



Gallarate is placed on the line of the Sempione route, intersecting the road to Varese.

This strategic position used to be clearly identified and distinctive. But nowadays, due to the high development of settlements, for housing, industrial, handcrafted and commercial purposes, this feature has quite dampened. Actually Gallarate seems to build, together with Busto Arsizio, Castellanza, Legnano and the other townships close by, a unique big urban area. This brought remarkable advantages for the industrial development and consequently for the employment. The industrial manufacturing system represented (and somehow still represents) a first market opportunity for the single companies that created satellite chains as well as real supply chains. Behind that, the creation of an industrial district allowed to create job opportunities for the inhabitants of the townships of the area, not only regarding quantity but also quality. As a matter of fact, the skills and the productive culture brought about and diffused in the District produced a job qualification effect. Skills and job culture that put the foundations for flourishing of hand-crafted and industrial activities as “spin off” of other companies.



The building up of this enlarged urban area has anyway signified for the single townships, and especially for Gallarate, a risk of identity loss. This risk involves in larger measure the historic center of the town and, consequently, the social and entrepreneurial activities here located. Retail activities and public business of the historic center that play a role and are a qualifying part of the urban context are heavily risking to loose competitiveness because of the loss of identity values in favour of new external offer hubs that have their own identities, actually created from scratch.

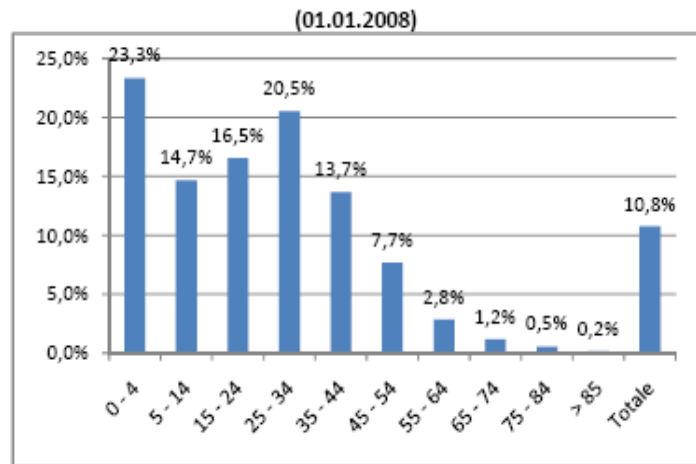
The evolution of the territorial context brought anyway some elements of potential benefit for Gallarate. The town is actually placed in a strategic position, even more than in the past, as it is situated on the cross point of railway and road arteries (the so called “corridor 5”, above mentioned , the motorway A8 - known as Lakes



Motorway - that connects Milan to Varese, the lakes area and the Sempione road) and at the same time in focal position compared to hubs with concentration of request and offer opportunities of several kinds, such as housing, working, entrepreneurial and commercial services: the city of Milan, the Malpensa airport, the new International Fair Center of Rho Pero. From this point of view it's clear the synergic and at the same time competitive relationship with Busto Arsizio.

Gallarate, with 50.156 residents on January 1st 2008, is the third town for inhabitants number in the province after Varese (82.037 inhabitants) and Busto Arsizio (80.633 inhabitants) (figure 1).

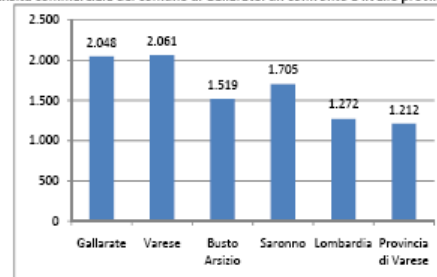
During the last five years the population increased at an average rate of 1,5% (of 8% considering the whole period 2002/2007) showing a kind of vitality in the regional demographic situation and also in the Northern Italy one (figure 2). As far as the population age is concerned, in the township of Gallarate the distribution is similar to the one of the Varese province (figure 3), differently from the foreign constituent that, quite obvious, presents higher amounts of young people proportionally both in local and provincial rates (people in working age and very young, probably children of foreign residents). For sure a contribution to this demographic development has been given by the foreign people that today have an incidence of approx. 11% on the total residents in the township (figure 4), a percentage that goes up to more than 23% by calculating children (under 4 years of age) and more than 20% by calculating young people between 25 and 34 years of age.



Fonte: elaborazione su dati ISTAT

Considering the sale surface, the commercial network of Gallarate presents a whole supply of 168.000 square meters. The share of modern commerce is obviously higher than the numerical one. The big structures are more than a fourth of the total, while the medium ones approx. for 35% (tables 3a and 3b). It's quite a relevant offer most of all if compared with the one of the province and of the medium and big townships of the area and even more if compared with the request.

Figura 5 – Densità commerciale del comune di Gallarate: un confronto a livello provinciale e regionale

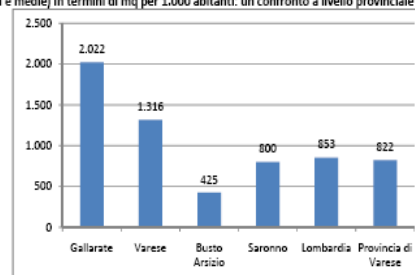


Fonte: elaborazione su dati Osservatorio del Commercio Regione Lombardia 2007

The commercial density (number of point of sales for 100.000 inhabitants) is just a bit lower than the one of Varese and definitely higher than the provincial and regional average, as well as higher than the one of Busto Arsizio and Saronno, the two townships that can be compared with Gallarate, due to dimension and geographic position (figure 5).

The peculiarity of the commercial offer of Gallarate is anyway the modernization level. The supply of modern

Figura 6 – Modernizzazione della rete complessiva (food e non food) - Dotazione di commercio moderno (grandi e medie) in termini di mq per 1.000 abitanti: un confronto a livello provinciale e regionale



Fonte: elaborazione su dati Osservatorio del Commercio Regione Lombardia 2007

commerce - that means the presence (the supply of sale surface square meters) of medium and large commercial structures in Gallarate compared with the residents - is definitely higher than the provincial and regional average, but also higher than the one of other medium and big townships of the province, including the chief town. In Gallarate there are more than 2000 square meters of modern commerce every 1.000 inhabitants, against 1.300 of Varese and only 425 of Busto Arsizio.

Vision and guidelines of town development and commerce role

Gallarate is living a significant growth moment, that the town would rather live like a main character and not like a simple spectator. In the last five years the actions developed in the Territory Governance Plan opened a new growth period, following the manufacturing system downfall that had been the driving element for the town development since the 19th century. In this perspective the final goal is to give a clear identity to Gallarate in order to avoid that it becomes a "small center of the province" and to give it the possibility of recovering a key role in the provincial and regional system. All this through:

- promotion of the social, economic and cultural development of the community promoting the balanced use of the territory and preserving resources and environment;
- strengthening of the facilities system, recovering the existing ones, in order to sustain mobility;

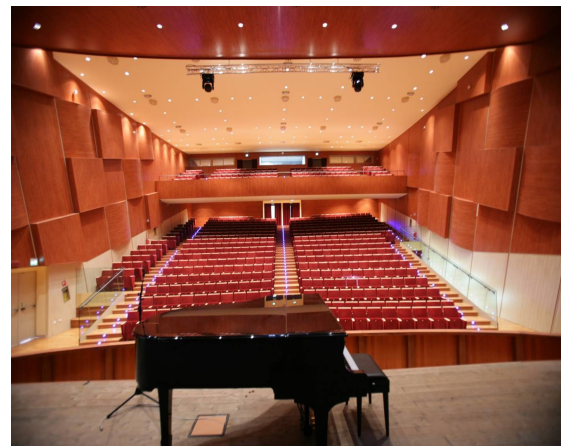


reutilization of the real estate already built, in order to preserve the free ground and facilitate localized choices coherent with the existing facilities system.

The final goal is after all to raise the life quality standard improving the satisfaction of people already living in the town (actually, of both people and activities) and of the ones who would like to stay here.

Gallarate would like to be, today and in the future, this kind of place:

- a town with high life quality standards for its citizens in several aspects (environmental quality, relationship among people, relationship among people and institutions, service and culture offer);
- a town that grows thanks to the fact that the above mentioned standards are attractive both for residents and economic activities;
- a point of reference as far as commercial and no commercial services are concerned for the surrounding territory;
- a "commercial and cultural salon".



The context where this vision should be inserted presents a series of elements, previously explained, that should be taken into consideration as they represent potential opportunities or threats that can bear on the positive outcome of the vision development itself, above all referring to the goals on commercial level

First of all it's necessary to mention the economic crisis that lasts since some years and that recently worsened because of the well-known events in the financial and credit area. This situation can strongly limit the purchasing power of people and therefore cause a decrease of consumptions. Actually, if at the moment the crisis effects on the durables do not seem to be too heavy, it should be considered that they could affect

the orders of the local manufacturing companies, causing employment or income loss of the working people.

A second point to consider is the change involving the population, both regarding the demographic aspect and the socio-cultural one. The residents are growing, what means a potential enlargement inside and close to the District and therefore an opportunity. Moreover, by growing of the average age of people, there are more and more “senior” people who, by requiring commercial services, look for “comfort” services, first of all the nearness (and on this matter the center and neighborhood shops stay in a strength position). Also the reduction of the average dimensions of families causes other changes in buying behaviours. As far as consumer goods are concerned there is a reduction in buying big quantities of goods, replaced by purchase of smaller quantities, more frequently.

District Board

The Board is composed by Municipality of Gallarate (represented by the Commerce Alderman), Confcommercio, Naga (associated dealer of downtown), Confesercenti.



Malpensa Airport

Another element that has double value is the Malpensa airport. The desirable recover of the air traffic transportation and even more the definition of a relevant role of the hub in the national and international overview is of course an opportunity for the township of Gallarate. The development of the airport traffic is actually a source of employment and of induced economies sustaining the local one, and therefore the potential purchase of actual residents, future ones, employers coming from other areas and travelers. Travelers that could find in Gallarate, no matter whether in town for tourism or business, a point of reference and attraction, bringing a positive contribution in visiting it and doing shopping there. On the other hand inside the airport area itself there is a rich commercial offer, as well as along the road connections from the airport to the main cities. This offer represents a direct competition for the town commerce not only regarding the travelers request but also regarding the residents one.

Sky City

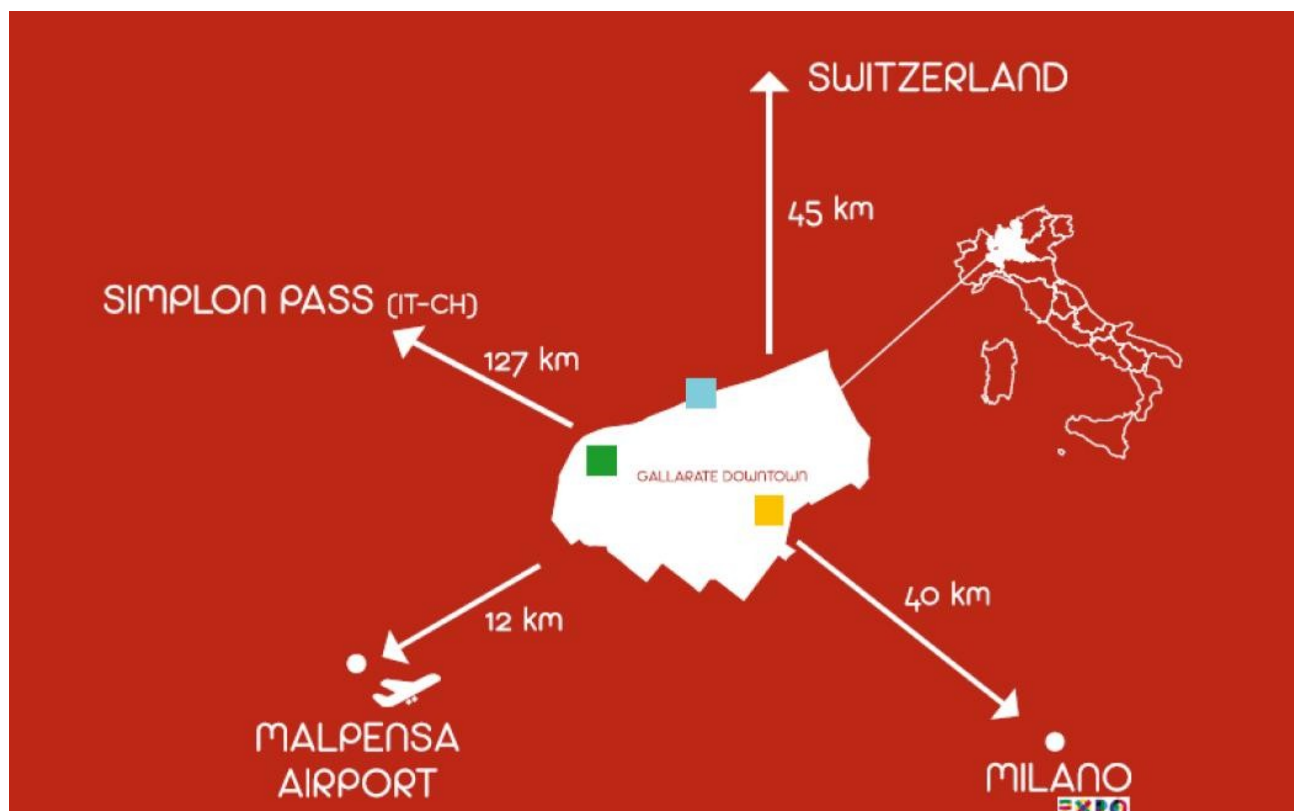
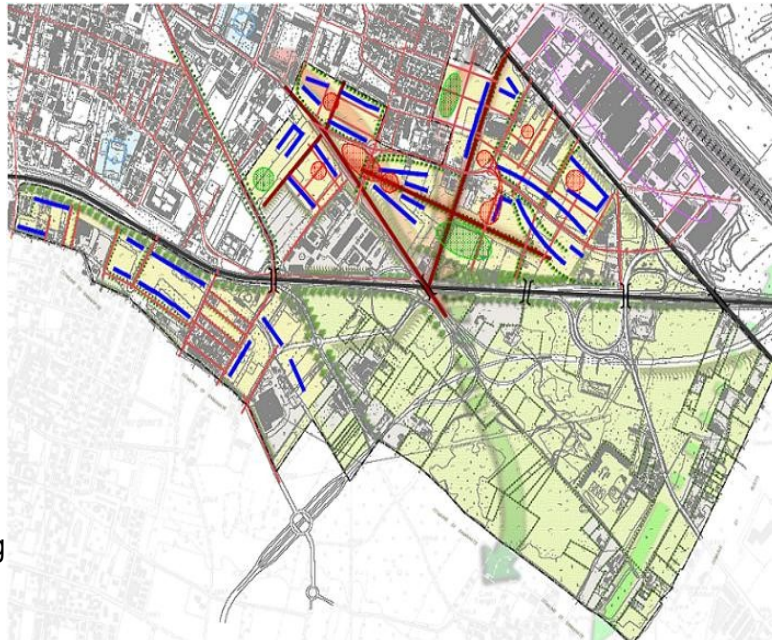
A relevant role for the commercial development could be the realization of a Business Park along the state road SS 336 (the above mentioned Superstrada Malpensa 2000), the so called “SKY CITY” that should be finished within 2012. It’s a multipurpose center for services of every kind (sport, leisure, tourism, culture, business). The realization of this hub forecasts different kinds of interventions:



environmental requalification, conversion of existing settlements, road system improvement. It concerns strategic areas for the town development, because of the airport nearness and the easy road and railway accessibility. Such a center, that could attract towards Gallarate residents of the province/region also using Malpensa airport, could have positive effects on the town. There could be a relevant growth of jobs, that could bring in certain measure a growth of the residents of Gallarate, of the global income and therefore of the potential inner request. On the other hand this kind of hub would reflect on the system of the urban commerce, risking to become a competitor.

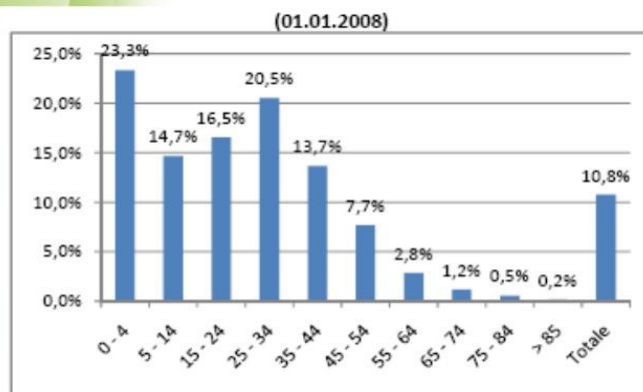
Among the elements of structural character that could bring new opportunities for the commercial offer of Gallarate we could also mention the realizations of new houses and the recovery of areas close to the historic center. The new buildings could create the necessary conditions for supporting the growth of the population in town, while the recovery works could help bettering the town quality life: the commercial offer, the parking areas and the accessibility of the urban context,

all assumptions for the revitalization of the town appeal. Moreover: the most recovering works should be quite close to the historic center. This fact would highlight an area of Gallarate that could represent an offer system in which the Commercial District of Gallarate could be developed.

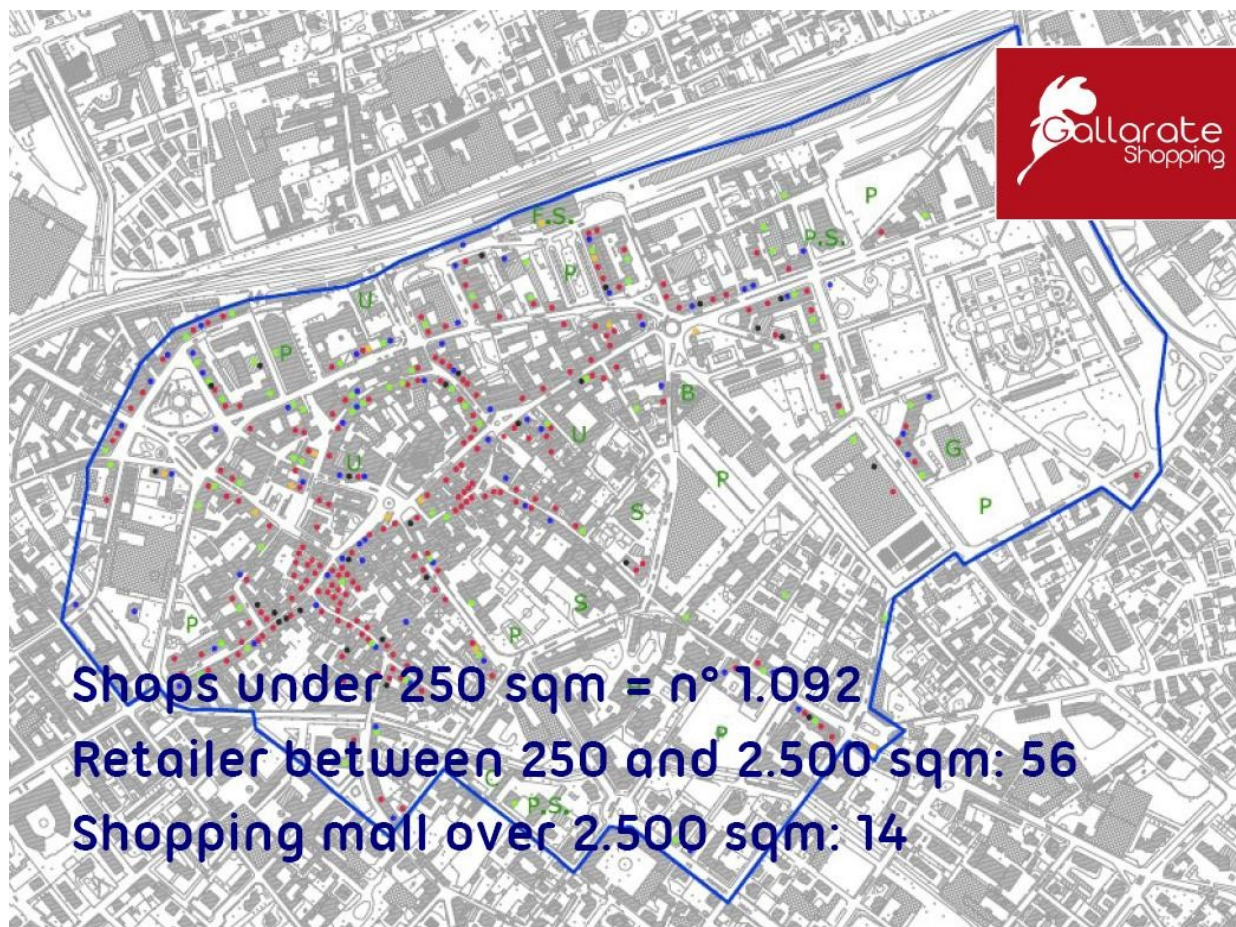
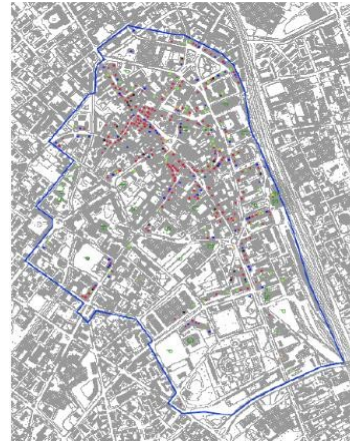


Summary of report presented on Mapic

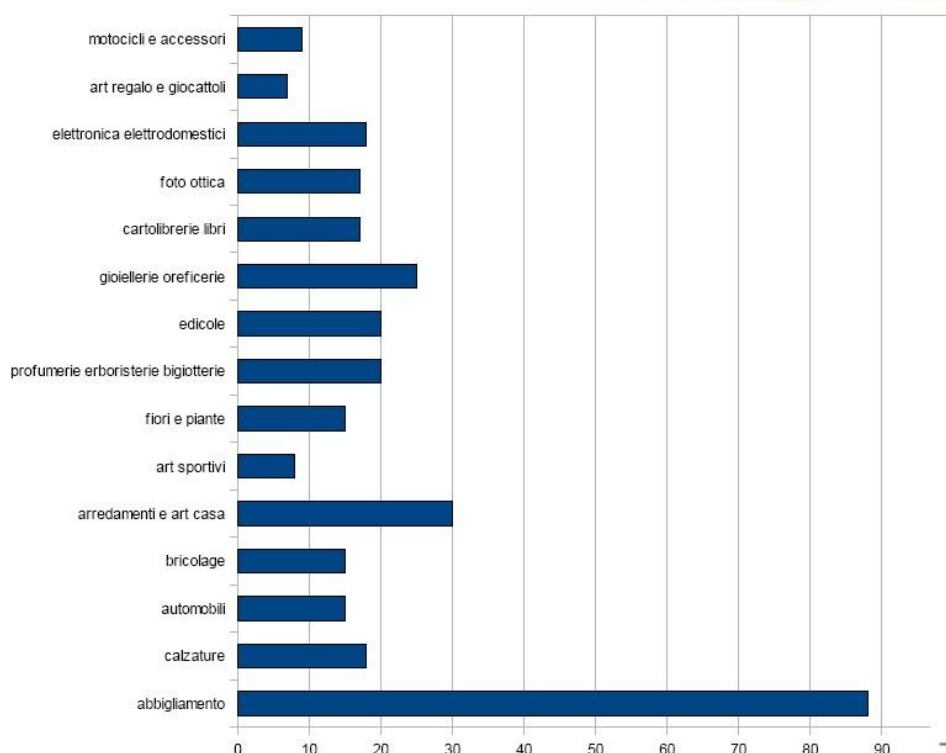
52,732 inhabitants
1,092 shops
56 MS Retail
14 S mall
27.684 sqm comm



Fonte: elaborazione su dati ISTAT



Commercial mix



Quality of the urban environment

	Tipologia	mq/abitante
Collective structure	Attrezzature collettive	0,63
School services	Servizi scolastici	3,46
Sporting structure	Attrezzature sportive	5,34
Public green	Verde Pubblico	6,65
Parking	Aree a Parcheggio	6,53
Services and technological fittings	Servizi e impianti tecnologici	1,93
Sanitary structure	Attrezzature Sanitarie	0,14
Cultural Structure	Attrezzature Culturali	0,97
Church	Attrezzature per il Culto	2,38
	TOTALE	28,02

Sqm / inhabitants

Tabella 48 – Dotazione per abitante delle are

Real Estate values Gallarate Downtown

New residence 2.100 to 3.000 €/sqm

Commercial

Shops 2.400 to 3.000 €/sqm

Offices 1.400 to 2.800 €/sqm

Car Box 17.000 to 23.000 €/unit



Parking

Parcheggi

- Seprio Park
- Area Cantoni
- Aree di sosta a pagamento

Elenco Biglietterie

Elenco Parcometri

Tariffe Parcometri

Seprio Park
Parcheggio Interrato Pluripiano
Via Bonomi
350 posti auto
[Visualizza area e tariffe >](#)

Area Cantoni
Via Cantoni
165 posti auto
[Visualizza area e tariffe >](#)

Gratta e Sosta
700 posti auto
[Scopri i servizi >](#)

Station Park 265 p

Silos Europa 390 p

Silos Via Roma 90 p

Silos Via Marsala 350 p

Park via 2 Giugno 290 p

Park via E Magri 100 p

On Street 4.310 (in downtown) Total 6.310 p

Captured image will be sent to a printer

A place for the young people

Each day

10.538 student in town

3.209 (3-10 yo)

1.422 (11-13 yo)

5.907 (14-18 yo)



**The Municipality of Gallarate
enjoy Commerce!**

**With deliberation n° 50 27/09/12
Is possible to widen the shops
area, until 10% more, if it not
exceed 500 sqm**

Ambito di trasformazione AT_08: "piazza Giovanni XXIII - Stazione Fs - via Galvanigi"



Ambito di trasformazione AT_15: "Area a Nord della SS 336"



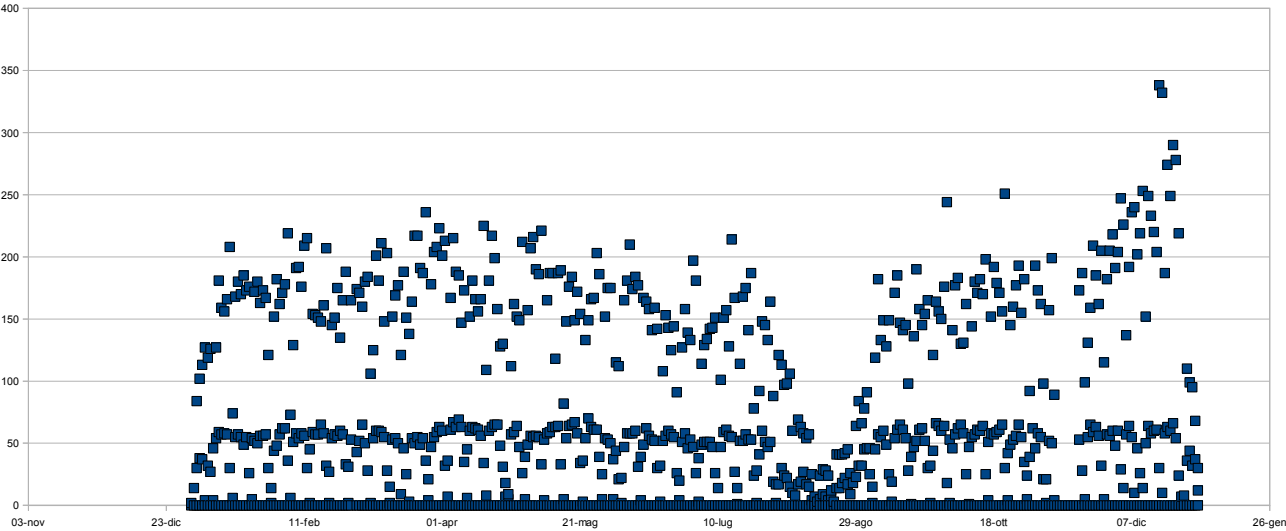
Leading projects:

Downtown Shopping center « Il Fare »

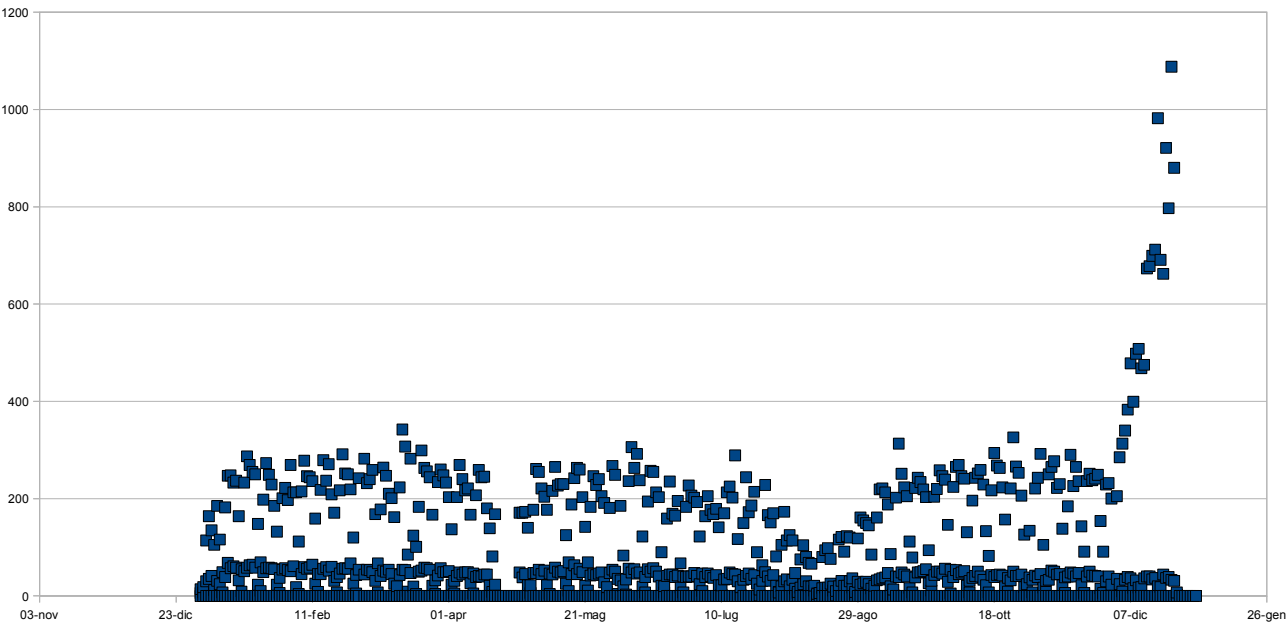
Railway station shopping center

Sky City shopping & business center

Data report of public parking manage by Amsc



Car access to Park Cantoni, 2011



Car access to Park Bonomi, 2011, during Christmas period the park was open for free (no data access)

Ubicazione zona parcheggio	Numero stalli a raso
Piazza Giovanni XXIII	91
Via Beccaria	44
Via XX Settembre	10
Via Simbardi	80
Piazza Risorgimento	22
Piazza Garibaldi	73
Via Posporta	17
Via Mzzini	21
Largo Camussi	10
Via Damiano Chiesa	19
Via Donatori Del Sangue	7
Via Poma	19
Piazza Ponti	8
Via Trombini	21
Viale Milano	21
Via Dubini	26
Via Palestro	11
Via Bottini	27
Via Cadolini	22
Via Don Minzoni	14
Via Oberdan	14
Via XXV Aprile	20
Via San Francesco	15
Via Postcastello	14
Via Cavour	20
Totale	646

Area of payment parking managed by AMSC

Lo stazionamento veicolare

Su tutto il territorio comunale le aree destinate a parcheggio sono oltre 100 ed hanno una superficie complessiva di 334.543 mq, di cui 106.319 pubblici e 228.225 privati di uso pubblico e sono ben distribuite nei diversi quartieri della città.

Ad Arnate si hanno 16 strutture di parcheggio per 25.870 mq, 6 a Cajello con 20.523 mq, 32.355, 6 a Cascinetta, 4 a 2.658 a Cedrate, 28 nel quartiere Centro, con 96.445 mq, 6 a Crenna con 13.782 mq, 24 a Madonna in Campagna con 84.454 mq, 5 a Moriggia con 14.774 mq e 11 a Sciarè con 39.118 mq ed uno a Ronchi di 2.266 mq.

I parcheggi in struttura sono costituiti in Gallarate da 3 autosilo che incrementano la possibilità di stazionamento veicolare di servizio alla zona centrale.

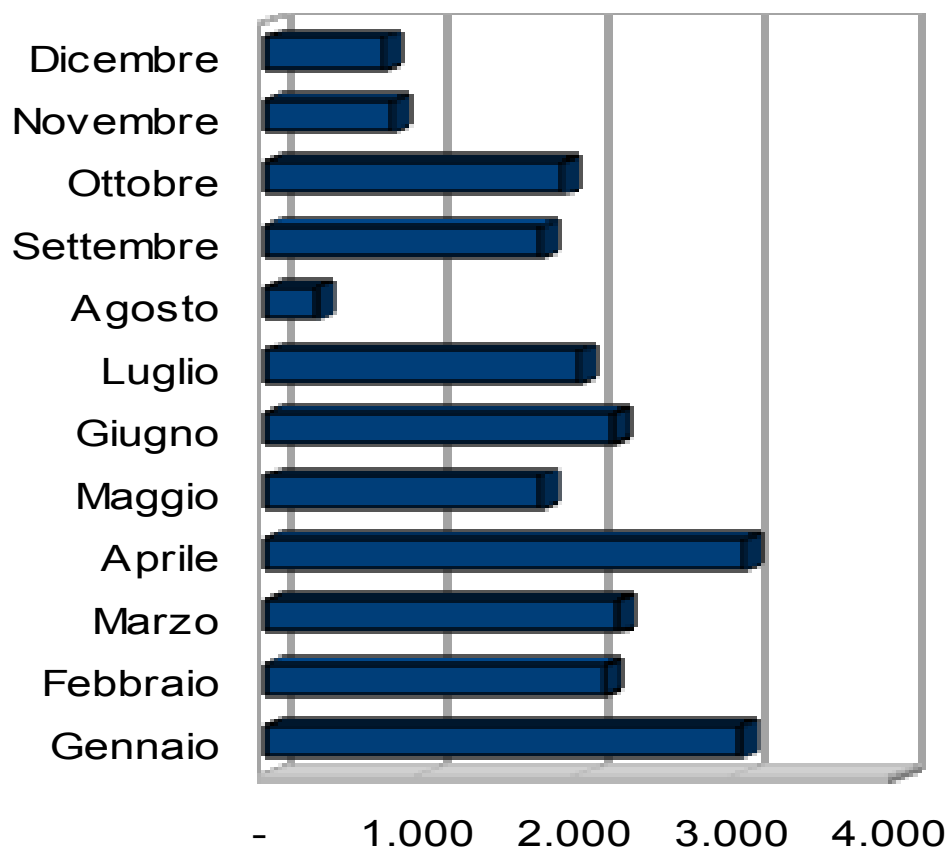
Un silos lungo la via XX Settembre con 390 posti auto, un silos in via Roma con 90 posti auto e uno in via Marsala con una disponibilità di 320 posti auto.

Oltre ai silos ci sono parcheggi privati di uso pubblico in via Cantoni, 250 posti, via Due Giugno, 290 posti, via Egidio Magri, 100 posti auto, via Gen Galvaligi 256 posti auto, via Etna, via Marsala, via Pastori, e in via Borghi.

Altre sono le aree di sosta di prossima apertura situate in via Foscolo, via Bonomi 350 posti auto e in via Matteotti con futuri 80 nuovi posti auto.

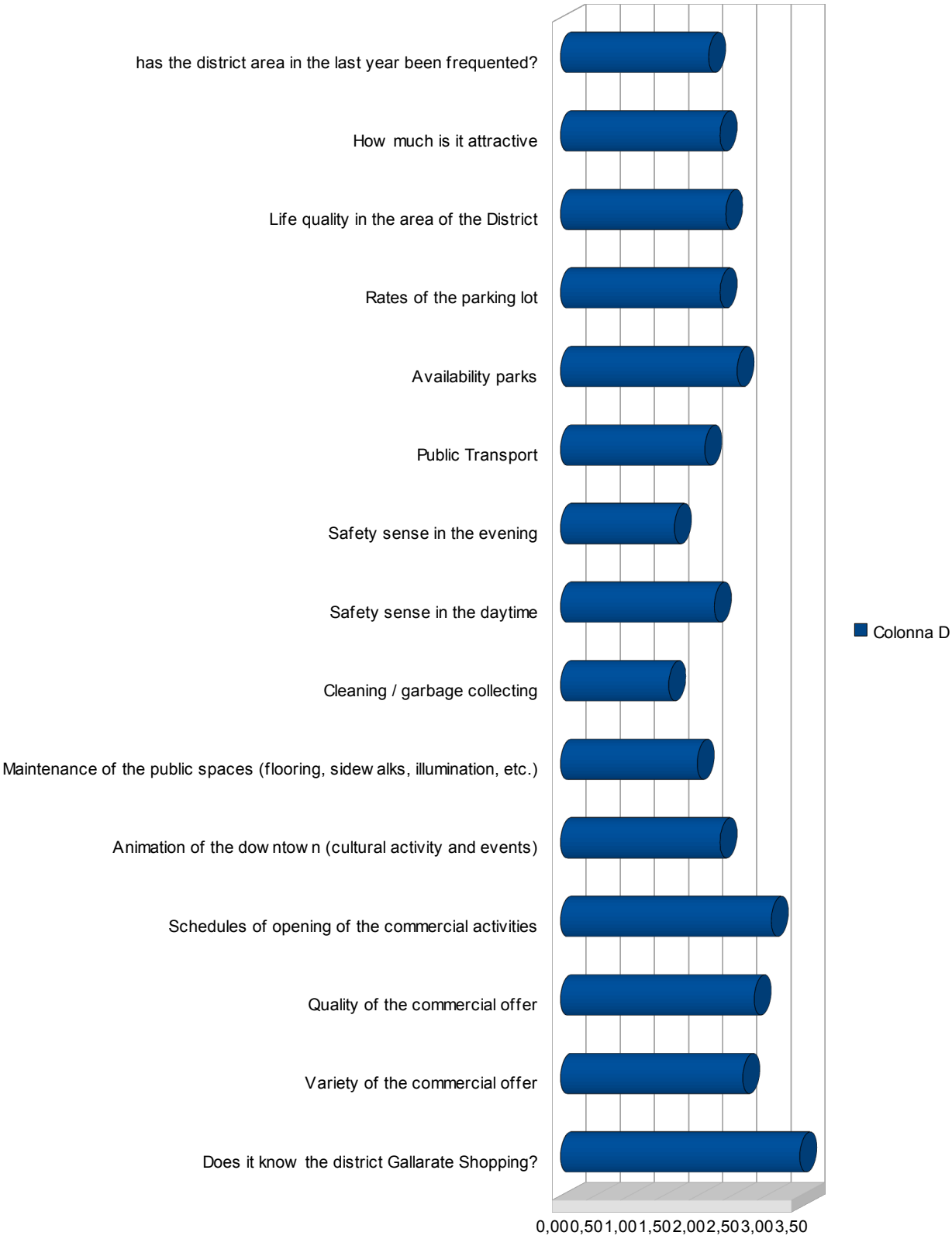
La sosta in sede stradale nella zona del centro di Gallarate è di 4.310 posti auto regolamentati e gestiti in maniera articolata (parcheggi a pagamento, a disco orario, liberi privati ad uso pubblico).

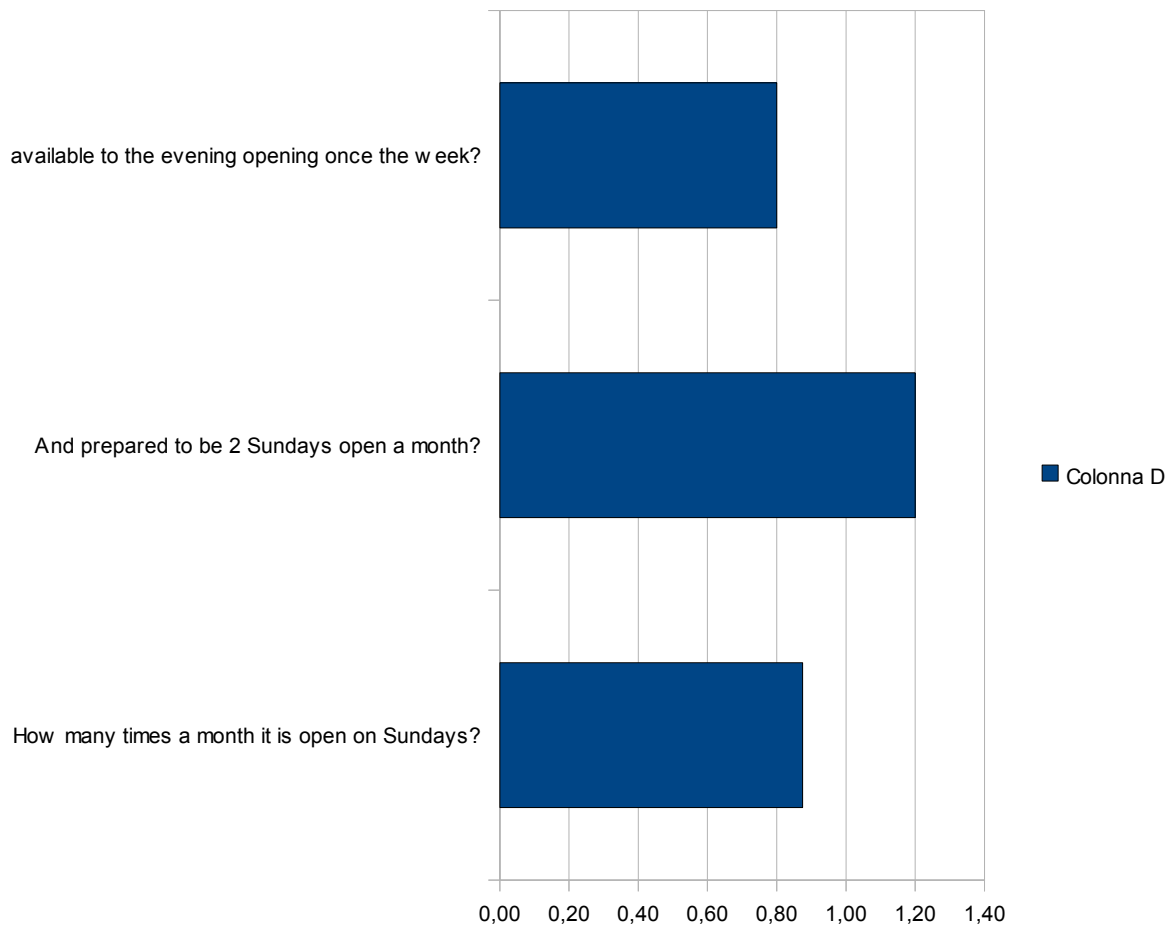
Data from Territory Governance Plan



Sales of parking coupons

District statistic





If the shop is leasing, can you tell us how much it pays to the mq? A year

250,00 (mdv)

Medium Data value on sample of dealers that have answered to the questionnaire
Statistic survey made in October 2012

Mobility data

Passengers transported by public Bus in 2011

989.962

Passengers in Trenitalia Railway station each day **30.248**

Train each day **265**

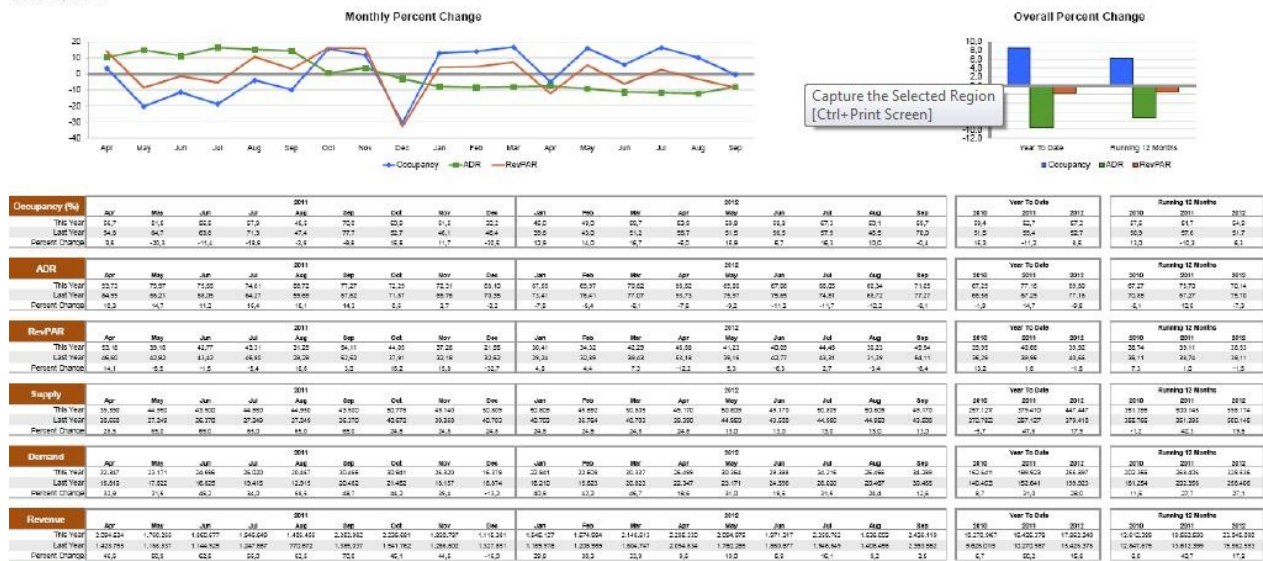
Destination Domodossola, Ginevra, Basilea ,Bellinzona ,Alp Transit Gotthard, Luino, Varese, Milano, Venezia, Malpensa Airport

Hotels Trend Malpensa Area

Tab 6 - Trend Malpensa Area+

Decorations Alberghiere Varese
for the Month of December 2012

Currency: EUR - European Euro



CAMERA DI
COMMERCIO
DI VARESE

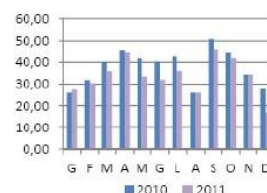
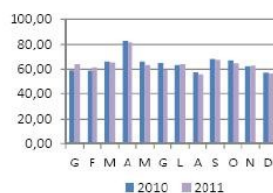
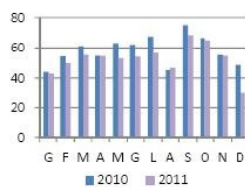
PERFORMANCE ALBERGHIERE CONFRONTO 2010/2011 – Area Malpensa



OCCUPAZIONE			
Mese	2010	2011	Diff. %
Gennaio	44.1	42.9	-2.7
Febbraio	54.3	49.7	-8.5
Marzo	61.1	55.1	-9.8
Aprile	54.6	54.4	-0.4
Maggio	63.1	53	-16.0
Giugno	62.1	54	-13.0
Luglio	67.5	56.4	-16.4
Agosto	45.1	46.6	3.3
Settembre	75.1	68.5	-8.8
Ottobre	66.4	65	-2.1
Novembre	55.1	54.7	-0.7
Dicembre	48.5	29.7	-38.8
Periodo	58.08	52.50	-9.6

PREZZO MEDIO			
Mese	2010	2011	Diff. %
Gennaio	58.90	63.67	8.1
Febbraio	58.84	61.78	4.1
Marzo	65.69	65.20	-0.7
Aprile	82.93	81.63	-1.6
Maggio	65.90	63.09	-4.3
Giugno	64.71	59.21	-8.5
Luglio	62.99	63.89	1.4
Agosto	57.33	55.85	-2.6
Settembre	67.73	67.26	-0.7
Ottobre	66.68	64.45	-3.3
Novembre	62.25	62.64	0.6
Dicembre	57.14	56.44	-1.2
Periodo	64.26	63.72	-0.8

REVPAR			
Mese	2010	2011	Diff. %
Gennaio	26.00	27.34	5.2
Febbraio	31.92	30.45	-4.6
Marzo	40.11	35.93	-10.4
Aprile	45.32	44.39	-2.1
Maggio	41.60	33.46	-19.6
Giugno	40.20	31.98	-20.4
Luglio	42.51	36.05	-15.2
Agosto	25.85	26.00	0.6
Settembre	50.89	46.05	-9.5
Ottobre	44.25	41.88	-5.4
Novembre	34.31	34.29	-0.1
Dicembre	27.69	16.78	-39.4
Periodo	37.55	33.72	-10.2



“il Fare” Shopping Mall

Near the Highway access (A8 Milano Laghi), it was built a shopping mall named “Il Fare”. The opening was authorized in 2003, with a global retailing area of 6,295 Sqm, 1,285 sqm food and 5,010 non food.

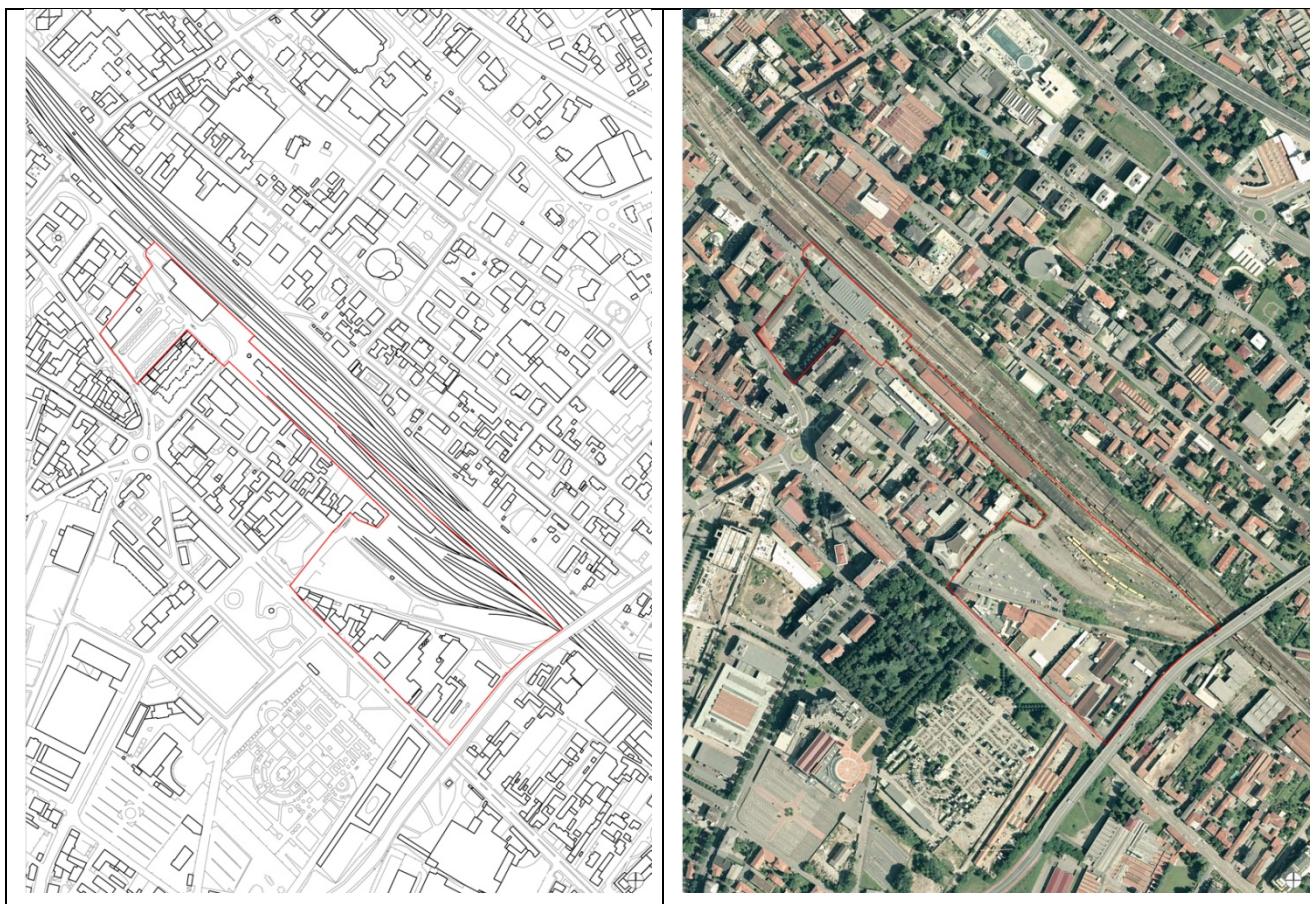
The area occupied from the shopping mall is 16,200 completely urbanized, with the presence of areas for services (crossed pedestrian outside, parking lot in satin and parking lot plain on n. three levels out earth and n. 2 buried)

The part purely destined to the commercial gallery has a total surface of around 8.200 sqm to the buried plan (where is set the food retailer of mq. 1.250), 5.800 sqm at ground, and 3.300 sqm at first floor.

Now the the activity of the Shopping mall is pending.



Ambito di trasformazione AT_08: "piazza Giovanni XXIII - Stazione Fs - via Galvanigi"



Connotazioni fondamentali dell'intervento

a) Indici e parametri edilizi

St - Superficie territoriale: 79.530 mq
Ut pr - Indice territoriale proprio: 0,50 mq/mq
Ut min - indice territoriale minimo: 0,90 mq/mq
Ut Max - indice territoriale massimo: 1,00 mq/mq
Superficie lorda di pavimento di progetto: 79.530 mq

b) Vocazioni funzionali

Destinazioni d'uso ammesse:

Principale: uso terziario fino ad un massimo complessivo del 100% della capacità edificatoria proposta in fase di strumento attuativo, attività ricettive e ristorative, usi di interesse comune; uso residenziale, anche di carattere temporaneo, fino ad un massimo complessivo del 30% della capacità edificatoria proposta in fase di strumento attuativo; uso commerciale di vicinato e medie strutture di vendita fino ad un massimo di due unità (fino a 999 mq).

Destinazioni d'uso escluse:

Uso produttivo, commerciale di grandi strutture di vendita, uso agricolo, usi di interesse comune per servizi religiosi.

c) Impostazione generale di progetto

In relazione all'elevato grado di accessibilità ferroviaria offerta e alla sua centralità l'ambito di trasformazione riveste un ruolo di particolare importanza per l'intera area urbana ed è pertanto deputato ad accogliere funzioni di particolare interesse in relazione alla prossimità con il Polo fieristico milanese e l'aeroporto della Malpensa.

La piazza Giovanni XXIII rappresenta il fulcro dell'intervento con il completamento edilizio del lato nord e la riqualificazione della piazza, che può essere liberata dalle auto stazionanti in quanto all'interno dell'ambito sarà possibile recuperare la dotazione dei parcheggi necessari ad assolvere sia alla dotazione di standard dovuti in relazione alle funzioni ex novo insediate, sia allo stazionamento veicolare indotto dall'interscambio con la stazione ferroviaria.

La piazza potrà prevedere una parte interrata destinabile a parcheggio ed eventualmente a funzioni commerciali, possibilmente raccordate con il fabbricato viaggiatori che, nell'ambito dell'intervento dovrà essere sottoposto ad un significativo intervento di riqualificazione che possa garantire, anche attraverso l'integrazione con un'adeguata valorizzazione commerciale, un progressivo miglioramento degli standard di efficienza e di efficacia delle prestazioni.

Appare indispensabile nell'economia complessiva dell'intervento la realizzazione di un parcheggio pluriplano, non solo a rendere maggiormente fruibile e funzionale l'interscambio passeggeri, ma anche a riqualificare le parti circostanti della città oggi gravate dallo stazionamento dei veicoli dovuto al flusso di pendolari che convergono sulla stazione ferroviaria.

Il parcheggio potrà sorgere, parte in elevazione parte in interrato, sulla fascia ferroviaria dismettibile posta immediatamente a sud del fabbricato viaggiatori, così da integrarsi funzionalmente al meglio anche con la stazione degli autobus extraurbani.

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

Su questa parte dell'area dovrà essere prevista la realizzazione di una piazza dimensionata adeguatamente così da sostituire l'attuale piazza mercato posizionata a sud del MaGa.

Gli edifici fronteggianti piazza Giovanni XXIII avranno altezze pari a quelle dell'edificio esistente sul lato sud della piazza e piano terra porticato di analoga altezza (7 piani f.t. compreso piano porticato). La piazza Giovanni XXIII dovrà essere prevista interamente pedonale e alberata e potrà prevedere una struttura commerciale ipogea eventualmente collegata con la stazione ferroviaria.

d) Specifiche esigenze di dotazioni infrastrutturali e di servizi

Internamente all'ambito di trasformazione sarà da reperire integralmente la dotazione di parcheggi pertinenziali sia per la residenza che per le altre attività ammesse.

In particolare dovrà realizzarsi il parcheggio d'interscambio in corrispondenza della stazione ferroviaria e della stazione degli autobus extraurbani.

Tipologia di strumento attuativo

Atto di programmazione negoziata con valenza territoriale.

Piano attuativo qualora l'intervento non implichi un riassetto della parte ferroviaria con la realizzazione di una nuova stazione.

Diritti volumetrici da recuperare preferibilmente nelle aree R.A.2 ed R.A.3; subordinatamente nelle altre aree di riqualificazione ambientale e in aree per servizi pubblici esterne all'ambito di trasformazione.

L'attuazione comporta la presentazione di un planivolumetrico unitario, comprensivo delle funzioni sopra indicate, realizzabile per comparti funzionali di massima così costituiti:

Comparto 1: piazza Giovanni XXIII con edificazione sottostante la piazza e del suo fronte nord;

Comparto 2: fabbricato viaggiatori FS, aree dismissibili lungo la ferrovia e area parcheggio FS;

Comparto 3: area compresa tra linea ferroviaria e parcheggio FS;

Comparto 4: area tra via Milano e via Gen. Galvaligi.

Puntuali criteri di intervento al fine di un corretto inserimento ambientale

Ai fini dell'inserimento paesistico e dell'incidenza rispetto al contesto, la progettazione dovrà essere orientata alla costituzione di un rapporto organico tra le aree residenziali circostanti e il nuovo urbanizzato al fine di attribuire qualità urbana e configurazione riconoscibile ai nuovi insediamenti previsti.

Criteri di intervento in riferimento a specifici vincoli

In relazione al carico insediativo deve prevedersi una verifica di impatto viabilistico estesa al contesto, cui riferire la progettazione degli adeguamenti necessari da prevedersi (calibri stradali, corsie di servizio, intersezioni, ecc.).

In riferimento al rispetto ed all'ottemperanza di specifici vincoli ovvero alla tutela di aspetti ambientali, paesaggistici, storico monumentali, ecologici, geologici, idrogeologici e sismici, non risultano situazioni di diretta interferenza o comunque l'analisi di contesto non ha evidenziato la necessità di sviluppare particolari attenzioni.

Servizi da assicurare in relazione alla tipologia degli interventi

Le aree da assicurare per servizi sono pari a circa 68.000 mq di cui 34.000 mq da reperire all'interno dell'Area di trasformazione.

In relazione al fabbisogno, ai caratteri del contesto e alle potenzialità dell'ambito, tali aree sono da destinarsi a parcheggi pubblici nella misura del 50% e a verde pubblico, a piazze alberate, piazze attrezzate per il mercato, ecc., per la parte rimanente.

Sono specificamente a carico degli operatori:

- la realizzazione del parcheggio d'interscambio pluripiano di almeno 600 posti auto, che potrà essere dimensionato in modo funzionale ad accogliere anche le dotazioni inerenti le funzioni terziarie, commerciali e residenziali previste;
- la piazza destinata ad accogliere l'attuale area mercato retrostante il MaGa.;
- la ristrutturazione delle Cappelle del Cimitero Monumentale, secondo le indicazioni da concordarsi all'atto della stipula della Convenzione con l'Amministrazione comunale, d'intesa con la Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici.

Prescrizioni ambientali: Sono integralmente recepite le prescrizioni del Rapporto Ambientale a seguito della Conferenza finale VAS.

Ambito di trasformazione AT_15: "Area a Nord della SS 336"



Connotazioni fondamentali dell'intervento

a) Indici e parametri edilizi

St - Superficie territoriale: 441.553 mq
Ut pr - Indice territoriale proprio: 0,21 mq/mq
Ut min - indice territoriale minimo: 0,42 mq/mq
Ut Max - indice territoriale massimo: 0,66 mq/mq
Superficie lorda di pavimento di progetto: 291.425 mq

b) Vocazioni funzionali

Destinazioni d'uso ammesse:

Principale: uso terziario, uso commerciale, uso residenziale, usi di interesse comune.

In particolare:

- Uso terziario fino ad un massimo complessivo del 100% della capacità edificatoria proposta in fase di strumento attuativo.
- Uso commerciale: trasferimento di n. 2 (due) medie strutture di vendita (fino a 999 mq), già esistenti nel territorio comunale, con conseguente cessazione della attività nella precedente localizzazione; trasferimento di unità di media e grande distribuzione, già esistenti nell'Ambito di trasformazione AT_14 "Area commerciale via Milano", con conseguente cessazione della attività;
- Uso residenziale: fino ad un massimo complessivo del 15% della Superficie lorda di pavimento prevista complessiva dall'Area di trasformazione proposta in fase di strumento attuativo.

- Usi di interesse comune: servizi per l'istruzione e la formazione (nuovo polo scolastico, servizi per il tempo libero).

Destinazioni d'uso escluse:

Uso produttivo, uso agricolo.

c) Impostazione generale di progetto

In questo ambito verranno realizzati gli edifici a destinazione terziario-direzionale, turistico-ricettiva, integrate con altre complementari per la cultura, lo sport e il tempo libero.

In particolare troveranno localizzazione le sedi direzionali di aziende e le strutture di servizio alle imprese in senso lato (centri di formazione, ricerca, spazi di relazione tra domanda e offerta, centri di rappresentanza e attività espositive e di promozione dei prodotti delle imprese); le attività ricettive con quanto alle stesse correlato (sale congressi, ristorazione centri benessere, nonché attività di carattere sanitario/assistenziale).

Per il tempo libero potranno trovare localizzazione funzioni di svago e intrattenimento (cinema multisala, parco giochi, centri sportivi, spazi per spettacoli, manifestazioni culturali, sportive, intrattenimento, pubblici esercizi).

Gli interventi edilizi dovranno garantire efficienza energetica e sostenibilità ambientale, in conformità alla normativa vigente, al regolamento edilizio comunale.

I parcheggi privati di cui alla legge 122/89 e sue modifiche e integrazioni ed i parcheggi dovuti in relazione alle attività insediate devono essere interrati nella misura minima del 70%.

La superficie permeabile da reperirsi all'interno dell'ambito dovrà essere pari o maggiore del 40% della superficie.

d) Specifiche esigenze di dotazioni infrastrutturali e di servizi

Nelle aree destinate a servizi per l'istruzione e la formazione gli interventi consisteranno nella realizzazione di un nuovo polo scolastico su una superficie di circa 48.000 mq, costituito -a livello preliminare- di una scuola materna (6 sezioni), una scuola elementare (4 sezioni, 20 aule più laboratorio, refettorio e palestra), una scuola media (4 sezioni, 12 aule più refettorio, laboratorio e palestra).

Nelle aree destinate a servizi per il tempo libero sarà realizzato un parco pubblico attrezzato di circa 14.000 mq in adiacenza della via Pompei.

Entro questo ambito si prevede, inoltre, di destinare ad usi di interesse comune per servizi religiosi (UIR) una superficie di 4.000 mq, in relazione alle previsioni residenziali del Documento di Piano; oltre le strutture religiose e quelle ad esse complementari, tale area comprende la necessaria dotazione di parcheggi nella misura di 1 mq/mq di Slp realizzata.

All'interno dell'Ambito di trasformazione sarà realizzato un parco di circa 150.000 mq da definirsi in fase di presentazione del Master Plan e parcheggi nella misura dovuta in relazione alle funzioni insediate.

Tipologia di strumento attuativo

Piano attuativo.

L'attuazione deve comportare la presentazione di un planivolumetrico unitario, comprensivo delle funzioni sopra indicate, realizzabile per comparti funzionali della dimensione minima di 30.000 mq di superficie territoriale.

I diritti volumetrici sono da recuperare, preferibilmente, nell'area di riqualificazione ambientale R.A. 1 posta a sud della SS 336, così da conseguire gli obiettivi generali del Piano d'Area Malpensa e in via subordinata nelle altre aree di riqualificazione ambientale R.A. e nelle aree destinate a servizi esterne all'ambito di trasformazione.

Oltre alle aree per 441.553 mq, comprensive della viabilità interna, delle aree destinate a servizi scolastici (40.000 mq) e parco attrezzato (14.000 mq), l'Ambito di trasformazione AT_15 interclude aree di

pertinenza di insediamenti residenziali e produttivi esistenti (48.300 mq), con destinazioni d'uso specificamente individuate nel Piano delle Regole, rispetto alle quali è facoltà degli operatori proporre piani attuativi comprendenti le aree di pertinenza dei suddetti insediamenti esistenti.

In quest'ultimo caso l'edificabilità ammissibile del piano attuativo sarà maggiorato della Slp corrispondente a quella degli insediamenti esistenti considerati, calcolata come rapporto tra la volumetria esistente e l'altezza virtuale di interpiano di 3 m.

Inoltre, in aggiunta alla edificabilità massima come sopra definita, i Piani attuativi potranno prevedere un aumento delle Slp delle attività commerciali della media e grande distribuzione esistenti entro l'Ambito di trasformazione AT_14 "Area commerciale via Milano". Condizione essenziale per l'insediamento della predetta funzione commerciale è che all'atto della presentazione del piano esecutivo venga presentato l'impegno alla contestuale dismissione di pari dimensione e caratteristiche merceologiche di attività in essere.

Tali attività dovranno inoltre essere opportunamente rifunzionalizzate e integrate con le altre funzioni del tempo libero e con quelle terziarie e direzionali.

Puntuali criteri di intervento al fine di un corretto inserimento ambientale

Tutti gli edifici dovranno essere realizzati rispettando i seguenti requisiti di bioedilizia e dovranno prevedere l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili.

Gli edifici dovranno avere elevata qualità architettonica, anche in relazione ai materiali impiegati per qualità estetiche ed efficienza energetica; inoltre dovrà essere garantita un'elevata qualità di progetto delle aree a verde.

Per minimizzare il consumo del suolo si prevede che i parcheggi da realizzarsi, sia di tipo pertinenziale che dovuti per servizi pubblici, siano realizzati preferibilmente in sottosuolo così da operare una netta separazione dei percorsi pedonali e di quelli veicolari.

I percorsi pedonali e ciclabili saranno affiancati da alberature che saranno previste come elementi di mitigazione degli effetti sul paesaggio della viabilità di progetto.

Gli edifici con destinazione residenziale saranno realizzati in prossimità del quartiere di Madonna in Campagna ed avranno altezze contenute in relazione al contesto in cui si inseriscono mentre gli edifici destinati ad attività terziarie, di massima posizionati nella parte Nord/Est in prossimità della zona commerciale, potranno essere caratterizzati da uno sviluppo verticale per il quale non sono fissati vincoli di altezza, se non nel rispetto dei limiti imposti alle altezze degli edifici dalle servitù aeroportuali previste dalla Legge 4 febbraio 1963, n. 58 "Modificazioni ed aggiunte agli articoli dal 714 al 717 del codice della navigazione" (pubblicata nella gazzetta ufficiale n. 44 del 16 febbraio 1963).

È prescrittivo l'utilizzo dei tetti a verde per le coperture piane e il posizionamento dei pannelli fotovoltaici.

L'adozione di misure in materia di bioedilizia sarà assunta in termini di obbligazione nell'ambito dei piani esecutivi in quanto riferiti a progetti di carattere preliminare e saranno puntualmente verificati in sede di richiesta di Permesso di Costruire le caratteristiche di tipo costruttivo legate al genere di tecnologie e componenti impiegati.

Gli edifici realizzati dovranno essere progettati e realizzati almeno in classe B (D.G.R. 5773 del 31 Ottobre 2007), così da ottenerne attestato di certificazione energetica, redatto da un professionista specializzato o da un organismo preposto, sulla base di criteri generali e di apposite metodologie di calcolo.

Sulla base di tale certificazione otterranno le premialità previste dalla normativa vigente in materia relativa alle riduzioni da operarsi nel calcolo volumetrico e alla conseguente computazione degli oneri di urbanizzazione dovuti.

In previsione della realizzazione del teleriscaldamento gli interventi compresi entro l'ambito di trasformazione dovranno predisporre all'allacciamento alla rete realizzata da AMSC, con obbligo alla fornitura di energie termiche (caldo/freddo) ed acqua calda sanitaria.

Nella costruzione degli edifici è raccomandato l'impiego di materiali bio-eco-compatibili, che richiedano un basso consumo di energia ed un contenuto impatto ambientale nel loro intero ciclo di vita e che non abbiano effetti nocivi sulla salute delle persone e sul benessere interno.

Nella selezione dei materiali da utilizzare nel progetto si dovrà prestare attenzione a prediligere materie prime rinnovabili, scegliere materiali che nelle fasi di estrazione, produzione e distribuzione implicino il minimo consumo di energia, preferire materiali locali geograficamente e culturalmente, valutare le possibilità di riciclaggio a fine vita.

Criteri di intervento in riferimento a specifici vincoli

In relazione al carico insediativo deve prevedersi una verifica di impatto viabilistico estesa al contesto, cui riferire la progettazione degli adeguamenti necessari da prevedersi (calibri stradali, corsie di servizio, intersezioni, ecc.).

In riferimento al rispetto ed all'ottemperanza di specifici vincoli ovvero alla tutela di aspetti ambientali, paesaggistici, storico monumentali, ecologici, geologici, idrogeologici e sismici, non risultano situazioni di diretta interferenza o comunque le analisi di contesto non ha evidenziato la necessità di sviluppare particolari attenzioni.

Servizi da assicurare in relazione alla tipologia degli interventi

Il progetto dovrà prevedere, a carico dei proprietari:

- a) la cessione gratuita all'Amministrazione comunale di un'area destinata al nuovo polo scolastico per circa 40.000 mq posizionata tra la via Sebino e la via Aleardi;
- b) la realizzazione:
 - di un parco pubblico di circa 170.000 mq interno all'Ambito di trasformazione, da definirsi in fase di presentazione del Master Plan;
 - di un parco pubblico attrezzato di circa 14.000 mq in adiacenza della via Pompei;
 - di parcheggi nella misura dovuta in relazione alle funzioni insediate per circa 65.000 mq;
 - del prolungamento della Via Aleardi sino a Via Salvo d'Acquisto a due corsie per senso di marcia, che sarà precisato nel tracciato e nelle intersezioni dal progetto definitivo redatto dall'Amministrazione comunale;
 - l'adeguamento della Via Adige e la ristrutturazione dello svincolo SS 33/SS 336;
 - di un percorso ciclabile da Nord/Est a Sud/Ovest che consenta di collegare il centro di Gallarate, attraverso percorsi già esistenti o programmati, con l'area di trasformazione, rendendo fruibile il Parco a Sud della SS 336 in direzione del Comune di Busto Arsizio.
- c) la richiesta di realizzare le strutture di carattere religioso non è prescrittiva in quanto potrà essere prevista, nella fase di pianificazione attuativa, in accordo con i soggetti legittimati indicati al Titolo IV, Capo III, articoli 70 e seguenti della L.r. 12/2005 e s.m.i., previo accordo con gli altri operatori.

Nel caso di realizzazione dell'intervento per Comparti funzionali le aree destinate a servizi pubblici (polo scolastico, parco, ecc.) saranno cedute tra quelle individuate dal Master Plan predisposto dagli operatori e approvato l'Amministrazione comunale.

Gli oneri di urbanizzazione dovuti concorreranno alla realizzazione del nuovo polo scolastico.

Prescrizioni ambientali: Sono integralmente recepite le prescrizioni del Rapporto Ambientale a seguito della Conferenza finale VAS.