dell’ecosistema naturale (conservare e migliorare lo stato della fauna, flora selvatica, dei relativi habitat e contesto naturale)
	Tutela delle attività agricole e limitazioni ai cambiamenti nella struttura degli usi del suolo
6 A	Tutela e miglioramento delle risorse idriche superficiali e sotterranee, conservazione e miglioramento della qualità dei suoli
7 A	Preservazione del patrimonio paesaggistico, culturale, architettonico, conservazione e miglioramento della qualità dell’ambiente locale
8 A	Protezione dell’atmosfera e contenimento di emissioni aeree, tutela della qualità dell’aria















Matrice – 1C Sistema mobilità/accessibilità

Azioni	Minimizzazione utilizzo di risorse energetiche non rinnovabili e impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione	Bilancio energetico generale	Uso e gestione dal punto di vista ambientale dei rifiuti e inquinanti consumo di inerti da attività estrattiva	Generazione di rifiuti	Minimizzazione di rischi di incidentalità rilevante	Generazione di nuovi rischi, uso e gestione di sostanze pericolose	contenimento inquinamento acustico	contenimento inquinamento elettromagnetico	contenimento inquinamento luminoso	tutela dell'ecosistema naturale (conservare e migliorare lo stato della fauna, flora selvatica, dei relativi habitat e contesto naturale)	Tutela delle attività agricole e limitazioni ai cambiamenti nella struttura degli usi del suolo	tutela e miglioramento delle risorse idriche superficiali e sotterranee, conservazione e miglioramento della qualità dei suoli	preservazione del patrimonio paesaggistico, culturale, architettonico, conservazione e miglioramento della qualità dell'ambiente locale	Protezione dell'atmosfera e contenimento di emissioni aeree, tutela della qualità dell'aria
	1°		2°		3A		4A			5A		6A	7A	8A
Collegamento ferroviario tra Malpensa e i sistemi delle reti F.N.M. e R.F.I. esistenti e previsti anche da accordi e programmi internazionali: - Collegamento ferroviario tra Malpensa Terminal 1 e 2 (tramite bretella innestata sulla tratta Gallarate - Sesto Calende) - Integrazione e potenziamento delle F.N.M. e R.F.I. tramite raccordi "Y", "X" e "Z" nel Comune di Busto A. e realizzazione del 3' e 4' binario sulla tratta Milano - Gallarate - Nuova tratta ferroviaria Arcisate-Stabio e nuovo tracciato diretto tra Solbiate Arno - Malpensa (collegamento Lugano-Malpensa), previsto da accordi con la Confederazione Elvetica - previsione di "nuova stazione" (fermata) ferroviaria Gallarate-Sud	+	+	-	?	0	0	-	- ?	0	-	-	-	-	+
Viabilità territoriale: - Innesto con l'asse autostradale pedemontano in corrispondenza dell'A8 - Realizzazione della "bretella" in estensione della pedemontana sino alla SS 336, alla SS 341 e relativi raccordi	0	0	-	-	0	0	-	0	-	-	-	-	-	-
Viabilità locale di attraversamento: - Tratto da Via C. Noè alla SP 341 (Varesina) con risoluzione del nodo critico in corrispondenza di Via Campo dei Fiori - Nuovo tracciato del collegamento a Nord della Via Campo dei fiori verso Cavarina - Prolungamento dell'asse di via monte S. Martino (in direzione Ovest) verso il comune di Cardano e la SS 336 - Nuova viabilità alternativa sul breve medio-periodo al cosiddetto Asse della Val d'Arno di cui è recepita la previsione di PTCP - Collegamento a Sud della viabilità della zona industriale di Sciarè con la SS 341, la pedemontana e la SS 336 - Adeguata connessione ed accesso al Terminal Intermodale Hupac SA (benché ricadenti all'esterno del confine comunale)	0	0	0	0	0	0	+ ?	0	+ ?	?	0	0	0	0
Viabilità locale interna all'abitato e di completamento: - modifica della viabilità del rione Sciarè a confine con Cassano Magnago - , modifica/ riduzione (rispetto a precedenti previsioni) di nuova strada sottocosta di Crenna - collegamento della via Monte S. Martino con la via Varese tramite la via per Besnate - prolungamento della via Aleardi sino alla via Salvo D'Acquisto e via Calatafimi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Matrice – 1C Sistema mobilità/accessibilità														
- prolungamento di via Danimarca in zona industriale di Sciarè per completare l'anello circolare della zona - prolungamento di via per Besnate fino a via V. Veneto - idonei parcheggi d'interscambio in corrispondenza della stazione ferroviaria e degli accessi alla città														
- Promuovere estensione della zona pedonale centrale - riqualificazione morfologica di via Milano	0 	0 	0 	0 	0 	0 	0 	0 	0 	0 	0 	0 	0 	0 
- Organizzazione di percorsi ciclo-pedonali di accessibilità ai servizi e che facilitino l'accesso e la fruizione delle aree verdi, dei servizi della stazione ferroviaria e che colleghino il centro con i quartieri minori - Ridefinizione della rete del trasporto pubblico in vista di una più capillare ed integrata mobilità complessiva specie per l'interconnessione tra le diverse circoscrizioni	0 	0 	0 	0 	0 	0 	0 	0 	0 	0 	0 	0 	0 	0 

Matrice – 2C Sistema insediativo





























Azioni	Minimizzazione utilizzo di risorse energetiche non rinnovabili e impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione	Bilancio energetico generale	Uso e gestione dal punto di vista ambientale dei rifiuti e inquinanti, consumo di inerti da attività estrattiva	Generazione di rifiuti	Minimizzazione di rischi di incidentalità rilevante	Generazione di nuovi rischi, uso e gestione di sostanze pericolose	contenimento inquinamento acustico	contenimento inquinamento elettromagnetico	contenimento inquinamento luminoso	tutela dell'ecosistema naturale (conservare e migliorare lo stato della fauna, flora selvatica, dei relativi habitat e contesto naturale)	Tutela delle attività agricole e limitazioni ai cambiamenti nella struttura degli usi del suolo	tutela e miglioramento delle risorse idriche superficiali e sotterranee, conservazione e miglioramento della qualità dei suoli	preservazione del patrimonio paesaggistico, culturale, architettonico, conservazione e miglioramento della qualità dell'ambiente locale	Protezione dell'atmosfera e contenimento di emissioni aeree, tutela della qualità dell'aria
	1A		2A		3A		4A			5A		6A	7A	8A
Programmi di OO.PP. di cui al "Piano dei Servizi", riassumibile nei seguenti interventi: - relativamente a istruzione-cultura: · nuova strutture scolastiche e riqualificazione delle esistenti nei diversi quartieri come da proposta triennale OO.PP: · attuazione del progetto di Polo Culturale Unitario, relazionando in sistema l'esistente costituito da 4 teatri, 8 cinema, la nuova Galleria d'Arte Moderna, con la realizzazione di un adeguato "intorno urbanistico" per quest'ultima	+	+	?	0	0	0	+	0	+?	-	0	0	+	0
- relativamente a sport e tempo libero: · potenziamento degli impianti sportivi di Moriggia con attività integrative	+	+	-?	0	0	0	-?	0	-?	0	0	0	+	0
- relativamente a sanità ed assistenza: · valutazione (senza identificazione della localizzazione) dell'ipotesi di un unico Polo della Sanità Gallarate/Busto Arsizio	?	?	-?	?	0	0	-?	0	-?	-	-	-?	-	0
- Riqualificazione di sedimi produttivi dismessi di cui agli "Ambiti di Trasformazione" (numerati da AT01 a AT14 oltre ad AT 16) che riguardano una complessiva superficie territoriale di mq 392.426, comportando una Slp max residenziale-terziaria di circa mq 250.000,00 di cui mq 6864 a destinazione ospedaliera con l'orientamento di avvalersi di procedura generalizzata di strumenti attuativi	+?	+?	+	-?	0	0	-?	0	-	0	0	0	+	0
- Ampliamento della zona industriale esistente a ridosso del confine di Cassano Magnago e del terminal Hupac Intermodal SA di cui agli ambiti di trasformazione I01-I02 che interessano una complessiva superficie territoriale di mq 150.576,00 e comportano una Slp max produttiva di mq 90.346,00 in aggiunta al sotto-descritto comparto logistico lungo la SS 330 (I03)	+?	+?	-?	-?	0	+	?	0	-?	0	0	0	0	0
- Prospettiva di riqualificazione estesa anche al trasferimento delle attività commerciali attualmente ubicate lungo la SS 33	+?	+?	-	?	0	0	+?	0	+?	0	0	0	+	0
- Attuazione di ambiti di trasformazione AT 15 (terziario) e I 03 (logistico), già Piano d'Area della SS 336 ("Business Park") che interessano complessivamente una superficie territoriale di mq 580.475,00 e Slp max rispettivamente di mq 291.425,00 (terziario) e mq 83.353,00 (logistico)	+	+	-	-	0	0	-	0	-	0	?	?	+	?

Matrice – 2C Sistema insediativo														
<p>Priorità alla trasformazione dell'esistente con recupero dei caratteri ambientali dell'edificato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identificazione dei punti di centralità di ogni quartiere integrando servizi pubblici e privati - Nuovi percorsi di risanamento urbano e locale oltre a nuovi luoghi di centralità in particolare avvalendosi delle opportunità offerte dalle aree dismesse - Incentivi alla creazione di nuovi esercizi di vicinato, preferibilmente organizzati in sistemi commerciali urbani, puntando alla riqualificazione delle aree esistenti ed escludendo la realizzazione di nuove grandi strutture di vendita - Priorità alle riconversioni coerenti con i caratteri del contesto edificato ovvero di riqualificazione dell'intero contesto (se privo di connotazioni di pregio), mantenimento e riqualificazione dei manufatti industriali o di loro porzioni che posseggano caratteristiche tipologiche di rilievo - priorità alla creazione di nuovi luoghi polifunzionali (residenze, terziario, attività paracommerciali, cultura e tempo libero) - cura dell'inserimento nel contesto urbano - cura della compatibilità ambientale degli interventi - cura della qualità - programma di recupero delle aree dismesse già scali ferroviari quale risorsa atta a sperimentare nuove tipologie insediative e di servizi 	0	+	0	0	0	0	+	0	+	0	0	0	+	0
														

Matrice – 3C Sistema propriamente ambientale

Azioni	1° minimizzazione utilizzo di risorse energetiche non rinnovabili e impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione	Bilancio energetico generale	2° uso e gestione dal punto di vista ambientale dei rifiuti e inquinanti, consumo di inerti da attività estrattiva	generazione di rifiuti	3A minimizzazione di rischi di incidentalità rilevante	generazione di nuovi rischi, uso e gestione di sostanze pericolose	contenimento inquinamento acustico	contenimento inquinamento elettromagnetico	contenimento inquinamento luminoso	5A tutela dell'ecosistema naturale (conservare e migliorare lo stato della fauna, flora selvatica, dei relativi habitat e contesto naturale)	tutela delle attività agricole e limitazioni ai cambiamenti nella struttura degli usi del suolo	6A tutela e miglioramento delle risorse idriche superficiali e sotterranee, conservazione e miglioramento della qualità dei suoli	7A preservazione del patrimonio paesaggistico, culturale, architettonico, conservazione e miglioramento della qualità dell'ambiente locale	8A protezione dell'atmosfera e contenimento di emissioni aeree, tutela della qualità dell'aria
<ul style="list-style-type: none"> - Miglioramento della gestione delle forniture energetiche al patrimonio di proprietà comunale - Ammodernamento degli impianti inefficienti e ristrutturazioni degli immobili di proprietà ai fini di una maggiore efficienza energetica - Risparmio nell'illuminazione pubblica - Promozione di campagne d'informazione ai cittadini per stimolare comportamenti ambientali attenti - Adeguamento di regolamento edilizio in modo da recepire e rendere concreto il concetto di qualità energetica degli edifici, al fine di promuovere certificazione energetica di livello superiore - sostegno diffuso alle pratiche di risparmio ad uso efficiente dell'energia sviluppando le fonti rinnovabili, gli impianti di cogenerazione, il solare termico per l'acqua calda nelle abitazioni, il solare fotovoltaico 	+	+	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0
<ul style="list-style-type: none"> - politiche per riduzione delle emissioni di gas clima-alteranti per riduzione emissioni di CO2, portando a generare condizioni di riproducibilità delle risorse naturali 	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+
<ul style="list-style-type: none"> - Tutela della falda freatica specie a Sud, identificata quale riserva idrica provinciale vulnerabile da programmi di infrastrutturazione SS 336 - SS 341 	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0
<ul style="list-style-type: none"> - Piano di risanamento e prevenzione che riduca gli effetti dell'inquinamento acustico prodotto dalle infrastrutture autostradali e ferroviarie nell'abitato - Interventi mitigativi a ridosso A8 e linee RFI 	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	-?	0
<ul style="list-style-type: none"> - Disciplina dei tracciati degli elettrodotti compatibilmente con l'attuale normativa in proposito - Piano di localizzazione delle antenne con zone di esclusione e zone ammissibili 	0	0	0	0	0	0	0	+	0	-?	-?	0	+?	0
<ul style="list-style-type: none"> - Interventi di difesa idraulica per le aree da rischio medio e molto elevato presso il torrente Sorgiorile (Alveo Nord) 	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	+	+	0
<ul style="list-style-type: none"> - tutela dell'intorno e del contesto delle presenze di valenza storico-monumentale - recupero dell'identità dei nuclei di antica formazione sia del Centro di Gallarate che delle frazioni di Caiello, Crenna, Cedrate ed Arnate - adozione di criteri di cautela agli effetti archeologici, stante i ritrovamenti diffusi già intervenuti - identificazione e salvaguardia di elementi caratteristici del paesaggio urbano e di memorie, estesa anche a diffusi elementi e manufatti minori, da comunque repertoriare e 	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0

valutare sistematicamente per preservare e/o reinserire opportunamente nel paesaggio urbano														
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Matrice – 3C Sistema propriamente ambientale														
<ul style="list-style-type: none"> - Applicazione di previsioni del Piano territoriale di coordinamento del Parco del Ticino che salvaguardano un'area di circa m² 4.400.000,00 (pari a circa il 21% del territorio comunale), concentrati per quasi l'80% nella zona di Crenna - Potenziamento dei parchi extra-urbani con interventi nella zona del Monte Diviso e della Boschina, con acquisizione di ulteriori aree - Riqualificazione ambientale a ridosso del centro di interscambio Hupac Intermodale SA con la creazione di un grande parco extra-urbano a Sud della SS 336 (m² 876.000,00) consensualmente con il parco del Ticino - Realizzazione di percorsi ciclopedonali di connessione parchi-verde urbano ed agricolo (in accordo con Parco del Ticino) 	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	+	+	+	+
														
<p>Attuazione di corretto completamento ed una organica continuità del sistema verde, esteso anche all'interno dell'abitato mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • qualificazione del paesaggio agrario • attuazione coordinata di progetti di rete ecologica tra le Province di Varese, Como, Milano e Novara • realizzazione di fasce a verde continue (siepi, filari, macchie boschive, percorsi alberati) • riforestazioni all'esterno e all'interno del tessuto urbano • redazione di una carta del paesaggio naturale (Piano Paesistico Comunale e/o Carta delle sensibilità ambientali), che evidenzia i valori da tutelare e promuovere • contenimento del consumo delle aree libere • evitare ulteriore frammentazione con compromissione del valore di ecosistema (con particolare riguardo al progetto di variante SP 341 - tratto nord S15) • cura della qualità del verde e sistemazione fruitiva degli spazi aperti • potenziamento delle alberature lungo gli assi viari • connessioni tra le aree verdi interne all'abitato e le aree esterne a parco 	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	+	+	+	+
														

A 2.5.2 SCHEDE DI APPROFONDIMENTO PER AZIONI A IMPATTO NEGATIVO O NEGATIVO PROBABILE E MODALITA' DI RISOLUZIONE, INTERVENTO)

Avvalendosi di schede di approfondimento articolate per ogni “Azione” conseguenziale a finalità specifiche (come da precedenti matrici) passibili di ricadute e impatti negativi sull’ambiente, vengono quindi desunti:

- **Effetti attesi**, riferiti a ciascun criterio di compatibilità, suscettibili di presunte o effettive negatività, valutati sulla base degli elementi distintivi di cui al secondo comma dell’allegato II della Direttiva 2001/42CE, che, come si è detto, coincide poi con quanto riportato in proposito dal D.lgs. 152/2006 e succ. integrazioni di cui a D.lgs 284/06 e n°4/08 (allegato VI) oltre che dalla Del. C.R. n°351 del 13/03/2007 (allegato II)
- Valutazioni circa **modalità di risoluzioni e interventi**, distinti a loro volta in:
 - **Strategici** (connessi direttamente all’applicazione del P.G.T.)
 - **Gestionali** (attivabili tramite altri piani e programmi quali: PII, PL, PR, Piani di Settore etc.)
 - **Operativi** e cioè d’integrazione e compensazione relativi a specifici progetti (VIA, Piani di Bonifica, etc.)
- **Considerazioni specifiche** circa:
 - Ragioni delle scelte e delle modalità di valutazioni di intervento
 - Esaustività e attendibilità dei dati richiesti e raccolti

1C Sistema mobilità/accessibilità

Azioni di piano: collegamento ferroviario tra Malpensa e i sistemi delle reti F.N.M. e R.F.I. esistenti e previsti anche da accordi e programmi internazionali

Criteri di sostenibilità per i quali sussistono negatività e criticità		Effetti attesi	Valutazioni circa modalità di risoluzione e intervento			Enti - soggetti preposti
			Strategica	Progettuale - Gestionale	Modalità di mitigazione e compensazione	
1A	Minimizzazione utilizzo di risorse energetiche non rinnovabili e impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione	+	Flusso di traffico merci e di persone con conseguente rilevante consumo di energia	Attrezzature, servizi con applicazione nuove tecnologie e modalità costruttive compatibili con contenimento energetico		RFI – FNM – Hupac Intermodal SA.
	Bilancio energetico generale	+				
2A	Uso e gestione dal punto di vista ambientale dei rifiuti e inquinanti, consumo di inerti da attività estrattiva	-	Escavazione di inerti per opere edili di linee ferroviarie	Previsione di modalità di scavo per minimizzare il bilancio volumetrico degli inerti necessari. Coordinamento con cantieri di altre opere per riutilizzo inerti con contenimento della movimentazione	Escavazioni in superficie e profondità conformi a criteri atti a proteggere le falde acquifere	
	Generazione di rifiuti	?			Trasporto e movimentazione da cava a siti di collocazione degli inerti da considerare quale impatto da minimizzare	
3A	Minimizzazione di rischi di incidentalità rilevante	0				
	Generazione di nuovi rischi, uso e gestione di sostanze pericolose	0				
4A	Contenimento inquinamento acustico	-	Incremento dei livelli sonori per traffico soprattutto AC (in periodo notturno e per materiale rotabile non recente)	Verifica di effetto cumulativo con traffico ferroviario esistente ed autostradale in ubicazioni contigue	Accertamento di entità di popolazione soggetta ad impatto acustico	
	Contenimento inquinamento elettromagnetico	-2	Esposizioni a campi elettromagnetici prodotti da alimentazione elettrica delle linee ferroviarie	Verificare con appositi modelli il rispetto della normativa in materia con particolare riferimento al DPCM 08/07/2003	Abbattimento dei livelli sonori mediante prioritario ricorso a tecniche anti vibranti con riduzione della rumorosità alla fonte. Ulteriore intervento con sistemi di abbattimento quali barriere, pannelli fonoassorbenti di ultima generazione. Applicazione di accorgimenti per protezione degli edifici ricadenti in fasce cautelative (complessivamente di m 250 di cui in fascia A m 100 + in fascia B m150)	
	Contenimento inquinamento luminoso	0			Monitoraggio di emissioni elettromagnetiche per residenze al limite delle fasce di rispetto ferroviario	
5A	Tutela dell'ecosistema naturale (conservare e migliorare lo stato della fauna, flora selvatica, dei relativi habitat e contesto naturale)	-	Frazionamento di aree libere. Interferenza con ambiti naturalistici	Istituire idonei varchi in corrispondenza di fasce di continuità e di corridoi ecologici		

Criteri di sostenibilità per i quali sussistono negatività e criticità			Effetti attesi	Valutazioni circa modalità di risoluzione e intervento			Enti - soggetti preposti
				Strategica	Progettuale - Gestionale	Modalità di mitigazione e compensazione	
	Tutela delle attività agricole e limitazioni ai cambiamenti nella struttura degli usi del suolo	-	Frazionamento di aree libere con riduzione di aree coltivate			Identificazione di accessi agevoli per aree intercluse o residenziali o per consentirne comunque l'uso agricolo	
6A	Tutela e miglioramento delle risorse idriche superficiali e sotterranee, conservazione e miglioramento della qualità dei suoli	-	Interferenza con il sistema idrografico del torrente Sorgiorile			Ricorso a ingegneria naturalistica per opere idrauliche finalizzate a garantire i deflussi acquiferi	
7A	Preservazione del Patrimonio Paesaggistico, culturale, architettonico, conservazione e miglioramento della qualità dell'ambiente locale	-	Impatto paesistico del rilevato della massicciata, delle barriere e trincee			Studio di mitigazione ambientale di rilevato/trincee e barriere con accorgimenti vegetazionali	
8A	Protezione dell'atmosfera e contenimento di emissioni aeree, tutela della qualità dell'aria	+					

1C.1 Sistema mobilità/accessibilità

- Azioni di piano:

- Viabilità territoriale:
 - Innesto con l'asse autostradale pedemontano in corrispondenza dell'A8
 - Realizzazione della "bretella" in estensione della pedemontana sino alla SS 336, alla SS 341 e relativi raccordi e nuovi accessi Hupac

Criteri di sostenibilità per i quali sussistono negatività e criticità		Effetti attesi	Valutazioni circa modalità di risoluzione e intervento			Enti - soggetti preposti
			Strategica	Progettuale - Gestionale	Modalità di mitigazione e compensazione	
1A	Minimizzazione utilizzo di risorse energetiche non rinnovabili e impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione	0	Possibili congestioni sulla viabilità minore per non esaustiva risoluzione di svincoli e raccordi	Identificazione delle opere di competenza locale aventi carattere prioritario e di completamento funzionale	Cantierizzazione tempestiva delle opere di raccordo e di viabilità locale strettamente correlate agli interventi a scala macro territoriale	Autostrade per l'Italia – ANAS – Pedemontana s.p.a. – Amministrazione Provinciale – Comune di Gallarate e Comuni contermini – Hupac Intermodal SA
	Bilancio energetico generale	0				
2A	Uso e gestione dal punto di vista ambientale dei rifiuti e inquinanti, consumo di inerti da attività estrattiva	-	Escavazione di inerti per opere edili. Congestione sulla viabilità in fase cantieristica	Previsione di modalità di scavo per minimizzare il bilancio volumetrico per degli inerti necessari. Coordinamento con cantieri di altre opere per riutilizzo inerti con contenimento della movimentazione		
	Generazione di rifiuti	-	Interazione con le falde per acque meteoriche di prima pioggia	Garantire su tutte le aree di movimentazione stradale di nuova realizzazione (e altresì di adeguamento) connessione a fognatura o trattamento reflui con separazione di rete di prima pioggia	Identificazione di siti idonei per stoccaggio temporaneo di inerti da scavo	
3A	Minimizzazione di rischi di incidentalità rilevante	0				
	Generazione di nuovi rischi, uso e gestione di sostanze pericolose	0				
4A	Contenimento inquinamento acustico	-	Aumento dei livelli di emissione sonora		Accertare entità di popolazione impattata per opzione zero	Accorgimenti di mitigazione il più possibile alla sorgente
	Contenimento inquinamento elettromagnetico	0				
	Contenimento inquinamento luminoso	-	Aumento della luminosità da traffico veicolare		Limitazione dell'illuminazione stradale a tratti a ridosso di insediamenti e a intersezione, svincoli solo se necessario/prescritto. Applicazione rigorosa di attrezzature e allestimenti conformi L.R. n°17 del 27/03/2000	

Criteri di sostenibilità per i quali sussistono negatività e criticità			Effetti attesi	Valutazioni circa modalità di risoluzione e intervento			Enti - soggetti preposti
				Strategica	Progettuale - Gestionale	Modalità di mitigazione e compensazione	
5°	Tutela dell'ecosistema naturale (conservare e migliorare lo stato della fauna, flora selvatica, dei relativi habitat e contesto naturale)	-				Inserimento di varchi e passaggi ecologici con criteri mirati a garantire continuità di fasce naturali previste da P.G.T. coordinati (modellando/svasando il suolo agli accessi per evitare l'effetto "trincea")	
	Tutela delle attività agricole e limitazioni ai cambiamenti nella struttura degli usi del suolo	-	Riduzione di suolo coltivato		Adozione di soluzioni per incroci, innesti e svincoli tali da minimizzare il consumo di suolo. Evitare la formazione di aree residuali/intercluse, duplicazione di svincoli e raccordi		
6°	Tutela e miglioramento delle risorse idriche superficiali e sotterranee, conservazione e miglioramento della qualità dei suoli	-	Interferenza con reticolo idrografico minore		Disperdimento acque meteoriche comunque successive alla prima pioggia in pozzi di ridotta profondità (meno di 10 m) per sfruttare l'effetto filtro degli strati superficiali. Per la separazione delle acque di prima pioggia (queste da immettere in fognatura) adozione di sistemi temporizzati e non di tipo meccanico (a stramazzo) per garantire massima ricarica della falda con acqua meteorica Condotti Fognari a tenuta bidirezionale	Ricorso a ingegneria naturalistica per opere idrauliche finalizzate a garantire i deflussi acquiferi	
7°	Preservazione del Patrimonio Paesaggistico, culturale, architettonico, conservazione e miglioramento della qualità dell'ambiente locale	-	Impatto paesistico soprattutto per le barriere fonoassorbenti		Adozione di soluzioni estese di inserimento a verde con criteri paesistici per fasce di rispetto e ambiti di risulta o interclusi	Progetto di inserimento ambientale per i nuovi tratti stradali con particolare attenzione a mitigazione delle barriere foniche il più possibile tramite soluzioni vegetazionali	
8°	Protezione dell'atmosfera e contenimento di emissioni aeree, tutela della qualità dell'aria	-	Aumento della congestione sul sistema viabilistico locale con rischio di deterioramento ulteriore della qualità atmosferica già compromessa (in particolare per il particolato fine PM10 – PM 2,5)	Ricorso a modelli simulativi per valutare l'efficienza viabilistica non solo per lo scorrimento ma per fluidificazione del traffico	Monitoraggio della viabilità locale e di accesso ai parcheggi delle diverse strutture. Eventuale nuova stazione fissa di monitoraggio della qualità atmosferica in prossimità della SS 336	Attuazione di incroci, innesti e svincoli con accorgimenti idonei a gerarchizzare i flussi prioritari e di maggior incidenza. Soluzioni progettuali e gestionali in ambito locale sulla base di monitoraggi e modelli dei flussi viabilistici per limitare la congestione della viabilità ordinaria	

2C Sistema insediativo

Azioni di piano: Valutazione (senza identificazione della localizzazione) dell'ipotesi di un unico Polo della Sanità Gallarate/Busto Arsizio

Criteri di sostenibilità per i quali sussistono negatività e criticità			Effetti attesi (unicamente per il previsto polo unico della sanità)	Valutazioni circa modalità di risoluzione e intervento			Enti - soggetti preposti
				Strategica	Progettuale - Gestionale	Modalità di mitigazione e compensazione	
1A	Minimizzazione utilizzo di risorse energetiche non rinnovabili e impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione	?					Regione – ASL – Comuni di Gallarate e di Busto Arsizio
	Bilancio energetico generale	?					
2A	Uso e gestione dal punto di vista ambientale dei rifiuti e inquinanti, consumo di inerti da attività estrattiva	-?	Esigenze di rete fognaria in area disservita e di difficoltosa attuazione	Modalità di risoluzione e intervento non valutabile in assenza di definizione della localizzazione e di quantificazione dell'intervento			
	Generazione di rifiuti	?					
3A	Minimizzazione di rischi di incidentalità rilevante	0					
	Generazione di nuovi rischi, uso e gestione di sostanze pericolose	0					
4A	Contenimento inquinamento acustico	-?	Afflusso rilevante di utenza: aumento del traffico veicolare	Modalità di risoluzione e intervento non valutabile in assenza di definizione della localizzazione e quantificazione dell'intervento che dovrà tener conto anche di adiacenze/prossimità ad arteria autostradale SS 336 (fonte di emissioni acustiche)			
	Contenimento inquinamento elettromagnetico	0					
	Contenimento inquinamento luminoso	-?	Afflusso rilevante di utenza: aumento della luminosità per esigenze strutturali	Modalità di risoluzione e intervento non valutabile in assenza di definizione della localizzazione e della quantificazione dell'intervento che, in base a L.R. 17/2000, ricade nelle fasce di rispetto degli Osservatori Astronomici di Mozzate e Legnano			
5A	Tutela dell'ecosistema naturale (conservare e migliorare lo stato della fauna, flora selvatica, dei relativi habitat e contesto naturale)	-	Attuazione di sostanziale barriera su prevista green way Ticino-Adda	Modalità di risoluzione e intervento non sostenibile qualora la localizzazione sia tale da determinare interferenza al Parco Lombardo del Ticino ed alla Green Way Ticino-Adda (opera compensativa di Autostrada Pedemontana Lombarda) ed interruzione di varchi ecologici e di continuità del verde			
	Tutela delle attività agricole e limitazioni ai cambiamenti nella struttura degli usi del suolo	-	Consumo di suolo rilevante in area già prevista a parco	Modalità di risoluzione e intervento non sostenibile qualora la localizzazione e quantificazione dell'intervento incidano sul consumo di suolo e sulla sottrazione dello stesso ad uso agricolo			
6A	Tutela e miglioramento delle risorse idriche superficiali e sotterranee, conservazione e miglioramento della qualità dei suoli	-?	Consistenti smaltimenti di acque piovane da parcheggi e superfici pavimentate in sottosuolo	Modalità di risoluzione e intervento non valutabile in assenza di definizione della localizzazione, peraltro ricadente in ambito identificato da PTCP quale riserva idrica provinciale			

Criteri di sostenibilità per i quali sussistono negatività e criticità			Effetti attesi (unicamente per il previsto polo unico della sanità)	Valutazioni circa modalità di risoluzione e intervento			Enti - soggetti preposti
				Strategica	Progettuale – Gestionale	Modalità di mitigazione e compensazione	
7A	Preservazione del Patrimonio Paesaggistico, culturale, architettonico, conservazione e miglioramento della qualità dell'ambiente locale	-	Inserimento gravemente controproducente per il contesto naturalistico e mancanza di approfondimento urbanistico (mancata previsione come specifico ambito AT)	Modalità di risoluzione e intervento non sostenibile qualora la localizzazione e quantificazione dell'intervento siano suscettibili di dar luogo a “saldatura urbana” (tra Gallarate e Busto A.) con estensione/debordamento di territorio urbanizzato			
8A	Protezione dell'atmosfera e contenimento di emissioni aeree, tutela della qualità dell'aria	?	Afflusso rilevante di traffico veicolare in settore già critico	Modalità di risoluzione e intervento non valutabile in assenza di definizione della localizzazione in zona interessata da intensa infrastrutturazione			

2C.1 Sistema insediativo

Azioni di piano: Attuazione di ambiti di trasformazione AT 15 (terziario) e I 03 (logistico), già Piano d'Area della SS 336 ("Business Park") che interessano complessivamente una superficie territoriale di mq 567.838,00 e Slp rispettivamente di mq 291.425,00 (terziario) e mq 75.771,00 (logistico)

Criteri di sostenibilità per i quali sussistono negatività e criticità			Effetti attesi	Valutazioni circa modalità di risoluzione e intervento			Enti - soggetti preposti
				Strategica	Progettuale - Gestionale	Modalità di mitigazione e compensazione	
1A	Minimizzazione utilizzo di risorse energetiche non rinnovabili e impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione	+			Attuazione di soluzioni pilota per sperimentazione fonti alternative da risorse rinnovabili		Comune di Gallarate e Comuni contermini – Provincia (per strutture pubbliche di competenza) – AMSC
	Bilancio energetico generale	+	Funzioni attrattive di rilevanti flussi di utenza: maggior consumo di energia	Ricorso e teleriscaldamento ed eventuale cogenerazione comunale o per lo meno di comparto	Introduzione di criteri e tendenze innovative sperimentali e avanzate per il risparmio energetico, differenziazione oneri urbanizzativi secondo le caratteristiche prestazionali energetiche degli edifici. Attuazione di percorsi ciclabili dedicati in sede distinta da quella stradale articolati in rete capillare		
2A	Uso e gestione dal punto di vista ambientale dei rifiuti e inquinanti, consumo di inerti da attività estrattiva	-			Estensione di rete fognaria con condotti a tenuta bidirezionale		
	Generazione di rifiuti	-	Funzioni attrattive di rilevanti flussi di utenza: maggior generazione di rifiuti			Miglioramento della quota di raccolta differenziata	
3A	Minimizzazione di rischi di incidentalità rilevante	0					
	Generazione di nuovi rischi, uso e gestione di sostanze pericolose	0					
4A	Contenimento inquinamento acustico	-				Adozione di segnaletica elettronica dissuasiva per velocità e accelerazioni eccessive sulla viabilità locale e di raccordo. Attuazione di accorgimenti fonoassorbenti preferibilmente di tipo vegetazionale	
	Contenimento inquinamento elettromagnetico	0					

Criteri di sostenibilità per i quali sussistono negatività e criticità			Effetti attesi	Valutazioni circa modalità di risoluzione e intervento			Enti - soggetti preposti
				Strategica	Progettuale - Gestionale	Modalità di mitigazione e compensazione	
	Contenimento inquinamento luminoso	-			Controllo dei progetti e delle realizzazioni di iniziativa privata. Limitazione dell'illuminazione stradale a tratti a ridosso di insediamenti e a intersezioni, svincoli solo se necessario/prescritto. Applicazione rigorosa di attrezzature e allestimenti conformi L.R. n°17 del 27/03/2000		
5A	Tutela dell'ecosistema naturale (conservare e migliorare lo stato della fauna, flora selvatica, dei relativi habitat e contesto naturale)	0	Accelerazione della pressione antropica/urbanizzativa	Limitazioni degli accessi a veicoli a motore (solo per residenti e esigenze agricole/manutentive) negli ambiti a verde	Identificazione di funzioni compatibili atte a conciliare tutela con fruizione della zona a parco	Progetti delle nuove infrastrutture nell'ambito a verde/parco quale occasione per concomitante potenziamento e valorizzazione di aspetti naturalistici tramite misure compensative. Coordinamento degli interventi con Enti preposti alle infrastrutture e comuni contermini	
	Tutela delle attività agricole e limitazioni ai cambiamenti nella struttura degli usi del suolo	?					
6A	Tutela e miglioramento delle risorse idriche superficiali e sotterranee, conservazione e miglioramento della qualità dei suoli	?		Previsione di rete idrica pubblica distinta potabile e industriale	Predisposizione di doppia rete idrica (potabile e industriale) nei singoli interventi edilizi. Contatori singoli per ogni unità immobiliare per rappresentare i consumi idrici privati	Criteri di salvaguardia e fissazione di quote max impermeabili e min filtranti del suolo (anche per parcheggi residenziali e accessi veicolari)	
7A	Preservazione del Patrimonio Paesaggistico, culturale, architettonico, conservazione e miglioramento della qualità dell'ambiente locale	+			-Prescrivere progettazione coordinata per configurazione non solo tipologica ma altresì morfologica; -Prescrivere recinzioni di tipo aperto tra le diverse proprietà di comparto ove prevista continuità di verde privato; -Prescrivere progettazione del verde anche privato a corredo di progetto edilizio; - adozione di soluzioni omogenee per opere integrative (illuminazione, recinzioni, pavimentazioni ad uso pubblico e relativi accessori)		

Criteri di sostenibilità per i quali sussistono negatività e criticità			Effetti attesi	Valutazioni circa modalità di risoluzione e intervento			Enti - soggetti preposti
				Strategica	Progettuale - Gestionale	Modalità di mitigazione e compensazione	
8A	Protezione dell'atmosfera e contenimento di emissioni aeree, tutela della qualità dell'aria	?	Attività attrattive comportanti più consistenti flussi di utenza e di relativi mezzi di movimentazione	Monitoraggio e verifica per idonea frequenza e ottimali tracciati del mezzo pubblico urbano Nuova stazione (fermata) di Gallarate Sud.-	Collegamenti dei nuovi insediamenti alle principali funzioni e strutture pubbliche (stazione Trenitalia, scuole, parchi esterni, nuova stazione (fermata) di Gallarate Sud) mediante rete organica di percorsi ciclabili con dotazione di appositi ciclo parcheggi custoditi alle destinazioni	Previsione cogente di parcheggi per biciclette negli immobili di nuova realizzazione (in base a criteri di cui a Piano delle Regole); Incentivazione dell'accesso a servizi pubblici tramite via telematica; Progettazione di rete ciclabile comune/pubblica interna agli ambiti di intervento e fino a nuova stazione (fermata) di Gallarate Sud	

A 2.6.1 COSTRUZIONE ED ELABORAZIONE DEGLI INDICATORI

La casistica degli effetti ambientali, e quindi la stima che ne consegue, è sostanzialmente riconducibile a:

- **Effetti diretti** determinati in concomitanza (temporale e locale) ad azioni previste dal P.G.T. e quindi di immediato riscontro
- **Effetti indiretti** prodotti sempre dalle azioni, ma differite nel tempo e dilatate nel territorio e comunque prevedibili sulla base di esperienze, criteri sperimentati e documentati
- **Effetti cumulativi** costituiti da un impatto complessivo incrementato da una sommatoria di azioni (anche in sé non particolarmente significative ma diffuse e/o persistenti) tali da determinare conseguenze /esiti ambientali specifici e particolari.

Nel P.G.T. gli effetti soprattutto connessi alle finalità infrastrutturali sovraordinate, sia stradali che ferroviarie oltre alle attività terziarie connesse e indotte, sono tali da dar luogo ad un complessivo impatto cumulativo, che comporta particolare attenzione e concomitanti azioni di minimizzazione e compensazione ambientale per via delle attività antropiche del sistema propriamente insediativo che ne risulta coinvolto e per il rischio di compromissione degli aspetti propriamente ambientali (verde naturale, inquinamento acustico, qualità dell'aria, vulnerabilità delle falde acquifere).

L'elaborazione degli indicatori proposti per garantire una corretta tutela ambientale a fronte della complessità delle azioni individuate avverrà sulla base di un'idonea distinzione tra:

- Indicatori di status (descrittivi) atti sia a riprodurre la situazione ambientale che il corretto trend evolutivo
- Indicatori prestazionali mirati al proseguimento degli obiettivi ambientali connessi all'attuazione del P.G.T..

Si richiamano in proposito le caratteristiche idealmente identificate per indicatori attivabili dall'originario ma sempre valido Manuale UE '98 e precisamente:

- essere rappresentativi;

- essere validi dal punto di vista scientifico;
- essere semplici e di agevole interpretazione;
- indicare le tendenze nel tempo;
- ove possibile, fornire un'indicazione precoce sulle tendenze irreversibili;
- essere sensibili ai cambiamenti che avvengono nell'ambiente o nell'economia che devono contribuire a indicare;
- essere basati su dati facilmente disponibili o disponibili a costi ragionevoli;
- essere basati su dati adeguatamente documentati e di qualità certa.

Sempre in materia di efficacia degli indicatori la successiva esperienza ENPLAN precisava a sua volta i seguenti requisiti:

- ***“pertinenza:*** *attinenza dell'indicatore alle tematiche proposte negli obiettivi*
- ***Significatività:*** *capacità dell'indicatore di rappresentare in modo chiaro ed efficace le problematiche*
- ***Popolabilità:*** *disponibilità di dati per il calcolo dell'indicatore*
- ***Reperibilità:*** *possibilità di avere nuovi valori della stessa serie storica che permettano l'aggiornamento dell'indicatore*
- ***Rapporto costi-efficacia buono:*** *dispendio di risorse non eccessivo per il reperimento dei dati utili per la definizione dell'indicatore in rapporto all'informazione finale contenuta nell'indicatore medesimo*
- ***Massimo livello di dettaglio significativo:*** *possibilità di rappresentare la distribuzione spaziale dei valori dell'indicatore sul territorio utilizzando informazioni georeferenziate*
- ***Comunicabilità:*** *immediata comprensibilità da parte di un pubblico di tecnici e di non tecnici, semplicità di interpretazione e di rappresentazione mediante l'utilizzo di strumenti quali tabelle, grafici o mappe*
- ***Sensibilità alle azioni di piano***

- *Tempo di risposta sufficientemente breve*
- *Impronta spaziale.*”

Si richiama come gli ambiti di trasformazione AT 15 e I03 già fossero stati approfonditi anche in termini di VAS in quanto già oggetto di “Piano d’Area SS 336 Business Park” (recentemente annullato per aspetti inerenti la specifica problematica perequativa e non inficiato per i contenuti urbanistici), costituente comparto particolarmente sensibile del territorio comunale sia per l’entità delle trasformazioni e di nuove edificazioni, sia per l’ubicazione nodale rispetto a nuove infrastrutturazioni di interesse regionale e interregionale

Per detto ambito era stato pertanto già stata formulata una serie di criteri/indicatori utilizzabili per monitorare le specifiche azioni e definiti con riferimento a:

- Parametri di carattere più strettamente territoriale;
- Parametri che rendono conto di trasformazioni di elementi ambientali esistenti;
- Parametri che rendono conto del consumo di risorse generali;
- Parametri che rendono conto delle emissioni di fattori critici nell’ambiente

Si riporta integralmente il quadro riepilogativo dei fattori di pressione afferenti alle azioni per l'ambito in questione, con i relativi indicatori all’epoca proposti in concomitanza al precedente Piano d’Area:

Ambito	Criterio/Indicatore	Unità di misura	Sottogruppo
Ambiente idrico	Fabbisogno idrico complessivo	mc/g	
	Scarichi idrici	mc/g	
	Scarichi da dilavamento superfici impermeabilizzate (in caso di eventi meteorici eccezionali)	mc/sec	
Energia	Fabbisogni energetici degli edifici	MWh/an no	
	Quota di produzione di energia da risorse rinnovabili e teleriscaldamento	%	
	Quota di produzione di energia con sistemi efficienti	%	
	Consumi da traffico auto veicolare aggiuntivi rispetto allo scenario di riferimento (RS)	MWh/an no	

Paesaggio e qualità edilizia	Volumi costruiti	Mc	
	Qualità visiva		
Qualità dell'aria	Emissioni associate al comparto edilizio (CO2)	ton/anno	
	Emissioni dal traffico autoveicolare aggiuntive rispetto allo scenario di riferimento	ton/anno	CO2
		ton/anno	CO
		ton/anno	COV
		ton/anno	NOX
		ton/anno	PM
Rifiuti	Riduzione emissioni specifiche (gr/kWh) dal comparto produzione di energia	%	
	Produzione di rifiuti solidi urbani	ton/anno	
Rumore	Produzione di rifiuti speciali e pericolosi	ton/anno	
	Potenza associata ai flussi di traffico (ora di punta) aggiuntive rispetto a RS	W	Urbano
		W	Extraurbano
	Superficie territoriale con livelli > 65 dB, aggiuntiva rispetto a RS	Ha	Urbano
		Ha	Extraurbano
Suolo e sottosuolo	Popolazione esposta a rumore da attività produttive	Numero	
	Inerti dall'esterno	Mc	
	Riporti	Mc	
	Scavi e opere nel sottosuolo	Mc	
	Superfici non permeabili	Mq	
Traffico e mobilità	Recupero aree dismesse	Mq	
	Flussi di traffico (aggiuntivi rispetto a RS)	kmT	Urbano
		kmT	Extraurbano
	Piste ciclabili	Km	
Valenze ambientali modificabili	Habitat di interesse per la biodiversità	Mq	
	Verde urbano fruibile	Mq	
	Linee di connettività ecologica	1/0	
	Vegetazione arborea-arbustiva	Mq	
	Risorse idriche nel sottosuolo		

Va ancora osservato che a tutt'oggi si è a fronte di una mancata definizione da parte della Giunta Regionale di un sistema omogeneo di indicatori (malgrado trattasi di adeguamento espressamente previsto dall'art. 4 della L.R. 12/05 fin dall'originaria promulgazione) che ha dato luogo ad una estesa e disomogenea gamma, autonoma e peculiare per ogni P.G.T. comunale, tale da compromettere una necessaria lettura a scala territoriale delle azioni di piano, dando luogo per ogni municipalità a una gamma di monitoraggi differenziati e come tali di difficoltosa praticabilità e utilizzo.

Pur a fronte del sopracitato elenco di indicatori allora selezionati per il comparto in questione, proprio per non compromettere la necessaria confrontabilità ed elaborazione a grande scala della fondamentale operazione di monitoraggio di un

territorio strettamente interdipendente, si è ritenuto di adottare per l'intero territorio comunale una selezione unitaria e mirata degli stessi indicatori di P.T.C.P.

Gli stessi sono stati pertanto qui riportati in toto con evidenziazione di quelli ritenuti specificatamente idonei per il PGT di Gallarate.

Si sottolinea che detto criterio risponde ai requisiti base già esposti sia perché solo in sede provinciale è realisticamente e oggettivamente prospettabile una struttura di osservatorio/centro di monitoraggio strategico ambientale con attività continuativa permanente in grado di svolgere una raccolta di dati omogenei atti ad accertare e pubblicare con esaustivi rapporti periodici (annuali) gli effetti attesi dalle politiche di sviluppo territoriale poste in atto da una estesa molteplicità di soggetti.

Precisamente trattasi dei seguenti indicatori:

SISTEMA DI MOBILITA'	n' VAS Gallarate	SIGLA PTCP	NOME INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE	CRITERI DI COMPATIBILITA' DI CUI A P.G.T.	UNITA' DI MISURA
	1	B07	Intensità di traffico	Rappresentativo dell'efficienza della rete infrastrutturale	7A	Numero medio di veicoli circolanti/Km*giorno
	2	B08	Numero di salite/discese nelle stazioni ferroviarie	Rappresentativo del grado di utilizzo del trasporto pubblico su ferrovia	7A	Numero di movimenti utili in ingresso e in uscita dalle stazioni
	3	B09	Densità di strade e ferrovie	Rappresentativo del grado di saturazione del territorio in relazione alle infrastrutture viabilistiche	7A - 8A	Km di strade e/o di ferrovie/Km ² di territorio
	4	B10	Densità di piste ciclabili	Rappresentativo del livello di offerta di mobilità alternativa	7A - 8A	<ul style="list-style-type: none"> - Km di piste ciclopedonali/Km di strade (%) - Km di piste ciclopedonali/a abitante. - Km di piste ciclopedonali/Km² di territorio

	n' VAS Gallarate	SIGLA PTCP	NOME INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE	CRITERI DI COMPATIBILITA' DI CUI A P.G.T.	UNITA' DI MISURA
	5	B01	Densità di popolazione	Rappresentativo della pressione sul territorio	7A	numero di abitanti/Km ²
SISTEMA INSEDIATIVO	6	B02	Abitazioni occupate	Rappresentativo della dotazione di patrimonio edilizio libero	7A	numero di unità abitative occupate/numero totale di unità abitative (%)
	7	B03	Superficie edificata	Rappresentativo del grado di impermeabilizzazione e del territorio	7A	- m ² di area urbanizzata/abitante - m ² di area urbanizzata/m ² di territorio (%)
	8	B04	Superficie urbanizzata a destinazione produttiva	Rappresentativo della pressione delle attività produttive sul territorio	7A	- m ² di aree urbanizzate a destinazione produttiva/m ² di territorio (%) - m ² di aree urbanizzate a destinazione produttiva/m ² di aree complessivamente urbanizzate (%)
	9	B05	Frammentazione e degli insediamenti produttivi	Rappresentativo della disaggregazione sul territorio di comparti industriali di piccole (non attendibile e non significativo per territorio di Gallarate)		2*radq (superficie aree produttive * 3,14)/perimetro aree produttive
	10	B06	Aree ecologicamente attrezzate	Rappresentativo della superficie destinata a infrastrutture, servizi e/o sistemi dedicati alla tutela della salute e dell'ambiente	2A	- m ² di aree ecologicamente attrezzate/m ² di territorio (%) - m ² di aree ecologicamente attrezzate/m ² di aree complessivamente urbanizzate (%)
	10 bis		Ambiti di Trasformazione AT01-16, 101-02-03	Rappresentativo dello stato di avanzamento/attuazione degli ambiti di trasformazione previsti nel PGT	1A, 2A, 4A, 5A, 6A	a) m ² di SLP res./terz. conv./ m ² Tot. di SLP degli ambiti AT01/16 (%); b) m ² di Sup. Coperta prod. conv./ m ² Tot. di Sup. Coperta degli ambiti 101/03 (%);

SISTEMA AMBIENTALE	n' VAS Gallarate	SIGLA DI PTCP	NOME INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE	CRITERI DI COMPATIBILITA' DI CUI A P.G.T.	UNITA' DI MISURA
	11	A01	Livello di criticità dell'aria	Rappresentativo del livello di qualità dell'aria espresso da una serie di variabili rappresentanti le concentrazioni dei principali inquinanti (es. CO, NO ₂ , SO ₂ , O ₃ , PM ₁₀)	8A	Valori limite di inquinanti di cui a Rapporti di qualità dell'aria (SO ₂ , NO ₂ , CO, O ₃ , PM ₁₀ , benzene, benzopirene) e periodo di mediazione
	12	A02	Consumo di acqua	Rappresentativo della quantità di acqua prelevata dalla falda	6A	m ³ /abitante * anno
	13	A03	Consumo di suolo in aree ad alta vulnerabilità	Rappresentativo del livello di pressione antropica sulle aree a rischio idrogeologico in un determinato territorio (non significativo per di Gallarate)		
	14	A04	Consumo di inerti	Rappresentativo della riduzione di sottosuolo fonte non rinnovabile (non attendibile e non significativo per di Gallarate)		m ³ /anno
	15	A05	Superficie a verde pubblico	Rappresentativo del livello di qualità insediativa dei centri urbani	5A - 6A	- m ² di verde pubblico/abitante e - m ² di verde pubblico/m ² di territorio (%)
	16	A06	Superficie aree protette	Rappresentativo del grado di tutela e salvaguardia del territorio non urbanizzato	5A - 6A	- m ² di aree protette/abitante - m ² di aree protette/m ² di territorio (%)
	17	A07	Superficie boschiva	Rappresentativo della dotazione di aree boschive sia dal punto di vista paesistico - ambientale sia di fabbisogno in termini di bilancio del carbonio atmosferico.	5A - 6A	- m ² di aree boschive/abitante - m ² di aree boschive/m ² di territorio (%)
	18	A08	Superficie agricola	Rappresentativo della dotazione di aree agricole di un determinato territorio	5A	- m ² di aree agricole/abitante e - m ² di aree agricole/m ² di

						territorio (%)
19	A09	Consumo di suolo in ambito agricolo	Rappresentativo del livello di pressione antropica sulle aree agricole, con particolare riferimento a cambi di destinazione d'uso e ai processi di urbanizzazione	5A		m ² di suolo consumato in aree agricole/m ² di territorio agricolo complessivo (%)
20	A10	Superfici bonificate	Rappresentativo dello stato di degrado del suolo e sottosuolo	2A - 6A		m ² di aree bonificate/m ² di aree da bonificare (%)
21	A11	Superficie di rete ecologica comunale	Rappresentativo dell'estensione della rete ecologica in un determinato territorio	5A		- m ² di aree facenti parte della rete ecologica - m ² di aree facenti parte della rete ecologica/m ² di territorio (%)
22	A12	Numero di criticità e varchi risolti	Individua il numero di problematiche risolte positivamente in riferimento alla rete ecologica	5A		N° di casi problematici risolti

n' VAS Gallarate	SIGLA PTCP	NOME INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE	CRITERI DI COMPATIBILITA' DI CUI A P.G.T.	UNITA' DI MISURA
23	C01	Consumo di energia	Rappresentativo del consumo di energia complessivo (uso abitativo, produttivo e trasporti)	1A	- Ktep/abitante*anno - Ktep/anno
24	C02	Rifiuti urbani prodotti	Rappresentativo della quantità di rifiuti urbani prodotti	2A	Kg/abitante*anno
25	C03	Rifiuti destinati alla raccolta differenziata	Rappresentativo dell'efficienza nelle modalità di raccolta dei rifiuti	2A	Quantità (Kg) di rifiuti destinati a raccolta differenziata/quantità totale (Kg) di rifiuti prodotti (%)
26	C04	Acque destinate alla depurazione	Rappresentativo del grado di depurazione delle acque reflue	6A	- m ² di territorio servito da impianti di depurazione/m ² del territorio di riferimento (%) - m ³ di acque destinate alla depurazione/m ³ di acque prelevate (%)

	27	C05	Livello di criticità idrogeologica	Rappresentativo del grado di dissesto/stabilità idrogeologico/a di un determinato territorio (non significativo per di Gallarate)		m ² di aree soggette a dissesto idrogeologico/m ² di territorio (%)
	28	C06	Esposizione al rumore	Rappresentativo del livello di inquinamento acustico	4A	Leq (Livello acustico equivalente continuo) espresso in dB(A)

A.2.6.2 CRITERI DI MONITORAGGIO E VALUTAZIONE "EX POST"

Successivamente all'approvazione del P.G.T., la V.A.S. sviluppa la fase definita "ex post" riguardante l'attuazione e la gestione di finalità e programmi che prevede la valutazione periodica degli stessi.

In particolare compete a detta fase :

- fornire un quadro conoscitivo inerente l'azione e le politiche di piano per accertare le soglie da rispettare e gli obiettivi da raggiungere in materia di tematiche ambientali
- delineare idonei provvedimenti correttivi qualora ne emergesse l'esigenza.

Non va sottovalutata al riguardo la rilevanza che il monitoraggio assume anche in merito al rispetto del quadro economico finanziario per l'attuazione degli obiettivi del P.G.T..

In quest'ultimo la realizzazione delle infrastrutture previste deve necessariamente essere connessa al sostegno della qualità ambientale, da garantire con uno specifico appropriato e parallelo impegno finanziario: la gestione "ex post" della V.A.S. dovrà infatti prevedere il reperimento di risorse adeguate per l'applicazione di misure correttive (che non devono consistere unicamente in provvedimenti costringenti/limitativi o che possono richiedere l'adozione di onerosi accorgimenti e soluzioni).

Lo strumento primario di monitoraggio resta naturalmente l'analisi dei dati forniti dagli indicatori ambientali prescelti (come da precedente capitolo) , correttamente distinti in:

- indicatori "di status", "di riferimento" o "descrittivi" che definiscono lo stato delle componenti primarie della situazione ambientale del territorio, che risultano connessi allo stato delle principali risorse ambientali (soggette a misurazione periodica e al regolare aggiornamento circa le loro condizioni) e che devono essere utilizzati per individuare le tendenze in atto
- indicatori "di prestazione", "di finalità" selezionati in base alla capacità di registrare l'evoluzione delle condizioni ambientali, che contribuiscono a valutare i progressi fatti e il raggiungimento degli obiettivi di piano

I primi pertanto saranno registrati da soggetti istituzionali preposti (quali l'A.R.P.A., l'A.S.L., la Provincia tramite i propri uffici di settore e dall'Ufficio Comunale Ecologia), mentre gli obiettivi e le soglie degli indicatori prestazionali competeranno al soggetto procedente dal P.G.T. e dalla V.A.S. (cioè all'Amministrazione comunale di Gallarate ed alla Direzione Urbanistica).

Attraverso la struttura tecnica municipale (uff. Ecologia, Urbanistica, Edilizia Privata) avverrà la raccolta delle necessarie informazioni da rendere disponibili per l'eventuale costruzione di uno specifico sito che dovrebbe più opportunamente essere gestito in sede provinciale .

Tuttavia qualora non venga raggiunto un auspicabile accordo con la Provincia che contempra l'istituzione di un apposito ufficio V.A.S., competerà al comune (tramite la propria struttura tecnica) l'attività atta a consentire la redazione del rapporto di monitoraggio periodico , che dovrà rispettare i seguenti requisiti:

- documentare lo stato di avanzamento e di sviluppo dei contenuti del P.G.T. (nella loro esecuzione ma anche nella fase di progetto e gestione)
- illustrare in modo immediatamente leggibile i risultati degli indicatori di stato e di prestazione nella loro processualità e periodicità storica
- riportare l'ambito territoriale di riferimento di ciascun indicatore di stato e di prestazione tramite un'efficace visualizzazione cartografica (in fase iniziale aggiornando la cartografia a corredo della V.A.S. approvata)
- indicare fonti, strumenti e procedimenti di controllo adottati, variazioni/aggiornamenti negli indicatori di riferimento e pareri/relazioni espresse dai soggetti preposti (A.R.P.A., A.S.L., Sovrintendenze, etc.)
- analizzare le variazioni sensibili riscontrate dagli indicatori, con possibile individuazione delle loro cause e dei loro effetti (sia positivi che negativi)
- segnalare le difficoltà organizzative, tecniche, di coordinamento circa l'efficacia degli indicatori, la gestione dei relativi risultati e l'eventuale modifica/ aggiornamento/ implementazione degli stessi
- proporre provvedimenti e interventi per ridurre, limitare o compensare eventuali effetti ambientali negativi riscontrati nel monitoraggio dell'attuazione del P.G.T. o anche solo a fronte del mancato raggiungimento degli obiettivi attesi
- consentirne un'agevole e diffusa comprensione (non solo tra i tecnici introdotti alle specifiche problematiche ma a tutti i soggetti potenzialmente interessati) articolando tematicamente il documento di rapporto di monitoraggio, secondo lo schema distintivo già utilizzato nella V.A.S. e precisamente:

1A) tematica energetica

2A) tematica estrattiva/smaltimento rifiuti e liquami, bonifiche

3A) tematica rischio e incidentalità rilevante

4A) tematica inquinamento acustico, elettromagnetico e luminoso

5A) tematica agro-floro-faunistica

6A) tematica geologica/idrogeologica/freatica/idrografica

7A) tematica paesaggistica, architettonica e culturale

8A) tematica atmosferica

- ricondurre le conclusioni con le indicazioni risolutive/propositive ai quattro sistemi di riferimento già indicati nella V.A.S.:
 - mobilità/accessibilità
 - sistema insediativo
 - sistema ambientale

La cadenza del rapporto di monitoraggio sarà di norma annuale, con presentazione dello stesso entro il primo semestre dell'anno successivo in modo da documentare la situazione relativa a ogni anno solare.

Dovrà comunque essere prodotto (orientativamente entro 60 gg dalla trasmissione delle relative informazioni) un rapporto aggiuntivo straordinario qualora venissero raggiunti particolari obiettivi/soglie indicati nel P.G.T. o si verificassero condizioni di particolari criticità e precisamente a fronte di:

- diversi sviluppi/modifiche dei programmi infrastrutturali stradali e ferroviari (bretella S.S. 336 Pedemontana, S.P. 141 e S.P. della Val d'Arno, programmi R.F.I.-F.N.M., attuazione operativa del programma Alp Transit)
- eccessivi superamenti, a giudizio di A.R.P.A. e A.S.L., dei limiti di rumorosità da traffico ferroviario o peggioramenti della qualità dell'aria e dell'acqua di falda a uso potabile (e comunque a fronte di rilevamenti/riscontri che dimostrino la sussistenza di consistenti alterazioni ambientali)

Il rapporto di monitoraggio verrà sottoposto al giudizio di compatibilità dell'autorità preposta, che si esprimerà circa le proposte di intervento in merito.

Per eventuali provvedimenti da assumere verrà preventivamente acquisito il parere dei comuni confinanti coinvolti.