



**COMUNE DI GALLARATE**

**V.A.S.**

**8.3 SINTESI NON TECNICA – 27/09/2010**

**Arch. Stefano Castiglioni – Arch. Luca Bertagnon**

Nella valutazione ambientale strategica del Piano di Governo del Territorio di Gallarate ci si è ricondotti ai principi e criteri di cui ai **documenti fondativi**:

- “Agenda 21 della Conferenza di Rio de Janeiro del 1992”
- Quinto programma d’azione per l’ambiente adottato dalla UE nel 1993”

E in particolare alla:

- **Direttiva 42/2001 CEE**

La cultura economicista di derivazione anglosassone ha portato ad estendere all’ambiente teorizzazioni propriamente economiche considerando a lato del “capitale artificiale” (generato dall’attività umana) il “capitale naturale”, tra loro non sostituibili o intercambiabili e quindi da mantenere e salvaguardare separatamente.

**La V.A.S. si configura pertanto come una sorta di “bilancio ambientale”: e così come un bilancio economico certificato deve relazionare il corretto stato di salute e vitalità di una azienda, altrettanto la V.A.S. è tenuta a documentare gli effetti e gli esiti sull’ambiente delle politiche di sviluppo urbanistico territoriali.**

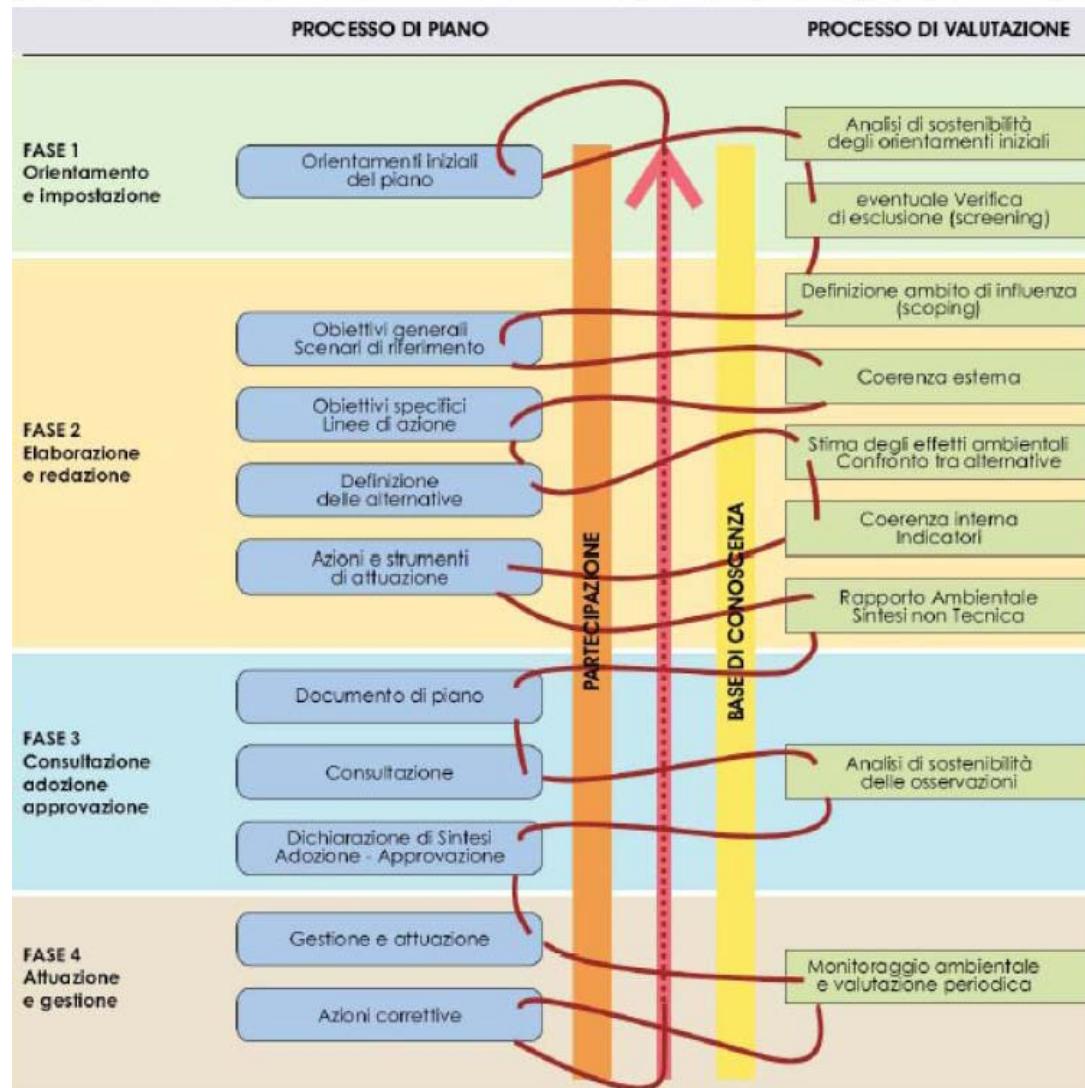
Lo svolgimento è stato quindi attuato :

- nel rispetto del D.Lgs 152/2006 e successive mod./integr. 284/06 e 4/2008
- soprattutto con un continua interfaccia con l’avanzamento dell’elaborazione del Documento di Piano secondo il procedimento indicato dalla Del. Cons. Regione Lombardia 13/03/07, successivamente integrata fino all’ultima DGR 8/10971 del 2009.

## Schema generale – valutazione ambientale VAS secondo regione Lombardia

<i>Fase del DdP</i>	<i>Processo di DdP</i>	<i>Valutazione Ambientale VAS</i>
<b>Fase 0 Preparazione</b>	P0. 1 Pubblicazione avviso di avvio del procedimento <sup>1</sup> P0. 2 Incarico per la stesura del DdP (PGT) P0. 3 Esame proposte pervenute ed elaborazione del documento programmatico	A0. 1 Incarico per la redazione del Rapporto Ambientale A0. 2 Individuazione autorità competente per la VAS
<b>Fase 1 Orientamento</b>	P1. 1 Orientamenti iniziali del DdP (PGT)	A1. 1 Integrazione della dimensione ambientale nel DdP (PGT)
	P1. 2 Definizione schema operativo DdP (PGT)	A1. 2 Definizione dello schema operativo per la VAS, e mappatura dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico coinvolto
	P1. 3 Identificazione dei dati e delle informazioni a disposizione dell'ente su territorio e ambiente	A1. 3 Verifica delle presenza di Siti Rete Natura 2000 (sic/zps)
<b>Conferenza di valutazione</b>	<b>avvio del confronto</b>	
<b>Fase 2 Elaborazione e redazione</b>	P2. 1 Determinazione obiettivi generali	A2. 1 Definizione dell'ambito di influenza (scoping), definizione della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale
	P2. 2 Costruzione scenario di riferimento e di DdP	A2. 2 Analisi di coerenza esterna
	P2. 3 Definizione di obiettivi specifici, costruzione di alternative/scenari di sviluppo e definizione delle azioni da mettere in campo per attuarli	A2. 3 Stima degli effetti ambientali attesi A2. 4 Valutazione delle alternative di p/p A2. 5 Analisi di coerenza interna A2. 6 Progettazione del sistema di monitoraggio A2. 7 Studio di Incidenza delle scelte del piano sui siti di Rete Natura 2000 (se previsto)
	P2. 4 Proposta di DdP (PGT)	A2. 8 Proposta di Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica

Il processo di continua e sistematica interazione tra VAS e Piano è sintetizzato da una notissima quanto efficace visualizzazione:



Riferendoci agli ambiti d'analisi di sostenibilità di cui al sempre valido **Manuale Operativo VAS UE 1998** è stata selezionata la **casistica di tematiche ambientali** per le quali è stata condotta in 1' fase una indagine ricognitiva, avvalendosi di puntuali indagini e elaborazioni locali di settore già svolte . Tra queste merita particolare attenzione la **"Relazione sullo Stato dell'Ambiente Comune di Gallarate- progetto Agenda 21" del 2007.**

Le tematiche corrispondenti ai diversi connotati ambientali del territorio del P.G.T. in relazione ai citati criteri di sostenibilità sono state conseguentemente sintetizzate nella sotto casistica elencata per le quali nelle pagine successive si riportano sintetiche conclusioni.

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 agroflorofaunistica
6A	tematica geologica / idrogeologica / freatica idrografica
7A	tematica paesaggistica, architettonica e culturale
8A	tematica atmosferica

## 1 A - Tematica Energetica



“Nel territorio comunale non sono presenti impianti di cogenerazione né è presente diffusione di impianti solari termici per riscaldamento o produzione acqua calda sanitaria né impianti fotovoltaici, non essendo in essere in passato nelle normative locali alcun incentivo o agevolazione per utenti e installatori.

Sono in corso 2 cantieri che prevedono ricorso a fonte geotermica (mediante scambio termico con acqua di falda a profondità di circa 50,00 m.)

Come da diffusa tendenza nazionale va necessariamente considerato un trend di aumento dei consumi elettrici residenziali a causa di una più consistente utilizzazione di elettrodomestici (in particolare per climatizzazione degli ambienti).

A tutt’oggi comunque consumi energetici rilevanti e critici restano connessi al traffico veicolare.

## 2 A - Tematica estrattiva/smaltimento rifiuti, liquami, bonifiche



Ripresa zenitale dell'impianto di depurazione di reflui fognari di Sant'Antonino Ticino a cui affluisce il Torrente Arno e la rete idrica minore locale

Non è presente sul territorio comunale alcuna attività estrattiva e neppure specchi d'acqua con l'eccezione dei vasconi (di riempimento temporaneo-occasionale) per contenimento d'esondazione del torrente Arno (settore Nord Est del territorio comunale).

Per i rifiuti esistono 2 centri di raccolta comunali ubicati rispettivamente in via Aleardi e via per Besnate + un centro di compostaggio sito a confine col Comune di Cassano Magnago, (questo per materiali di origine vegetale) .

La raccolta è gestita dall'A.M.S.C. spa e, non essendo presenti impianti di trattamento nel comune, per i rifiuti indifferenziati si fa ricorso all'inceneritore ACCAM di Busto A. ed alla discarica ECONORD di Gorla Minore.

I riscontri effettuati in sede di "agenda 21 locale" hanno evidenziato una produzione con trend decrescente ed una soddisfacente raccolta differenziata.

Sussiste il problema della bonifica di aree produttive dismesse per le quali, di prassi, si procede con piani di indagine e successiva bonifica all'atto di istanza di riedificazione.

I siti inquinati (peraltro non numerosi e riconducibili alle aziende dismesse) risultano accertati in base all'anagrafe ex. art. 17 DM 471/99 e art. 17 DL 22/97.

Sussiste l'esigenza del completamento dell'assetto fognario, peraltro limitato in quanto oltre il 95 % degli edifici risulta allacciato alla rete fognaria che confluisce in collettore consortile con recapito finale dei reflui in depuratore di S.Antonino Ticino ove il trattamento viene esteso ai fanghi, essendo in previsione impianto di essiccazione (trattamento da terzo stato)

### 3 A - Tematica rischio d'incidentalità rilevante



Risultano solo 2 presenze oggetto di rischio R.I.R. ex D.lgs 334/99:

- azienda Dow Italia srl al confine con il Comune di Cardano al Campo (art. 8)
- deposito di materiale militare nella Caserma dell'Aviazione (art.6)
- possibile rischio (da verificare) connesso a trasporti su strada a destinazioni citate ed eventuali altre in comuni limitrofi

#### 4 A - Tematica inquinamento acustico, elettromagnetico e luminoso



Barriere di contenimento delle emissioni acustiche della A8 nell'attraversamento dell'abitato di Gallarate



Sussiste il problema dell'edificazione residenziale e dei relativi servizi pubblici esistente nelle fasce di pertinenza per le infrastrutture ferroviarie e autostradali ed extraurbane principali che interessano entrambe centralmente la città.

Poiché il comune di Gallarate si configura quale nodo infrastrutturale di rilevanza crescente trattasi di evitare sia l'aggravamento di ambiti urbani non inquinati fonicamente, sia soprattutto di promuovere un necessario risanamento delle aree ove sussiste superamento delle soglie limite.

Il traffico aereo dell'aeroporto di Malpensa interessa attualmente il settore Nord-Ovest del territorio (frazione Moriggia)

Per quanto attiene all'emissione di campi elettromagnetici da elettrodotti aerei (ubicazione con relativa potenza) in sede della recente dettagliata indagine di Agenda 21 sullo stato dell'ambiente non è stato reperito alcun dato.

## 5 A – Agro-floro-faunistica



**Visuale della macchia boschiva presente nel settore Nord-Ovest del territorio comunale**



**Sedime destinato al contenimento dell'esondazione del Torrente Arno passibile di mirata valorizzazione naturalistica**

Il settore primario ha nel territorio del comune una incidenza limitata in termini di numero di aziende, di addetti e di incidenza economica con produzione agricola per oltre 2/3 dedita a coltivazioni cerealicole, comunque da preservare da ulteriori erosioni edificatorie.

L'urbanizzazione diffusa ha di fatto investito la quasi totalità del territorio di pianura mentre nel settore collinare Nord Ovest sussistono ambiti agricoli frazionati di tipo F (fertile).

Esiste una proposta di caratterizzazione naturalistica tramite colture e vegetazione compatibile con i livelli differenziati di esondazione nelle aree dei vasconi di contenimento delle acque del torrente Arno.

Le macchie boschive ubicate nel settore Nord Ovest, come tutto il contesto della brughiera presentano alterazione della flora originaria sostituita da essenze infestanti (*robinia pseudoacacia*) con rarefazione della consistenza della fauna e riduzione della biodiversità.

Per la fauna potenzialmente potrebbe sussistere parte della consistente biodiversità animale del Parco del Ticino (in quanto oltre 4 milioni di mq del territorio comunale ne fanno parte) ma in realtà le barriere infrastrutturali (viarie e ferroviarie) ne inibiscono diffusione o significativa presenza.

## 6 A - Tematica geologica/idrogeologica/freatica/idrografica



Alveo del Torrente Arno nel settore Nord del territorio comunale ove risultano riconoscibili e sufficientemente mantenute le originarie specifiche connotazioni naturali



Gli elementi di pericolosità/vulnerabilità del territorio comunale sono relativi principalmente all'ambito geotecnico (aree caratterizzate da forte variabilità dei parametri geomecanici ed a portanza dei terreni nell'ambito delle profondità di interesse fondazionale), all'ambito idrogeologico (aree a bassa soggiacenza della falda) ed all'ambito idraulico.

Gli acquiferi captati nel territorio del Comune di Gallarate presentano mediamente caratteristiche idrochimiche da buone ad accettabili: in base ai disposti del D.lgs. 152/2006, 4 pozzi risultano in classe 1 (impatto antropico nullo o trascurabile, con pregiate caratteristiche idrochimiche), 6 pozzi in classe 2 (impatto antropico ridotto e sostenibile sul lungo periodo, con buone caratteristiche idrochimiche), 6 pozzi in classe 3 (impatto antropico significativo, con caratteristiche idrochimiche generalmente buone, ma con alcuni segnali di compromissione) e 5 pozzi in classe 4 (impatto antropico rilevante, con caratteristiche idrochimiche scadenti).

Il bilancio idrico evidenzia una sostanziale situazione di equilibrio e sostenibilità del rapporto prelievi/ricarica. Periodi siccitosi di una durata possono limitare la disponibilità della risorsa idrica causando abbassamenti dei livelli piezometrici nei pozzi poco profondi captanti la falda superficiale.

Dal punto di vista idrografico si rilevano solo alcune criticità in corrispondenza di alcuni attraversamenti del Torrente Sorgiorile. (estratto da studio Geologico 2010)

## 7 A - Tematica paesaggistica, architettonica e culturale

Il territorio del comune è per gran parte interessato dal Parco del Ticino ed è pertanto sottoposto al tutela ambientale come da normativa dello stesso. Sussiste presenza oltre al nucleo antico principale di 4 nuclei minori: Crenna, Caiello, Cedrate ed Arnate che pure necessitano di tutela e soprattutto riqualificazione compatibile dell'intorno.

Costituiscono elementi caratteristici del paesaggio urbano e "memorie" da preservare ed integrare nel contesto anche diffusi elementi e manufatti minori comunque da repertoriare e valutare .

Restano suscettibili di valutazione e possibile recupero (ove significativo e praticabile anche in misura parziale e paradigmatica) l'opera muraria e le connotazioni delle tipologie produttive del secolo scorso.

La problematica del recupero sul piano paesaggistico delle aree agricole e la sua integrazione con il sistema a verde a Sud Est e Nord Ovest dell' abitato rappresenta un'esigenza avvertita ed un obiettivo da perseguire prioritariamente."

Le considerazioni conclusive di cui al paesaggio naturale sono riportate in calce alla scheda della tematica 5° (tema agro-floro-faunistico)

### TESTIMONIANZE DEI BENI STORICI E CULTURALI DI GALLARATE

#### EDIFICI RELIGIOSI

**Basilica di S. Maria Assunta** (Piazza Libertà), l'antica chiesa del XIV secolo fu demolita nel 1854 e ricostruita nel 1861 dall'arch. Giacomo Moraglia , il campanile originario del 1454; all'interno due tele raffiguranti lo sposalizio della Vergine del Morazzone e la natività della Vergine, attribuita a D.Crespi

**Chiesa di S. Pietro** (Piazza Libertà), monumento nazionale in stile romanico-lombardo realizzata dai maestri campionesi nel XII sec., viene restaurata nel 1877 e nel 1911; gli affreschi e le decorazioni dell'abside sono del 1900.

**Chiostro di S. Francesco** (Via del Borgo Antico), risale al XIII secolo restaurato nel 1911, faceva parte di un convento francescano poi soppresso, gli archi a sesto acuto sono retti da esili colonne, è sede della società gallaratese di studi patrii

**Chiesa di S. Antonio Abate** edificio ricostruito nel '700 e restaurato negli anni '60 si trova all'interno dell'ospedale, gli affreschi settecenteschi sono opera del pittore Biagio Bellotti

**Chiesa della Madonna in Campagna** (Via Milano) costruita nel 1602, la facciata è del 1855.

**Chiesa di S. Giorgio** (Cedrate ) è stata ricostruita nella prima metà dell'800 ospita affreschi del 400 e del 500.

**Chiesa di S.Zenone** (Crenna), anteriore al '500, ricostruita nel 1799

#### VILLE, PALAZZI E CASTELLI

**Palazzo del Broletto** (Via Cavour) edificio del XVII secolo già sede conventuale degli Umiliati dal 1861 è sede di uffici comunali.

**Castello dei Visconti di Jerago** (frazione Ca' Tello) costruito nel XV secolo sulla sommità della collina che domina la valle del torrente Arno, conserva l'impianto originario a quadrilatero con corte centrale e torre rivolto a mezzogiorno

**Castello dei Visconti di Crenna** (frazione Crenna) costruito tra il XIV e il XVII secolo su uno sperone alluvionale del torrente Arno, l'antica fortezza medioevale ha assunto il carattere di villa

#### ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE

**Ex manifattura Cesare Macchi** (Via del Lavoro) pur totalmente riutilizzata e frazionata mantiene i caratteri linguistici originari, completano il comparto un gruppo di case operaie di notevole qualità architettonica

**Ex manifattura Maino** (Via Varese) parzialmente riutilizzata, le facciate interne e parte di risvolto sono in mattoni a vista realizzati con argille ferrose di origine locale

**Ex manifattura Bellora** (C.so Leonardo da Vinci) parzialmente riutilizzata, alternanza di parti in mattoni e intonacate di bianco formano l'effetto decorativo della facciata

**Ex industria tessile Carminati** (Via Varese) parzialmente riutilizzata, costruzione degli anni '30 in stile eclettico

**Manifattura Cantoni** (Via Matteotti- Via Cantoni) l'insieme di torri e di edifici forma un insieme assimilabile a castello del lavoro

**Tessitura Bassetti** (Via Novara) architettura industriale con edifici a schiera tradizionali, facciate di mattoni a vista, l'intonaco della palazzina degli uffici è arricchito da elementi decorativi

#### MUSEI

**Museo della Società Gallaratese di Studi Patrii** sezione preistorica e romana e pinacoteca

Museo d'arte sacra della Collegiata

Museo della Tecnica e del Lavoro M.V. Agusta

Museo "il Chiostrino"

**Civica galleria di Arte Moderna** – raccolta di opere di arte contemporanea



Presenze Monumentali del centro storico di Gallarate : le centralissime piazze contigue di San Pietro (con l'omonima chiesa) e della Libertà (con la Basilica di Santa Maria Assunta)





**Presenze e memorie storiche nel nucleo antico della frazione di Crenna : Castello dei Visconti di Crenna**



**Presenze e memorie storiche nel nucleo antico della frazione di Crenna : piazza della Repubblica con la Chiesa di San Zenone e l'affaccio in direzione Sud-Est sull'abitato di Gallarate**





**Memorie storiche: settecentesca cappella del Lazzaretto ubicata in fregio all'omonima via**



**Nucleo antico della frazione di Caiello : Piazza Diaz e Chiesa di S.Eusebio**



**Nucleo antico della frazione di Cedrate: Piazza S. Giorgio con l'omonima chiesa e il contesto**



**Nucleo antico della frazione di Arnate: Chiesa di S. Nazaro e Celso ed il suo contesto**





**Connotazioni paesaggistiche e manufatti minori:  
filari arborei di V.le dei Tigli**



**Scarpata erbosa e contesto collinare a verde della  
Via Nascimbene**



**Cappella della “Madonna delle Nevi” ad  
Arnate, oggetto di frequentata devozione**

## 8 A - Tematica atmosferica



Ripresa satellitare della “conca padana” la cui morfologia favorisce la persistenza e la concentrazione di inquinanti atmosferici



L'asse autostradale dell'A8 fonte di diffusione di inquinanti da combustione veicolare



“La qualità dell’aria è monitorata in continuo nei territorio comunale tramite una sola centralina fissa (Gallarate, P.zza S.Lorenzo) e nei comuni contermini (Busto A. via Magenta, Busto A. via Novara, Somma Lombardo di cui le prime 3 di gestione ARPA e l’ultima da parte di Malpensa).

INQUINANTE		CARATTERISTICHE	PRINCIPALI SORGENTI
biossido di zolfo	SO <sub>2</sub>	irritante, da luogo a patologie delle vie respiratorie attivando processi infettivi acuti e cronici	riscaldamento e centrali ter-moelettriche
particolato fine	PM <sub>10</sub>	per il loro ridottissimo diametro (inferiore a 10 millesimi di mm), sono in grado di penetrare nelle vie aeree profonde, introducendo composti tossici costitutivi, con conseguente rischio tossicologico molto elevato	particelle provenienti in prevalenza da processi di combustione
Ossidi di azoto: -biossido d'azoto -monossido d'azoto	NO <sub>x</sub> : NO <sub>2</sub> NO	irritano le mucose, provocando disturbi alle vie respiratorie profonde, con predisposizione a infezioni ed insorgenza di alterazioni delle funzioni polmonari (bronchiti croniche, asma ed enfisema polmonare)	impianti termici, traffico auto-veicolare, centrali ter-moelettriche, attività produttiva e zootecniche
monossido di carbonio	CO	arresta la capacità di trasporto di ossigeno nel sangue	traffico auto veicolare
Ozono	O <sub>3</sub>	determina disturbi alla respirazione e aggravando episodi di asma, risultando dannoso alla vegetazione con cali di rese in colture agricole e defogliazione boschiva	originato in presenza di luce solare e ossidi di azoto
idrocarburi non metanici (benzene e affini)	NMHC	per taluni sono comprovati marcati effetti cancerogeni ( idrocarburi policiclici aromatici)	traffico auto veicolare
polveri totali sospese	PTS	irritante nelle vie respiratorie, con composti tossici potenzialmente cancerogeni	particelle solide o liquide aero-disperse di provenienza naturale (erosione del suolo) che antropica (combustione)

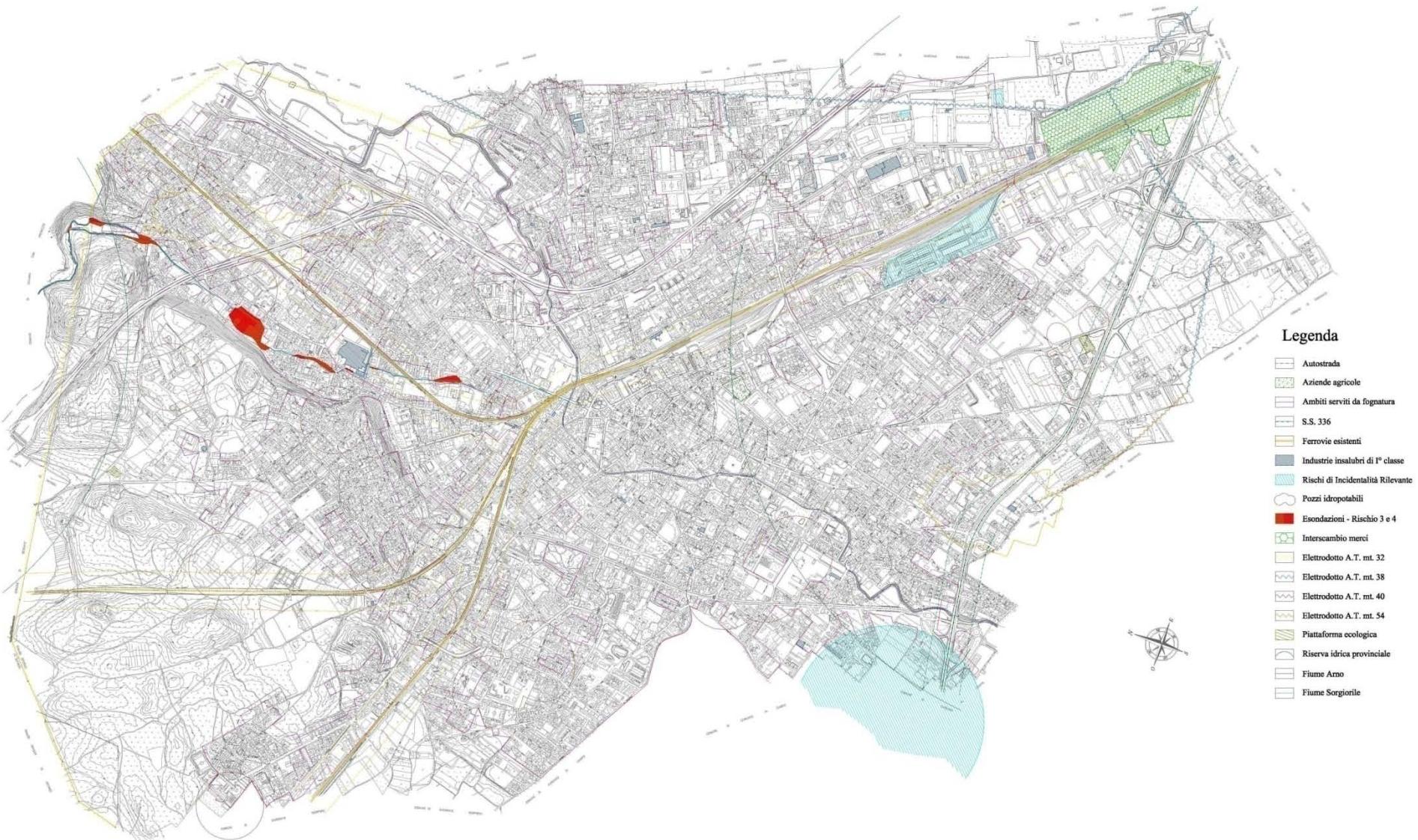
Sulla base dei dati riassuntivi le principali emissioni di inquinanti atmosferici hanno riguardato il PM<sub>10</sub> (polveri sottili), NO<sub>2</sub> (ossidi di azoto) e O<sub>3</sub> (ozono). Attenzione particolare meritano che le fonti di formazione del particolato (PM<sub>10</sub>)

A conclusione della elaborazione di cui alla fase di orientamento si riassumono i quadri riassuntivi delle:

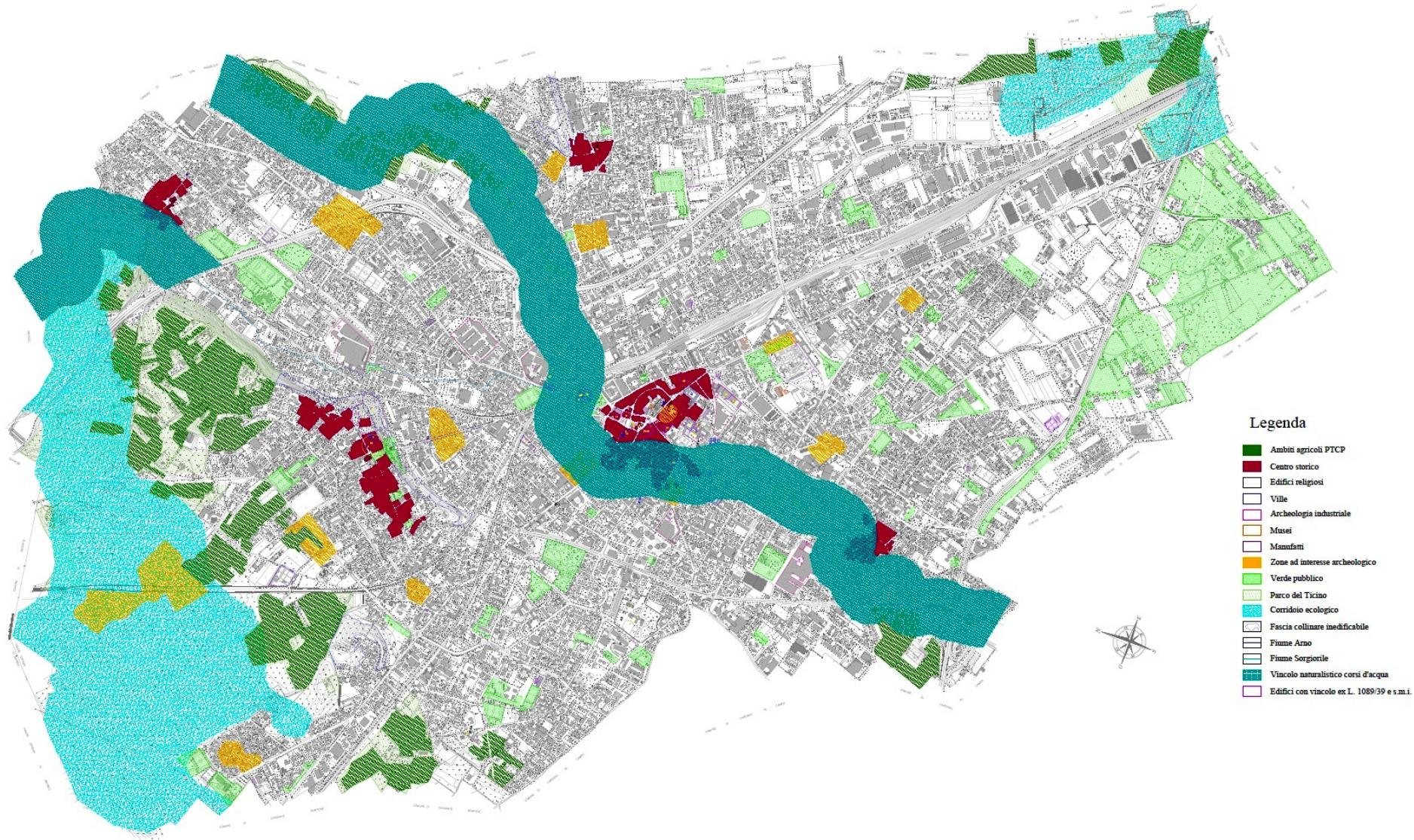
- **Vulnerabilità esistenti riscontrate**
- **Principali valenze ambientali, storiche – paesaggistiche**
- **Criticità indotte da piani e programmi**

E' stata quindi svolta una prima sintesi degli obiettivi e scenari del PGT sulla base del Documento Preliminare di Piano, cui è seguita la definizione degli ambiti di influenza ("scoping") e della portata delle informazioni da includere nel rapporto ambientale

## Criticità e vulnerabilità esistenti riscontrate



## Principali valenze ambientali e storiche accertate



Legenda

- Ambiti agricoli PTCP
- Centro storico
- Edifici religiosi
- Ville
- Archeologia industriale
- Musei
- Mamfati
- Zone ad interesse archeologico
- Verde pubblico
- Parco del Ticino
- Corridoio ecologico
- Fascia collinare inedificabile
- Fiume Arno
- Fiume Sorgorile
- Vincolo naturalistico corsi d'acqua
- Edifici con vincolo ex L. 1089/39 e s.m.i.

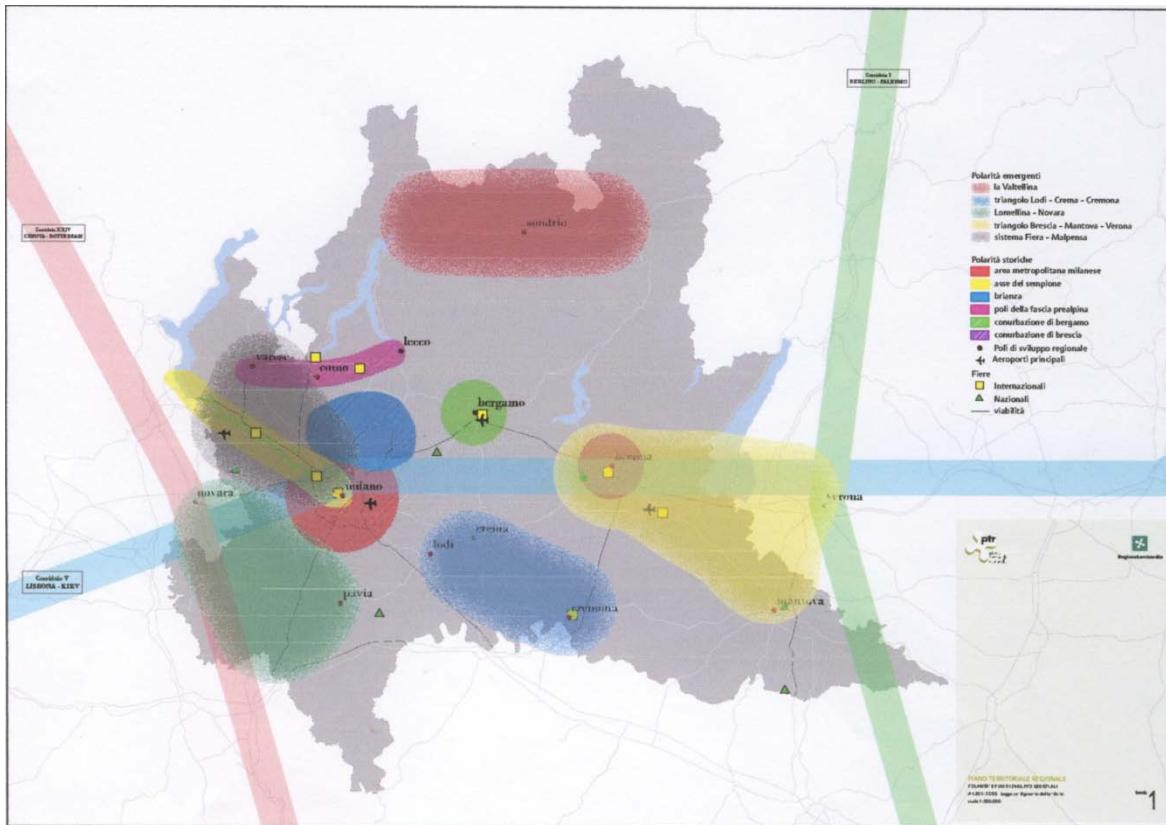
## Criticità indotte da Piani e Programmi presenti e/o in atto al 2008 (Documento Preliminare di Piano)



Una fase conclusiva del procedimento VAS è costituita dall' **analisi di coerenza esterna** che si sviluppa in senso:

- **verticale** (dimensione riferita propriamente a scale amministrative/gestionali e non intesa quindi in senso gerarchico)
- **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. (Piani Regolatori Generali PRG; Piani di Governo del Territorio PGT di Comuni confinanti: Cassano Magnago, Cavaria con Premezzo, Besnate, Arsago Seprio, Casorate Sempione, Cardano al Campo, Samarate, Busto Arsizio; Piano di zonizzazione acustica; Studio d'individuazione del reticollo idrico minore; Piano Urbano del Traffico PUT; Piano Urbano della Mobilità).

**Nel Primo caso (cioè a livello verticale)** si avrà un riferimento esteso ad area vasta (al PTR, al PTCP della Provincia di Varese, al PTA Malpensa e al PTCP del Parco Lombardo della Valle del Ticino) che di contesti intercomunali o di settore (Piano Regionale della qualità dell'aria PRQA; Piano provinciale per la gestione integrata dei rifiuti – per la provincia di Varese; Piano di indirizzo forestale PIF; Piano Faunistico Provinciale) ma anche a programmi e progetti infrastrutturali di ampia portata, quale il progetto della Autostrada Pedemontana e i programmi elvetici Sempione Lötschberg ed Alp Transit S. Gottardo, i progetti europei dell'Autostrada BREBEMI TEN T n°6 n°24, i programmi di sviluppo del Sistema Dirigenziale di Malpensa, del Centro Fieristico di Rho-Pero dell'EXPO Milano 2015, di HUPAC Intermodal SA



PTR – Documento di Piano (approvato Del. GR 6447 del 16/01/2008).  
Elaborato cartografico “Polarità e Poli di sviluppo regionale”



#### INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

- ✈ Aeroporti
- ─ Infrastrutture viarie - in progetto
- ━ Infrastrutture ferroviarie - in progetto

#### INFRASTRUTTURE PER LA PRODUZIONE E IL TRASPORTO DI ENERGIA

##### Parco idroelettrico - Potenza installata

- fino a 10 MW
- da 11 a 50 MW
- da 51 a 100 MW
- da 101 a 500 MW
- da 501 a 1040 MW

##### Parco Termoelettrico - Potenza installata

- fino a 50 MW
- da 51 a 150 MW
- da 151 a 780 MW
- da 781 a 1840 MW

##### Elettrodotti alta tensione

- 132 kV
- 220 kV
- 400 kV

#### INFRASTRUTTURE PER LA DIFESA DEL SUOLO

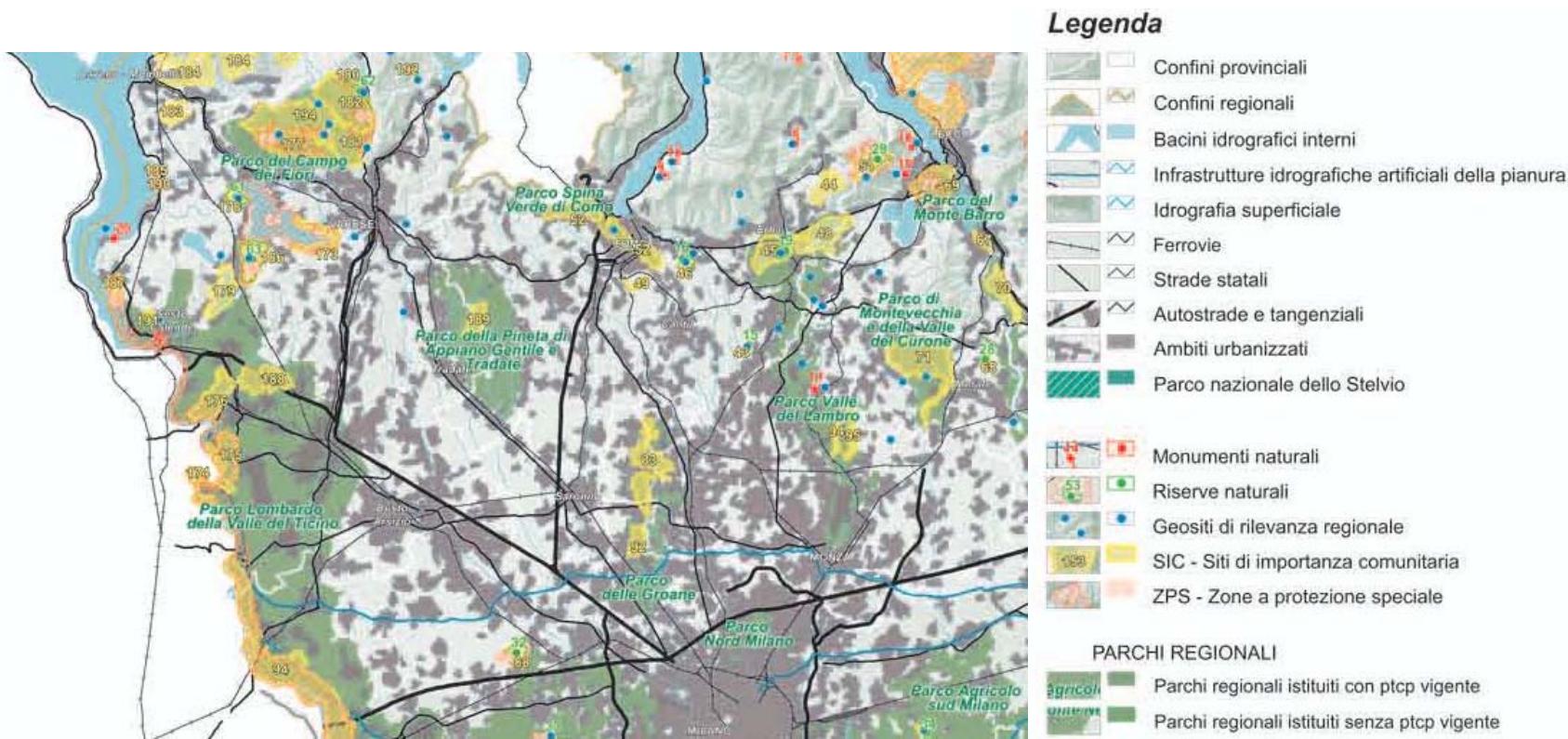
##### Bacino Lambro - Seveso -Olona

##### Parchi naturali

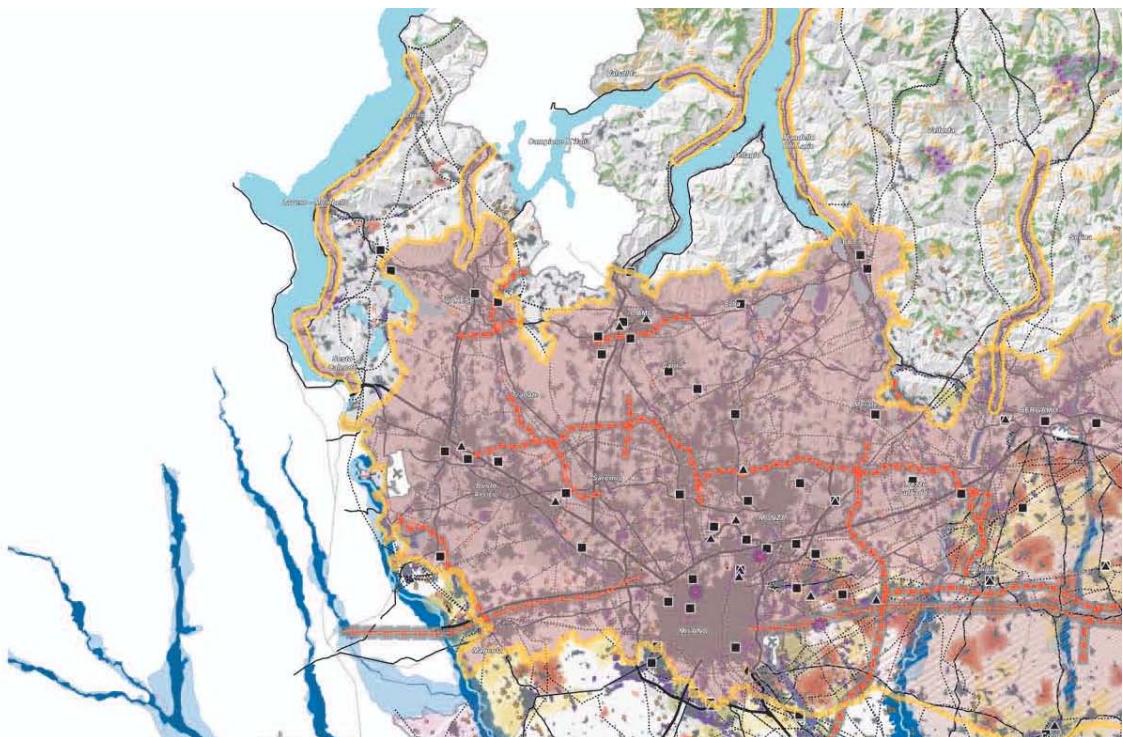
##### Parchi regionali e nazionali

PTR – Documento di Piano (approvato Del. GR 6447 del 16/01/2008).

Estratto di cartografia “Infrastrutture prioritarie per la Lombardia” che presenta per il Gallaratese alcune incongruenze (non recepite da PTCP della Provincia di Varese)



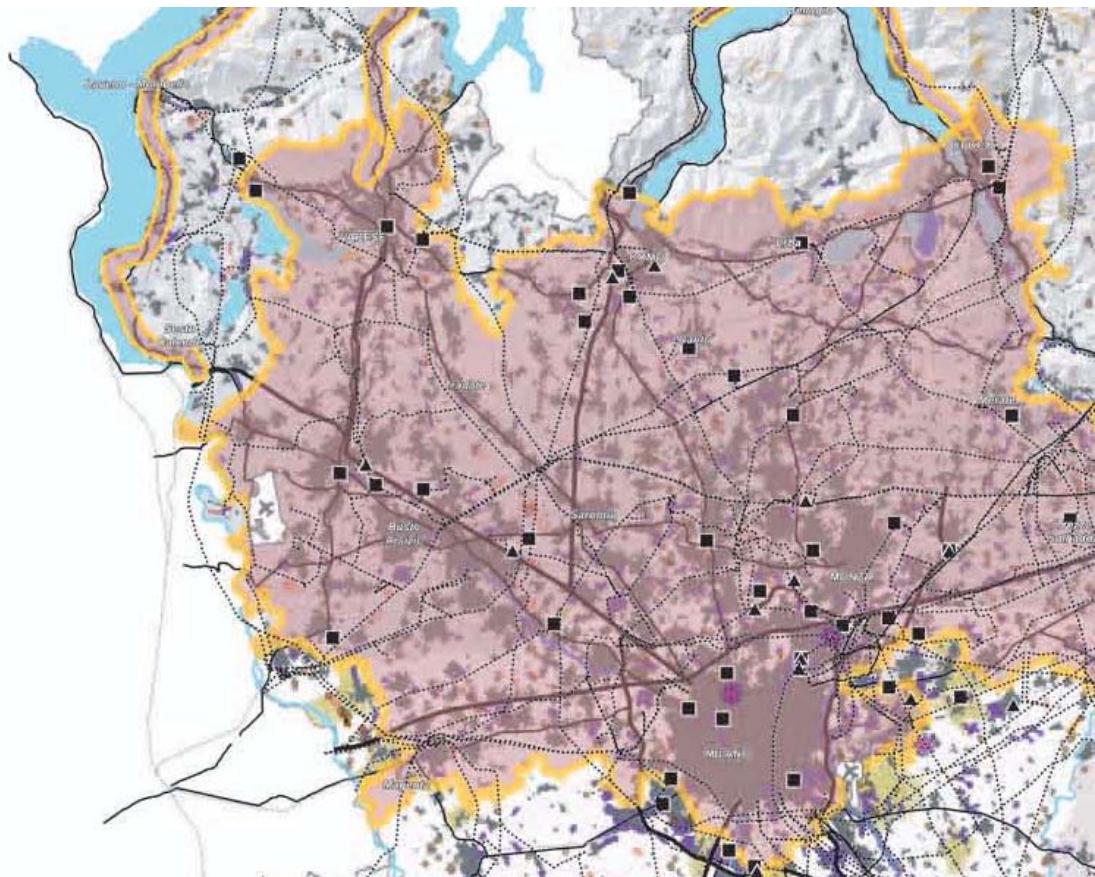
PTR – Piano Paesaggistico Regionale (approvato Del. GR 6447 del 16/01/2008).  
 Estratto cartografico dell’elaborato “Istituzioni per la tutela della natura”



## 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 destrutturata - [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]
- Eletrodotti - [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. GR 6447 del 16/01/2008).  
 Estratto cartografico dell'elaborato “Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti e aree di attenzione regionale”.

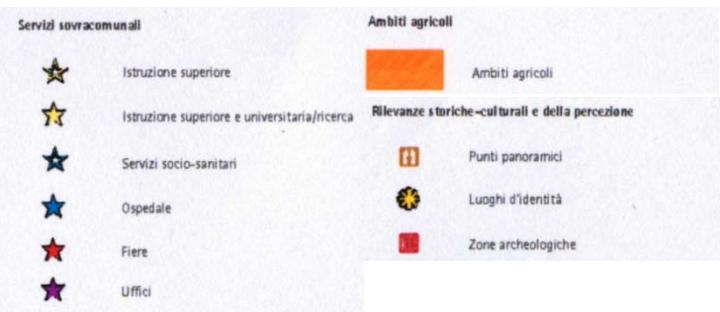
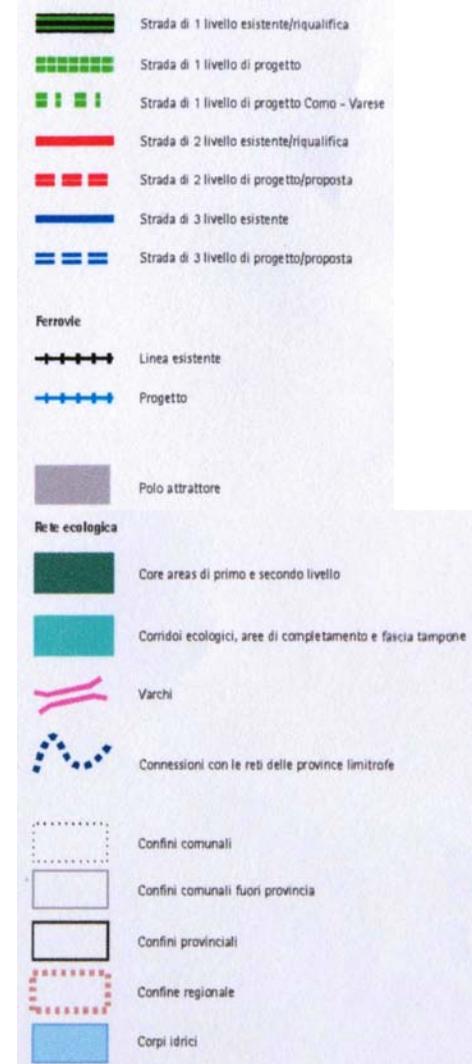
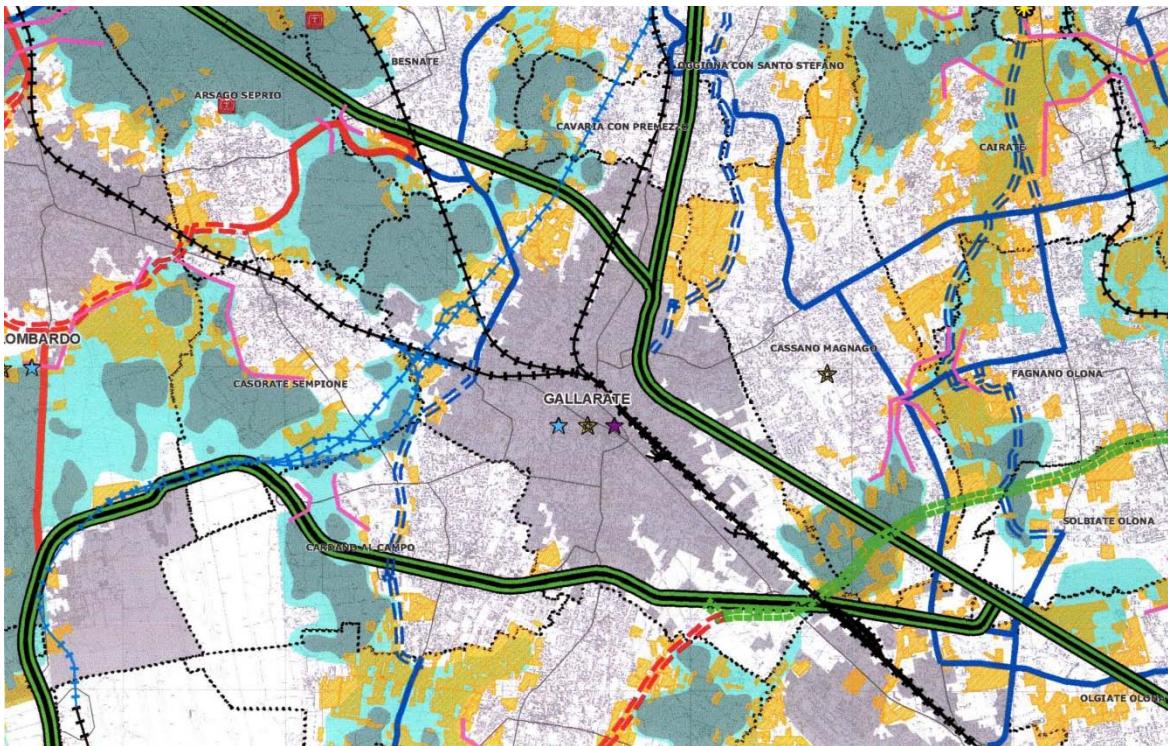


2. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA PROCESSI DI URBANIZZAZIONE, INFRASTRUTTURAZIONE, PRATICHE E USI URBANI

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

PTR – Piano Paesaggistico Regionale (approvato Del. GR 6447 del 16/01/2008).

Estratto cartografico dell’elaborato “Riqualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale”.

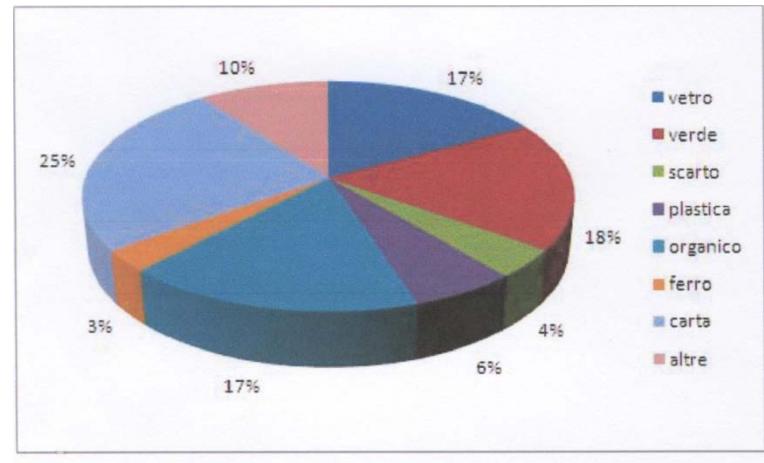
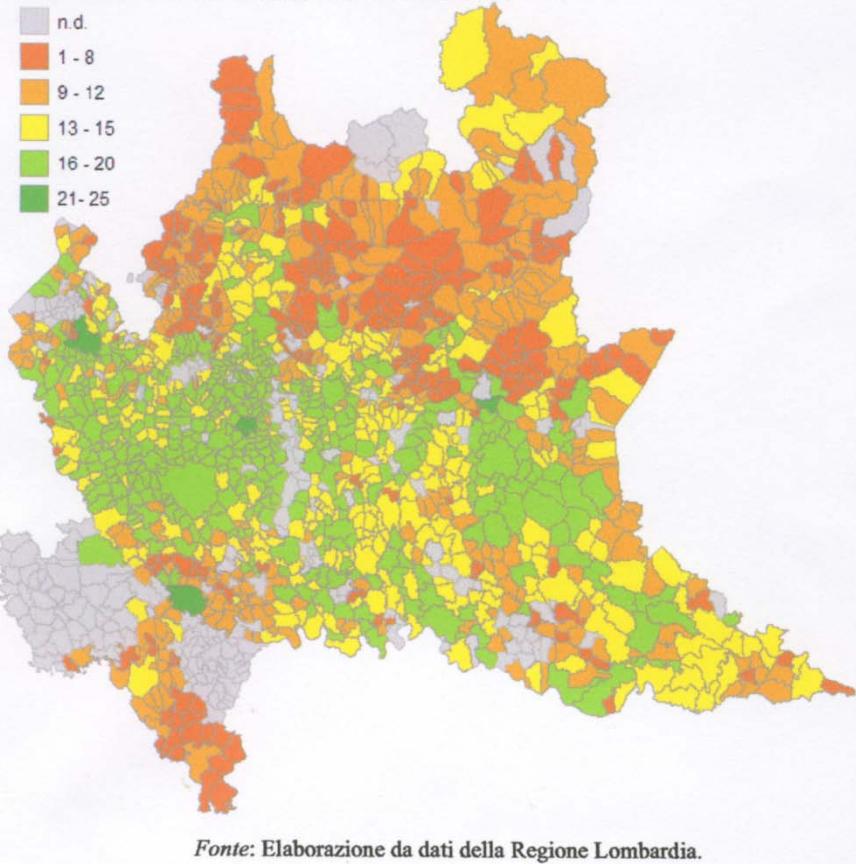


Il PTCP della Provincia di Varese approvato con Del. CP 27/2007, qui sintetizzato mediante estratto della cartografia di sintesi, prevede per il territorio di Gallarate un denso programma di infrastrutturazione stradale e ferroviaria e limitate indicazioni per aspetti paesaggistici e di rischio.



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.

### Numero di servizi di Raccolta Differenziata

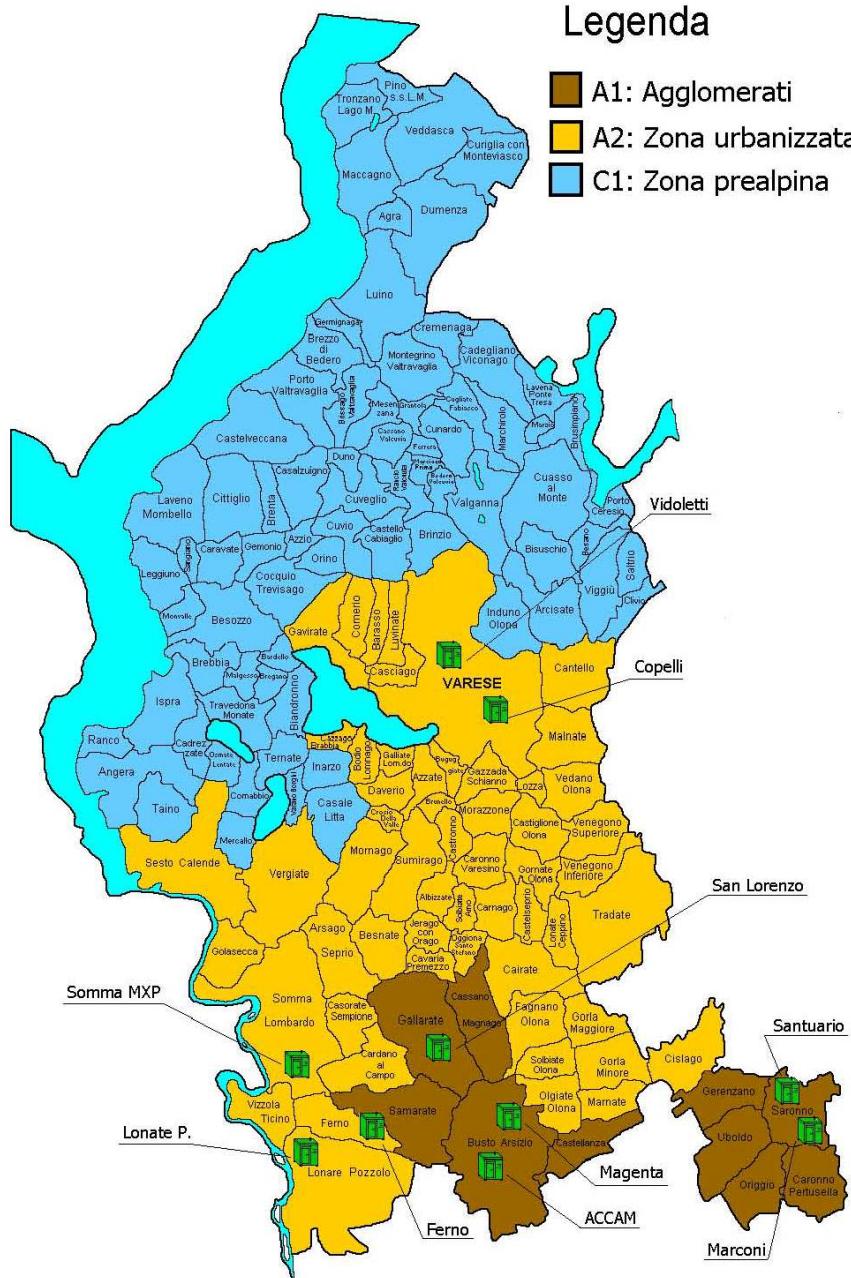


*Fonte:* Elaborazione da dati di ARPA Lombardia, 2005.

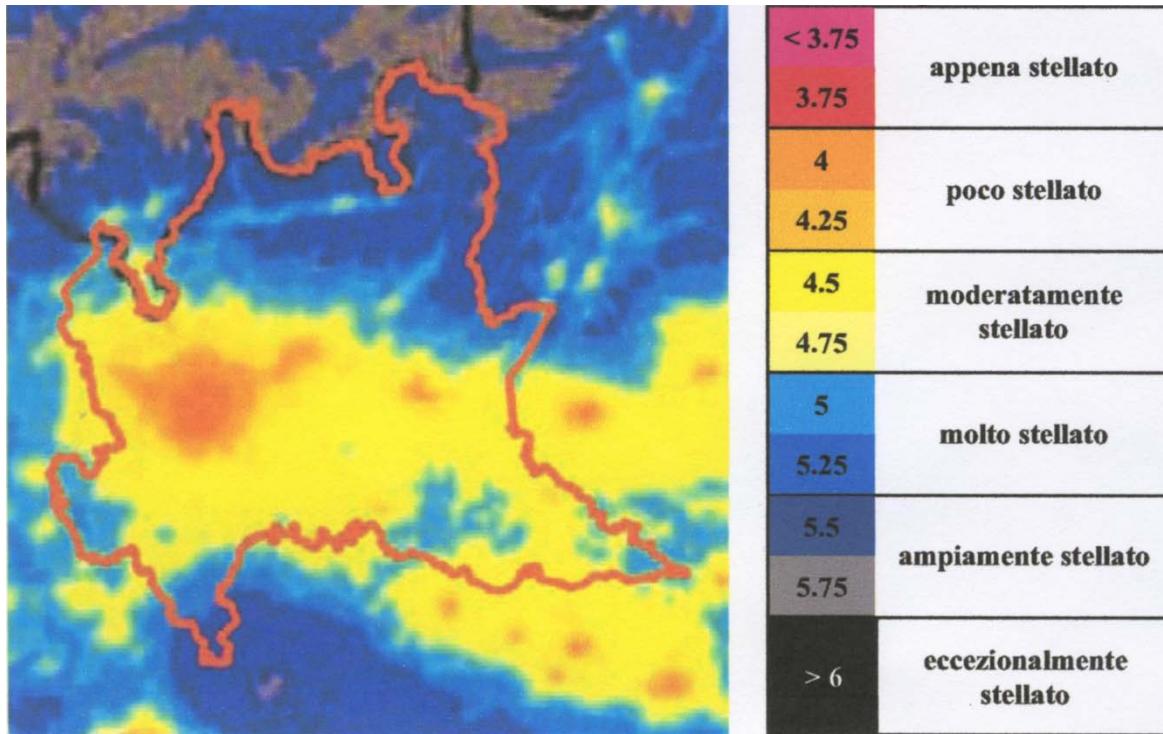
PTR – (approvato Del. GR 6447 del 16/01/2008) VAS.

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.

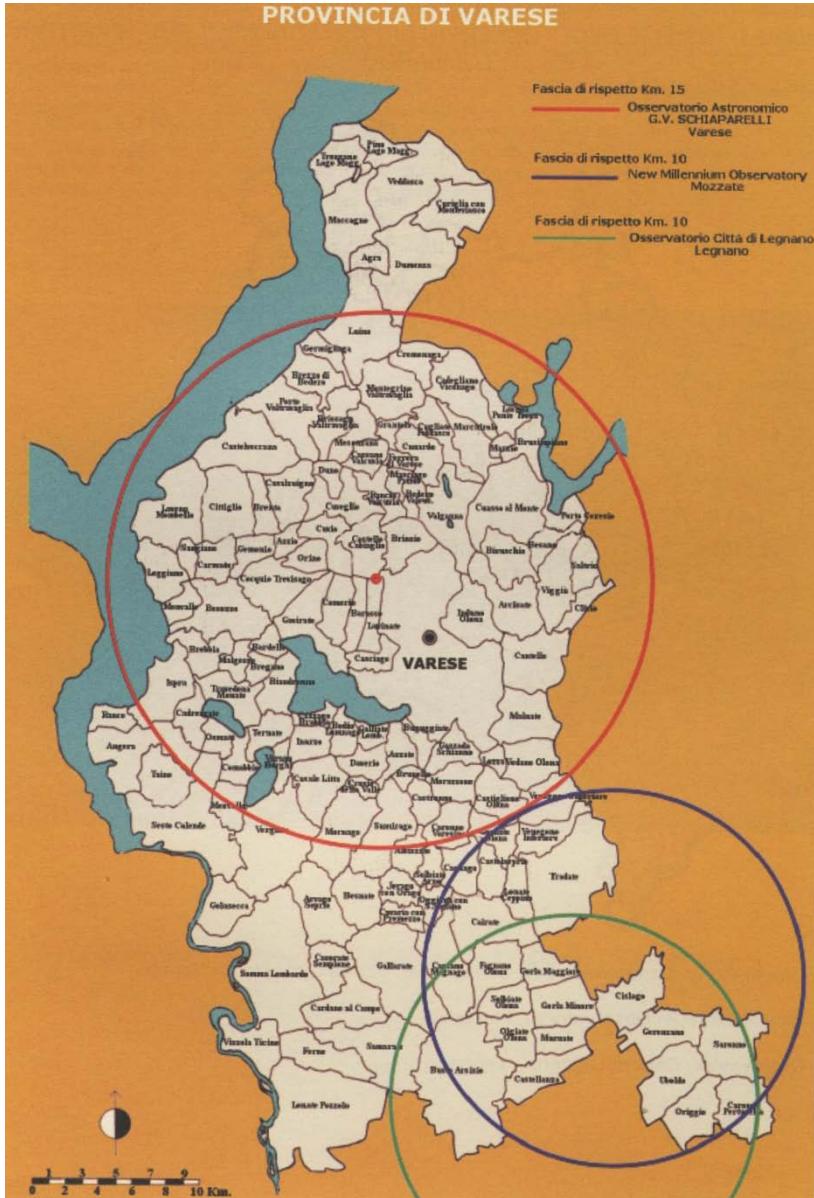
## Localizzazione delle stazioni fisse di misura



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



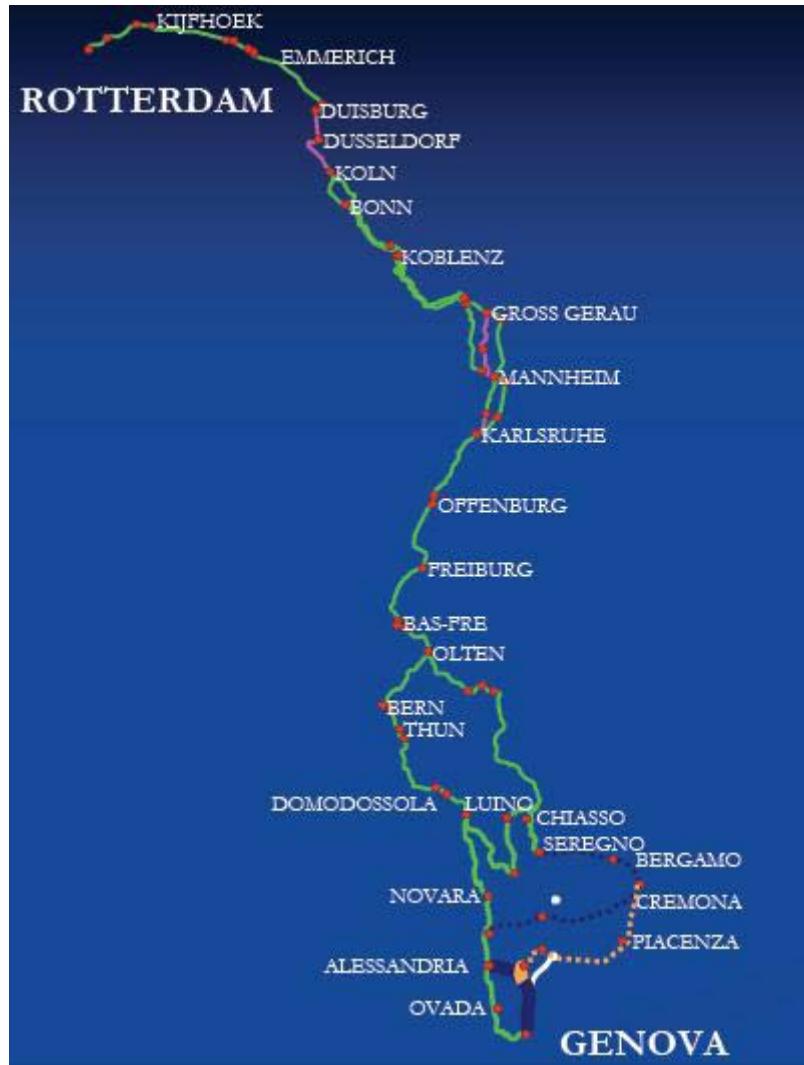
Il presente estratto di VAS di PTR (di cui a rapporto ISTIL 2001), delinea una mappatura della visibilità delle stelle ad occhio nudo da cui risulta la collocazione del Comune di Gallarate in ambiti compresi tra magnitudo 4 e 4,5.



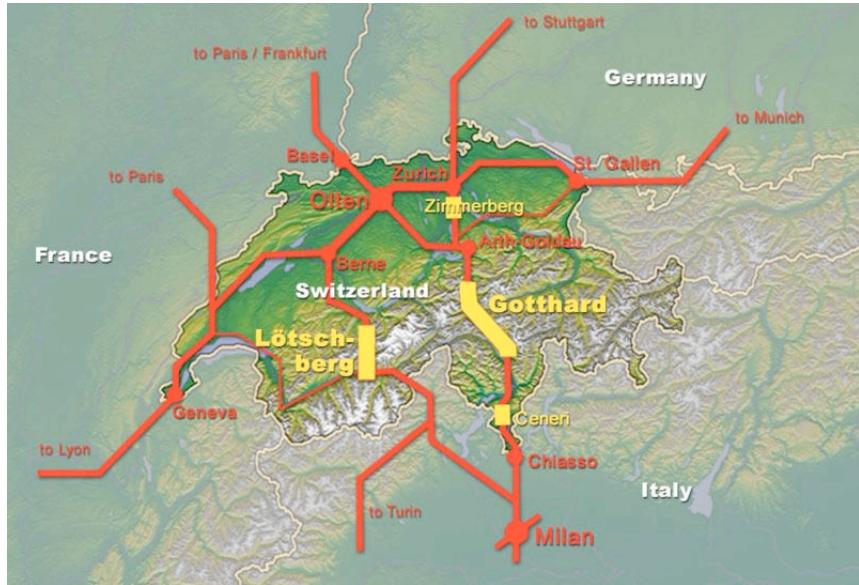
Il Comune di Gallarate in base alla L.R. 17/2000 risulta interessato per la parte sud est del territorio comunale dalle fasce di rispetto degli Osservatori Astronomici di Mozzate e Legnano.

Particolare rilevanza agli effetti del PGT assumono i 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.





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).



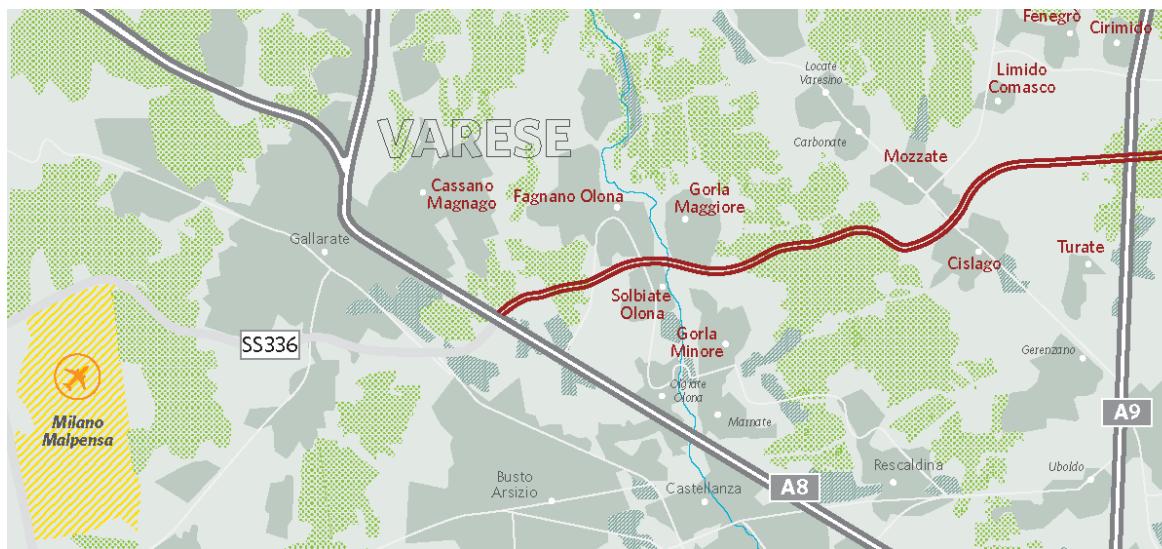
I programmi ferroviari elvetici Alp Transit - S.Gottardo e Sempione – Lötschberg rappresentano assai più di una porzione del più vasto programma UE-TEN T24 (Genova-Rotterdam) in quanto con decorrenza 2017 il traffico pesante su gomma in attraversamento Nord-Sud della Confederazione verrà in toto trasferito su ferro, avvalendosi per l'interscambio intermodale del centro Hupac di Busto A.-Gallarate.



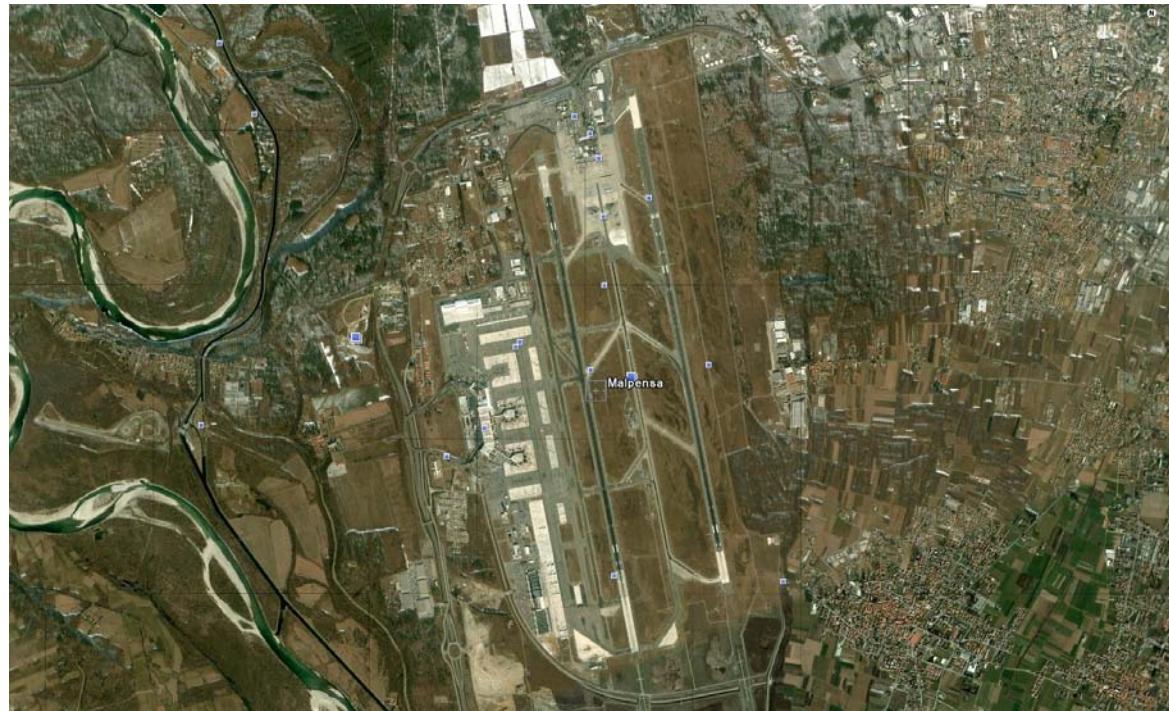
Il Corridoio Europeo n°5 (progetto TEN-T n°6) rappresenta uno dei grandi assi ferroviari ed autostradali dell'UE orientato ad assicurare la connessione di merci e passeggeri tra i paesi occidentali e l'Est Europa.

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.

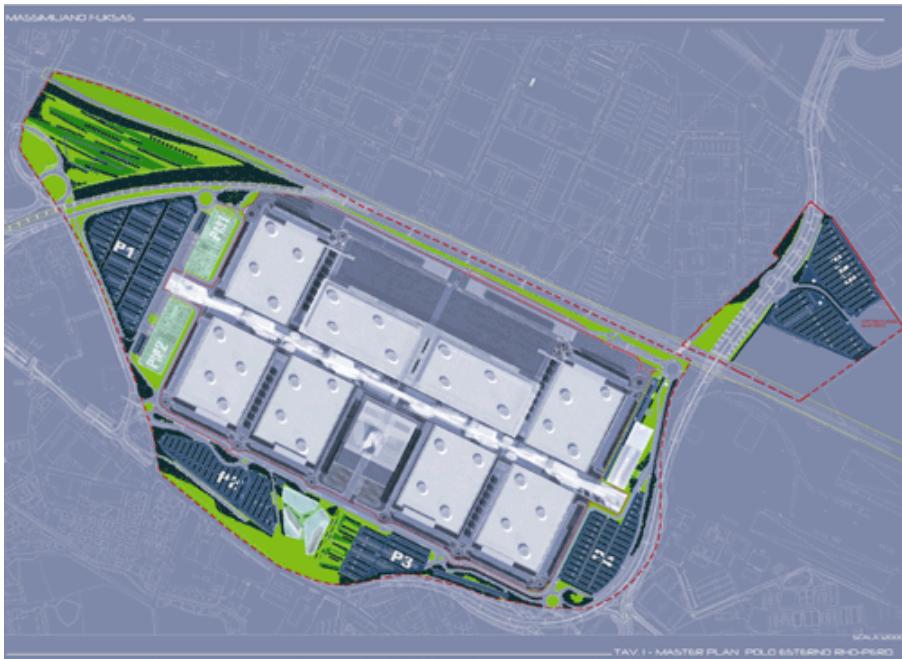
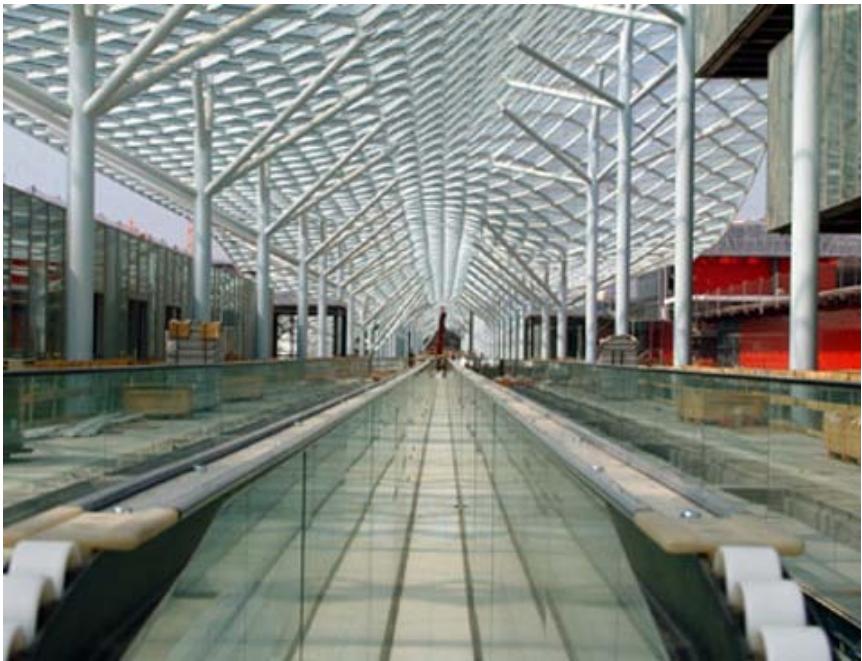




L'Autostrada Pedemontana che collegherà 6 province (Bergamo, Lecco, Monza e Brianza, Milano, Como, Varese), in un denso contesto insediativo (residenziale, produttivo e terziario) inciderà in modalità rilevante nella zona sud del territorio di Gallarate per i problemi di raccordi/innesti con l'A8, la 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	Triplamento 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 Busta 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	–	–
<b>TOTALE</b>		<b>11.390</b>	<b>8.827</b>	<b>2.563</b>			

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 rilevantissima confluenza locale di traffico pesante su gomma.



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



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".

**Nell'impostazione del Documento di Piano del PGT il raffronto sinottico con il criterio di cui all'acronimo anglosassone “SWOT” ha consentito d'identificare puntuale e mirate politiche di piano atte a sinergicamente abbinare punti di forza ad opportunità, nella consapevolezza dei rischi passibili e considerando oggettivamente anche i punti di debolezza da riequilibrare.**

Tale sintetica analisi preliminare ha delineato peraltro come le maggiori criticità, aspetti problematici e ricadute restino essenzialmente ascrivibili alle previsioni di infrastrutture a scala macroterritoriale.

## ANALISI SWOT

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

Schema logico sotteso all'analisi Swot  
(estratto di Documento di Piano:Relazione – Definizione dello scenario strategico e sistema degli obiettivi )

## STATUS ATTUALE

## FUTURO

### POSITIVITA'

### NEGATIVITA'

#### VERIFICA DI CONVERSIONE

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

#### 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)

#### VERIFICA DI CORRISPONDENZA

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

#### 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 direttive 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

#### 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.

#### 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

STATUS ATTUALE

FUTURO

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

(trasformare rischi e punti di debolezza in punti di forza o di 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):**

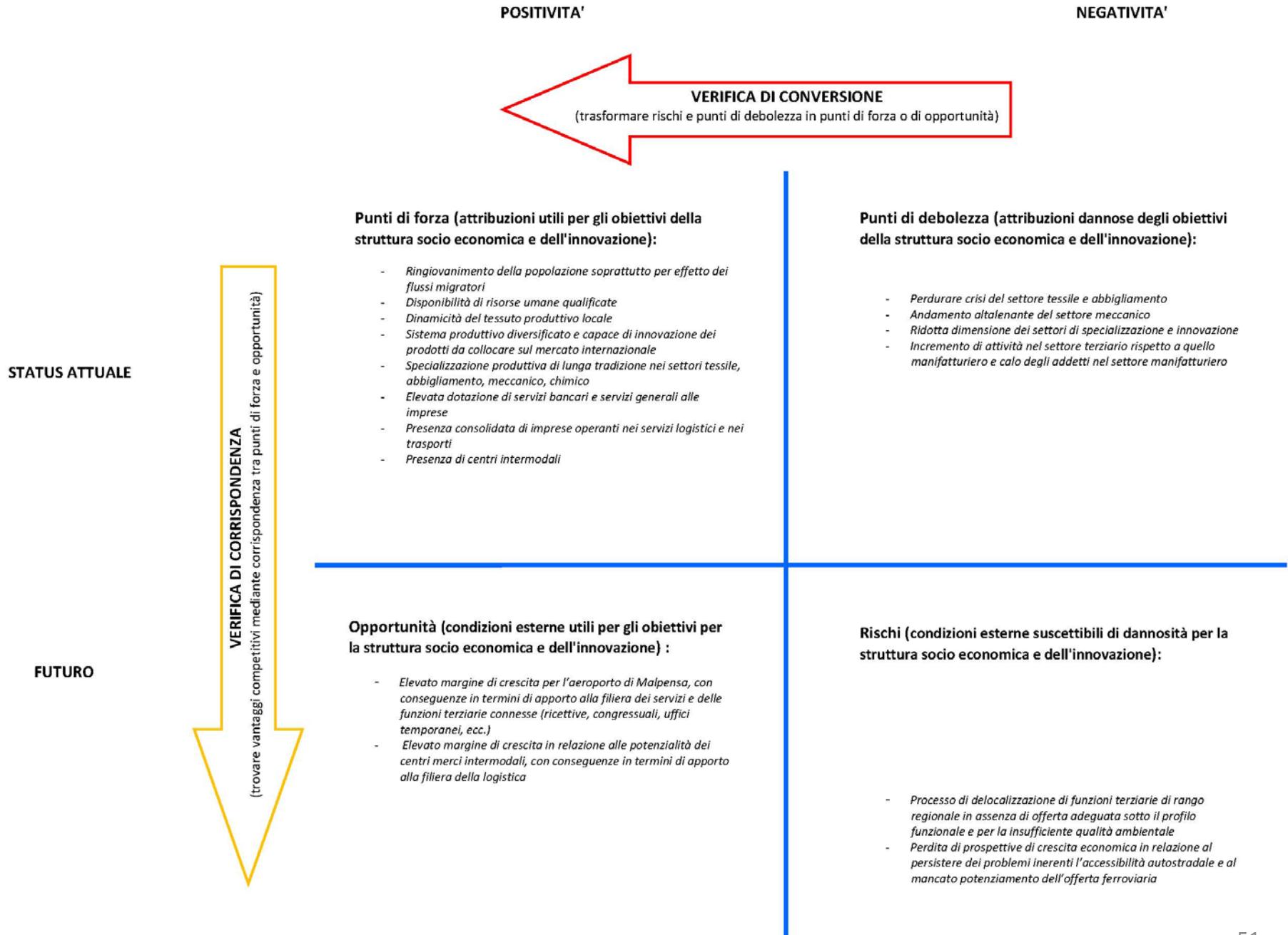
- *Mancata valorizzazione delle attrezzature culturali in termini di unitarietà di gestione*
- *Elevata frammentazione degli insediamenti produttivi nel centro abitato*
  
- *Insufficiente valorizzazione degli edifici storico-monumentali e mancata comunicazione del sistema dei valori che rappresentano; mancata valorizzazione dei Centri storici di Crenna, Cajello, 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.*

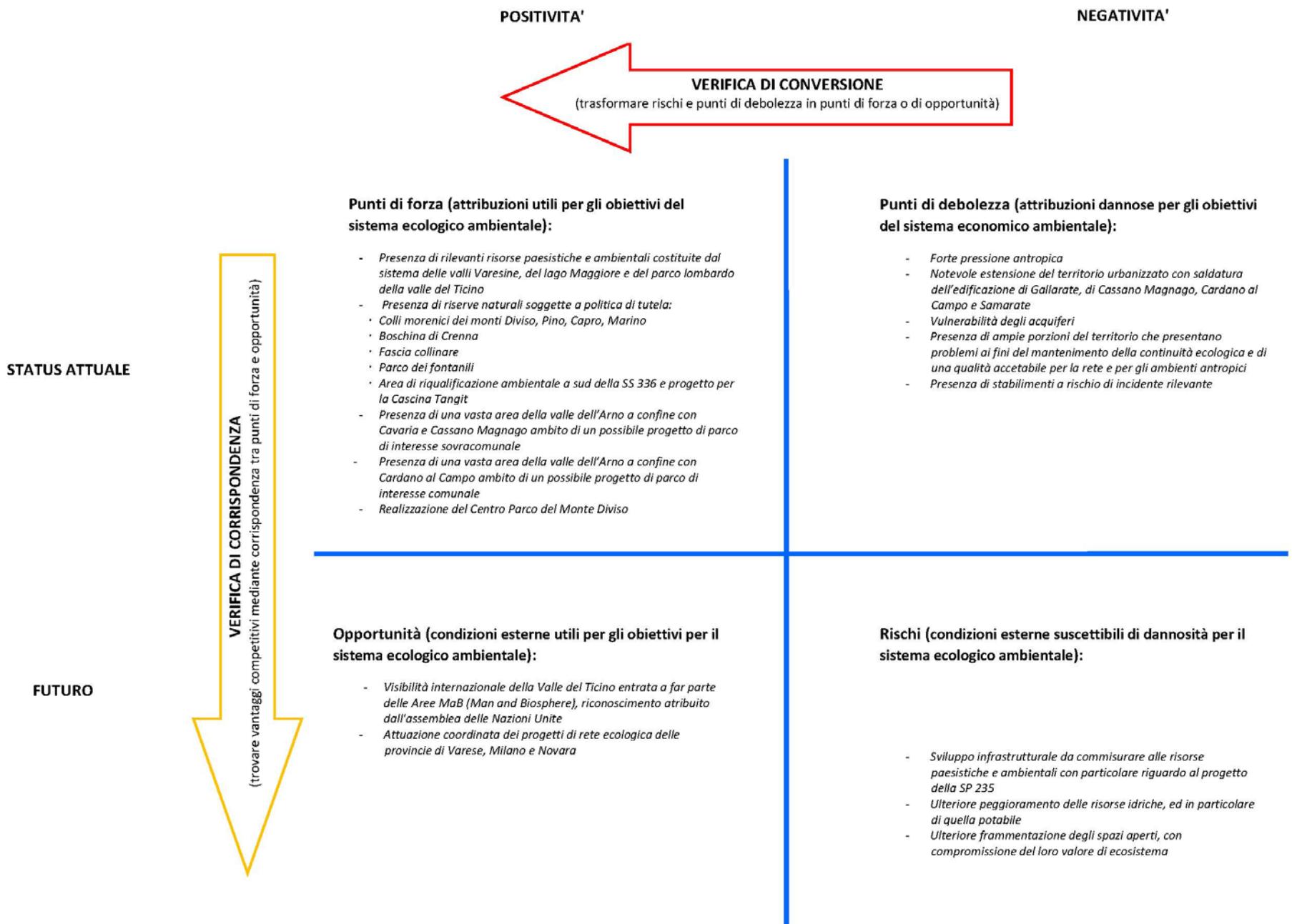
**Opportunità (condizioni esterne utili per gli obiettivi per il sistema urbano e dei servizi):**

- *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 Mipensa*
- *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*





**Le diverse politiche di settore di cui agli ambiti tematici elencati:**

- **Mobilità**
- **Sistema insediativo**
- **Sistema Ambientale**

Tralasciando quello inherente la “struttura socio-economica e dell’innovazione” in quanto avente contenuti esulanti dalla problematica VAS, sono state quindi articolate e disaggregate secondo un percorso metodologico schematizzato nella sequenza:

**Problematiche/criticità accertate per il contesto territoriale**



**Finalità generali**



**Finalità specifiche**



**Azioni**

Procedendo nella sequenza di cui alla procedura regionale per la VAS la **"selezione delle alternative"** è correttamente avvenuta in itinere determinando consistenti variazioni, modifiche, adattamenti dei contenuti di Piano rispetto a contenuti e previsioni dell'originario Documento Preliminare e precisamente:

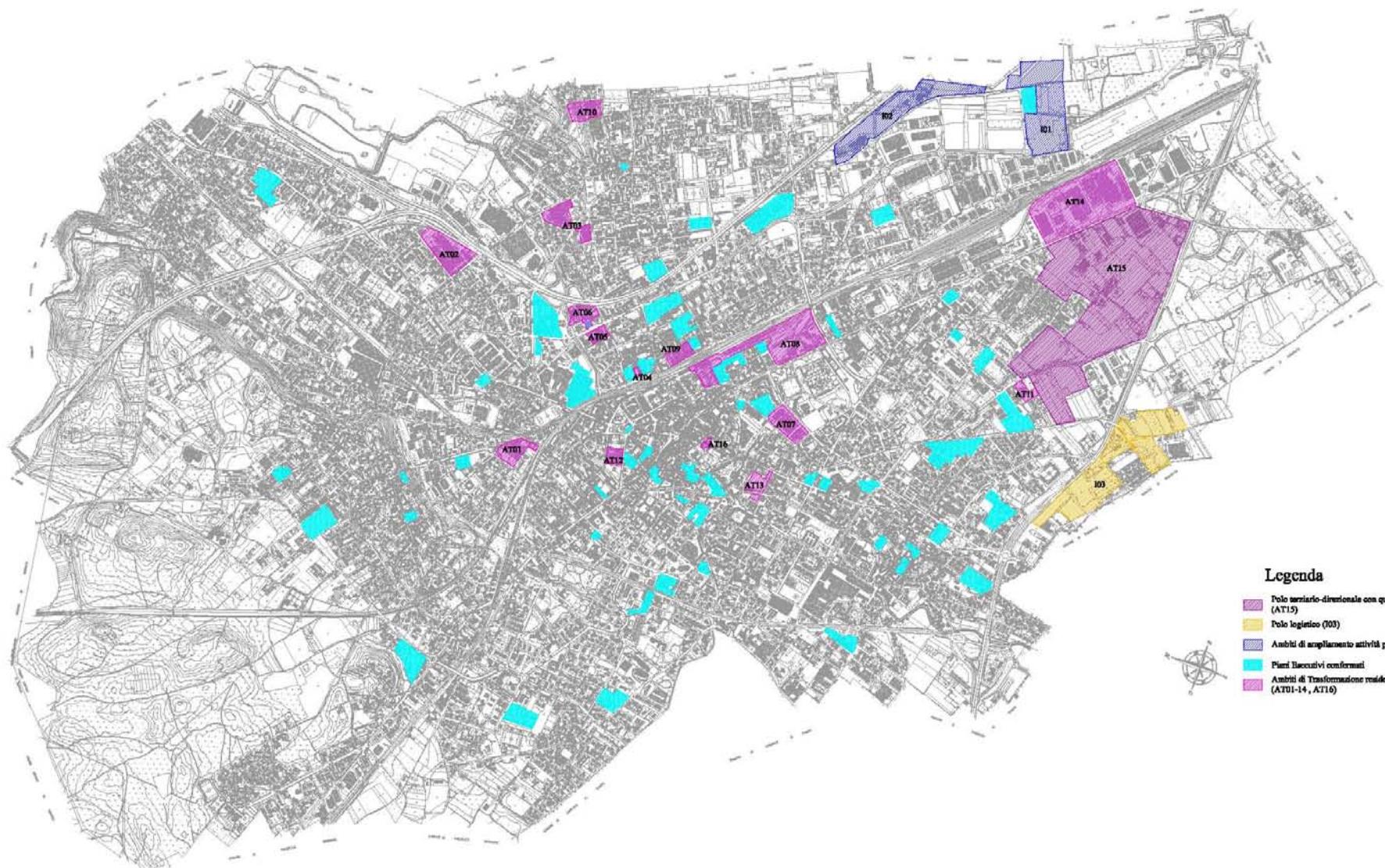
- eliminazione di compatti industriali già previsti a Caiello e Cedrate ed identificazione di due compatti industriali I01-I02 (per complessiva sup. territoriale di mq. 150.576 e slp max di circa mq.90.346) oltre a comparto logistico in fregio a SS336 (con sup. territoriale di mq.138.922 e slp max di mq.83.353)
- Sensibile riduzione delle previsioni di compatti 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 (per complessiva sup. territoriale di mq. 833.979 e slp max di circa mq.540.000 di cui mq. 6864 a destinazione ospedaliera)
- Recepimento di una serie di indicazioni inerenti sia il paesaggio urbano sia il paesaggio naturale
- Valutazione critica e selettiva delle previsioni di infrastrutture ferroviarie e stradali a scala territoriale e precisamente la tratta compresa tra Solbiate Arno e la linea RFI Gallarate-Sesto-Domodossola, costituente parte di una direttrice ferroviaria Lugano-Varese-Malpensa
- Assunzione, in termini cautelativi e con il presupposto di un'approfondita analisi delle soluzioni relativi ad innesti/svincoli/raccordi circa le previsioni di intervento autostradale e ai relativi raccordi, Pedemontana-A8, bretella Pedemontana S14, variante SS 341 e relativi innesti con A8, SS 336 e proseguo (variante 341 S15) per l'innesto sulla SP 14/40
- Alternativa mediante adeguamento e completamento della rete urbana atta comunque a raccordare la previsione provinciale alla cosiddetta direttrice della Val d'Arno, prevista da PTCP
- Assunzione solo in termini di previsione non a breve termine (senza identificazione di ubicazione) per la realizzazione di nuovo Polo Ospedaliero al confine con Busto Arsizio con opportuno ricorso a sedimi già urbanizzati da riconvertire

Per quanto attiene agli **scenari temporali di riferimento** è stato 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

### Scenario programmatico di breve/medio termine: principali opere infrastrutturali



## Scenario programmatico di breve/medio termine: principali opere di riqualificazione



### Legenda

- Polo territorio-direzionale con quote di residenza (AT15)
- Polo logistico (003)
- Ambiti di ampliamento attività produttiva (001 - 002)
- Piani Beccuti confermati
- Ambiti di Trasformazione residenziale-terziaria (AT01-14 , AT16)

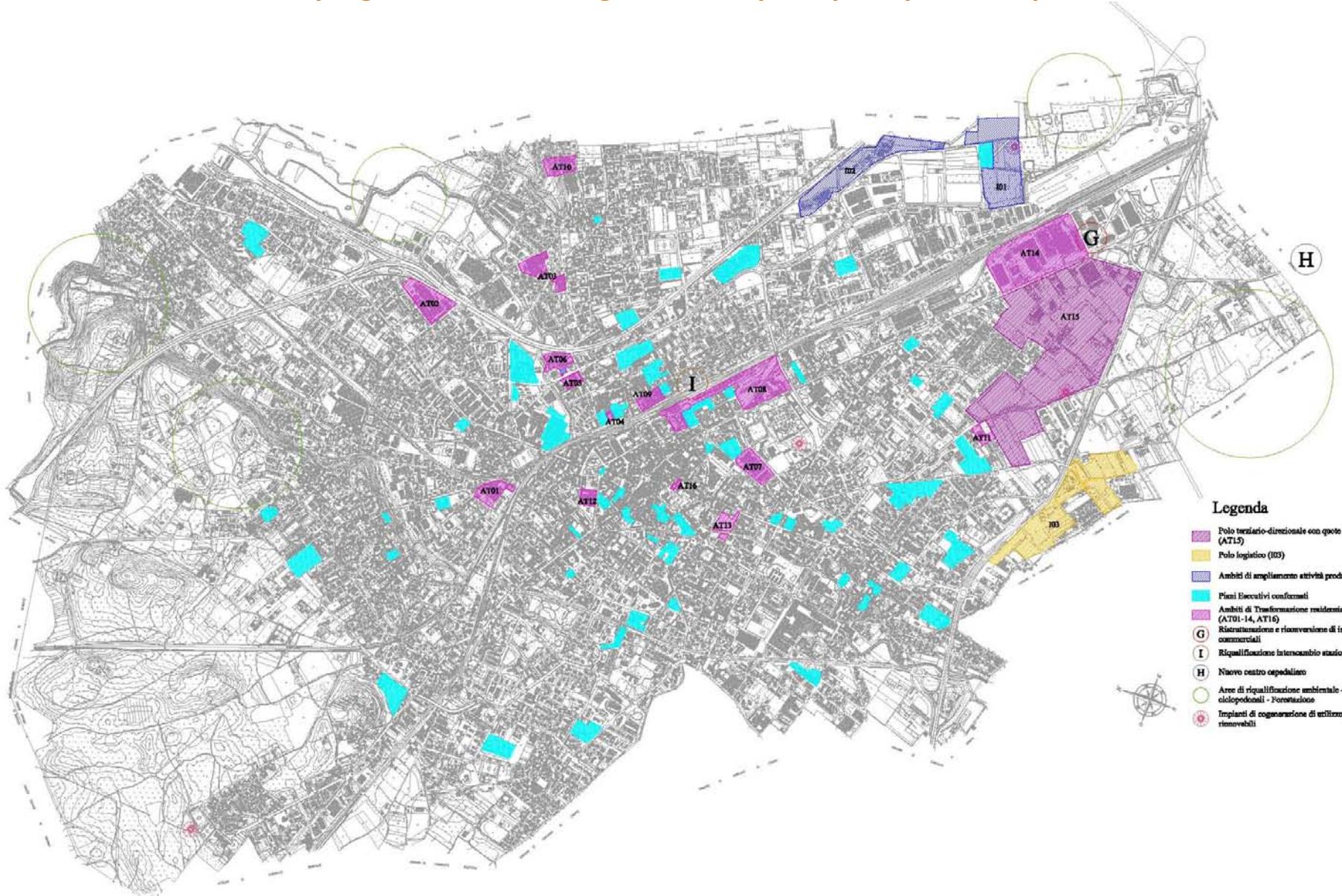


Assai più complesso e "fluido" si configura invece lo scenario di "lungo periodo" per via di programmi di ampia portata e raggio di influenza che investono ambienti decisionali di livello superiore ma che soprattutto risultano assoggettate a dinamiche macroeconomiche di difficoltosa prospettazione.

## Scenario programmatico di lungo termine: principali opere infrastrutturali



## Scenario programmatico di lungo termine: principali opere di riqualificazione



In proposito si è pertanto posta l'esigenza di recepire comunque , per lo meno in termini di vincolo cautelativo, le previsioni di interventi suscettibili di rilevante criticità funzionale-ambientale. Quest'ultime sono state appropriatamente nella presente VAS riportate allo scenario di "lungo periodo"

Si richiama come:

- per **azioni** si intendano gli orientamenti operativi consequenti a finalità/obiettivi specifici
- per **criteri di sostenibilità** si intendano gli standards 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.

Proprio la relazione e la valutazione critica delle “**azioni costitutive**” del P.G.T. riferite ai “**criteri di sostenibilità ambientale**”, 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.

<b>1 A</b>	Minimizzazione utilizzo di risorse energetiche non rinnovabili e impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione
	Bilancio energetico generale
<b>2 A</b>	Uso e gestione dal punto di vista ambientale dei rifiuti e inquinanti
	Generazione di rifiuti
<b>3 A</b>	Minimizzazione di rischi di incidentalità rilevante
	Generazione di nuovi rischi, uso e gestione di sostanze pericolose
<b>4 A</b>	Contenimento inquinamento acustico
	Contenimento inquinamento elettromagnetico
	Contenimento inquinamento luminoso
<b>5 A</b>	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
<b>6 A</b>	Tutela e miglioramento delle risorse idriche superficiali e sotterranee, conservazione e miglioramento della qualità dei suoli
<b>7 A</b>	Preservazione del patrimonio paesaggistico, culturale, architettonico, conservazione e miglioramento della qualità dell'ambiente locale
<b>8 A</b>	Protezione dell'atmosfera e contenimento di emissioni aeree, tutela della qualità dell'aria

Si è proceduto quindi a 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

**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 |

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

- **Effetti attesi**, riferiti a ciascun criterio di compatibilità, suscettibili di presunte o effettive negatività
- 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

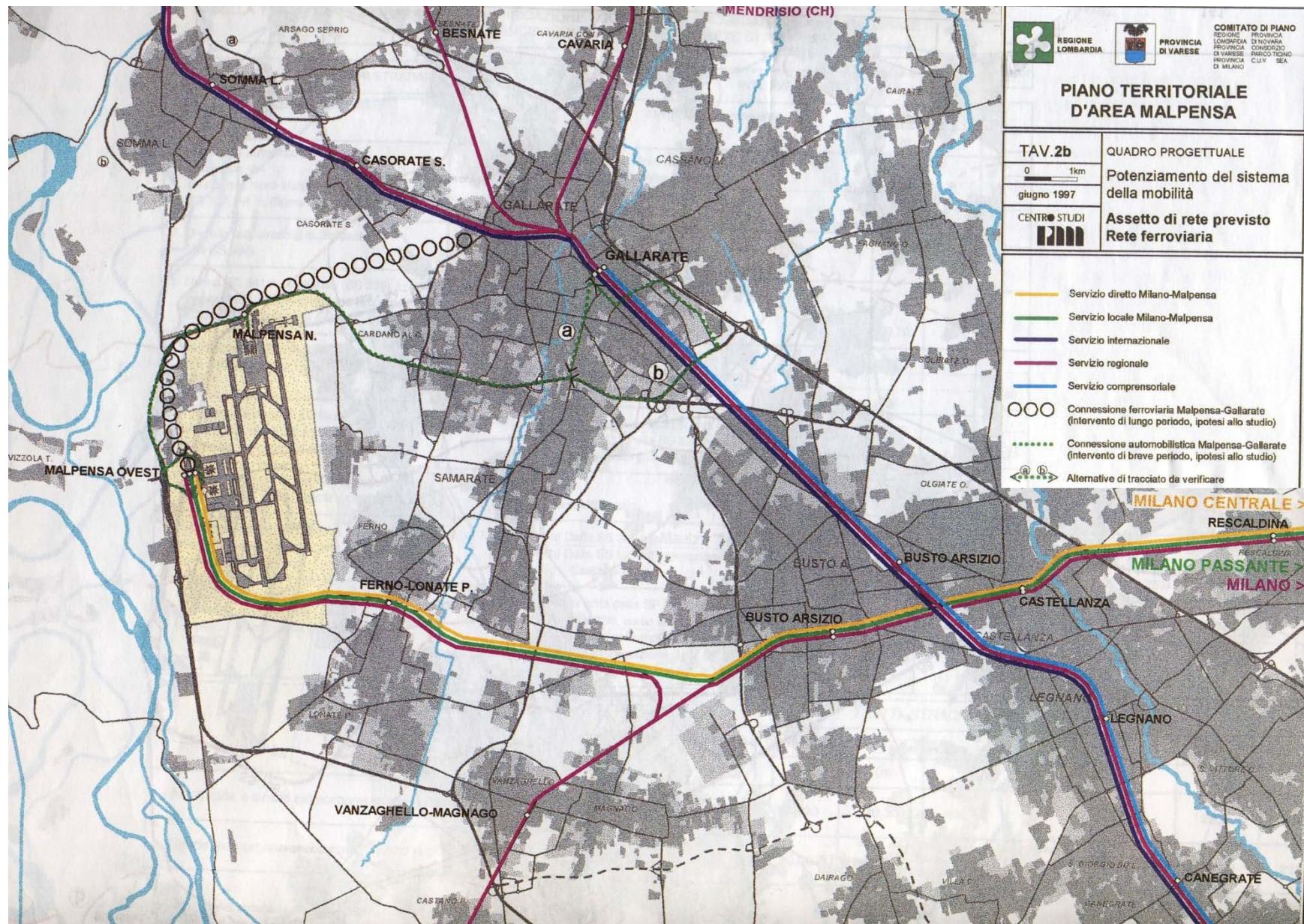
Quanto all'individuazione di "indicatori" per il necessario monitoraggio nella successiva fase gestionale, si è rilevato di adottare una selezione mirata di quelli già identificati in sede di PTCP, per non compromettere la necessaria confrontabilità ed elaborazione a grande scala della fondamentale operazione di controllo di un territorio strettamente interdipendente

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 accettare e pubblicare con esaustivi rapporti periodici (annuali) gli effetti attesi dalle politiche di sviluppo territoriale poste in atto da una estesa molteplicità di soggetti. Qualora non venga assunto l'auspicabile impegno da parte della Provincia per il necessario programma di monitoraggio ("valutazione ex post") competerà all'Amministrazione Comunale l'attività atta a produrre un "rapporto di monitoraggio periodico" che relazioni sullo stato dell'ambiente a fronte dell'avanzamento degli obiettivi di PGT

Qualora non venga assunto l'auspicabile impegno da parte della Provincia con la Provincia per il necessario programma di monitoraggio ("valutazione ex. post") competerà all'Amministrazione Comunale l'attività atta a produrre un "rapporto di monitoraggio", che relazioni sullo stato dell'ambiente a fronte dell'avanzamento degli obiettivi di PGT.

Lo stesso avrà cadenza periodica (proposta annualmente) e aggiuntivo straordinario (a fronte di obiettivi/soglie di PGT o condizioni di particolare criticità).

Già il Piano Territoriale d'Area di Malpensa del 1999 precedeva un'estensione della rete FNM dal Terminal 1 al Terminal 2 e quindi fino a Gallarate con una connessione alla rete RFI



**Le conclusioni di cui al Rapporto Ambientale della VAS in estrema sintesi sono riconducibili a:**

- **Valutazione di impatto ambientale non sostenibile:**  
Per intervento di cui alla nuova tratta ferroviaria compresa tra Solbiate Arno e le linee Gallarate – Sesto – Domodossola della direttrice Varese-Malpensa
- **Valutazione di impatto ambientale non definibile allo stato attuale**  
per nuovo polo Ospedaliero a confine con Busto Arsizio, non sussistendo identificazione di localizzazione che dovrebbe comunque aver luogo con opportuno ricorso a sedimi urbanizzati da riconvertire
- **Assunzione critica** delle previsioni di raccordo SS 336 – bretella Pedemontana S14 – variante SS 341 per il rischio di compromissione di un contesto vulnerabile e già oggetto di vasta gamma di interventi a fronte di vantaggi limitati per la mobilità finale
- **Analoghe criticità** per il cosiddetto Asse della Val d'Arno a cui il PGT sostituisce a breve e medio periodo una soluzione di viabilità locale
- Per altre azioni passibili comunque di alcuni attesi effetti negativi e cioè:
  - **altre infrastrutture stradali e ferroviarie a scala territoriale**
  - **ambiti di trasformazione AT15 (terziario) e IO3 (logistica)**

Vengono delineate specifiche modalità di risoluzione e intervento a livello:

- **strategico**
- **progettuale – gestionale**
- **di mitigazione e compensazione**

- **Vengono inoltre proposti orientamenti da tradurre in:**
  - criteri realizzati per viabilità / mobilità locale e per le opere pubbliche
  - **Articolati normativi** per il sistema insediativo e ambientale da introdurre nel piano delle regole, nel regolamento edilizio
  - **Strumenti di settore** (in particolare per la tutela del paesaggio naturale ed edificato e la tutela del complesso patrimonio culturale – ambientale):
    - “piano paesaggistico comunale”
    - “carta della sensibilità paesistica”
    - repertorio per manutenzioni configurate come “guida all’immagine urbana”
    - “piani del colore” (per riqualificare specifici ambiti e contesti anche periferici e marginali)
    - “piano generale dei servizi del sottosuolo” (PUGS)
    - “piano per illuminazione pubblica e privata” (PRIC)
    - “Parco d’interesse locale sovra-comunale” (PUS)
  - **Gestione amministrativa convenzionata e prassi istruttorie:**
    - per Ambiti di Trasformazione residenziali – terziari (AT 01 fino AT 16) e produttivo – logistico (I 01 – I 02 – I 03)
    - per piani attuativi in genere



Ex manifattura Bellora, Via L. da Vinci



Tessitura Bassetti, Via Novara



Ex manifattura Macchi, Via del lavoro

Ci si sofferma sul fatto che alla proposta di adozione di criteri, strumenti e provvedimenti, come da precedente elencazione, è altresì affidato anche la risoluzione del **primario obiettivo della tutela e recupero dell'immagine urbana e dell'identità dei luoghi**, che, come tale, costituisce un programma impegnativo sia per risolvere criticità/dequalificazioni pregresse sia per perseguire qualità dell'habitat con estensione a tutto campo sul territorio comunale .

**In proposito a titolo esemplificativo trattasi di :**  
**Salvaguardare, per gli opifici tessili del secolo scorso, i corpi in fregio alle vie pubbliche**, contraddistinti da facciate con peculiari connotazioni, non risultando di particolare interesse le parti interne, generalmente alterate da interventi successivi e spuri.

**Valutare in relazione ad un contesto dilatato situazioni specifiche anche di entità modesta come per la piccola chiesa di S.Maria in via Montello che richiede la conservazione nei suoi caratteri peculiari anche della cascina cui è correlata, del contesto vegetazionale e a rada edificazione circostante che, unitamente all'ubicazione sopra-elevata, dà luogo ad un complessivo caratteristico quadro ambientale-paesaggistico.**





Via Cavour



Via Mazzini



Via Don Minzoni

**Salvaguardare i complessivi specifici caratteri di morfologia urbana dei nuclei di antica formazione sia principale che delle quattro frazioni di Crenna, Caiello, Cedrate, Arnate:**

**- garantendo per gli stessi la continuità delle quinte in fregio alle vie** (esemplificativamente via Borghi, via Cavour, Corso Italia, via Manzoni, via Mercanti, via Postcastello, via Postporta, via Mazzini, via Don Minzoni nel centro storico principale e via Locarno a Crenna, via Fiume a Cedrate) **e di delimitazione delle storiche piazze** (non solo quelle di maggior evidenza come S.Pietro, Garibaldi, Libertà, ma anche quelle dei nuclei minori quali P.zza Diaz a Caiello e la P.zza "terrazzata" della Repubblica a Crenna)

**preservando il mantenimento selettivo dell'articolazione esterna e delle connotazioni peculiari di antichi isolati** di cui in particolare quelli:

- . tra via Mercanti, della Pretura, vicolo del Torchio, via Trombini, via Bonomi, via Don Minzoni
- . tra Pzza Libertà, via Mazzini, via Don Bosco, via Don Minzoni, via dei Fiori



Via della pretura



Vicolo del Torchio



Via dei Mercanti

**Estendere la tutela già posta ad edifici di abitazione del secolo scorso, come per le ville di via Bottini 4 e via Dante 11, ad edifici analoghi in adiacenza e prossimità** che nell'insieme con la relativa dotazione di giardini e parchi determinano una peculiare caratterizzazione di isolati e comparti della città



Ville di Via Bottini n. 4 e 6



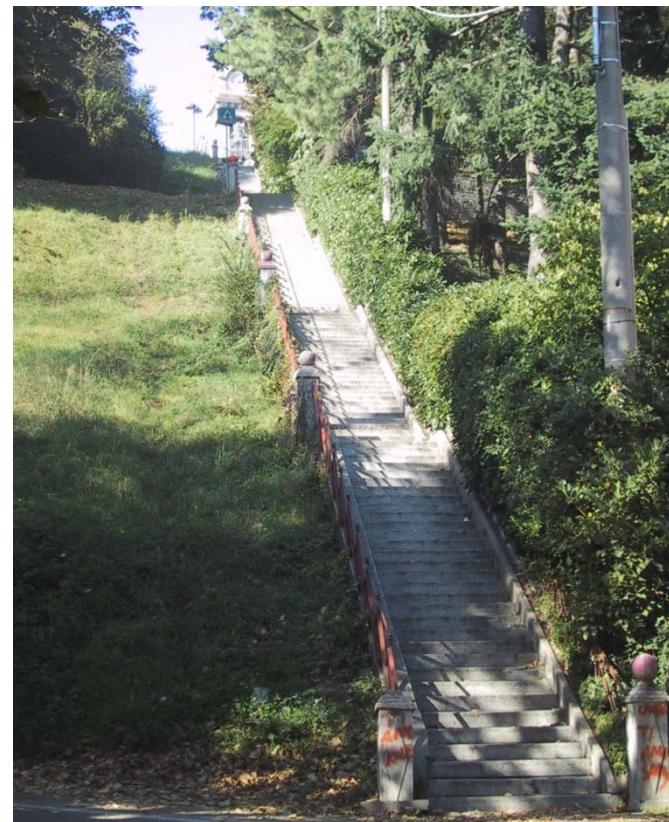
Ville di Via Dante, angolo Via Volta



**Porre adeguata attenzione a conservazione ed integrazione di manufatti minori suscettibili comunque di costituire presenze e segni caratterizzanti dei luoghi** quali la crocetta di P.zza Libertà, le cappellette di Via Monte S.Martino/Assisi della Madonna e delle nevi ad Arnate (tra Via Schuster e Via Rongione)la scalinata di Crenna, V.le dei Tigli, i ponti sull'Arno, l'alveo naturale e urbano dell'Arno e del Sorgiorile, la scarpata erbosa ed il contesto collinare a verde della Via Nascimbene. I due corsi d'acqua che attraversano l'abitato (Arno e Sorgiorile) costituiscono peraltro un ulteriore opportunità di caratterizzazione di paesaggio urbano su cui occorre intervenire con detta consapevolezza e non solo con opere idrauliche atte a restituire agli stessi il ruolo di esclusivi collettori d'acqua piovana.



Ponte sull'Arno di Via Novara



Scalinata di Crenna

**Il rapporto ambientale ha dato puntuale riscontro ai contenuti, come richiesto dalla D.G.R. n°8/10971 del 31/12/2009 (coincidente con l'allegato I della Dir. n°42/2001 C.E. ripetuta anche nel D.Lgs n°152/2006) con le seguenti richieste/informazioni/elaborazioni:**

“.....

- a) *illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del D.d.P. e del rapporto con altri pertinenti P/P;*
- b) *aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del D.d.P.;*
- c) *caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;*
- d) *qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al D.d.P., ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle Direttive n° 79/409/CEE e 92/43/CEE;*
- e) *obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli stati membri, pertinenti al D.d.P., e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;*
- f) *possibili effetti 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;*
- g) *misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del D.d.P.;*
- 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 mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste*
- i) *descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio;*
- j) *sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti”.*

**Il presente Rapporto Ambientale** redatto sulla base di:

- riscontro di problematiche e criticità pregresse
- disamina del complessivo sistema di Piani/Programmi sovra-ordinati, di comuni contermini, di settore o comunque incidenti sul territorio
- Relazione sullo stato dell'Ambiente-Comune di Gallarate-progetto Agenda 21-2007
- Documento preliminare di P.G.T. (anno 2007)
- Documento di Piano di P.G.T.
- Riferimenti legislativi e documentali come elencato a pag. 13,14 ed esposti al cap.A.2.2

**ha riscontrato la complessiva sostenibilità ambientale del Documento di Piano di PGT in cui le scelte implicanti maggiori criticità con conseguenti impatti negativi e negativi probabili restano connesse sostanzialmente al recepimento di decisioni e scelte infrastrutturali sovra-ordinate per le quali vengono comunque proposte idonee cautele e alternative di pianificazione.**