

Parcheggi per i pendolari, ciclofficina e mercato: come cambierà l'area stazione

Pubblicato: Venerdì 21 Marzo 2014



Ripensare l'intera zona a ridosso della stazione FS, trasformandola da area inutilizzata e abbandonata in nuovo cuore pulsante della città. È uno degli **obiettivi ambiziosi della Variante al Pgt di Gallarate**, quella su cui l'amministrazione comunale sta lavorando da più di un anno e che arriverà in consiglio comunale: «A Gallarate c'è un'area con grandi potenzialità inespresse» dice l'assessore all'urbanistica **Giovanni Pignataro**. La stazione è punto di attrazione di enorme passaggio (**migliaia le persone in transito ogni giorno**, in arrivo con treni e pullman extraurbani, a partire dagli studenti), ma piena di spazi abbandonati o mal sfruttati: «La sua valorizzazione è emblematica della filosofia che ispira l'intera Variante al Piano di Governo del Territorio di Gallarate: **recuperare e migliorare l'esistente, evitando una ulteriore, deleteria "espansione" della città**». Insomma: investire sul recupero delle aree esistenti in zone centrali, piuttosto che su zone ai margini della città (da qui anche [la scelta di eliminare l'espansione a sud di Madonna in Campagna](#), su terreni oggi verdi).



Nella Variante al Pgt, l'intera zona a ridosso dei binari è definita come "Ambito di Trasformazione 8": un'area molto grande, fin quasi a Madonna in Campagna, che si sviluppa lunga e stretta e che per questo prevede «la realizzazione di un nuovo asse viario, parallelo a viale Milano», da tracciare proprio vicino ai binari già in esercizio. In Comune hanno **frazionato l'AT8 in più "lotti", per rendere più agevoli futuri interventi:** l'idea è che con lotti più piccoli (rispetto all'unico attualmente previsto dal Pgt) si possa avviare più facilmente la trasformazione, che dipende ovviamente dai proprietari delle aree e dagli operatori privati dell'edilizia.

La prima area è quella vicino alla stazione e a piazza Giovanni XXIII ci sono gli «11.368 metri quadri confinano con il centro storico da una parte, con la ferrovia dall'altra» (AT8a). Qui si prevede di mantenere il verde e di **«cambiare l'assetto del parcheggio»**, mantenendo lo stesso numero di posti auto ma creando un'area per eventi, così da rendere la piazza «più vivace anche dal punto di vista

sociale, non solo un luogo di passaggio, vulnerabile al degrado», che certamente oggi incide sulla zona.



Al limite nordovest, poi, la Variante «prevede **un nuovo immobile residenziale che ospiti un deposito per biciclette coperto e una ciclo-officina** o attività simile, per la riparazione e il noleggio di biciclette»: luogo a servizio dei pendolari che arrivano in stazione in bici (**questione irrisolta da anni**), ma anche punto di riferimento per altri. Dal lato opposto – verso lo scalo merci ormai abbandonato – partirebbe appunto la nuova strada, con ciclabili e spazi verdi. Nell'area è prevista anche **una media struttura di vendita, di 999 metri quadri**, che potrebbe rappresentare polo attrattivo verso l'attiguo centro storico ed elemento di miglioramento della fruibilità della piazza: del resto, era già emerso in passato che proprio la zona della stazione – come luogo di grande transito – possa rappresentare punto di attrazione anche commerciale.



Proseguendo verso Milano, appena oltre la stazione si trova **il vecchio scalo merci: 63.000 metri quadri (i lotti AT8b e AT8c)** che sarebbero utilizzati per l'insediamento del mercato settimanale e di un parcheggio da 450 posti auto (di cui, si prevede, almeno 100 interrati).

Nella zona si prevedono anche nuovi insediamenti residenziali (l'edilizia convenzionata, a prezzi



accessibili, sarebbe il 20% del totale), attività terziarie, commerciali, ricettive e di interesse pubblico, tra cui in particolare **la nuova area mercato**, considerando che la zona è dotata di parcheggi e ben collegata dal punto di vista viario. Una opzione già delineata dal Pgt in vigore, che consentirebbe di **trasformare l'attuale area mercato di via Torino in parco urbano intorno al Maga**, integrato ai giardini di viale Milano e confinante con la zona del Falcone e del Melo.



Oltre la Mornera, poi, c'è l'AT8d: **i quasi 60.000 metri quadri delle antiche Officine Ferroviarie del 1906**, dismesse e inutilizzate dal 1998, **problematiche perché diventate anche rifugio di senzatetto e sbandati**.

Una grande area che secondo la Variante dovrebbe ospitare insediamenti residenziali (anche qui con edilizia convenzionata per almeno il 20%), attività terziarie, commerciali (negozi di vicinato e una struttura di vendita non superiore ai 999 metri quadri) e di interesse pubblico. Una parte dei fabbricati esistenti, storicamente rilevanti perché appartenenti alla prima fase del 1906, saranno sottoposti a tutela (**leggi anche: Via Pacinotti e la fabbrica dei treni**). Oltre le Officine – ormai a Madonna in Campagna – si estende **l'enorme area (100mila metri quadri) del Deposito dell'Aeronautica**, il "Casermoni" destinato ad essere chiuso e su cui **l'amministrazione comunale immagina una nuova vocazione produttiva, con un "parco tecnologico"**, orientato ad attività innovative e che potrebbe essere orientato in particolare al settore aeronautico.

Leggi anche: Che fare del Casermoni? "Proviamo con le start-up"

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it