



COMUNE DI FOSSANO

REGIONE PIEMONTE

PROVINCIA DI CUNEO

PROGETTO UNITARIO DI COORDINAMENTO

Ex artt. 13 e 14 D.C.R. n°59-10831 del 24/03/2006

LOCALIZZAZIONE URBANO PERIFERICA NON ADDENSATA “L2”

RELAZIONE ILLUSTRATIVA E AMBIENTALE

IL SINDACO: Francesco BALOCCO

RESP. DEL PROCEDIMENTO: Alessandro MOLA

PROGETTO: Servizio Gestione del Territorio

INDICE

1 IL PROGETTO UNITARIO DI COORDINAMENTO: INQUADRAMENTO NORMATIVO.....	4
2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E DEMOGRAFICO	7
2.1 Localizzazione, Accessibilità, Rango Commerciale	7
2.2 Indicazioni emergenti dal Piano Territoriale Regionale	8
2.3 Indicazioni emergenti dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.).....	9
2.4 Previsione del Piano stralcio delle Fasce Fluviali (P.S.F.F.) e Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.).....	10
2.4.1 Il Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (PSFF).....	10
2.4.2 Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.).....	11
2.5 Inquadramento demografico	14
3 LA STRUTTURA DEL COMMERCIO AL DETTAGLIO.....	18
4 LA PROGRAMMAZIONE URBANISTICO-COMMERCIALE	19
4.1 La strumentazione urbanistica vigente.....	19
4.2 Criteri di Programmazione Commerciale.....	20
4.3 La programmazione urbanistico-commerciale	22
4.4 Ambito del P.U.C. - Aree Produttive di Nuovo Impianto - Parametri da P.R.G.C.	24
5 L'AMBITO DEL P.U.C.: LA LOCALIZZAZIONE “L2 – STRADA STATALE 231” – INQUADRAMENTO E PIANIFICAZIONE	26
5.1 Inquadramento	26
5.2 Previsioni di infrastrutturazione da PRGC nell'ambito della Localizzazione	35
5.3 Previsioni di infrastrutturazione da Progetto Unitario di Coordinamento – Addensamento Commerciale Extraurbano A5	36
5.4 Previsioni di infrastrutturazione da Piano Esecutivo Convenzionato – Comparto “A3”	38
5.5 Previsioni di infrastrutturazione da Piano Esecutivo Convenzionato – Parco Commerciale Via Villafalletto	39
5.5.1 Iter storico di sviluppo del Comparto – Via Villafalletto/Str. Vic. di S. Chiara	39
5.5.2 Previsioni del nuovo PEC – Comparto – Via Villafalletto/Str. Vic. di S. Chiara.....	40
5.5.3 Variante Viabilità di accesso al Comparto A1.....	41
5.6 Piano Urbano del traffico (P.U.T.).....	42
5.7 Piano di Zonizzazione Acustica	46
5.7.1 La Zonizzazione Acustica: l'ambito del P.U.C.	46
5.8 Atti di pianificazione comunale integrativi: La Valutazione “EX ANTE”.....	47

5.9	Analisi del sistema distributivo.....	47
6	LA RETE VIARIA ATTUALE E A PROGETTO - IMPATTO SULLA VIABILITÀ...	49
6.1	Premessa.....	49
6.2	Scenario a progetto: stima veicoli indotti	49
6.2.1	Stima Indotti – SUBAMBITO A1	50
6.2.2	Stima Indotti – SUBAMBITO A2	50
6.2.3	Stima Indotti – SUBAMBITO A3.....	51
6.2.4	Stima Indotti – FLUSSI INDOTTI – AMBITO P.U.C.	51
6.3	Valutazione delle previsioni.....	52
6.4	Dotazioni di parcheggi e Standard Urbanistici	54
7	PIANO ECONOMICO DI MASSIMA E RIPARTIZIONE DEGLI INTERVENTI	55
7.1	Opere Pubbliche a carico del Subambito A1.....	55
7.2	Opere Pubbliche a carico del Subambito A2.1.....	56
7.3	Opere Pubbliche a carico del Subambito A2.2.....	57
7.3.1	Opere Pubbliche in comune tra il Subambito A2.1 e il Subambito A2.2	58
7.4	Opere Pubbliche a carico del Subambito A3 (PEC Produttivo).....	58
7.5	Standards urbanistici ai sensi dell’art. 21 ex Legge 56/1977.....	59
8	ANALISI DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE E MITIGAZIONI NECESSARIE	60
8.1	Inquadramento normativo e aspetti metodologici	60
8.2	Definizioni di obiettivi ed azioni	62
8.3	Atmosfera	63
8.3.1	Principali inquinanti: le sorgenti di inquinamento.....	63
8.3.2	Riscaldamento e condizionamento	64
8.3.3	Considerazioni sulle implicazioni in merito alla qualità dell’aria derivanti dall’attuazione degli insediamenti commerciali.....	66
8.4	Impatto acustico.....	68
8.4.1	Premesse	68
8.4.2	Zonizzazione Acustica.....	68
8.4.3	Ipotesi di Impatto Acustico.....	70
8.5	Considerazioni sulle implicazioni negli assetti idro-geologici derivanti dall’attuazione degli insediamenti commerciali	72
8.6	Vegetazione, flora e fauna.....	74
8.7	Paesaggio	75
8.8	Le misure di mitigazione ed il giudizio complessivo di compatibilità ambientale	77

ALLEGATI

1 IL PROGETTO UNITARIO DI COORDINAMENTO: INQUADRAMENTO NORMATIVO

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.

Preventivamente al Progetto Unitario di Coordinamento (preliminarmente sottoposto parere della Provincia), la DCR 59-10831 prevede, per il riconoscimento delle localizzazioni L2 che, oltre all'adeguamento dei criteri per il riconoscimento delle zone di insediamento commerciale, il Comune approvi una relazione "ex-ante" riguardante gli aspetti territoriali ed economici dell'intero "sistema" Comune e inoltre approvi altresì.

Le *"Indicazioni sui procedimenti di competenza comunale e provinciale ai sensi dell'art.13 (comma 3, lettera e) e dell'art. 14 (comma 4, lettera b) dell'Allegato A alla DCR n. 563-13414 del 29.10.99 "Indirizzi generali e criteri di programmazione urbanistica per l'insediamento del commercio al dettaglio in sede fissa in attuazione del D.lgs 21.03.1998 n. 114", come modificato dalla DCR n. 347-42514 del 23.12.2003 e dalla DCR n. 59-10831 del 24.3.2006"* infatti esplicano quanto di seguito sintetizzato.

Metodologia e procedure per il riconoscimento delle localizzazioni urbano periferiche non addensate L2

(Art. 14 comma 1, 2 e 4)

(Omissis)

Altri adempimenti del Comune

1) Il Comune **sottopone ciascuna localizzazione commerciale L2** a “progetto unitario di coordinamento (PUC).

L'approvazione del P.U.C. è condizione pregiudiziale al compiersi degli interventi soggetti ad autorizzazione commerciale per medie e grandi strutture di vendita ed a permesso di costruire; il PUC può essere attuato anche per parti, con strumenti urbanistici esecutivi (SUE), purché dotate di continuità territoriale ed estensione adeguata a risolvere le esigenze infrastrutturali e di organizzazione funzionale dell'area.

2) Il Comune, **prima della definizione del PUC riferito a ciascuna localizzazione L2, avvia e coordina la fase di concertazione con Provincia e Comuni limitrofi** per la definizione delle soluzioni viabilistiche per il potenziamento della rete infrastrutturale (art. 26 comma 2 bis). Tale fase di concertazione è avviata con formale comunicazione. Si svolge preferibilmente attraverso una conferenza dei servizi, che si esprimerà entro 60 giorni dalla data del suo avvio, o mediante il ricorso ad altre forme concertative idonee a raggiungere adeguate soluzioni preliminari condivise dalle parti coinvolte (è possibile anche l'invio ai soggetti coinvolti di una proposta preliminare di assetto infrastrutturale richiedendo la trasmissione di eventuali osservazioni e/o proposte entro un termine non superiore a 45 giorni).

Trattandosi di un'azione concertativa essa è priva di valenza vincolante, pertanto è fatta salva la facoltà di assumere anche diverse soluzioni. In tal caso è necessario che le scelte siano adeguatamente motivate.

3) **Il Comune redige il PUC**, tenuto conto delle risultanze della fase di concertazione, o discostandosi dalle stesse adottando altre soluzioni con adeguata motivazione.

Il PUC dovrà in genere contenere:

- indicazioni relative alle esigenze infrastrutturali
- indicazioni relative all'organizzazione funzionale dell'intera area in ordine al sistema della viabilità e degli accessi
- indicazioni in ordine al posizionamento e dimensionamento delle aree destinate al soddisfacimento del fabbisogno di posti auto di cui all'articolo 25 della DCR n. 59/2006 e delle aree a standard di cui all'art. 21 della l.r. 56/77 smi in modo da soddisfare quanto prescritto relativamente alle nuove singole possibili proposte di insediamenti commerciali
- indicazioni degli elementi di mitigazione/compensazione necessari per rendere compatibile l'ambito individuato
- indicazioni per i soggetti coinvolti in relazione alle modalità e tempistica per la realizzazione delle opere previste; le opere previste sono da considerarsi quale livello minimo di interventi da eseguirsi e, quindi, potranno essere implementate da altre opere eventualmente prescritte in sede di rilascio delle autorizzazioni commerciali.

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 di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)

Il Piano territoriale provinciale (P.T.C.P.), **approvato con D.C.R. n. 241-8817 del 24.02.2009**, 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*”, infatti si riporta testualmente: “*Art. 1.11 - Conferenze e Accordi di programma*
1. I comuni individuati dal P.T.P. al successivo art. 3.1, come Città Regionali, centri ordinatori della rete urbana provinciale, preliminarmente alla adozione della revisione generale di cui al 1° comma dell'art. 17 della L.R. 56/77 e s.m.i., sono tenuti ad indire una Conferenza con la partecipazione della Regione, della Provincia, dei Comuni e delle Comunità montane e collinari appartenenti alla medesima Area di integrazione primaria nonché al rispettivo Sistema Locale di riferimento, per sottoporre ad essi le ipotesi di assetto e di sviluppo che si intendono perseguire, formulate in un apposito documento, raccogliendone il parere non vincolante.”

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:

POLI FUNZIONALI (P.T.P. Art. 3.8, 1° comma)

A - CENTRI FIERISTICI ESPOSITIVI

Fossano - Città antiquaria A2

D – AEREOPORTI, STAZIONI FERROVIARIE PRINCIPALI

Fossano - Stazione Ferroviaria - Scalo merci D4

E - POLI TECNOLOGICI, UNIVERSITARI, DI RICERCA

Fossano (fraz. di Cussanio) - Corso di laurea in produzioni E2 (*attualmente non più operativa*)

I - GRANDI INFRASTRUTTURE

Fossano - Depuratore comunale Alpi Acque spa I6

Fossano - Discarica RSU I7

Inoltre il P.T.P. individua, come possibile ambito idoneo alla localizzazione di una eventuale Piattaforma Logistica, una zona compresa tra i territori comunali di Fossano, Carrù, Magliano Alpi, S.Albano Stura.

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.

2.4 Previsione del Piano stralcio delle Fasce Fluviali (P.S.F.F.) e Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.)

2.4.1 Il Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (PSFF)

Il Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (PSFF) è stato adottato con deliberazione del Comitato Istituzionale n. 26 in data 11 dicembre 1997 e approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 24 luglio 1998.

Il PSFF è confluito nel Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), in corrispondenza all'approvazione di quest'ultimo (Comitato Istituzionale, deliberazione n. 18 del 2001).

Le opzioni di fondo del PSFF sono riconducibili ai seguenti punti:

- definire il limite dell'alveo di piena e delle aree inondabili e individuare gli interventi di protezione dei centri abitati, delle infrastrutture e delle attività produttive che risultano a rischio;
- stabilire condizioni di equilibrio tra le esigenze di contenimento della piena, al fine della sicurezza della popolazione e dei luoghi, e di laminazione della stessa, in modo tale da non incrementare i deflussi nella rete idrografica a valle;
- salvaguardare e ampliare le aree naturali di esondazione;
- favorire l'evoluzione morfologica naturale dell'alveo, riducendo al minimo le interferenze antropiche sulla dinamica evolutiva;
- favorire il recupero e il mantenimento i condizioni di naturalità, salvaguardando le aree sensibili e i sistemi di specifico interesse naturalistico e garantendo la continuità ecologica del sistema fluviale.

La classificazione delle Fasce Fluviali, evidenziata da apposito segno grafico nelle tavole cartografiche a corredo del piano stralcio stesso, è la seguente:

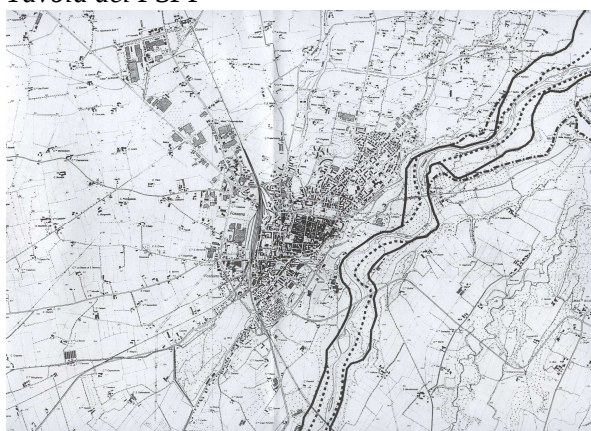
- *Fascia di deflusso della piena (**Fascia A**), costituita dalla porzione di alveo che è sede prevalente del deflusso della corrente per la piena di riferimento, come definita nell'Allegato 3 facente parte integrante delle Norme, ovvero che è costituita dall'insieme delle forme fluviali riattivabili durante gli stati di piena.*
- *Fascia di esondazione (**Fascia B**), esterna alla precedente, costituita dalla porzione di alveo interessata da inondazione al verificarsi della piena di riferimento come definita nell'Allegato 3. Il limite di tale fascia si estende fino al punto in cui le quote naturali del terreno sono superiori ai livelli idrici corrispondenti alla piena di riferimento ovvero sino alle opere idrauliche esistenti o programmate di controllo delle inondazioni (argini o altre opere di contenimento). Il Piano indica con*

apposito segno grafico, denominato "limite di progetto tra la fascia B e la fascia C", le opere idrauliche programmate per la difesa del territorio. Allorché dette opere saranno realizzate, i confini della Fascia B si intenderanno definiti in conformità al tracciato dell'opera idraulica eseguita e la delibera del Comitato Istituzionale di presa d'atto del collaudo dell'opera varrà come variante automatica del piano stralcio delle fasce fluviali, per il tracciato di cui si tratta.

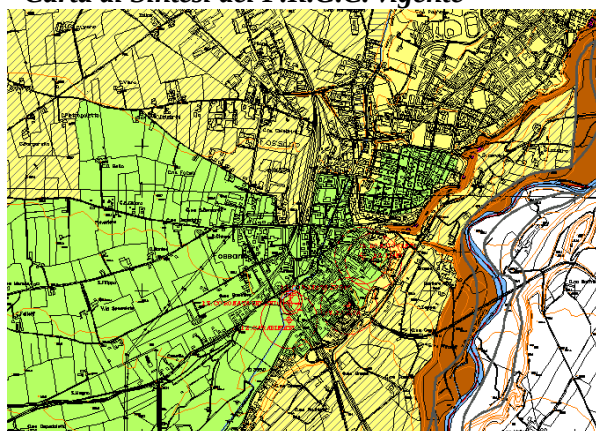
- Area di inondazione per piena catastrofica (**Fascia C**), costituita dalla porzione di territorio esterna alla precedente (Fascia B), che può essere interessata da inondazione al verificarsi di eventi di piena più gravosi di quella di riferimento, come definita nell'Allegato 3.

L'analisi della carta della delimitazione delle fasce fluviali, è stata debitamente introiettata nella **“Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica”** costituente elaborato del P.R.G.C. vigente

Tavola del PSFF



Carta di Sintesi del P.R.G.C. vigente



Si osserva che l'area oggetto di intervento non rientrando all'interno di alcuna fascia fluviale non è soggetta a vincoli di tutela dei corsi d'acqua.

2.4.2 Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.)

La pubblicazione, sulla Gazzetta Ufficiale n. 183 dell'8 agosto 2001 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 24 maggio 2001, sancisce l'entrata in vigore del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico - brevemente denominato PAI - adottato con Deliberazione del Comitato Istituzionale n. 18 del 26 aprile 2001.

Il Piano rappresenta lo strumento che consolida e unifica la pianificazione di bacino per l'assetto idrogeologico, coordinando le determinazioni precedentemente assunte con:

- il Piano Stralcio per la realizzazione degli interventi necessari al ripristino dell'assetto idraulico, alla eliminazione delle situazioni di dissesto idrogeologico e alla prevenzione dei rischi idrogeologici, nonché per il ripristino delle aree di esondazione - PS 45,
- il Piano stralcio delle Fasce Fluviali - PSFF,
- il Piano straordinario per le aree a rischio idrogeologico molto elevato- PS 267,
- in taluni casi precisandoli e adeguandoli al carattere integrato e interrelato richiesto al piano di bacino.

I contenuti del Piano si articolano in interventi strutturali (opere), relativi all'assetto di progetto delle aste fluviali, dei nodi idraulici critici e dei versanti e interventi e misure non strutturali (norme di uso del suolo e regole di comportamento).

La parte normativa regola le condizioni di uso del suolo secondo criteri di compatibilità con le situazioni a rischio e detta disposizioni per la programmazione dell'attuazione del Piano stesso.

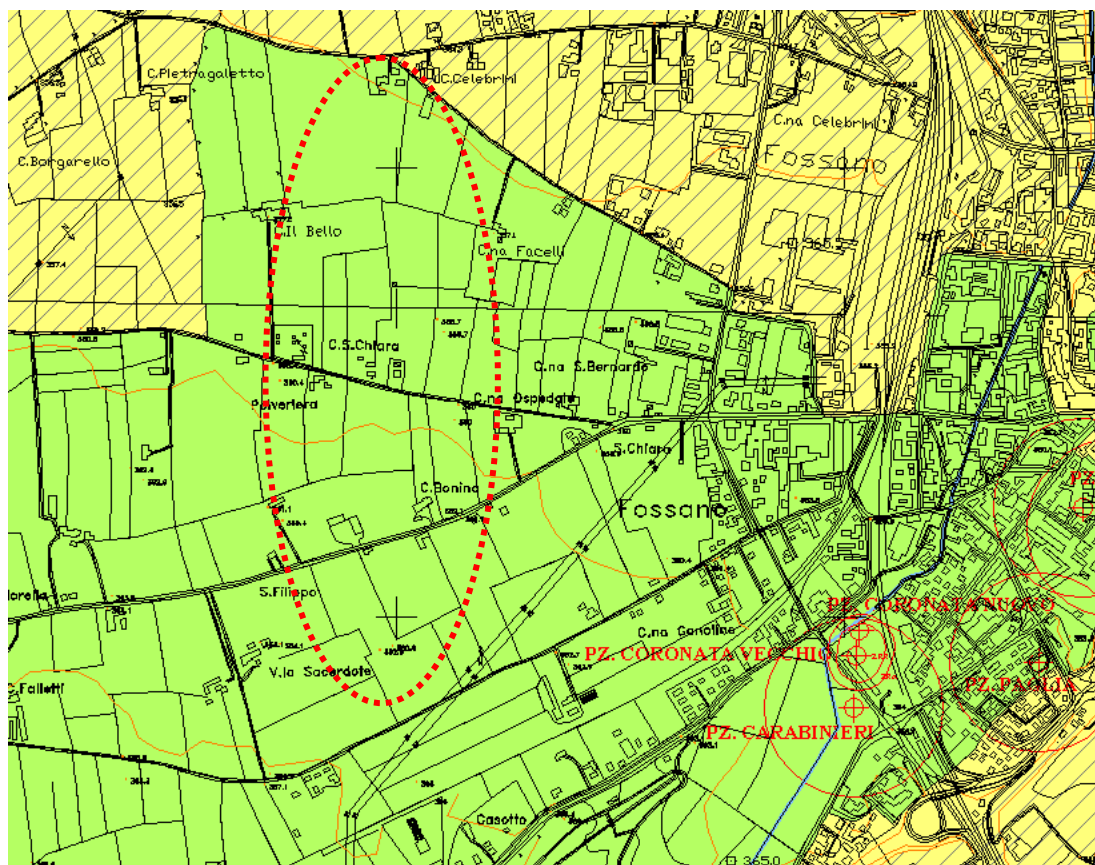
L'insieme di interventi definiti riguardano:

- la messa in sicurezza dei centri abitati e delle infrastrutture,
- la salvaguardia delle aree naturali di esondazione dei corsi d'acqua;
- la limitazione degli interventi artificiali di contenimento delle piene;
- gli interventi di laminazione controllata;
- gli interventi diffusi di sistemazione dei versanti;
- la manutenzione delle opere di difesa, degli alvei e del territorio montano;
- la riduzione delle interferenze antropiche con la dinamica evolutiva degli alvei e dei sistemi fluviali.

Rispetto ai Piani precedentemente adottati il PAI contiene per l'intero bacino:

- il completamento del quadro degli interventi strutturali a carattere intensivo sui versanti e sui corsi d'acqua, rispetto a quelli già individuati nel PS45;
- l'individuazione del quadro degli interventi strutturali a carattere estensivo;
- la definizione degli interventi a carattere non strutturale, costituiti dagli indirizzi e dalle limitazioni d'uso del suolo nelle aree a rischio idraulico e idrogeologico e quindi:
- il completamento, rispetto al PSFF, della delimitazione delle fasce fluviali sui corsi d'acqua principali del bacino;
- l'individuazione e perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico, nella parte del territorio collinare e montano non considerata nel PS267.

In particolare, si evince che l'area oggetto di intervento è situata in zona stabile ed è caratterizzata da una bassa profondità del livello di falda compreso tra 2 e 3 m (vedi Carta delle Isofreatiche – Piano di Assetto Idrogeologico)



- CLASSE I** – Porzioni di territorio dove le condizioni di pericolosità geomorfologica sono tali da non porre limitazioni alle scelte urbanistiche: gli interventi sia pubblici che privati sono di norma consentiti nel rispetto delle prescrizioni del D.M. 11/03/88.
- CLASSE II** – Porzioni di territorio nelle quali le condizioni di moderata pericolosità geomorfologica possono essere agevolmente superate attraverso l'adozione ed il rispetto di modesti accorgimenti tecnici esplicitati a livello di norme di attuazione ispirate al D.M. 11/03/88 e realizzabili a livello di progetto esecutivo esclusivamente nell'ambito del singolo lotto edificatorio o dell'intorno significativo circostante. Tali interventi non dovranno, in alcun modo, incidere negativamente sulle aree limitrofe, né condizionarne la propensione all'edificabilità.
- CLASSE II a** – Aree interessate da problematiche geotecniche superabili nell'ambito del progetto relativo alle fondazioni e caratterizzate da acclività da moderata a sensibile (da 5° a 20°), in assenza di elementi geologici intrinseci tali da originare propensione al dissesto.
- CLASSE II b** – Aree caratterizzate da problematiche di modesti allagamenti prevalentemente a bassa energia con altezze d'acqua inferiori a 0,5 metri.
- CLASSE II c** – Aree caratterizzate da problematiche legate alla falda superficiale che possono essere superate con norme apposite relativamente alle opere interrato; presenza di falda freatica saliente a profondità uguale o inferiore a 3 metri da p.c.
- CLASSE III** – Porzioni di territorio nelle quali gli elementi di pericolosità geomorfologica e di rischio, derivanti questi ultimi dalla urbanizzazione dell'area, sono tali da impedirne l'utilizzo qualora inedificate, richiedendo, viceversa, la previsione di interventi di riassetto territoriale a tutela del patrimonio esistente.
- CLASSE III a** – Porzioni di territorio inedificate che presentano caratteri geomorfologici o idrogeologici che le rendono inidonee a nuovi insediamenti. Aree caratterizzate da forme di attività dissestiva in atto e/o recente: frane attive (FA), frane quiescenti (FQ), aree con elevata propensione al dissesto, dissesti di carattere fluvio-torrentizio a pericolosità molto elevata (Ee). Per le opere infrastrutturali di interesse pubblico non altrimenti localizzabili, vale quanto già indicato dall'art. 31 della L.R. 56/77.

2.5 Inquadramento demografico

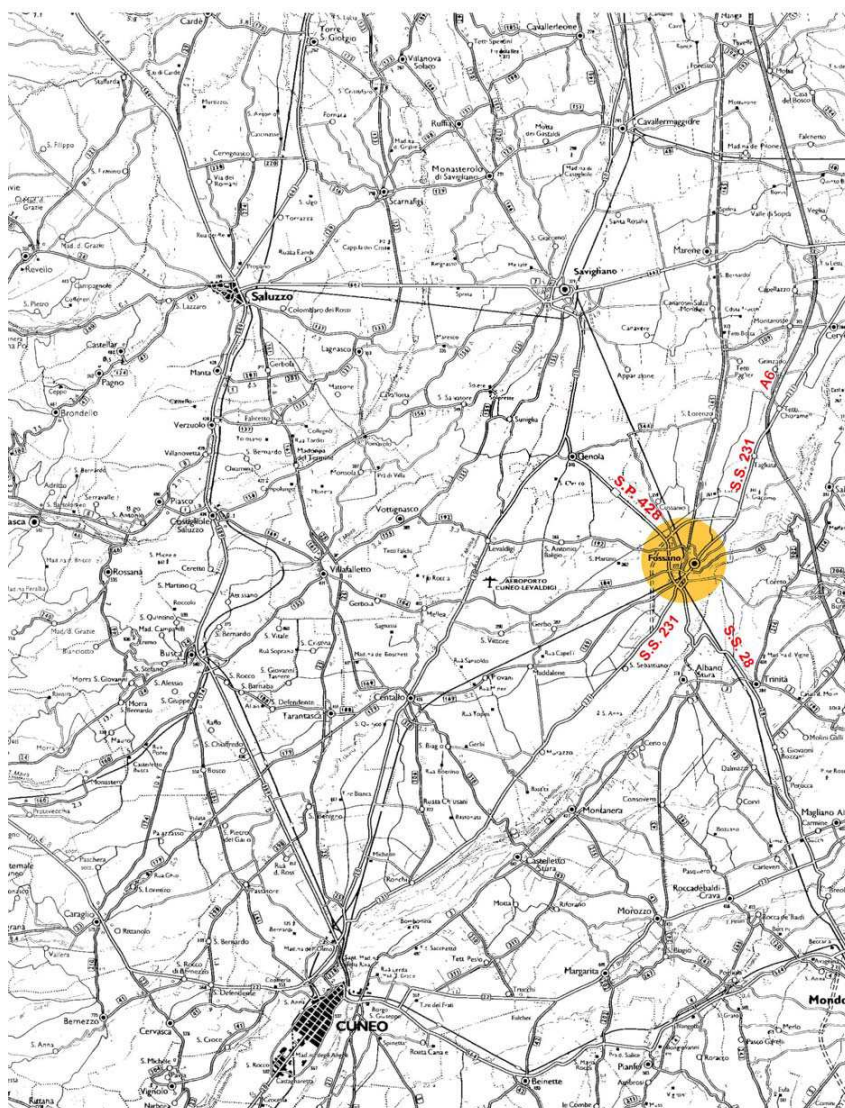
La popolazione residente al **31 Gennaio 2012** è pari a **24.941** unità.

L'andamento demografico recente è visualizzato dai seguenti dati:

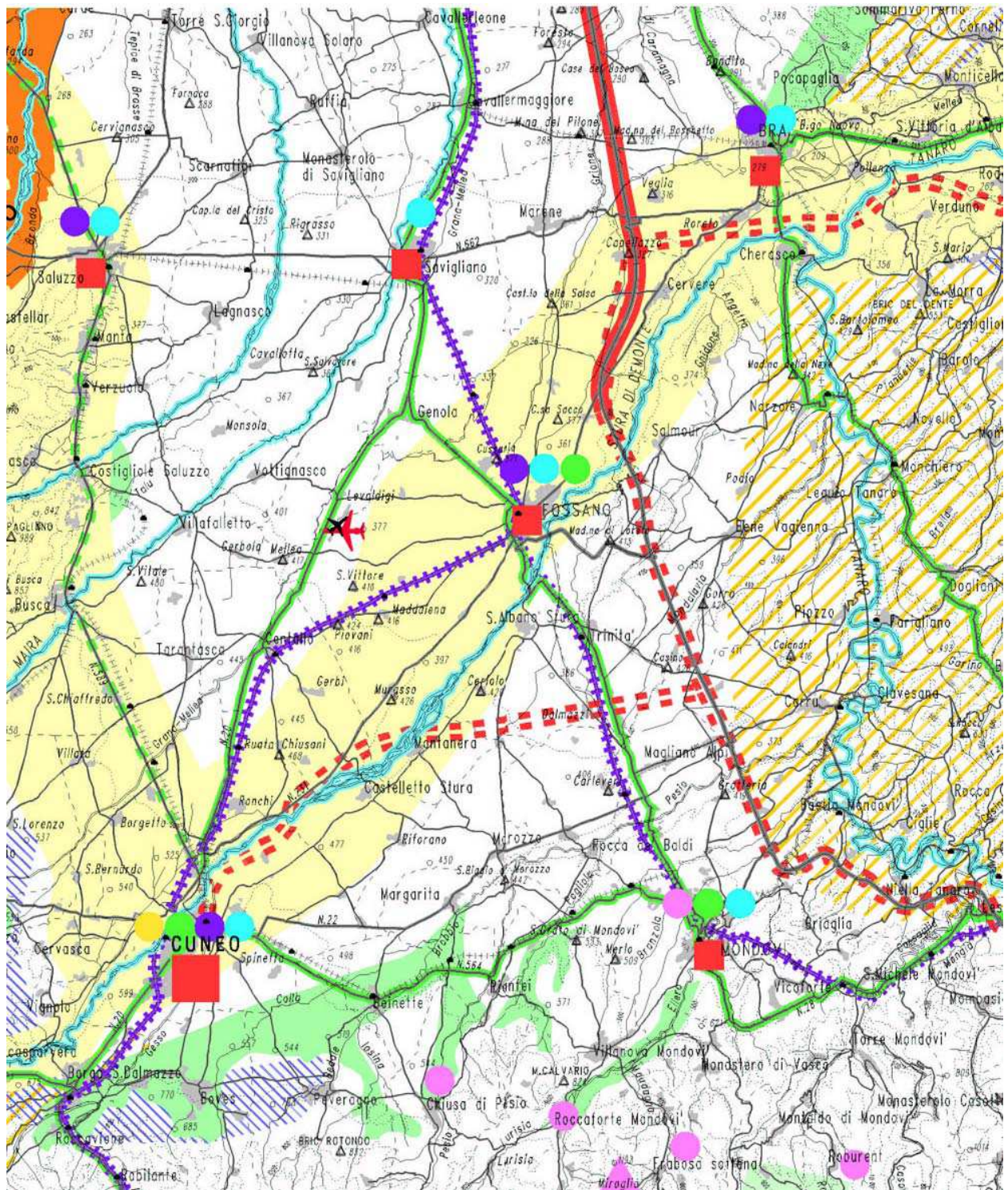
DATA	RESIDENTI	VARIAZIONE DECENNALE	VARIAZIONE MEDIA ANNUA
Censim. 1961	20.069	-	-
Censim. 1971	21.721	+ 1652 (+ 8.2%)	+ 165
Censim. 1981	23.459	+ 1738 (+ 8.0%)	+ 174
Censim. 1991	23.436	- 23 (- 0.1%)	- 2
Censim. 2001	23.865	+ 429 (+ 1.8%)	+ 43
31/01/2012	24.941	-	+ 90

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.

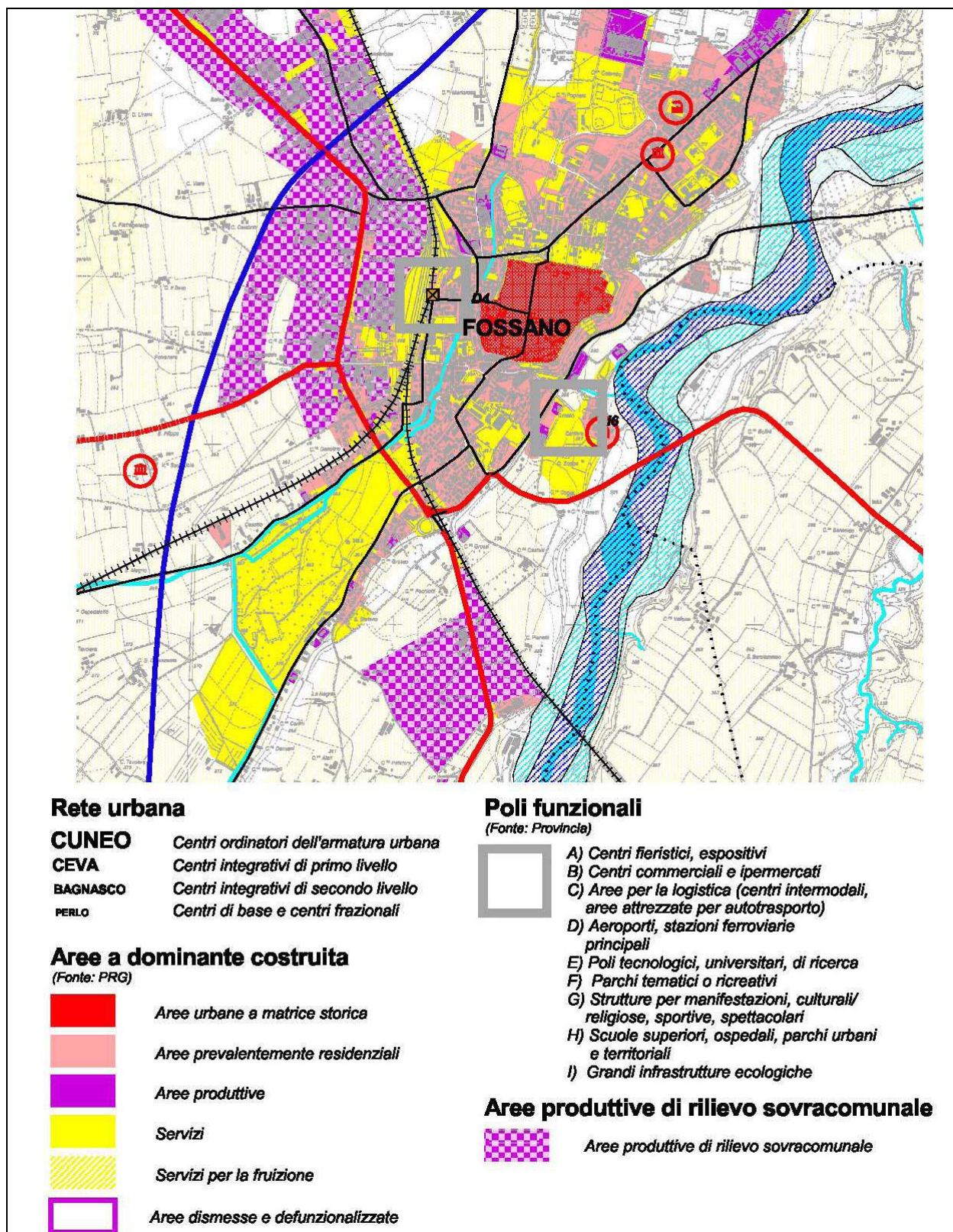


Inquadramento territoriale



+++++	Ferrovia principale		Area turistica
++++	Ferrovia da potenziare		Centri termali principali
	Interconnessione con il sistema ligure		Invaso artificiale
	Autostrada		Captazione superficiale di interesse regionale
	Autostrada da potenziare o in progetto		Campo pozzi di interesse regionale
	Strada principale		Dorsale di riequilibrio regionale
	Strada da potenziare o in progetto		Interconnessione con i sistemi internazionali
	Centro intermodale I livello		Polo metropolitano
	Centro intermodale II livello		Polo regionale
	Aeroporto internazionale		Polo subregionale
	Aeroporto nazionale		Sistema di diffusione urbana dei centri regionali
	Terziario direzionale regionale		Corridoio per l'alta velocità ferroviaria
	Terziario diffuso		Zona di ricarica delle falde
	Aree produttive di interesse regionale		Zona di ricarica carsica
	Poli integrati di sviluppo		Zona di ricarica fessurata
	Pista di collaudo automezzi		Aree ambientalmente critiche
	Polo universitario regionale		Strumento di pianificazione approvato o adottato
	Secondo polo universitario		Area di approfondimento individuato
	Polo universitario subregionale		Ambito di approfondimento individuato
	Centro turistico principale		Principali aste fluviali
	Altri centri turistici di rilievo		
	Compensori sciistici		

Estratto del Piano Territoriale Regionale. Tav.2 “Gli Indirizzi di Governo del Territorio”



Estratto del Piano Territoriale Provinciale. "Carta degli indirizzi di governo del territorio"

3 LA STRUTTURA DEL COMMERCIO AL DETTAGLIO

In Fossano sono attivi (**dati riferiti al febbraio 2007 in occasione dell'adeguamento della normativa commerciale**) 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-CC2. 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 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 **realizzazione del compendio commerciale** 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

Il Comune di Fossano dispone di un Piano Regolatore approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 50-11538 in data 03 Giugno 2009 (Pubblicata sul B.U.R.P. in data 11.06.2009), cui sono seguite n. 5 “*Varianti parziali*” e n. 8 “*Modificazioni non costituenti variante*”.

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. allora vigente (approvato con D.G.R. n. 89-11618 del 10/03/1987), 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 programmazione 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. approvato con delibera di Giunta Regionale n° 50-11538 in data 03/06/2009,

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 Criteri di Programmazione Commerciale

La L.R. 28 *“Disciplina, sviluppo ed incentivazione del commercio in Piemonte in attuazione del Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n.114”* e la Delibera del Consiglio Regionale n. 59-10831 del 24/03/2006 (*Indirizzi generali e criteri di programmazione urbanistica per l'insediamento del commercio al dettaglio...*), così come modificata dalla Delibera Consiglio Regionale n. 347-42514 del 23 dicembre 2003 (Modifiche ed integrazioni dell'allegato A) alla

DCR 563-13414 del 29 ottobre 1999), definiscono il nuovo assetto territoriale della programmazione commerciale, classificando i Comuni in funzione della programmazione regionale e identificando le nuove aree di programmazione commerciale.

L'individuazione della L2 oggetto del presente P.U.C., risulta in pieno rispetto di quanto disposto dalla tabella di compatibilità per i comuni polo, come prevista dalla DCR e di quanto disposto dalla Compatibilità territoriale dello sviluppo urbano del commercio approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 2 del 11/02/2008.

Di seguito si riporta la tabella della compatibilità territoriale dello sviluppo per il Comune di Fossano.

TIPO DI COMUNE: COMUNI POLO DELLA RETE PRIMARIA CON POPOLAZIONE INFERIORE A 60.000 ABITANTI (COMPRESI I TURISTICI)							
TIPOLOGIA DELLE STRUTTURE DISTRIBUTIVE	SUPERFICIE VENDITA (mq)	ADDENSAMENTI				LOCALIZZAZIONI	
		A.1.	A.3.	A.4.	A.5.	L.1.	L.2.
VICINATO	Fino a 150 Fino a 250	SI	SI	SI	SI	SI	SI
M-SAM1	151-250 251-400	SI	SI	SI	NO	SI	NO
M-SAM2	251-900 401-900	SI	SI	SI	NO	SI	NO
M-SAM3	901-1500 901-1800	NO	SI	NO	SI	SI	SI (1)
M-SAM4	1801-2500	NO	SI	NO	NO	SI	SI (1)
M-SE1	151-400 251-400	SI	SI	SI	SI	SI	SI
M-SE2	401-900	NO	SI	SI	SI	SI	SI
M-SE3	901-1500 901-1800	NO	SI	NO	SI	SI	SI
M-SE4	1801-2500	NO	NO	NO	SI	NO	SI
M-CC	151-1500 251-2500	SI	SI	NO	NO	SI	SI
G-SM1	1501-4500 2501-4500	NO	NO	NO	NO	NO	SI
G-SM2	4501-7500	NO	NO	NO	NO	NO	NO
G-SM3	7501-12000	NO	NO	NO	NO	NO	NO
G-SM4	>12000	NO	NO	NO	NO	NO	NO
G-SE1	1501-3500 2501-3500	NO	SI	NO	SI	SI (2)	SI
G-SE2	3501-4500	NO	NO	NO	NO	NO	NO
G-SE3	4501-6000	NO	NO	NO	NO	NO	NO
G-SE4	>6000	NO	NO	NO	NO	NO	NO
G-CC1	Fino a 6000	NO	SI	NO	SI	SI (2)	SI
G-CC2	6001-12000	NO	NO	NO	NO	NO	SI (3)
G-CC3	12001-18000	NO	NO	NO	NO	NO	NO
G-CC4	>18000	NO	NO	NO	NO	NO	NO
A1 = Addensamenti storici rilevanti A3 = Addensamenti commerciali urbani forti A4 = Addensamenti commerciali urbani minori (o deboli) A5 = Addensamenti commerciali extraurbani (arteriali) L1 = Localizzazioni commerciali urbane non addensate L2 = Localizzazioni commerciali urbano-periferiche non addensate NOTE: (1) Solo nei centri commerciali compatibili ai sensi della presente tabella. (2) Solo fino a mq. 3.000. (3) Solo fino a mq. 8.000 Si evidenzia in grassetto la compatibilità modificata rispetto agli indirizzi regionali							

4.3 La programmazione urbanistico-commerciale

Le valutazioni effettuate alla luce degli indirizzi regionali vigenti (quelli approvati con la D.C.R. n. 59-10831 del 24/03/2006) erano orientate all'individuazione delle seguenti zone di insediamento commerciale.

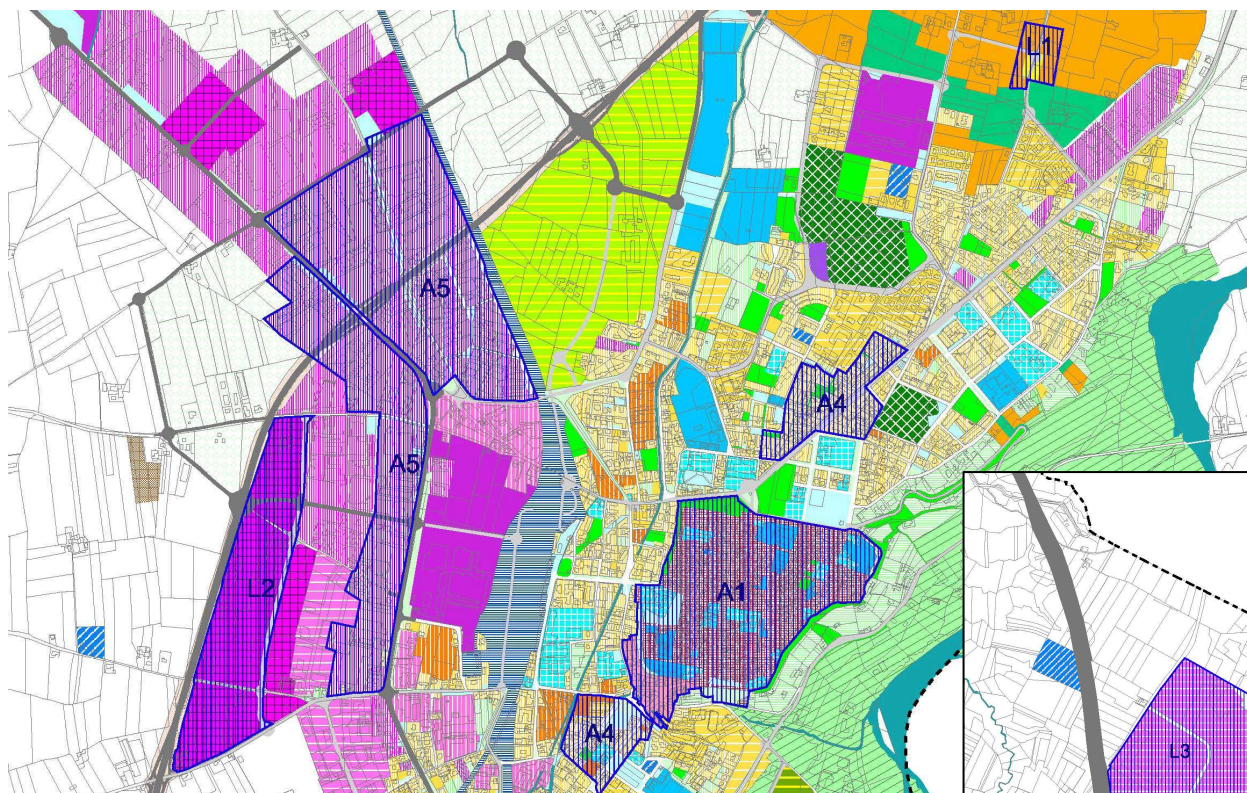
- addensamento A1, perimetrato nella parte del centro storico che nel 2003 venne individuata come ambito del PQU;
- due addensamenti A3, a nord-est ed a sud dell'addensamento A1;
- due addensamenti A4, uno all'incrocio tra la S.S. 28 e la strada provinciale per Villafalletto e l'altro in località Cussanio. 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.

Venivano inoltre individuati due ambiti (ex FOMB e Foro Boario) in cui sarebbe stato 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.

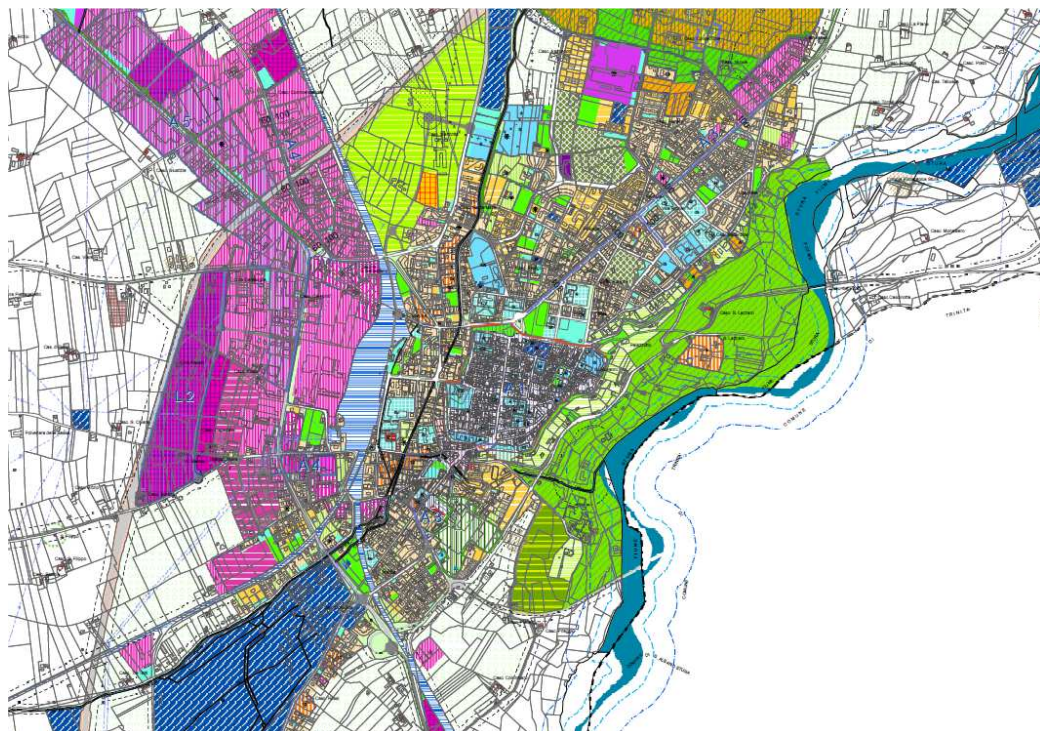
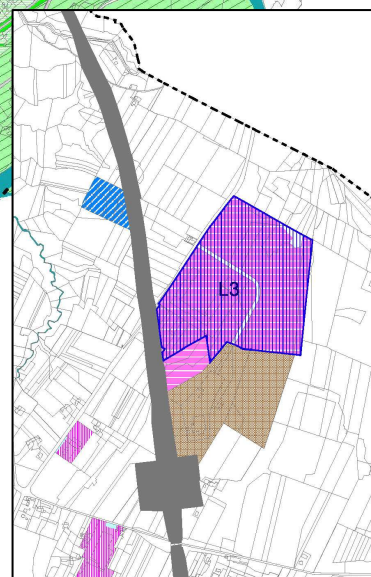
Rispetto alla precedente zonizzazione commerciale, le valutazioni hanno portato a:

- 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 disposizioni" degli indirizzi regionali;
- stralcio della localizzazione L3 prossima all'autostrada, non sussistendo le condizioni.



Zonizzazione commerciale previgente (capoluogo)

Zonizzazione commerciale previgente (località Loreto)



Zonizzazione commerciale vigente (capoluogo) – Estratto Tav. 6A del P.R.G.C..

4.4 Ambito del P.U.C. - Aree Produttive di Nuovo Impianto - Parametri da P.R.G.C.

Destinazioni d'uso

Industria, artigianato produttivo e di servizio, depositi, terziario commerciale.

Parametri

- **Vp = verde privato di pertinenza Il parametro.** Vp determina la quota di superficie fondiaria (SF) da organizzare a verde privato. In tali aree le pavimentazioni andranno limitate ai soli percorsi pedonali con materiali e tecniche costruttive da scegliere prioritariamente tra quelli drenanti. Nel verde privato andrà dimostrata in planimetria e realizzata entro il termine dei lavori, una dotazione vegetazionale minima di **un albero ad alto fusto ogni 100 mq e di un arbusto ogni 10 mq**: alberi e arbusti andranno scelti prioritariamente tra essenze autoctone o naturalizzate. Per garantire una corretta crescita, gli alberi ad alto fusto e la loro collocazione andranno scelti avendo a riferimento la pianta adulta.
- **Distanze minime degli edifici dal filo stradale** esistente o di progetto debbono corrispondere a:
 - 5,00 ml per strade di larghezza inferiore a ml. 7 e per la viabilità minore a fondo cieco;
 - 7,50 m per strade di larghezza comprese tra ml. 7 e ml. 15;
 - 10,00 m per strade di larghezza superiore a ml. 15.
 - 30,00 m per la S.S. 231
- **VL = Visuale libera = 0.50** L'indice di visuale libera viene applicato ad ogni fronte del fabbricato ed è determinato dal rapporto tra la distanza delle fronti del fabbricato dai confini (di zona e di proprietà) e l'altezza delle fronti stesse. La zona di visuale libera competente a ciascun fronte del fabbricato, misurata ortogonalmente al fronte stesso, è data dal prodotto $H \times VL$, in cui H è l'altezza del fronte e VL è il coefficiente di visuale libera determinato dal PRG per ogni zona urbanistica. I volumi aggettanti, come i bow-windows ed i balconi chiusi lateralmente sono soggetti al criterio della visuale libera.
- **Parcheggi di pertinenza** si articolano in: parcheggio pubblico di cessione; parcheggio pubblico topograficamente previsto; parcheggio privato di pertinenza.. L'organizzazione delle aree a parcheggio dovrà essere tale da garantire uno standard: - di un posto macchina ogni **26 mq (DCR 563-13414 smi)**.
- **Dotazione arborea minima di pertinenza del parcheggio** pari a **un albero ogni 6 posti macchina**. Nei parcheggi con superficie superiore a 200 mq è prevista una **dotazione minima di verde e/o pavimentazione permeabile, di pertinenza del parcheggio pari a 1 mq/15 mq di parcheggio**, da computare nella dotazione di aree a parcheggio e nella dimensione media di cui al precedente comma 2. Il verde di arredo delle aree a parcheggio non potrà essere computato ai fini dello standard di verde pubblico. Nel caso di destinazioni diverse dalla residenza, la percentuale di 1 mq ogni 10 mc di volume, di cui alla norma sopra citata, si applica considerando il volume teorico derivante dalle singole superfici utili lorde moltiplicate per l'altezza convenzionale di m. 3,00. Ai fini della determinazione della Superficie Utile Lorda di cui all'articolo 18 comma 2 lettera e) del Regolamento Edilizio, tali aree sono assimilate a quelle residenziali o comunque pertinenziali.

Per i parcheggi pubblici afferenti il commercio al dettaglio si applica la specifica normativa prevista dalla DCR 563-13141 smi.
- **UT Indice Utilizzazione Territoriale = 1,00 mq/mq di ST**

- **Hmax = Altezza massima = 12,50** metri nel centro capoluogo sono ammesse deroghe all'altezza massima (fino a un max complessivo di 18 m.) per particolari esigenze produttive e di stoccaggio, nel rispetto della volumetria massima realizzabile.
- **N° massimo piani fuori terra = 2** piani fuori terra
- **Rc = Rapporto massimo di copertura = 0,65** mq/mq di SF nel centro capoluogo
- **Dc = Distanza confini proprietà = 5,00** metri
- **Dz = Distanza confini di zona = 5,00** metri
- **D = Distanza tra edifici = 10,00** metri tra pareti e pareti finestrate
- **Vp = Verde privato di pertinenza = minimo 10% di SF.** È considerato tale anche quello scoperto, realizzato con pavimentazione permeabile ed almeno una essenza di alto fusto, preferibilmente autoctona, ogni 100 mq. così come definita dall'articolo 892 del Codice Civile. Tale area può coincidere con la superficie destinata a parcheggio privato di pertinenza. Non sono ammesse attività produttive a rischio di incidente rilevante. Negli interventi di nuova edificazione è obbligatoria la piantumazione di una fascia circostante il fabbricato, realizzata con essenze arboree preferibilmente autoctone; tale prescrizione, da individuarsi nella tavole degli elaborati progettuali, è condizione vincolante al rilascio del relativo titolo abilitativo. Tale fascia è computabile ai fini del parametro Vp (Verde privato di pertinenza).

L'area dovrà essere dotata di sistema di **depurazione acque di prima pioggia** esteso alle aree con presenza di autoveicoli..

Standard urbanistico delle aree a servizi di cui all'art. 21 della Lur 56/77 e s. m. ed i. è ripartito come segue: **nelle localizzazioni commerciali L2, 70% a parcheggio e 30% a verde;**

Ulteriori standards

- **Parcheggi privati di pertinenza:** 0,30 mq/mq di S.U.L., fatti salvi standards superiori richiesti in base alle norme e circolari regionali vigenti.

Attività professionali e imprenditoriali

- **Parcheggi pubblici: 0,50 mq/mq di S.U.L.**
- **Parcheggi privati di pertinenza: 0,3 mq/mq di S.U.L.**
- **Esercizio pubblico**
- **Parcheggi pubblici: 1 mq/mq di S.U.L.**
- **Parcheggi privati di pertinenza: 0,30mq/mq di S.U.L.**

Quanto non espressamente citato nel presente paragrafo non esclude il rispetto delle specifiche norme e vincolistiche generali del P.R.G.C., ove applicabili, anche nel caso dell'Ambito oggetto del P.U.C.

5 L'AMBITO DEL P.U.C.: LA LOCALIZZAZIONE “L2 – Strada Statale 231” – INQUADRAMENTO E PIANIFICAZIONE

5.1 Inquadramento

L'area compresa tra il rilevato della Superstrada (Variante alla S.S. 231) a ovest, Via Villafalletto a Sud, Via Ceresolia a nord viene identificata quale l'unica *Localizzazione Urbano Periferica L2* di Fossano. Ad Est la Localizzazione confina con una serie di aree produttive a loro volta attestantisi su Via Ghiglione e sulla Via Circonvallazione.

La localizzazione L2 è stata riconosciuta nell'ambito della *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).

La Localizzazione ha una superficie complessiva pari a circa 210.000 mq.

Secondo il Piano Regolatore l'area è individuata all'art. 53 “*Aree produttive di nuovo impianto*” nella fattispecie al comma 7 “*Opportunità e prescrizioni per singola area*” che prevede l'obbligo di S.U.E. di libera iniziativa esteso, parimenti alla normativa previgente, anche a singoli sub-comparti le cui perimetrazioni ricalcano il vigente.

Ai sensi della classificazione Acustica del territorio comunale, approvata dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 17 del 03.03.2004 l'area oggetto di P.E.C. è inclusa nella classe IV (*area di intensa attività umana*).

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.

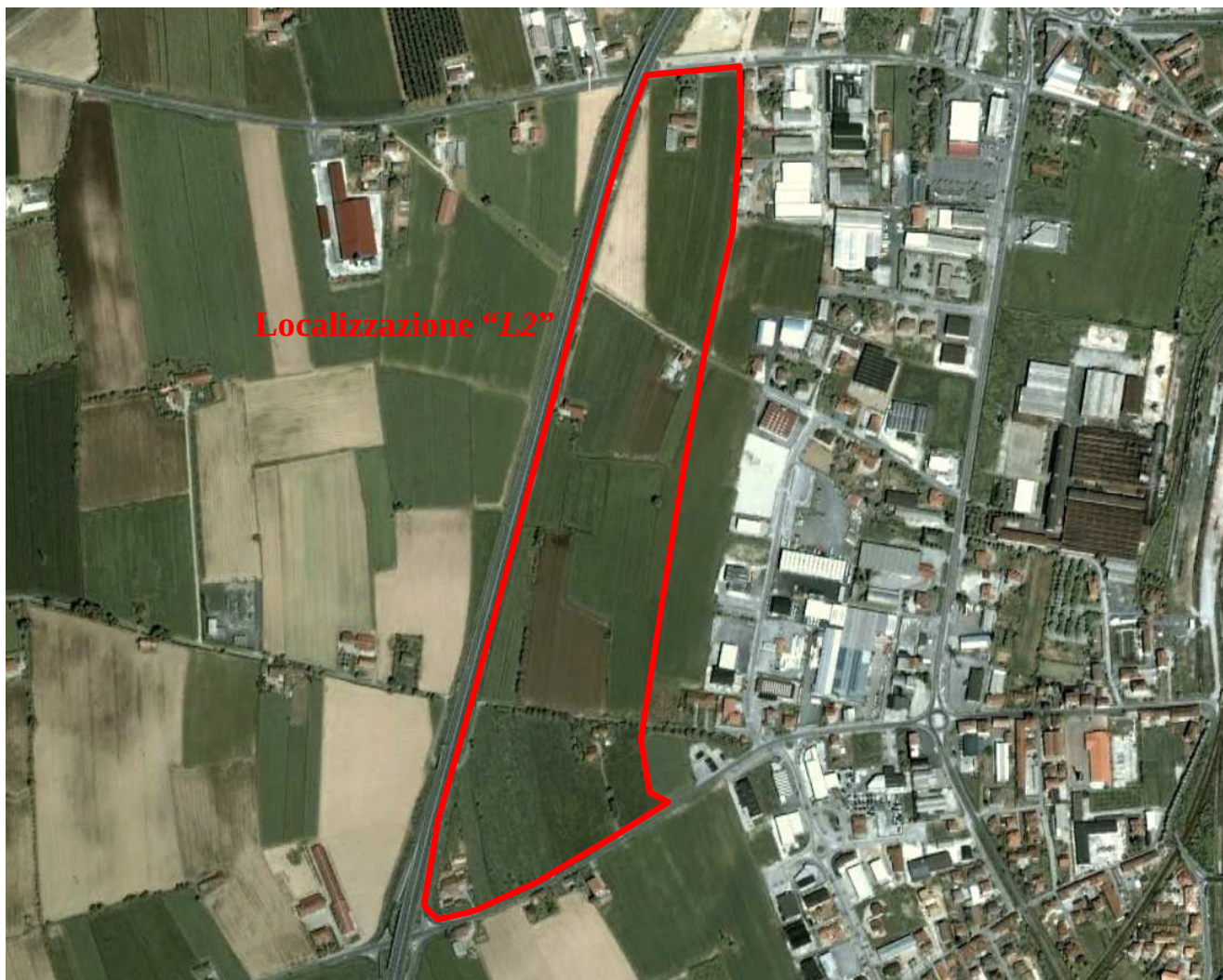
Si tratta di un ambito in posizione strategica rispetto alla struttura viabile perché interessato dalle principali dorsali dei flussi di traffico.

Sotto il profilo urbanistico le aree del P.U.C. sono classificate dal PRGC come “*Aree produttive di nuovo impianto*”, normate dall'53 delle N. di A..

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

L'ambito del P.U.C. attualmente è interamente destinata a coltivo con porzioni di terreno incolto. Al suo interno troviamo tre cascinali abitati e attivi e una cascina abbandonata di imminente demolizione denominata “*Cascina Bassa*” a margine di Strada Vicinale di S. Chiara. L'area si presenta pianeggiante ed è classificata dagli strumenti urbanistici vigenti quale area a potenziale vocazione commerciale.

All'interno dell'ambito è già stato approvato uno strumento urbanistico esecutivo P.E.C. per il comparto compreso tra Via Ceresolia e Via Pietragalletto ed è in corso di istruttoria un P.E.C. a destinazione commerciale per il comparto compreso tra Via Villafalletto e Strada Vicinale di Santa Chiara.



L'accessibilità all'area avviene da sud da Via Villafalletto, a sua volta direttamente collegata tramite svincolo con la superstrada esterna di Fossano, a nord dalla vie Pietragalletto e Ceresolia, direttamente collegate a Via Circonvallazione: quest'ultima è l'asse retto della porzione ovest di Fossano (oltre ferrovia) in quanto a sua volta connessa a nord con la S.S. 20 a Genola e a Sud con la S.S. 231 per Cuneo/Centallo e con la bretella che immette sull'autostrada A6 Torino-Savona.

Di seguito si descrivono le caratteristiche salienti degli assi stradali coinvolti nell'accessibilità alla Localizzazione.

- Via Villafalletto è una strada extraurbana secondaria a una corsia per senso di marcia e di buona capacità veicolare che collega Via Circonvallazione tramite intersezione a rotatoria, con lo svincolo con la tangenziale di Fossano e proseguendo, con i comuni di Villafalletto, Costigliole di Saluzzo, Busca, ecc.... ed è viabilità di accesso diretto all'aeroporto "Levaldigi".
- Via Ceresolia (S.P. 192) è una strada extraurbana secondaria a una corsia per senso di marcia e di discreta capacità veicolare in particolare nel tratto urbano, per poi divenire una strada di buona capacità nel tratto extraurbano, oltre il sottopasso alla tangenziale. Collega Via Circonvallazione tramite intersezione a "T" non regolata.
- Via Pietragalletto è praticamente una strada interpodereale molto stretta e non asfaltata nel tratto terminale.
- Via Circonvallazione (S.S. 28) è una ampia strada periferica ad una corsia per senso di marcia fiancheggiata da numerosi insediamenti produttivi e commerciali (unitamente a Via Torino, è compresa all'interno dell'Addensamento "A5" di Fossano).
Si è già accennato in precedenza dell'importanza di questo asse stradale che praticamente funge da collettore di tutte le principali direttrici convergenti su Fossano da Nord-ovest a Sud-ovest, nonché principale asse di collegamento con la bretella che conduce all'autostrada Torino-Savona.
- Tangenziale Ovest di Fossano (S.S. 231). Nata originariamente con l'intenzione di creare una circonvallazione che consenta alla importante S.S. 231 che unisce Cuneo e più in generale l'Alto Cuneese con Bra, Alba e il Roero di bypassare il centro urbano di Fossano, la Strada Extraurbana Principale nota come Tangenziale Ovest di Fossano è stata da sempre un asse decisamente sottoutilizzato a dispetto della potenzialità dell'infrastruttura, caratterizzata da due ampie corsie per senso di marcia ma da scarse intersezioni con la viabilità ordinaria, cosa questa che ne ha inibito l'utilizzazione: essa infatti oltre alle attestazioni a monte (borgata Santa Maria a nord e borgata Crocetta a sud) presenta solo due svincoli lungo l'asse, ovvero con la S.P. 165 "Reale" e con Via Villafalletto. La pianificazione comunale e sovra comunale prevede un migliore utilizzo della Tangenziale di Fossano mediante la creazione di nuovi svincoli con la viabilità ordinaria e soprattutto con l'ipotizzato prolungamento a nord fino all'autostrada A6 Torino Savona.



Veduta di Via Villafalletto e della porzione più a Sud dell'intera localizzazione L2



Veduta della Strada Vicinale di Santa Chiara



Bivio tra Via Villafalletto e Strada Vicinale di Santa Chiara



Veduta dell'intersezione a rotatoria tra Via Villafalletto e Via Circonvallazione



Veduta di Via Torino direzione Genola



Veduta di Via Circonvallazione dalla rotatoria con Via Torino



Veduta di Via Ceresolia in corrispondenza del punto in cui verrà ricavata la rotatoria di attestazione della nuova Dorsale che attraverserà tutto l'ambito del P.U.C.



Veduta di Tutto l'ambito del P.U.C. (Localizzazione L2) da Via Ceresolia



Veduta di Via Chiarini



Veduta di Via Pietragalletto



Veduta di Via Circonvallazione nei pressi della rotatoria con Via Villafalletto



Via Circonvallazione verso Nord

5.2 Previsioni di infrastrutturazione da PRGC nell'ambito della Localizzazione

Il piano regolatore vigente identifica all'interno e nell'intorno della Localizzazione gli interventi di potenziamento della viabilità esistenti necessari a garantire l'idonea "irrorazione veicolare" della Localizzazione commerciale e sia soprattutto per evitare fenomeni di sovraccarico sulla viabilità attualmente disponibile.

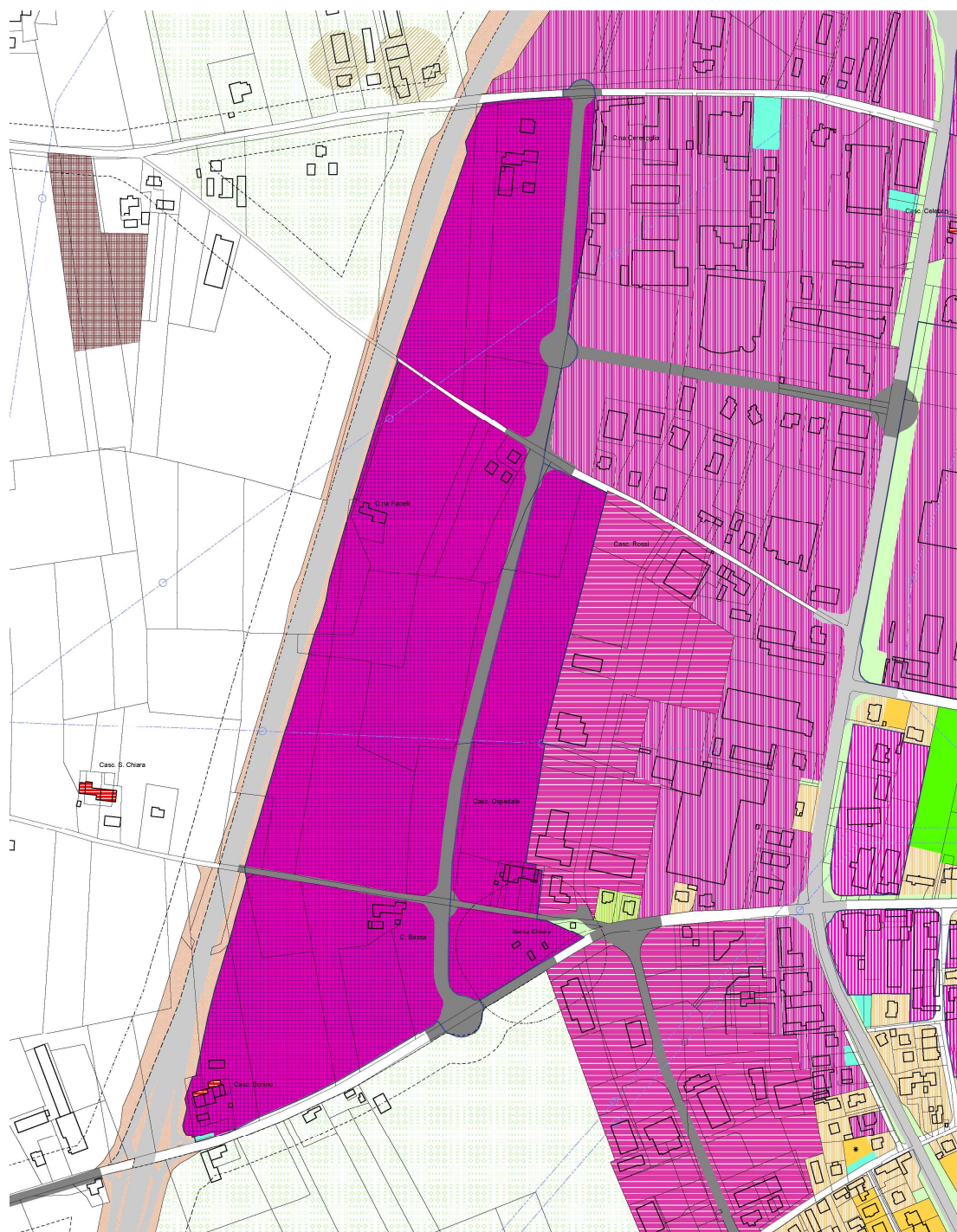
Il PRGC prevede sinteticamente:

1. La realizzazione di una dorsale di sostegno dell'intera Localizzazione L2 tra Via Villafalletto e via Ceresolia, parallela alla tangenziale di Fossano (e di conseguenza parallela a Via Circonvallazione);
2. Il potenziamento di Strada Vicinale di Santa Chiara nel tratto compreso tra l'intersezione con Via Villafalletto e il sottopasso alla Tangenziale;
3. Prolungamento di Via Bartolomeo Chiarini in modo da creare un collegamento tra la Dorsale predetta e Via Circonvallazione.
4. Realizzazione di rotatorie ad ogni intersezione tra le strade precitate ovvero:
 - tra Via Villafalletto e la nuova Dorsale;
 - tra Strada Vic. di Santa Chiara e la nuova Dorsale;
 - tra la nuova Dorsale e il prolungamento di Via Chiarini
 - tra la nuova Dorsale e Via Ceresolia
 - Tra Via Chiarini e Via Circonvallazione;

inoltre è previsto il potenziamento e ridefinizione dell'intersezione con via Pietragalletto.

Il PRGC prevede altresì il potenziamento dell'intersezione tra Via Villafalletto e Via N. Sasso, all'ingresso del comparto produttivo che si appoggia appunto su Via Sasso.

La ripartizione economica ed esecutiva di queste opere tra i vari comparti della Localizzazione commerciale e la disamina della configurazione di traffico attuale e "a progetto" sarà oggetto di approfondimento al Capitolo 7 "*PIANO ECONOMICO DI MASSIMA E RIPARTIZIONE DEGLI INTERVENTI*".



Stralcio di tavola di PRGC con in evidenza (in grigio) le opere infrastrutturali previste

5.3 Previsioni di infrastrutturazione da Progetto Unitario di Coordinamento – Addensamento Commerciale Extraurbano A5

Per la definizione ed il riconoscimento ai sensi della D.C.R. 59-10831 del 24/03/2006, dell'Addensamento Commerciale Extraurbano A5 che si snoda lungo Via Torino e Via Circonvallazione e che ha una superficie territoriale complessiva di comparto pari a 585182 mq.,

è stato redatto un Progetto Unitario di Coordinamento approvato con D.C.C. n°1 del 11/02/2008 nelle modalità espressa dalla D.D. 204 del 18/07/2007 *“Indicazioni di procedimento ai Comuni e alle Province ai fini del riconoscimento degli addensamenti commerciali extraurbani (arteriali) (A.5) e delle localizzazioni commerciali urbano-periferiche non addensate (L2)”*.

Si elencano di seguito i principali interventi proposti per migliorare l'impianto infrastrutturale e coordinare gli interventi in funzione del completamento dell'Addensamento A5:

- **Realizzazione di tre nuove rotatorie** - Si prevede la realizzazione di 3 nuove rotatorie 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. Una di queste 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. Altre due rotatorie permetteranno di connettere il P.U.C. con le vicine aree urbane e consentiranno quindi percorsi di ingresso ed uscita alternativi.
- **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. 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.
- **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.
- **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. 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.
- **I servizi ed il verde** - Vengono precisate le localizzazioni dei nuovi parcheggi nelle principali aree di completamento. 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.
- **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.

5.4 Previsioni di infrastrutturazione da Piano Esecutivo Convenzionato – Comparto “A3”

In data 22/03/2010 è stato presentato un progetto di P.E.C. inerente la trasformazione di parte dell'area oggetto del presente P.U.C. e pertanto compresa all'interno della Localizzazione: trattasi di una porzione pari a 50.439 mq. di superficie territoriale destinata ad ospitare insediamenti per lo più produttivi per max. 50.439 mq. di SLP, cessioni di aree per standard urbanistici e opere di viabilità. La destinazione compatibile per gli immobili in questo PEC è industriale, artigianale, deposito e commercio all'ingrosso.

Questo PEC interessa una superficie approssimativamente pari ad 1/4 dell'intero PUC e quindi dell'intera Localizzazione L2 e prevede la realizzazione delle seguenti opere a carico:

- Realizzazione del primo tratto Nord della nuova Dorsale portante dell'intera Localizzazione, nel tratto compreso tra Via Ceresolia e Via Pietragalletto.
- Realizzazione di una complanare alla Tangenziale di Fossano per tutto il tratto del comparto di P.E.C.;
- Realizzazione di due assi stradali trasversali di collegamento e di definizione di sub comparto;
- Realizzazione di una rotatoria tra la nuova Dorsale e Via Ceresolia;
- Realizzazione di una rotatoria tra la nuova Dorsale e Via Chiarini;
- Realizzazione di una complanare alla nuova Dorsale a servizio degli insediamenti esistenti a Est della Dorsale stessa.
- Realizzazione di sistema pedonale e aree verdi;
- Realizzazione di parcheggi a standard e pertinenziali;
- Realizzazione di reti idriche, fognarie, energia elettrica, pubblica illuminazione, telecomunicazione, ecc....

L'importo complessivo stimato delle opere di urbanizzazione a carico del comparto soggetto a P.E.C. è pari a 1.084.224,57 €.

Si tratta di interventi tutti coerenti con la pianificazione Comunale e Sovracomunale e con le destinazioni d'uso previste per l'area.

5.5 Previsioni di infrastrutturazione da Piano Esecutivo Convenzionato – Parco Commerciale Via Villafalletto

Il Comparto del P.U.C. posto fra Via Villafalletto e Strada vicinale di Santa Chiara, di Superficie Territoriale complessiva pari a mq 44.903, quindi pari a circa 1/4 dell'intera area di P.U.C. è da tempo oggetto di studi volti a trasformare questa porzione di territorio in comparto a vocazione commerciale: si sono susseguiti da circa un decennio, e sono tuttora in corso, vari iter istruttori di diversa natura (PEC, Istanze per Autorizzazioni Commerciali Regionali, Valutazioni di Impatto Ambientale, ecc....) e contemporaneamente l'area passava di proprietà tra varie Società di sviluppo e promozione.

5.5.1 Iter storico di sviluppo del Comparto – Via Villafalletto/Str. Vic. di S. Chiara

Di seguito si riassume l'iter di sviluppo del comparto menzionato.

La Società *Fossano Futura S.r.l.* presentava in data 03.06.2003 (prot. n. 14822) istanza per l'accoglimento di Piano Esecutivo Convenzionato, cui è stato affidato il n. 40, e di seguito, con comunicazione del 23.06.2003 (prot. n. 17339) richiedeva l'archiviazione della stessa.

La stessa Società *Fossano Futura S.r.l.* ha presentato istanza per ottenimento di autorizzazione amministrativa, prevedendo la realizzazione di una Grande Struttura di vendita a tipologia di un Centro commerciale Classico G – CC2, sottoposto all'approvazione della Conferenza dei Servizi di cui all'art.9 del D. Lgs. n.114 del 31/3/1998 così come recepito dalla L.R. 28/99 e s.m.i., che la Conferenza dei Servizi tenutasi in data 25/05/2004, con Deliberazione del 01/06/2004 n° 6958/17.1, ha accolto la richiesta di autorizzazione amministrativa per l'attivazione di un centro commerciale classico (tipologia G – CC2) della superficie complessiva di mq 17.124 ed una superficie di vendita di mq 8.286, nel rispetto di tutte le prescrizioni indicate che vengono riportate nella presente convenzione.

Con la Determina Dirigenziale n° 136 del 14/06/2004, a seguito della Conferenza dei Servizi, relativa alla L.R. n°40/1998 – Fase di Verifica della procedura di V.I.A., il progetto per la realizzazione di centro commerciale in questione è stato escluso dalla Fase di Valutazione a condizione che il Progetto definitivo recepisca tutte le prescrizioni e indicazioni in essa elencate che vengono riportate per estratto nella presente convenzione.

In data 18 luglio 2007 (prot. n. 24944) veniva nuovamente richiesto l'avvio del procedimento per l'approvazione del medesimo P.E.C.

In data 24.01.2008 veniva comunicato al Comune di Fossano (prot. n. 2712) la cessione della piena proprietà dell'area oggetto di intervento alla Società DIMAR S.p.A..

La società DIMAR S.p.A., per dare esito alla procedura conseguente dovrà formalmente rinunciare alle autorizzazioni conseguite.

5.5.2 Previsioni del nuovo PEC – Comparto – Via Villafalletto/Str. Vic. di S. Chiara

In forza di tale decisione la nuova Proprietà, ha presentato al Comune di FOSSANO una nuova proposta di Piano Esecutivo Convenzionato (P.E.C. n° 40/2011 Var. n° 1 protocollato presso il Comune di Fossano in data 08/04/2011 con n° 11449 ed attualmente in fase istruttoria) con i seguenti parametri:

Superficie Territoriale di mq **44.902** di cui:

Superficie Coperta a progetto di PEC: circa mq. **12.900**;

Superficie Lorda a progetto: circa mq **11.900**

Il PEC prevede per questo comparto la realizzazione delle seguenti opere di urbanizzazione primaria:

- completamento rotatoria oggi a sistemazione provvisoria fra via Circonvallazione e via Villafalletto;
- costruzione pista ciclopedonale su via Villafalletto;
- sistemazione intersezione fra via Villafalletto e via Sasso;
- sistemazione intersezione fra via Villafalletto e via Santa Chiara;
- sistemazione area esterna cappella di Santa Chiara;
- adeguamento via Villafalletto a strada urbana categoria E con piste ciclopedonali;
- adeguamento strada vicinale di Santa Chiara;
- costruzione di due nuove rotatorie e primo tratto della Dorsale portante dell'intero P.U.C. ,
- integrazione ed adeguamento sottoservizi vari.

Per quello che riguarda l'allargamento di strada vicinale di Santa chiara e la rotatoria tra la medesima e il primo tratto della Dorsale, in considerazione del fatto che queste infrastrutture rimarrebbero a servizio anche delle aree adiacenti a nord della strada vicinale, se ne propone la

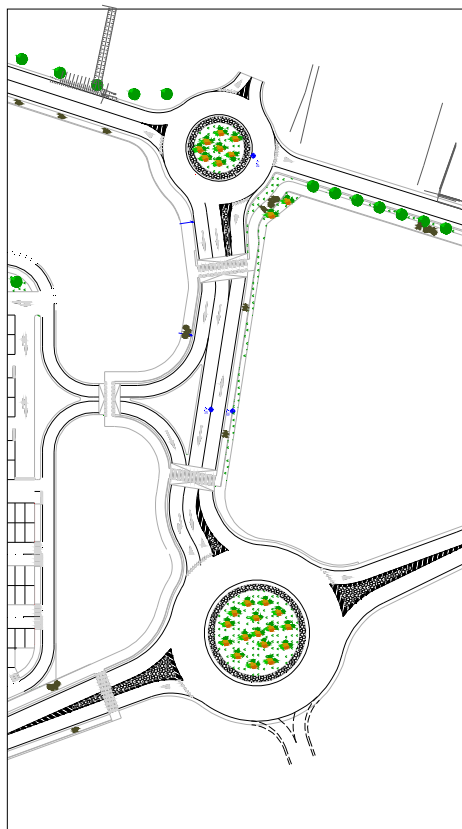
equa divisione dell'onerosità tra il Comparto oggetto del PEC e il comparto di futuro sviluppo a nord di strada vicinale di Santa Chiara.

Il PEC inoltre prevede:

- la costruzione di aree verdi pubbliche;
- la costruzione di parcheggio pubblico;
- la costruzione di reti varie a servizio dell'area in asservimento ed in proprietà privata (fognatura nera e bianca, acquedotto irrigazione, reti ENEL, IP, telecom, gas).
- la realizzazione dei parcheggi privati e delle aree a verde privato (pertinenziale ed aiuole varie).
- l' ammodernamento di tutti gli accessi privati siti lungo la Via Villafalletto tra la nuova rotatoria e lo svincolo con la tangenziale, contestualmente alla risistemazione della strada stessa.

5.5.3 Variante Viabilità di accesso al Comparto A1

Per quello che riguarda l'accessibilità al Sub-comparto A1 è prevista da P.E.C. in itinere una viabilità di accesso che preveda la svolta attorno alla rotatoria tra la Dorsale e Strada Vicinale di Santa Chiara, come meglio specificata nel dettaglio che segue:



Questa impostazione è sicuramente funzionale soprattutto in previsione dello sviluppo futuro del Subcomparto A2; tuttavia non è l'impostazione più idonea al Subcomparto A1 in quanto tale poichè obbliga la clientela ad un allungamento oltremodo dei percorsi in ingresso.

5.6 *Piano Urbano del traffico (P.U.T.)*

L'approvazione del P.U.T. risale al 1997.

La classificazione funzionale (o gerarchica viaria) per la rete stradale del Comune di Fossano, operata dal Piano Urbano del Traffico, individua l'asse della S.S. 28, in prossimità dell'area di intervento, quale strada principale di traffico interurbano (tipo D): si tratta di strade di scorrimento e di collegamento principale (che in qualche tratto possono anche attraversare zone abitate). La via Villafalletto è invece classificata come strada di collegamento locale (strada principale urbana o di quartiere – tipo E).

Le indagini svolte sui carichi di traffico e le velocità hanno consentito al P.U.T. di individuare i tratti e i nodi in cui si registravano conflitti richiedendo interventi di moderazione del traffico.

Lo schema tratto dalla “Carta dei problemi per le strade principali” del P.U.T. individua i maggiori problemi riscontrati sulla viabilità principale di Fossano. Essi si identificano come:

- nodi incidentogeni
- eccessiva velocità dei veicoli
- effetto barriera, ovvero difficoltà di attraversamento per i pedoni
- mancanza di facilità per i pedoni (marciapiedi e passaggi coperti)
- situazioni di ingresso poco chiare, scarsa riconoscibilità del tessuto urbano

Gli obiettivi del Piano per le strade principali di traffico interurbano sono:

- la sistemazione delle intersezioni con la realizzazione di rotonde in modo da eliminare la semaforizzazione in corrispondenza degli incroci sulle vie principali
- la creazione di un effetto “porta” agli ingressi dell’abitato
- la fluidificazione dello scorrimento, provvedendo nel contempo alla diminuzione della velocità istantanea dei veicoli
- il miglioramento della sicurezza

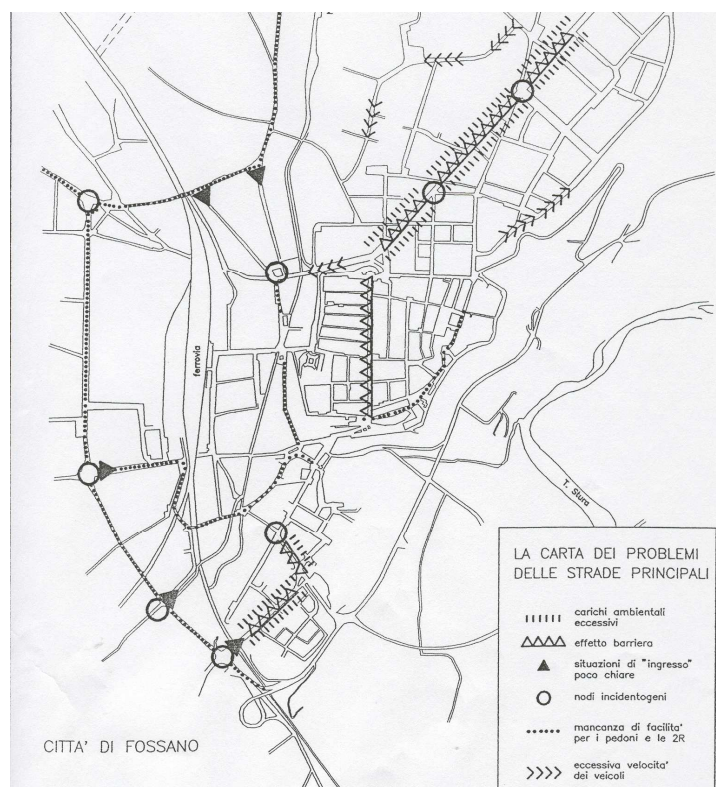
Gli obiettivi sopra elencati permettono altresì di migliorare l’attrattività degli assi esterni evitando che un traffico parassita di attraversamento interessi le strade urbane, poco adatte a sopportare flussi di traffico intensi.

In generale, il Piano Urbano del Traffico di Fossano suggerisce e prescrive alcuni accorgimenti alla viabilità attuale al fine di rendere più fluido il flusso veicolare transitante all’interno del paese ed allo stesso tempo garantire condizioni di sicurezza al traffico pedonale. Lo strumento urbanistico non pone vincoli specifici alla configurazione della viabilità sull’area interessata dal progetto, tuttavia, per rispondere all’obiettivo della sistemazione delle intersezioni incidentogene.

Con la sistemazione dei nodi tra Via Circonvallazione e Via Torino (S.S.28) e tra Via Circonvallazione e Via Villafalletto, il P.U.T. si pone come obiettivo anche la creazione di un “effetto porta” ovvero di una risistemazione complessiva di tutti quei nodi che costituiscono il passaggio dalle aree agricole extraurbane al centro urbano.

E’ bene specificare comunque che gli interventi del P.U.C, unitamente ai nuovi interventi terziari e residenziali che sono in atto o sono previsti lungo l’asse di via Villafalletto, determineranno un arretramento della “porta” ovest di Fossano da via Circonvallazione allo svincolo con la tangenziale ovest di Fossano.

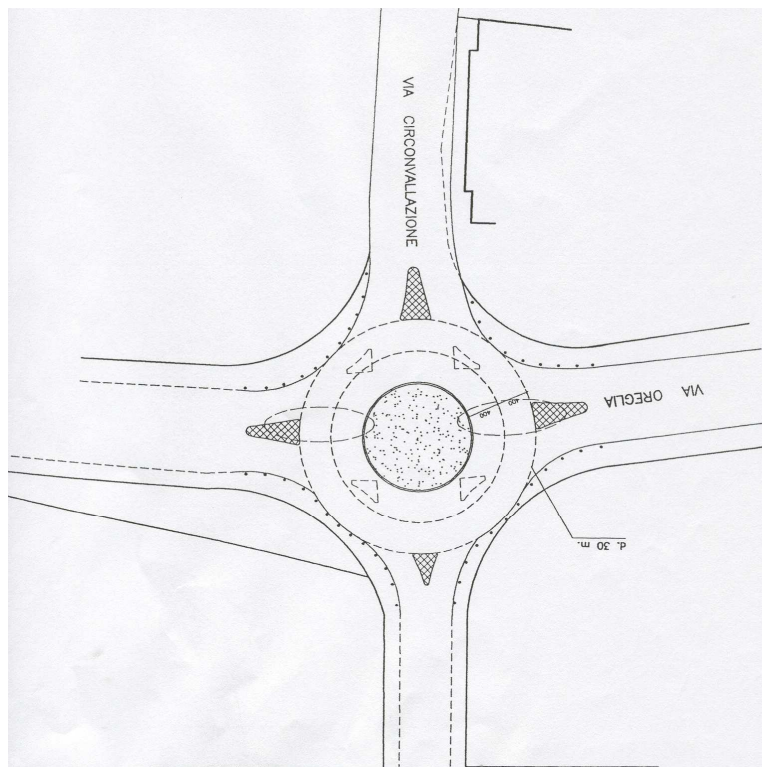
Come si evince dalle tavole del P.U.T. che seguono, particolare attenzione è posta nel sistemare e potenziare l'anello che circonda il centro storico (da nord: Via Marene, Via Frascaia, Via Torino, Via Circonvallazione, Via Mondovì). Gli interventi proposti dal P.U.C. sono coerenti con gli indirizzi del Piano Urbano del Traffico (in particolare per quello che riguarda la definizione della rotatoria tra Via Circonvallazione e Via Villafalletto).



Estratto del P.U.T. – Principali problematiche sugli assi stradali



Estratto del P.U.T. – Individuazione dei nodi di intervento



Estratto del P.U.T. – Proposta di risoluzione del nodo tra Via Circonvallazione e Via Villafalletto

5.7 Piano di Zonizzazione Acustica

Il Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Fossano è stato approvato con D.C.C. n. 17 del 3/3/2004. Esso suddivide il territorio in 6 classi, ognuna caratterizzata da limiti acustici, a seconda della sua vocazione urbanistica (dalla classe I, aree particolarmente protette quali ospedali e scuole, alla classe VI, zone esclusivamente industriali). Entro tali classi le attività suscettibili di produrre rumore devono rispettare tre tipi di limitazione acustica nei confronti del rumore rivolto verso l'esterno:

Limite di emissione: il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa (solitamente si misura a filo della proprietà);

Limite di immissione: il valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente esterno;

Limite di immissione differenziale: la differenza tra il rumore "di fondo" (ad attività ferma) ed il rumore "ambientale" (ad attività in funzione). Rappresenta in sintesi il disturbo provocato da un'attività rumorosa.

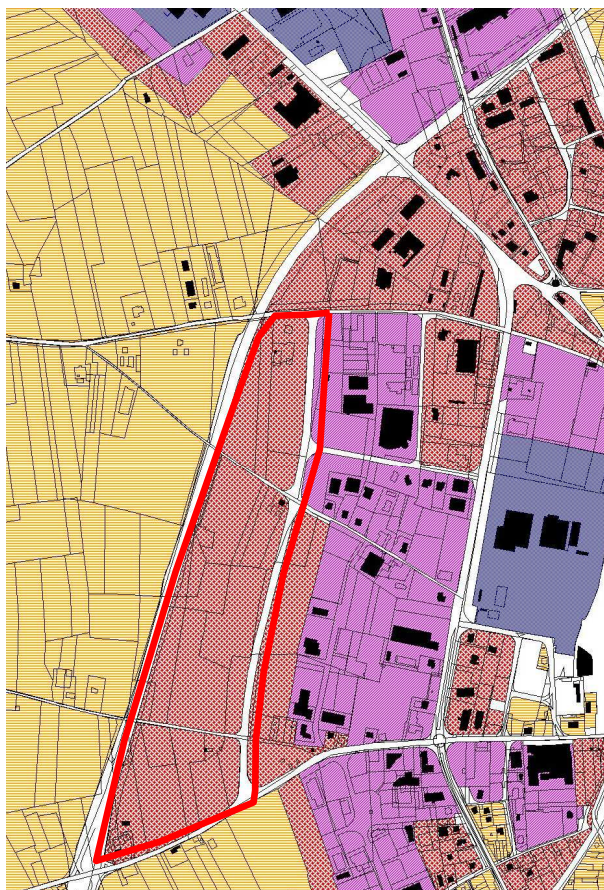
I limiti di immissione ed emissione sono variabili e suddivisi in diurni (dalle 6 alle 22) e notturni (dalle 22 alle 6). Questi limiti, inoltre, si considerano "in continuo", ossia come media delle emissioni sonore nel periodo diurno e notturno.

Il limite di immissione differenziale è stabilito in 3 dB (notturno) e 5 dB (diurno) ed è di natura "istantanea" ossia in linea di principio basta lo sfioramento per brevi periodi a causare.

5.7.1 La Zonizzazione Acustica: l'ambito del P.U.C.

Da quanto emerge dall'analisi della pertinente tavola di zonizzazione acustica del Comune, si evince che l'area oggetto di P.U.C. è identificata, coerentemente con la destinazione urbanistica e commerciale prevista, come "Area ad intensa attività umana – CLASSE IV" ed è per buona parte circondata da aree a destinazione produttiva classificate dalla Zonizzazione Acustica quali "Aree prevalentemente Industriali – Classe V".

Si allega di seguito lo stralcio della tavola di zonizzazione acustica del territorio comunale.



Estratto del Piano di Zonizzazione Acustica

Classe acustica	Limiti di immissione [dB(A)]	
	Periodo diurno	Periodo notturno
I	50	40
II	55	45
III	60	50
IV	65	55
V	70	60
VI	70	70

5.8 Atti di pianificazione comunale integrativi: La Valutazione “EX ANTE”.

5.9 Analisi del sistema distributivo

Dall’analisi del sistema distributivo del bacino gravitazionale emerge che il Comune di Fossano, pur essendo considerato un Comune Polo della Rete Primaria, ai sensi della D.C.R. 59-10831, ha una struttura distributiva tradizionale caratterizzata dalla presenza di numerosi esercizi di vicinato alimentari ed extra-alimentari e da pochi punti vendita di media/grande struttura. Come dimostrato nei paragrafi precedenti tali caratteristiche strutturali hanno limitato lo sviluppo dell’offerta, che ad oggi presenta una rete commerciale che soffre della mancanza delle insegne specializzate nelle principali merceologie: *Bricolage/Tempo libero, Calzature ed Infanzia/Bambino* e della dimensione medio-piccola dei punti vendita dell’Arredamento/Casalinghi, Abbigliamento, Elettronica di Consumo.

La limitata diversificazione merceologica ha causato un disequilibrio tra domanda e offerta con la conseguente perdita di competitività a favore dei comuni con una rete distributiva strutturata come quella di Genola o realtà extra-bacino come l'Outlet Mondovicino a Mondovì. Tale contesto sfavorevole causa l'effetto di dispersione commerciale ovvero la perdita dei consumi attratti da altri poli commerciali e considerevole aumento del *“Pendolarismo Commerciale”* con conseguenti dannose ricadute sul sistema viario in termini di congestione, inquinamento e rumore.

Per ridurre questo effetto occorre sviluppare la Localizzazione L2 e porre le condizioni per creare un Parco Commerciale che abbia le condizioni strutturali per ri-localizzazione di attività già presenti all'interno del comune di Fossano e di ospitare nuove attività specializzate nelle merceologie mancanti.

Un'ulteriore ricaduta positiva legata al sorgere di nuove superfici di vendita e allo sviluppo di nuove merceologie extralimentari, mancanti nel comune di Fossano, è il miglioramento del servizio reso ai consumatori che gioveranno della concorrenza commerciale nel bacino tra le imprese concorrenti dislocate nei vari comuni del bacino gravitazionale.

6 LA RETE VIARIA ATTUALE E A PROGETTO - IMPATTO SULLA VIABILITÀ

6.1 Premessa

Per l'esposizione delle tematiche legate alla viabilità e i relativi argomenti ad essa strettamente connessi (flussi di traffico attuali e indotti dal progetto, livelli di servizio delle strade, ecc...), si rimanda all'allegato "*VALUTAZIONE DI IMPATTO SULLA VIABILITÀ*" allegato.

Gli obiettivi dello studio sono la verifica dei flussi veicolari, delle code, dei livelli di servizio, dei tempi d'attesa e della capacità residua sulle varie attestazioni e incroci, attuali e in progetto, non solo della viabilità limitrofa l'area di intervento ma estesa all'intero sistema stradale appartenente all'area di studio.

Lo *Valutazione di Impatto sulla Viabilità* redatta ai sensi dell'art.26 della DCR n.59 – 10831/2006 (si è impiegata la normativa commerciale di analisi del traffico trattandosi di una Localizzazione commerciale), è finalizzata alla definizione e all'analisi dello scenario di traffico attuale e "*a progetto*" ovvero in quella situazione che vede da un lato l'aumento di flussi veicolari derivanti dall'indotto degli insediamenti possibili nell'ambito del P.U.C. ma dall'altro vede anche la realizzazione di nuove arterie veicolari, l'ampliamento degli assi esistenti e la razionalizzazione delle intersezioni.

Degli interventi previsti all'interno dell'ambito del P.U.C. si è già ampiamente trattato nel Capitolo precedente.

6.2 Scenario a progetto: stima veicoli indotti

L'ambito del P.U.C. è suddiviso in n° 3 Sub-ambiti:

- **Subambito A1: Area tra Via Villafalletto e strada Vicinale di Santa Chiara**

E' l'area con PEC attualmente in itinere che prevede la realizzazione di un Parco Commerciale su un territoriale di **44.902 mq.**, una Superficie Lorda a progetto è di **11.884 mq**; l'indice di Utilizzazione territoriale è pari a **0.26mq./mq.** mentre l'indice di utilizzazione Fondiaria è pari a **0.48mq./mq.**

- **Subambito A2: Area tra Strada Vicinale di Santa Chiara e Via Pietragalletto**

Subambito il cui sviluppo è subordinato a formazione di Strumento Urbanistico Esecutivo. Superficie territoriale pari a circa **102.000 mq.**

- **Subambito A3: Area tra Via Pietragalletto e Via Ceresolia**

Area con PEC produttivo approvato su un territoriale pari a **50.439 mq.** e un l'indice di utilizzazione Fondiaria è pari a **1.48mq./mq.**

I sub ambiti A1 e A3 hanno delle tipologie funzionali (commerciali e produttive) già ben definite per cui è possibile ottenere dai rispettivi PEC gli indotti veicolari potenziali, che vengono trattati nei paragrafi seguenti.

6.2.1 Stima Indotti – SUBAMBITO A1

Subambito A1: tipologie commerciali di tipo M-CC e M-SE che generano ipoteticamente un flusso di veicoli indotti/ora pari a 606 veicoli/ora (valore indicativo).

6.2.2 Stima Indotti – SUBAMBITO A2

Per il sub ambito A2 si ipotizza uno sviluppo di natura prevalentemente commerciale.

Per la stima dei veicoli indotti è necessario ipotizzare quale possa essere la capacità edificatoria del Sub- ambito:

Considerando che il Subambito A1 genera, a seguito delle dismissioni, asservimenti e soddisfacimenti di standard e fabbisogni, un indice di utilizzazione territoriale pari a 0.26 mq./mq. (con un edificio a destinazione alimentare e mista), è lecito applicare al Subambito A2 un indice di utilizzazione territoriale pari a **0.30 mq./mq.** in considerazione del fatto che nel Subambito A2 non si prevedano altri insediamenti alimentari e misti (ad alto fabbisogno di standard a parcheggio).

Pertanto applicando i dati quantitativi sopramenzionati si ottiene:

- SUL massima ipotizzata: $102.000 \text{ mq.} \times 0.30 = 30.600 \text{ mq.}$
- aree per servizi: $30.600 \times 100\% = 30.600 \text{ mq.}$
- aree per parcheggi pubblici: $30.600/2 = 15.300 \text{ mq.}$
- aree per parcheggi privati: $30.600 \times 3/10 = 9.180 \text{ mq.}$
- posti auto: $\text{mq } 15.300 \text{ (parch. pubblico)} + 9.180 \text{ (parch. privato)} / 26 \text{ mq. per p.a.}$
 $= 24.480/26 = 942 \text{ posti auto}$
- flusso veicoli indotto: $942 \times 1,2 = \textbf{1130 veic./ora (valore indicativo).}$

6.2.3 Stima Indotti – SUBAMBITO A3

Sub ambito A3: tipologia capannoni produttivi per una S.U.L. massima di 50.439mq.

Il PEC approvato nel sub comparto A3 non riporta stime in merito al traffico generato dall'insediamento produttivo, tuttavia il calcolo dei flussi veicolari indotti dagli insediamenti produttivi previsti si potrebbe basare sui valori di superficie lorda di pavimento *insedianda* in progetto, considerando un fabbisogno di posti auto da realizzare a standards pari al 50% della slp complessiva:

- SUL max insediabile: 50.439 mq
- Aree per parcheggi pubblici: $50.439 / 2 = \mathbf{25.220\text{ mq}}$
- Aree per parcheggi privati: $50.439 \times 3 / 10 = 15.132\text{ mq}$
- Posti auto: $\text{mq } \mathbf{25.220} + \text{mq } 15.132 / 26\text{ mq per p.a.} = \mathbf{40.352} / 26 = \mathbf{1552}$ posti auto

Secondo il progetto preliminare di PEC e i calcoli sopra riportati il fabbisogno di parcheggi sarebbe soddisfatto interamente a raso, pertanto si dovrebbero avere circa **1552** p.a. complessivi realizzati.

Da qui si possono ipotizzare due condizioni:

- o L'intervallo orario identificato consente di ipotizzare che in genere nell'ora di punta del giorno di maggior afflusso di utenza commerciale (venerdì, sabato dalle 17.00 alle 19.00), in funzione del tipo di insediamento produttivo, si abbiano unicamente flussi veicolari in uscita;
- o Il flusso veicolare indotto su sistema viabilistico a progetto nell'intervallo orario verificato, sulla base di approfondimenti e indagini precedentemente realizzate, è ipotizzabile pari al **30% del fabbisogno complessivo di posti auto** da soddisfare.

In conclusione si può ipotizzare di immettere sul sistema viabilistico a progetto un flusso veicolare di circa **489 veic./ora (valore indicativo)** verificato unicamente in uscita dalle aree produttive e ripartite su sistema viabilistico analizzato.

6.2.4 Stima Indotti – FLUSSI INDOTTI – AMBITO P.U.C.

Il flusso veicolare indotto sopra ipotizzato rappresenta una stima in eccesso, di carattere prudenziale, tuttavia, se sommato a quanto ipotizzato per l'Addensamento A5 conduce ad un incremento di flussi particolarmente significativo sul sistema viabilistico attuale e a progetto

nella Localizzazione L2 (per gli approfondimenti in merito alle verifiche e analisi dei volumi di traffico su sistema viabilistico attuale e a progetto si rimanda alla consultazione dell'allegata *Valutazione di Impatto sulla Viabilità*).

L'assetto viabilistico appare l'elemento più delicato dell'organizzazione complessiva dell'area e quindi quello su cui intervenire adeguatamente.

6.3 Valutazione delle previsioni

Si sintetizzano di seguito le conclusioni a cui è giunto lo *Valutazione di Impatto sulla Viabilità*.

Il flusso veicolare indotto calcolato, nel paragrafo precedente conduce ad un incremento di flussi particolarmente significativo sul sistema viabilistico attuale e a progetto nella Localizzazione L2 pari a **2985 v/h in uscita e 2496 v/h in ingresso** (che diventano 2225 v/h in uscita e 1736 v/h in ingresso, per la sola Localizzazione L2) ma rappresenta una stima sicuramente prudentiale per eccesso.

I flussi indotti dai Sub-comparti commerciali sono stati comunque abbattuti del 30% nello scenario finale ovvero quello che prevede l'attivazione e messa a regime di tutti i Sub-comparti a destinazione commerciale, questo per logica motivazione dettata dalla concorrenza interna agli stessi: buona parte dei veicoli che graviteranno sul Sub-comparto A2 provengono direttamente dal Sub-comparto A1 e viceversa: per cui in questo caso non è lecito che gli stessi vengano conteggiati due volte.

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.

Tuttavia occorre precisare che il considerevole apporto di veicoli indotti che si stimano gravitare da e verso l'ambito del P.U.C., nello stato a progetto finale (a Localizzazione satura) va per buona parte **considerato in un ottica di sostituzione e non di incremento in senso assoluto.**

Il Comune di Fossano infatti, pur essendo considerato un Comune Polo della Rete Primaria, ai sensi della D.C.R. 59-10831 in realtà è sempre stato caratterizzato da uno scarso sviluppo della rete commerciale a discapito di comuni contermini: Savigliano e soprattutto Mondovì hanno sviluppato nel tempo grandi concentrazioni commerciali polarizzanti e anche il comune di Genola, pur considerato “*comune minore*”, ha sviluppato nel tempo forti concentrazioni commerciali, addirittura maggiori rispetto al comune di Fossano.

L'intenzione di rafforzare la centralità di Fossano rispetto ai comuni contermini, razionalizzando l'Addensamento A5 e sviluppando la Localizzazione L2, consente di ristabilire l'equilibrio tra le varie polarizzazioni commerciali: **la prima conseguenza di questo spostamento del baricentro dell'offerta commerciale è la diminuzione del cosiddetto pendolarismo commerciale** da Fossano verso Genola, Savigliano o Mondovì.

Questa externalità positiva ha come conseguenza una **riduzione dei flussi di traffico** attualmente rilevabili, in particolar modo su assi di connessione e grande comunicazione quali Via Circonvallazione e Via Torino (S.S. 28).

Lo sviluppo dell'ambito del P.U.C. genererebbe anche una rilocalizzazione di attività già presenti in maniera casuale all'interno del comune di Fossano che potrebbero andare ad insediarsi in un polo “forte”, infrastrutturato ad-hoc e di sicuro richiamo dal punto di vista commerciale.

Pertanto la creazione di una nuova polarità all'interno del Comune di Fossano non farebbe altro che indirizzare la potenziale clientela, che attualmente si dirige fuori dal comune, all'interno del comune di Fossano, instaurando l'equilibrio tra i polo commerciali che nel tempo si era perso.

Non è pertanto lecito affermare che l'attuarsi degli interventi nell'ambito del P.U.C. vada a generare un incremento di traffico quanto piuttosto di un reindizzamento dello stesso verso un'area concentrata a forte richiamo.

Si rendono in ogni caso necessari gli interventi di potenziamento e ampliamento della viabilità prevedendo una rete locale che sia in grado di smistare e distribuire i flussi indotti stimati, in un comprensorio piuttosto localizzato. Di ciò si è già trattato nel precedente **Capitolo 5**. E' auspicabile infine che l'ambito del P.U.C. venga dotato, sia su iniziativa autonoma, sia su iniziativa comunale, di sistemi di trasporto pubblico. E' necessario altresì prevedere il rafforzamento dell'uso di sistemi di trasporto alternativi all'automobile (potenziamento delle piste ciclopeditoni).

6.4 Dotazioni di parcheggi e Standard Urbanistici

Tutti gli standard a parcheggio e a verde dovranno essere assolti nell'ambito delle aree a servizi ricomprese nel perimetro degli strumenti urbanistici esecutivi o dei permessi di costruire convenzionati, in applicazione alle NTA del P.R.G.C. vigente, al Regolamento Edilizio, all'art. 21 della L.U.R. n° 56/77 e all'art. 25 della D.C.R. 59-10831 del 24/03/2006.

Ogni lotto funzionale dovrà soddisfare in linea di massima gli standard al suo interno.

Potrà essere prevista la monetizzazione di aree a standard eventualmente non reperibili all'interno dei singoli lotti, previa approvazione da parte dell'Amministrazione Comunale o il reperimento degli standard all'interno dei lotti adiacenti (interni all'ambito del P.U.C.) qualora ne abbiano in esubero.

Complessivamente gli standard devono essere soddisfatti all'interno di ogni Subcomparto (A1, A2 e A3).

7 PIANO ECONOMICO DI MASSIMA E RIPARTIZIONE DEGLI INTERVENTI

Si riassumono di seguito gli interventi previsti all'interno dell'ambito del P.U.C., ripartendoli per ogni Subambito, come meglio descritti al **Capitolo n° 5**.

Si rammenta a tal proposito che il Subambito A2, a causa della sua notevole estensione, è stato suddiviso in due Subambiti A2.1 e A2.2.

7.1 Opere Pubbliche a carico del Subambito A1

Il S.U.E. per l'utilizzazione urbanistica e trasformazione di questo subambito del P.U.C. individuerà i sedimi che andranno dismessi gratuitamente per la realizzazione delle infrastrutture che di seguito si descrivono:

- completamento rotatoria oggi a sistemazione provvisoria fra via Circonvallazione e via Villafalletto;
- costruzione pista ciclopedonale su via Villafalletto;
- sistemazione intersezione fra via Villafalletto e via Sasso;
- sistemazione intersezione fra via Villafalletto e via Santa Chiara;
- sistemazione area esterna cappella di Santa Chiara;
- adeguamento via Villafalletto a strada urbana categoria E con piste ciclopedonali;
- adeguamento strada vicinale di Santa Chiara;
- costruzione di due nuove rotatorie e primo tratto della Dorsale portante dell'intero P.U.C.
- integrazione ed adeguamento sottoservizi vari e realizzazione nuova rete di illuminazione pubblica a basso consumo.

Il tratto di strada Vic. di S. Chiara oltre la rotatoria verrà realizzato a carico del Subambito A1

Si stima che l'esecuzione delle opere a carico del Subambito A1 sia così definita:

- Viabilità e verde annesso (15.142 mq.)

- Marciapiedi e piste ciclopedonali (5096 mq.)

(superfici indicative).

Importo lavori stimato.....1.525.945,20 €

7.2 Opere Pubbliche a carico del Subambito A2.1

Il S.U.E. per l'utilizzazione urbanistica e trasformazione di questo subambito del P.U.C. individuerà i sedimi che andranno dismessi gratuitamente per la realizzazione delle infrastrutture che di seguito si descrivono:

- Prolungamento della Dorsale nel tratto tra la rotatoria con St. Vic. di S. Chiara e la rotatoria intermedia tra il Subambito A2.1 e il sub ambito A2.2; tale dorsale sarà affiancata da pista ciclabile.
- Realizzazione della strada di separazione tra il Subambito A2.1 e il Subambito A2.2 (ripartita economicamente al 50% tra i due);
- Realizzazione della complanare alla tangenziale S.S.231, a doppio senso di marcia tra Str. Vic. di S. Chiara e la strada di separazione tra il Subambito A2.1 e il sub ambito A2.2;

Come descritto al Par. 7.2, rientreranno a carico del Subambito A2.1

- la contribuzione economica per la realizzazione del tratto di strada Vic. di S. Chiara oltre la rotatoria (che verrà realizzato materialmente del Subambito A1);
- la contribuzione economica per la realizzazione della rotatoria su Str. Vic di S. Chiara (che verrà realizzata materialmente dal Subambito A1).

Inoltre è prevista la realizzazione a carico del Subambito A2 (sia A2.1, sia A2.2) del prolungamento di Via Chiarini tra l'attestazione attuale e la Rotatoria sulla Dorsale, la risistemazione della stessa tra Via Circonvallazione e l'attestazione attuale e la realizzazione della rotatoria a progetto tra Via Circonvallazione e Via Chiarini. La realizzazione materiale di questa rotatoria sarà a carico del primo tra i due Subambiti A2.1 o A2.2 che inizia parte con lo sviluppo ma la ripartizione economica finale dovrà essere equamente a carico di entrambi i Subcomparti A2.1 e A2.2. **ciò non in ossequio alle previsioni di Piano Regolatore bensì in considerazione della risoluzione delle esternalità negative insite nell'attivazione di un'attività commerciale**

Si stima che l'esecuzione delle opere a carico del Subambito A2.1 sia così definita:

- Viabilità e verde annesso (7.080 mq.)
- Marciapiedi e piste ciclopedonali (1308 mq.)

(*superfici indicative*).

Importo lavori stimato.....632.455,20 €

7.3 Opere Pubbliche a carico del Subambito A2.2

Il S.U.E. per l'utilizzazione urbanistica e trasformazione di questo subambito del P.U.C. individuerà i sedimi che andranno dismessi gratuitamente per la realizzazione delle infrastrutture che di seguito si descrivono:

- Prolungamento della Dorsale nel tratto tra la rotatoria intermedia tra il Subambito A2.1 e il sub ambito A2.2 e l'incrocio a raso con Via Pietragalletto; tale Dorsale sarà affiancata da pista ciclabile.
- Realizzazione della strada di separazione tra il Subambito A2.1 e il Subambito A2.2 (ripartita economicamente al 50% tra i due);
- Realizzazione del prolungamento e ampliamento di Via Pietragalletto fino alla complanare alla tangenziale S.S. 231
- Realizzazione della complanare alla tangenziale S.S.231, a doppio senso di marcia tra la strada di separazione tra il Subambito A2.1 e il sub ambito A2.2 e la prosecuzione di Via Pietragalletto.

Inoltre è prevista la realizzazione a carico del Subambito A2 (sia A2.1, sia A2.2) del prolungamento di Via Chiarini tra l'attestazione attuale e la Rotatoria sulla Dorsale, la risistemazione della stessa tra Via Circonvallazione e l'attestazione attuale e la realizzazione della rotatoria a progetto tra Via Circonvallazione e Via Chiarini. La realizzazione materiale di questa rotatoria sarà a carico del primo tra i due Subambiti A2.1 o A2.2 che inizia parte con lo sviluppo ma la ripartizione economica finale dovrà essere equamente a carico di entrambi i Subcomparti A2.1 e A2.2.

Si stima che l'esecuzione delle opere a carico del Subambito A2.2 sia così definita:

- Viabilità e verde annesso (6.743 mq.)
- Marciapiedi e piste ciclopedonali (1556 mq.)

(superfici indicative).

Importo lavori stimato.....626.744,60 €

7.3.1 Opere Pubbliche in comune tra il Subambito A2.1 e il Subambito A2.2

Come anticipato ai punti precedenti, a carico di entrambi i Subambiti A2.1 e A2.2 vi è la sistemazione e prolungamento di Via Chiarini tra la Dorsale e Via Circonvallazione e la realizzazione di una rotatoria all'intersezione tra queste.

- Viabilità, marciapiedi e verde annesso (2.367 mq.)

(superfici indicative).

Importo lavori stimato.....178.471,80 €

7.4 Opere Pubbliche a carico del Subambito A3 (PEC Produttivo)

Il S.U.E. per l'utilizzazione urbanistica e trasformazione di questo subambito del P.U.C. **ha individuato** i sedimi che andranno dismessi gratuitamente per la realizzazione delle infrastrutture che di seguito si descrivono:

- Prolungamento della Dorsale nel tratto tra l'incrocio a raso con Via Pietragalletto e la rotatoria di testa con Via Ceresolia; tale Dorsale sarà affiancata da pista ciclabile e da corsello separato a servizio degli insediamenti limitrofi ad Est della Dorsale medesima;
- Realizzazione del prolungamento e ampliamento di Via Pietragalletto fino alla complanare alla tangenziale S.S. 231 (ripartita economicamente al 50% tra il Subambito A2.2 e il Subambito A3);
- Realizzazione della complanare alla tangenziale S.S.231, a doppio senso di marcia tra Via Ceresolia e la prosecuzione di Via Pietragalletto.

- Realizzazione del prolungamento di Via Chiarini all'interno del Subcomparto A3, tra la Dorsale e la Complanare alla tangenziale S.S. 231.
- Realizzazione di rotatoria tra la Dorsale e Via Chiarini
- Realizzazione di rotatoria tra la Dorsale e Via Ceresolia
- Realizzazione di ulteriore Viabilità interna al Comparto A3 tra la Dorsale e la Complanare alla tangenziale.

Si stima che l'esecuzione delle opere a carico del Subambito A3 sia così definita:

- Viabilità e verde annesso (12.389 mq.)
- Marciapiedi e piste ciclopedonali (2.407 mq.)

(superfici indicative).

Importo lavori stimato.....1.115.618,40 €

7.5 Standards urbanistici ai sensi dell'art. 21 ex Legge 56/1977

Per gli interventi in questione, ai sensi del punto 3) dell'art. 21 della L.U.R. 56/77 e s.m.i. nei casi di intervento di nuova costruzione per destinazioni commerciali, la dotazione minima di aree per attrezzature al servizio dell'insediamento commerciale di che si tratta, è stabilita nella misura minima del 100% della superficie utile lorda.

Per una migliore identificazione dei Sub-ambiti e della attribuzione delle opere a carico dei rispettivi Sub-ambiti, si consultino gli ALLEGATI al termine della presente Relazione.

8 ANALISI DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE E MITIGAZIONI NECESSARIE

8.1 *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 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. Il caso oggetto del P.U.C. non prevede alternative in quanto l'individuazione urbanistica e commerciale è confermata.

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.

8.2 Definizioni di obiettivi ed azioni

Gli obiettivi di tutela ambientale intrapresi nell'ambito dell'intervento le azioni generali previste per il loro raggiungimento posso essere così sintetizzati:

OBIETTIVI	AZIONI
Riduzione delle emissioni in atmosfera	Controllo/limitazione della movimentazione veicolare, riduzione del pendolarismo commerciale, impiego di caldaie a condensazione, estensione dell'uso del gas metano in luogo del gasolio per riscaldamento, isolamento termico degli edifici, impiego fonti alternative
Riduzione dei consumi di energia	Calcolo del bilancio termico dell'edificio per la scelta delle migliori soluzioni per l'isolamento termico estivo e invernale; Impiego di impianti, caldaie e macchinari a massimo rendimento e utilizzo di tecnologie di ottimizzazione (pompe di calore, eventuali pannelli solari, ecc...)
Riduzione dell'inquinamento acustico	Controllo/limitazione della movimentazione veicolare, riduzione del pendolarismo commerciale, riduzione velocità di percorrenza in aree residenziali, estensione delle aree a verde e impianto di cortine

Nelle realtà urbane gli impianti per il riscaldamento sono alimentati per buona parte a metano, meno inquinante. Il ricorso al gasolio da riscaldamento genera maggiori problemi ambientali, sebbene le normative più recenti impongano un controllo costante e periodico degli impianti e della loro efficienza di combustione.

La principale fonte di inquinamento è data comunque dal traffico autoveicolare: infatti, il motore degli autoveicoli a combustione interna produce sostanze di diversa natura; alcune sostanze possono avere effetti nocivi sulla salute e sull'ambiente fisico e sono definite inquinanti.

Il traffico autoveicolare è responsabile della immissione in atmosfera dei prodotti della combustione dei motori, delle polveri che si liberano dall'usura dei freni, dei pneumatici e del manto stradale e infine degli idrocarburi che vaporizzano dai serbatoi dei veicoli.

8.3.2 Riscaldamento e condizionamento

In attuazione della L.R. n.43 07/04/2000 (Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico) Aggiornamento del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, ai sensi degli art. 8 e 9 del D.L. n.351 04/08/1999, è stato approvato con **Delibera del Consiglio Regionale n.98-1247 del 11/01/2007 lo Stralcio di Piano per il riscaldamento ambientale ed il condizionamento**. Tale documento prescrive tutti gli ultimi accorgimenti tecnici e le norme necessarie all'abbattimento dell'inquinamento atmosferico al fine di ottenere delle misure migliori per il controllo del medesimo. Di seguito si riporta uno stralcio con la normativa riguardante gli edifici commerciali di nuova realizzazione:

[...]

1.3.2 PRESCRIZIONI ED INDIRIZZI PER GLI EDIFICI DI NUOVA COSTRUZIONE NEI COMUNI ASSEGNATI ALLE ZONE DI PIANO E ALLE ZONE DI MANTENIMENTO

Le prescrizioni e gli indirizzi che seguono si applicano a tutti gli edifici di nuova costruzione e alle parti di edificio realizzate in seguito ad interventi di ristrutturazione edilizia per i quali la richiesta di permesso a costruire o la DIA sia stata presentata successivamente alla data di pubblicazione del presente Stralcio di Piano.

Ai fini della presente regolamentazione si intende:

- *edificio di nuova costruzione: edificio per il quale la richiesta di permesso di costruire o denuncia di inizio attività, comunque denominato, sia stata presentata successivamente alla data di pubblicazione del presente Stralcio di Piano;*
- *ristrutturazione edilizia [...]*

[...]

SCHEDA 5 N

Edifici adibiti a:

[...]

E.5 Attività commerciali e assimilabili quali: negozi, magazzini di vendita all'ingrosso o al minuto, supermercati e esposizioni.

A) Prestazioni del sistema edificio-impianto

- Il fabbisogno energetico per il riscaldamento, non deve superare i valori indicati nell'Allegato 3, lettera a), 1° Livello. Devono inoltre essere rispettati i requisiti indicati nell'Allegato 3, lettera b), 1° Livello riguardanti l'isolamento termico e l'inerzia termica degli edifici. Nel caso di interventi di ristrutturazione edilizia di edifici con superficie netta calpestabile fino a 1000 m² non è richiesto il rispetto dei limiti di fabbisogno energetico indicati nell'Allegato 3, lettera a), 1° Livello, ma solo il rispetto dei requisiti indicati nel medesimo allegato alla lettera b), 1° Livello.
- Per gli edifici con fabbisogno energetico per riscaldamento inferiore ai valori indicati nell'Allegato 3, lettera a), 2° Livello, che rispettino i requisiti indicati nell'Allegato 3, punto b), 2° Livello, sono previste apposite iniziative di incentivazione.
- Gli edifici devono essere dotati di impianto termico centralizzato che permetta la termoregolazione e se necessario la contabilizzazione del calore per le zone dell'edificio con diverso fattore di occupazione.
- Nel caso in cui l'edificio faccia parte di interventi che prevedano la costruzione di complessi costituiti da una pluralità di edifici, anche realizzati su lotti limitrofi, il cui fabbisogno termico totale sia maggiore di 1 MWt, deve essere previsto un impianto termico composto da un polo di generazione di calore centralizzato e da una rete locale di distribuzione dei fluidi termovettori che consenta la termoregolazione e la contabilizzazione separata dei consumi.
- Al fine di favorire lo sfruttamento di fonti di energia rinnovabili (in particolare solare termico) e di ottimizzare l'utilizzo dei generatori di calore ad altissima efficienza energetica, per gli edifici classificati E.5 deve essere prevista l'installazione di impianti termici a bassa temperatura, basati, ove opportuno, sull'utilizzo di terminali di tipo radiante. L'opportunità di tale installazione deve essere valutata anche nel caso di edifici classificati E.3. Qualora la valutazione effettuata porti a scelte difformi da quanto sopra indicato queste devono essere adeguatamente motivate dal punto di vista tecnico nell'ambito della documentazione progettuale relativa all'impianto termico prevista dalla legislazione vigente.
- Il sistema di generazione di calore deve essere correttamente dimensionato in funzione del fabbisogno energetico dell'edificio ed in relazione alle caratteristiche peculiari del sistema di generazione e distribuzione del calore.
- Nella fase di progettazione e di realizzazione dell'involucro edilizio e del sistema di illuminazione artificiale dei centri commerciali ed ipermercati, devono essere ricercate le tecniche realizzative più idonee al fine di minimizzare la potenza elettrica impiegata e quindi il relativo impatto sul fabbisogno energetico per il condizionamento estivo.

B) Forme di produzione/generazione del calore

- Ad integrazione dell'energia termica necessaria alla produzione di acqua calda sanitaria, devono essere utilizzati sistemi basati sul solare termico o su tecnologie a pompa di calore con prestazioni conformi a quanto previsto nell'Allegato 4. Nel caso di installazione del sistema solare termico in edifici classificati E.3, il relativo dimensionamento deve essere svolto con l'obiettivo di massimizzare il contributo alla copertura del fabbisogno termico medio annuo per la produzione di acqua calda sanitaria, determinato secondo la Raccomandazione UNI-CTI R3/03 SC06. Nel caso di centri commerciali e ipermercati (E.5) il contributo di tali sistemi al fabbisogno di energia termica complessiva della struttura (acqua calda sanitaria + riscaldamento) deve essere, durante la stagione invernale, almeno pari al 30%. Per le destinazioni d'uso non contemplate nella Raccomandazione sopra citata il fabbisogno termico per la produzione di acqua calda sanitaria deve essere definito e dichiarato dal progettista in apposita valutazione. Eventuali deroghe devono essere adeguatamente giustificate dal punto di vista tecnico.
- Per il soddisfacimento del fabbisogno termico di complessi ospedalieri, devono essere utilizzati sistemi basati sulla cogenerazione e, ove possibile, sulla trigenerazione, ad eccezione dei casi in cui sia possibile l'approvvigionamento di energia termica da reti di teleriscaldamento esistenti.
- I sistemi di cogenerazione, la cui produzione di calore sia finalizzata esclusivamente per il riscaldamento/condizionamento di ambienti e per la produzione di acqua calda sanitaria, devono essere dimensionati in base alla domanda di calore ed essere possibilmente abbinati con impianti frigoriferi ad assorbimento per il condizionamento estivo. Per la loro realizzazione devono essere rispettate le condizioni progettuali e gestionali riportate nell'Allegato 1.
- I sistemi di ventilazione meccanica caratterizzati da una portata totale di aria di ricambio superiore a

2000 m³/h, devono essere dotati di sistemi in grado di recuperare la maggior parte del calore (inverno), o del freddo (estate) altrimenti disperso in ambiente a causa del ricambio dell'aria interna. Tali sistemi devono essere caratterizzati da un'efficienza di recupero maggiore di 0,5.

- I condotti per lo scarico dei prodotti della combustione, derivanti da qualsiasi tipologia di generatore di calore, devono essere realizzati in modo tale da superare qualsiasi ostacolo o struttura distante meno di dieci metri.

- I condotti situati a distanza compresa tra 10 e 50 metri da aperture di locali abitabili devono avere altezza non inferiore a quella del filo superiore dell'apertura più alta.

- Eventuali deroghe alla presente prescrizione possono essere concesse dal Sindaco.

C) Modalità di distribuzione e di regolazione del calore

- Le tubazioni per la distribuzione del calore devono essere coibentate come prescritto dall'art. 5, comma 11 del DPR 412/1993 e s.m.i.

- Qualora siano circoscrivibili zone di edificio a diverso fattore di occupazione, l'impianto di climatizzazione (estate/inverno) deve essere dotato di un sistema di distribuzione a zone che consenta la parzializzazione della climatizzazione in relazione alle condizioni di occupazione dei locali.

- Gli impianti devono essere dotati di sistemi automatizzati di regolazione delle temperatura e delle potenze termiche erogate in grado di massimizzare il rendimento di regolazione mantenendo le idonee condizioni di confort nel pieno rispetto delle temperature massime previste dalla normativa vigente.

- La strumentazione installata per la contabilizzazione del calore dovrà essere in grado di assicurare un errore $< \pm 5\%$ (con riferimento alle norme UNI EN 1434 e UNI EN 834)..

8.3.3 Considerazioni sulle implicazioni in merito alla qualità dell'aria derivanti dall'attuazione degli insediamenti commerciali

L'insediamento di nuove strutture commerciali nell'ambito del P.U.C. oggetto del presente Studio non avrà conseguenze dirette sulla qualità dell'aria nel territorio circostante sulla base di quanto affermato al precedente paragrafo 6.2.2 *Valutazione delle Previsioni*.

I veicoli indotti dalle attività presenti nell'ambito del P.U.C. sarebbero grosso modo gli stessi veicoli che allo stato attuale dell'offerta distributiva, sono obbligati al pendolarismo commerciale verso comuni limitrofi (Genola, Savigliano e Mondovì, in particolare).

In questo caso non è il numero di veicoli in movimento a creare la specificità quanto, soprattutto, la concentrazione in una relativamente ristretta area di territorio: laddove oggi i potenziali veicoli indotti si diffondono sul territorio per raggiungere determinate tipologie commerciali collocate lungo diverse direttrici, un domani, a completamento insediativo avvenuto, gli stessi veicoli graviteranno sulla Localizzazione di Fossano che nelle intenzioni, fornirà l'offerta distributiva che allo stato attuale manca e che costringe pertanto al pendolarismo commerciale.

E' intuitivo pensare che 1700/1800 veicoli di indotto potenziale ripartiti su varie radiali anche a svariati km di distanza e gli stessi veicoli concentrati in 20 ettari di città, generino un impatto atmosferico che in senso assoluto è abbastanza simile ma dal punto di vista della concentrazione relativa è assai notevole (a livello dell'ambito del P.U.C.).

Va anche detto che l'ambito è collocato in posizione aperta, molto esposta e quindi ben ventilata e a distanza dal nucleo abitato e da recettori potenzialmente sensibili.

Le possibili soluzioni proponibili per la riduzione dell'inquinamento atmosferico a carico del trasporto su strada possono essere così riassunte:

- imposizione di limiti massimi di velocità <30km/h sulla viabilità interna;
- pianificazione della pulizia e lavaggio periodico delle strade;
- sistemazione dei nuovi parcheggi con idonee alberature e numerose isole verdi;
- inserimento di verde di arredo nelle aree private lungo i fronti degli assi viari principali;
- Impiego di elementi drenanti rinverditi per gli stalli auto dei parcheggi ed elementi drenanti pieni per i corselli dei parcheggi e possibilmente anche per le strade interne di collegamento, in luogo dell'impiego dell'asfalto.

Sul piano degli interventi a carico degli impianti di riscaldamento degli insediamenti, si possono elencare le seguenti soluzioni:

- rispetto dei limiti di temperatura;
- incentivazione dell'impiego di tecnologie ecologiche sugli impianti di nuova realizzazione (solare termico, cellule solari, ecc...), tecnologie queste oltretutto di notevole impatto promozionale per una struttura commerciale come quella a progetto;
- promozione del teleriscaldamento e impianti di cogenerazione;
- miglioramento dell'isolamento termico degli edifici, non solo quelli di nuova costruzione ma anche incentivando interventi sul patrimonio edilizio esistente.

Per una caratterizzazione locale della qualità dell'aria si preveda comunque di effettuare dei monitoraggi ambientali puntuali *pre* e *post operam*, al fine di poter così stabilire in specifico la portata impattante delle strutture commerciali di nuovo impianto interne alla Localizzazione commerciale.

8.4 *Impatto acustico*

8.4.1 *Premesse*

I problemi derivanti dalla crescente urbanizzazione del territorio, insieme alla maggior sensibilità nella ricerca di standard per la qualità della vita, impongono che, già nella fase di pianificazione, gli aspetti acustici siano adeguatamente considerati; questo implica che le prescrizioni acustiche divengano un parametro essenziale per una corretta percezione e fruizione dello spazio urbano.

L'insieme delle strutture che potranno insediarsi nell'ambito del P.U.C. potranno prevedere l'impiego di strumenti e macchinari in grado di generare emissioni sonore nell'area circostante (centrali termiche, impianti trattamento aria, evaporatori, ecc.). La componente sonora di maggiore impatto per strutture di questo tipo è comunque quella legata al traffico veicolare indotto ovvero a quei veicoli diretti e provenienti dalle strutture commerciali e produttive insediate nell'ambito oggetto di studio.

Altra fonte di emissioni inquinanti riguarda le funzioni svolte nei fabbricati produttivi e le attività di movimentazione merci intrinseca alle funzioni stesse.

La definizione di queste emissioni e delle relative misure di mitigazione dovrà formare oggetto di successivi approfondimenti da redarsi ai sensi della normativa vigente da parte dei privati promotori.

8.4.2 *Zonizzazione Acustica*

La normativa vigente in tema di controllo dei livelli di rumorosità prevede che vengano redatti dei piani di classificazione acustica i quali attribuiscono ad ogni porzione del territorio comunale i limiti per l'inquinamento acustico ritenuti compatibili con la tipologia degli insediamenti e le condizioni di effettiva fruizione della zona considerata, facendo riferimento alle classi acustiche definite dal D.P.C.M. 14/11/97.

Il Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Fossano è stato approvato con D.C.C. n. 17 del 3/3/2004. Dalla Tav.1 – Fossano Nord e Cussanio facente parte del piano di zonizzazione acustica del Comune, si evince che l'area oggetto di analisi è identificata, coerentemente con la destinazione urbanistica e commerciale prevista, come “*Area ad intensa attività umana – CLASSE IV*” ed è per buona parte circondata da aree a destinazione produttiva (ad est e nord) classificate dalla Zonizzazione Acustica quali “*Aree prevalentemente Industriali – Classe V*”. Ad

ovest e sud è invece lambita da viabilità ad alta e media percorrenza che la separano da aree classificate dalla Zonizzazione Acustica quali “Aree di tipo misto – Classe III”.

In particolare, con la Classe IV vengono identificate le **Aree di intensa attività umana**, ovvero le aree urbane in genere interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali; le aree con limitata presenza di piccole industrie.

Più precisamente il D.P.C.M. 14/11/97, applicativo dell’art. 3 della legge n. 447/1995, determina i valori limite di emissione (con riferimento alle singole sorgenti), di immissione (che tengono conto dell’insieme delle sorgenti che influenzano un sito, e distinti in limiti assoluti e differenziali), di attenzione e di qualità delle sorgenti sonore validi su tutto il territorio nazionale, distinti in funzione delle classi acustiche e differenziati tra il giorno e la notte.

I valori dei limiti massimi del livello sonoro equivalente (Leq in dBA), relativi alle classi di destinazione d'uso del territorio di riferimento, sono i seguenti:

Classi di destinazione d’uso del territorio	Tempi di riferimento	
	diurno (6-22)	notturno (22-6)
	Leq in dB(A)	Leq in dB(A)
I aree particolarmente protette	45	35
II aree prevalentemente residenziali	50	40
III aree di tipo misto	55	45
IV aree ad intensa attività umana	60	50
V aree prevalentemente industriali	65	55
VI aree esclusivamente industriali	65	65

Valori di qualità

Classi di destinazione d’uso del territorio	Tempi di riferimento	
	diurno (6-22)	notturno (22-6)
	Leq in dB(A)	Leq in dB(A)
I aree particolarmente protette	50	40
II aree prevalentemente residenziali	55	45
III aree di tipo misto	60	50
IV aree ad intensa attività umana	65	55
V aree prevalentemente industriali	70	60
VI aree esclusivamente industriali	70	70

Valori limite assoluti di emissione

Classi di destinazione d'uso del territorio	Tempi di riferimento	
	diurno (6-22)	notturno (22-6)
	Leq in dB(A)	Leq in dB(A)
I aree particolarmente protette	47	37
II aree prevalentemente residenziali	52	42
III aree di tipo misto	57	47
IV aree ad intensa attività umana	62	52
V aree prevalentemente industriali	67	57
VI aree esclusivamente industriali	70	70

Valori di attenzione

8.4.3 Ipotesi di Impatto Acustico

La valutazione di impatto per un intervento di rilevante portata come l'attuazione delle previsioni all'interno della Localizzazione L2, ai limiti del confine urbano ovest di Fossano, e il conseguente riassetto viabilistico, si rende necessaria ai sensi delle più recenti normative in tema di contenimento dell'inquinamento acustico.

Se, da un lato, gli interventi di ampliamento e riconnessione del sistema viabilistico circostante l'area porterebbero ad un notevole miglioramento nella scorrevolezza del flusso viario, dall'altro è innegabile che l'inserimento di nuove strutture produttive e/o commerciali, con il relativo traffico indotto, potrebbe ricondurre il sistema ai livelli attuali, nonostante gli interventi sulla viabilità.

A supporto della presente valutazione, da considerarsi preliminare rispetto agli approfondimenti che si dovranno operare in sede di presentazione degli S.U.E. e dei progetti municipali dei nuovi insediamenti previsti in L2, si riportano i risultati dei rilevamenti acustici effettuati dalla Società *Geomark S.r.l.* nel 2004 a supporto della Fase di Verifica presentata ai fini dell'esclusione dalla Fase di Via del progetto di Centro Commerciale il cui insediamento era previsto lungo Via Villafalletto in corrispondenza dell'area individuata come Sub comparto A1.

I rilevamenti acustici dello stato di fatto vennero eseguiti in corrispondenza dell'area di insediamento analizzata e lungo gli assi viari più prossimi (via Villafalletto e Via Circonvallazione) con particolare attenzione per i recettori sensibili (principalmente le abitazioni più prossime agli assi viari).

In genere i valori più elevati si ottengono proprio sugli edifici posti a margine strada, ed è proprio su questi che sono stati concentrati i rilevamenti; in genere, si poterono rilevare su Via Circonvallazione e pressi, valori compresi tra i 61/65dB(A), tipici degli edifici più arretrati dal filo stradale o dotati di schermature murarie e vegetali adeguate, e i 70/72dB(A) medi per gli edifici non schermati e vicini ai bordi stradali.

Sugli edifici residenziali uni-bifamiliari di 2 piani, collocati ai lati del cavalcavia di Via Circonvallazione, si registrarono valori particolarmente bassi (61/64 dB(A)) venendosi a trovare “sotto” il campo di onde sonore che si propagano dalla strada, che in questo caso corre in rilevato.

Per gli edifici fisicamente più esposti al rumore da traffico stradale, una consistente mitigazione dell'inquinamento acustico può essere ottenuta mediante riduzioni localizzate della velocità dei veicoli (dossi, canalizzazioni).

Ovviamente quelli sopra descritti sono valori rilevati nei pressi del bordo stradale o sulla facciata degli edifici, pertanto esprimono un livello acustico già leggermente più basso rispetto ai valori massimi registrabili, i quali si rilevano in esatta corrispondenza delle sorgenti di rumore, ovvero soltanto sulle strade, dove si possono registrare livelli anche di 80 – 84 dB(A).

Il conseguente meccanismo di dispersione tridimensionale fa sì che già a pochi metri di distanza dalle sorgenti (le strade), i livelli acustici siano in progressiva diminuzione, tanto da rientrare quasi sempre nei limiti normativi già a poca distanza dalla sorgente stessa.

Per ciò che riguarda gli insediamenti industriali presenti nell'area, essi producono, solo localmente, un limitato rumore di fondo (dovuto essenzialmente ai macchinari interni agli edifici e quindi mascherati, ai gruppi di refrigerazione e alle macchine operatrici in movimento nelle aree di pertinenza) assolutamente non paragonabile al rumore prodotto dal traffico su strada.

Per ciò che riguarda, invece, i nuovi insediamenti commerciali e/o produttivi, in fase di progetto si dovrà prevedere l'impiego di gruppi di refrigerazione esterni a bassa emissione rumorosa per l'impianto di condizionamento e riscaldamento dei locali, grazie ai quali si potranno registrare emissioni acustiche del tutto trascurabili. E' necessario dire che i più moderni gruppi di refrigerazione raramente superano i 60dB/m, scendendo anche a valori di 55dB/m per gli impianti migliori.

La fonte più importante di inquinamento acustico, oltre al traffico lungo gli assi viari, potrebbe essere la viabilità interna al parcheggio e il traffico ivi in movimento considerando il parcheggio stesso come “sorgente Superficiale”: questo tipo di sorgente inciderà in maniera trascurabile sui valori finali grazie alla bassa velocità di percorrenza dei veicoli all'interno dei parcheggi stessi.

Ad insediamenti avvenuti, in corrispondenza della Localizzazione L2, si potrà immaginare di avere una condizione sensibile soprattutto lungo l'asse di Via Circonvallazione ove, già attualmente, i valori di campo acustico superano in alcuni casi e in alcuni momenti della giornata i limiti di legge.

In Via Villafalletto non si prevedono grandi problemi, essendo una strada in campo libero eccetto per i due fabbricati rurali che sorgono praticamente in adiacenza al bordo stradale.

Si fa notare infatti la rilevante importanza che riveste la velocità dei veicoli nella generazione di inquinamento acustico, piuttosto che il numero dei veicoli stessi: quindi risulta quantomeno importante strutturare all'occorrenza dei sistemi di regolarizzazione e rallentamento del flusso di traffico.

Sarà utile predisporre lungo Via Circonvallazione ulteriori misure di rallentamento della velocità dei veicoli.

E' comunque opportuno rimarcare che i superamenti localizzati dei livelli di inquinamento acustico rispetto a quelli imposti da norma, potranno avvenire soltanto nelle ore di traffico più gravoso cioè tra le 8.00 e le 9.00 e tra le 17.00 e le 19.00: si ritiene che nelle restanti ore della giornata non sussistano problemi.

Ogni specificità in materia di impatto acustico dovrà essere meglio analizzata in fase di redazione dei progetti finalizzati all'insediamento delle nuove strutture produttive e/o commerciali all'interno dell'ambito del P.U.C.

8.5 Considerazioni sulle implicazioni negli assetti idro-geologici derivanti dall'attuazione degli insediamenti commerciali

L'area oggetto di indagine non rientra in nessuna delle fasce fluviali, risultando al di fuori del limite esterno della fascia C. Non si prevedono quindi prescrizioni particolari.

Tra gli impatti riscontrabili riguardo le componenti analizzate, si possono citare gli impatti sull'assetto idrogeologico, sull'assetto geomorfologico, sul suolo e sottosuolo.

Potenziati impatti sull'assetto idrogeologico

Tali impatti vanno valutati in base ai seguenti aspetti:

- o Interferenze dirette con le acque sotterranee
- o Interferenze sulla quantità delle acque sotterranee
- o Interferenze sulla qualità delle acque sotterranee

Interferenze dirette con le acque sotterranee

In ragione della tipologia delle opere previste sia nella fase di costruzione che di esercizio le interferenze possono essere ritenute **nulle** per ciò che riguarda la realizzazione delle nuove strutture edificative. I suoli si presentano con buone proprietà geomeccaniche. All'interno dell'area non sussistono in linea di massima problemi di interferenza delle fondazioni con la falda superficiale dato che questa presenta una soggiacenza compresa tra i 2.5 e i 3.5 mt. dal piano campagna.

Interferenze sulla quantità delle acque sotterranee

Onde sopperire alla impermeabilizzazione dei suoli si preveda che i parcheggi siano realizzati in materiale drenante e vengano realizzate opportune trincee drenanti, pozzi disperdenti o altri manufatti simili per immettere in falda le acque meteoriche (di seconda pioggia). Si prescrive di non operare immissione diretta in falda ma limitarsi alla dispersione sul suolo o, meglio, nei primi strati del sottosuolo in modo che la “*Zona Non Saturata*” eserciti la funzione naturale di filtrazione. Potrà essere valutata l'immissione nel reticolo superficiale previa verifica con i consorzi irrigui di riferimento.

Interferenze sulla qualità delle acque sotterranee

L'intensità dell'interferenza in ragione della tipologia delle opere previste potrebbe risultare parzialmente significativa in fase di cantiere.

Come previsto dalle Leggi in materia di controllo dell'inquinamento delle acque pubbliche di scarico, le fognature bianche dovranno essere dotate di appositi impianti di separazione della componente inquinata delle acque piovane (le cosiddette acque di *prima pioggia*) che devono essere trattate separatamente e rilasciate gradualmente nella fognatura nera.

Le acque di *seconda pioggia*, non inquinate, potranno quindi essere scaricate in conformità alla legge, al suolo o nella rete di drenaggio superficiale.

E' opportuno considerare l'ipotesi di realizzare all'interno dei lotti edificandi delle ***trincee drenanti superficiali*** (profondità 1 – 1,5 mt) per lo smaltimento dell'acqua di seconda pioggia che non andrà ad interessare la falda profonda (quella impiegata per l'attingimento dell'acqua potabile) mantenendo comunque un franco sufficiente (almeno 1 m) rispetto al livello massimo di escursione della falda freatica.

Altri impatti potenziali:

- **Potenziali impatti sul suolo e sottosuolo**

Non sono prevedibili impatti significativi in merito alla componente stabilità del territorio. La progettazione esecutiva degli edifici dovrà tenere conto della natura del substrato fondazionale.

▪ **Potenziali impatti sull'assetto geomorfologico**

È prevedibile che tali impatti siano praticamente nulli, soprattutto perché la realizzazione dell'intervento è prevista in una zona contraddistinta dall'assenza di emergenze naturalistiche di tipo geomorfologico meritevoli di tutela e valorizzazione.

▪ **Problematiche relative alla movimentazione dei materiali di cantiere**

L'approvvigionamento dei materiali necessari per la realizzazione dell'opera e gli interventi relativi agli scavi comporteranno la movimentazione di ingenti volumi di materiali; si dovranno adottare interventi appropriati per mitigare tale problematica e soprattutto garantire il riutilizzo dello strato di terreno coltivo superficiale.

8.6 Vegetazione, flora e fauna

L'impatto sulla componente faunistica è limitato dal fatto che i sedimenti compresi nell'ambito del P.U.C. sono destinati attualmente a coltivo e sono tali da molti anni. Il sedimento pertanto non ha connotati tipiche del sito naturalistico spontaneo. La fauna è limitata alla presenza di roditori e uccelli con buone facoltà di adattamento all'ambiente antropizzato.

Per lo stesso discorso, la flora e l'aspetto vegetazionale dell'area è strettamente connesso al tipo di agricoltura intensiva che viene di volta in volta praticata: mais e foraggio alternati a periodi a riposo.

In merito alle caratteristiche a progetto delle aree esterne, delle recinzioni e manufatti, si ritiene di indirizzare la progettazione del verde in maniera tale che sia curato l'impatto visivo con opportuni interventi di mitigazione tra cui:

- collocazione di cortine verdi
- l'utilizzo se necessario di recinzioni a siepi vive
- l'inserimento di frequenti alberature nei parcheggi onde consentirne un miglior inserimento ambientale già normativamente previsto all'interno delle Norme di Attuazione del P.R.G.C. vigente;
- la scelta di essenze con particolare valenza paesaggistica.
- Ove possibile si deve prevedere il reimpianto delle alberature di taglio medio piccolo già esistenti in loco, previa analisi fitosanitaria. Per quanto concerne le

alberature di taglia maggiore per quale è previsto l'abbattimento, si dovranno prevedere, in fase di concertazione con gli enti preposti, opportune forme compensative.

- Impiego di elementi drenanti rinverditi per gli stalli auto dei parcheggi ed elementi drenanti pieni per i corselli dei parcheggi e possibilmente anche per le strade interne di collegamento, in luogo dell'impiego dell'asfalto.

8.7 Paesaggio

Il Codice dei beni culturali e del paesaggio approvato con il D. Lgs. 24 gennaio 2004, n. 42 e successive modifiche ed integrazioni ha reso indispensabile un adeguamento della normativa regionale in materia di gestione dei beni paesaggistici, apportato con legge regionale 1 dicembre 2008 n. 32 *"Provvedimenti urgenti di adeguamento al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137)"*, così come modificata dagli artt.18 e 19 della L.R. 3/09.

La Regione, con lo stesso provvedimento legislativo, ha ampliato la delega ai Comuni delle funzioni amministrative in materia di rilascio dell'autorizzazione paesaggistica (art. 3) e ha normato la Commissione locale per il paesaggio prevista dall'art. 148 del Codice, conferendole un ruolo fondamentale all'interno del nuovo procedimento autorizzativo previsto dall'art 146 del Codice e demandando alla stessa anche l'espressione del parere vincolante previsto dall'articolo 49, comma 15 della LR 56/77(Tutela ed uso del suolo) in conseguenza della soppressione delle sezioni provinciali della Commissione regionale per la tutela e la valorizzazione dei beni culturali e ambientali, previste dall'articolo 91 bis della LR 56/77.

L'art. 146, comma 6, del Codice stabilisce, inoltre, che gli *"enti destinatari della delega dispongano di strutture in grado di assicurare un adeguato livello di competenze tecnico-scientifiche nonché di garantire la differenziazione tra attività di tutela paesaggistica ed esercizio di funzioni amministrative in materia urbanistico-edilizia"* e che le Regioni provvedono a verificare la sussistenza, nei soggetti delegati all'esercizio della funzione autorizzatoria in materia di paesaggio, dei requisiti di organizzazione e di competenza tecnico scientifica, entro il 30/06/2008 (termine così differito dal D.L. 30/12/2008 n. 207, pubblicato sulla G.U. n. 304 del 31/12/2008).

La Giunta Regionale con deliberazione n 34-10229 del 1 dicembre 2008, modificata con DGR n. 58-10313 del 16 dicembre 2008, ha stabilito, che la Commissione locale per il

paesaggio, istituita e nominata ai sensi all'art. 4 della LR 32/08 e sulla base dei criteri indicati nella delibera stessa, possa rappresentare la struttura avente adeguato livello di competenza tecnico-scientifica idonea a garantire una valutazione separata degli aspetti paesaggistici da quelli urbanistico-edilizi.

Nel caso all'esame del presente Studio, l'ambito del P.U.C. non ricade negli ambiti soggetti a rilascio preventivo dell'Autorizzazione Paesaggistica in quanto non ricade in nessuna delle aree previste nel D.lgs. 42/04 dall'art. Articolo 142 "*Aree tutelate per legge*", che si menziona di seguito:

Fino all'approvazione del piano paesaggistico ai sensi dell'articolo 156, sono comunque sottoposti alle disposizioni di questo Titolo per il loro interesse paesaggistico:

- a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
- b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
- c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- d) le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
- e) i ghiacciai e i circhi glaciali;
- f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;
- h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
- i) le zone umide incluse nell'elenco previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n. 448;
- l) i vulcani;
- m) le zone di interesse archeologico individuate alla data di entrata in vigore del presente codice.

E' indispensabile tuttavia che, in considerazione della valenza periurbana e semirurale del contesto, si evitino gli errori del passato che hanno portato all'edificazione di capannoni ed edifici produttivi di scarsissima valenza architettonica ed estetica e contribuendo non poco all'incremento del degrado complessivo delle periferie produttive e industriali.

Il ricorso alla prefabbricazione a basso costo ha contribuito a diffondere sul territorio capannoni anonimi, grigi e pesantemente degradanti.

L'ambito del P.U.C. rappresenti l'occasione per intraprendere un percorso di riqualificazione del territorio anche sotto le valenze paesaggistiche ed estetiche.

Il contenimento nell'altezza dello sviluppo edilizio, l'enfasi data al verde, alle piantumazioni ad alto fusto, il ricorso a siepi o cortine vegetate di rampicanti a schermo di elementi architettonici

meno caratterizzanti, il maggior ricorso al costruito in opera in luogo del prefabbricato o in alternativa, l'impiego di prefabbricati con elevata qualità estetica e infine lo studio urbanistico per conferire agli immobili una forma e una disposizione più organica e una maggior integrazione con l'ambiente, devono essere le linee guida per una nuova pianificazione degli interventi edilizi che sappia coniugare lo sviluppo immobiliare ed edilizio con la valorizzazione del paesaggio.

8.8 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.

Tenendo conto di queste misure, della destinazione urbanistica dell'area, la valutazione complessiva degli impatti ambientali non evidenzia elementi di criticità rilevanti nei confronti delle componenti naturali e del paesaggio, purché vengano adottate le indicazioni contenute nel presente P.U.C.

Si raccomanda in particolare la cura degli aspetti paesaggistici e di inserimento architettonico negli immobili in un contesto che è, e deve rimanere, parzialmente rurale.

Da rilevare che l'accresciuta polarità commerciale di Fossano nei confronti dei comuni contermini determinerà una consistente riduzione del pendolarismo commerciale con tutte le ricadute positive del caso, in termini di traffico, inquinamento atmosferico e acustico

L'attuazione del comparto oggetto del P.U.C. determina un sicuro miglioramento delle condizioni di funzionalità dell'area e indiscutibili ricadute positive sull'assetto economico ed occupazionale locale.

ALLEGATI

TAVOLE

- ***Tavola 1 – Inquadramento territoriale con individuazione delle infrastrutture***
- ***Tavola 2 – Stralcio di P.R.G.C. con individuazione della Localizzazione L2***
- ***Tavola 3 – Planimetria generale della Localizzazione L2 – Stato di fatto***

- **Tavola 4 - *Planimetria generale della Localizzazione L2 – Progetto***
- **Tavola 5 - *Attribuzione delle opere infrastrutturali pubbliche ai rispettivi interventi***
- **VALUTAZIONE DI IMPATTO SULLA VIABILITA'**