



COMUNE DI GALLIATE
Provincia di Novara

P.R.G.C.
2008

PIANO
REGOLATORE
GENERALE COMUNALE
Legge Reg. n°56/77 e s.m.i.



**ELABORATI DI
ANALISI ED
INTERPRETAZIONE**

PROGETTO DEFINITIVO
MARZO 2009

**Elab. AT1 - Delibera Programmatica del
PRGC**

Adozione Progetto Preliminare
D.C.C. N° 33 del 18/09/2008

Adozione Progetto Definitivo
D.C.C. N° del/...../.....

Progettisti:
Progetto Urbanistico
Capogruppo
Prof. Arch. Federico Oliva Studio FOA Milano
Arch. Piergiorgio Vitillo - Studio FOA Milano
Arch. Paolo Galuzzi - Studio FOA Milano
Arch. Giovanni Gramegna - Coop.Arch. G.1 Novara
Arch. Giulio Rigotti - Coop.Arch. G.1 Novara
Con
Arch. Elena Solero - Studio FOA Milano
Arch. Anna Colombo - Coop.Arch. G.1 Novara

Indagini Ambientali
Ing. Giacomo Gianola - Dionea s.a. Locarno
Ing. Andrea Berrone - Dionea s.a. Locarno

Indagini Acustiche
Ing. Raffaele Pisani Rivoli

Indagini Geologiche
Dott.ssa Anna Maria Ferrari Novara

Il Sindaco:
Prof. Arturo Boccara

L'Assessore all'Urbanistica:
Sig. Ezio Gallina

Il Segretario Comunale:
Dott. Luigi Garegnani

Il Responsabile Unico del Procedimento:
Arch. Manuela Signorotti

COMUNE DI GALLIATE
PROVINCIA DI NOVARA

PRG 2006
DELIBERA PROGRAMMATICA
LUR 56/1977 e smi, art. 15, 1° comma

APRILE 2006

GALLIATE PRG 2006
DELIBERA PROGRAMMATICA
LUR 56/1977 e smi, art. 15, 1° comma

Sindaco

Prof. Arturo Boccara

Assessore all'Urbanistica

Sig. Ezio Gallina

Progettisti

Prof. Arch. Federico Oliva – Studio FOA - Capogruppo

Arch. Piergiorgio Vitillo – Studio FOA

Arch. Paolo Galuzzi – Studio FOA

Arch. Giovanni Gramegna – Coop.Arch. G.1

Arch. Giulio Rigotti– Coop.Arch. G.1

Ing. Giacomo Gianola – Dionea s.a.

Ing. Raffaele Pisani

con

Arch. Elena Solero

collaboratori

Arch. Marco Novarina

Arch. Anna Colombo

Ufficio Urbanistica Comunale

Arch. Carlo Fonio

INDICE

Premessa	5
Il punto di partenza	5
Copianificazione e partecipazione	6
Le consultazioni preliminari con gli Enti, le Associazioni, le categorie sociali	6
Il confronto con Associazioni, cittadini, categorie e rappresentanze locali	7
L'attività preliminare di copianificazione con l'Amministrazione Provinciale	8
1 Obiettivi, strategie e politiche urbane per Galliate.....	9
Gli obiettivi del Piano	9
Indirizzi strategici	10
Politiche urbane	11
2 L'evoluzione del quadro socio-economico locale	12
2.1 Popolazione, famiglie, abitazioni: tendenze e proiezione del fabbisogno	12
2.2 Attività economiche: andamenti e variazioni del sistema produttivo locale; tendenze e proiezioni	14
3 Il rapporto con la pianificazione urbanistica sovraordinata.....	15
3.1 Obiettivi ed indirizzi del nuovo Piano nel rapporto con la pianificazione e programmazione regionale	15
3.2 Obiettivi ed indirizzi del nuovo Piano nel rapporto con la pianificazione provinciale del PTP vigente e con l'evolversi delle previsioni del quadro territoriale	17
Previsioni relative al Sistema Infrastrutturale Ferroviario	17
Previsioni relative al Sistema Infrastrutturale Stradale	18
Previsioni relative al Sistema Insediativo Territoriale	19
Previsioni relative al Sistema Ambientale Territoriale	23
3.3 La pianificazione urbanistica nei Comuni contermini	23
4 I piani e i progetti di Galliate (la storia urbanistica della città)	26
4.1 I piani di Galliate	26
4.2 Il PRG Vigente e la sua attuazione	27
4.3 Le previsioni residue	28

Previsioni residenziali in corso e residue	28
Previsioni per attività produttive residue.....	29
Il residuo per destinazioni commerciali e terziarie	29
Previsioni residue per servizi urbani e attrezzature comuni	29
4.4 I progetti urbani in corso	30
Il Piano Particolareggiato per destinazioni miste dell'area Sud	30
Il Piano Particolareggiato Esecutivo dell'area Pre Parco	30
Il PISL (Programma Integrato di Sviluppo Locale).....	30
5. Il nuovo modello di Piano per affrontare la fase della trasformazione urbana	32
5.1 Un nuovo piano per la trasformazione urbana.....	32
5.2 La concertazione e la negoziazione	33
5.3 La struttura e l'operatività del piano	34
5.4 Il modello attuativo della perequazione urbanistica	35
5.5 I temi della conservazione e riqualificazione dei tessuti	37
5.6 La dimensione ecologico ambientale del nuovo Piano e la sostenibilità delle nuove previsioni	38
6 Indirizzi per la struttura del nuovo Piano.....	41
6.1 Gli obiettivi strategici.....	41
6.2 Gli indirizzi per il sistema della mobilità.....	41
6.3 Indirizzi per il sistema insediativo	43
La città da conservare e riqualificare	43
La città da trasformare.....	47
Il sistema dei servizi.....	49
Il sistema dei sottoservizi	50
6.4 Interpretazioni e indirizzi per il sistema ambientale	51
6.5 Il recupero di quota parte del plusvalore delle trasformazioni	56
7. Allegati alla Delibera Programmatica.....	58
7.1 Tabelle del Capitolo 2.1	58
7.2 Tabelle del Capitolo 2.2	58
7.4 Tabelle del Capitolo 4.2 e 4.3	59
7.5 Tavole.....	59

Premessa

Il punto di partenza

L'Amministrazione comunale di Galliate ha deciso (con Deliberazione comunale n. 146 dell'agosto 2004), di dare avvio, attraverso una procedura di gara successivamente vinta da un raggruppamento temporaneo rappresentato dalla Federico Oliva Associati di Milano (capogruppo mandatario dell'Associazione Temporanea di Impresa), incaricato nel dicembre 2005 (composto anche dalla Coop.Arch.G1 di Novara, dalla Dionea di Locarno, dall'ing. Raffaele Pisani di Rivoli), della revisione del proprio piano regolatore generale in ragione di quattro motivazioni principali:

- il piano vigente, indipendentemente dai suoi contenuti generali e specifici e dal suo livello di attuazione (pubblica e privata), aveva esaurito la propria capacità di promuovere e governare i processi di trasformazione urbana: nuovi nodi e problematiche necessitavano di un ripensamento, di un nuovo disegno, di nuove regole;
- occorreva ripensare alla centralità e al rango territoriale del Comune all'interno del sistema provinciale, interprovinciale e regionale, in coerenza e dialettica con gli indirizzi formulati dal Piano Territoriale di coordinamento provinciale, ma anche in rapporto allo sviluppo del vicino polo fieristico milanese (Rho e Galliate distano meno di 30 km di autostrada);
- il rapido evolversi dei progetti infrastrutturali e delle nuove previsioni ad essi correlate (Alta Velocità, stazioni, rete ferroviaria locale), con i progetti di potenziamento del trasporto ferroviario delle merci (corridoio europeo N/S Alptransit, gronda merci nord-ovest) e non ultimo con il potenziamento dell'accessibilità cicloturistica del territorio e del Parco del Ticino piemontese e lombardo;
- la modifica nel corso degli ultimi anni della struttura economico produttiva e sociale locale: il piano vigente non appariva più in grado di risponderne alle nuove domande e bisogni emergenti.

La valida e consolidata tradizione urbanistica ha quindi suggerito di intraprendere per il nuovo piano un approccio alla pianificazione urbanistica di tipo fortemente innovativo, nel metodo e nei contenuti, ma allo stesso tempo concreto e operativo, in grado di affrontare la sfida della trasformazione e del futuro dei caratteri e della dimensione urbana del proprio Comune.

Dal punto di vista formale, ai sensi dell'art. 15, comma 1 della LR56/1977, adotta, preliminarmente alla formazione del nuovo piano regolatore generale, una Deliberazione Programmatica, che, sulla base della strumentazione urbanistica sovraordinata vigente e di una prima ricognizione conoscitiva sulla situazione

locale e sulle dinamiche in atto, individua gli obiettivi generali da conseguire e delinea i principali criteri di impostazione del piano. La Deliberazione Programmatica verrà quindi inviata agli enti ed ai soggetti interessati ai fini di una responsabile e partecipata discussione - peraltro, come successivamente ricordato, già avviata in questa fase preliminare-, dei processi di valorizzazione e trasformazione del territorio.

Si tratta quindi di un punto di partenza, di avvio e non di arrivo, che vedrà coinvolta la società civile nel dibattito sulle scelte strategiche e strutturali più rilevanti, al fine di ritrovare, anche nella pianificazione urbanistica, l'indispensabile convergenza, condivisione e comunione di intenti che ha sempre caratterizzato la storia amministrativa e sociale locale.

Copianificazione e partecipazione

Gli scenari di trasformazione territoriale, i temi del nuovo Piano, le tendenze della domanda sociale e i nuovi bisogni della città, gli obiettivi dei progetti di rinnovo e di trasformazione ed il punto sull'attuazione del Piano vigente sono stati l'argomento di una serie di consultazioni svolte prima e durante la fase di formazione della Deliberazione Programmatica e del Rapporto di Sintesi e di cui se ne da conto nei successivi paragrafi.

Le consultazioni preliminari con gli Enti, le Associazioni, le categorie sociali

Il confronto preliminare con i rappresentanti di alcuni enti territoriali (Provincia, Regione, Autostrada TO-MI, Ferrovie FNM, ecc...) conferma un quadro urbanistico territoriale che presenta elementi di forte trasformazione ma anche di elevata criticità, incertezza e variabilità, in particolar modo nel sistema infrastrutturale territoriale, ove questioni quali il tracciato della tangenziale Ovest di Galliate, il nodo di interscambio delle stazioni ferroviarie in zona casello Novara Est con integrazione di servizi (Novaring), le soluzioni relative al passaggio ferroviario delle merci nell'area novarese, non solo non sono presenti nelle previsioni del PTP approvato nel 2003, ma tuttora sono oggetto di verifiche, contrapposizione tra scenari, ricerca e valutazione di soluzioni alternative.

Il transito delle merci nell'area novarese è oggetto da parte della Provincia di approfondimenti con ricerca di alternative al passaggio nell'area centrale, che possono comportare anche affiancamenti al sistema tangenziale novarese ad Ovest o ad Est della città; nel primo caso ponendo problemi alla permanenza del sistema di trattamento merci in area Novara Est; nel secondo caso condizionando, forse anche, le previsioni insediative dell'area produttiva prevista dal PTP per Novara-Galliate.

Secondo SAP Autostrada TO-MI il progetto Novaring (integrazione stazioni AV-AC con FNM, autostrada, autogrill) è in cerca di finanziamento, ma secondo la Provincia parrebbe al momento accantonato non tanto per la complessità della soluzione, di per sé interessante per il sistema di integrazione proposto, quanto per

l'incertezza sul modello di esercizio delle linee ferroviarie a breve e medio termine (orari, fermate, tipologie dei treni, ecc...).

E pertanto, al momento, sembrerebbe in corso di attuazione una risoluzione ridotta ad una più semplice "passerella pedonale" con scavalco auto-ferroviario.

Il confronto con Associazioni, cittadini, categorie e rappresentanze locali

Il confronto con Associazioni, cittadini, categorie e rappresentanze locali ha riportato l'attenzione ai problemi urbanistici della città, dall'adeguamento delle norme del Piano vigente, alla continuità dei programmi in atto e previsti, dagli aspetti qualitativi attesi dalla trasformazione e riqualificazione di importanti ambiti urbani, all'innovazione da apportare al modello tipologico-insediativo, al rapporto da privilegiare con il sistema agricolo e con le risorse ecologico-ambientali che circondano la città e che qualificano territorio e prospettive economiche.

In termini di estrema sintesi, imprese ed immobiliari propendono per la continuità con il modello insediativo in corso, possibilmente frazionando i comparti edificatori dei Piani Esecutivi, riducendo il rapporto di copertura ed elevando di un piano le possibilità edificatorie.

Dai professionisti viene, invece, condivisa la proposta di attuare anche modelli insediativi nuovi, sia a bassa densità che in elevazione con ampie aree libere, integrati con il sistema del verde agricolo da riqualificare e realizzati con particolare attenzione agli aspetti della bioarchitettura, del risparmio e dell'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili.

Nello stesso tempo viene richiesto di favorire innovazione e qualificazione dell'offerta insediativa non solo residenziale, ma anche di tipo terziario da ammettere e diffondere nelle aree urbane insieme alla qualificazione del sistema commerciale. Viene attribuita particolare importanza alla continuità delle politiche urbane per meglio qualificare le potenzialità dell'offerta ambientale, culturale e turistica locale. Viene riaffermata la necessità di prevedere quote significative di edilizia sociale e/o convenzionata.

Per favorire il recupero ed il miglioramento del patrimonio edilizio nel centro storico, viene posto il tema di un controllato diradamento, demolizione e sostituzione edilizia, per aprire spazi, connettere le corti, recuperare in sito le aree di parcheggio; rimane aperto il tema degli strumenti e della regia pubblica per individuare e favorire i possibili interventi, anche esemplificativi.

Alla riqualificazione e rinnovo del sistema dei Viali, sia negli aspetti relativi alle sistemazioni viabilistiche e pedonali e nella dotazione di parcheggi, quanto nelle trasformazioni e sostituzioni edilizie ed architettoniche delle cortine edificate, viene unanimemente attribuita una particolare importanza per concorrere ad attuare il miglioramento dell'immagine e delle funzioni urbane centrali. Altrettanto viene raccomandato per il sistema degli assi radiali storici della città (vie Novara, Ticino, Trieste, Monte Grappa).

Particolare importanza è attribuita al recupero e riuso del sedime ferroviario che verrà dimesso con la realizzazione della variante esterna alla linea FNM, con l'obiettivo di riunire le parti separate della città, migliorare l'accessibilità, recuperare spazi per il verde e la pedonalità.

La preoccupazione per gli impatti ambientali derivanti dalle nuove previsioni infrastrutturali ed insediative in atto o previste intorno alla città, trova espressione nelle associazioni ambientaliste quanto nelle categorie professionali; l'attenzione per i temi del risparmio e dell'efficienza energetica quanto della rigenerazione ambientale dei suoli è condivisa per tutti gli interventi di trasformazione edilizia e territoriale.

L'attività preliminare di copianificazione con l'Amministrazione Provinciale

La complessità dei temi infrastrutturali ed insediativi territoriali che coinvolgono la parte Est del territorio comunale, il sovrapporsi, anche in modo conflittuale, dei progetti e l'incertezza delle attuazioni, ha portato di recente l'Amministrazione Comunale di Galliate a richiedere alle Amministrazioni Regionale e Provinciale specifici incontri per definire contenuti, priorità e risoluzioni unitarie dei progetti in corso e tra questi in particolare:

- la realizzazione della stazione AV/AC e della nuova stazione FNM
- la previsione denominata "Novaring – sistema integrato di servizi autoferogrill"
- la definizione del corridoio ferroviario di transito delle merci (a Est o a Ovest di Novara)
- la collocazione della nuova area produttiva prevista dal PTP e la correlazione con le infrastrutture ferroviarie e stradali
- il progetto di insediamento di una centrale Turbogas in zona piazzale Autogrill.

Nel frattempo, con l'Amministrazione Provinciale e con i rappresentanti delle FNM è stato verificato lo stato di attuazione del progetto definitivo di variante della linea ferroviaria FNM e delle opere infrastrutturali con esso previste (viabilità in particolare) che ha consentito di giungere alla condivisione di un preliminare quadro di definizione del tracciato ferroviario e di quello stradale e di cui si da conto nel successivo Capitolo 3.

1 Obiettivi, strategie e politiche urbane per Galliate

Gli obiettivi del Piano

Se, in termini più generali, la formazione di un Piano è rivolta all'organizzazione dei suoli in relazione ai fabbisogni, pregressi e futuri, degli insediamenti abitativi e produttivi, delle infrastrutture e dei servizi pubblici nel rispetto delle caratteristiche storico-ambientali, il nuovo PRGC del Comune di Galliate, sulla base delle analisi, degli studi e delle elaborazioni necessarie anche con riferimento allo stato di attuazione del Piano vigente, della verifica delle tendenze in atto, di un quadro legislativo in evoluzione, della necessaria attenzione ai temi della qualità e della riqualificazione urbana, è, e deve essere, più specificamente finalizzato a:

- a) recepire, sviluppare ed integrare, anche con riferimento al sistema infrastrutturale viario e ferroviario, gli indirizzi di governo e le indicazioni espresse dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e, in particolare, i temi relativi a:
 - le aree di concentrazione di attività di interesse collettivo di rango sovracomunale;
 - le aree di consolidamento dell'effetto di concentrazione urbana degli insediamenti residenziali;
- b) assumere la scelta dello sviluppo compatibile, di un equilibrato sviluppo urbanistico in correlazione, in particolare, alle nuove previsioni infrastrutturali e di uno sviluppo di qualità, con riferimento ai caratteri insediativi ed edilizi delle trasformazioni in progetto, con una strategia di Piano che, nel rispetto e con la valorizzazione delle risorse ambientali e paesistiche esistenti, consenta di definire azioni (di carattere economico, di promozione, di incentivo, di compensazione, di perequazione, ecc.), necessarie ad assicurare, con il concorso delle risorse private, il raggiungimento degli obiettivi, proposti ed attesi;
- c) assicurare la più ampia partecipazione della popolazione residente, delle proprietà, dei tecnici, delle categorie e degli operatori interessati all'attuazione del Piano, con l'obiettivo, da una parte, di sviluppare un dialogo "trasparente e costruttivo" con la comunità locale, con l'attivazione di diversi ed articolati momenti di partecipazione e consultazione: dalle più tradizionali assemblee pubbliche, a specifici incontri, in particolare per le aree con valore strategico e "culturale", che può consentire un utile confronto sugli obiettivi (qualità degli insediamenti) e sulle opportunità (possibilità di intervento) oltre che sulle motivazioni e sulle scelte delle proposte progettuali; dall'altra di proporre ed attuare un Piano capace di rispondere alle reali esigenze dei residenti, di

migliorare la loro qualità di vita e di tutelare, promuovere e valorizzare il patrimonio edilizio, urbanistico e ambientale del territorio;

- d) verificare ed assicurare le condizioni di realizzabilità del Piano nell'arco di tempo considerato, con la formazione della relazione economico-finanziaria, con la previsione, di massima, delle spese occorrenti per l'attuazione delle sue previsioni, la verifica delle risorse pubbliche disponibili, la definizione dei criteri e delle regole di partecipazione dei privati (se necessario ed ai fini della realizzazione di specifici progetti di riqualificazione, anche con il recupero di quota parte del plusvalore), la applicazione dei principi della perequazione, anche ai fini della individuazione ed attuazione delle aree di compensazione ambientale correlate alle trasformazioni edilizie ed urbanistiche ed alle diverse destinazioni d'uso di progetto, in coerenza alle indicazioni espresse nella fase di analisi di compatibilità ambientale, dallo stato attuale alle previsioni di Piano.

Indirizzi strategici

Dalla preliminare attività di consultazione e copianificazione con la città e con gli enti territoriali, dalla lettura ed interpretazione dei fabbisogni, quanto ancora dagli obiettivi delineati, conseguono i seguenti principali indirizzi strategici del Piano:

1. a) Rinnovare l'assetto infrastrutturale urbano con la contestualità tra lo spostamento delle FNM, la realizzazione della nuova stazione di Galliate, la realizzazione della nuova fermata in corrispondenza al canale Cavour, la riqualificazione del sedime ferroviario dismesso, la ricongiunzione del paese.
 - b) Concorrere a proporre un'efficiente ed integrata risoluzione progettuale del sistema infrastrutturale ferro-gomma tra Novara e Galliate.
2. Ridefinire le destinazioni funzionali, l'assetto ed il modello insediativo, la compatibilità ambientale e i contenuti di sostenibilità della nuova offerta insediativa tra Novara e Galliate, anche sulla base delle intese istituzionali che dovrebbero portare alla definizione delle soluzioni da adottare per il sistema infrastrutturale territoriale ferro-gomma.
3. Mantenere la continuità con le politiche urbane e con le azioni intraprese negli ultimi 10 anni per la valorizzazione culturale, ambientale e turistica della città (dal castello, al parcheggio sotterraneo con la pedonalità delle aree centrali, alla riqualificazione dei viali, alla riqualificazione ambientale del territorio, allo sviluppo dei servizi e dell'offerta ricreativa e di accoglienza).
4. Favorire il rinnovo delle attività economiche locali, incentivando terziario e nuove forme di impresa e di lavoro. Attuate gli indirizzi e le opportunità indicate dall'art. 4.10 del PTP per accogliere attività di interesse collettivo e di rango elevato sovracomunale, anche attraverso il rinnovo urbano delle aree e degli immobili, migliorando l'accessibilità e la dotazione di servizi e parcheggi, favorendo la pedonalità nelle aree centrali.

5. Conservare la forte identità urbana che ha caratterizzato lo sviluppo del paese; consolidare, anche in relazione a quanto previsto all'art. 4.14 del PTP, l'effetto di concentrazione degli insediamenti e dei servizi nell'area urbana; nello stesso tempo promuovere una più articolata, originale e qualificata offerta insediativa sul territorio. Favorire il rinnovo e le trasformazione dei tessuti produttivi dimessi. Rinnovare e completare l'offerta dei servizi.

Politiche urbane

Tra gli indirizzi prioritari nelle politiche urbane con cui caratterizzare e qualificare le scelte del Piano per favorire l'attuazione degli obiettivi e degli indirizzi strategici, la Deliberazione Programmatica individua i seguenti:

- *Conservare e migliorare i tessuti urbani storici* con un rinnovato impegno a favorire progetti urbanistici esemplificativi di recupero e riqualificazione.
- *Articolare l'offerta insediativa* qualificandola e caratterizzandola in rapporto alle potenzialità del territorio (canali, reticolo ecologico, parco agricolo, aree di trasformazione strategica) e con un rinnovato mix tipologico (città giardino con edilizia a bassa densità, diradamento insediativo con edilizie pluripiano, ...).
- *Prevedere una significativa quota di edilizia sociale* nel recupero e trasformazione quanto nel nuovo impianto, favorendo in particolare l'accesso all'abitazione per le giovani coppie.
- *Trovare soluzioni condivise ma di forte rinnovo urbano per favorire la trasformazione dei tessuti produttivi dimessi*, con un mix di funzioni pubbliche e private, alta qualità insediativa ed ambientale, con procedure perequative e di recupero delle plusvalenze dalle trasformazioni.
- *Rafforzare l'identità, la dotazione funzionale, la qualità architettonica ed ambientale del luogo urbano più riconoscibile, quale è la cortina dei Viali*, attuando un diffuso rinnovo edilizio ed architettonico con progetti urbanistici esecutivi ed esemplificativi, favorendo il miglioramento degli spazi pedonali, dell'arredo e della mobilità anche attraverso le soluzioni emerse con il concorso di idee ed infine valorizzando il sistema commerciale con ampie dotazioni di spazi pedonali e la riorganizzazione della sosta.
- *Premiare la qualità, la sostenibilità edilizia, l'autosufficienza energetica* nelle norme regolamentari, nell'applicazione dei parametri edilizi ed urbanistici, nella definizione degli oneri urbanizzativi.
- *Affrontare l'emergenza attrezzature scolastiche ed attuare la perequazione urbanistica per il reperimento delle aree e dei servizi.*
- *Concorrere alla riqualificazione ed al miglioramento paesaggistico ambientale dell'area agricola alle porte della città*, adottando criteri e procedure di compensazione ambientale per favorire la diffusione delle reti ecologiche locali, la riambientazione delle infrastrutture di trasporto anche al fine di limitarne l'impatto fonico, atmosferico e visivo, la rigenerazione dei tessuti.

2 L'evoluzione del quadro socio-economico locale

2.1 Popolazione, famiglie, abitazioni: tendenze e proiezione del fabbisogno

L'analisi dei dati statistici di questi ultimi anni sembra evidenziare, per la generalità dei comuni dell'Ovest Ticino:

- un progressivo, lento e crescente aumento della popolazione residente: dal 1971 al 2001 si è verificato un incremento di poco superiore al 10% (+ 10,86%), con una più accentuata tendenza di crescita per il comune di Trecate (+23,92%) ed una sostanziale stabilità per il Comune di Galliate (- 2,10%), che solo negli ultimi anni, dal 1991 al 2001, al 2005, sembra recuperare tendenze positive, con incrementi particolarmente rilevanti negli ultimi cinque anni: +1.840 abitanti; + 8,06%; + 2,02% l'anno; (TAB. 1)
- un più rapido aumento del numero dei nuclei familiari (+ 26,33% dal 1971 al 2001), con una diminuzione della dimensione media dei nuclei familiari da 2,82 abitanti del 1971 a 2,48 abitanti del 2001. Per il Comune di Galliate da 2,74 a 2,41 abitanti per famiglia (TAB. 1);
- un aumento delle abitazioni occupate sostanzialmente in linea con l'aumento delle famiglie residenti (TAB. 2)
- un consistente aumento percentuale, nell'area dell'Ovest Ticino, delle abitazioni non occupate (+ 171,00%), mentre nel Comune di Galliate tale incremento, pur rilevante, è contenuto nel 114,75% (TAB. 2) ed è prevalentemente determinato dalla crescita delle abitazioni disponibili per la vendita o l'affitto, quale espressione di una attività edilizia che, negli ultimi anni, sembra trovare nuovo impulso nella crescente domanda insediativa e nella rapida crescita della popolazione residente. (TAB. 3)

Nel solo Comune di Galliate, dal 1971 al 2001 si è potuto verificare:

- una relativamente forte attività edilizia, sia per interventi di ristrutturazione del patrimonio edilizio esistente che di nuova costruzione.

Con interventi di ristrutturazione edilizia e di ricomposizione delle unità immobiliari esistenti, gli alloggi occupati si sono ridotti di 815 unità, con una perdita di oltre 3.187 stanze.

Per contro, a fronte di una riduzione della popolazione residente di 289 abitanti e di una crescita di 561 nuclei familiari, sono state realizzate 1.406 nuove abitazioni con 6.141 stanze.

Il bilancio finale verifica un incremento delle abitazioni occupate di 719 unità, con 7.143 stanze, con un incremento del 43,68% del patrimonio edilizio esistente.

Nello stesso periodo (dal 1971 al 2001), la dimensione media degli alloggi occupati è salita da 67,92 a 100,19 mq.; la superficie per abitante da 24,02 a

41,32 mq. e il numero medio delle stanze per alloggio da 3,39 a 4,24, che sembrano assicurare uno standard abitativo medio per abitante di oltre 41 mq. e vicino a 1,75 stanze (TAB. 4).

- dal 1971 al 1991 le abitazioni occupate in proprietà incrementano del 29,03% (da 2.683 a 3.462 abitazioni), con un incremento delle stanze occupate da 9.777 a 15.689 (+ 60,46%) e della superficie media da 73,63 mq. a 102,96 mq.; un contemporaneo decremento del numero delle abitazioni occupate in affitto e ad altro titolo da 2.072 a 1.738 (-16,12%), con un limitato incremento delle stanze occupate da 6.576 a 6.632 (+0,85%) e della superficie media (da 62,88 a 80,00 mq.) (TAB. 5)

Una proiezione al 2015 sullo sviluppo della popolazione, la dimensione media dei nuclei familiari, i fabbisogni di stanze (anche in rapporto agli standard abitativi attuali), la composizione dei nuclei familiari, la composizione della popolazione per classi di età, limitatamente alla popolazione scolastica, sono rappresentati ed espressi nelle allegate tabelle (TAB. 6, 7 e 8).

Le ipotesi, (per quanto necessarie ed utili, a puro titolo di proiezione delle tendenze in atto) sono quelle di uno sviluppo della popolazione residente a 16.500 abitanti (+ 13,5%), di una dimensione media dei nuclei familiari di 2,31 abitanti e di uno standard abitativo di 1,78 stanze per abitante, (con una sostanziale stabilizzazione delle dimensioni dei nuclei e dello standard abitativo attuali); con un fabbisogno di nuovi vani a destinazione residenziale che può essere dimensionato in circa 2.000 unità (TAB. 4).

Contemporaneamente (TAB. 6 e 7) viene ipotizzata la composizione dei nuclei familiari (con un incremento relativo dei nuclei sino a tre componenti) anche come utile riferimento per la definizione della nuova offerta insediativa e per il recupero del patrimonio edilizio esistente.

La Tabella 9 verifica ed ipotizza, invece, con la definizione e proiezione della composizione della popolazione delle classi di età comprese tra < 6 anni, da 6 a 10 anni, da 11 a 13, da 14 a 18 e da 19 a 20, la domanda potenziale di utenza scolastica, ove appaiono rilevanti i possibili incrementi della domanda di scolarizzazione per asilo nido, materna, elementare e media.

Sulla base dei fabbisogni individuati e tenuto conto dell'offerta del PRGC vigente, le tabelle 10a e 10b definiscono, infine, con riferimento alle Superfici lorde di pavimento, una prima ipotesi di dimensionamento e di indirizzo per l'attuazione del Piano, con l'obiettivo di attivare progetti di recupero del patrimonio edilizio esistente nel Centro Storico della città nella misura del 10% delle nuove previsioni insediative e di soddisfare quota parte del fabbisogno attraverso Piani di Edilizia Economica e Popolare e/o Convenzionata (nella misura del 30% delle nuove capacità insediative).

2.2 Attività economiche: andamenti e variazioni del sistema produttivo locale; tendenze e proiezioni

L'analisi delle attività economiche attive nel Comune di Galliate, nell'area dell'Ovest Ticino, nel comune Capoluogo e nella provincia di Novara, mette in evidenza un fenomeno relativamente generalizzato (Tab. 9A e 9B):

- nel settore industriale: dal 1961 al 2001 un progressivo incremento delle unità locali con una contemporanea diminuzione degli addetti e, conseguentemente, con una significativa contrazione del numero degli addetti per unità locale; con un fenomeno più accentuato nel Comune di Galliate che verifica, oggi, la minore dimensione media delle unità locali in attività, con 5,10 addetti per unità locale;
- nel settore del commercio: una sostanziale stabilità del settore, con una tendenza ad una lieve contrazione delle unità locali e degli addetti negli ultimi 10 anni;
- nel settore dei servizi: una forte crescita relativa delle unità locali; una crescita meno accentuata degli addetti ed una più o meno accentuata riduzione del numero di addetti per unità locale;
- nel complesso, a fronte di una crescita più accentuata di unità locali e più lenta di addetti nel capoluogo e in Provincia, Galliate presenta le condizioni di maggiore debolezza, con una riduzione degli addetti e della dimensione media delle unità locali, ampiamente al di sotto della media della zona Ovest Ticino.

A Galliate (Tab. 11) gli addetti nei settori dell'industria, del commercio e dei servizi erano pari, nel 1961, al 40,35% della popolazione residente, a fronte di una percentuale di attivi del 45,02%; la percentuale degli addetti si è ridotta, nel 2001, al 25,30%, mentre la popolazione attiva è pari al 42,90%.

Il tasso di disoccupazione è lievemente più elevato rispetto al valore medio provinciale (6,96% contro il 6,08% della provincia); più significativo il valore del tasso di disoccupazione giovanile (23,68%) a fronte del valore medio provinciale (19,19%).

Le Tabelle 13a, 13b, 13c e 13d, verificano, con riferimento agli anni 1991 e 2001 nella dimensione provinciale, del capoluogo e della città di Galliate, la dinamica delle unità locali, degli addetti e degli addetti per unità locale, con le variazioni percentuali degli addetti nei diversi settori di attività economiche.

Queste ultime (Tab. 13d) evidenziano, per Galliate, la crisi del tessile/abbigliamento (che assorbe interamente il calo degli addetti nel settore della attività manifatturiera e che verifica in questi ultimi mesi ulteriori gravi cedimenti); la crescita relativa del settore delle costruzioni (caratterizzato, come nel resto della provincia, da aziende di piccola dimensione) e delle attività immobiliari (le cui unità locali incrementano, se pure meno che nella provincia e nel capoluogo, di quasi il 100%).

3 Il rapporto con la pianificazione urbanistica sovraordinata

3.1 Obiettivi ed indirizzi del nuovo Piano nel rapporto con la pianificazione e programmazione regionale

Nel recente documento programmatico per un nuovo Piano Territoriale Regionale *“l’istituzione regionale deve essere concepita quale componente di cui le politiche locali hanno un’evidente necessità, nell’ambito di un processo decisionale circolare. Le funzioni di governo regionale seguono e non precedono le dinamiche dei sistemi locali”*.

“La pianificazione territoriale può diventare”, in questo senso, *“lo strumento chiave della governance regionale, in quanto processo che si pone al centro di un nuovo modello istituzionale, amministrativo e fisico-organizzativo del territorio. Per fare questo essa deve rinunciare alle forme gerarchiche e dirigistiche di oggi e del passato, per diventare il prodotto di una costruzione partecipata, volontaria e condivisa dei diversi sistemi locali”* *“sulla base dei principi di autonomia e sussidiarietà”*.

Si prefigura, nella sostanza, *“un piano processo, progressivo ed incrementale”,* prioritariamente volto *“a liberare il potenziale delle iniziative locali ed a valorizzare le risorse economiche e culturali a volte latenti”*; un piano fondato sulla individuazione/definizione degli scenari di sviluppo e capace di fornire una cornice condivisa di un insieme mirato di progetti di possibile trasformazione.

L’obiettivo è quello di assicurare meccanismi di concertazione tra i diversi livelli istituzionali (in alternativa alle più tradizionali relazioni gerarchiche fra Regione, Provincia e Comuni) e di cooperazione a livello dei singoli ambiti territoriali.

A fronte di una prospettiva negoziale del piano e con l’obiettivo di individuare *“alcuni interessi da tutelare e garantire a priori (come talune criticità ambientali) ed i grandi assi strategici di sviluppo”*, si pone, quindi, il problema di individuare *“le unità locali più significative”*.

Si pone, cioè, il problema, prevalentemente politico, di superare il limite amministrativo del singolo comune e di individuare una adeguata dimensione territoriale per lo sviluppo locale, con un processo di auto-identificazione socio istituzionale e di auto rappresentazione delle comunità locali capaci di esprimere *“sistemi territoriali di creazione del valore di natura diversa (a prevalente base manifatturiera, turistica, culturale, ad agricoltura non omologata, ecc)”*: un insieme di comuni che, per storia o geografia e/o per interessi comuni di tipo strategico, possono rappresentare *“aree vitali e dinamiche”* *“in cui si integrano dimensione ambientale, sociale ed economica”*.

E le potenzialità dello sviluppo dei sistemi territoriali sono affidate da una parte alla conoscenza, alla progettualità ed alla capacità di azione locale; dall’altra alla

capacità della Regione di individuare e presentare, al tavolo della concertazione, le risorse e le politiche territoriali strategiche per lo sviluppo piemontese.

“La cooperazione locale, il coordinamento intercomunale, l’accordo tra i comuni del sistema locale, la cooperazione tra l’insieme dei sistemi locali e la regione nel suo complesso” sono gli istituti proposti per il nuovo Piano Territoriale Regionale pensato quale strumento di governance: un insieme di politiche finalizzate al perseguimento della competitività economica, dello sviluppo delle comunità locali, della sostenibilità ambientale.

Fra queste:

- l’integrazione delle politiche di sviluppo infrastrutturale con le esigenze di tutela del territorio
- la tutela del territorio, finalizzata a ridurre il consumo del suolo;
- la sostenibilità delle trasformazioni territoriali;
- la perequazione territoriale, quale strumento per una equa distribuzione dei costi e dei benefici derivanti da determinate scelte territoriali;
- la definizione ed attuazione di specifici progetti strategici di interesse regionale, attraverso la partecipazione attiva dei diversi soggetti interessati.

E in questa prospettiva, tenuto conto:

- dell’evoluzione dell’assetto infrastrutturale, con particolare ma non esclusivo riferimento al nodo ferroviario;
- delle realizzazioni più recenti come delle pressioni e delle previsioni di insediamenti diffusi di attività della logistica (con alto consumo dei suoli, alto impatto ambientale, bassi livelli occupazionali e di basso profilo professionale);
- del ruolo territoriale potenzialmente forte del capoluogo con riferimento ai temi della formazione (professionale, universitaria e post universitaria) e della ricerca, per un rilancio del sistema industriale del territorio verso l’innovazione;
- del ruolo di cerniera delle aree dell’Ovest Ticino rispetto alle realtà piemontese e lombarda (un ruolo che non può essere ridotto allo sviluppo ed alla localizzazione di nuove imprese legate ai settori della logistica e del primo trattamento delle merci);

può essere necessario ed utile rimettere in discussione, da un lato, la naturale e semplice aggregazione dei comuni dell’Ovest Ticino; dall’altro alcune importanti scelte del Piano Territoriale Provinciale vigente, a partire dalla individuazione della nuova area produttiva in corrispondenza del casello autostradale, al confine tra il Comune di Novara, Galliate e Cameri e dal sistema delle opportunità insediative produttive, terziarie e di servizio dell’Ovest Ticino; dall’altro ancora l’ampia disponibilità di aree genericamente destinate ad insediamenti produttivi di molti Piani Regolatori che, in assenza di una adeguata giustificazione del dimensionamento e del fabbisogno, vengono poste sul mercato quasi esclusivamente a favore del potenziamento delle funzioni di magazzino e della cosiddetta logistica.

3.2 Obiettivi ed indirizzi del nuovo Piano nel rapporto con la pianificazione provinciale del PTP vigente e con l'evolversi delle previsioni del quadro territoriale

Tavola 1: Previsioni Urbanistiche Sovraordinate – Sistema Infrastrutturale - Sistema Insediativo - Sistema Ambientale

Il Territorio del Comune di Galliate, rispetto agli indirizzi ed alle previsioni contenute negli strumenti di pianificazione territoriale di recente formazione e vigenti quali il Piano Territoriale Provinciale e il Piano Territoriale Ovest Ticino si trova oggi direttamente ed indirettamente coinvolto dall'evoluzione dei progetti infrastrutturali in corso di attuazione (Alta Velocità, stazioni, rete ferroviaria locale), dai progetti di potenziamento del trasporto ferroviario delle merci (corridoio europeo N/S Alptransit, gronda merci nord-ovest,), dallo sviluppo del vicino polo fieristico milanese (Rho e Galliate distano meno di 30 km di autostrada) e non ultimo dal potenziamento dell'accessibilità cicloturistica del territorio e del Parco del Ticino piemontese e lombardo (attraverso i canali Cavour e Vigevano).

Questo quadro dovrebbe tra l'altro, comportare l'aggiornamento delle previsioni del Piano Territoriale Provinciale, soprattutto là dove i progetti infrastrutturali programmati o in corso di attuazione non sono stati considerati dal PTP e non si presentano correlati alle previsioni insediative sovraordinate, in particolare nel sistema delle aree produttive o dell'offerta di servizi ed opportunità.

Previsioni relative al Sistema Infrastrutturale Ferroviario

A. Il Nuovo tracciato della linea F.N.M., sembrerebbe oggi sostanzialmente definito con una soluzione in parziale variante rispetto a quella indicata della Tavola C del PTP:

- la nuova linea ferroviaria è stata confermata nel tracciato del progetto preliminare approvato nel Marzo 2005, con la nuova stazione rivolta al fronte autostradale e al momento con la previsione di una passerella di scavalco per la connessione alla fermata AV-AC;
- l'accessibilità veicolare alla stazione FNM è prevista dalla strada Tavolera e con confluenza all'intersezione tra tangenziale Ovest di Galliate e via Q. Sella;
- sono dichiarate possibili da FNM tre alternative per la localizzazione di una fermata in zona Nord verso Cameri;
- FNM ritiene fattibile anche un accesso merci per la nuova area produttiva prevista dal PTP tra Novara e Galliate, mentre non si presenta più tecnicamente realizzabile uno scalo nell'area produttiva di via Ticino, date le pendenze assegnate alla livelletta ferroviaria.

B. Il Nodo di interscambio Stazioni Alta Velocità, F.N.M., Autostrada TO-MI, non previsto dal PTP ma oggetto di una proposta denominata "Novaring – piattaforma intermodale passeggeri del Corridoio 5" in cui concentrare funzioni di interscambio ferroviario per passeggeri, ristorazione e svago, check-in aeroportuale e servizi autostradali; come detto in premessa tale soluzione parrebbe al momento accantonata non tanto per la sua complessità, (di per sé interessante per il sistema di integrazione proposto e per la forte identità simbolico-figurativa), quanto per l'incertezza sul modello di esercizio delle linee ferroviarie a breve e medio termine (orari, fermate, tipologie dei treni, ecc...); pertanto il nodo di interscambio sembra al momento prendere corpo con una soluzione, in corso di attuazione, ridotta ad una più semplice "passerella pedonale" con scavalco auto-ferroviario.

Rimane in ogni caso aperto il tema delle potenzialità assegnabili a questo nodo infrastrutturale che potrebbe o dovrebbe diventare parte di un più ampio progetto di qualificazione insediativa per funzioni territoriali di rango elevato (terziario e direzionale pubblico e privato,) con un progetto integrato nella valorizzazione del sistema ambientale circostante.

In questo senso per l'ambito del nodo e per le aree dell'intorno potrebbe essere assegnato al nuovo Piano il compito di concorrere alla definizione di un programma di funzioni qualificate di livello territoriale, non banalmente o esclusivamente produttive, connesse all'accessibilità ed ai servizi qualificati che il sistema di interscambio potrebbe offrire sulla direttrice ferroviaria e autostradale del Corridoio 5.

C. Le ipotesi di tracciati ferroviari merci di evitamento del nodo di Novara anch'esse non previste dal PTP, sono state di recente oggetto di iniziative ed approfondimenti a livello provinciale e regionale con il coinvolgimento, tra gli altri, dei comuni di Novara e Galliate, più direttamente investibili da queste ricadute previsionali.

Lo studio delle alternative al passaggio delle merci nell'area novarese potrebbe comportare soluzioni in affiancamento alla tangenziale viaria ad Ovest o ad Est della città di Novara; nel primo caso ponendo problemi alla permanenza del sistema di trattamento merci in area Novara Est; nel secondo caso condizionando forse anche le previsioni insediative dell'area produttiva prevista dal PTP per Novara-Galliate.

Previsioni relative al Sistema Infrastrutturale Stradale

A. Il tracciato della tangenziale Ovest di Galliate (variante alla SP.4) non prevista dal PTP ma connessa al nuovo tracciato ferroviario F.N.M., a seguito dei recenti incontri in sede provinciale, sembrerebbe confermata nella localizzazione ad Est del sedime ferroviario ed ai limiti dell'area urbanizzata, con caratteristiche di asse periurbano e con le necessarie connessioni alla via Novara, via Buonarroti, via Q. Sella, via Archimede (nuovo asse ex sedime ferroviario), via Monte Grappa

mentre i collegamenti tra l'abitato e l'area agricola ad Ovest sono previsti con i cavalcaferrovia delle vie Viarizzo e Moro Selvatico.

Rimane aperta la definizione degli interventi di mitigazione e di compensazione ambientale dell'infrastruttura stradale e di quella ferroviaria, già ritenuti nel corso di esame del Progetto Preliminare insufficienti ed inadeguati a limitare l'impatto fonico, atmosferico e visivo ed a rigenerare i tessuti agricoli compromessi; a questi interventi il Piano attribuisce particolare importanza sia per l'inserimento ambientale e paesaggistico quanto per l'attenuazione degli impatti delle nuove infrastrutture.

Sulla base di questi indirizzi compito del nuovo Piano sarà quello, tra l'altro di approfondire la riorganizzazione urbanistica del comparto Ovest, le nuove condizioni di accessibilità e le relazioni infrastrutturali, il disegno urbano dell'area e la definizione degli ambiti di riqualificazione ambientale.

B. La previsione di una strada di collegamento tra la SP.2 (Cameri-canale Cavour), la SP.4 (Cameri-Galliate) indicata dal PTP in affiancamento al canale Cavour e al margine Nord del territorio comunale, parrebbe da accantonare, anche in considerazione dell'incompatibilità del tracciato con il corridoio ecologico previsto dallo stesso PTP e confermato nelle previsioni realizzative del PISL di Galliate

C. Diversamente, il Piano potrà verificare ed approfondire la fattibilità di un nuovo collegamento stradale in affiancamento al nuovo tracciato ferroviario a Nord del canale, dalla SP. 2 alla SS. 341 (Turbigo-Castano) in parte con l'attraversamento dell'area produttiva di via Ticino sino all'intersezione con la prevista rotonda tra la SS. 341 e la strada comunale della Dogana, con l'obiettivo di mettere direttamente in relazione la dorsale provinciale dell'Ovest Ticino ed il collegamento all'area lombarda.

E. Per quanto attiene **la SS. 341 (Turbigo-Castano)** nel PTP non sono previsti indirizzi per l'adeguamento o per la sostituzione del ponte stradale e ferroviario sul Ticino, anche se la previsione del raddoppio della linea ferroviaria FNM ne potrà comportare l'adeguamento o la sostituzione, con una disposizione della viabilità di accesso che permane molto problematica. Pur nella complessità e delicatezza del contesto ambientale, il Piano potrà verificare nel confronto con gli enti interessati (FNM, ANAS, Parco del Ticino piemontese e lombardo), le più adeguate ipotesi di risoluzione e di miglioramento del tracciato stradale.

Previsioni relative al Sistema Insediativo Territoriale

A. Il PTP colloca al confine dei Comuni di Novara, Galliate e Cameri un'area di **"Riorganizzazione e concentrazione degli insediamenti produttivi in corrispondenza ai caselli autostradali (art. 4.1 delle NTA)"** estesa a circa 920.000 mq di superficie territoriale, dei quali circa 500.000 mq in territorio del Comune di Galliate e a cui sono assegnati dalla normativa del Piano Territoriale obiettivi e direttive operative ed in particolare:

- prevedere la concentrazione delle funzioni produttive, per realizzare economie di aggregazione razionalizzando gli insediamenti e le reti infrastrutturali;
- effettuare il dimensionamento delle aree con riferimento ad un bacino di utenza omogeneo sovracomunale, dandone adeguatamente conto in sede di formazione dello strumento urbanistico;
- privilegiare gli allacciamenti diretti alla rete autostradale;
- prevedere l'eliminazione o la riduzione della "visibilità" degli insediamenti, in particolare con l'interposizione di aree destinate ad attività agricole e di fasce vegetazionali;
- predisporre la contestuale redazione delle analisi di compatibilità ambientale.

La Giunta Comunale di Galliate con deliberazione 9/2005 ha ritenuto di aderire all'iniziativa del Comune di Novara per la redazione di uno studio di fattibilità urbanistica.

Lo Studio rassegnato nel Gennaio 2006 non risulta preceduto né accompagnato da una preliminare analisi di sostenibilità e compatibilità ambientale, né contiene la verifica del dimensionamento delle aree con riferimento ad un bacino di utenza omogeneo sovracomunale, come richiesto dal PTP.

Esso propone una soluzione insediativa di impianto reticolare molto compatto, con diversi elementi di criticità e tra questi in particolare:

- inserisce una nuova area edificata che contribuisce a saldare gli insediamenti tradizionali in un'unica cintura all'interno della zona agricola: la conservazione degli spazi aperti, anche se banalizzati e poveri di elementi di caratterizzazione, consente di mantenere inalterata la possibilità di recupero e di valorizzazione, al contrario degli spazi edificati, che sono persi irreversibilmente. La soluzione si scontra inoltre con gli intendimenti del PTP, che prevedono la conservazione degli spazi liberi fra i vari nuclei ancora ben definiti e con le direttive dall'art. 4.1 che richiedono la riduzione di visibilità e l'interposizione di fasce vegetazionali e di aree da destinare al mantenimento dell'attività agricola.
- non prevede nessun collegamento alla ferrovia: presuppone un sistema produttivo legato unicamente alla strada e quindi maggiormente impattante. La collocazione lungo importanti linee ferroviarie non viene sfruttata, rendendo quindi meno attrattivo l'insediamento;
- non ha nessuna relazione con il possibile punto di interscambio ferroviario (nuove stazioni FNM e AV-AC) : non permette quindi la formazione di sinergie positive ed innovative in un punto nodale di interscambio fra autostrada, Alta Velocità e ferrovia;
- isola dal contesto agricolo i laghi di cava, che meriterebbero una valorizzazione più sensata e maggiormente fruibile. In particolare si tratta dei pochi elementi di un certo potenziale ecologico in un contesto estremamente banalizzato dall'attività agricola e dalla presenza di barriere lineari. La loro valorizzazione permetterebbe di compensare la mancanza di elementi strutturanti nel territorio circostante.

- **banalizza ed isola corsi d'acqua ed elementi paesaggistici di valenza locale:** i corsi d'acqua sono i soli elementi strutturanti lineari che permettono la conservazione di un minimo reticolo ecologico locale. L'isolamento causato dalla nuova edificazione compromette questa funzione. Devono essere conservati degli spazi sufficienti alla funzione di scambio e soprattutto non devono divenire un ricettacolo per tutte le acque che non trovano una destinazione confacente.

Tre gli scenari possibili:

1° Scenario: rilocalizzazione. Se cambia il quadro territoriale sull'assetto delle infrastrutture ferroviarie e sull'attraversamento delle merci nella direttrice Genova-Rotterdam, con soluzioni che sono state recentemente prefigurate in affiancamento al corridoio tangenziale Ovest di Novara, le aree dell'interscambio e del trattamento merci dovrebbero trovare una conseguente ed adeguata rilocalizzazione, con il possibile riuso delle aree CIM, attualmente occupate o in fase di occupazione, per più appropriate destinazioni produttive e della logistica. Perequazione territoriale e procedure di concertazione tra i Comuni di Novara e Galliate potrebbero in ogni caso garantire un'equilibrata ripartizione dei benefici economici e finanziari.

2° Scenario: modifica di destinazione. Se all'intorno del "nodo infrastrutturale" (stazione AV-AC, stazione FNM, casello autostradale TO-MI) fosse assegnato un ruolo territoriale più ambizioso con un insieme di funzioni più qualificate e non banalmente o esclusivamente produttive, ad esempio del tipo "business park" con un mix di attività innovative connesse alla nuova accessibilità ferro-viaria ed integrate nella valorizzazione dell'ecosistema agricolo ed ambientale circostante, allora l'intervento di trasformazione territoriale potrebbe assumere un'articolazione ed una distribuzione più complessa e caratterizzarsi per l'offerta insediativa, l'attrattività ambientale e l'alto valore aggiunto. In questo senso dovrebbe necessariamente cambiare:

- la distribuzione e la localizzazione territoriale dell'area, con la ricerca di più efficaci relazioni con il nodo infrastrutturale e l'avvicinamento al corridoio autostradale;
- il modello insediativo e l'organizzazione spaziale e funzionale, con il superamento dei vetusti schemi di impianto di tipo lottizzato intensivo;
- il rapporto con l'area agricola e con l'insieme ambientale circostante, che dovrebbe preferibilmente integrarsi nel modello insediativo, come precisamente viene richiesto al punto 3.2 delle direttive dell'art. 4.1 del PTP.

3° Scenario: è quello della razionalizzazione e del miglioramento del modello insediativo proposto con lo Studio di Fattibilità Urbanistica, attraverso:

- la preliminare indagine sulle condizioni di caratterizzazione ambientale e naturalistica del territorio e conseguentemente la definizione dei limiti di

intervento e di trasformazione delle aree, degli indirizzi di sostenibilità, delle opere di compensazione ambientale e di rigenerazione dei suoli;

- l'articolazione dell'impianto urbanistico con l'avvicinamento e la possibile ridistribuzione lungo la fascia autostradale, l'eliminazione dell'effetto barriera e cintura edificata che chiude il corridoio agricolo tra tangenziale a canale Cavour, con l'interposizione di aree destinate ad attività agricole e di fasce vegetazionali, la conservazione e valorizzazione dei corsi d'acqua, la dilatazione dei relativi corridoi ecologici anche quali elementi paesaggistici di valenza locale che permettono il mantenimento di un minimo reticolo ecologico;
- la possibilità di realizzare una connessione ferroviaria con la linea FNM
- la possibilità di accedere direttamente alle nuove stazioni FNM Galliate e AV-AC dal nodo di interscambio, sia per gli utenti che per gli addetti alle attività insediabili nell'area;
- la definizione di idonei collegamenti veicolari e ciclabili con l'abitato di Galliate, anche attraverso il recupero del sedime ferroviario che sarà dismesso.

B. Ambiti di individuazione coordinata delle opportunità insediative produttive, terziarie e di servizio dell'Ovest Ticino (art. 4.3 NTA del PTP)

Il PTP colloca le aree di confine lungo la fascia autostradale tra Galliate e Romentino in un ambito di individuazione coordinata delle opportunità insediative, con i temi del contenimento e riorganizzazione degli insediamenti e della concertazione preliminare tra gli enti ai fini delle nuove e limitate previsioni insediative.

Tenuto conto delle previsioni urbanistiche vigenti, dell'avvenuta approvazione del PPE delle Aree Miste in zona Sud, dei limiti e dei vincoli in atto e consolidati lungo la fascia autostradale nonché della caratterizzazione assunta dalle aree, l'obiettivo del Piano per quanto compete l'ambito comunale, ma anche come indirizzo da assumere nella concertazione con Romentino, sarà il contenimento delle previsioni insediative con i necessari approfondimenti sulle aree non attuate e con l'obiettivo di mantenere libere le aree intercluse di confine evitando la proliferazione insediativa lungo i margini stradali.

C. Ambito di concentrazione di attività di interesse collettivo di rango sovracomunale (Art. 4.10 delle NTA del PTP)

Il PTP prevede l'ambito centrale di Galliate come sede privilegiata di servizi terziari con utenza sovracomunale, con particolare riferimento ai servizi alla persona ed all'impresa.

In questo senso l'obiettivo del Piano sarà quello di rafforzare l'impianto di funzioni terziarie, con particolare riferimento negli interventi finalizzati alla riqualificazione delle aree centrali dei Viali quanto in quelli del recupero per nuove destinazioni pubbliche e private degli edifici e delle aree dismesse.

Previsioni relative al Sistema Ambientale Territoriale

A. Il nuovo Piano dell'Area del Parco del Ticino

Attualmente in revisione, probabilmente non vi saranno modifiche alla perimetrazione dell'area protetta, ma unicamente adattamenti delle normative, che saranno da riprendere nel nuovo PRG; problemi specifici ed approfondimenti potranno riguardare in particolare il riordino e la riqualificazione delle aree ricreative di ponte Ticino, la destinazione da assegnare a Villa Fortuna, il problema dell'adeguamento del ponte auto-ferro-viario della SS.341

Occorrerà inoltre favorire un discorso di maggiore legame fra l'abitato di Galliate ed il Parco sia favorendo la fruibilità ma anche e soprattutto il senso di appartenenza della comunità alla valle del Ticino.

B. La Rete Ecologica primaria dei Canali Cavour e Vigevano (con Novara, Galliate, Cameri, Romentino, Trecate) con la necessaria definizione del Progetto di rete (art. 2.8 PTP), della fascia di competenza ambientale e delle azioni comuni.

In questo senso il Piano si propone l'obiettivo di:

- confermare e rafforzare le fasce e gli ambiti di inedificabilità e di tutela già inseriti nella pianificazione vigente, tenuto anche conto degli interventi programmati e previsti nel PISL, approvato nella fase preliminare;
- integrare tali reti con le opportune connessioni alla rete ecologica locale;
- ricercare, nelle procedure attuative del Piano, le condizioni per favorire l'attuazione degli interventi.

C. Il sistema delle aree agricole inedificabili previste dal PTR Ovest Ticino tra Galliate e Cameri in corrispondenza dell'intorno del ponte sul Canale Cavour richiedono previsioni da adeguare al nuovo tracciato F.N.M. con la relativa nuova fermata (e attrezzature connesse) a servizio dei due comuni.

3.3 La pianificazione urbanistica nei Comuni contermini

Tavola 2: Previsioni Urbanistiche dei Comuni contermini

I problemi al confine Ovest con Novara: l'area produttiva del PTP, l'espansione del CIM e il nodo delle infrastrutture.

Il PRGC adottato dal Comune di Novara nel corso del 2004 ed in fase di esame regionale ha recepito le previsioni del PTP sia per quanto riguarda la nuova area produttiva, classificata come Polo Industriale Nord-Est dall'art. 18.2 delle NTA, ove le aree in comune di Novara sono previste per attività connesse o funzionali all'attività interportuale (e della logistica) e per rilocalizzazioni da aree improprie (e non di nuovo impianto da ambiti esterni), sia per quanto attiene l'espansione del CIM a Est della tangenziale.

Per queste tematiche si confermano le considerazioni di scenario e gli indirizzi delineati nel paragrafo 3.2 precedente, non senza aver richiamato l'attenzione

sulla particolare complessità, congestione e compromissione territoriale che viene proposta in questo ambito di confine dal PRG di Novara e dalle previsioni del PTP.

L'espansione del CIM a Nord di Pernate e in vicinanza al territorio galliatese prefigura un'area di logistica e di interscambio merci (con deposito di container) di circa 652.000 mq collegata con un binario sottopassante la tangenziale allo scalo merci del Boschetto ma senza possibilità di connessioni con l'AV-AC né di espansione verso Est.

Per quanto attiene il nodo infrastrutturale di interscambio auto-ferroviario e per variante alla linea FNM, il PRGC di Novara non ha proposto indirizzi e risoluzioni, nonostante la contestualità dei problemi sul tappeto; per questo aspetto si ripropongono le considerazioni e le opportunità di azione congiunta indicate al Capitolo 3.2.

I problemi al confine Sud ed Est con Romentino: la zona urbana, le aree previste per la logistica e la zona pre parco

La forma articolata del confine tra i due comuni con lembi di territorio che scavalcano reciprocamente il limite autostradale e compenetrano le rispettive zone urbane riproporrà nel Piano il problema dell'unificazione delle previsioni urbanistiche e normative per i lotti contermini, fermo restando il mantenimento dei vincoli infrastrutturali e il contenimento delle previsioni insediative.

Per quanto attiene la più recente iniziativa del comune di Romentino che con variante al PRG, alle previsioni del PTR Ovest Ticino e con recepimento in fase di osservazione al progetto preliminare del PTP, ha localizzato ai margini del confine tra i due comuni un'area di circa 255.000 mq per piattaforma logistica, attualmente in fase di completamento, si ripropongono gli orientamenti a suo tempo già espressi dal comune di Galliate circa l'inopportunità di tale previsione e di eventuali ulteriori espansioni in adiacenza al territorio comunale, l'isolamento dell'area da un contesto insediativo più appropriato, la sola connessione veicolare alle infrastrutture di trasporto e l'adiacenza ad aree destinate a corridoio ecologico.

In merito alle spinte ed alle pressioni insediative che la logistica determina sul territorio novarese e nella fattispecie nell'area dell'Ovest Ticino, occorre riaffermare la necessità che questo processo sia governato a livello intercomunale e provinciale, individuando le condizioni insediative ed infrastrutturali, in particolare quelle ferroviarie, più idonee ed attivando di concerto le procedure perequative territoriali che consentano di superare l'episodicità e la frantumazione degli interventi.

Per quanto attiene alle previsioni a confine dell'area sud a pre parco, dopo l'adozione del relativo Piano Particolareggiato da parte di Galliate, rimangono aperti i problemi di coordinamento e di unificazione delle previsioni normative ed attuative per i due ambiti comunali, in particolare nell'intorno dell'area avente interesse archeologico, quanto anche per le aree agricole poste tra centri abitati e

pre parco che le vigenti norme del PTR Ovest Ticino assoggettano a tutela delle colture ed a contenimento delle espansioni urbane, con indirizzi condivisibili.

I problemi al confine con Cameri: zona produttiva Ovest e zona pre parco

Nelle previsioni contermini del comune di Cameri, comprese nella Variante Strutturale 2003, non si ravvisano elementi di particolare problematicità, tenuto anche conto che tale PRG conferma la destinazione agricola per i suoli compresi tra gli abitati ai margini della SP. 4 Cameri-Galliate e lungo il canale Cavour e conferma lo stato di fatto relativamente alle aree all'intorno dello svincolo con la tangenziale Est, con le integrazioni di tutela ambientale per le aree boscate e di rimboschimento previste dal PTR Ovest Ticino.

Sono da confermare le previsioni sia del PTR Ovest Ticino che del PTP per l'attuazione congiunta del piano particolareggiato dell'area pre parco SA 19 a.

4 I piani e i progetti di Galliate (la storia urbanistica della città)

4.1 I piani di Galliate

Dopo l'entrata in vigore della Legge Urbanistica Regionale n° 56/1977, nella più recente storia urbanistica delle città si annoverano due Piani Regolatori che hanno concorso a caratterizzarne l'assetto urbanistico attuale.

Con il PRG 1978, formato a seguito del rinvio operato dalla Regione Piemonte per la totale revisione del Piano adottato nel dicembre 1974, Galliate si dota del primo Piano Regolatore Generale conforme alla LR 56/77, Piano che affronta per la prima volta i temi del contenimento e del riordino delle previsioni urbanistiche residenziali e produttive, della dotazione di piani per l'edilizia economica e popolare e del recupero del patrimonio edilizio della città.

Infatti dal 1980 al 1982 Galliate redige 2 Piani di Edilizia Economica Popolare articolati nelle sub zone Ovest di Via Tiro a Segno e Via Buonarroti, Est di Via Bornasca e Via dei Mille, Sud di Via Marconi, con successivi adeguamenti nel 1995 e nel 1998; i Piani di Zona sono stati tutti sostanzialmente attuati.

Nel 1988 viene approvato il Piano Esecutivo a destinazione produttiva di Via Ticino, con previsioni che sono state anch'esse completamente attuate.

Il PRG Vigente, elaborato tra il 1988 e il 1991 ed approvato con deliberazione regionale nel novembre 1992, con tre successive varianti specifiche, la più significativa delle quali redatta nel 1998 con la definizione particolareggiata della normativa per il Centro Storico, ha connotato il disegno urbanistico della città essenzialmente nei seguenti aspetti:

- il disegno del sistema infrastrutturale, con la previsione della tangenziale esterna Sud, dal confine comunale con l'abitato di Pernate a via Ticino Est (realizzata nel corso del 1992-95) e l'asse urbano Sud da via Novara a via Trieste (in fase di attuazione) e alla via Cavallè
- le aree di espansione residenziale ad Ovest, con l'introduzione di indirizzi planivolumetrici e tipologico-insediativi per l'attuazione dei Piani Esecutivi di nuovo impianto residenziale
- la nuova area mista commerciale, terziaria e residenziale a Sud, soggetta a Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica (in fase di attuazione)
- le aree produttive di via Ticino, con il completamento dell'impianto urbanistico e la caratterizzazione del sistema della viabilità e dei servizi.

Nel luglio 2005 è stata adottata una variante specifica per il completamento dell'area produttiva di via Ticino e l'adeguamento di aree a destinazione mista.

4.2 Il PRG Vigente e la sua attuazione

Tavola 3: Il PRG Vigente e le sue attuazioni

Nel corso degli ultimi dieci anni ed in particolare nelle ultime annualità, con il Piano vigente sono stati attuati, programmati o sono in fase di attuazione i seguenti interventi sul sistema insediativo urbano (V. Tabelle 15, 16, 17, 18):

- circa il 50% delle aree di nuovo impianto o di trasformazione per destinazione residenziale (con prevalenza nei Piani Esecutivi di iniziativa privata)
- circa il 70% delle aree di nuovo impianto a destinazione produttiva, con particolare riferimento al comparto di via Ticino (quota che si eleva all'85% se si escludono le aree inserite nella più recente variante)
- l'83% delle aree previste per servizi al sistema produttivo (parcheggi e verde attrezzato)
- il 53% delle aree previste per destinazioni miste, produttive, commerciali, residenziali.

In complesso, il sistema insediativo previsto dal Piano risulta ad oggi attuato per circa il 60% delle previsioni.

L'attuazione delle aree per servizi urbani, parcheggi, verde, attrezzature collettive ed istruzione, si presenta più articolata e problematica (V. Tabelle 15 e 16):

- la dotazione di aree per **parcheggi** e per **attrezzature collettive** risulta attuata o in fase di attuazione per il 66% delle previsioni del Piano, con una dotazione media di circa 4,00 mq/abitante e circa 57.000 mq per ciascuna tipologia (a fronte di uno standard di legge rispettivamente pari a 2,5 e 5,0 mq/abitante attualmente residenti)
- diversamente, risulta fortemente carente l'attuazione delle previsioni di aree per **verde pubblico e sportivo**, con il 21% delle aree attuate ed una dotazione di circa 69.000 mq pari a 4,7 mq/abitante (a fronte di uno standard di legge di 12,5 mq/abitante attualmente residenti)
- altrettanto sottodimensionata l'attuazione delle aree previste per l'**istruzione**, con il 36% attuato, pari a circa 16.500 mq ed uno standard di 1,2 mq/abitante, a fronte di 5,0 mq/abitante richiesti (30.000 mq di superficie minima è prescritta dal DM 18/12/1975)
- in complesso, l'attuazione delle previsioni delle aree per servizi urbani si attesta al 36%, con una dotazione di circa 200.000 mq pari a 13,8 mq/abitante (a fronte di 25 mq richiesti).

Il nuovo sistema insediativo residenziale previsto dal PRG vigente per l'**ambito urbano Ovest** (via Novara - via Q. Sella - via Buonarroti) con linee guida per la

formazione dei singoli Piani esecutivi, risulta attuato al 54% e residua una capacità insediativa per circa 74.000 mc.

Diversamente, per la zona Sud della città, la recente approvazione del **Piano Particolareggiato Aree Miste**, con nuove destinazioni commerciali, direzionali e residenziali, attua la più rilevante previsione urbanistica ed infrastrutturale del PRG vigente, con 148.000 mq di superficie territoriale coinvolta, 39.000 mq di Superfici Lorde di Pavimento a destinazione commerciale terziaria, 16.000 mq a destinazione residenziale, 49.000 mq destinati a parcheggi e verde, 19.000 mq per viabilità veicolare, ciclabile e pedonale, con la realizzazione dell'asse urbano primario da via Novara a via Roma e Trieste.

Sempre nell'ambito Sud, tra le vie Roma e Trieste risultano programmati ed in fase di attuazione i **Piani esecutivi di trasformazione dell'area produttiva dimessa ex SEIT** e delle adiacenti aree di nuovo impianto e di riordino urbanistico, con circa 38.000 mq coinvolti.

Per gli insediamenti produttivi, nelle aree di nuovo impianto di via Ticino risultano tutte attuate o in corso di attuazione, circa 342.000 mq di superficie territoriale.

Per il settore paesistico ambientale è stato recentemente adottato il **Piano Particolareggiato delle aree Pre Parco** già compreso nelle previsioni del PRG 1992, esteso a circa 320 ettari di superficie territoriale, con obiettivi di tutela e miglioramento ambientale (35 ha di aree boscate da riqualificare e/o impiantare), recupero dei siti degradati (43 ha di area ex cava e aree limitrofe), riqualificazione dell'accessibilità, realizzazione di attrezzature ricettive, ricreative e dell'accoglienza (13.000 mq di Slp).

4.3 Le previsioni residue

Le tavole ed i grafici di analisi consentono di focalizzare e dimensionare il problema relativo alla quantità di insediamenti e di servizi previsti e non attuati, con cui la nuova proposta urbanistica dovrà confrontarsi.

Previsioni residenziali in corso e residue

Allo stato attuale (Tab. 14) risultano programmati (con progetti approvati o in fase di approvazione) e in fase di realizzazione circa 145.000 mc di volumetrie residenziali, di cui 95.000 mc in aree residenziali di nuovo impianto e 55.000 mc in aree miste, con una previsione complessiva di circa 1.600 stanze e 960 abitanti insediabili.

Il Piano residua invece una capacità insediativa di circa 200.000 mc, di cui 176.000 mc in aree residenziali di nuovo impianto e completamento e 24.500 mc in aree miste; questo residuo è complessivamente pari al 43% delle previsioni del PRG e corrisponde a **circa 2.200 stanze e 1.300 abitanti teorici potenzialmente ancora insediabili**. La capacità residua è concentrata per circa il 42% in zona Ovest e per il 22% in zona Est dell'abitato.

La parte residua non attuata rappresenta un'offerta significativa che il nuovo PRG potrà riconsiderare verificando nel merito la specificità dei casi con una procedura di concertazione con le proprietà e con gli operatori ed adottando le più opportune risoluzioni, eventualmente ricalibrando l'offerta residua attraverso l'adeguamento degli indici, la ridefinizione delle procedure attuative e normative e l'eventuale distribuzione perequativa in aree libere destinate a servizi o a insediamenti da riqualificare e trasformare.

Previsioni per attività produttive residue

Per il completamento dell'area produttiva di via Ticino residuano circa 89.000 mq di aree libere, recentemente inserite in variante del Piano vigente e di cui si può ritenere concretamente attuale la previsione. Altri 36.000 mq risultano non attuati nella zona a nord della linea FNM.

Il residuo per destinazioni commerciali e terziarie

La quota prevalente non attuata risulta collocata nell'area a Sud dell'autostrada, con circa 92.000 mq di superficie territoriale ancora disponibile e nell'area adiacente a via Trieste e via Gambaro con 32.000 mq oggetto di una recente e parziale variante normativa.

Una problematica specifica riguarda la non attuazione delle previste trasformazioni dell'area dimessa Zucchi in via Garibaldi, anche per il cambiamento negli indirizzi della trasformazione recentemente richiesto dalla proprietà. L'area è inserita in un comparto di destinazioni produttive in dismissione che dovrà costituire per la città e per il nuovo PRG argomento di specifico approfondimento.

Previsioni residue per servizi urbani e attrezzature comuni

Il residuo delle previsioni per servizi urbani del PRG vigente ammonta complessivamente a 35 ettari, a fronte di 20 ettari attuati o programmati, con una dotazione media di 13,8 mq/abitante residente a fronte di una previsione di 25,0 mq (con riferimento a 22.000 abitanti teorici di PRG).

Al di là delle prescrizioni e degli standards di legge, Galliate raggiunge una adeguata dotazione di aree per quanto riguarda parcheggi e attrezzature collettive (rispettivamente 4 mq/abitante) pur con il 30% non attuato, mentre manifesta una elevata carenza nella dotazione di aree per verde pubblico e sportivo (4,8 mq/abitante e 7 ettari esistenti con circa 26 ettari residui) ed una inadeguata dotazione delle aree di competenza delle attrezzature scolastiche (1,1 mq/abitante e 1,65 ettari esistenti con circa 3 ettari residui).

4.4 I progetti urbani in corso

Tavola 4A e 4B: I Progetti in corso

Il Piano Particolareggiato per destinazioni miste dell'area Sud

Elaborato tra il 2003 ed il 2005 ed approvato nel corso del febbraio 2006 con un progetto urbanistico di iniziativa pubblica concertato con società e privati operatori, il Piano come precedentemente detto, attua per intero la più rilevante previsione di trasformazione urbana del PRG Vigente, con 148.000 mq di superficie territoriale coinvolta, 39.000 mq di Superfici Lorde di Pavimento con un mix a destinazione commerciale e terziaria, 16.000 mq a destinazione residenziale, 49.000 mq destinati a parcheggi e verde, 19.000 mq per viabilità veicolare, ciclabile e pedonale, con la realizzazione dell'asse urbano primario da via Novara a via Roma e Trieste, fortemente caratterizzato nell'impianto del verde alberato, dell'arredo e della dotazione funzionale.

Il Piano Particolareggiato Esecutivo dell'area Pre Parco

Già compreso nelle previsioni del PRG 1992 con una normativa di indirizzo ambientale e di recupero e riqualificazione dei siti degradati fatta propria dal Piano Territoriale Regionale Ovest Ticino per tutto l'ambito novarese, il Piano si estende a circa 320 ettari di superficie territoriale, con obiettivi di tutela e miglioramento ambientale (35 ha di aree boscate da riqualificare e/o impiantare), recupero dei siti degradati per funzioni ricreative e ricettive (43 ha di area ex cava e aree limitrofe), riqualificazione dell'accessibilità, realizzazione di altre attrezzature ricettive, ricreative e dell'accoglienza (13.000 mq di Slp). Il Piano è stato approvato in sede comunale nel gennaio 2006 ed inviato in Regione per l'approvazione definitiva.

Il PISL (Programma Integrato di Sviluppo Locale)

Con un programma denominato "Riqualificazione ambientale e sviluppo dell'offerta turistica" e con un contributo di 4,47 milioni di Euro a fronte di un investimento complessivo previsto in 19.450 milioni di Euro di interventi pubblici e di 20,950 milioni di Euro di investimenti privati, il Comune di Galliate è stato ammesso con DGR 7-1019 del 10-10-2005 nella graduatoria regionale per il sostegno alla realizzazione di interventi integrati di sviluppo territoriale, essenzialmente previsti nei seguenti settori:

A. Interventi Pubblici:

- realizzazione della Rete Ecologica sui Canali Cavour e Vigevano
- formazione di area didattica attrezzata annessa al Parco Archeologico
- miglioramento funzionale ed ambientale dell'area antistante a Villa Fortuna
- riqualificazione degli assi urbani radiali di via Novara e via Ticino e dei Viali storici

- recupero e valorizzazione del sedime della ferrovia FNM in previsione del suo trasferimento esterno

- recupero e completamento ala nord Castello Sforzesco

B. Interventi Privati in area Pre Parco

- attività ricettive alberghiere e turistico ricreative nell'area ex Cava Dogana

- attività turistico ricreative e sportive nell'area del Circolo equestre La Robinia

- attività ricettive alberghiere nell'area Dogana Vecchia e ex canale.

5. Il nuovo modello di Piano per affrontare la fase della trasformazione urbana

5.1 Un nuovo piano per la trasformazione urbana

Come molti comuni italiani, Galliate ha terminato la lunga fase dell'espansione urbana, caratterizzata dalla consistente conversione di suoli agricoli per usi urbani, e attraversa la fase della trasformazione urbana, caratterizzata prevalentemente dal riutilizzo di suoli già urbanizzati: aree dismesse industriali (come le aree delle manifatture Varzi, Zucchi, ex Belletti e TNT al Varallino), aree ferroviarie in dismissione (sedime ferroviario FNM) o aree inedificate interstiziali o marginali all'aggregato urbano.

Il modello di PRG, sancito dalla LN 1150/42 e definito per disciplinare la fase della crescita delle città, non appare più adatto a questa nuova fase del ciclo urbano, rivelando la sua inadeguatezza nel governare non solo i complessi e sempre più dinamici processi di trasformazione che caratterizzano le città, ma anche la normale gestione amministrativa, urbanistica e territoriale.

In particolare, il nuovo modello di piano affronta alcuni nodi problematici relativi al vecchio modello: il superamento dell'isolamento istituzionale del piano comunale, possibile attraverso l'attivazione di un concreto rapporto di copianificazione con Provincia e Regione che precisi maggiormente i contenuti dei relativi piani e programmi; l'elaborazione di contenuti programmatici di piano, che aiutino nell'attuale ordinamento a distinguere il momento strutturale da quello operativo; l'adeguamento, ormai indispensabile, della disciplina urbanistica ai condizionamenti ambientali e infrastrutturali, quali fondamenti del piano; infine la sostituzione dei meccanismi operativi del piano, basati oggi - seppur teoricamente - in prevalenza ancora sugli espropri, con nuovi meccanismi realmente applicabili, basati, al contrario, in prevalenza sulle cessioni compensative regolate dalla perequazione urbanistica.

La fase di trasformazione che interessa la città implica una grande attenzione al tema della *riqualificazione urbana*, che comporta adeguamenti edilizi diffusi nella città consolidata (sia per quanto riguarda gli insediamenti che i reticoli stradali e, in particolare, la cortina dei viali) e la valorizzazione di alcuni manufatti e/o tessuti edilizi (tessuti della città storica di primo impianto). La riqualificazione urbana sarà, altresì, demandata alle trasformazioni urbanistiche delle aree interne alla città esistente, per le quali si prevederà un sistema complesso di interventi capaci di innovare l'assetto fisico e funzionale dell'ambiente urbano.

La trasformazione e la riqualificazione urbana e territoriale, oltre a proporre nuovi obiettivi alla pianificazione urbanistica, comportano in modello attuativo completamente nuovo.

Per realizzare l'Espansione urbana era stato affermato il modello pubblicistico-espropriativo previsto dalla legge urbanistica nel 1942.

Parallelamente, la legislazione e la giurisprudenza (Sentenza della Corte Costituzionale n.179/1999), nonché le limitate possibilità di spesa e investimento delle Amministrazioni comunali, hanno di fatto precluso alle Amministrazioni comunali la possibilità di acquisire aree per servizi pubblici attraverso l'esproprio per pubblica utilità. Nel modello di piano derivato dalla vecchia legge urbanistica, ogni comparto di attuazione doveva cedere gratuitamente soltanto le aree per i servizi necessarie ai nuovi utenti; nel nuovo modello perequativo e compensativo di piano ogni comparto di attuazione conferirà aree per verde e servizi (verde in particolare, in ragione della scarsa dotazione esistente) superiori al fabbisogno generato dai nuovi insediamenti. L'Amministrazione comunale dovrà intervenire per espropriare soltanto la modesta quota di aree per servizi che i comparti non possono offrire.

E' ormai chiaro che bisogna affidare i piani a regole pubbliche, possibilmente poche, semplici e quindi non difficili da rispettare ma con attuazioni in larga prevalenza private.

In attesa che le leggi nazionali e regionali registrino l'avanzamento della disciplina, un ruolo evolutivo è, comunque, affidato ai piani. Pur restando ancora inevitabilmente legato alla legislazione nazionale e regionale vigente, il nuovo piano si propone, ove possibile, di anticipare gli aspetti essenziali della riforma urbanistica in discussione a livello nazionale e praticata a livello regionale da molte Regioni (il consiglio regionale del Piemonte è al lavoro per la nuova legge urbanistica di riforma della LUR 56/1977) per quanto riguarda la forma e la struttura del piano, il meccanismo di attuazione e infine i nuovi contenuti, basati sul tema della riqualificazione urbana e sulla rigenerazione ecologica e ambientale del territorio.

5.2 La concertazione e la negoziazione

Un principio fondamentale per l'attuazione degli interventi di trasformazione urbana, è quello della concertazione o negoziazione.

Tenuto conto, infatti, che le risorse pubbliche disponibili non sono sufficienti alla necessaria trasformazione e riqualificazione della città o delle sue parti e che, quindi, appare indispensabile il concorso di consistenti risorse private anche per gli interventi di trasformazione e riqualificazione di aree pubbliche, il nuovo Piano Regolatore dovrà essere in grado di "convincere" gli operatori privati ad un intervento coordinato, nell'ambito di un chiaro sistema di convenienze e rischi; dovrà essere in grado, cioè, di promuovere azioni di Marketing urbano e territoriale, attraverso iniziative mirate ad attrarre investimenti e risorse.

Promuovere il "capitale" della città significa valorizzare gli elementi positivi ed eliminare quelli negativi; mobilitare e motivare, in primo luogo i residenti, gli Enti, i tecnici, gli operatori economici e sociali.

Adottare una strategia di Marketing urbano significa proporre una politica di trasformazione e progetti che risultino vantaggiosi per tutti i protagonisti della città: i cittadini che disporranno di abitazioni e servizi migliori; le imprese ed il terziario che potranno verificare, anche attraverso i ritorni degli investimenti per la riqualificazione delle aree pubbliche, le rispettive convenienze economiche di investimento e localizzazione.

Con il metodo della concertazione tra Enti ed operatori, tra interessi collettivi e interessi privati, è forse possibile tentare di realizzare quegli investimenti strutturali che, diversamente, difficilmente potrebbero vedere la luce; e comprendere, così, la necessità e l'efficacia di un gioco di squadra.

5.3 La struttura e l'operatività del piano

A differenza di altri sistemi di pianificazione europei, in Italia il piano regolatore comunale è uno strumento onnicomprensivo, di lunga durata, che pretende al contempo di essere di definizione strategica per lo sviluppo economico e sociale della città e della sua forma funzionale e fisica, ma anche delle regole per l'ordinaria Amministrazione delle più minute e diffuse trasformazioni edilizie.

Appare oggi come uno strumento di difficile gestione, anche perché deve affrontare scenari e contenuti completamente differenti da quelli per cui era stato istituito (il processo di trasformazione urbana) e che ha perso sostanzialmente il principale strumento operativo (l'esproprio), sul quale fondava, teoricamente, la sua efficacia.

Il doppio ruolo, strutturale e operativo, del piano regolatore italiano, ha richiesto, addirittura, nel 1952 l'adozione di una normativa di salvaguardia: per garantire che, adottato il nuovo piano, nelle more della sua approvazione, le proprietà non potessero pretendere le potenzialità edificatorie previste dal vecchio e modificate dal nuovo.

Il piano regolatore, assume una valenza esecutiva per quanto riguarda le destinazioni d'uso dei suoli, esercitando al contempo un vincolo sui terreni destinati all'uso pubblico, che diventa operativo solo al momento dell'esproprio.

Come è noto la giurisprudenza ha, da ormai qualche decennio, determinato i tempi di attesa per l'esproprio, discutibili, ma ormai cogenti: cinque anni, a cui aggiungere eventualmente i dieci relativi alla durata di un piano particolareggiato.

Ciò giustifica ancor di più la necessità di separare il momento strutturale dal momento attuativo-operativo, al fine di evitare l'illegittimità delle previsioni stesse del piano. Anche perché la legge, approvata neppure due mesi prima della Sentenza della Corte Costituzionale n.5 del 1968, aveva reso obbligatori, nei piani urbanistici, standard minimi di superficie destinati ai servizi pubblici. I Comuni erano pertanto obbligati a vincolare, con i piani, aree che però non avrebbero mai potuto acquisire nei tempi fissati dalla giurisprudenza, per le limitate disponibilità finanziarie. Si sarebbe potuto uscire dalla contraddizione soltanto accettando di

indennizzare tutti i vincoli pubblici dei piani regolatori a partire dall'approvazione del piano.

La componente strutturale del piano non avrà valore cogente, ma solo di quadro generale delle scelte necessarie per il corretto sviluppo della città e del territorio a medio periodo (conformazione del territorio). Non genera pertanto automatici e immediati vantaggi o svantaggi per le proprietà coinvolte, ma schematicamente prospettive, che soltanto la fase successiva preciserà. Sarà la fase operativa di piano ad avere infatti il compito di definire i precisi interventi nel breve periodo, realizzando, in un tempo ristretto, l'attuazione perequata tra le diverse proprietà (conformazione della proprietà). Indennizzando cioè a valori di legge le proprietà espropriate per i suoli conferiti, o ricevendo i suoli di uso pubblico in compensazione gratuita dalle proprietà a cui è attribuita dal piano la edificabilità privata.

Lo sdoppiamento del piano nelle due componenti deriva dalla proposta di riforma INU del '95, recepita ormai da molte leggi regionali, e anche dalla proposta della nuova legge urbanistica piemontese della Giunta regionale e di alcuni Gruppi consiliari. Il Documento Programmatico per un nuovo piano territoriale regionale (novembre 2005), anticipando la nuova legge per il governo del territorio, condivide e ripropone l'articolazione dell'attività di pianificazione a livello comunale in una componente strutturale (Piano Urbanistico Strutturale) e in una componente operativa, oltreché gestionale (Piano Urbanistico Operativo, Programmi Complessi e Progetti Urbanistici di intervento convenzionati).

La fase strutturale e strategica del piano rappresenta il momento della formazione degli indirizzi del piano.

Le tavole di proposta allegate alla Delibera Programmatica, infatti, si sono misurate esplicitamente con una prima rappresentazione strutturale del nuovo Piano di Galliate, che evidenzia le scelte generali e le questioni principali, fondendo insieme struttura, strategie e azioni puntuali che sarebbero dovute invece essere distribuite nel tempo, favorendo così previsioni più elastiche e una gestione più flessibile del piano.

Con una nuova legge regionale riformata, questa soluzione potrà tradursi, in futuro, in un piano strutturale, di indirizzi generali, dal quale per ogni periodo amministrativo, si estrarrà il piano di interventi privati e pubblici destinati a realizzarsi coerentemente con valori e vincoli strutturali, con gli obiettivi, le strategie, le prestazioni attese dalle azioni operative e dagli interventi.

5.4 Il modello attuativo della perequazione urbanistica

Tenuto conto della sentenza della Corte Costituzionale (n. 179/99) sulla reiterazione dei vincoli urbanistici (e sulla loro indennizzabilità), in alternativa al modello espropriativo della Legge 1150/42, il nuovo Piano Regolatore farà riferimento, in termini diffusi, al principio ed al modello attuativo fondato sulla perequazione urbanistica: una soluzione che ha già trovato pratica applicazione in

alcuni più recenti PRG (anche regionali come Ivrea e Cuneo, ad esempio) e che può garantire la massima equità e, insieme, la massima efficacia del Piano, avvicinando il più possibile le previsioni agli esiti.

Sulla base del principio perequativo, a tutte le aree di trasformazione che presentino analoghe caratteristiche urbanistico-giuridiche, a tutti i suoli chiamati ad usi urbani e non ancora edificati nell'ambito della stessa area normativa (siano essi destinati ad attrezzature collettive ed infrastrutture pubbliche od alla edificazione), vengono assegnate classi di edificabilità convenzionali uguali, moderate e diffuse (tenuto conto dell'edificazione esistente in termini di destinazione, densità e tipologia e degli obiettivi di interesse pubblico e generale).

I proprietari dei suoli (e fra questi anche il Comune) in base al principio perequativo, divengono titolari di diritti edificatori che possono però essere impiegati solo su aree specificamente indicate dal Piano.

Una volta sfruttati i diritti edificatori i proprietari privati dovrebbero cedere al Comune le aree destinate agli usi pubblici.

In questo senso, oltre al vantaggio per la collettività di acquisire le aree necessarie alle infrastrutture ed ai servizi, il principio perequativo pone la proprietà fondiaria in una condizione di indifferenza rispetto alle scelte di Piano (se i proprietari sono titolari dello stesso diritto edificatorio a prescindere dalla effettiva destinazione del proprio lotto, non sono più interessati a dirottare su questo le decisioni e le scelte del Piano).

Il Piano può così concentrare la propria attenzione alla generalità degli interessi collettivi ed alla qualità urbana.

Con la perequazione si potrà inoltre valutare la possibilità di reperire ed acquisire, gratuitamente, al patrimonio comunale, anche le necessarie aree di compensazione e valorizzazione paesistica ed ambientale.

A queste possono, infatti, essere assegnati diritti edificatori di minore entità (che devono essere anch'essi trasferiti nelle aree a specifica destinazione) e la cui acquisizione (in proporzione alla dimensione, entità, destinazione e qualità della trasformazione edilizia ed urbanistica ed ai fini della compensazione del "danno o deficit ambientale" da questa determinato), è requisito preliminare alla realizzazione degli interventi di trasformazione delle aree a specifica destinazione.

In luogo della acquisizione e cessione al Comune per le aree classificate dal Piano come aree di compensazione e valorizzazione paesistica ed ambientale, potrà essere ammessa la monetizzazione, sulla base del principio di equivalenza del valore immobiliare rispetto alla edificabilità assegnata.

In questo caso, con provvedimento separato, il Comune può determinare le modalità della monetizzazione nonché i criteri per l'applicazione del principio dell'equivalenza economica.

Tali aree (di compensazione e valorizzazione ambientale) potranno, per lo più, essere destinate a verde pubblico estensivo e sistemate con la piantumazione di alberate, cespuglieti e sistemi di siepi nonché con la realizzazione di attrezzature

finalizzate alla fruizione collettiva dei luoghi e potranno così contribuire alla realizzazione di corridoi ecologici ed ambientali (di scala provinciale e locale).

La modalità perequativa consente quindi di applicare un modello attuativo oggettivo e non discrezionale, riducendo sensibilmente le disparità di trattamento tra i soggetti che attuano le trasformazioni previste dal piano.

Avvalendosi di questi principi generali nella specifica situazione di Galliate il modello perequativo che si avanza per il PRG 2006 si basa essenzialmente sui seguenti elementi:

- la conferma del regime immobiliare espropriativo per la città da conservare e riqualificare, dove le eventuali aree necessarie per usi pubblici essenziali dovranno essere acquisite e indennizzate a valore pieno di legge;
- un nuovo regime perequativo per la città da trasformare, cioè per le aree su cui si orientano i più significativi interventi di ristrutturazione urbanistica; prevedendo la concentrazione delle volumetrie edificabili su una parte ridotta degli ambiti di trasformazione e la destinazione a verde e servizi della parte rimanente dell'ambito, acquisita alla collettività per compensazione, vale a dire per cessione obbligatoria da parte dei privati.

5.5 I temi della conservazione e riqualificazione dei tessuti

Tavola 5: Analisi dei tessuti

La riqualificazione urbanistica e ambientale del sistema urbano e territoriale di Galliate non interessa esclusivamente la Città da trasformare, ma anche la città esistente costituita dalla Città storica e dalla Città consolidata.

I primi approcci alla riqualificazione della città esistente in Italia sono nati oltre 30 anni fa, riscontrabili in alcuni piani in cui veniva data enfasi ai temi della salvaguardia e della valorizzazione dei centri storici. Non si avvertiva ancora il valore d'insieme della città esistente, i cui tessuti, oltre la Città storica erano cresciuti nell'Ottocento e poi nel Novecento fino all'ultima guerra. Per capire meglio e in pieno il sistema dei valori della Città consolidata, bisognava che finisse la spinta espansiva; perché tutta la città esistente e non solo la sua parte storica tornasse ad essere protagonista dell'urbanistica e del piano, non attribuendo la condizione di primato alla sola città della Trasformazione.

All'inizio degli anni '90 si rileva, in alcuni piani, il superamento dei limiti spazio-temporali del "vecchio" modello di piano: l'intera città storica interessata dai piani ottocenteschi di espansione, e non solo il centro storico costituito dai tessuti realizzati prima della rivoluzione industriale, viene interessata dalla pianificazione di salvaguardia.

A Galliate, la conservazione e la riqualificazione dei tessuti dovrà rappresentare il cuore delle previsioni del piano. Viene individuata una disciplina per «tessuti urbanistico-edilizi» ed interventi diretti, al fine di evitare ogni separatezza programmatica e attuativa della Città storica, suggerita da recenti proposte di

legge nazionali (fortunatamente accantonate), che finirebbero di fatto per sottrarre la responsabilità ai Comuni per assegnarla alle Soprintendenze; riaffermando il monito di Antonio Cederna: «un centro storico si salva solamente con un buon piano per tutta la città».

La definizione di una disciplina per "tessuto urbanistico edilizio" si propone quindi di superare la semplice zonizzazione funzionale e l'analisi dei tipi edilizi legata alle caratteristiche architettoniche e distributive del singolo manufatto, per esprimere al contrario la tipologia urbanistica e quindi la struttura vera e propria dello spazio urbano, evidenziando il rapporto tra suolo scoperto e suolo costruito, pubblico e privato, collettivo e individuale. L'identificazione dei tessuti urbani consente così di leggere le condizioni strutturali degli insediamenti (immobiliari, socio-economiche, funzionali), oltre che la logica di occupazione del suolo: ogni tessuto si differenzia quindi per caratteri di formazione storica, per sistemi insediativi (rapporto tra tipi edilizi e struttura urbana) e per funzioni prevalenti. Si tratta pertanto di individuare politiche differenziate per ciascun tessuto e discipline urbanistiche specifiche volte a favorire il recupero e il pieno utilizzo del patrimonio edificato anche come incentivo ad una generale operazione di manutenzione della città.

La metodologia di tutela, attenzione e valorizzazione già adottata per la città storica dovrà essere applicata a tutta la città consolidata, con l'esplicito obiettivo di riqualificarla, esprimendo la disciplina dei "tessuti" che la compongono, superando la semplice zonizzazione funzionale e l'analisi dei tipi edilizi legata alla caratteristiche architettoniche e distributive, per esprimere al contrario la tipologia urbanistica (e quindi la struttura vera e propria dello spazio urbano).

I tessuti urbanistici rappresentano non solo una differenza di scala, ma anche una differenza di forme e di contenuti da conservare. La morfologia urbanistica dei tessuti sarà l'oggetto di complessiva conservazione e di qualificazione richiesta dai nuovi contenuti. Una politica urbanistica che mira, dunque alla riqualificazione della Città consolidata, di cui non è possibile quantificare previsionalmente gli esiti: che è da sperimentare, osservando con attenzione gli effetti provocati dalle nuove norme del PRG, consentendo di correggerne, se necessario, le disposizioni nel corso dell'attuazione.

5.6 La dimensione ecologico ambientale del nuovo Piano e la sostenibilità delle nuove previsioni

La sempre più alta compromissione dell'ambiente e la crescita progressiva della coscienza ecologica dell'opinione pubblica, della cultura e della politica rendono manifeste le carenze ambientali nel governo della città e del territorio.

Il ritardo ecologico non può essere affrontato solo con il metodo della Valutazione di Impatto Ambientale (che si applica soltanto a posteriori sui principali progetti di intervento proposti nelle città e nel territorio) ma può e deve essere affrontato anche a priori, caricando direttamente la pianificazione urbanistica delle esigenze ambientali. La problematica ecologica diventa in questo caso uno dei contenuti

principali della pianificazione sostenibile (in questo senso, opportunamente, opera già la Lr 40/1998 del Piemonte).

Un nuovo approccio unitario (città, territorio e ambiente), e integrato (urbanistica ed ecologia), appare pertanto oggi indispensabile.

Una grande importanza dovranno assumere le politiche di rigenerazione ecologica dei tessuti urbani, collegando inoltre ogni trasformazione urbanistica programmata a concreti interventi di miglioramento qualitativo delle tre risorse fondamentali (aria, acqua e suolo), affinché sia garantito un processo naturale di rigenerazione e autorigenerazione delle risorse stesse.

Anche le nuove infrastrutture (della mobilità e tecnologico-energetiche), dovranno risultare compatibili rispetto ai sistemi ambientali con cui interagiscono. La stessa condizione di compatibilità ambientale deve essere ovviamente estesa alle infrastrutture già esistenti, che dovranno essere quindi adeguate.

Con riferimento ai temi dello sviluppo compatibile, di un equilibrato sviluppo urbanistico e di uno sviluppo di qualità, il nuovo Piano, anche in termini di continuità con il Piano Regolatore vigente, dovrà tendere a:

- a) una valutazione realistica, quantitativa e qualitativa, dei fabbisogni (abitativi, terziari, produttivi) ed una offerta insediativa (di recupero, ampliamento e nuovo impianto) corretta e soddisfacente, correlata alla nuova domanda "interna ed esterna", tenendo conto dei necessari margini di credibilità attuativa e della compatibilità con il sistema infrastrutturale esistente o in progetto;
- b) attuare politiche di incentivo al recupero del patrimonio edilizio ed urbanistico esistente e di incentivo alla realizzazione di interventi di qualità, tanto con riferimento al sistema infrastrutturale (percorsi veicolari e ciclo pedonali; aree di parcheggio e verde) quanto ai modelli insediativi, tipologici ed edilizi, con la definizione di proposte di approfondimento progettuale delle aree di nuovo impianto;
- c) definire un impianto normativo finalizzato ad incentivare interventi con bioarchitettura, caratterizzati da risparmio energetico e impiego di risorse energetiche rinnovabili, risparmio delle risorse idriche, adeguato sviluppo del verde, permeabilità dei suoli, ecc., anche attraverso la ridefinizione dei parametri urbanistici ed edilizi e del pagamento degli oneri di urbanizzazione, che possano incentivare interventi qualitativamente migliori.

Le regole di trasformazione del nuovo piano saranno quindi definite a partire dai condizionamenti ecologico - ambientali individuati, come prerequisito ed occasione ambientale che ogni trasformazione fornisce, con l'obiettivo di confermare/potenziare la capacità di rigenerazione ambientale presente nelle singole aree, anche attraverso la «compensazione» delle risorse eventualmente sottratte.

Le trasformazioni complesse con cui il piano si dovrà confrontare inducono ad approfondire e verificare anticipatamente anche gli aspetti di concreta sostenibilità economico-finanziaria degli interventi programmati, integrando alle consuete

verifiche di carattere urbanistico, tecniche valutative capaci di misurare la fattibilità finanziaria e temporale delle ipotesi di trasformazione urbanistica. Gli elevati costi di bonifica preventiva delle principali aree di trasformazione sommati ai consistenti costi di riurbanizzazione e alle componenti di rischio, di incertezza e della variabile temporale nella definizione e nella formazione delle decisioni pubbliche e private implicano un'accurata analisi economico-finanziaria e l'introduzione di procedure e tecniche di valutazione ex-ante.

Le esperienze in corso nelle principali città italiane dimostrano che le trasformazioni non possono più essere semplicemente misurate con i tradizionali criteri estimativi, ma necessitano di analisi più approfondite e complesse. Valutazioni che hanno a che fare anche con i regimi edificatori delle singole aree e proprietà, ma che devono individuare innanzitutto le modalità, le procedure, gli istituti per agevolare l'attuazione degli interventi, nonché gli incentivi e le misure premiali (non necessariamente volumetriche) più adatte per concretizzarli. Non possono essere infatti escluse, pur all'interno dello stesso meccanismo perequativo, valutazioni volte a semplificare e superare nodi specifici (proprietary, fiscali, ecc.) che potrebbero compromettere l'attuazione di aree di trasformazioni complesse, attraverso semplici correttivi locali alla disciplina generale perequativa, regolamentati dal piano in modo trasparente e non soggetti a contrattazione. Valutazioni, peraltro, sempre più presenti nei nuovi strumenti di programmazione e progettazione complessa, in cui le attuazioni vengono spesso affidate a forme di partenariato pubblico-privato.

6 Indirizzi per la struttura del nuovo Piano

6.1 Gli obiettivi strategici

Gli indirizzi e le azioni che la Delibera Programmatica esplicita ed in generale delinea per i tre sistemi territoriali di riferimento (quello della mobilità, quello insediativo e quello ambientale), sono riferiti e relazionati tra loro attraverso gli obiettivi strategici a cui dovranno riferirsi le politiche, i programmi e gli interventi che saranno promossi nei prossimi anni a Galliate.

Tali obiettivi sono rivolti a:

1. Perseguire lo sviluppo ed il miglioramento dell'accessibilità, dei servizi e delle attività della città con il completamento ed il rinnovo dell'assetto infrastrutturale. Ciò comporta, da una parte, la definizione dell'assetto della viabilità nel comparto Ovest della città, con la contestualità tra spostamento delle FNM, riqualificazione del sedime ferroviario dismesso, la ricongiunzione del paese; dall'altra concorrere a realizzare un'efficiente ed integrata risoluzione del sistema infrastrutturale ferro-gomma tra Novara e Galliate (Stazioni ferroviarie, Novaring, casello TO-MI.....) con un'opportunità per nuove funzioni ed attività qualificate.
2. Favorire il rinnovo delle attività economiche locali, incentivando il terziario e nuove forme di impresa e di lavoro, in particolare per i giovani e per l'imprenditoria giovanile; accogliere la domanda di nuove aree per attività produttive di qualità in un quadro di coerenze insediative territoriali, di valorizzazione delle risorse paesaggistiche ed ambientali, di rigenerazione di quelle naturali fondamentali (aria, acqua e suolo) evitando la saturazione dell'edificabilità e favorendo l'articolazione insediativa.
- 3 Rafforzare e qualificare ulteriormente il sistema naturalistico-ambientale, delle attività storico-culturali e di attrazione turistica (Parco Ticino – Pre Parco – Canali e rete ecologica - Centro Storico - Castello ...) con un ritorno economico occupazionale e di immagine.
- 4 Conservare la forte identità urbana che ha caratterizzato lo sviluppo del paese. Migliorare e qualificare i luoghi urbani riconosciuti. Attuare processi di trasformazione urbanistica e territoriale fortemente integrati con il verde urbano e con le reti ambientali e fruibili di connessione ecologica. Favorire il rinnovo e le trasformazione dei tessuti produttivi dimessi.

6.2 Gli indirizzi per il sistema della mobilità

Tavola 6.1: Potenzialità ed opportunità per il Sistema Infrastrutturale

Coerentemente con il primo obiettivo strategico del nuovo PRG, agli indirizzi per il sistema della mobilità dovranno riferirsi azioni e progetti operativi riguardanti in particolare:

- la definizione, con gli enti territoriali sovraordinati, dell'assetto del nodo di interscambio infrastrutturale ferro-gomma tra Novara e Galliate (Stazioni ferroviarie e servizi autostradali) e del contesto insediativo circostante, con l'obiettivo della migliore integrazione funzionale ed architettonica;
- la localizzazione della fermata delle FNM in prossimità della via Monte Grappa, a servizio degli abitati di Galliate e Cameri;
- il completamento degli itinerari di evitamento periurbano ed extraurbano con le relative connessioni alla rete locale ed in particolare:
 - 1 - l'itinerario periurbano Ovest, da SP. 4 - via Monte Grappa a SS.341 - via Novara, del quale è in corso la definizione del tracciato da parte di FNM, Provincia di Novara e Comune di Galliate e per il quale si prefigura un parziale affiancamento a Est del nuovo sedime ferroviario, la connessione con le vie Q. Sella, Buonarroti e Archimede (nuovo asse ex sedime ferroviario); compito del nuovo Piano sarà quello, tra l'altro di approfondire la riorganizzazione urbanistica del comparto Ovest, le nuove condizioni di accessibilità e le relazioni infrastrutturali, il disegno urbano dell'area e la definizione degli ambiti di riqualificazione ambientale;
 - 2 - l'itinerario extraurbano Nord, da SP. 4 - Cameri a SS. 341 - via Ticino, anch'esso in affiancamento al nuovo sedime ferroviario a Nord del canale Cavour, in parte con l'attraversamento dell'area produttiva di via Ticino sino all'intersezione con la prevista rotatoria tra la SS. 341 e la strada comunale della Dogana e con connessione alla via Monte Grappa preferibilmente a Sud del canale ed in continuità con la nuova tangenziale Ovest;
- l'adeguamento del tracciato della SS. 341 in località Ponte Ticino, in relazione alle previste modifiche o alla sostituzione del ponte stradale e ferroviario a seguito del raddoppio della linea. Pur nella complessità e delicatezza del contesto ambientale, il Piano potrà verificare nel confronto con gli enti interessati (FNM, ANAS, Parco del Ticino piemontese e lombardo), le più adeguate ipotesi di risoluzione e di miglioramento del tracciato stradale;
- il miglioramento dell'ingresso all'abitato da via Ticino Est-SS. 341, con l'approfondimento e la verifica, di concerto con gli enti competenti, di tutte le possibili soluzioni tecniche e funzionali per la facilitazione dell'accesso urbano;
- il recupero e la riqualificazione del sedime ferroviario FNM, con la riconnessione delle aree urbane e della trama viaria oggi interrotta, la formazione di nuovi spazi pedonali e ciclabili, il nuovo impianto del verde con alberate d'alto fusto, il nuovo disegno degli spazi pubblici recuperati e le interrelazioni con i fronti privati, con l'approfondimento degli schemi funzionali e degli studi di fattibilità già predisposti;

- il rinnovo e la riqualificazione del Sistema dei Viali, con il riassetto e la riorganizzazione degli spazi della circolazione e della sosta, il miglioramento funzionale ed ambientale dei nodi, l'ampliamento delle superfici ciclopedonali anche in relazione allo sviluppo del sistema commerciale e il rinnovo dell'arredo urbano;
- la riqualificazione e la riambientazione dei principali assi urbani, con interventi mirati al rinnovo dello "spazio urbano" quali il potenziamento degli spazi ciclopedonali, la riorganizzazione e qualificazione degli spazi per la sosta, l'impianto del verde, la moderazione del traffico; questi assi coincidono con le strade di ingresso alla città e di servizio ai quartieri residenziali, quali le vie Novara, Ticino, Trieste, Monte Grappa, Buonarroti, Varallino;
- il nuovo impianto urbano nelle aree di trasformazione insediativa e negli ambiti ove risulta necessario il completamento della trama viaria, con la formazione di strade residenziali, ampia dotazione di verde, integrazione e potenziamento della rete ecologica locale e delle relazioni con le aree a parco agricolo; la Delibera Programmatica individua almeno due ambiti territoriali in cui favorire un processo come quello indicato: le aree poste tra il sedime ferroviario da dismettere e il canale Cavour e le aree poste tra abitato e tangenziale Est;
- l'applicazione del regime di zona 30 ad ambiti morfologicamente simili a quello del reticolo viario compreso tra Viale da Vinci e via Alberio, già oggetto di Piano Particolareggiato di Traffico, con interventi mirati alla revisione del regime di circolazione, alla moderazione del traffico, al miglioramento della sicurezza delle intersezioni, all'incremento degli spazi per la pedonalità e per il parcheggio locale;
- la definizione della rete primaria dei percorsi ciclabili, che la Delibera Programmatica conferma per l'ambito urbano principalmente sugli assi radiali e sull'anello centrale dei Viali e prevede per l'ambito periurbano ed extraurbano al margine della viabilità principale, nel collegamento all'area pre-parco, alla nuova stazione FNM, al nodo di interscambio ed alle nuove aree produttive, sulle alzaie dei canali Cavour e Vigevano (in corso di realizzazione) e nella rete stradale minore delle aree agricole e del pre parco;
- la messa a sistema e l'incremento dell'offerta di parcheggi di attestamento (con particolare riferimento all'intorno del centro storico e dei viali), di servizio alle principali funzioni urbane (istruzione, sistema commerciale centrale, ecc.) e l'ottimizzazione dei parcheggi collocati sui viali.

6.3 Indirizzi per il sistema insediativo

Tabola 6.2: Potenzialità ed opportunità per il Sistema Insediativo

La città da conservare e riqualificare

Il nuovo Piano si propone di passare da una normativa ed un progetto prettamente edilizi (che in sostanza regolano indici e parametri volumetrici in rapporto

esclusivamente alle possibilità ed ai diritti edificatori) ad una nuova regolamentazione urbanistico-edilizia, differenziata per tessuti urbani, intesi quali ambiti omogenei sotto il profilo morfologico e delle tipologie urbanistiche insediate, sintesi di funzioni, forma urbana, tipologie edilizie.

I tessuti urbani si configurano quindi come porzioni di città all'interno delle quali i caratteri di omogeneità (funzionale, morfologica, di rapporto tra spazio pubblico e privato ecc.) sono forti e prevalgono sulle differenze e dove gli elementi edilizi e urbani che le compongono appaiono riconducibili ad alcuni tipi specifici tra loro differenti ma costantemente ripetuti.

Questo anche con il fine di semplificare la gestione della città esistente nell'attuazione del Piano proponendo la conservazione e la riqualificazione morfologica dei tessuti urbani correlata a destinazioni funzionali fortemente integrate. Ciò consentirà di garantire il controllo degli interventi diffusi, ponendo attenzione a regole e principi insediativi riconoscibili, utilizzando modalità di completamento e riuso compatibili con il contesto urbano e basate sulla campionatura dei caratteri tipologici e morfologici ricorrenti ai quali riferire in modo sistematico le regole degli interventi. Il governo degli interventi diffusi sarà garantito dalla normativa definita per i tessuti, con l'individuazione delle trasformazioni che connotano e differenziano le varie parti della città.

L'analisi morfologica relativa all'area urbana storica e consolidata si potrà effettuare sulla base dei dati urbanistico-edilizi (altezza media, superficie coperta, densità di lotti e isolati, tipologie edilizie), dalla lettura della carta aerofotogrammetrica, dall'analisi della crescita storica urbana e da specifici rilievi sul posto. La classificazione dei tessuti urbani deriva anche dalle diverse condizioni strutturali degli insediamenti immobiliari, socio-economiche, storiche, funzionali o dalle condizioni di occupazione del suolo. Ogni tessuto quindi si differenzia per caratteri di formazione storica, per sistema insediativo, (rapporto tra tipi edilizi e struttura urbana) o per funzioni prevalenti.

Questo tipo di analisi si applica sia nelle aree della città storica che in quelle esterne, e cioè la periferia consolidata cresciuta a partire dalla seconda metà del secolo scorso che occupa la fascia esterna al centro storico e i tessuti residenziali di recente formazione o a destinazione produttiva che interessano oltre che le frange più esterne dell'urbanizzato anche le zone di trasformazione interne alla città consolidata.

Per il territorio di Galliate sono stati individuati, oltre al tessuto della città storica, tre tipologie differenti di tessuto per quanto riguarda la città consolidata, uno residenziale di derivazione agricola di formazione recente; uno promiscuo relativo alla cortina dei Viali, uno prevalentemente residenziale e tipico delle zone di recente formazione; infine due tessuti consolidati che riguardano le parti di città destinate alle attività artigianali, commerciali, produttive e promiscue.

L'individuazione dei tessuti è finalizzata alla definizione delle politiche differenziate relative a ciascuna classe e le specifiche discipline urbanistiche.

La città storica di prima formazione ed i tessuti residenziali di derivazione agricola di impianto storico.

Per quanto riguarda il tessuto della città storica, con la sua riqualificazione si dovrà tendere a ricostruire un rapporto di relazione tra la città recente, quella di trasformazione programmata dal nuovo Piano ed il telaio storico sul quale essa è cresciuta.

Tale politica deve fondarsi su condizioni ed azioni di recupero di una centralità per il nucleo storico della città rispetto al contesto urbano e territoriale, come indica il Piano Territoriale Provinciale, valorizzando sia il patrimonio edilizio minore che le emergenze storico-monumentali, quanto ancora la qualità degli spazi urbani centrali delle strade e delle piazze, incrementando le superfici pedonali, favorendo la riqualificazione del sistema commerciale e la diffusione del terziario e dei servizi.

Tra le possibili azioni che dovranno concorrere in tal senso, si individuano le seguenti:

- mantenere la continuità con il recupero e la valorizzazione degli elementi tipologici e storico-architettonici già intrapresa dal PRG Vigente, promuovendo il riconoscimento collettivo dei valori testimoniali presenti;
- procedere ad un attento riesame degli ambiti sottoposti a strumento esecutivo, per favorire l'adozione di una disciplina per tessuti urbanistico-edilizi che sia prevalentemente di intervento diretto, con regole, indirizzi e risoluzioni esemplificative;
- adottare nel regolamento applicativo degli oneri di urbanizzazione quanto nelle regole del Piano incentivi e norme premiali per favorire il recupero ed il miglioramento del patrimonio edilizio, anche con un controllato diradamento ed una attenta sostituzione edilizia, per aprire spazi, connettere le corti, recuperare in sito le aree di parcheggio d'uso pubblico;
- mantenere un ruolo ed una regia pubblica per individuare e stimolare i possibili interventi di recupero e risanamento, l'accorpamento delle iniziative anche con azioni di tipo esemplificativo e di indirizzo normativo
- promuovere l'adozione di strumenti e progetti che sostengano ed indirizzino le iniziative di qualificazione urbana, quali il Piano del Colore e dell'arredo.

La cortina dei Viali: rinnovo edilizio, miglioramento degli spazi pedonali, dell'arredo e della mobilità, valorizzazione del sistema commerciale.

Al tema dell'ammodernamento e della valorizzazione del sistema edilizio, urbanistico e commerciale dei Viali il Piano intende assegnare un ruolo primario nelle politiche di conservazione e riqualificazione urbana.

Tra la metà dell'ottocento e i primi del novecento Galliate ebbe già modo di affrontare con la trasformazione dei fossati e con la realizzazione dei nuovi viali uno dei temi di fondo del risanamento igienico edilizio e del rinnovo urbanistico della città, segnando e rinnovando fortemente l'immagine del nuovo borgo.

Da quel periodo i viali, a poco a poco, hanno consolidato il loro ruolo ambientale, viabilistico ed aggregativo caratterizzando tipologicamente l'abitato di Galliate.

La centralità del sistema dei viali è andata pertanto consolidandosi nel tempo ed oggi si è ancor più affermata l'esigenza, da una parte, di ammodernare l'impianto organizzativo e funzionale dello spazio pubblico, per la qual cosa è stato indetto un concorso di idee, dall'altra di far procedere il rinnovo funzionale con il rinnovo edilizio, tipologico ed architettonico dei fronti edificati e delle corti retrostanti.

In questo senso il Piano, interpretando e integrando gli esiti del concorso, quanto ampliando la sfera degli interventi anche alla riqualificazione edilizia, potrà dettare norme ed indirizzi progettuali, fermo restando la necessità di un forte impegno dell'Amministrazione a predisporre progetti urbanistici esecutivi ed esemplificativi al riguardo, anche con riferimento alle indicazioni espresse dal Piano Territoriale Provinciale relativamente alla concentrazione di servizi pubblici di rango provinciale e di attività di interesse di rango sovracomunale.

I tessuti residenziali di derivazione agricola di formazione recente, da conservare e riqualificare con il miglioramento funzionale del reticolo stradale

Nella prima cintura esterna ai viali rappresentano nella trama e nella tipologia edilizia parti significative e caratterizzanti il tessuto residenziale urbano del novecento. In questi ambiti, insieme ad una normativa che ne tuteli l'impianto e ne favorisca la riqualificazione, occorrerà predisporre interventi mirati alla revisione del regime di circolazione, alla moderazione del traffico, al miglioramento della sicurezza delle intersezioni, all'incremento degli spazi per la pedonalità e per il parcheggio locale.

Tessuti urbani aperti e recenti

La città esistente consolidata è considerata nella prassi della pianificazione urbanistica come quella parte di città sostanzialmente priva di valori storici, edificata con continuità e con una struttura urbana compatta da sottoporre ad interventi di manutenzione, adeguamento edilizio e completamento urbanistico sulla base di regole prevalentemente edilizie.

La politica e le regole urbanistiche che si intendono sviluppare per questa parte di città sono essenzialmente quelle di una manutenzione urbana per i tessuti consolidati, con norme per il miglioramento e la riqualificazione degli spazi aperti, del verde privato e del patrimonio edilizio esistente, comprendenti un'ampia gamma di interventi di recupero, da quelli di conservazione a quelli di adeguamento e di ampliamento degli edifici esistenti, fino a quelli di sostituzione

integrale con la demolizione e la ricostruzione dell'edificio e di operazioni diffuse di riordino ecologico-ambientale per gli altri.

Sono anche da prevedere interventi di completamento urbanistico-edilizio dei tessuti esistenti con particolare attenzione alla funzione residenziale ed alle destinazioni d'uso ad essa relazionate, anch'essi finalizzati alla riqualificazione urbanistica, gestiti con una particolare attenzione alle problematiche tipologiche e architettoniche.

L'insieme di questi interventi, da quelli di recupero a quelli di completamento, sono definiti in modo sintetico come interventi di "manutenzione qualitativa".

Tessuto promiscuo residenziale, produttivo e commerciale di primo impianto e spontaneo

La presenza, prevalentemente sugli assi radiali delle vie Novara, Ticino, Monte Grappa, Trieste e nell'intorno della cortina dei Viali, di aree a destinazione produttiva (industriale, artigianale, commerciale, di deposito,) di primo impianto e/o spontaneo, integrate nei tessuti residenziali, richiederà di procedere con l'esame delle specifiche situazioni urbanistiche e funzionali, per individuare, tra queste, le aree di possibile trasformazione urbanistica verso destinazioni prevalentemente residenziali e quelle in cui, eventualmente, invece, confermare un mix funzionale e la conferma delle destinazioni produttive esistenti.

Tessuti produttivi

Nelle aree caratterizzate da un tessuto produttivo di primo impianto e spontaneo, ove non risulti necessario procedere con interventi di trasformazione, si dovrà prevedere un mix funzionale di destinazioni produttive con presenze commerciali, terziarie e residenziali, se compatibili.

Il mix produttivo potrà essere esteso anche ai tessuti produttivi programmati e recenti.

La città da trasformare

Ambiti della trasformazione strategica

Per queste parti del territorio di Galliate si identificano radicali operazioni di trasformazione che consentano sia di riprogettare forma e funzionalità di importanti aree dismesse o in corso di dismissione secondo parametri di riqualificazione ambientale ed urbanistica, avendo preventivamente approfondito gli aspetti della bonifica dei suoli e degli immobili.

La trasformazione urbanistica del tessuto produttivo di impianto storico è finalizzata a definire interventi per la localizzazione di insediamenti e attività innovative insieme a quote di funzioni residenziali all'interno di uno spazio urbano riqualificato e integrato funzionalmente e morfologicamente. Il progetto e

la relativa disciplina urbanistica dovranno essere sostenuti con precise politiche di promozione e sviluppo di attività e funzioni a contenuto innovativo. Negli interventi dovrà essere valutata la possibilità di garantire significative quote di edilizia convenzionata e di servizi:

- nel tessuto produttivo di primo impianto da trasformare e riqualificare sono comprese le aree della manifattura Varzi e Zucchi, l'ex manifattura Belletti in via Garibaldi e altre aree adiacenti alla ex Mirsa; complessivamente si tratta di circa 49.000 mq collocati in area centrale tra Castello, polo scolastico, sedime delle FNM anch'esso da trasformare e disponibile per una nuova accessibilità. La trasformazione urbanistica sarà finalizzata a definire interventi per la localizzazione di insediamenti e attività innovative, aree e servizi pubblici, direzionalità e commercio, insieme a quote di funzioni residenziali all'interno di uno spazio urbano riqualificato e integrato funzionalmente e morfologicamente con il contesto circostante.
- nell'area della manifattura TNT adiacente al santuario del Varallino la trasformazione urbanistica potrà anche essere finalizzata alla localizzazione e all'aggregazione di attività innovative, laboratori e incubatori di ricerca, insieme a quote di funzioni ricettive e residenziali, all'interno di un complesso edilizio riqualificato e valorizzato nei caratteri dell'archeologia industriale, depurato degli elementi in contrasto paesaggistico-ambientale ed integrato funzionalmente e morfologicamente con il contesto circostante.

Per quanto attiene al recupero del sedime ferroviario FNM il Piano, anche con il recepimento degli atti deliberativi, degli indirizzi programmatici e degli studi di fattibilità già predisposti, ne proporrà la completa riqualificazione funzionale ed ambientale come "spina verde" con funzioni di viabilità di accesso e distribuzione, con dotazione di parcheggi alberati, slarghi ed aree di soggiorno e percorsi ciclopedonali, prevedendo le necessarie riconessioni della maglia viaria e degli isolati residenziali, oggi separati dalla linea ferroviaria. L'intervento dovrà dunque proporsi l'obiettivo di:

- favorire la riunificazione delle aree poste a Nord e a Sud del sedime ferroviario, con il completamento della trama viaria e la permeabilità degli spazi pubblici
- consentire l'accesso dalla tangenziale Ovest per un traffico locale ma a velocità moderata, migliorando la funzionalità delle intersezioni con le vie Monte Grappa-Varzi e Adamello-XX Settembre
- definire in termini unitari l'immagine del nuovo spazio urbano, sia per quanto attiene le aree da attrezzare a viale, quanto quelle più ampie da destinare a funzioni pubbliche
- concorrere, attraverso la valorizzazione degli spazi aperti, alla riqualificazione delle funzioni, al ricambio ed al miglioramento delle destinazioni delle aree private frontiste.

Aree della trasformazione integrata: i tessuti marginali da riqualificare, completare ed integrare con il parco agricolo e con la rete ecologica

Per quanto attiene il nuovo impianto, il Piano è finalizzato a proporre nella città un nuovo modello insediativo, prevalentemente ma non esclusivamente residenziale, caratterizzato per qualità e tipologia edilizia, sostenibilità ambientale, armonizzazione ed integrazione con il contesto agricolo e con la rete ecologica.

In particolare si tratta di definire il nuovo assetto urbanistico ed ambientale di aree poste al margine della zona urbana, in cui localizzare l'espansione del sistema residenziale con un mix di soluzioni tipologiche, a bassa densità e/o con concentrazione volumetrica e diradamento insediativo, secondo modelli che privilegino l'integrazione e l'accessibilità agli spazi aperti, al verde urbano, alla rete ecologica dei canali Cavour e Vigevano, al reticolo ecologico locale e alle aree a parco agricolo.

Ambiti della trasformazione residenziale, commerciale e terziaria non attuata dal PRG Vigente

La parte residenziale non attuata rappresenta un'offerta significativa, che al momento coinvolge circa 156.000 mq con circa 176.000 mc in aree a specifica destinazione, che il nuovo PRG o gli adeguamenti del Piano vigente potranno riconsiderare verificando nel merito la specificità dei casi con una procedura di concertazione con le proprietà e con gli operatori ed adottando le più opportune risoluzioni, eventualmente ricalibrando l'offerta residua attraverso l'adeguamento degli indici, la ridefinizione delle procedure attuative e normative e l'eventuale distribuzione perequativa in aree libere destinate a servizi o a insediamenti da riqualificare e trasformare.

La più rilevante parte commerciale e terziaria non attuata è collocata nell'ambito a Sud dell'autostrada con circa 92.500 mq, e richiederà anch'essa una procedura di verifica della destinazione e/o di concertazione con le proprietà e con gli operatori per adottare le più opportune risoluzioni.

Il sistema dei servizi

La Deliberazione Programmatica:

- conferma nell'area centrale il polo delle attrezzature culturali del castello sforzesco e quello delle attrezzature amministrative e di interesse comune nell'intorno della piazza Vittorio Veneto;
- propone un significativo rafforzamento nella dotazione di aree nel polo delle attrezzature scolastiche di via Mazzini in correlazione con gli interventi di trasformazione strategica delle adiacenti aree produttive dimesse (Ex Belletti e Standardtela) e demanda al PRG l'individuazione di nuove aree per attrezzature scolastiche, dal nido, alla materna e a quelle dell'obbligo, in

relazione alle proiezioni di crescita della popolazione in età scolare indicate al precedente Capitolo 2;

- conferma nelle aree di via XXV Aprile il polo delle attrezzature socio-assistenziali e sanitarie;
- conferma e integra le previsioni del Piano vigente per il nuovo polo delle attrezzature sportive, ricreative e del tempo libero a Sud dell'area cimiteriale, per la sua elevata accessibilità e buona localizzazione nel contesto territoriale ambientale;
- propone di rafforzare ed estendere le aree a parco nell'intorno del santuario del Varallino e del centro sportivo di via Leopardi, anche nella forma di parchi agricoli e ricreativi connessi con la rete ecologica dei canali Vigevano e Cavour.

Per l'attuazione delle previsioni il nuovo Piano farà riferimento, in termini diffusi, al principio ed al modello attuativo fondato sulla perequazione urbanistica che potrà garantire la massima equità e, insieme, la massima efficacia, avvicinando il più possibile le previsioni agli esiti e basandosi essenzialmente sugli elementi indicati al capitolo 5.4:

- conferma del regime immobiliare espropriativo per la città da conservare e riqualificare, dove le aree necessarie per usi pubblici essenziali dovranno essere acquisite ed indennizzate a valore pieno di legge;
- nuovo regime perequativo per la città da trasformare, cioè per le aree su cui si orienteranno i più significativi interventi di ristrutturazione urbanistica, prevedendo la concentrazione delle volumetrie edificabili su una parte ridotta degli ambiti di trasformazione e la destinazione a verde e servizi della parte rimanente degli ambiti, acquisita alla collettività per compensazione, vale a dire per cessione obbligatoria da parte dei privati.

Il sistema dei sottoservizi

Tavola 6.3 : Criticità del Sistema dei Sottoservizi

Le indicazioni fornite dagli uffici comunali danno un quadro della dotazione e della funzionalità del sistema dei sottoservizi che presenta allo stato attuale elementi di criticità nella rete fognaria e nella rete dell'acquedotto.

In particolare la rete fognaria di quattro zone della città e precisamente nei comparti di via Monte Grappa e di via Adamello a Nord della ferrovia FNM, in via Varallino e Cesare Battisti a Est, in via Novara e Q. Sella a Sud, l'attuale dimensionamento dei collettori presenta condizioni di insufficienza funzionale e richiederebbe interventi di potenziamento ove dovessero essere previsti nuovi carichi insediativi, come già in atto per il primo tratto di via Novara.

Per quanto attiene la rete dell'acquedotto, la criticità dovuta all'insufficienza ed alla non idonea localizzazione di pozzi in area urbana, è previsto che venga

superata con l'attuazione degli interventi di potenziamento, eliminazione dei pozzi in area urbana, realizzazione di nuovi pozzi in area pre parco e nuova rete principale, previsti ed in fase di graduale attuazione nel comparto Est della città, dalla via XXV Aprile alle via Ticino e Trieste.

6.4 Interpretazioni e indirizzi per il sistema ambientale

Tavola 6.4: Interpretazioni ed indirizzi per il Sistema Ambientale

Galliate presenta una chiara definizione del territorio, con una distribuzione spaziale delle differenti componenti ben delimitata anche dal punto di vista ambientale.

La maggior parte del territorio è essenzialmente a vocazione agricola, pur se banalizzato nel recente passato racchiude ancora un notevole potenziale di recupero ed una favorevole disposizione intorno all'abitato.

Al suo centro infatti si colloca l'area destinata all'edificazione, compatta, concentrata intorno al nucleo storico, con relativamente poche aree ad edificazione dispersa. Non esistono abbozzi di saldatura dell'edificato verso altri comuni se non in direzione di Romentino, a cavallo dell'autostrada.

Le fonti di maggiore impatto ambientale sono l'autostrada e la tangenziale est di Novara, che si collocano rispettivamente a Sud e a Ovest dell'abitato. Pur svolgendo un notevole effetto di cesura, non separano la città dall'elemento di maggior pregio del territorio rappresentato dal Parco della valle del Ticino e dal relativo Pre parco. La recente tangenziale Est di Galliate, pur rappresentando un elemento estraneo al contesto territoriale, con talvolta qualche contrasto non risolto (Varallino), non rappresenta a sua volta una cesura eccessiva.

A fare da contraltare ai grandi assi di traffico, i due canali (Cavour e Diramatore Vigevano) posizionati rispettivamente a Nord e a Est dell'abitato che chiudono un quadrilatero intorno alla cittadina e rappresentano in fondo due assi preferenziali sia per il traffico lento che per il reticolo ecologico regionale.

Grandi cambiamenti si affacciano sul futuro immediato di Galliate e riguardano :

- il rafforzamento di assi di traffico esistenti (Alta Velocità e ampliamento autostradale), di cui accentuano l'effetto di cesura,
- la realizzazione di nuovi tracciati trasportistici (tangenziale ovest di Galliate e linea FNM), che possono comportare nuove fratture nel comparto agricolo omogeneo dell'area ad ovest dell'abitato,
- la formazione di nuove aree produttive (area produttiva al confine con Novara, Novaring) che sono una sicura possibilità di sviluppo futuro ma che occupano vaste porzioni di terreno e che rischiano di creare saldature fra i differenti nuclei comunali
- le trasformazioni interne all'abitato in seguito a dismissioni e a chiusure di aziende produttive.

I punti forti di Galliate	I punti deboli di Galliate
<ul style="list-style-type: none"> • è posto alle porte del Parco del Ticino, elemento di qualità territoriale, paesistica e ambientale di valore sovregionale 	<ul style="list-style-type: none"> • manca una relazione funzionale, territoriale e culturale verso il Parco del Ticino
<ul style="list-style-type: none"> • si è dotato di un Piano particolareggiato esecutivo per l'area Pre-parco 	<ul style="list-style-type: none"> • il piano del Pre-parco deve ancora entrare in attuazione e deve essere completato verso Cameri
<ul style="list-style-type: none"> • si colloca all'interno di un'area agricola dall'elevato valore potenziale 	<ul style="list-style-type: none"> • l'area agricola è stata fortemente banalizzata da un'agricoltura industrializzata che ha eliminato strutture ed elementi tipici del paesaggio agricolo
<ul style="list-style-type: none"> • dispone di un reticolo ecologico di valenza regionale (canale Cavour e Diramatore di Vigevano) di grande potenzialità 	<ul style="list-style-type: none"> • i canali principali hanno subito anch'essi un impoverimento delle strutture tipiche. Gli elementi storici e architettonici versano per lo più in uno stato di abbandono
<ul style="list-style-type: none"> • possiede un denso reticolo irriguo che serve tutto il territorio agricolo e che può fungere da reticolo ecologico locale 	<ul style="list-style-type: none"> • la rete irrigua secondaria è fortemente minacciata dalle trasformazioni in atto e previste. Non contribuisce neppure lei in maniera sensibile alla caratterizzazione del paesaggio della pianura novarese
<ul style="list-style-type: none"> • è relativamente discosto dall'autostrada anche se posto a diretto contatto con l'uscita di Novara est 	<ul style="list-style-type: none"> • il territorio è stato separato in maniera netta verso sud e verso ovest dalla presenza di infrastrutture di traffico che permettono pochi punti di contatto al reticolo ecologico locale
<ul style="list-style-type: none"> • la tangenziale est permette di evitare l'attraversamento dell'abitato per il traffico in direzione di Turbigio 	<ul style="list-style-type: none"> • le nuove infrastrutture previste rischiano di frazionare ulteriormente il territorio, creando una cintura "impermeabile intorno all'abitato ed interrompendo ulteriormente il reticolo ecologico locale • le nuove infrastrutture di trasporto rischiano di contribuire con un carico maggiore all'inquinamento acustico e atmosferico dell'area • il traffico veicolare da e per Cameri deve ancora attraversare il centro • l'abitato di Galliate è fortemente frazionato dalla linea ferroviaria FNM
<ul style="list-style-type: none"> • ha uno sviluppo compatto, con relativamente poche aree con edificazione dispersa • le nuove aree produttive realizzate situano in aree poco conflittuali con la residenza 	<ul style="list-style-type: none"> • ha una grande promiscuità fra aree produttive ed aree abitative • sono allo studio nuove superfici produttive che tendenzialmente riempiono gli spazi fra i nuclei tradizionali e creando così una fascia edificata continua • il valore ambientale degli spazi pubblici è relativamente basso
<ul style="list-style-type: none"> • possiede diversi elementi puntuali di interesse storico, culturale e architettonico 	

Parco fluviale del Ticino

L'area del Parco è regolata da un Piano specifico, attualmente in revisione. Probabilmente non vi saranno modifiche alla perimetrazione dell'area protetta, ma unicamente adattamenti delle normative, che saranno da riprendere nel nuovo PRGC.

Occorrerà inoltre favorire un discorso di maggiore legame fra l'abitato di Galliate ed il Parco sia favorendo la fruibilità ma anche e soprattutto il senso di appartenenza della comunità alla valle del Ticino.

Area Pre-parco

Il piano particolareggiato di attuazione è attualmente in fase di approvazione regionale e dovrà quindi venire implementato e applicato. Oltre alla realizzazione pratica di quanto previsto, occorre predisporre la stesura di un piano simile anche per l'area Pre-parco non ancora pianificata, in collaborazione con Cameri.

Parco agricolo

Una proposta di parco agricolo intesa quale fascia di transizione fra gli abitati e le aree Pre-parco è già stata avanzata sia nel Piano Territoriale Regionale dell'Ovest Ticino sia nel Piano Territoriale Provinciale.

Si ritiene interessante creare un'area multifunzionale alle porte della città, destinata sia alla produzione agricola sia allo svago, quale sostituzione o quota parte del verde urbano pubblico attualmente non presente in quantità e qualità sufficienti.

Occorrerà valutare le proposte di strutturare l'area agricola con elementi paesaggistici e ambientali tipici della campagna novarese (filari di alberi, siepi, boschetti). A contatto con l'area edificabile sarà opportuno favorire la formazione di aree di compensazione ambientale.

Si intende inoltre valutare la possibilità di creare nuovi elementi o rafforzare quelli esistenti per consentire la fruizione dell'area (percorsi pedonali e ciclabili)

In generale si dovrà perseguire l'obiettivo di evitare l'estensione delle aree edificate per prevenire la formazione di cinture insediative continue.

Altre aree agricole

Il resto della superficie agricola deve essere conservato ed adeguatamente protetto in quanto spazio necessario per il sostentamento del reticolo ecologico regionale e locale.

Il paesaggio, oggi banalizzato, deve essere nuovamente strutturato con elementi caratteristici e le relazioni spaziali devono essere conservate, in particolare

evitando la formazione di spazi edificati continui e curando l'inserimento delle nuove infrastrutture lineari nel contesto territoriale.

Superfici edificate o pianificate

Per queste aree si dovrebbe prevedere un processo di riqualificazione interna, in particolare recuperando le aree dimesse, organizzando il passaggio fra gli spazi pubblici e quelli privati, formando spazi verdi fruibili sfruttando gli scorpori non edificati. Di particolare importanza sarà la ricucitura della frattura causata dalla linea ferroviaria.

La struttura stradale dovrebbe permettere la conservazione e il consolidamento dei viali alberati storici come pure l'estensione delle alberature lungo le principali vie di collegamento.

L'abitato dovrebbe orientare lo sviluppo verso il nuovo parco agricolo attraverso la creazione di una connessione verde verso i canali ed il parco del Ticino.

Verso l'autostrada e la linea AV-AC sarà da proporre la formazione di una quinta verde quale separazione fisica e ottica ed elemento di connettività ecologica.

Impatto ambientale nell'abitato

Nell'ambito del tessuto edificato esistente come pure in quello nuovo o in trasformazione sarà valutata la possibilità / opportunità di inserire delle direttive riguardanti il consumo delle componenti ambientali quali ad esempio l'acqua (gestione delle acque piovane, pavimentazioni permeabili, recupero del sistema idrico superficiale, gestione delle acque reflue), il suolo (bonifica dei terreni inquinati, rinverdimento degli spazi occupati, gestione della terra vegetale e del materiale di scavo, recupero degli spazi e degli scampoli senza utilizzazione), l'aria (modelli energetici a basso impatto, centrali termiche di quartiere), il rumore (organizzazione del traffico nell'agglomerato), l'energia (case a basso consumo energetico, produzione di energia rinnovabile, miglioramento climatico dei quartieri con la presenza di alberature, spazi verdi, specchi d'acqua).

Superfici edificabili non pianificate

Trattandosi quasi essenzialmente di spazi verdi e di infrastrutture sportive, potranno essere ripensati e verificati nell'ottica della nuova organizzazione dell'abitato, relazionandoli con il parco agricolo ed i canali principali.

Area forestale

All'esterno del Parco del Ticino e del Pre-parco, i boschetti sono diventati merce rara e sono legati soprattutto all'abbandono puntuale della gestione agricola. La loro presenza dovrebbe essere rafforzata, pianificata e messa in relazione con un progetto di paesaggio e di fruizione del territorio di Galliate

Canali principali e loro ambito

L'importanza dei canali è già stata individuata dalla pianificazione di ordine superiore, prevedendo il consolidamento e rafforzamento del reticolo ecologico regionale e l'aumento della fruibilità delle rive con percorsi pedonali e ciclabili, attualmente in fase di realizzazione.

Al comune resta il compito di integrare questi due elementi nello sviluppo territoriale anche attraverso il recupero degli elementi architettonici, industriali e agricoli esistenti, la strutturazione del paesaggio acquatico e la valorizzazione delle sponde.

Canali secondari e rete irrigua

La rete irrigua costituisce ancora un elemento importante della produzione agricola di Galliate. I nuovi progetti infrastrutturali ed insediativi, come attualmente proposti, possono però comprometterla in maniera sensibile e puntualmente renderla inefficiente. La conservazione della funzionalità deve essere tra gli obiettivi del Comune, che al contempo dovrebbe stimolare la sua valorizzazione e strutturazione quale rete ecologica locale. La sua presenza capillare nel territorio la rende ideale quale elemento strutturante lineare.

Reticolo ecologico

Oltre alle ipotesi di valorizzazione del reticolo ecologico regionale e locale sopra esposte, occorre conservare i collegamenti principali fra il Parco del Ticino ed il territorio agricolo del Novarese, in particolare rafforzando e migliorando i passaggi faunistici ed ecologici esistenti.

Per contrastare l'effetto barriera delle infrastrutture di traffico, sarà da valutare l'ipotesi di conservare una fascia estensiva e ineditata, da sviluppare in futuro quale vera e propria cintura alberata e strutturata.

Per l'inserimento nel territorio agricolo delle nuove infrastrutture occorrerà tenere presente la conservazione del reticolo ecologico sia regionale che locale.

Infrastrutture di trasporto

Per tutte le nuove infrastrutture di trasporto sia su ferro che su gomma come pure per la trasformazione di quelli esistenti, occorrerà limitare l'impatto ambientale (fonico ed atmosferico in primis), come pure curare la gestione delle acque provenienti dalle carreggiate. Si impone inoltre la necessità di ridurre al minimo l'occupazione di aree agricole ed in particolare evitare la formazione di scorpori senza possibile utilizzazione o senza valenza ambientale attraverso il massimo affiancamento lungo ostacoli già esistenti e la minima interferenza con il reticolo ecologico regionale e locale.

All'interno dell'abitato sarà necessario massimizzare gli effetti positivi di spostamento del traffico sulle infrastrutture esterne, attraverso misure di gestione dei regimi di circolazione (estensione delle Zone 30) e di arredo stradale.

6.5 Il recupero di quota parte del plusvalore delle trasformazioni

Gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia di nuova costruzione in aree di completamento o di nuovo impianto e gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia in aree esistenti, con modifica di destinazione d'uso od aumento degli indici o del carico urbanistico rispetto al piano previgente, possono partecipare alla formazione ed attuazione di progetti di riqualificazione urbana con il recupero di una quota del plusvalore derivante dalla trasformazione urbanistica ed edilizia in progetto.

Tale partecipazione si attua attraverso la formazione di progetti e la realizzazione diretta di opere relative, per esempio, a:

- a) creazione di aree a verde attrezzato ed a parco naturale per la valorizzazione paesaggistico-ambientale delle aree di compensazione e valorizzazione ambientale, mediante la piantumazione di aree alberate, cespuglieti e sistemi di siepi nonché la realizzazione di attrezzature finalizzate alla fruizione collettiva dei luoghi (con parcheggi, percorsi pedonali, equestri o ciclabili, attrezzature per la sosta e servizi di ristoro o didattico-divulgativi);
- b) il miglioramento della sicurezza e dell'immagine della viabilità urbana, con risoluzioni ed interventi finalizzati a risolvere o ridurre il conflitto tra veicoli e pedoni e proteggere adeguatamente gli utenti più deboli (pedoni e ciclisti), a riordinare i fronti delle attività sui margini, provvedendo, ove possibile, alla localizzazione di nuovi spazi a parcheggio e verde di arredo;
- c) la creazione di percorsi pedonali e ciclabili di collegamento tra le parti della città, con la formazione di attrezzature finalizzate alla fruizione collettiva dei luoghi (per la sosta, servizi di ristoro o didattico-divulgativi);
- d) la formazione di una sede per la promozione del territorio (culturale, ambientale, paesaggistica, economica e produttiva);
- e) quanto altro gli operatori ed i soggetti titolari dell'attuazione degli interventi edificatori, d'intesa con l'Amministrazione Comunale ed in conformità agli indirizzi ed alle previsioni di PRGC, riterranno opportuno ed utile proporre e realizzare per migliorare la qualità della vita e la qualità della fruizione e della operatività delle attività insediate.

Tenuto conto che la valutazione specifica del plusvalore potrà e dovrà essere definita al momento della effettiva trasformazione urbanistica ed edilizia delle aree, il nuovo PRGC potrà opportunamente ed utilmente definire criteri, metodi e quote minime di partecipazione, fermo restando che i dati di costo e di valore commerciale utilizzati ai fini esemplificativi e metodologici (costo di costruzione, valore commerciale finale, entità degli imprevisti, ecc.) dovrebbero corrispondere

a valori medi verificati nella zona al momento della formazione del progetto preliminare di PRGC.

I criteri ed i metodi ai fini della valutazione delle plusvalenze derivanti dalla trasformazione urbanistica ed edilizia potranno riguardare tanto le aree agricole, quanto le aree oggetto di modifica delle destinazioni d'uso o di aumento degli indici urbanistici (siano esse destinate ad insediamenti produttivi, commerciali, turistico ricettivi e residenziali esistenti).

7. Allegati alla Delibera Programmatica

7.1 Tabelle del Capitolo 2.1

- Tab. 1 Popolazione e famiglie dell'Ovest Ticino
- Tab. 2 Abitazioni occupate e non occupate dell'Ovest Ticino
- Tab. 3 Abitazioni non occupate per motivo della non occupazione
- Tab. 4 Popolazione e abitazioni: proiezioni al 2015
- Tab. 5 Abitazioni occupate per titolo di godimento
- Tab. 6 Composizione dei nuclei familiari
- Tab. 7 Composizione nuclei familiari dal 1971 ad oggi e proiezione al 2015
- Tab. 8a Composizione della popolazione per classi di età
- Tab. 8b Composizione della popolazione per classi di età scolare
- Tab. 9a Dimensionamento del Piano: fabbisogni e indirizzi per risoluzioni
- Tab. 9b Dimensionamento del Piano: fabbisogni e indirizzi per risoluzioni – grafici

7.2 Tabelle del Capitolo 2.2

- Tab. 10a Le attività economiche nell'Ovest Ticino – Industria - Commercio
- Tab. 10b Le attività economiche nell'Ovest Ticino – Servizi - Totale
- Tab. 10c Le attività economiche nell'Ovest Ticino Variazioni % – Industria – Commercio
- Tab. 10d Le attività economiche nell'Ovest Ticino Variazioni % – Servizi - Totale
- Tab. 11 Le attività economiche in Galliate
- Tab. 12 La popolazione attiva in Galliate
- Tab. 13a Le attività economiche – Unità Locali in Galliate
- Tab. 13b Le attività economiche – Gli addetti in Galliate
- Tab. 13c Le attività economiche – Gli addetti per Unità Locale in Galliate
- Tab. 13d Le attività economiche – Gli addetti - Variazioni % in Galliate

7.4 Tabelle del Capitolo 4.2 e 4.3

- Tab. 14 Stato di attuazione del PRGC Vigente - 1992-2005 – Volumetrie residenziali per Zone urbane, in Totale e Grafici
- Tab. 15 Stato di attuazione del PRGC Vigente- 1992-2005 – Aree per Servizi di livello comunale, per Zone urbane
- Tab. 16 Stato di attuazione del PRGC Vigente- 1992-2005 – Aree per Servizi di livello comunale in Totale e Grafici
- Tab. 17 Stato di attuazione del PRGC Vigente- 1992-2005 – Aree per Destinazioni d'uso, per Zone urbane
- Tab. 18 Stato di attuazione del PRGC Vigente- 1992-2005 – Aree per Destinazioni d'uso in Totale e Grafici

7.5 Tavole

- TAV. 1. Previsioni Urbanistiche Sovraordinate – Sistema Infrastrutturale - Sistema Insediativo - Sistema Ambientale
- TAV. 2. Previsioni Urbanistiche dei Comuni contermini
- TAV. 3. Il PRG Vigente e le sue attuazioni
- TAV. 4A I progetti in corso – Zona centrale
- TAV. 4B I progetti in corso – Zona Est
- TAV. 5 Analisi dei Tessuti
- TAV. 6.1 Potenzialità ed opportunità per il Sistema Infrastrutturale
- TAV. 6.2 Potenzialità ed opportunità per il Sistema Insediativo
- TAV. 6.3 Criticità del Sistema dei Sottoservizi
- TAV. 6.4 Interpretazioni ed indirizzi per il Sistema Ambientale