



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”

SINTESI NON TECNICA

IL SINDACO: Francesco BALOCCO

RESP. DEL PROCEDIMENTO: Alessandro MOLA

PROGETTO: Servizio Gestione del Territorio

Dicembre 2011

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 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.

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.

2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTI

2.1 P.T.R. e P.T.P.

L'attuazione degli interventi previsti nell'ambito del P.U.C. è in accordo con quanto previsto e prescritto dal Piano Territoriale Regionale e dal Piano Territoriale Provinciale.

2.2 Il Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (PSFF)

Dall'analisi della carta della delimitazione delle fasce fluviali, 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.

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

In particolare, dall'analisi della carta delle isofreatiche e dall'analisi di rischio idrogeologico, 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 mt

2.4 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”.

3 LA PROGRAMMAZIONE URBANISTICO-COMMERCIALE COMUNALE

3.1 *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). Sono inoltre state approvate le seguenti varianti parziali: Variante parziale n. 1 data 23.03.2010, Variante parziale n. 2 data 14.09.2010, Variante parziale n. 3 data 08.11.2010, che ha introiettato, debitamente aggiornandola, la programmazione commerciale previgente.

L'adeguamento della strumentazione urbanistica alle disposizioni regionali in materia di commercio al dettaglio venne infatti originariamente effettuato, con riferimento al P.R.G.C. vigente, 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).

3.2 *La programmazione urbanistico-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.

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.

L'individuazione della L2 oggetto del presente P.U.C., risulta ossequiante i disposti della DCR 59/10831/06 e di quanto disposto dalla Compatibilità territoriale dello sviluppo urbano del commercio approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 2 del 11/02/2008.

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

4.1 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 attestanti su Via Ghiglione e sulla Via Circonvallazione.

La localizzazione L2 è stata riconosciuta nell'ambito della variante 22 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 vigente, 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.

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

L'ambito del presente P.U.C. attualmente è interamente destinato a coltivo con porzioni di terreno incolto. Al suo interno troviamo tre cascinali abitati e attivi e una cascina abbandonata 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.

4.2 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 esistente 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:

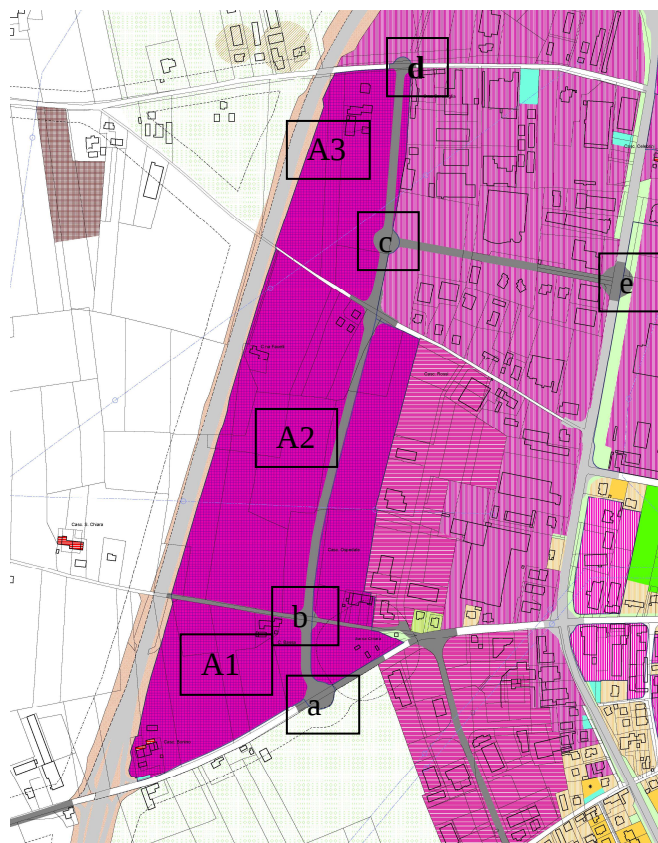
1. La realizzazione di una dorsale di sostegno dell'intera Localizzazione L2 tra Via Villafalletto e via Ceresolia, parallela alla tangenziale di Fossano (e di conseguenza parallela a Via Circonvallazione);
2. Il potenziamento di Strada Vicinale di Santa Chiara nel tratto compreso tra l'intersezione 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:
 - a) tra Via Villafalletto e la nuova Dorsale;
 - b) tra Strada Vic. di Santa Chiara e la nuova Dorsale;
 - c) tra la nuova Dorsale e il prolungamento di Via Chiarini
 - d) tra la nuova Dorsale e Via Ceresolia
 - e) 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.

Le opere sopra descritte, con eccezione della lettera E), verranno realizzate a carico dei comparti A1, A2, e A3 in cui è suddiviso l'intero ambito del P.U.C.

Il comparto A3 possiede già un P.E.C. produttivo approvato (con relative opere), mentre il comparto A1 ha in corso di istruttoria un P.E.C. commerciale. Il comparto A2 sarà oggetto di sviluppo regolato mediante strumento urbanistico esecutivo.



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

5 RIPARTIZIONE DEGLI INTERVENTI E PIANO ECONOMICO DI MASSIMA

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.

5.1 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.

La Rotatoria su Str. Vic di S. Chiara verrà realizzata 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 €

5.2 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;

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.)

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

5.3 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 Pietragalleggio; 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 Pietragalleggio 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 la strada di separazione tra il Subambito A2.1 e il sub ambito A2.2 e la prosecuzione di Via Pietragalleggio.

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.)

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

5.4 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.)

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

5.5 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.)

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

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

6.1 Premessa

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.

6.2 Scenario a progetto: stima veicoli indotti

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).

Subambito A2: si ipotizza uno sviluppo di natura prevalentemente commerciale che generano ipoteticamente un flusso di veicoli **1130 veic./ora** (valore indicativo).

Subambito A3: tipologia capannoni produttivi 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.

6.3 Valutazione delle previsioni

Tenendo conto del traffico aggiuntivo così calcolato, emerge un incremento di flussi particolarmente significativo.

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

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

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.**

Come si evince dalla relazione *Ex-Ante* infatti, il Comune di Fossano 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.

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 gli standard al suo interno.

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

7 ANALISI DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE E MITIGAZIONI NECESSARIE

7.1 Disamina dei parametri ambientali

Si sintetizzano i parametri ambientali analizzati e le implicazioni che l'attuazione edilizia della localizzazione hanno sugli stessi.

- *Impatto atmosferico: considerazioni su 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. Gli edifici e le infrastrutture in progetto dovranno attenersi scrupolosamente a quanto indicato

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

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 strutture commerciali come quelle ipotizzabili;
- 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.

- *Considerazioni sull’Impatto Acustico*

Si fa notare 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.

- *Considerazioni sulle implicazioni negli assetti idro-geologici derivanti dall’attuazione degli insediamenti commerciali*
- *Interferenze dirette con le acque sotterranee*
Non applicabile in questi casi
- *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 similari per immettere in falda le acque meteoriche (di seconda pioggia).

- *Interferenze sulla qualità delle acque sotterranee*

Come previsto dalle Leggi 349/76 – 183/89 – 36/94 – 152/99 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.

- *Potenziali impatti sul suolo e sottosuolo*
- *Potenziali impatti sull'assetto geomorfologico*
- *Problematiche relative alla movimentazione dei materiali di cantiere*
- *Vegetazione, flora e fauna*

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 (almeno una albero ad alto fusto ogni 80/100 mq. di piazzale);
 - 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. 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 rinverditati 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.
- *Paesaggio*

Criteri per le scelte delle tipologie architettoniche e per la valorizzazione e inserimento nel milieu suburbano/agricolo.

7.2 *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 e 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, 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.