

COMUNE DI FOSSANO

PROGETTO UNITARIO DI COORDINAMENTO (P.U.C.) ADDENSAMENTO COMMERCIALE EXTRAURBANO A5 (ai sensi della D.C.R. n. 59-10831 del 24/03/2006)

Relazione illustrativa

☐	PARERE PROVINCIA	D.G.P. NR.	DEL
☐	APPROVATO CON	D.C. NR.	DEL

IL PROGETTISTA

IL SINDACO

IL SEGRETARIO
COMUNALE

IL RESPONSABILE
DEL PROCEDIMENTO

I N D I C E

0.	PREMESSA	pag.	3
1.	FINALITA', CONTENUTI ED ITER FORMATIVO DEL PROGETTO UNITARIO DI COORDINAMENTO	pag.	4
2.	INQUADRAMENTO TERRITORIALE E DEMOGRAFICO.....	pag.	6
2.1	Localizzazione, accessibilità, rango commerciale	pag.	6
2.2	Indicazioni emergenti dal Piano territoriale regionale.....	pag.	7
2.3	Indicazioni emergenti dal Piano territoriale provinciale.....	pag.	8
2.4	Inquadramento demografico	pag.	9
	<i>Figure in testo</i>		
	Fig. 1: Inquadramento territoriale	pag.	10
	Fig. 2: Estratto da cartografia del Piano territoriale regionale	pag.	11
	Fig. 3: Estratto da cartografia del Piano territoriale provinciale	pag.	12
3.	LA STRUTTURA DEL COMMERCIO AL DETTAGLIO	pag.	13
4.	LA PROGRAMMAZIONE URBANISTICO-COMMERCIALE	pag.	14
4.1	La strumentazione urbanistica vigente ed i precedenti adeguamenti alle disposizioni regionali sul commercio.....	pag.	14
4.2	La programmazione urbanistico-commerciale in corso di definizione.....	pag.	16
	<i>Figure in testo</i>		
	Fig. 4/1: Zonizzazione commerciale previgente	pag.	18
	Fig. 4/2: Zonizzazione commerciale previgente	pag.	19
	Fig. 5: Zonizzazione commerciale in corso di definizione	pag.	20
5.	CARATTERISTICHE DELL'AMBITO DEL P.U.C.	pag.	21
5.1	Localizzazione e cenni sulla struttura insediativa dell'ambito	pag.	21
5.2	La situazione commerciale dell'ambito; verifiche dei parametri di riconoscimento dell'addensamento A5	pag.	22
5.3	Il traffico attuale.....	pag.	24
	<i>Figure in testo</i>		
	Fig. 6: Individuazione dell'ambito del P.U.C. e della rete stradale principale.....	pag.	25

Fig. 7:	Estratto della carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica	pag.	26
Fig. 8:	La struttura commerciale dell'ambito del P.U.C.	pag.	27
Fig. 9:	La struttura viabile dell'ambito del P.U.C. ed i punti di rilievo del traffico	pag.	28
6.	IPOTESI DI SVILUPPO COMMERCIALE E DEFINIZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO AGGIUNTIVI		pag. 29
6.1	Aspetti metodologici	pag.	29
6.2	Elementi quantitativi di progetto.....	pag.	30
6.3	Valutazione delle previsioni.....	pag.	31
7.	SOLUZIONI PROGETTUALI.....		pag. 33
7.1	L'organizzazione funzionale dell'area e gli interventi sulla viabilità.....	pag.	33
7.2	Analisi di compatibilità ambientale	pag.	35
7.2.1	Inquadramento normativo e aspetti metodologici.....	pag.	35
7.2.2	I contenuti del P.U.C. agli effetti della compatibilità ambientale	pag.	37
7.2.3	Le misure di mitigazione ed il giudizio complessivo di compatibilità ambientale	pag.	38
7.3	Indicazioni e norme da trasferire nella pianificazione urbanistica	pag.	41
7.4	I risultati attesi.....	pag.	42

ALLEGATI

- Allegato 1 Elenco degli esercizi commerciali presenti nell'ambito del P.U.C.
- Allegato 2 Documentazione fotografica
- Allegato 3 Valutazione preliminare dei flussi di traffico e delle incidenze sulla viabilità attuale
- Allegato 4 Stralcio delle planimetrie del P.R.G.C. e delle norme di attuazione adottate
- Allegato 5 Determinazione n. 1 del 09/01/2008 di espressione parere Provincia sul P.U.C.

TAVOLE

- tav. 1 Analisi dello stato di fatto: destinazione d'uso fabbricati ed aree e localizzazione esercizi commerciali - scala 1:2000
- tav. 2 Proposte del P.U.C. - scala 1:2000

0. PREMESSA

Il presente P.U.C. è stato oggetto di concertazione con i Comuni confinanti e con la Provincia in data 06/11/2007; a seguito dell'inoltro in Provincia in data 29/11/2007, per l'esame di competenza, il P.U.C. stesso è stato oggetto di parere favorevole con determinazione del Responsabile del Centro di costo - programmazione territoriale - numero 1 del 09/01/2008, che si allega in calce.

In sede di parere favorevole l'area funzionale lavori pubblici, settore viabilità, ha ritenuto che si debba adottare la soluzione viabilistica rappresentata nella figura 10 dell'allegato 3.

1. FINALITÀ, CONTENUTI E ITER FORMATIVO DEL PROGETTO UNITARIO DI COORDINAMENTO

Il “progetto unitario di coordinamento”, indicato nel seguito con la sigla P.U.C., è un nuovo strumento tecnico-amministrativo originato dalla D.C.R. n. 59-10831 del 24/03/2006 che ha ridefinito il quadro normativo di riferimento per la programmazione commerciale messo in atto dalla Regione Piemonte in applicazione del D.Lgs. 114/98 e della L.R. 28/99. Il primo provvedimento regionale su questo argomento era stato assunto nel 1999 (con la D.C.R. n. 563-13414 del 29/10/1999) ed era già stato variato una prima volta nel 2003 (con la D.C.R. n. 347 - 52514 del 23/12/2003).

Il P.U.C. è necessario in due casi: per poter riconoscere un addensamento commerciale extraurbano A5 e per rendere operativa una localizzazione commerciale urbano-periferica non addensata L2.

Nel primo caso qualora un Comune, nel predisporre gli atti di programmazione commerciale ed il conseguente adeguamento del proprio strumento urbanistico, ravvisi la necessità di riconoscere un addensamento A5, deve interrompere la procedura e predisporre il relativo P.U.C.; il Comune potrà adottare i “criteri per il rilascio delle autorizzazioni per le medie strutture di vendita” (atto con cui si riconoscono le zone di insediamento commerciale) e, quindi, individuare l’addensamento A5 solo dopo aver approvato il P.U.C..

Nel secondo caso, invece, la formazione del P.U.C. interviene successivamente al riconoscimento della localizzazione L2 ed è necessaria per poter rilasciare in questa zona nuove autorizzazioni commerciali di medie o grandi strutture di vendita.

La finalità del P.U.C. è essenzialmente quella di individuare le modalità per garantire funzionalità e razionalità alle zone interessate relativamente al traffico, ai servizi ed alla qualità dell’insediamento.

Tale obiettivo è particolarmente importante ove si opera su zone compromesse sviluppatesi in modo disorganico come sono, generalmente, quegli addensamenti A5 cresciuti nel passato senza una programmazione di assieme lungo le più importanti arterie ai bordi dei centri abitati.

In questi casi la predisposizione del P.U.C. è l’occasione per riflettere su come riordinare gli insediamenti in questione, evitando che i loro completamenti possano peggiorare ulteriormente la situazione locale.

La D.C.R. 59/06 specifica negli art. 13 e 14 i contenuti del P.U.C., riassumibili principalmente nei seguenti punti:

- valutazioni delle esigenze infrastrutturali in ordine a viabilità e parcheggi;
- posizionamento e dimensionamento dei parcheggi;
- analisi di compatibilità ambientale con individuazione delle misure di mitigazione.

Il P.U.C. individua le opere infrastrutturali che, anche attraverso il loro trasferimento all'interno dello strumento urbanistico, sono condizione per la realizzazione di interventi edilizi e per l'ottenimento delle connesse autorizzazioni commerciali.

Le opere previste sono però da considerarsi il livello minimo degli interventi infrastrutturali da eseguirsi e potranno essere integrate da altre eventualmente prescritte in sede di rilascio delle autorizzazioni commerciali in relazione alle specifiche strutture di vendita attivate.

Relativamente alle analisi sul traffico ed alle conseguenti ipotesi di intervento il Comune deve attivare una azione di concertazione con la Provincia e con i Comuni limitrofi.

Per il P.U.C. concernente un addensamento A5, ultimata la concertazione, il Comune trasmette gli elaborati alla Provincia affinché esprima il proprio parere, da rendersi entro 60 giorni. Acquisito il parere della Provincia, o a seguito del formarsi di "silenzio - assenso", il consiglio comunale approva il progetto.

Nel caso di una localizzazione L2, invece, il Comune procede direttamente all'approvazione del P.U.C. dal momento che la localizzazione è già stata, precedentemente, oggetto di un parere della Provincia (in caso di nuova individuazione operata in fase di adeguamento) o consiste in una localizzazione che sopravvive in forza delle "ulteriori disposizioni" che concludono la D.C.R. 59/06.

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE E DEMOGRAFICO

2.1 Localizzazione, accessibilità, rango commerciale

Il Comune di Fossano è ubicato in provincia di Cuneo in posizione baricentrica rispetto al territorio provinciale (vedere fig. 1 inserita al termine del capitolo); il capoluogo dista circa 24 km. da Cuneo.

Grazie alla collocazione geografica ed alla struttura viaria e ferroviaria, Fossano è un importante snodo della rete di comunicazione regionale, essendo posto all'incrocio delle direttrici Torino-Savona-Imperia ed Asti-Cuneo-valichi alpini del Cuneese.

Elementi fondamentali del sistema viario e ferroviario convergente su Fossano sono:

sistema viario

- autostrada Torino-Savona;
- S.S. 28 (classificata S.P. 428 nel tratto dall'origine in Genola fino alla zona Michelin di Fossano) che determina con la S.S. 20 l'asse Torino-Fossano-Imperia;
- S.S. 231 che realizza il collegamento (fondamentale per la provincia di Cuneo) Cuneo-Fossano-Alba-Asti;
- S.P. 165 detta "Reale", che collega Fossano con Carmagnola;
- altre strade provinciali che si dipartono a raggiera da Fossano verso i capoluoghi dei Comuni limitrofi.

sistema ferroviario

- linea Torino-Fossano-Savona;
- linea Fossano-Cuneo-Ventimiglia-Nizza.

La facile accessibilità, la buona qualità e la varietà dell'offerta commerciale, il livello di servizi di pubblico interesse, le diversificate occasioni occupazionali, la pregevole fattura del nucleo di più antico impianto sono elementi importanti su cui può contare la città per esercitare un'attrazione commerciale dall'esterno.

Per contro, un agevole sistema di comunicazioni facilita il raggiungimento, da parte dei residenti, di luoghi del commercio esterni a Fossano, sottraendo così alla rete commerciale cittadina quote di utenza locale.

Fossano è classificato dalle norme regionali come

Comune polo della rete commerciale primaria

e, con Savigliano, è

Comune attrattore

dell'area di programmazione commerciale "Fossano-Savigliano", comprendente 19 Comuni che contano circa 85.000 residenti.

2.2 Indicazioni emergenti dal Piano territoriale regionale

Dal Piano territoriale regionale (P.T.R.) emergono le seguenti indicazioni generali in merito a Fossano:

- il Comune è **inserito in una delle "dorsali di riequilibrio regionale"**. Le "dorsali" rappresentano le direttrici privilegiate per gli insediamenti e le rilocalizzazioni di attività a scala subregionale e per la realizzazione di infrastrutture di interesse regionale. L'inserimento di Fossano in una dorsale (con riferimento all'art. 35 delle norme del P.T.R.) determina il suo riconoscimento tra i centri che presentano condizioni favorevoli allo sviluppo di tutti i settori.
- è **uno dei "poli subregionali"**. In essi (con riferimento all'art. 34 delle norme del P.T.R.) i P.R.G. dovranno prioritariamente perseguire l'obiettivo del contenimento dell'uso extragricolo del territorio.
- la pluralità di opzioni di sviluppo dell'assetto economico, conseguente all'inclusione in una delle "dorsali di riequilibrio regionale", è sottolineata nel P.T.R. dal riconoscimento:
 - delle **aree produttive** di Fossano come aree **di interesse regionale**;
 - della presenza di un **terziario diffuso**;
 - della **buona produttività dei suoli** che contornano la città di Fossano.
- il **centro storico** di Fossano è classificato tra quelli **di notevole rilevanza regionale**. Questo riconoscimento, tra l'altro, mette in evidenza la potenzialità che può esprimere il tessuto commerciale urbano, potenzialità che si riverbera su una capacità attrattiva generale della struttura distributiva di Fossano.

Non sono citate le indicazioni del P.T.R. che non sono più attuali (la presenza della funzione universitaria; la necessità di raddoppio dell'autostrada) le quali, però, sono riportate nella fig. 2 inserita al termine del capitolo in quanto trattasi di stralcio di un elaborato cartografico allegato al P.T.R..

2.3 Indicazioni emergenti dal Piano territoriale provinciale

Il Piano territoriale provinciale (P.T.P.), non ancora approvato e quindi non ancora pienamente vigente, classifica Fossano come “città regionale” ovvero come “centro ordinatore dell’armatura urbana provinciale”.

Il riconoscimento di Fossano come “città regionale” implica che eventuali varianti strutturali di rilievo della strumentazione urbanistica debbano procedere attraverso apposita “conferenza di programma”.

A prescindere dal fatto che il P.T.P. non è ancora vigente, l’adeguamento del P.R.G.C. agli indirizzi regionali di urbanistica commerciale non si configura certamente come atto da sottoporre a conferenza di programma. Va tuttavia evidenziato che la formazione del P.U.C. risponde per certi versi, sia nello spirito che nel concreto, all’impostazione concertativa prevista, per casi diversi, dal P.T.P..

Inoltre il P.T.P. individua in Fossano la presenza di poli funzionali connessi a:

- la stazione ferroviaria;
- il complesso di “Città antiquaria”;
- la funzione universitaria in Cussanio (funzione che ora non sussiste più)

e riconosce la rilevanza sovracomunale di alcune aree a destinazione produttiva.

La sussistenza dei poli funzionali individuati in Fossano ed il riconoscimento di una dimensione territorialmente estesa delle aree per insediamenti produttivi del Comune non hanno connessione diretta ed immediata con la programmazione urbanistico-commerciale e, quindi, con il P.U.C.. Questi elementi pongono però in evidenza il ruolo di spicco che la città di Fossano riveste nel territorio circostante, con effetti che possono influenzare anche l’assetto della rete distributiva locale.

La fig. 3 inserita al termine del capitolo, integralmente ripresa dalla tavola di P.T.P. “Carta degli indirizzi di governo del territorio”, evidenzia le indicazioni salienti espresse dal Piano provinciale riguardo alla città di Fossano.

2.4 Inquadramento demografico

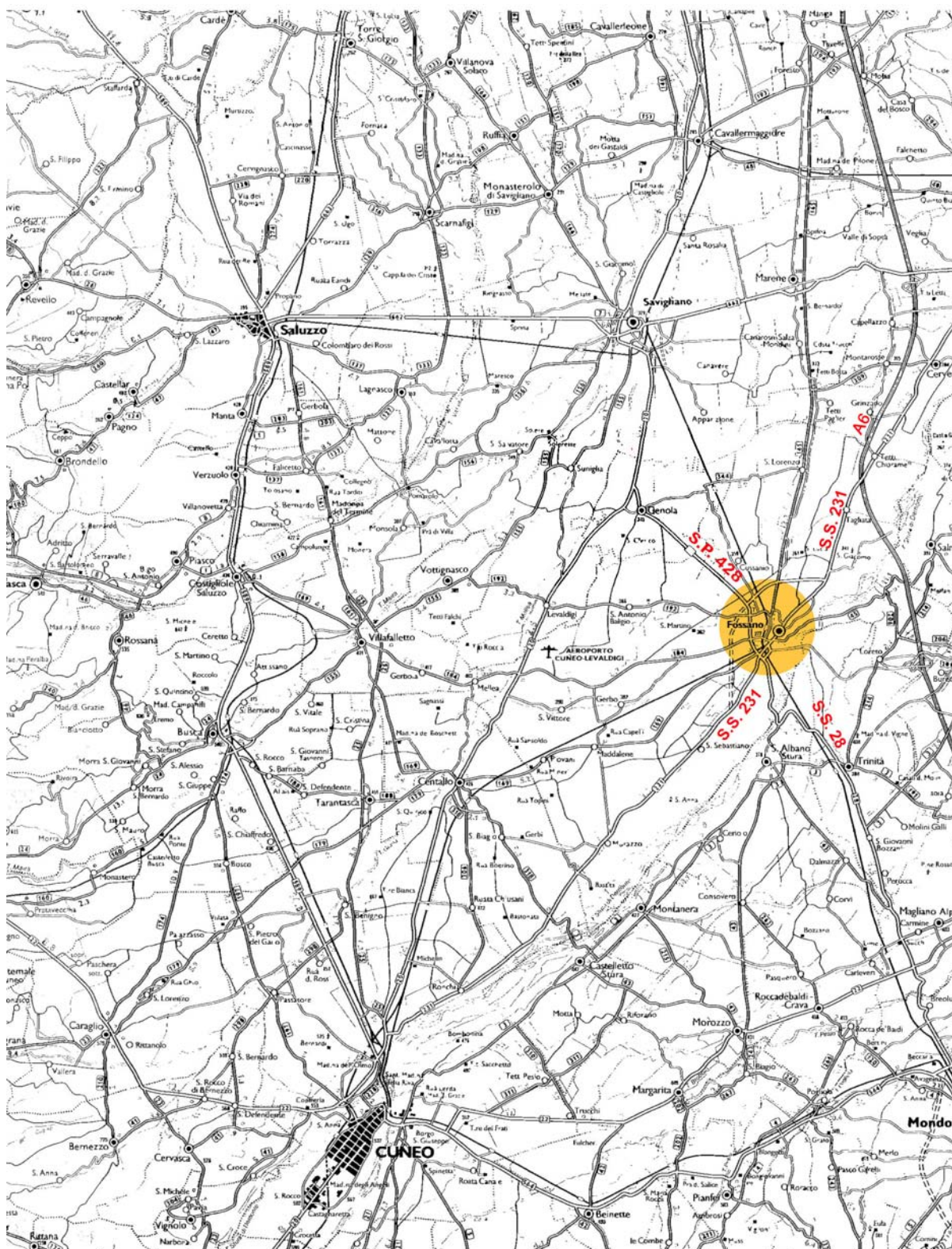
La popolazione residente al 30 giugno 2007 è pari a 24.399 unità.

L'andamento demografico recente è visualizzato dai seguenti dati:

DATA	RESIDENTI	VARIAZIONE DECENNALE	VARIAZIONE MEDIA ANNUA
Censim. 1961	20.069	-	-
Censim. 1971	21.721	+ 1652 (+ 8.2%)	+ 165
Censim. 1981	23.459	+ 1738 (+ 8.0%)	+ 174
Censim. 1991	23.436	- 23 (- 0.1%)	- 2
Censim. 2001	23.865	+ 429 (+ 1.8%)	+ 43
30/06/2007	24.399	-	+ 89

Fossano ha avuto una crescita demografica considerevole negli anni '60 e '70, cui è seguito un periodo di sostanziale stabilità. L'aumento di popolazione è ripreso con gli anni '90 ed è tuttora in corso, pur su livelli nettamente più contenuti di quelli che si ebbero fino al 1981.

La popolazione è fortemente concentrata nel capoluogo, dove ricade l'80% circa dei residenti.



**Fig. 1 - Inquadramento territoriale
scala 1:200.000**

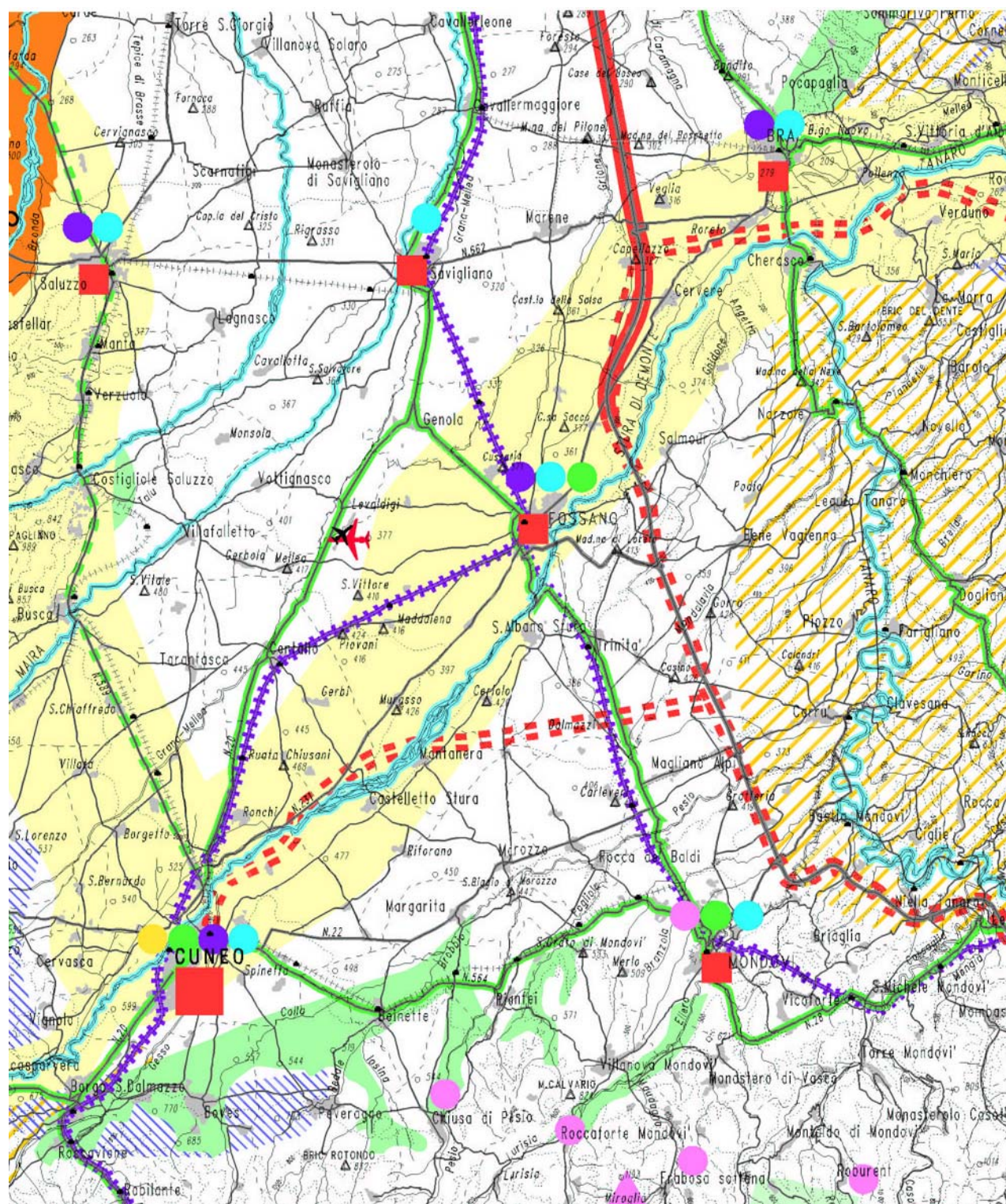
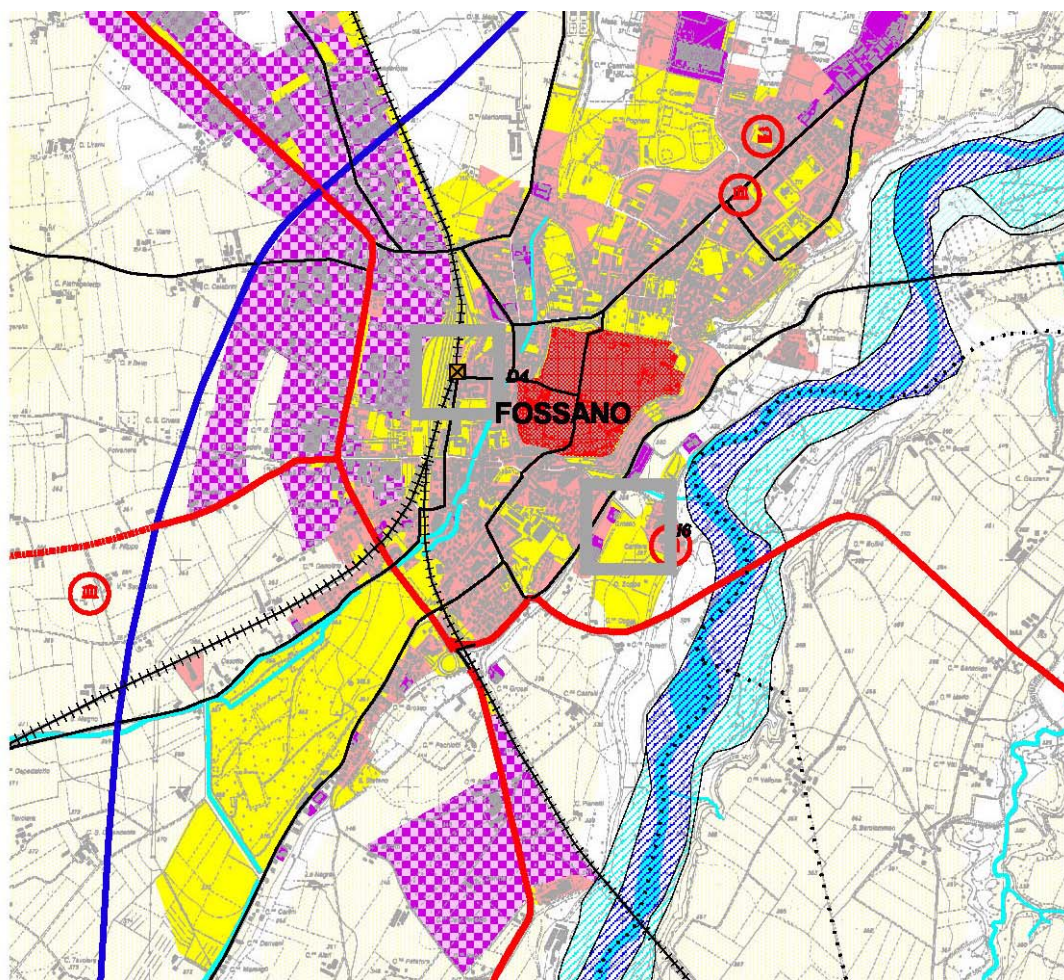


Fig. 2
Estratto del Piano Territoriale Regionale.
Tav.2 “Gli Indirizzi di Governo del Territorio”
scala 1:250.000





Rete urbana

CUNEO

Centri ordinatori dell'armatura urbana

CEVA

Centri integrativi di primo livello

BAGNASCO

Centri integrativi di secondo livello

PERLO

Centri di base e centri frazionali

Aree a dominante costruita

(Fonte: PRG)



Aree urbane a matrice storica



Aree prevalentemente residenziali



Aree produttive



Servizi



Servizi per la fruizione



Aree dismesse e defunzionalizzate

Poli funzionali

(Fonte: Provincia)



A) Centri fieristici, espositivi

B) Centri commerciali e ipermercati

C) Aree per la logistica (centri intermodali, aree attrezzate per autotrasporto)

D) Aeroporti, stazioni ferroviarie principali

E) Poli tecnologici, universitari, di ricerca

F) Parchi tematici o ricreativi

G) Strutture per manifestazioni, culturali/ religiose, sportive, spettacolari

H) Scuole superiori, ospedali, parchi urbani e territoriali

I) Grandi infrastrutture ecologiche

Aree produttive di rilievo sovracomunale



Aree produttive di rilievo sovracomunale

Fig. 3 - Estratto del Piano Territoriale Provinciale.
“Carta degli indirizzi di governo del territorio”
scala 1:25.000

3. LA STRUTTURA DEL COMMERCIO AL DETTAGLIO

In Fossano sono attivi (febbraio 2007) 420 esercizi commerciali al dettaglio con una superficie di vendita complessiva di 41.962,18 m².

La rete distributiva, in relazione alle tipologie di esercizi, è così articolata:

esercizi di vicinato

- n. 395 (94% del numero totale)
- superficie di vendita: 25.345,24 m². (60% della superficie totale).

medie strutture

- n. 25 (6% del numero totale)
- superficie di vendita: 16.616,94 m². (40% della superficie totale)
- 8 delle 25 medie strutture (8.516 m².) sono ad offerta alimentare/mista; le restanti 17 (8.100,94 m².) sono ad offerta extralimentare.

In Fossano non sono ancora attive grandi strutture di vendita; è però stata rilasciata l'autorizzazione per una grande struttura di tipologia G-SM3 con una superficie di vendita di 8.236 m². che si insedierà nella localizzazione commerciale L2 ubicata ad ovest del capoluogo.

Per effetto del rilascio dell'autorizzazione, la localizzazione L2 viene riconfermata nella nuova programmazione urbanistico-commerciale (vedere cap. 4) in applicazione dell'articolo non numerato intitolato "Ulteriori disposizioni" che conclude l'ultima edizione degli indirizzi regionali in materia di urbanistica commerciale.

Allo stato attuale e, quindi, prescindendo dalla grande struttura autorizzata ma non ancora in attività, nel tessuto commerciale di Fossano risulta nettamente dominante - come numero e come superficie - l'esercizio di vicinato. Questo fatto è una delle possibili conferme del riconoscimento di Fossano, effettuato dal Piano territoriale regionale, come luogo caratterizzato da un terziario diffuso.

La futura apertura della grande struttura non modificherà, ovviamente, l'incidenza numerica dell'esercizio di vicinato nel sistema distributivo locale; cambierà invece in modo rilevante i rapporti tra le superfici di vendita, portando il complesso delle medie e grandi strutture ad essere praticamente equivalente, in termini di superficie, a quello degli esercizi di vicinato, che resteranno nettamente dominanti sotto il profilo della numerosità.

4. LA PROGRAMMAZIONE URBANISTICO-COMMERCIALE

4.1 La strumentazione urbanistica vigente ed i precedenti adeguamenti alle disposizioni regionali sul commercio

La città di Fossano è dotata di un Piano regolatore generale approvato con D.G.R. n. 89-11618 del 10/03/1987. Lo strumento urbanistico è stato oggetto di numerose varianti (40), strutturali e parziali, ed è attualmente interessato da una revisione generale che si configura come un vero e proprio nuovo P.R.G., il cui progetto definitivo è stato adottato dal consiglio comunale con deliberazione n. 2 del 18/01/2006.

Per questa revisione generale, alla quale si sono sovrapposte due varianti in itinere, è in corso il procedimento di approvazione regionale. La Regione ha già formulato e trasmesso le proprie osservazioni alle quali il Comune dovrà controdedurre.

L'adeguamento della strumentazione urbanistica alle disposizioni regionali in materia di commercio al dettaglio è stato effettuato con la variante 22 - variante parziale 13 al P.R.G.C., adottata con d.c.c. n. 52 del 05/06/2000 ed approvata con d.c.c. n. 83 del 27/07/2000. Il riferimento normativo su cui si basava il provvedimento comunale era costituito dagli indirizzi regionali approvati ad ottobre 1999 (D.C.R. n. 563-13414 del 29/10/1999).

In quell'occasione vennero riconosciute nove zone di insediamento commerciale:

- l'addensamento A1 nel centro storico;
- due addensamenti A4, uno a nord e l'altro a sud-ovest di A1;
- un addensamento A5 lungo la S.S. 28 - S.P. 428;
- due localizzazioni L1, nelle porzioni nord e sud del centro urbano;
- una localizzazione L2 ad ovest del capoluogo;
- due localizzazioni L3, una presso l'autostrada ed una a Cussanio.

L'assessorato regionale al commercio si esprime sulle determinazioni comunali con nota del 24/11/2003 evidenziando l'opportunità di:

- ridimensionare l'ampiezza dell'addensamento A5;
- precisare i parametri che hanno portato al riconoscimento della localizzazione L2 e delle due localizzazioni L3;
- sviluppare uno studio di impatto sulla viabilità per l'addensamento A5 e per le localizzazioni L2 ed L3.

Con la variante 37 - variante parziale 27 al P.R.G.C., adottata con d.c.c. n. 45 del 26/04/2004 ed approvata con d.c.c. n. 107 del 29/09/2004, è stata riconsiderata la pro-

grammazione urbanistico-commerciale alla luce della nuova formulazione degli indirizzi regionali effettuata nel 2003 (D.C.R. n. 347-52514 del 23/12/2003). In quell'occasione è stata rivista unicamente la tabella di compatibilità territoriale, senza alcun intervento sulla zonizzazione.

Successivamente, in sede di edizione del progetto definitivo (d.c.c. n. 2 del 18/01/2006) del nuovo P.R.G. che sta attualmente ultimando il suo iter approvativo, venne modificata la zonizzazione commerciale definita nel 2000 addivenendo al riconoscimento di:

- un addensamento A1 nel centro storico; (*)
- due addensamenti A4, uno a nord e l'altro a sud-ovest di A1; (*)
- un addensamento A5 lungo la S.S. 28 - S.P. 428; (*)
- una localizzazione L1, nella porzione nord del centro urbano;
- una localizzazione L2 ad ovest del capoluogo; (*)
- una localizzazione L3 presso l'autostrada. (*)

Con (*) sono indicate le zone di insediamento commerciale che già erano presenti nella programmazione del 2000 e che sono confermate nel nuovo P.R.G.. Rispetto alle determinazioni assunte nel 2000, oltre alla conferma delle zone indicate risaltano:

- la soppressione di due localizzazioni L1 e la contestuale inclusione di una nuova localizzazione L1;
- la soppressione della localizzazione L3 a Cussanio.

La zonizzazione commerciale inclusa nuovo P.R.G. è visualizzata nella fig. 4 riportata al termine del capitolo.

Gli elementi di programmazione urbanistico-commerciale compresi nel nuovo P.R.G. in corso di approvazione rappresentano le determinazioni più recenti assunte dall'amministrazione comunale riguardo al commercio al dettaglio.

Queste determinazioni non tengono ovviamente conto dell'ultima edizione degli indirizzi regionali in materia approvata nel marzo 2006, che è successiva all'adozione (18 gennaio 2006) del progetto definitivo del nuovo P.R.G..

L'amministrazione comunale intende allineare la programmazione urbanistico-commerciale ai vigenti indirizzi regionali in sede di controdeduzione alle osservazioni regionali formulate riguardo al nuovo P.R.G..

4.2 La programmazione urbanistico-commerciale in corso di definizione

Le valutazioni preliminari, e a tutt'oggi non definitive, effettuate alla luce degli indirizzi regionali vigenti (quelli approvati con la D.C.R. n. 59-10831 del 24/03/2006) sono orientate all'individuazione delle seguenti zone di insediamento commerciale (vedere fig. 5 riportata al termine del capitolo):

- addensamento A1, perimetrato nella parte del centro storico che nel 2003 venne individuata come ambito del PQU;
- due addensamenti A3, a nord-est ed a sud dell'addensamento A1;
- due addensamenti A4, uno all'incrocio tra la S.S. 28 e la strada provinciale per Villafalletto e l'altro in località Cussanio. Quest'ultimo recepisce una parte del preesistente addensamento A5 che l'assessorato regionale al commercio aveva invitato a ridimensionare;
- addensamento A5, ubicato lungo la S.S. 28 - S.P. 428;
- localizzazione L1 nella porzione nord del capoluogo;
- localizzazione L2, ad ovest del capoluogo.

Sono inoltre individuati due ambiti (ex FOMB e Foro Boario) in cui è possibile procedere al riconoscimento di localizzazioni L1 contestualmente alla presentazione della domanda di autorizzazione commerciale.

La sussistenza di condizioni che possono determinare il riconoscimento di un addensamento A5 comporta, come già sottolineato, la sospensione dell'iter della programmazione urbanistico-commerciale per consentire la formazione del P.U.C. e la sua approvazione preliminarmente all'inclusione dell'A5 negli atti di programmazione.

Rispetto alla precedente zonizzazione commerciale, le valutazioni in corso portano a:

- riduzione dell'ampiezza dell'addensamento A1;
- riclassificazione, con modifica del perimetro, in addensamento A3 di due addensamenti A4 ricadenti nel capoluogo;
- riconoscimento di un nuovo addensamento A4 in via del Santuario;
- riconfigurazione dell'addensamento A5 situato lungo la S.S. 28 - S.P. 428;
- riconoscimento di un nuovo addensamento A4 in località Cussanio includente una zona stralciata dal preesistente addensamento A5;
- conferma della localizzazione L1 nella porzione nord del capoluogo;
- conferma della localizzazione L2 ad ovest del capoluogo in virtù di "Ulteriori disposi-

- zioni” degli indirizzi regionali;
- stralcio della localizzazione L3 prossima all’autostrada, non sussistendo le condizioni per una sua automatica riclassificazione in L2.

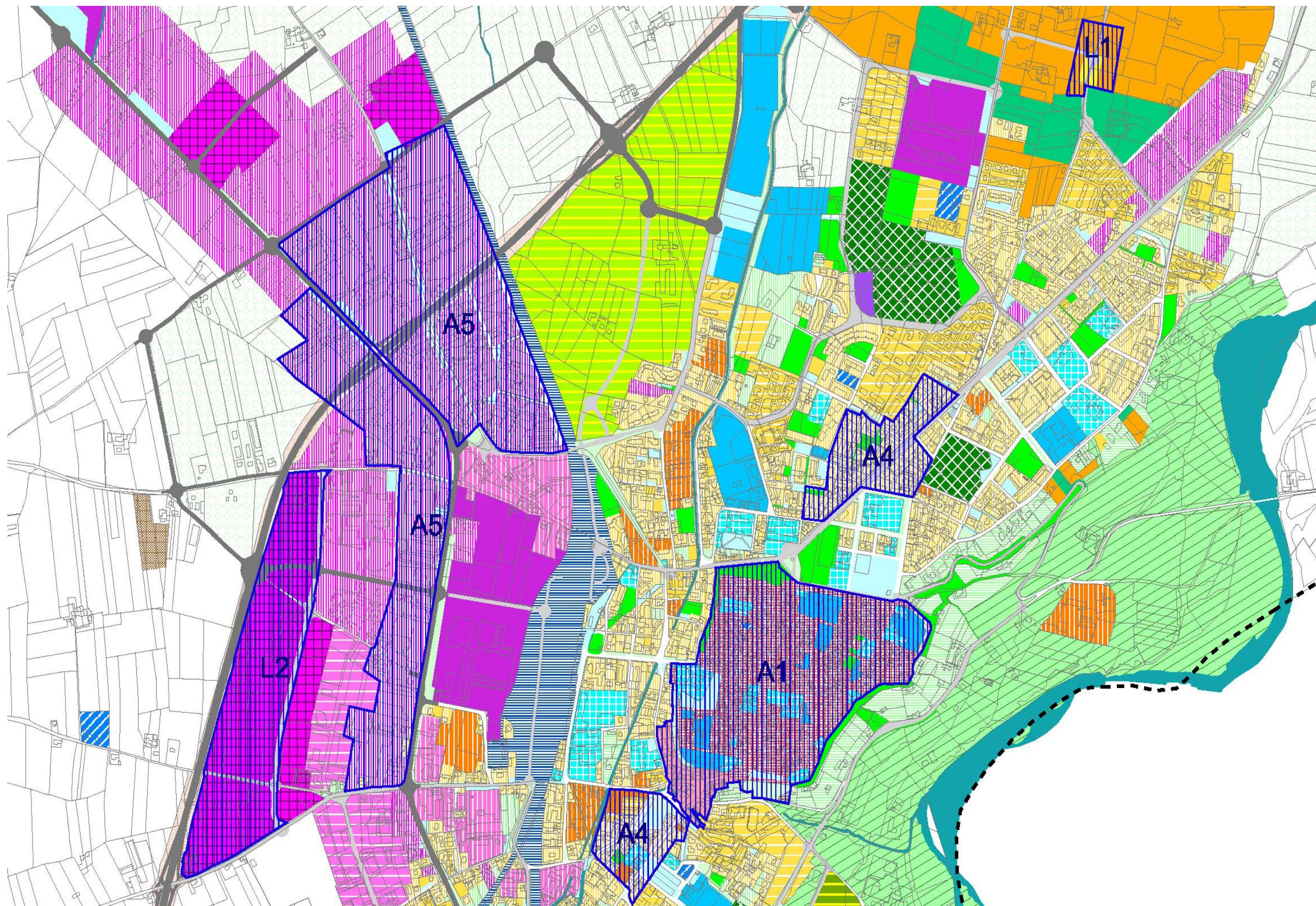


FIGURA 4.1 Zonizzazione commerciale previgente (capoluogo)
scala 1:10.000

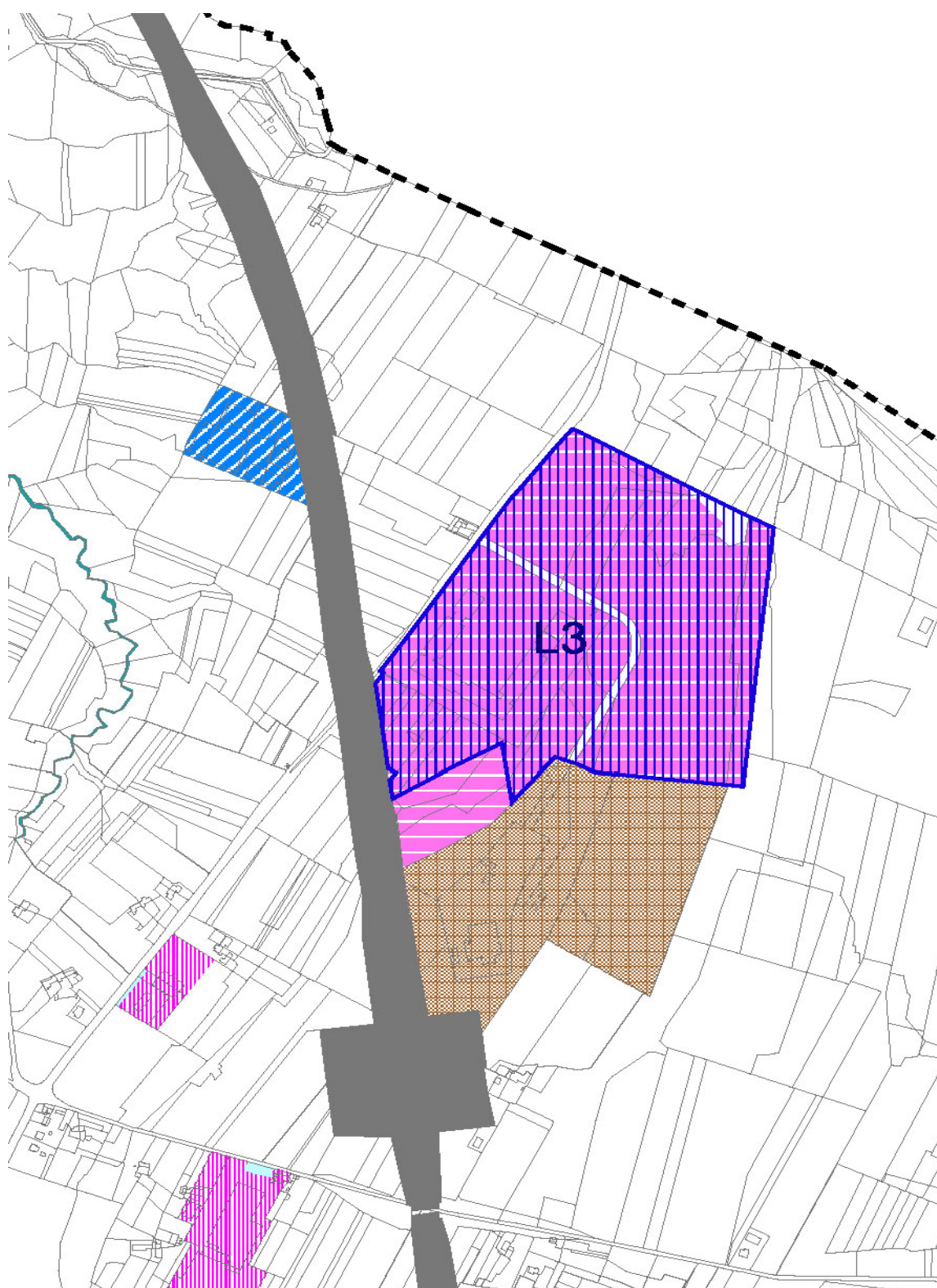


FIGURA 4.2 **Zonizzazione commerciale previgente (località Loreto)**
scala 1:10.000



5. CARATTERISTICHE DELL'AMBITO DEL P.U.C.

5.1 Localizzazione e cenni sulla struttura insediativa dell'ambito

Il P.U.C. interessa una vasta area di circa 585.000 mq. posta ad ovest del capoluogo che si sviluppa prevalentemente su entrambi i lati della direttrice viaria S.S. 28 - S.P. 428 (Genola-Imperia), parallelamente alla linea ferroviaria Fossano-Torino.

L'ambito di P.U.C. fa parte di una più vasta zona che rappresenta il principale polo produttivo di Fossano strettamente connesso con il vicino centro urbano.

Si tratta di un ambito in posizione strategica rispetto alla struttura viabile perché interessato dalle principali dorsali dei flussi di traffico (S.S. 28, S.P. 428 e S.S. 231; vedi fig. 6).

Sotto il profilo urbanistico le aree del P.U.C. sono classificate dal P.R.G. recentemente adottato per la gran parte come "tessuti consolidati produttivi di rilievo locale" e in parte come "aree produttive di nuovo impianto", normate rispettivamente dagli artt. 42 e 55 delle N. di A. (vedasi allegato 4).

Su queste aree il Piano consente la destinazione commerciale al dettaglio.

Il P.R.G. cui si fa riferimento è stato formato anche per l'adeguamento della strumentazione urbanistica locale al P.A.I..

Esso quindi ha provveduto a sviluppare tutte le necessarie analisi idrauliche e geologico-tecniche per individuare il quadro locale dei dissesti e definire conseguentemente l'idoneità del territorio all'utilizzazione urbanistica.

La tavola di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica, contenuta nel P.R.G., classifica le aree del P.U.C. in classe IIc e quindi in una classe idonea alle trasformazioni edilizie previste (vedi fig. 7).

Il P.U.C. riguarda una zona già ampiamente insediata con forte connotazione commerciale. Come si vedrà in seguito le aree libere intercluse rappresentano solo il 20% circa dell'intero ambito (vedi paragrafo 6.2) ed in esso sono presenti 28 esercizi commerciali con una superficie di vendita di circa 5.600 mq. (vedi paragrafo 5.2).

Si tratta di una zona relativamente di recente impianto il cui sviluppo ha avuto grande impulso proprio a causa della sua posizione rispetto alla struttura viaria. La non sempre adeguata razionalità di impianto edilizio è stata controbilanciata e corretta da un considerevole intervento pubblico che ha agito, come verrà ancora sottolineato, sul riordino della viabilità locale.

Le tipologie edilizie presenti sono quasi esclusivamente di tipo prefabbricato. Negli anni più recenti si registra una maggiore attenzione rispetto alla qualità anche formale del prodotto edilizio con la proposizione di fabbricati che, seppure industrializzati ed a destinazione produttiva o commerciale, presentano buone caratteristiche estetiche.

5.2 La situazione commerciale dell'ambito; verifiche dei parametri di riconoscimento dell'addensamento A5

Nell'ambito del P.U.C. sono attivi 28 esercizi commerciali con una superficie di vendita di 5.644,12 mq. (vedere l'allegato 1 e la fig. 8 riportata al termine del capitolo).

Di questi:

- 23 sono esercizi di vicinato con una superficie di vendita complessiva di 2.282,12 mq.;
- 5 sono medie strutture, con una superficie di vendita complessiva di 3.362 mq..

Riguardo all'offerta, gli esercizi della zona sono così suddivisi:

- offerta alimentare/mista: 3 esercizi, con una superficie di vendita complessiva di 2.250 mq.;
- offerta extralimentare: 25 esercizi, con una superficie di vendita complessiva di 3.394,12 mq..

Gli indirizzi regionali di urbanistica commerciale forniscono la definizione ed i parametri orientativi per il riconoscimento di un addensamento A5 di seguito riportati:

A.5 ADDENSAMENTI COMMERCIALI EXTRAURBANI (ARTERIALI). *“Si riconoscono in ambiti extraurbani che non hanno i requisiti per essere classificati A.1, A.2, A.3. A.4. Gli addensamenti commerciali extraurbani arteriali sono gli ambiti esterni al centro abitato ed al tessuto residenziale, ubicati lungo assi di traffico di scorrimento e non su strade di distribuzione interna. Essi sono le sedi attuali di esercizi commerciali la cui superficie di vendita può essere funzionalmente collegata a spazi dedicati all'esposizione delle merci, ad attività produttive o di trasformazione, ubicati l'uno in prossimità dell'altro, spesso caratterizzati da un'offerta principalmente extralimentare. La delimitazione non deve comprendere nuove aree non urbanizzate che configurino incremento dello sviluppo lineare; può comprendere solo aree intercluse tra gli insediamenti preesistenti. L'intero addensamento è riconosciuto previa approvazione da parte del comune del progetto unitario di coordinamento Il progetto unitario di coordinamento è altresì condizione pregiudiziale al compiersi degli interventi soggetti a permesso a costruire; può essere attuato anche per parti con strumento urbanistico esecutivo (SUE) o con permesso a costruire convenzionato. Tali addensamenti commerciali sono riconoscibili attraverso, almeno, i seguenti parametri orientativi:*

ADDENSAMENTI COMMERCIALI EXTRAURBANI (ARTERIALI)	PARAMETRO	VALORE
LUNGHEZZA MIN. DEL FRONTE STRADA EXTRAURBANO	<i>P. 5</i>	<i>mt. 500</i>
NUMERO MINIMO DI ESERCIZI PRESENTI SUL FRONTE STRADA EXTRAURBANO	<i>Q. 5</i>	<i>n. 5</i>
MQ. MINIMO DI VENDITA E/O ESPOSIZIONE CUMULATA DAI PUNTI VENDITA PRESENTI	<i>F.5</i>	<i>mq. 1.500 di vendita e/o mq. 3.000 di esposizione</i>

L'ordine di grandezza dei parametri si intende soddisfatto anche con valori ridotti di non più del 20% rispetto a quelli indicati. E' facoltà dei Comuni derogare con relazione motivata ad uno solo di tali parametri riducendone il valore di non più del 40%".

La zona in questione è rispondente alla definizione di addensamento A5 in quanto:

- è ubicata all'esterno del centro abitato;
- la sua struttura insediativa è caratterizzata dalle destinazioni produttive e commerciali. La zona non ha, quindi, la connotazione di tessuto residenziale;
- è ubicata lungo un asse di traffico di scorrimento rappresentato dalla S.S. 28 - S.P. 428;
- è caratterizzata da un'offerta prevalentemente extralimentare.

Sono inoltre verificati i parametri di riconoscimento senza alcuna necessità di utilizzare le riduzioni o le deroghe ammesse dagli indirizzi regionali, come risulta dal seguente prospetto:

PARAMETRO	VALORE RICHiesto	VALORE RISCONTRATO
LUNGHEZZA MIN. DEL FRONTE STRADA EXTRAURBANO	<i>mt. 500</i>	<i>mt. 2.300</i>
NUMERO MINIMO DI ESERCIZI PRESENTI SUL FRONTE STRADA EXTRAURBANO	<i>n. 5</i>	<i>n. 28</i>
MQ. MINIMO DI VENDITA E/O ESPOSIZIONE CUMULATA DAI PUNTI VENDITA PRESENTI	<i>mq. 1.500 di vendita e/o mq. 3.000 di esposizione</i>	<i>mq. 5.644,12 di vendita</i>

Sussistono quindi pienamente le condizioni per riconoscere la zona in questione come addensamento A5, il che comporta la preventiva approvazione del P.U.C..

5.3 Il traffico attuale

L'analisi dei flussi veicolari è stata condotta mediante rilievo diretto sulla rotatoria che determina l'intersezione delle direttrici Savigliano (SS. 28), Mondovì (SS. 28) , Marene (SP 165). I punti di rilievo sono rappresentati nella figura 9.

I rilievi sono stati condotti nei giorni 18.05.07 (venerdì), 19.05.07 (sabato), 25.05.07 (venerdì), 26.05.07 (sabato), dalle ore 17 alle ore 19.

Sono state considerate 4 categorie di veicoli: motoveicoli, autovetture, veicoli commerciali leggeri (autocarri e furgoni), veicoli pesanti (autoarticolati, camion, autobus).

I valori rilevati sono stati successivamente omogeneizzati, trasformandoli in veicoli equivalenti utilizzando i seguenti coefficienti:

- | | |
|-------------------------------|----------------------------|
| – 1 motoveicolo | = 0,33 veicoli equivalenti |
| – 1 autovettura | = 1,00 veicoli equivalenti |
| – 1 veicolo commerciale legg. | = 1,75 veicoli equivalenti |
| – 1 veicolo pesante | = 3,00 veicoli equivalenti |

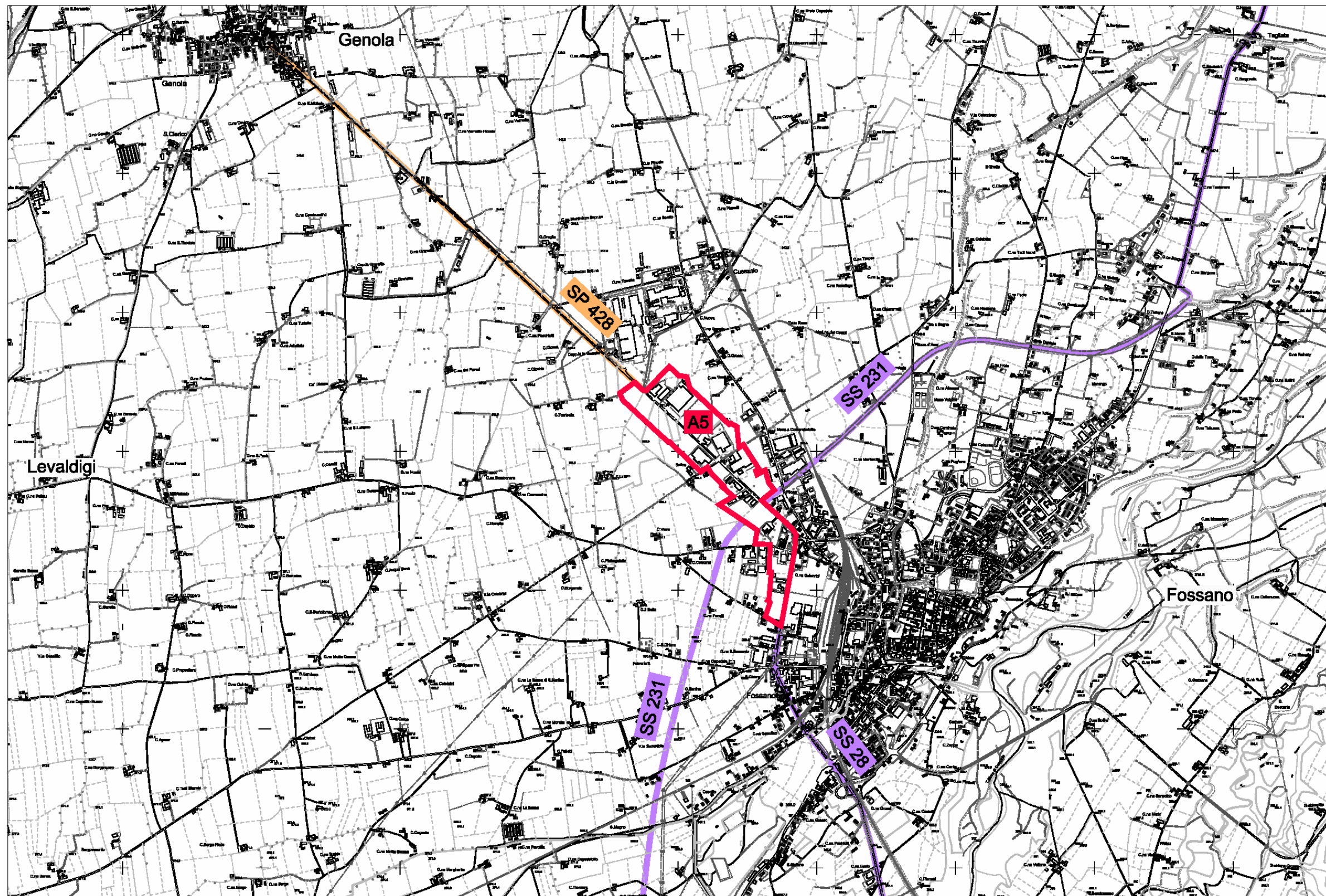
I dati rilevati sono riportati nell'appendice 3.

Ai fini delle valutazioni sui livelli di servizio si è fatto riferimento ai dati rilevati tra le ore 18 e 19 del giorno 18.05.07 in quanto il totale dei veicoli equivalenti è quello più elevato.

Si è però scartato il valore del giorno 26.05.07 in quanto il flusso di traffico rispecchia una situazione eccezionale a causa di una serie di lavori su strade collaterali che hanno indotto nei punti di rilievo un movimento veicolare anomalo.

Come dimostrato dalle analisi condotte i livelli di servizio sono i seguenti:

- Via Torino, direzione Savigliano: LOS C/D;
- Via circonvallazione, direzione Mondovì: LOS D;
- Via Torino, direzione Marene: LOS C.



**Fig. 6 - Individuazione dell'ambito del P.U.C. e della rete stradale principale
scala 1:25.000**

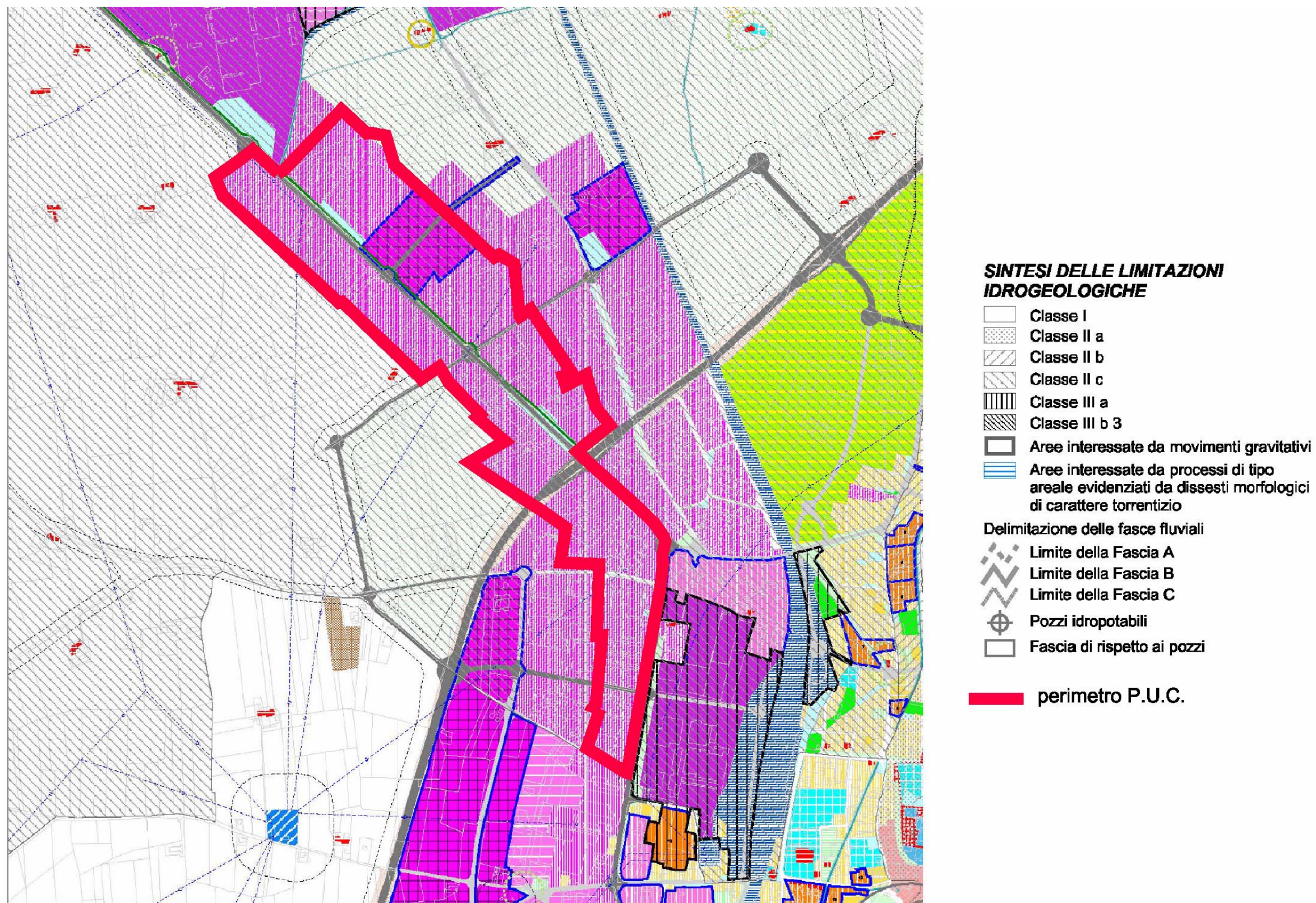


Fig. 7 -
Estratto tavola PRG “Sovrapposizione della zonizzazione con le limitazioni idrogeologiche. Capoluogo”
scala 1:10.000

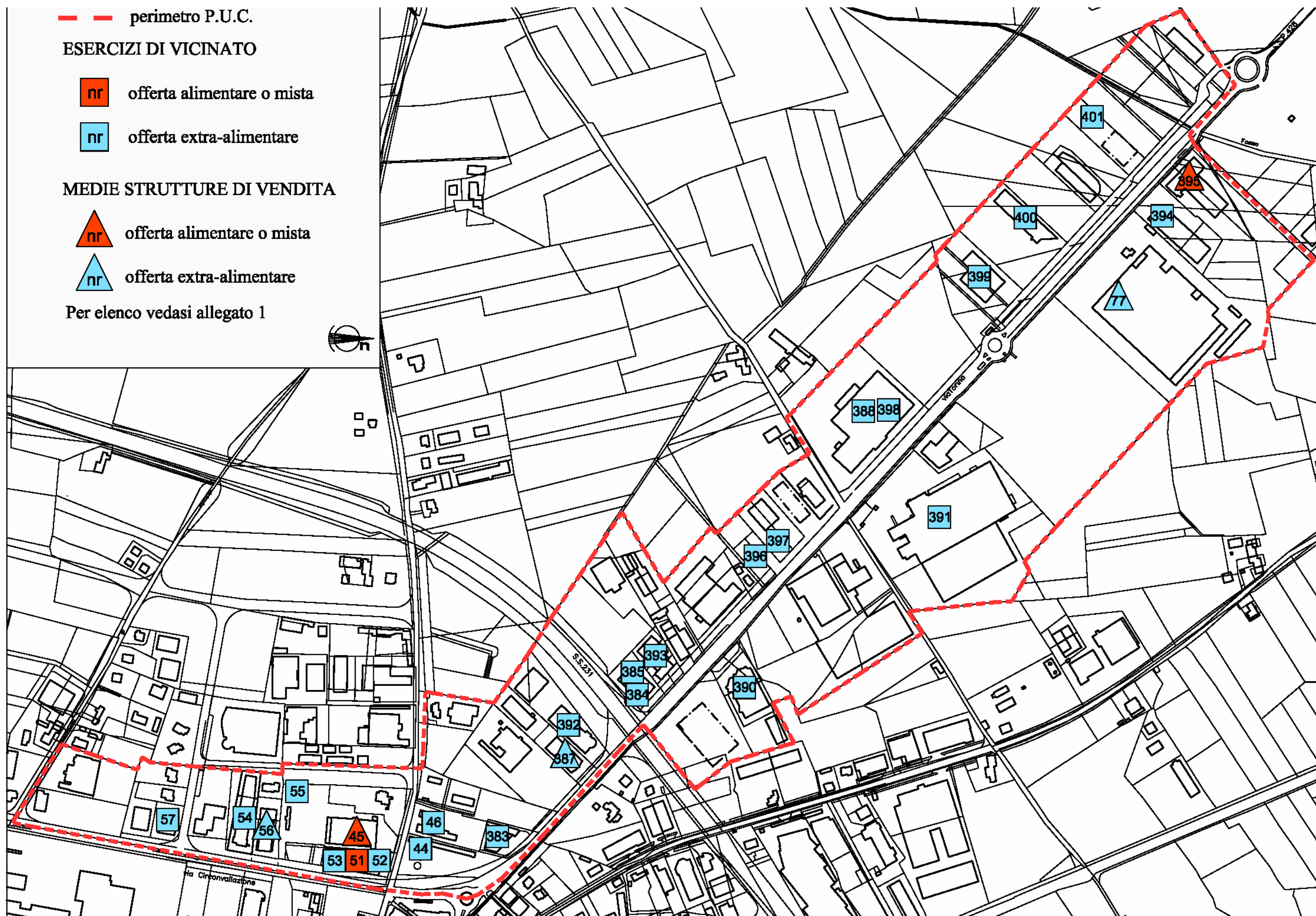


Fig. 8 - La struttura commerciale dell'ambito del P.U.C.
scala 1:5.000

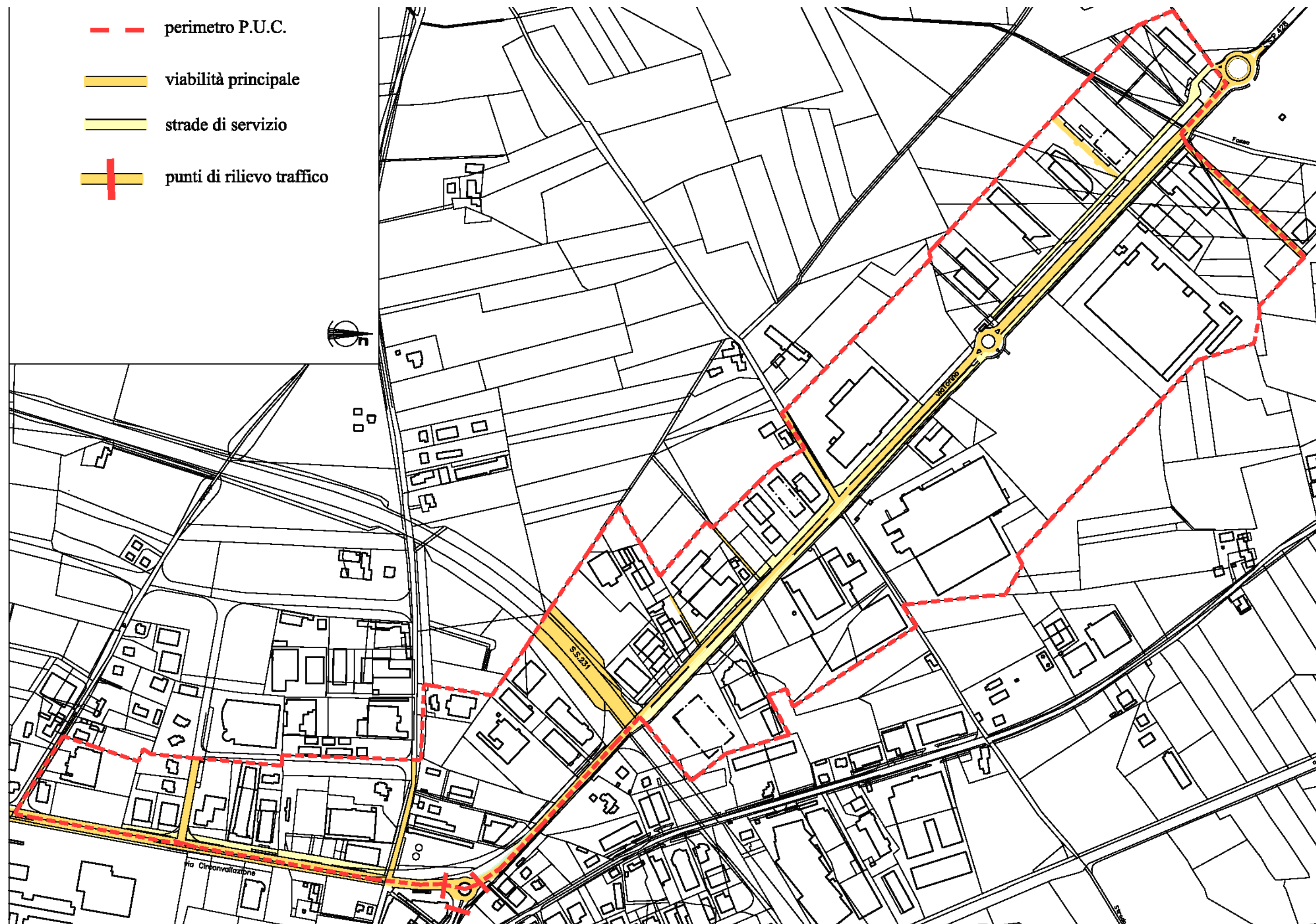


Fig. 9 - La struttura viabile del P.U.C. ed i punti di rilievo del traffico scala 1:5.000

6. IPOTESI DI SVILUPPO COMMERCIALE E DEFINIZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO AGGIUNTIVI

6.1 Aspetti metodologici

Poiché il P.U.C. viene formato in un momento in cui non sono note, almeno nel caso di Fossano, ipotesi concrete e tipologicamente definite di nuove strutture commerciali da insediare, è evidente che l'obiettivo fondamentale sia rappresentato dalla ricerca di possibili interventi infrastrutturali che possano migliorare sotto il profilo ambientale e della funzionalità ciò che già esiste.

Nel contempo, soprattutto agli effetti del traffico, occorre formulare qualche ipotesi di un possibile sviluppo delle attività commerciali nella zona tenendo conto delle aree libere e delle possibili trasformazioni d'uso che possono intervenire.

Per questo fine si è messo a punto un metodo in grado, partendo dagli elementi di stato di fatto, di stimare quale carico di traffico può sommarsi all'attuale per effetto del prevedibile completamento insediativo della zona.

Il flusso di traffico aggiuntivo viene stimato indirettamente determinando i parcheggi pubblici e privati connessi agli interventi edilizi prevedibili in zona, coerentemente con le disposizioni regionali contenute nella D.D. n. 204 del 18/07/2007.

Il percorso individuato considera anzitutto la percentuale di insediamento interamente e o anche solo parzialmente commerciale rispetto alla superficie complessiva esistente [1]¹⁾, facendo riferimento alle superfici fondiari come rispettivamente utilizzate per le varie destinazioni esistenti.

In secondo luogo si sono valutate le aree ancora da insediare [2]; su queste aree si ipotizza una percentuale di utilizzazione a fini commerciali pari a quella oggi in essere.

Il valore così stimato [3] rappresenta la superficie lorda (superficie territoriale, comprensiva cioè delle aree per servizi) che convenzionalmente è destinata ad ospitare le nuove strutture commerciali di maggiore rilievo.

Da questo dato è possibile stimare la superficie lorda di pavimento (SLP) [4], la superficie da attribuire ai servizi sulla base degli standards urbanistici [5] e quindi le aree da destinarsi al parcheggio pubblico [6].

Mediante ancora la SLP è possibile determinare il volume degli immobili da realizzare e quindi i mq. di parcheggi privati [7].

¹⁾ I numeri riportati tra parentesi quadre corrispondono ai valori indicati nel paragrafo successivo

Conosciuta la quantità di parcheggio pubblico e privato, è possibile definire i posti auto [8] ed infine [9] il flusso di veicoli che l'insediamento delle nuove strutture commerciali determinerà.

Come si può chiaramente evincere si tratta di un metodo che non tiene conto di concrete tipologie di strutture distributive che potrebbero insediarsi, come previsto dalle disposizioni regionali. Tuttavia questo metodo consente di disporre di valutazioni già sufficientemente significative ai fini del P.U.C..

I parametri che si assumono per passare dalla superficie territoriale libera [3] al flusso indotto [9] sono inoltre i seguenti.

La superficie territoriale (ST) è ripartita in:

- aree per la viabilità, assunte pari al 15% della ST;
- aree per servizi, assunte pari al 100% della SLP ed attribuite al 50% al parcheggio e al 50% al verde;
- superficie fondiaria (comprensiva di parcheggi privati ed aree di manovra oltre che dell'area per le costruzioni).

Per determinare la SLP si assume un indice di utilizzazione fondiaria (UF) pari a 1 mq./mq. (evidentemente tale indice è variabile in relazione al contesto in cui si opera).

Per determinare la superficie di parcheggio privato si assume il volume derivante dal prodotto di SLP per l'altezza convenzionale di m. 3 ed il rapporto della legge Tognoli di 1 mq. di parcheggio ogni 10 mc. di costruzione.

Per determinare i posti auto si utilizza il valore di 26 mq. per posto auto (art. 25 D.C.R. 59/06).

Per determinare il flusso viario si utilizza il parametro dell'art. 26 della D.C.R. 59/06: fino a 1000 posti auto $F = 1,2 \times C$ (dove C rappresenta i nuovi posti auto stimati).

6.2 Elementi quantitativi di progetto

Nel caso di Fossano, sulla scorta della metodologia prima riassunta, si hanno i seguenti elementi quantitativi:

- area complessiva PUC: 585.182 mq.
- aree già utilizzate al netto viabilità e servizi: 377.674 mq.
- di cui anche a destinazione commerciale: 140.276 mq. pari al 37% di 377.674 mq.; la percentuale viene assunta in arrotondamento in 40% [1]

- aree libere: 121.000 mq. [2]
- ipotesi di utilizzazione aree libere per usi anche commerciali:
121.000 x 40% = 48.400 mq. [3]
- SLP di destinazione esclusivamente commerciale:

$$\begin{aligned} \text{SLP} &= \text{UF} \times \frac{(1 - \% \text{ di viabilità}) \times \text{ST}}{1 + \text{UF}} = \\ &= 1 \times \frac{(1 - 0,15) \times 48.400}{1 + 1} = \text{mq. } 20.570 \text{ [4]} \end{aligned}$$

- aree per servizi: mq. 20.570 x 100% = mq. 20.570 [5]
- aree per parcheggi pubblici: mq. 20.570/2 = mq. 10.285 [6]
- aree per parcheggi privati: 20.570 x 3/10 = 6.171 mq. [7]
- posti auto: mq. 10.285 (parch. pubblico) + 6.171 (parch. privato) / 26 mq. per p.a. =
16.456/26 = 632,9 in arrotondamento 633 [8]
- flusso veicoli indotto: 633 x 1,2 = 759,6 in arrotondamento 760 [9]

Il flusso di ingresso per le nuove strutture commerciali, pari al flusso in uscita, nelle ore di punta è pertanto pari a 760 autovetture.

6.3 Valutazione delle previsioni

Il flusso veicolare indotto calcolato, nel paragrafo precedente, in 760 autovetture rappresenta una stima sicuramente prudenziale per eccesso.

Tale dato è infatti derivato dalla stima di tutte le aree libere, anche se una parte di queste, per posizione, conformazione e dimensione, ha una scarsa valenza commerciale.

La zona libera più consistente e commercialmente più appetibile è quella in prossimità della rotatoria n. 2 (v. tav. 2), ai due lati della strada.

Quest'area è pari a circa 70.000 mq. e rappresenta appena il 58% delle aree considerate libere (mq. 121.000).

In ogni caso pur tenendo conto del traffico aggiuntivo così calcolato, considerato l'alto livello di saturazione dell'area e la posizione delle aree libere più consistenti, emerge un incremento di flussi non particolarmente significativo.

Nonostante ciò, quello viabile appare l'elemento più delicato dell'organizzazione complessiva dell'area e quindi quello su cui intervenire adeguatamente.

Sotto il profilo quantitativo, poi, i flussi aggiuntivi prima calcolati sono tali da non mutare sostanzialmente l'attuale panorama viabilistico in quanto l'aumento del traffico avviene in un sistema cui si apportano sostanziali miglioramenti.

Infatti, sulla base delle valutazioni condotte e riportate nell'allegato 3 si ha motivo di ritenere che non muti il livello di servizio della viabilità in questione e che non si abbiano particolari condizioni di coda alle rotatorie contemplate nel P.U.C..

7. SOLUZIONI PROGETTUALI

7.1 L'organizzazione funzionale dell'area e gli interventi sulla viabilità

Come già richiamato nel capitolo 5 precedente l'ambito del P.U.C., che si sviluppa lungo un unico asse viabile, è stato oggetto nel passato di rilevanti interventi infrastrutturali concernenti la viabilità.

Gran parte dell'asse viario in questione è dotato di complanari che assicurano un accesso razionale agli insediamenti esistenti e di alcune rotatorie che contribuiscono ad agevolare la dinamica dei flussi veicolari.

In questo contesto l'obiettivo fondamentale del P.U.C. è quello di completare gli interventi già realizzati e quindi conseguire una sistemazione viabile, tale da garantire sicurezza e maggior funzionalità ai flussi di traffico esistenti e a quelli che deriveranno dai completamenti edilizi futuri.

Contemporaneamente il P.U.C. intende:

- migliorare la mobilità pedonale e ciclabile all'interno dell'area;
- individuare modalità per il completamento delle aree per servizi e la riqualificazione delle esistenti mediante idonei interventi di arredo;
- individuare modalità per il miglioramento delle condizioni estetico - ambientali complessive della zona.

Gli interventi che vengono previsti (vedi tav. 2) sulla scorta degli obiettivi posti sono certamente in grado di incidere positivamente sull'area. In particolare è estremamente importante l'intervento sulla viabilità che già da solo è in grado di fornire una nuova connotazione all'area e dare un contributo determinante alla sua complessiva rifunzionalizzazione.

Come già detto in premessa, gli interventi infrastrutturali individuati potranno essere integrati per quanto si rendesse necessario in sede di rilascio di autorizzazione commerciale ove le verifiche di ricaduta sulla viabilità saranno relazionate alla realizzazione di specifiche e concrete tipologie di esercizi commerciali.

A) Sistemazione viabilità principale

La sistemazione in questione riguarda tutto l'asse principale del P.U.C. e si articola in diversi interventi attuabili autonomamente ed in tempi successivi finalizzati comunque nel loro insieme a rendere più fluido il traffico locale.

A1) Realizzazione di tre nuove rotatorie

Si prevede la realizzazione delle rotatorie n. 3, 4 e 6 (vedi tav. 2) che oltre a consentire accessi più razionali sulle complanari esistenti e previste realizzano un sistema viabile all'interno del P.U.C. in grado di permettere ingressi ed uscite nel solo senso di marcia, impedendo attraversamenti e svolte contromano.

Questa possibilità di circolazione ad unico senso di marcia è garantita da un intervallo medio tra una rotatoria e l'altra di poco più di mt. 350 e quindi non obbliga, per l'inversione di marcia, a percorrenze eccessive.

Le rotatorie previste hanno una ulteriore importante funzione sulla più vasta scala urbana.

Infatti la rotonda 4 conetterà la tangenziale (S.S. 231 Cuneo-Asti) con l'asse viario principale del P.U.C. e quindi consentirà un innesto sulla statale di una sensibile quota di traffico che invece percorrerebbe tutta la lunghezza dell'asse centrale del P.U.C. in un senso o nell'altro.

Le rotatorie 3 e 6 permetteranno di connettere il P.U.C. con le vicine aree urbane e consentiranno quindi percorsi di ingresso ed uscita alternativi.

In particolare la rotatoria 3 potrà realizzare una ulteriore connessione con la tangenziale e quindi con tutto il settore nord del capoluogo.

A2) Completamento complanari e relativi accessi da rotatorie

Gli interventi condotti dall'Amministrazione comunale negli anni passati sono già stati finalizzati a dotare l'asse stradale principale del P.U.C. di complanari al fine di evitare ingressi ed uscite diretti.

Occorre pertanto dare organicità a queste opere completando quanto già realizzato.

I tratti ove occorre intervenire sono:

- tra rotatoria 4 e via Ceresolia;
- tratti a valle di rotatoria 4.

Sulle aree libere appena a monte della rotatoria 6 ed all'altezza della rotatoria 2 dovranno essere realizzati, dando continuità a quelli esistenti, nuovi tratti di complanari.

In particolare dovrà essere rilocalizzata la cabina ENEL attigua alla rotatoria 2 per consentire l'intervento prima indicato.

Gli interventi di completamento del sistema di complanari dovranno anche comprendere la riconfigurazione dei relativi accessi sulle rotatorie in modo da impedire immissioni non corrette.

Quindi ove possibile dovranno essere realizzate immissioni attraverso opportuni raccordi.

A3) Completamento opere di arredo urbano

Oltre a quanto verrà indicato nei punti successivi relativamente al problema della riqualificazione ambientale delle aree private, il P.U.C. prevede il completamento delle sistemazioni a verde delle banchine lungo tutto l'asse viario principale con priorità di intervento nel settore più a valle compreso tra le rotatorie 1 e 2.

B) Il sistema ciclabile

L'ambito di P.U.C. è già dotato per la sua quasi totalità di una pista ciclabile che connette Fossano con Genola.

In proposito sarà quindi utile mantenere l'attuale livello di funzionalità dell'opera, assicurando i necessari nuovi raccordi e le modifiche conseguenti alla realizzazione delle nuove rotatorie 3 e 4.

Questo sistema di piste ciclabili potrà essere direttamente collegato con il capoluogo comunale con il superamento del punto critico costituito dal sovrappasso ferroviario, che l'Amministrazione ha in previsione di ovviare con un nuovo specifico cavalcavia.

C) I servizi ed il verde

Vengono precisate le localizzazioni dei nuovi parcheggi nelle principali aree di completamento (a valle rotatoria 6; in prossimità della rotatoria 2).

Le norme urbanistiche recepiranno poi l'obbligo di arredo di tutti i nuovi parcheggi mediante una idonea alberatura.

Nel P.U.C. è infine prevista lungo tutti i fronti che si affacciano sulla viabilità principale una adeguata sistemazione con inserimento di verde di arredo.

D) Riqualificazione edilizia

Attraverso le norme urbanistiche saranno recepite prescrizioni in ordine al decoro dei fabbricati sia in caso di nuova costruzione che in caso di interventi di ristrutturazione.

7.2 Analisi di compatibilità ambientale

7.2.1 Inquadramento normativo e aspetti metodologici

L'analisi di compatibilità ambientale, come previsto dalle disposizioni regionali (D.D. 204/07), propria degli strumenti di programmazione e pianificazione ai quali viene assimilato il P.U.C. è quella normata dall'art. 20 della L.R. 40/98.

Si sottolinea, con riferimento al D.Lgs. 152/06, che il P.U.C., per la sua natura di strumento tecnico-amministrativo che ha ricaduta operativa solo attraverso la strumentazione urbanistica, non è soggetto alla valutazione ambientale strategica (VAS).

La norma dell'art. 20, L. 40/98, prevede che siano valutati gli effetti diretti ed indiretti dell'attuazione del piano o del programma sull'ambiente assunto nel suo significato più ampio.

In particolare con riferimento all'allegato F della L.R. 40/98 l'analisi tiene conto di quanto appresso:

- a) *il contenuto del P.U.C. ed i suoi obiettivi principali nei confronti delle possibili modifiche dell'ambiente.*

Come "contenuto nel P.U.C." si assumono i vari interventi strutturali o infrastrutturali previsti.

Trattandosi poi di far riferimento agli obiettivi principali, si opera l'analisi di compatibilità ambientale per gli interventi ritenuti più significativi sotto il profilo della importanza programmatica e della rilevanza ambientale.

- b) *le caratteristiche ambientali di tutte le aree che possono essere significativamente interessate dal piano o dal programma.*

Le aree interessate dagli interventi più significativi sono oggetto di una sintetica descrizione che ne evidenzia le principali caratteristiche ambientali.

- c) *qualsiasi problema ambientale rilevante ai fini del P.U.C., con specifica attenzione alle aree sensibili ed alle aree urbane.*

I problemi ambientali rilevanti sono evidenziati nella descrizione delle aree di cui al precedente punto b), ove si evidenziano anche i casi di particolare sensibilità ambientale.

- d) *gli obiettivi di tutela ambientale di cui all'articolo 20 comma 1 (della L.R. 40/98), perseguiti nel P.U.C. e le modalità operative adottate per il loro conseguimento.*

Gli obiettivi di tutela ambientale sono individuati in funzione delle specificità della zona in cui si opera e sono anch'essi sintetizzati nella descrizione di cui al punto b).

Per quanto concerne le modalità operative adottate per il loro conseguimento, si fa rimando a quanto indicato nel successivo punto g).

- e) *i prevedibili impatti ambientali significativi e la valutazione critica complessiva delle ricadute positive e negative sull'ambiente, derivanti dall'attuazione del P.U.C.*

L'analisi degli effetti ambientali, è condotta mediante una matrice (vedasi tabella a) che tiene conto dei tematismi previsti dal c. 2 dell'art. 20 della L.R. 40/98.

Questa considera 9 tipologie di componenti:

- sottosuolo;
- suolo;
- acque superficiali e sotterranee;
- vegetazione;
- fauna;
- atmosfera;
- paesaggio;
- elementi di interesse ambientali, storico-documentale e architettonico;

- insediamenti e attività economiche.

a loro volta articolati in elementi significativi (elementi di valutazione).

E' quindi evidente che al termine "ambiente" si è conferito, nel rispetto di quanto previsto nella legge regionale, una valenza più ampia e completa della sola accezione naturalistica.

Dal momento che gli interventi sono di natura eterogenea la matrice si prefigge di individuare gli impatti e di valutarli non in termini relativi, ma attraverso un giudizio assoluto articolato in 11 tipologie: dall'assenza di impatto all'effetto positivo.

La valutazione critica complessiva delle ricadute positive e negative sull'ambiente costituisce la sintesi finale del processo di analisi di compatibilità ambientale e viene esposta nel commento dei singoli interventi.

f) *le alternative considerate in fase di elaborazione.*

Nella descrizione dei singoli interventi considerati agli effetti dell'analisi di compatibilità ambientale occorre evidenziare eventuali alternative realisticamente percorribili. Ciò ovviamente quando ricorrano i presupposti e cioè quando non si tratti di scelte che per loro natura sono legate ad uno esclusivo contesto.

g) *le misure previste per impedire, ridurre e ove possibile compensare gli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del P.U.C.*

La indicazione delle misure previste per impedire o mitigare gli impatti che già derivano dal giudizio espresso in matrice trova riscontro nei dispositivi normativi che integrano il P.U.C. (vedi paragrafo 7.3).

7.2.2 I contenuti del P.U.C. agli effetti della compatibilità ambientale

Sulla base di quanto esposto precedentemente appare evidente come gli obiettivi del P.U.C. siano indirizzati ad un miglioramento complessivo della zona sotto il profilo infrastrutturale e funzionale. Da ciò, conseguentemente, ci si attende anche un netto miglioramento sotto il profilo dell'ambiente inteso nel suo senso più ampio.

La considerazione di quanto previsto nel P.U.C. che determina trasformazioni fisiche del luogo e quindi assume rilevanza ambientale conduce a raggruppare gli interventi in due categorie:

1. il complesso degli interventi relativi alla viabilità;
2. gli interventi edilizi nelle aree libere.

Nel prosieguo sono descritte le relazioni di queste due categorie con il loro contesto ambientale. Le stesse categorie sono poi valutate nella "matrice di identificazione e di valutazione degli impatti" che mette in relazione 26 "elementi di valutazione", ovvero componenti ambientali, con 11 diversi giudizi di impatto.

Categoria 1

Complesso degli interventi relativi alla viabilità

Questa categoria raggruppa gli interventi di realizzazione delle nuove rotatorie, di completamento ed integrazione delle complanari e delle risistemazioni necessarie per le piste ciclabili.

Gli interventi in questione investono totalmente aree già utilizzate per la viabilità o aree a queste direttamente contigue, prive di valenze ambientali.

Non esistono problemi di conflitto con le componenti ambientali se non per limitate situazioni puntuali che sono facilmente rimediabili.

A tal proposito nella matrice si evidenzia l'impatto contenuto e riducibile rispetto alle acque di drenaggio o canalizzate.

Evidentemente per gli interventi in questione, considerato che si tratta essenzialmente di completamenti e miglioramenti di infrastrutture già esistenti, non si pone il problema di eventuali alternative.

Categoria 2

Gli interventi edilizi nelle aree libere

Questa categoria raggruppa gli interventi di nuova costruzione sulle aree libere esistenti nell'ambito del P.U.C. e quelli infrastrutturali (parcheggi, piazzali, ecc...) direttamente connessi.

Le aree interessate sono attualmente allo stato naturale, ma per la loro localizzazione, interna ad un'area produttiva/commerciale, non hanno significativi interessi agricoli.

In queste aree non sussistono elementi ambientali che condizionino la loro possibile trasformazione.

Conseguentemente a questi presupposti, l'obiettivo di tutela ambientale è quello di realizzare insediamenti di buona qualità formale, idonei anche a qualificare l'intorno già costruito.

Trattandosi di lotti di completamento di un'area già compromessa ed individuata specificamente dal Piano Regolatore, ovviamente non sussistono alternative a queste possibilità di intervento.

Nella matrice si evidenziano alcune situazioni di impatto che non sono però significative sull'impianto generale dell'area.

7.2.3 Le misure di mitigazione ed il giudizio complessivo di compatibilità ambientale

Nel P.U.C. parallelamente agli interventi strutturali ed infrastrutturali di cui si è già trattato si prevedono specifiche opere e indicazioni normative finalizzate alla mitigazione

degli impatti comunque presenti.

A questo sono direttamente riconducibili:

- il completamento delle sistemazioni a verde delle banchine lungo tutto l'asse viario principale;
- la sistemazione dei nuovi parcheggi con idonee alberature;
- l'inserimento di verde di arredo nelle aree private lungo i fronti dell'asse viario principale;
- le norme urbanistiche per il decoro dei fabbricati.

Tenendo conto di queste misure, della destinazione urbanistica dell'area, del fatto che gli interventi edilizi previsti sono essenzialmente un completamento di aree già compromesse, la valutazione complessiva degli impatti ambientali non evidenzia elementi di criticità nei confronti delle componenti naturali e del paesaggio.

D'altra parte gli stessi interventi determinano un sicuro miglioramento delle condizioni di funzionalità dell'area e ricadute positive sull'assetto economico ed occupazionale locale.

Tabella a

MATRICE DI IDENTIFICAZIONE E DI VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

ELEMENTI DI VALUTAZIONE	CATEGORIE DI INTERVENTO	
	1	2
SOTTOSUOLO - singolarità geologiche - stabilità dei versanti		
SUOLO - pedologia		
ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE - falde sotterranee..... - acque di drenaggio superficiale (fossi, rii, torrenti)..... - acque canalizzate superficiali (bealere, canali).....		
VEGETAZIONE - copertura boschiva - colture agrarie..... - singolarità vegetali		
FAUNA - habitat - specie singolari		
ATMOSFERA - qualità - microclima.....		
PAESAGGIO - morfologia - naturalità / ruralità del paesaggio		
ELEMENTI DI INTERESSE AMB., STORICO-DOC. E ARCHITETTONICO - centro storico - nucleo rurale di interesse..... - beni culturali isolati - aree archeologiche - aree protette		
INSEDIAMENTI E ATTIVITA' ECONOMICHE - centri abitati a carattere urbano..... - centri abitati a carattere rurale..... - attività agricole - attività produttive e commerciali..... - attività turistiche - sistema servizi pubblici.....		

LEGENDA

ASSENZA IMPATTO O INSUSSISTENZA DELL'ELEMENTO DI VALUTAZIONE ...

IMPATTO CONTENUTO

annullabile

riducibile

non riducibile

IMPATTO SENSIBILE

annullabile

riducibile

non riducibile

IMPATTO RILEVANTE

annullabile

riducibile

non riducibile

EFFETTO POSITIVO

7.3 Indicazioni e norme da trasferire nella pianificazione urbanistica

Al fine di dare attuazione alle previsioni del P.U.C. queste verranno trasferite all'interno della strumentazione urbanistica in sede del suo adeguamento alla D.C.R. 59-10831 del 24.3.06.

Nel caso di Fossano, che ha adottato definitivamente un nuovo P.R.G. già oggetto delle osservazioni regionali, l'adeguamento viene conseguito in sede di controdeduzioni alle osservazioni regionali, come già ricordato.

Le norme che in particolare scaturiscono dal P.U.C. e che saranno fatte proprie dallo strumento urbanistico sono le seguenti, pur ammettendosi eventuali adattamenti e/o integrazioni ulteriormente disposte dall'Amministrazione comunale:

“Fatta salva la facoltà dell'Amministrazione comunale di procedere direttamente attraverso le modalità di legge, gli interventi di nuova costruzione, ampliamento e cambio di destinazione d'uso a favore della destinazione commerciale, eccezion fatta per quanto già assentito alla data di entrata in vigore delle presenti norme, sono subordinati al rispetto di quanto topograficamente individuato in ordine a viabilità e piste ciclabili.

“Ogni intervento di nuova costruzione, ampliamento o cambio di destinazione d'uso a favore della destinazione commerciale comporta:

- una adeguata sistemazione delle aree libere di pertinenza con localizzazione delle zone di movimentazione delle merci separata da percorsi e parcheggi dedicati a clienti e personale e preferibilmente posizionata sul retro degli edifici non visibili dalla pubblica viabilità;*
- una adeguata sistemazione degli elementi accessori quali recinzioni, cancellate, impianti e locali tecnologici etc. che dovranno avere l'aspetto di opera finita con materiali e finiture coerenti con l'edificio principale. Macchinari e strutture tecniche (riscaldamento, raffreddamento e simili) dovranno essere opportunamente integrati rispetto agli edifici principali, mascherati o completati con soluzioni architettoniche confacenti al decoro dei luoghi;*
- la porzione dell'area di intervento che fronteggia direttamente l'asse viabile principale del P.U.C. dovrà essere oggetto di sistemazione con impiego di verde di arredo in modo da qualificare/riqualificare le zone di più diretto impatto visivo;*
- le aree a parcheggio pubblico necessarie per soddisfare gli standards di legge dovranno essere sistemate con impianto regolare di alberature secondo quanto previsto nel c. 4 dell'art. 11 delle N. di A. del P.R.G.. Essenze e modalità di impianto saranno definite dall'Amministrazione Comunale;*
- gli edifici dovranno essere opportunamente rifiniti evitando parti lasciate al rustico o parti prefabbricate grezze.*

Ove si ricorra a tipologie prefabbricate, dovranno essere adottate soluzioni che assi-

curino risultati estetici dotati di coerenza formale e di qualità.

Salvi i casi in cui rappresentino proposte giustificate ed esteticamente valide, sono da evitarsi sporti realizzati con capriate prefabbricate o altri elementi prefabbricati della copertura; i tamponamenti devono risultare continui e non interrotti da elementi strutturali orizzontali o verticali in vista; le aperture debbono contribuire ad una armonica composizione del disegno di facciata, essere di forma tendente al quadrato evitando la tipologia a T o a L rovesciata.”

“Al fine di tendere ad una maggiore uniformità degli elementi accessori e di arredo l’Amministrazione comunale promuove un apposito “Piano di arredo urbano e del colore” finalizzato a migliorare la qualità edilizia nell’addensamento commerciale A5.

In quella occasione dovrà anche essere approfondita la possibilità di realizzare lungo la direttrice viabile interna al PUC una idonea alberatura.”

7.4 I risultati attesi

Gli interventi precedentemente descritti, ed in particolare quelli sulla viabilità, vogliono prioritariamente garantire una maggiore funzionalità al sistema viabile principale che in situazioni come questa rappresenta l’elemento che necessita di maggiore attenzione.

Gli interventi di completamento del sistema delle rotatorie e delle complanari potranno assicurare una migliore fluidità alla circolazione veicolare.

Questo miglioramento è poi accentuato dalla separazione dei due sensi di marcia che impedirà attraversamenti, causa oggi di rallentamento e soprattutto di pericolo.

Pur con le approssimazioni connesse alla stima dei flussi indotti dai nuovi insediamenti, si può affermare che il sistema in progetto è in grado di sopportarli positivamente senza provocare l’abbassamento del livello di servizio riscontrabile attualmente.

Anzi, come si è già sottolineato, la connessione che realizza la rotatoria 4 tra la tangenziale e l’asse viabile interno è in grado di fornire a tutto l’ambito di P.U.C. condizioni di maggiore funzionalità con ripercussioni positive anche sulle viabilità e sul tessuto urbano circostanti che saranno beneficiati da flussi di traffico minori.

Quanto poi previsto in ordine alle sistemazioni con il verde e le alberature non ha solo la funzione di migliorare l’impatto visivo per l’automobilista in transito, ma soprattutto quella di rendere la zona ambientalmente più vivibile per chi fruisce delle strutture commerciali e per chi vi lavora.