

REGIONE PIEMONTE

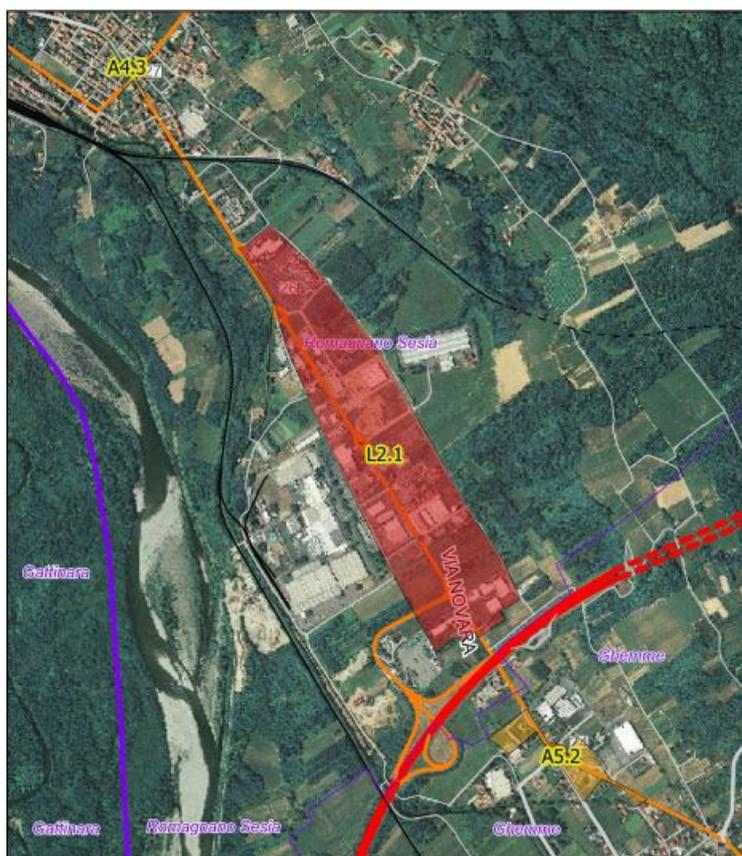
PROVINCIA DI NOVARA

COMUNE DI
ROMAGNANO SESIA



L. R. 29 novembre 1999 n. 28
D.C.R. n. 191 – 43016 del 20/11/2012

**PROGETTO UNITARIO DI COORDINAMENTO
LOCALIZZAZIONE URBANO PERIFERICA L.2
“VIA NOVARA”**



IL SINDACO:

IL DIRIGENTE DEL SETTORE:

RELAZIONE

SOTREGO SOTRICO s.n.c.
di Bertolotto & C.
piazza Europa, 100 - Pignonezza

Giugno 2022

INDICE

INDICE	3
PREMESSA	5
INQUADRAMENTO GENERALE	7
Il Comune di Romagnano Sesia	7
Inquadramento territoriale del comune di Romagnano Sesia.....	10
INQUADRAMENTO DELL'AREA	17
Gli indirizzi comunali	21
Rispondenza alle indicazioni della normativa commerciale.....	25
Rispondenza alle indicazioni del Piano Regolatore Generale	31
PIANIFICAZIONE SOVRACOMUNALE	35
Piano Territoriale Regionale	35
Piano Paesaggistico Regionale	39
Piano Territoriale Provinciale	43
DEFINIZIONI DI OBIETTIVI E AZIONI	49
Gli obiettivi.....	49
Le linee di azione	51
IMPATTO SULA VIABILITÀ	55
Il sistema della viabilità	55
Il calcolo degli standard.....	59
L'impatto sulla viabilità	65
Studio del traffico attuale e potenziale	67
Aree di carico e scarico merci	69
Accessibilità per la mobilità alternativa	69
IMPATTO AMBIENTALE	75
Introduzione	75
Obiettivi di sostenibilità ambientale.....	75
ARIA: analisi e valutazione degli impatti	79
ACQUA: analisi e valutazione degli impatti.....	85
SALUTE UMANA: analisi e valutazione degli impatti	85
RIFIUTI: analisi e valutazione degli impatti.....	87
SUOLO E SOTTOSUOLO: analisi e valutazione degli impatti	88
FLORA, FAUNA E BIODIVERSITA': analisi e valutazione degli impatti.....	89
PAESAGGIO AGRARIO e PATRIMONIO CULTURALE: analisi e valutazione degli impatti	89
AMBIENTE URBANO: analisi e valutazione degli impatti	90
RIEPILOGO DELLE MISURE ATTE AD IMPEDIRE, RIDURRE E COMPENSARE GLI IMPATTI AMBIENTALI SIGNIFICATIVI.....	91
INDICAZIONI, TEMPI E MODALITÀ	93
Indicazioni	93
Tempi e Modalità.....	97

PREMESSA

La Regione Piemonte, all'interno degli indirizzi contenuti nel Decreto Legislativo del 31 marzo 1998, n. 114, si è dotata di una normativa che ha visto aggiornare la DCR 563 - 13414 del 29 ottobre 1999 con la promulgazione dell'ultimo atto di programmazione rappresentato dalla delibera di Consiglio Regionale n. 191-43016 del 20 novembre 2012.

Le proposte di sviluppo delle attività distributive di medie e grandi dimensioni, che sono state avanzate in questi ultimi anni sul territorio piemontese, non sempre hanno valutato gli effetti negativi che tali strutture possono causare sull'ambiente antropico e naturale.

I nuovi Indirizzi di programmazione che sono stati emanati dal Consiglio regionale impongono nuovi strumenti di verifica, propedeutici alla approvazione delle programmazioni a carattere comunale, al fine di impostare dei ragionamenti corretti sull'uso del territorio nel momento in cui decidono di individuare o modificare delle localizzazioni commerciali nelle quali si potranno andare a insediare strutture di medie e grandi dimensione, che per loro natura comportano effetti sovracomunali.

La recente normativa ha introdotto diverse innovazioni in merito agli indirizzi generali per l'insediamento delle attività commerciali al dettaglio in sede fissa, modificando i compiti che i comuni sono chiamati a svolgere e specificando le competenze già attribuite alla Provincia dalle precedenti D.C.R. per quanto riguarda la definizione delle nuove zone commerciali, andando a individuare il Progetto Unitario di Coordinamento (PUC) quale strumento di analisi e coordinamento degli interventi necessari a mitigare gli effetti negativi che si possono riscontrare a livello progettuale a seguito del riconoscimento di zone commerciali deputate a ospitare strutture di rilevante capacità di attrazione.

Dalle indicazioni desumibili dalla DCR 191-43016, il Progetto Unitario di Coordinamento deve contenere le indicazioni relative alle esigenze infrastrutturali, di organizzazione funzionale dell'intera area in ordine al sistema della viabilità e degli accessi, il posizionamento e il dimensionamento delle aree destinate al soddisfacimento del fabbisogno di posti auto, al soddisfacimento delle aree a standard, in modo da soddisfare quanto prescritto relativamente alle nuove singole possibili proposte; inoltre, deve contenere l'analisi di compatibilità ambientale, ai sensi dell'articolo 20 della L. R. 40/98 dell'intera area dalla quale discenderanno le indicazioni relative alle mitigazioni necessarie.

Un documento che non riveste carattere di strumento urbanistico, ma che deve servire essenzialmente alla individuazione delle problematiche connesse con l'impatto ambientale e con l'impatto sulla viabilità che potrebbero evidenziarsi a fronte della ipotesi di insediamento di nuove strutture commerciali nell'area in fase di riconoscimento.

Oltre alla individuazione delle problematiche occorre altresì definire quali iniziative occorra prevedere al fine di mitigarne gli effetti, e stabilire, se del caso, le tempistiche e le modalità di intervento nella realizzazione delle stesse iniziative.

Il presente Progetto Unitario di Coordinamento (PUC) rappresenta, per la sua parte, il contributo di conoscenza per la disamina degli elementi utili per consentire di dare luogo, da parte degli operatori, al compimento degli interventi previsti all'interno della localizzazione extra urbana L.2, su Via Novara, nel Comune di Romagnano Sesia (NO).

INQUADRAMENTO GENERALE

Il Comune di Romagnano Sesia

Il Comune di Romagnano Sesia è situato sulla riva sinistra del fiume Sesia, all'imbocco della omonima Valle, su quelle alture che si estendono da Prato Sesia fino a Briona.

Il territorio si trova a una altitudine di 268 metri sul livello del mare (casa comunale) con una escursione dai 242 metri minimi ai 544 metri di altitudine massima appartenente alla Zona altimetrica della Collina Interna e si estende per 18,7 chilometri quadrati.

Il comune, con i suoi **3.657 abitanti**, **evidenzia una densità abitativa al 31 gennaio 2022** pari a 195,56 abitanti per chilometro quadrato, valore che nel medio periodo sta diminuendo costantemente, situazione caratteristica ormai di molti comuni piemontesi, in quanto al 31 dicembre 2011 il rapporto ammontava a 216,31 abitanti per chilometro quadrato.

La località, di cui si hanno notizie scritte fin dall'882, dopo un primo lascito imperiale alla curia vescovile di Vercelli, fin dal 1014 è stato interessato dalle continue dispute tra i vari signori vercellesi e novaresi che si contendevano il possesso della Valsesia e per il controllo delle acque del fiume e dei suoi guadi.

La sua particolare posizione geografica, che permetteva la derivazione delle acque della Sesia nelle numerose rogge utili per l'irrigazione dei campi e fonte di energia idraulica, lo videro oggetto prima delle lotte feudali e successivamente di quelle delle varie Signorie locali, per giungere infine ai Savoia nel 1735, con la breve interruzione dell'occupazione francese del Piemonte dal 1798 al 1814, fino all'unità nazionale.

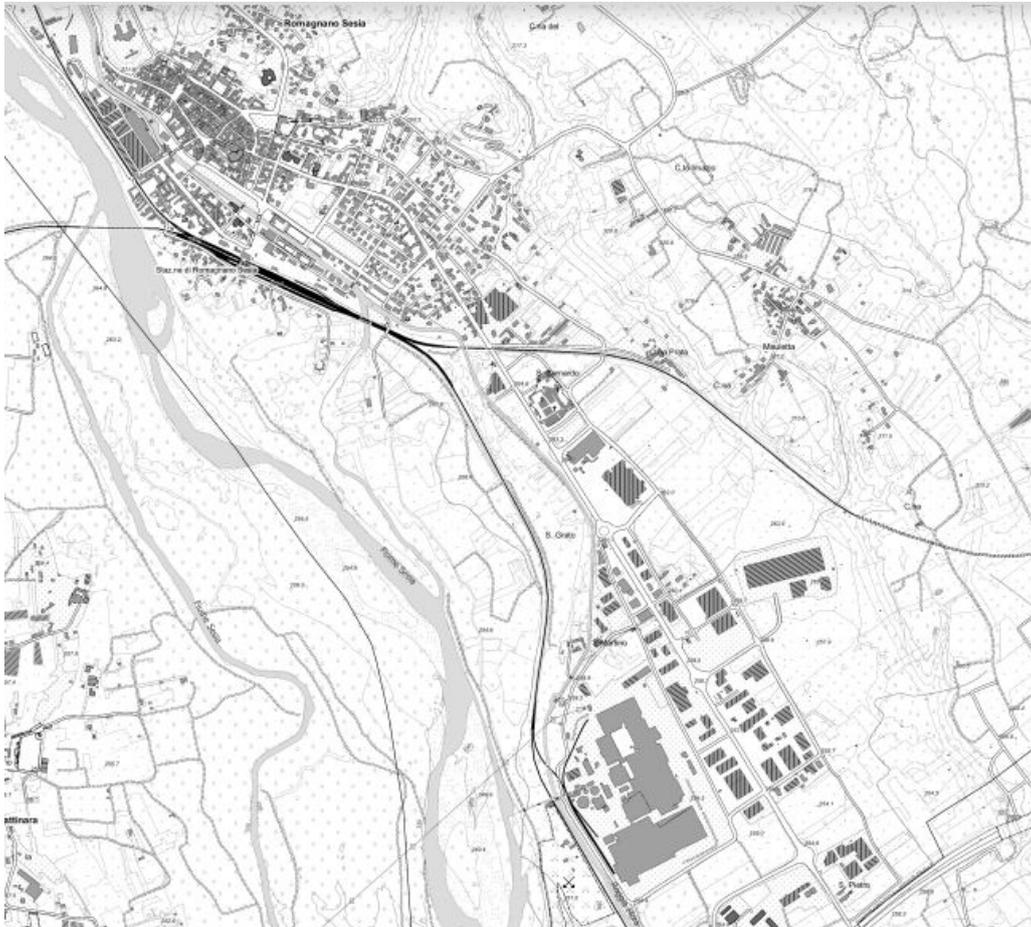
Il comune è stato attore delle prime forme di industrializzazione fin dalla metà dell'ottocento, periodo in cui venne aperta una manifattura per la filatura del cotone, da cui si aggiunsero tutta una serie di altre attività che caratterizzarono una importante fase di sviluppo economico.

L'atterraggio sul suo territorio di un casello dell'autostrada Genova - Gravelona Toce ha permesso di sviluppare la presenza di tutta una serie di attività produttive e commerciali che rappresentano un importante motore per l'economia locale.

Come si può vedere nell'immagine seguente, lo sviluppo urbano attuale del comune è avvenuto lungo il corso del fiume con il limite fisico rappresentato dalla linea ferroviaria, evidenziando una netta demarcazione tra il tessuto residenziale di più antica costituzione e la parte occupata dalle attività produttive - commerciali

che grazie alla presenza del casello autostradale si sono configurate come un ad-densamento specialistico.

TERRITORIO DEL COMUNE DI ROMAGNANO SESIA (CTR, particolare)



Dal punto di vista morfologico e altimetrico il territorio si può suddividere in tre ambiti: il primo è rappresentato dalla zona piana, dove coesistono gli insediamenti urbani e i suoli a buona capacità agricola, la seconda rappresentata dall'altopiano interessato prevalentemente da una diffusa presenza boschiva e la terza rappresentata dal versante che raccorda queste due zone ove si sono sviluppati impianti di vigneti.

Anche le attività commerciali hanno rispettato tale separazione, con tipologie e dimensioni coerenti con le caratteristiche del costruito: di dimensioni più limitate nella zona del concentrico e di dimensione maggiore nella zona periferica.

Inquadratura territoriale del comune di Romagnano Sesia

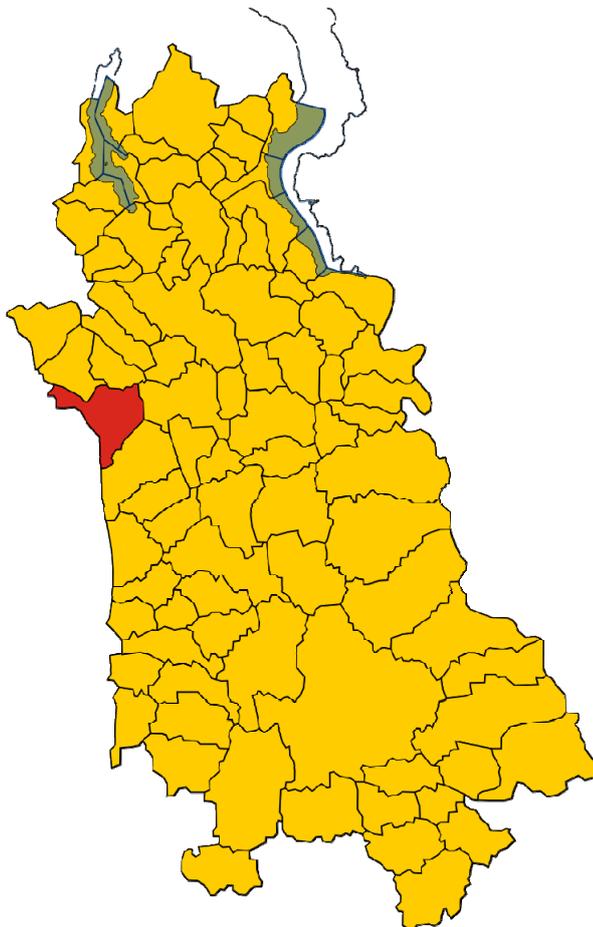
Il comune si posiziona nella parte settentrionale della Regione Piemonte, mentre si pone nella parte nord orientale della Provincia di Novara, ai confini con quella di Vercelli.

ROMAGNANO SESIA IN PIEMONTE



Della sua posizione strategica già si è detto nel capitolo precedente, causa delle vicissitudini che hanno caratterizzato il suo percorso storico. Il comune si sviluppa prevalentemente in direzione nord sud, su quelle modeste alture che si estendono da Prato Sesia fino a Briona.

LA PROVINCIA DI NOVARA



La Regione Piemonte nella definizione dell'ultimo Piano Territoriale Regionale approvato ha zonizzato il suo territorio in insiemi denominati Ambiti di Integrazione Territoriale (A.I.T.), che rappresentano aggregazioni territoriali comprendenti insiemi di comuni che gravitano su un centro urbano principale, da cui possono esprimersi delle scelte a livello locale, rappresentando gli ambiti ottimali per costruire processi e strategie di sviluppo condivise.

Romagnano Sesia appartiene all'Ambito di Integrazione Territoriale n. 3, così come definito dall'ultimo P.T.R. ove, tra l'altro, si può rilevare che risulta individuato come un comune che non evidenzia particolari livelli gerarchici, in quanto è sovrastato gerarchicamente dal polo urbano superiore di Borgomanero e dal polo urbano medio di Gattinara, appartenente questo alla Provincia di Vercelli.

L'AIT n. 3 occupa la parte centrale della Provincia, che comprende quella parte del territorio ondulato che si estende tra i corsi dei Fiumi Sesia e Ticino.

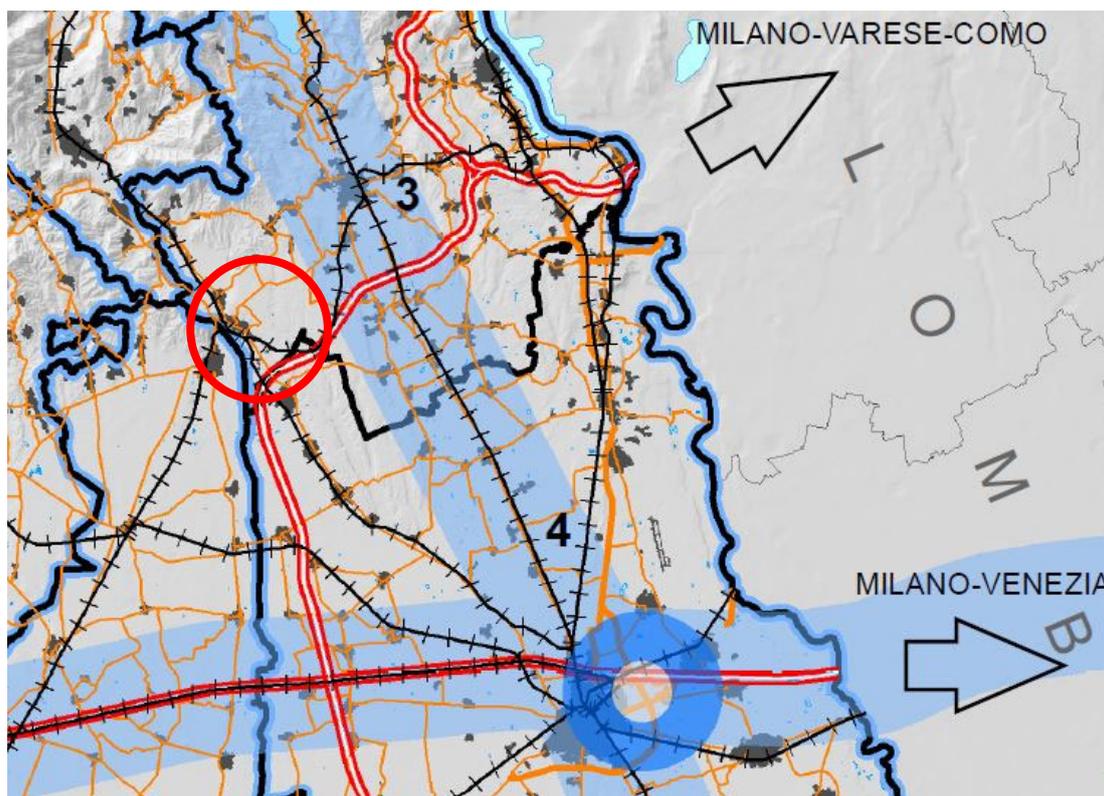
SISTEMA POLICENTRICO REGIONALE



Il territorio comunale è sfiorato dal corridoio interregionale che, partendo dal confine con la Svizzera dal valico del Sempione arriva ad Novara, dove si dirama in

direzione ovest verso Torino, e in direzione est verso Milano e Venezia; e in direzione sud verso Genova e poi Firenze-Roma.

PTR Tavola C3
INTEGRAZIONE TERRITORIALE DELLE INFRASTRUTTURE
DI MOBILITÀ, COMUNICAZIONE, LOGISTICA

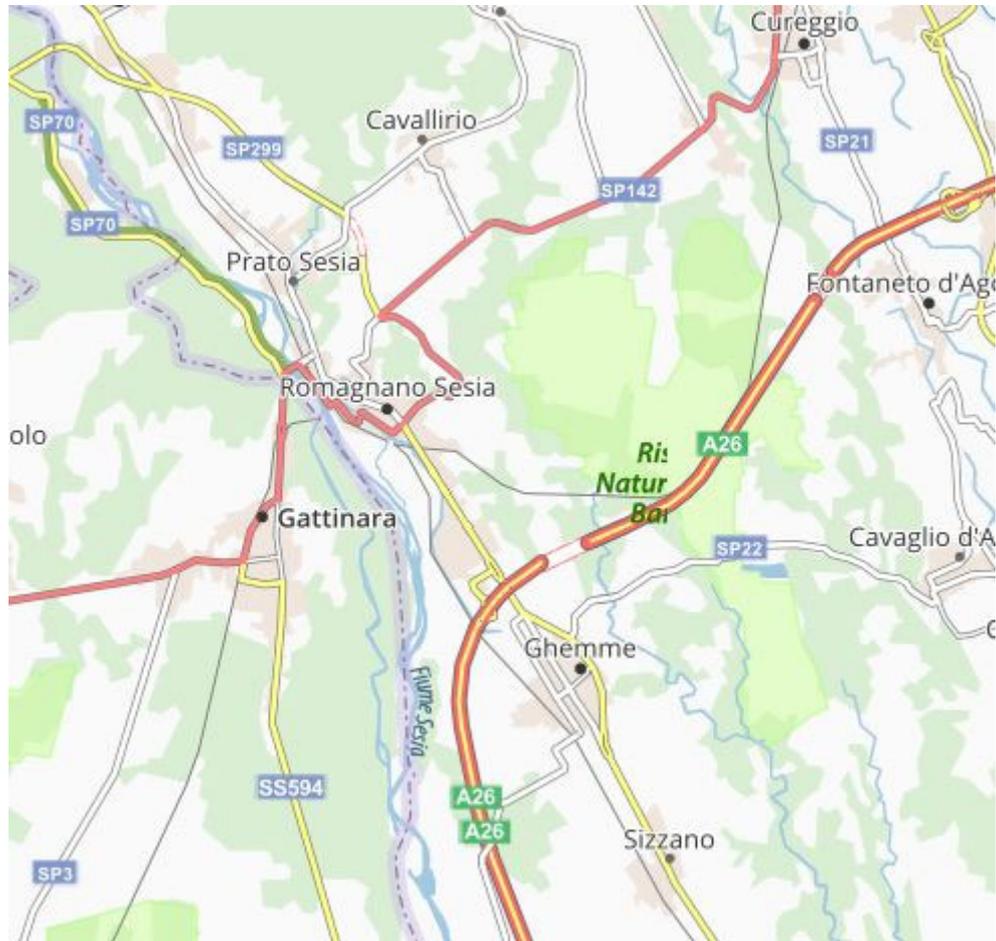


Il comune di Romagnano Sesia ha rappresentato un nodo di interscambio ferroviario per le linee che collegavano Novara a Varallo Sesia da un lato e Santhià ad Arona dall'altro.

Gli interventi riduttivi sulle linee cosiddette minori hanno visto sospendere il servizio sulla Santhià Arona fin dal giugno 2012 e sulla Novara Varallo Sesia fin dal settembre 2014, con la eccezione, su quest'ultima tratta, del traffico merci con la cartiera Kimberly Clark che consente di mantenere il servizio da parte di RFI scongiurandone l'abbandono.

Il comune è collegato al resto del territorio grazie al sistema stradale provinciale che, mediante la SS 299 e la SS 142, lo collega con i principali centri urbani dell'area, favorendo una fitta ragnatela di rapporti sociali ed economici, mentre la presenza del casello autostradale della A26 dei Trafori, permette di usufruire dei collegamenti internazionali.

LA VIABILITÀ DI LARGO RAGGIO



L'economia comunale vede il comparto commerciale porsi al secondo posto in una classifica delle imprese presenti, con il 30% di unità, solo dopo il settore altre attività (finanziarie, informazione, trasporto, professionali, ecc.) che presenta il 36% di unità.

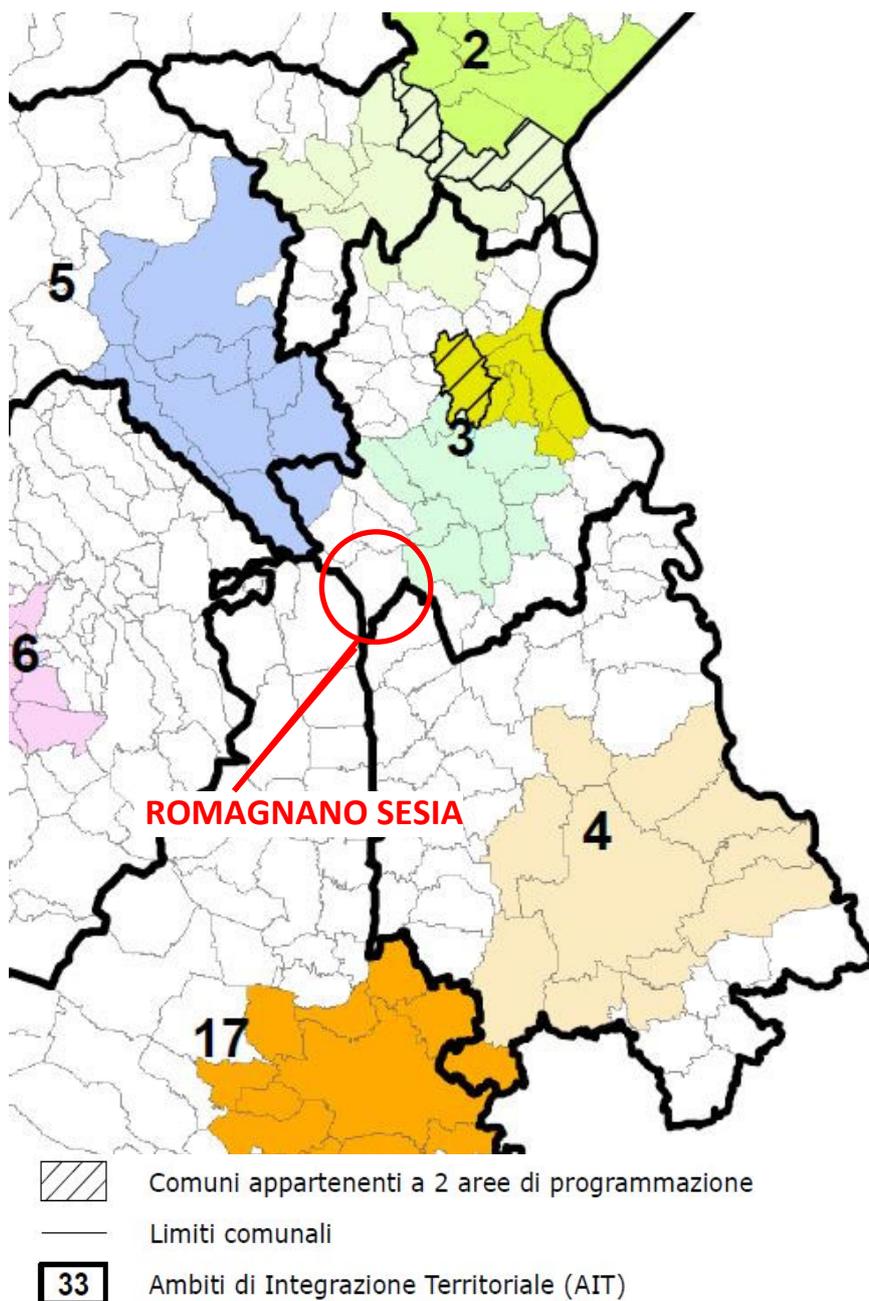
Seguono il settore delle costruzioni (11%), quello manifatturiero (10%) il turistico (8%) l'immobiliare (4%) e da ultimo quello delle imprese agricole con l'1%.

Da questi valori si comprende come l'economia si fondi su un tessuto imprenditoriale diffuso e variegato, dove l'agricoltura risulta quasi inesistente, situazione che ha consentito di sopportare la crisi economica di questo ultimo decennio.

La presenza del comparto commerciale è stata anche riconosciuta dalla Regione stessa quando è stata predisposta la Programmazione di settore con l'emanazione dei primi Indirizzi regionali con la DCR 563 - 13414 del 29 ottobre 1999, a seguito della riforma del commercio.

Il comune di Romagnano Sesia è classificato, in funzione della programmazione commerciale della Regione Piemonte, come un comune di tipologia **intermedia**, Comune che però non appartiene ad alcuna area di programmazione commerciale, identificata come il bacino di utenza formato dal comune attrattore e dai comuni confinanti e contermini che ad essa fanno riferimento.

AREE DI PROGRAMMAZIONE COMMERCIALE
(D.C.R. n° 563-13414 del 29-10-1999)



INQUADRAMENTO DELL'AREA

Oggetto della presente stesura del Progetto Unitario di Coordinamento è l'area posta nella parte sud occidentale del comune, lungo la direttrice che scorre parallela, o quasi, con il fiume Sesia, in un ambito molto urbanizzato che vede quasi una unica conurbazione con Gattinara a ovest e con Ghemme a sud.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'AREA

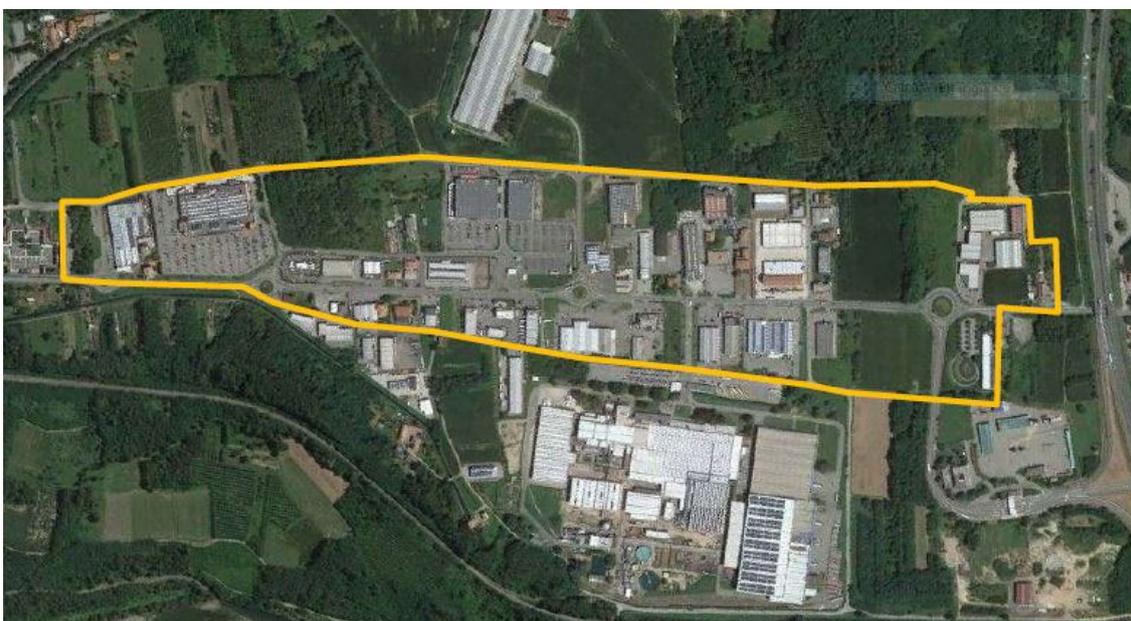


L'area oggetto della presente relazione è già stata riconosciuta dalla programmazione comunale e regionale come Localizzazione Urbano Periferica L.2, posta lungo la SS 299, identificata dal toponimo di Via Novara.

Quest'area presenta a oggi una dimensione di circa 536.077 mq di superficie territoriale e vede al suo interno già la presenza di un numero elevato di attività commerciali di media e grande dimensione.

Essa si posiziona in un ambito strategico, grazie al fatto che è raggiungibile comodamente dai flussi veicolari che interessano le infrastrutture viabili che collegano adeguatamente l'area con il resto del territorio sia quello più strettamente comunale che quello dell'area di gravitazione rappresentato dai comuni posti intorno al territorio di Romagnano Sesia.

LA LOCALIZZAZIONE L.2 DI VIA NOVARA



Nel corso di questi anni si sono già venute a realizzare e completare tutta una serie di edifici che ospitano attività commerciali di differenti dimensione, consentendo di riconoscere e confermare una vocazione che sempre più si è identificata come commerciale.

La posizione dell'area sul territorio e la disponibilità di aree residuali limitrofe consentono di ipotizzare il potenziamento del ruolo commerciale della zona, permettendo l'inserimento di nuove tipologie distributive che vadano a completare l'offerta dell'area, confermandola come una localizzazione urbano periferica.

Come già accennato, la localizzazione è connessa con il sistema viabile comunale e sovra comunale che consente una facile e corretta raggiungibilità da tutte le parti del territorio limitrofo.

La posizione sul territorio vede la possibilità di soddisfare due fondamentali elementi nella definizione di una area a vocazione commerciale: da un lato, la posizione è adeguatamente raggiungibile tramite la viabilità di grande traffico, ele-

mento importante per consentire di attivare la concorrenzialità tra sistemi e luoghi commerciali periferici.

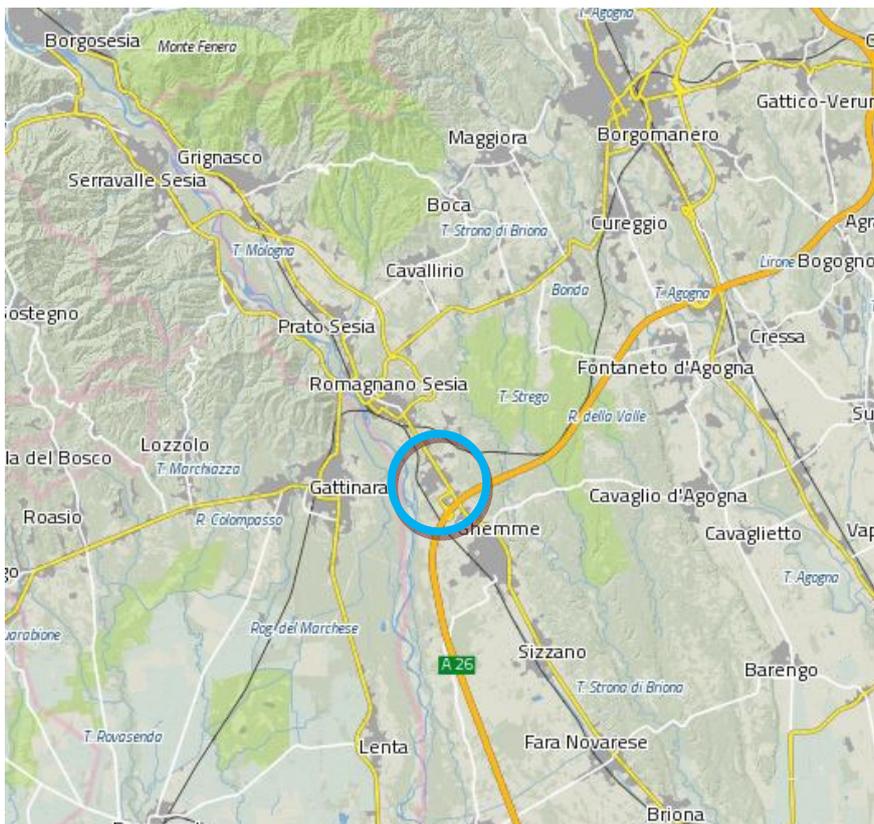
D'altro lato, la posizione sul territorio risponde alle esigenze fondamentali di non creare situazioni con le quali si possano attivare fenomeni di esternalità negative, quali impatti ambientali, atmosferici e acustici, in quanto non vi sono particolari recettori sensibili posti nelle vicinanze, così come il sistema esistente delle infrastrutture viabilistiche riesce a sostenere gli impatti sul traffico che risultino incrementati.

Gli indirizzi comunali

L'Amministrazione comunale di Romagnano Sesia a seguito del riconoscimento della localizzazione urbano periferica di tipo L.2 esistente in Via Novara, ritiene opportuno procedere alla approvazione del Progetto Unitario di Coordinamento, così come richiesto dalla normativa in vigore.

L'approvazione del PUC da parte dell'Amministrazione comunale intende rispondere alla necessità di modernizzare il settore distributivo locale e di potenziare il ruolo commerciale della zona, migliorando nel contempo quello di Romagnano Sesia nei confronti degli altri luoghi del commercio di riferimento, in stretto rapporto con l'obiettivo di migliorare la libera concorrenza delle attività da insediarsi nelle altre zone commerciali riconosciute sul territorio comunale.

LA LOCALIZZAZIONE L.2 SU AREA VASTA



La localizzazione urbano periferica L.2 si posiziona nella parte meridionale del Comune al di fuori del tessuto residenziale, evidenziando la presenza di tutta una serie di immobili occupati da attività commerciali, industriali, artigianali e di

servizio, confermando pertanto la esistenza del primo elemento di valutazione inerente la posizione sul territorio.

L'esperienza che si è realizzata nel corso di questi ultimi anni ha consentito di evidenziare come la dinamica concorrenziale si sviluppa sempre di più tra sottosistemi piuttosto che tra le singole unità che sono presenti nel sistema commerciale.

La programmazione della rete distributiva, ai sensi degli indirizzi regionali, individua come riferimenti sostanziali tre aspetti rappresentati dal comportamento del consumatore, dalla dinamica concorrenziale e dalla organizzazione del territorio.

Il comportamento del consumatore evidenzia la ricerca di agglomerazioni di offerta tendenzialmente completa, che siano in grado di rispondere compiutamente alle preferenze che il consumatore esprime con riferimento a quella determinata zona.

Occorre altresì tenere ben presente che le dimensioni dei negozi devono essere tali da consentire una pluralità di alternative di scelta, sia tra le zone di addensamento commerciale e tra le altre località di concentrazione dell'offerta, sia tra le diverse tipologie di strutture distributive, le quali contribuiscono alla definizione delle tipologie di strutture distributive e alla formazione dei rapporti di forza sul mercato.

Per quanto riguarda la presenza di un mercato concorrenziale è necessario che siano attivate la flessibilità, l'innovazione e l'allocazione ottimale delle risorse, nell'interesse del consumatore e del sistema economico complessivo.

Affinché tale condizione si possa verificare occorre che non esistano barriere all'entrata che impediscano o l'avvio dell'attività o lo sviluppo di un concorrente nell'ambito di uno specifico mercato e che non siano presenti e durature delle posizioni dominanti di una o poche imprese nei confronti di tutte le altre.

L'analisi della organizzazione del territorio ha dimostrato che sempre di più ci si trova di fronte a "luoghi del commercio" (intesi come aggregati commerciali di offerta), che si distribuiscono sul territorio in relazione alle modalità con cui si sono sviluppati i sistemi urbani, al sistema della viabilità esistente, al comportamento del consumatore e alla dinamica concorrenziale.

In questo ambito le medie e le grandi strutture di vendita si sviluppano prescindendo dai semplici confini comunali, andando a privilegiare quegli spazi che possono meglio soddisfare gli obiettivi aziendali.

Si riscontra, peraltro in maniera ormai incontrovertibile, che la coesistenza in ambiti definiti, urbani o semi urbani, di punti di vendita differenti, per dimensione, offerta merceologica e politica commerciale, contribuisce sicuramente al potenziamento di tali ambiti, favorendo la maggiore produttività del sistema nel suo complesso, l'informazione al consumatore e in ultima analisi lo sviluppo della dinamica concorrenziale, anche perché l'organizzazione dell'offerta commerciale in aggregazioni commerciali, integrata con gli altri servizi urbani, in condizioni favorevoli di accessibilità e di sosta, genera esternalità positive, sia sotto forma di sinergie eco-

nomiche, sia in termini di miglioramento della qualità urbana tramite lo sviluppo di spazi pubblici collettivi.

Ormai ci si orienta sempre di più, nel momento in cui si adottano delle politiche di programmazione della rete distributiva di un comune, a specificare interventi differenziati in funzione della posizione sul territorio da un lato e sugli obiettivi che si vogliono raggiungere con la programmazione dall'altro.

Partendo dal presupposto che l'obiettivo principale sia quello di fornire un servizio migliore al consumatore e la possibilità di migliorare il livello dello sviluppo economico delle attività commerciali esistenti e future, si può identificare un percorso che veda l'insediamento di strutture di vendita in ambiti periferici, al fine di costituire un polo attrattivo che, grazie alla sua strutturazione fisica, non si contrapponga con il luogo del commercio principale di antica formazione.

Questo luogo è stato individuato, nell'ambito degli interventi sopra accennati, quale zona di insediamento commerciale per riorganizzare e razionalizzare quelle strutture che per dimensioni non possono trovare una adeguata ubicazione all'interno del centro storico o nella parte del concentrico urbanizzato.

Rispondenza alle indicazioni della normativa commerciale

La Regione Piemonte ha approvato con la D.C.R. n. 191 - 43106 del 20 novembre 2012 l'ultima versione degli Indirizzi regionali di programmazione per il commercio in sede fissa, da cui derivano le programmazioni comunali di settore.

Romagnano Sesia è classificato dalla normativa commerciale come comune **intermedio**, in grado di offrire servizi non quotidiani ma di minor portata rispetto a quella dei comuni gerarchicamente più elevati, e non è inserito in alcuna Area di Programmazione Commerciale.

La programmazione del settore, per favorire l'equilibrato sviluppo delle diverse tipologie di strutture distributive, nel rispetto del principio della libera concorrenza, per migliorare la produttività del sistema e la qualità dei servizi da rendere al consumatore, ha individuato il riconoscimento delle zone attuali o potenziali in cui insediare le attività commerciali come fondamento degli strumenti di attuazione della stessa.

Le zone di insediamento commerciale, in relazione della densità presente sul territorio dell'offerta commerciale e della integrazione con il sistema delle residenze, si possono distinguere in:

- a) addensamenti commerciali: costituiti da porzioni del territorio urbano o extraurbano, percepite come omogenee e unitarie, che raggruppano un insieme di attività commerciali, paracommerciali ed assimilabili, ubicate l'una in prossimità dell'altra in un ambito a scala pedonale, nelle quali il consumatore trova un insieme organizzato ed integrato di offerta commerciale e di servizi;
- b) localizzazioni commerciali urbane non addensate ed urbano-periferiche non addensate: sono singole zone di insediamento commerciale, urbane e urbano - periferiche, esistenti o potenziali, non costituenti addensamento commerciale.

Il comune di Romagnano Sesia si è dotato dei ***Criteri Commerciali*** per il riconoscimento delle zone di insediamento commerciale e per il rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio del commercio, con Deliberazione C.C. n. 5 del 24/02/2012 ad oggetto "*D.C.R. n. 59 -10831 del 24/03/2006. Approvazione dei criteri comunali per il rilascio delle autorizzazioni relative alle medie strutture di vendita (art. 8 comma 3 D.Lgs. 114/98 e dell'art. 4 comma 1 della L.R. 28/99)*" ha approvato il "*Documento tecnico - criteri per il rilascio delle autorizzazioni delle medie strutture di vendita*", così articolato:

- Criteri per il rilascio delle autorizzazioni delle medie strutture di vendita;
- Riconoscimento di addensamenti e localizzazioni (D. Lgs. 114/98 art. 8 comma 3);
- Tavola planimetrica del territorio comunale riportante addensamenti e localizzazioni riconosciute.

apportando successivamente, con D.C.C. n° 61 del 16/12/2015, limitate modifiche alla "Tabella delle compatibilità territoriali".

- addensamento storico principale A.1
- N. 3 addensamenti urbani minori A.4 via Novara/via Grassi ,via Novara/via Caduti , via Garibaldi/viale Mazzini
- addensamento extra urbano A.5 via dei Martiri
- localizzazione extra urbana L.2 via Novara

Come verrà evidenziato nel paragrafo dedicato all'analisi della rete distributiva il comune di Romagnano, collocato sulla direttrice viaria tra Borgosesia e Novara, presenta una buona concentrazione del servizio commerciale con una rete distributiva che si rivolge ad una clientela sicuramente extra cittadina, interessando buona parte dei comuni limitrofi.

Ciò premesso, l'obiettivo che l'Amministrazione comunale si è posto è quello di confermare il servizio alla popolazione locale e a quanti potranno gravitarvi utilizzando quelle aree che fanno ormai parte della storia economico produttiva del comune e che si posizionano ai bordi del tessuto residenziale senza però discostarsene troppo, al fine di non rischiare un decentramento eccessivo che si ripercuoterebbe in maniera negativa sulle attività più centrali.

Al momento del riconoscimento della attuale perimetrazione relativa alla Localizzazione urbano periferica L.2 non era stato redatto e approvato uno specifico PUC poiché, prima delle ultime disposizioni regionali in merito alla programmazione commerciale, l'area così identificata aveva visto l'approvazione e il rilascio di tutta una serie di autorizzazioni per grandi strutture di vendita che erano state assoggettate a pratiche di VIA, sia come verifiche che come valutazioni.

Gli studi approfonditi che erano stati redatti per tali fasi di verifica delle conseguenze che gli insediamenti avrebbero potuto causare, avevano dimostrato che gli effetti sull'ambiente e sulla viabilità fossero compatibili con gli interventi da un lato e le soluzioni infrastrutturali, dall'altro, non andando a causare esternalità negative.

Questo assetto infrastrutturale ha visto la predisposizione di un apposito "Piano direttore", approvato dal Comune a seguito di quanto richiesto dalle Conferenze di Servizio condotte dalla Direzione Commercio Sicurezza e Polizia Locale della Regione Piemonte.

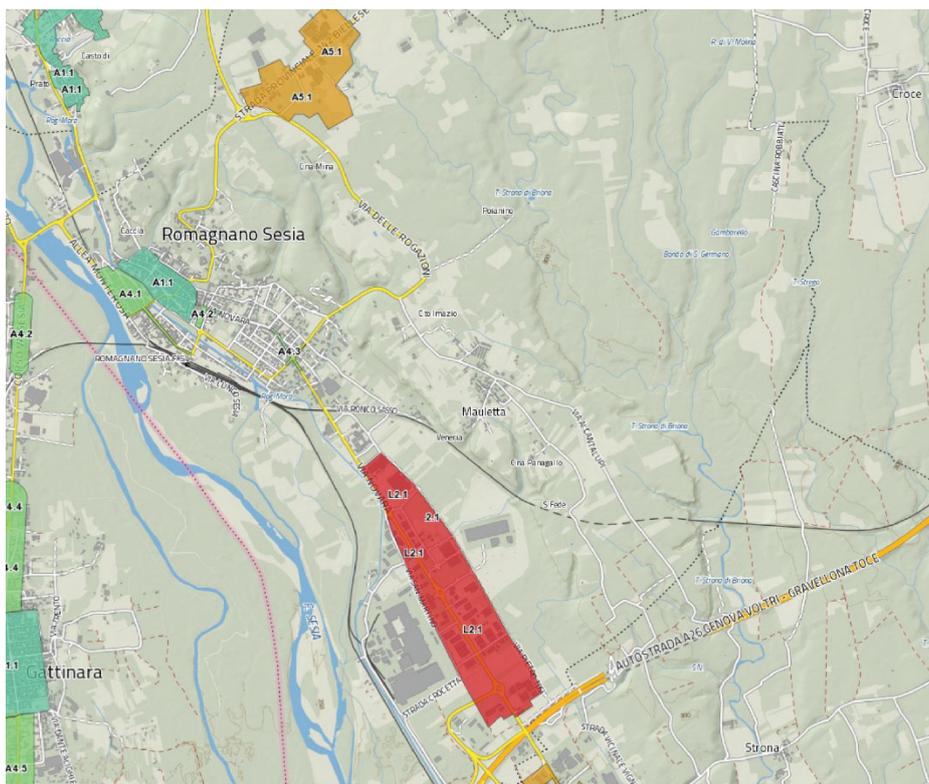
In base a quanto definito, il Comune mediante specifici atti ha assegnato ai diversi soggetti interessati, la realizzazione di ulteriori opere di urbanizzazione utili per soddisfare i livelli qualitativi ambientali, così individuate:

- adeguamento dei tratti stradali di via San Martino, via Tacchini, via Bergamotto e via Paracchini, con la realizzazione o il completamento della viabilità pedonale, dei marciapiedi della pista ciclabile e degli attraversamenti pedonali su via Novara;
- adeguamento della rete di raccolta delle acque meteoriche della viabilità;
- adeguamento/realizzazione dei sottoservizi telefonici ed elettrici.

Tali interventi sono stati presi in carico dagli operatori commerciali con atti di impegno e fidejussioni sottoscritti nel 2013.

Si riporta di seguito una immagine che evidenzia tutte le zone commerciali di Romagnano Sesia, così come estratta dal Geo portale della Regione Piemonte, con l'indicazione dell'attuale perimetro della localizzazione urbano periferica L.2 di via Novara che presenta una superficie territoriale di circa **536.077 mq.**

ZONE COMMERCIALI RICONOSCIUTE



Fonte: Geo portale Regione Piemonte

Il Comune è dotato, come già detto, della programmazione di settore che ha riconosciuto la localizzazione L.2 verificando il rispetto dei parametri stabiliti dagli Indirizzi regionali.

Le localizzazioni L.2 sono preferibilmente lambite o percorse da assi viari di primo livello e sono candidate a ospitare attività rivolte al servizio dei consumatori nel quadro del processo di riqualificazione urbana, come si può verificare nel caso in esame, dove la strada statale n. 299 ne rappresenta l'asse portante.

A oggi gli Indirizzi regionali di programmazione determinano per i **comuni intermedi** come Romagnano una dimensione delle localizzazioni urbano periferiche di tipo L.2 che deve essere non inferiore a 15.000 mq, e confermano che si deve ri-

spettare la necessità della presenza di un nucleo abitato, a prescindere dalla presenza di confini comunali, di una determinata consistenza a una distanza minima definita.

La tabella seguente riassume i parametri da rispettare per il riconoscimento della localizzazioni L.2, parametri rispettati integralmente nel momento dell' approvazione originale.

PARAMETRI DI RIFERIMENTO PER LE LOCALIZZAZIONI L.2

EPIGRAFE	PARAMETRI	COMUNI INTERMEDI
Ampiezza raggio della perimetrazione entro cui calcolare i residenti in mt.	Y.2.	1.000
Numerosità dei residenti entro il raggio di cui sopra	X.2.	1.500
Distanza stradale massima dalla perimetrazione del nucleo residenziale di cui sopra in mt.	J.2.	500
Dimensione minima della localizzazione in mq	H.2	15.000
Distanza minima da altro addensamento urbano A.1 in mt.	W.2	1.000

Fonte: Regione Piemonte - Allegato A alla DCR 191-43016 del 20 novembre 2012

L'area della **L.2 di via Novara**, nella sua configurazione attuale presenta una **dimensione di 536.077 mq** circa di superficie territoriale, dimensione che consente di ipotizzare l'insediamento di tipologie di strutture distributive che possono contribuire fattivamente al completamento dell'offerta presente nella zona.

Il consumatore, infatti, per poter esercitare correttamente le sue scelte deve poter disporre di una pluralità di alternative, sia tra le zone di addensamento commerciale e tra le altre località di concentrazione dell'offerta, sia tra le diverse tipologie di strutture distributive, dove le dimensioni dei punti di vendita, che contribuiscono alla definizione delle tipologie di strutture distributive e alla formazione dei rapporti di forza sul mercato rappresentano uno degli elementi fondamentali.

Gli Indirizzi regionali di programmazione del settore commerciale hanno individuato tali dimensioni in relazione alle merceologie e alle diverse zone, inserendole in una "tabella di compatibilità" per il rilascio delle autorizzazioni commerciali, che vanno a delineare il modello di rete commerciale regionale, in sintonia con l'utilità sociale, e in funzione al conseguimento dell'obiettivo di promozione della concorrenza.

Di seguito si riporta la tabella di compatibilità che individua le classi dimensionali per quelle tipologie delle strutture distributive che si potranno insediare nella localizzazione urbano periferica L.2 che si intende ampliare.

Occorre infatti ricordare che la presenza di una offerta commerciale importante e completa sia come merceologie che come tipologie distributive, che vada a arricchire e a integrare quanto presente nella realtà urbana locale, rappresenta una

sicura capacità di attrarre risorse sia umane che economiche che riverseranno beneficamente sul territorio i loro effetti.

TABELLA DI COMPATIBILITA' DI SVILUPPO TERRITORIALE

TIPOLOGIE	Superficie vendita (mq)	Localizzazioni L.2.
VICINATO	Fino a 150	SI ⁽¹⁾
M-SAM1	151-250	NO
M-SAM2	251-900	NO
M-SAM3	901-1500	SI
M-SE1	151-400	SI
M-SE2	401-900	SI
M-SE3	901-1500	SI
M-CC	151-1500	SI
G-SM1	1501-4500	NO
G-SM2	4501-7500	NO
G-SM3	7501-12000	NO
G-SM4	>12000	NO
G-SE1	1501-3500	SI ⁽²⁾
G-SE2	3501-4500	NO
G-SE3	4501-6000	NO
G-SE4	>6000	NO
G-CC1	Fino a 6000	SI
G-CC2	6001-12000	NO
G-CC3	12001-18000	NO
G-CC4	>18000	NO

(1) solo nei centri commerciali compatibili ai sensi della presente tabella

(2) solo fino a mq 3.000

Rispondenza alle indicazioni del Piano Regolatore Generale

Il Comune è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con Deliberazione della **Giunta Regionale 23 luglio 2001 n. 3-3557**.

Il Piano Regolatore Generale vigente è stato in seguito modificato e aggiornato e in ultimo con la DCC n. 63 del 16/12/2015 è stata approvata la **Variante Parziale n. 17**.

L'attività urbanistica ed edilizia in tutto il territorio comunale viene regolata dalle prescrizioni contenute nel P.R.G. e nelle sue norme di attuazione.

Lo strumento di pianificazione del territorio ha di fatto confermato la situazione che lo caratterizza, con la parte residenziale che si concentra al di sopra e al di là della ferrovia, una parte produttiva commerciale che si è sviluppata lungo via Novara fino al tracciato autostradale e la rimanente parte del territorio occupato dalla zona collinare.

Una prima indicazione che si può riscontrare dal P.R.G. è che l'intera perimetrazione della attuale Localizzazione L.2 e dell'area che si intende ampliare rientrano nella delimitazione identificata come Perimetro del centro edificato (ex art. 27 della L. R. 56/77) e dei centri abitati e insediamenti previsti (ex art. 1 D. M. 1404/68).

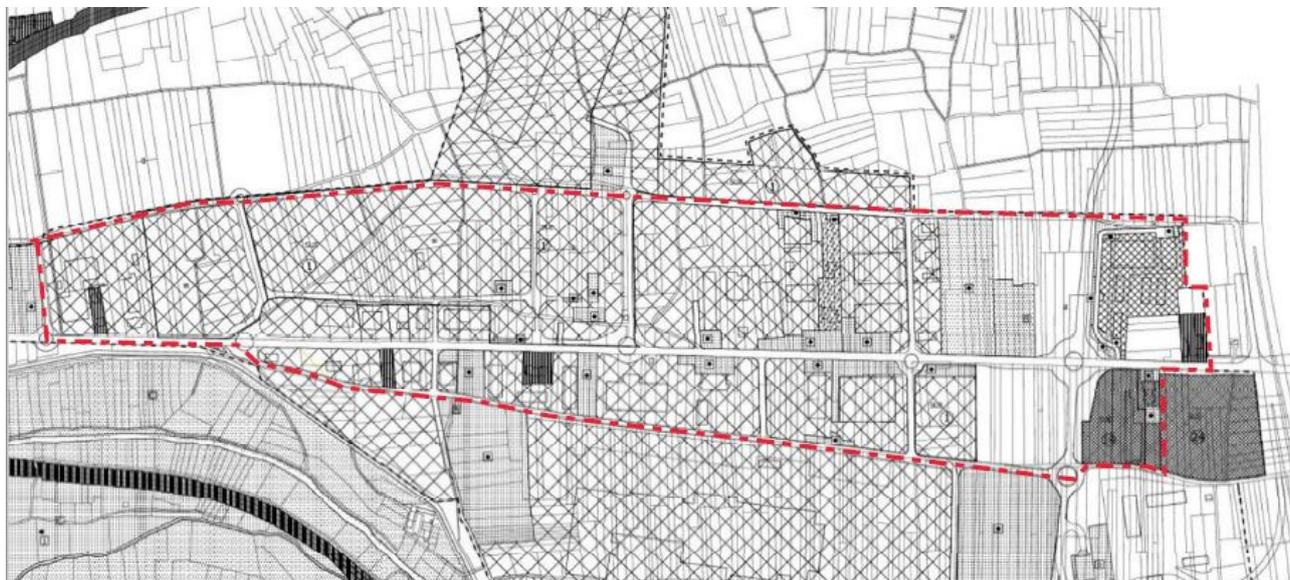
Il P.R.G. indica per ciascuna parte del territorio le destinazioni d'uso proprie e compatibili suddivise per gli usi pubblici, residenziali, produttivi, terziari e agricoli.

La destinazione d'uso "commercio al dettaglio" risulta compatibile con l'uso residenziale, mentre il "terziario commerciale" è una destinazione propria dell'uso terziario così come nello specifico è compatibile con questo uso il "commercio specializzato e non specializzato, al dettaglio e all'ingrosso".

Le aree comprese nella perimetrazione della localizzazione urbano periferica L.2 di via Novara appartengono a un insieme vario di usi e destinazioni tra cui si possono individuare aree con impianti esistenti ad uso artigianale e di terziario commerciale e di servizio (I.A.T.), aree con attività commerciali e direzionali (A.C.D.), aree destinate ad attività agricole (A.A.), aree per servizi privati di interesse pubblico e collettivo (A.S.P.), aree edificate ad uso prevalentemente residenziale (A.E.R.) e aree per servizi sociali ed attrezzature pubbliche e di uso pubblico (parcheggi).

In particolare il P.R.G. individua due tipologie di aree identificando come I.A.T. (Aree con impianti esistenti ad uso artigianale e di terziario commerciale e di servizio) quelle parti di territorio comunale occupate in forma mista da attività compresenti, produttive e terziarie commerciali e di servizio, o dove la localizzazione e l'accessibilità favoriscono la trasformazione da aree prevalentemente produttive a prevalentemente terziarie, e come A.C.D. (Aree con attività commerciali e direzionali) quelle parti del territorio comunale con usi di tipo terziario, direzionale e commerciale esistenti o previsti.

LA LOCALIZZAZIONE L.2 SUL P.R.G.



Queste tipologie di area trovano una precisa definizione nelle rispettive **Schede di area** nelle quali vengono puntualizzati gli aspetti caratterizzanti.

Le destinazioni che interessano maggiormente il presente lavoro sono quelle consentite nelle aree I.A.T. e A.C.D., per le quali si riportano le seguenti specificazioni.

L'Area I.A.T. appartenente alla localizzazione L.2 riconosciuta, è identificata come un'Area con impianti esistenti ad uso artigianale e di terziario commerciale e di servizio.

Le destinazioni d'uso proprie sono le industrie e i laboratori artigianali, il terziario direzionale, il terziario commerciale e i servizi di interesse collettivo.

Le destinazioni compatibili risultano essere gli uffici connessi alle attività produttive, i depositi e i magazzini, le esposizioni e il commercio diretto dei prodotti dell'attività insediata e prodotti affini, i laboratori di analisi, ricerca e sperimentazione legati alle attività produttive, le officine di riparazione e assistenza di autovetture e macchinari, con eventuali distributori di carburante ed autorimesse, i servizi connessi alle attività produttive (spogliatoi, mense, infermerie, locali di ristoro e ricreazione), i centri di vendita, stoccaggio e di distribuzione all'ingrosso, le residenze di titolari, custodi o personale che deve obbligatoriamente risiedere, per ragioni di sicurezza o di efficienza degli impianti, presso la sede delle attività produttive, le attività ricreative e locali di spettacolo con superficie superiore a mq. 500, gli uffici pubblici e privati, le funzioni amministrative, creditizie, assicurative, tecniche, terziarie, ricreative, culturali, sociali, professionali, associative e per lo spettacolo, il commercio specializzato e non specializzato, al dettaglio e all'ingrosso, i servizi pubblici, i servizi ricettivi e di ospitalità (attrezzature alberghiere, extralberghiere e

di ricettività temporanea), le attrezzature di supporto e di servizio per il trasporto di merci e persone, i depositi e i locali di ristoro.

Le destinazioni d'uso non ammesse invece sono identificate nella residenza (ad eccezione della residenza dei titolari, custodi o personale addetto alle attività nella misura di 1 alloggio per ogni unità produttiva inferiore a mq. 400 di Sc e di 2 alloggi per ogni unità produttiva superiore a mq. 400 di Sc; in entrambi i casi gli alloggi non potranno superare i 150 mq. di Sul ciascuno) e negli insediamenti rurali e negli impianti destinati ad attività agricole e zootecniche.

L'area A.C.D. a sua volta è identificata come un'Area con attività commerciali e direzionali.

Le destinazioni d'uso proprie sono il terziario direzionale, il terziario commerciale e i servizi di interesse collettivo.

Le destinazioni compatibili risultano essere gli uffici pubblici e privati, le funzioni amministrative, creditizie, assicurative, tecniche, terziarie, ricreative, culturali, sociali, professionali, associative e per lo spettacolo, il commercio specializzato e non specializzato, al dettaglio e all'ingrosso, i servizi pubblici, i servizi ricettivi e di ospitalità (attrezzature alberghiere, extralberghiere e di ricettività temporanea), le attrezzature di supporto e di servizio per il trasporto di merci e persone, i depositi e i locali di ristoro.

Le destinazioni d'uso non ammesse sono la residenza (ad eccezione della residenza di titolari o custodi nella misura di un alloggio di sul inferiore a mq. 150 per ogni unità superiore a 300 mq. di sc), le industrie, i laboratori artigianali di produzione (ad eccezione di quelli direttamente connessi con l'attività commerciale), le costruzioni per allevamenti zootecnici.

PIANIFICAZIONE SOVRACOMUNALE

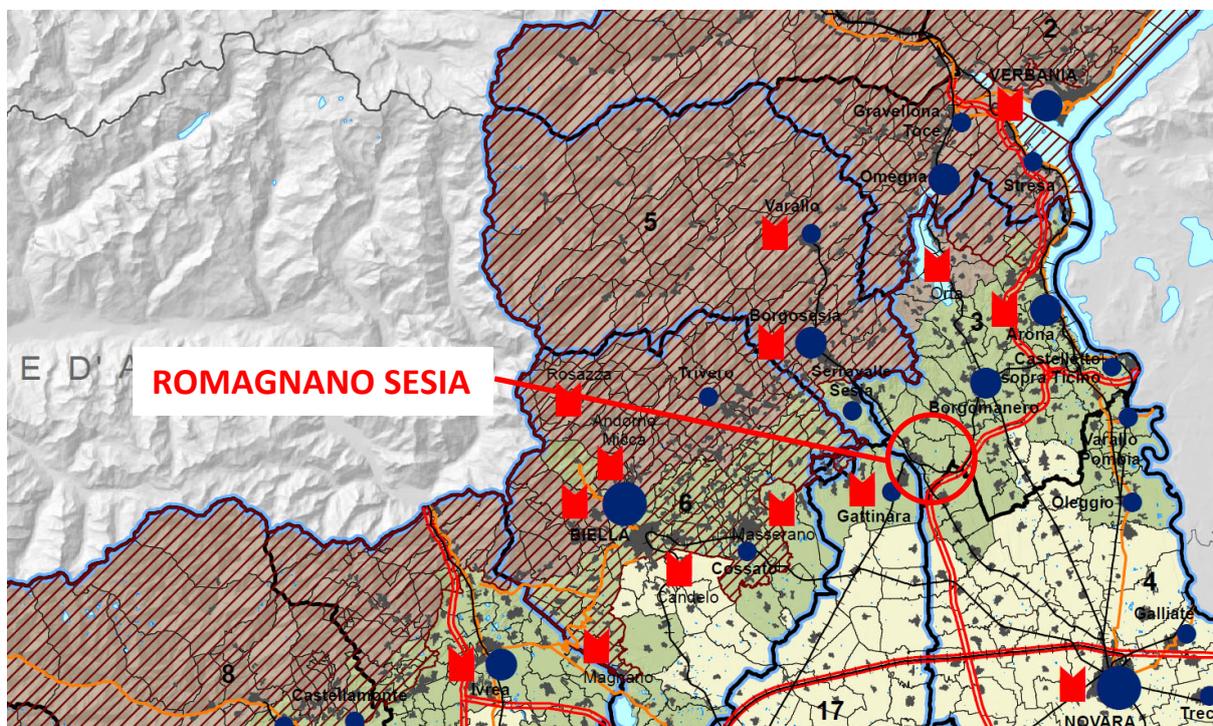
Piano Territoriale Regionale

La Regione Piemonte ha approvato con D.C.R. n. 122 - 29783 del 21 luglio 2011 la nuova versione del Piano Territoriale Regionale, del quale si riportano di seguito alcuni stralci delle cartografie allegate al P.T.R. relative al territorio amministrativo del comune di Romagnano Sesia.

La elevata scala di riferimento delle cartografie utilizzate non consente di evidenziare al meglio le caratteristiche insistenti sulla zona riconosciuta come localizzazione L.2, ma permettono comunque di fornire un quadro di massima degli elementi analizzati.

La matrice territoriale sulla quale si sviluppa il Piano regionale suddivide il territorio in 33 **Ambiti di Integrazione Territoriale (AIT)**, stabilendo per ciascuno di essi le *"connessioni positive e negative, attuali e potenziali, strutturali e dinamiche che devono essere oggetto di una pianificazione integrata"*.

PTR ESTRATTO TAVOLA A RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE, TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO



SISTEMA POLICENTRICO REGIONALI MORFOLOGIA E CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO

Livelli di gerarchia urbana:

-  Metropolitano
 -  Superiore
 -  Medio
 -  Inferiore
- TORINO Poli capoluogo di provincia

Chivasso Altri poli

 Ambiti di integrazione territoriale (AIT)

 Centri storici di maggiore rilievo

Altimetria

-  Territori montani (ISTAT)
-  Territori di collina (ISTAT)
-  Territori di pianura (ISTAT)
-  Territori montani (L.r. 16/99 e s.m.i.)

La precedente planimetria, estratta dalla tavola “A - *Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio*” allegata al PTR, evidenzia l’AIT n. 3 a cui appartiene Romagnano Sesia, insieme agli altri comuni che ne fanno parte e che trova nella città di Borgomanero il suo polo di riferimento: il simbolismo grafico definisce il suo territorio come un territorio di collina, secondo quanto definito dalla classificazione ISTAT, mentre il programma di sviluppo rurale (PSR) identifica l’ambiente comunale come appartenente alla polarizzazione urbana che interessa tutta una serie di comuni intorno a Romagnano Sesia.

Il comune di Romagnano Sesia con il suo immediato intorno si trova in un ambito che non viene individuato come appartenente a poli di innovazione produttiva né tantomeno ad aree turisticamente rilevanti.

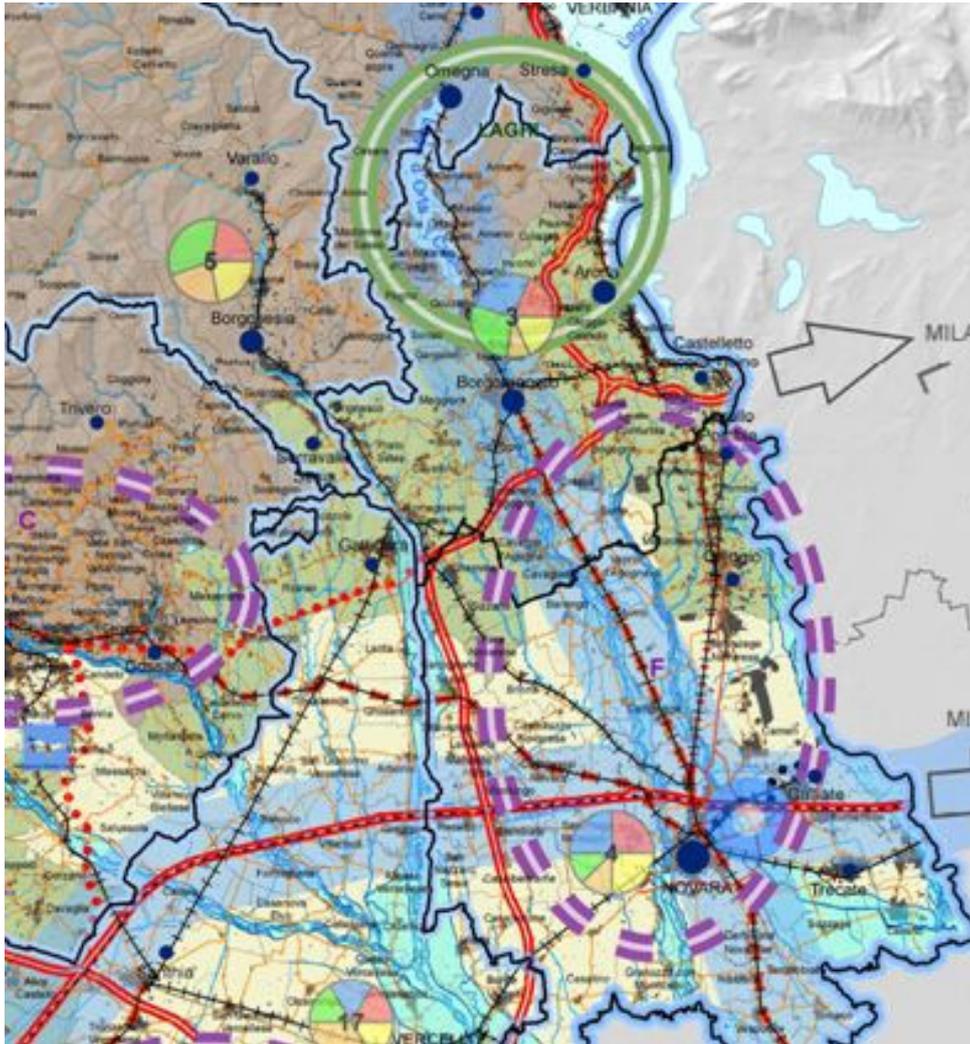
L’Ambito di Integrazione Territoriale a cui Romagnano Sesia appartiene vede la presenza delle singole tematiche settoriali in cui il turismo e i trasporti e la logistica di livello sovra locale insieme rappresentano oltre il 50%, seguiti dalla valorizzazione del territorio e dalla ricerca e dalle produzioni industriali, mentre scarso peso rimane alle risorse e alle produzioni primarie.

Per quanto riguarda le infrastrutture legate alla viabilità, come già accennato in precedenza, il territorio comunale non è interessato da interventi legati al corridoio internazionale che collega il capoluogo provinciale di Novara con la Svizzera, limitandosi alla viabilità locale di interconnessione con i centri urbani vicini.

Gli obiettivi principali che guidano le strategie in atto sono rivolti a uno sviluppo equilibrato dei diversi fattori presi in esame, proprio perché non sussistono evidenze di situazioni eccezionali. Lo scenario che traspare è quello della costruzione di un sistema che sia in grado di trasformare e integrare le radici e le tradizioni, portando innovazione nelle diverse filiere, senza però far prevalere in particolare uno specifico settore.

In questa strategia di sviluppo occorre porre attenzione sul potenziamento del sistema commerciale quale componente importante del sistema produttivo locale e della capacità di questi insediamenti nell'organizzazione funzionale degli spazi e nel recupero qualitativo dei luoghi a rischio di degrado.

PTR ESTRATTO TAVOLA DI PROGETTO TEMATICHE SETTORIALI DI RILEVANZA TERRITORIALE



TEMATICHE SETTORIALI DI RILEVANZA TERRITORIALE

-  Valorizzazione del territorio
-  Risorse e produzioni primarie
-  Ricerca, tecnologia e produzioni industriali
-  Trasporti e logistica di livello sovralocale
-  Turismo
-  Presenza proporzionale dei singoli temi per AT
-  Poli di innovazione produttiva (D.G.R. n. 25-8735 del 05-05-2008)

INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

-  Corridoio internazionale
-  Corridoio infraregionale
-  Diretrice di interconnessione extraregionale
-  Aeroporto di rilevanza internazionale
-  Altri aeroporti
-  Ferrovia
-  Ferrovia ad alta velocità

-  Autostrada
-  Strada statale o regionale
-  Strada provinciale
-  Potenziamento di infrastrutture esistenti
-  Infrastrutture ferroviarie in progetto
-  Infrastrutture stradali in progetto
-  Polo logistico
-  Polo logistico integrato

INFRASTRUTTURE PER IL TURISMO

-  Aree turisticamente rilevanti
-  Comprensori sciistici di rilevanza regionale

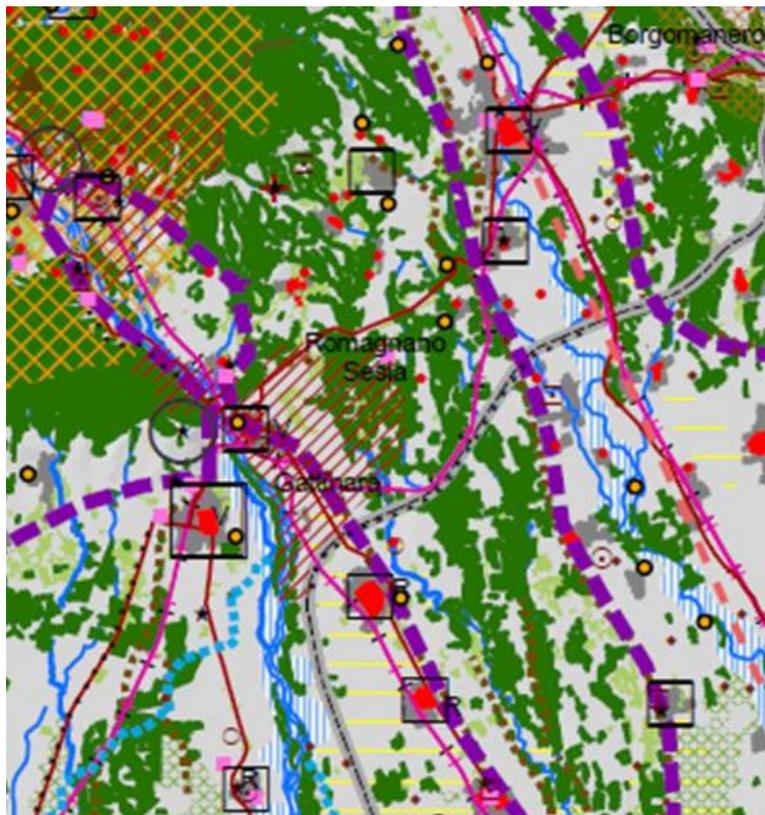
In definitiva, la zona che Romagnano Sesia ha riconosciuto come localizzazione commerciale urbano periferica di tipo L.2 risulta coerente con gli indirizzi fissati dal Piano Territoriale Regionale.

Piano Paesaggistico Regionale

Il Piano paesaggistico regionale (PPR) è stato approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017 sulla base dell'Accordo, firmato a Roma il 14 marzo 2017 tra il Ministero per i beni e le attività culturali (MiBAC) e la Regione Piemonte: rappresenta uno strumento di tutela e promozione del paesaggio piemontese, rivolto a regolarne le trasformazioni e a sostenerne il ruolo strategico per lo sviluppo sostenibile del territorio.

Il Comune di Romagnano Sesia dal punto di vista strutturale evidenzia intorno all'ambito urbanizzato la presenza di aree agricole di capacità d'uso del suolo di seconda classe, con l'esistenza di notevoli fattori storico culturali delineati da una struttura insediativa risalente all'epoca medioevale a cui si aggiunge una rete viaria e delle infrastrutture connesse, rappresentate dalle strade antecedenti al 1860, che attraversano il centro collegandola con la Val Sesia, e il tracciato delle ferrovie storiche (1848-1940), interessanti il concentrico urbano.

ESTRATTO TAV. P1 del PPR "QUADRO STRUTTURALE"



Fattori naturalistico-ambientali

-  Area di prima classe di capacità d'uso del suolo
-  Area di seconda classe di capacità d'uso del suolo

Rete viaria e infrastrutture connesse

-  Direttrici romane
-  Direttrici medievali
-  Strade al 1860
-  Ferrovie storiche 1848-1940

Struttura insediativa storica di centri con forte identità morfologica

Centralità storiche per rango:



Torino



Centri storici



Insedamenti e fondazioni romane

Sistemi e luoghi della produzione manifatturiera e industriale

-  Poli della paleoindustria e della produzione industriale otto-novecentesca

Fattori percettivo-identitari

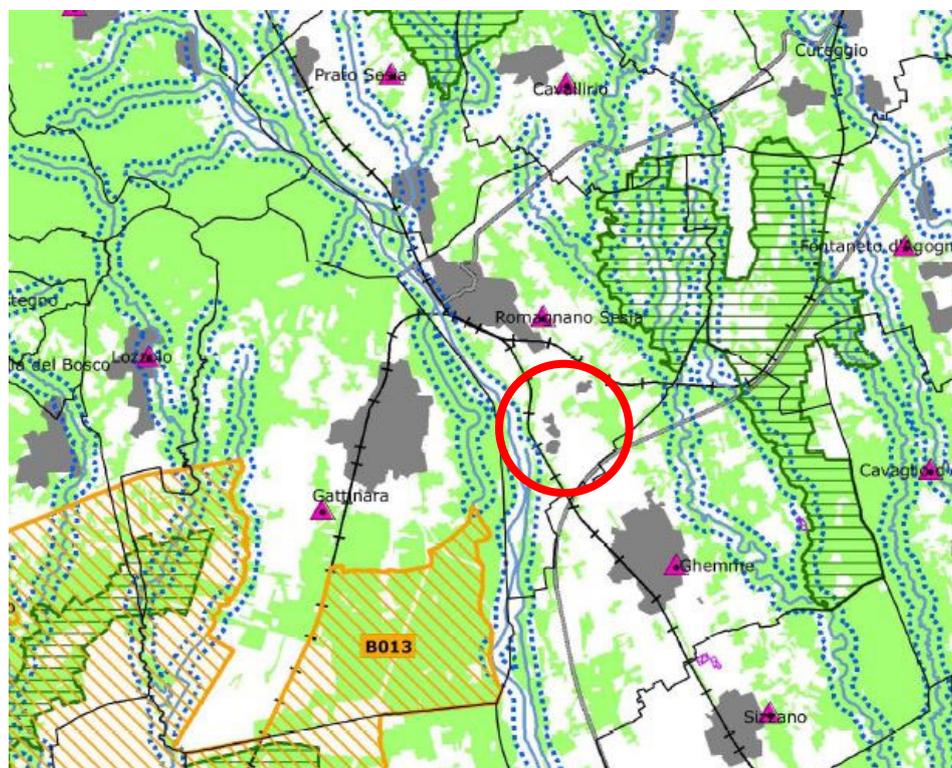
Elementi emergenti

-  Versante rilevante dalla pianura
-  Rilievi isolati e isole
-  Fulcri del costruito
-  Belvedere
-  Percorsi panoramici
-  Paesaggi ad alta densità di segni identitari

L'intero territorio comunale viene riconosciuto come appartenente al sistema paleoindustriale e a quello dell'otto-novecento, qui sviluppatosi per la concomitanza dell'orografia e della presenza di forza motrice fornita dai corsi d'acqua.

La successiva tavola P.2 allegata in estratto, che riporta i beni paesaggistici del territorio regionale, tutelati ai sensi degli art. 136, 157 e 142 del Codice dei Beni Culturali e Paesaggistici, non evidenzia la presenza di vincoli particolari nel territorio occupato dalla localizzazione urbano periferica L.2.

ESTRATTO TAV. P2 del PPR "BENI PAESAGGISTICI"



Immobili e aree di notevole interesse pubblico ai sensi degli artt. 136 e 157 del D.lgs. n. 42/2004

- Bene individuato ai sensi della L. 778/1922 e 1497/1939
- Bene individuato ai sensi della L. 778/1922 e 1497/1939
- ▨ Bene individuato ai sensi della L. 778/1922 e 1497/1939
- ▨ Bene individuato ai sensi della L. 1497/1939, del D.M. 21/9/1984 e del D.L. 312/1985 con DD.MM. 1/8/1985
- Alberi monumentali (L.R. 50/95)
- ▨ Bene individuato ai sensi del D.lgs. n. 42/2004, artt. dal 138 al 141

Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. n. 42/2004 *

- ▨ Lettera f) I parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi (art. 18 Nda)

Piano Territoriale Provinciale

La Provincia di Novara, a seguito della deliberazione del 5 ottobre 2004, n. 383-28587 con la quale il Consiglio regionale ha approvato il piano territoriale della Provincia di Novara (PTP) ai sensi della Legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56 (Tutela ed uso del suolo)". Articolo 7, successivamente variato con deliberazione del Consiglio regionale del 24 novembre 2009, n. 305-50317, ha esaminato l'assetto strutturale del proprio territorio di competenza, per orientare l'attività degli enti locali per il governo dello stesso.

Il PTP evidenzia come le recenti dinamiche del sistema produttivo e dell'economia novarese possano essere comprese solamente ampliando la visuale a comprendere un contesto territoriale interregionale (Piemonte, Lombardia Svizzera).

In questa ampia macroregione, la provincia di Novara assume una posizione centrale sia sotto il profilo geografico, sia come snodo delle grandi infrastrutture di trasporto (autostrade A4 e A26, linee ferroviarie Lione-Torino-Milano-Trieste e Sempione-Genova).

Il contesto territoriale provinciale non è naturalmente omogeneo.

In particolare la zona di Romagnano Sesia vede nel sistema infrastrutturale rappresentato dalla autostrada A 26 dei Trafori e dalla SS 299, che collega Novara con la Val Sesia, un elemento sicuramente positivo nella crescita del sistema economico all'interno della provincia.

Lo sviluppo di strutture distributive di ogni dimensione e tipologia che nel corso di questi ultimi anni ha visto interessare l'ambito lungo la SS 299 nel territorio comunale, ha di fatto indirizzato lo sviluppo dell'economia locale, vista la scarsa propensione agricola dei terreni e le riconversioni delle attività industriali presenti in loco a seguito di frequenti momenti di crisi strutturale.

Romagnano Sesia si trova in una posizione importante nel sistema infrastrutturale provinciale: da un lato la Strada Statale 299, che attraversa l'abitato con andamento nord - sud, collega la Provincia di Novara con l'area extraprovinciale della Valsesia, mentre la Strada Statale 142, con andamento est - ovest, rende Romagnano parte di quel sistema urbano posto lungo il "corridoio" pedemontano che, in provincia di Novara, lo unisce a Borgomanero, Arona e Castelletto Ticino.

Il Piano Provinciale individua come più significative per le possibili evoluzioni insediative indotte dal sistema autostradale, proprio le aree "*posizionate nell'intorno dei caselli autostradali*", indicando gli interventi da realizzare al fine di raggiungere un adeguato equilibrio tra sviluppo e qualità ambientale.

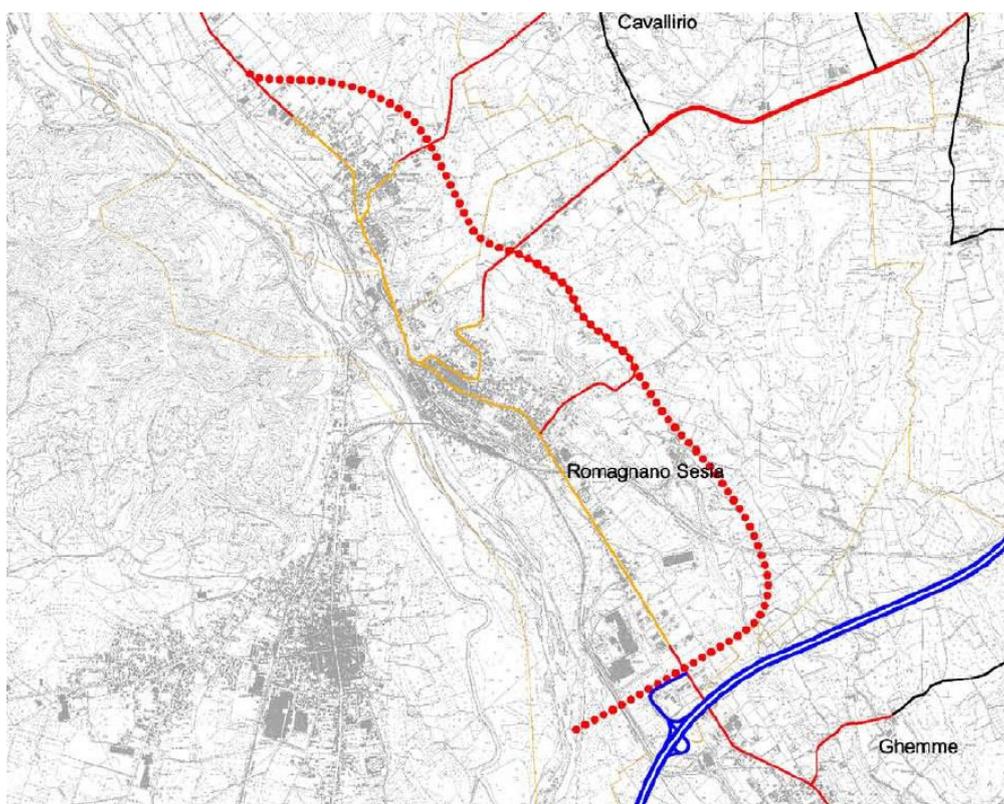
La sede della Strada Statale 299 presenta caratteristiche che non sono adeguate al carico di traffico che la interessa e, soprattutto, presenta problemi di attraversamento nella maggior parte dei centri abitati collocati sul percorso.

Le problematiche che si possono individuare per questa infrastruttura, in particolare all'altezza di Romagnano Sesia, dove oltre all'attraversamento dell'abitato, si posiziona il casello della A26, insieme alla presenza dell'area industriale e alla connessione con la S.P. 142 e con la sua prevista variante, sono state affrontate dall'Amministrazione provinciale con la progettazione definitiva, a seguito di un protocollo di intesa tra i diversi Enti interessati, della variante della S.S. 299 nella tratta Romagnano Sesia - Prato Sesia - Grignasco.

Il PTP prospetta un percorso per questa parte di viabilità stradale alternativo alle infrastrutture attuali, con una tangenziale posta sul lato orientale del tessuto edificato esistente, proponendo da un lato il miglioramento ambientale legato alla "liberazione" dal traffico pesante transitante nel concentrico, che però potrebbe, dall'altro lato, causare una limitazione alla frequentazione di passaggio per la parte più centrale del comune con le possibili riduzioni delle frequentazioni nei confronti della rete commerciale tradizionale ivi ubicata.

Di seguito si riporta una schematizzazione del PTP per la zona di interesse con il tracciato progettato della variante alla S.S. 299.

PTP - TAV. 2 - VIABILITÀ ESISTENTE E IN PROGETTO



CARATTERISTICHE TECNICO-FUNZIONALI		ESISTENTI O IN CORSO DI COSTRUZIONE	PROGETTI			
			espressa volontà	studio preliminare	progetto predisposto	progetto finanziato
A	AUTOSTRADE	A1 A2				
B	STRADE EXTRAURBANE PRINCIPALI	B1 B2				
C	STRADE EXTRAURBANE SECONDARIE	C1 C2 C3				
Fe	STRADE EXTRAURBANE LOCALI					
D	STRADE URBANE DI SCORRIMENTO					
E	STRADE URBANE DI QUARTIERE	D1 D2				
Fu	STRADE STATALI E STRADE PROVINCIALI DI ATTRAVERSAMENTO URBANO	E1 E2 E3				

Per quanto riguarda la presenza di beni storici, nello specifico l'area commerciale interessata dalla localizzazione L.2 non risulta coinvolta da reperti, manufatti od opere che risultino di una qualche importanza storico culturale, così come non vede particolari situazioni che possano rappresentare delle criticità dal punto di vista del paesaggio e dell'ambiente.

Il Piano Territoriale Provinciale evidenzia gli ambiti sottoposti a vincolo idrogeologico, da cui risulta che l'area riconosciuta come localizzazione urbano periferica L.2 di Romagnano Sesia si trova completamente al di fuori da tale delimitazione.

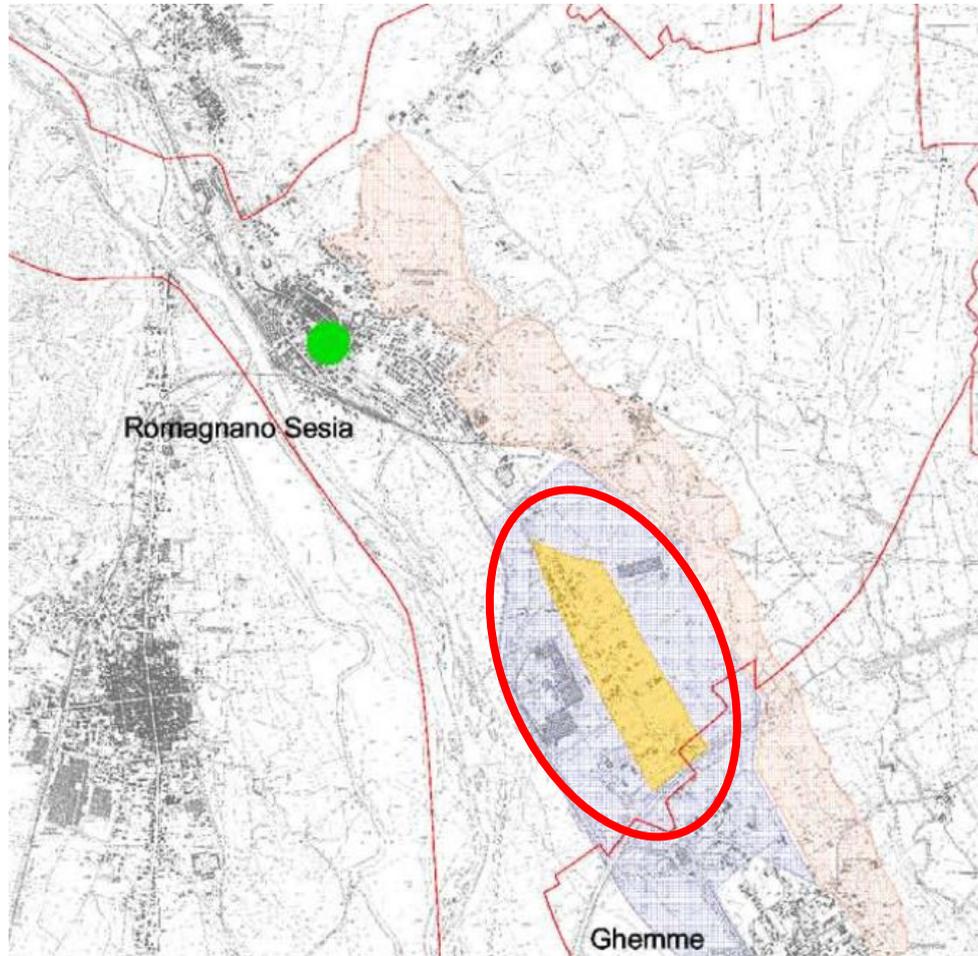
Il PTP stesso ritiene opportuna la proposta di concentrare le attività produttive sul territorio, in particolare consolidando e sviluppando gli insediamenti nelle aree di prossimità dei caselli autostradali, al fine di migliorare l'accessibilità da parte del traffico operativo su gomma per razionalizzare positivamente la qualità ambientale degli insediamenti circostanti.

In pratica gli indirizzi che la Provincia indica nel suo Piano per il governo del territorio vede per il comune di Romagnano Sesia tre indirizzi da realizzare, così sintetizzabili:

- Riorganizzazione e concentrazione degli insediamenti produttivi in corrispondenza dei caselli autostradali;
- Riqualificazione funzionale ed ambientale dei territori urbani lungo tracciati stradali storici;

- Concentrazione di attività di interesse collettivo di rango sovracomunale.

PTP TAVOLA B - INDIRIZZI DI GOVERNO DEL TERRITORIO



	aree di riqualificazione funzionale e ambientale dei territori urbani lungo tracciati stradali storici	art.4.6.
	aree di controllo degli effetti ambientali e paesaggistici dello sviluppo insediativo residenziale	art.4.13.
	aree di riorganizzazione e concentrazione degli insediamenti produttivi in corrispondenza dei caselli autostradali	art.4.1.
	aree di concentrazione di attività di interesse collettivo di rango sovracomunale	art.4.10.

In questa sede si può evidenziare che il riconoscimento della localizzazione commerciale risponde in pieno all'esigenza di promuovere la razionale organizza-

zione territoriale delle attività e degli insediamenti, la pianificazione partecipata tra livelli istituzionali, il coordinamento delle politiche di trasformazione e gestione e i programmi settoriali.

Tale indirizzo è espressamente fornito dal PTP, quando, relativamente allo sviluppo delle aree in cui si concentrano le attività di interesse sovracomunale, prevedendo il concorso della Provincia, attraverso il PTP stesso e attraverso l'istituto degli "Accordi di Pianificazione", definisce le scelte di pianificazione di indirizzo insediativo da seguire quando si applica la pianificazione urbanistica esecutiva di competenze del singolo comune.

DEFINIZIONI DI OBIETTIVI E AZIONI

Gli obiettivi

Gli indirizzi generali e i criteri di programmazione urbanistica, nel rispetto degli articoli 1 e 2 del decreto legislativo n. 114/98 e dell'articolo 41 della Costituzione e della legge 10 ottobre 1990, n. 287 (Norme per la tutela della concorrenza e del mercato), si ispirano ai principi di trasparenza del mercato, della concorrenza, della libertà d'impresa e della libera circolazione delle merci, alla tutela del consumatore, con particolare riguardo all'informazione, alla possibilità di approvvigionamento, al servizio di prossimità, all'assortimento e alla sicurezza dei prodotti, all'evoluzione tecnologica dell'offerta, anche al fine del contenimento dei prezzi, a consentire il pluralismo e l'equilibrio tra le diverse tipologie delle strutture distributive e le diverse forme di vendita, con particolare riguardo al riconoscimento e alla valorizzazione del ruolo delle piccole e medie imprese.

Gli obiettivi generali che la programmazione commerciale si può dare si possono riferire ai seguenti indirizzi:

- favorire la modernizzazione del sistema distributivo in modo che si realizzino le condizioni per il miglioramento della sua produttività, della qualità del servizio e dell'informazione al consumatore;
- orientare l'insediamento degli esercizi commerciali in zone ed aree idonee alla formazione di sinergie tra le differenti tipologie di strutture distributive e gli altri servizi, al fine di migliorare la produttività del sistema e la qualità del servizio reso ai consumatori;
- favorire la formazione di un sistema di offerta, articolato sul territorio e composto da una vasta gamma di tipologie di strutture distributive, tra le quali non si producano posizioni dominanti, in modo tale che i consumatori, potendo scegliere tra differenti alternative di localizzazione e di assortimento, esercitando le loro preferenze, inneschino la dinamica concorrenziale nel sistema.

Nel caso particolare la stessa programmazione regionale ammette che con il riconoscimento delle localizzazioni si identifichino situazioni che vengono riconosciute come strategiche per riequilibrare le situazioni già strutturate, al fine di indurre stimoli al cambiamento e favorire la ricerca del massimo livello di concorrenza compatibile.

Le linee di azione

La situazione in cui si viene a trovare il comune di Romagnano Sesia per quanto riguarda la sua rete commerciale e le possibilità di definire delle politiche di sviluppo per il settore influenzate dalle azioni che si sono realizzate negli altri luoghi del commercio che si trovano nei comuni vicini, determinano dei condizionamenti che inducono a proporre una programmazione che definisca in maniera precisa e puntuale le zone commerciali ove proporre delle specifiche politiche di sviluppo, per consentire una migliore produttività individuale dell'insediamento nel contesto concorrenziale più ampio possibile.

Infatti la presenza di un limitato ventaglio di offerta commerciale di diverso livello e tipologia, che è però caratteristica di questo tipo di comuni, unita alla necessità di recuperare al meglio la parte centrale in cui si localizza l'addensamento commerciale principale insieme alla esigenza di migliorare il servizio alla popolazione in termini di offerta e di concorrenza, ha fatto sì che si sia ritenuto opportuno prevedere la possibilità di insediare sul territorio delle strutture distributive di più ampia dimensione.

Ciò premesso, la scelta strategica proposta è quella di consentire la concentrazione delle grandi e medio grandi strutture di vendita in quella parte più periferica del territorio comunale che già da tempo ha visto le condizioni ottimali per favorire lo sviluppo e l'ammodernamento del commercio, in sinergia con quello che opera nel contesto più centrale, e a tal fine è stata riconosciuta la **localizzazione urbano periferica di tipo L. 2, nella parte meridionale del comune, lungo la strada SS 299.**

Poiché come già detto il comune di Romagnano Sesia nel corso di questi anni ha visto crescere nei comuni appartenenti al territorio di influenza una marcata presenza di strutture di media e grande distribuzione che stanno di fatto causando una concorrenza alla propria rete commerciale senza che si abbiano gli strumenti e gli elementi per poterle contrastare efficacemente, si propone un modello di rete distributiva che può essere così sintetizzato:

- **Mantenere e sviluppare la politica di sostegno alla riqualificazione urbanistico commerciale del commercio del centro storico e della parte più centrale del comune al fine di mantenere e possibilmente potenziare il ruolo di polo attrattore che tale commercio recita nei confronti del bacino del comune con una offerta di maggiore qualità;**
- **Riconoscere la polarizzazione commerciale mediante la conferma della localizzazione urbano periferica L.2 lungo la SS 299, per consentire di completare tipologicamente e merceologicamente l'offerta di beni di largo consumo a livello di servizio comunale ed extra comunale.**

Dal punto di vista commerciale si rammenta che la normativa esistente richiede per il rilascio delle autorizzazioni per gli esercizi con superficie di vendita superiore ai **900 mq**, la predisposizione di specifici studi che valutino l'impatto am-

bientale, l'impatto economico, sociale e sulla concorrenza e l'impatto sulla viabilità, con le modalità di seguito riportate.

Nel caso di costruzione di centri commerciali classici o sequenziali di medie e grande dimensione, così come per le grandi strutture di vendita di cui all'allegato A alla DCR 29 ottobre 1999, n. 563-13414 e s.m.i., secondo le indicazioni dell' Allegato B1 della legge regionale n. 40/98 si deve attuare la procedura di VIA di cui all'articolo 10 della stessa legge.

Nel caso in cui gli insediamenti commerciali presentino contestualmente una superficie lorda di pavimento superiore a 4.000 mq, devono sottostare alla procedura di ottenimento dell'**Autorizzazione Urbanistica**, propedeutica al rilascio dei Permessi di Costruire, così come stabilito dall'art. 26, commi 6, 7, 8, 9 e 10 della legge regionale 56/75 e s.m.i.

La **verifica di impatto ambientale** di cui all'art. 27 della DCR 191-43016, comunque da predisporre nel caso di domande di insediamento di esercizi con una superficie superiore ai **900 mq** di vendita, dovrà tenere conto delle condizioni idrogeologiche dei terreni sui quali andrà a posizionarsi, dello smaltimento dei rifiuti solidi urbani, dello smaltimento delle acque nere e grigie, utilizzando le infrastrutture che già esistono e sono al servizio della zona, del trattamento delle acque meteoriche con la disoleazione di quelle provenienti dai parcheggi e la loro immissione nella rete di recupero, tenendo presente che non vadano a pregiudicare i normali livelli di portata.

Si dovrà verificare altresì che i livelli di **inquinamento acustico** non superino le soglie previste dal piano di zonizzazione acustica previsto dal comune, predisponendo adeguate mitigazioni in specie nei confronti dei recettori sensibili che si dovessero individuare nelle immediate vicinanze.

L'**inquinamento atmosferico** dovrà essere inoltre valutato in modo particolare nell'ambito della mobilità veicolare che sarà indotta dalla presenza degli insediamenti commerciali.

La **verifica di impatto economico concorrenziale**, di cui alla DCR 191-43016, richiesta per gli insediamenti di maggiori dimensioni (superiori ai **900 mq** di vendita), dovrà comprendere anche la valutazione e la verifica dei seguenti impatti economico-sociali:

- a) migliorare il servizio reso al consumatore;
- b) rispettare le condizioni di libera concorrenza;
- c) evitare l'impatto traumatico sull'occupazione e sulla funzionalità complessiva del sistema distributivo.

L'**impatto sulla viabilità**, di cui all'art. 25 della DCR 191-43016, dovrà discendere da specifiche indagini, peraltro attentamente codificate dalla normativa sul commercio contenute nella DCR 59-10831, e rilevazioni che dovranno portare, ricorrendo anche a interventi di riorganizzazione delle strade interessate dagli insediamenti commerciali, a risolvere le eventuali conflittualità che si dovessero rilevare.

Le autorizzazioni commerciali rilasciate in questa **localizzazione** dovranno essere assoggettate a **atti d'obbligo** per la definizione dell'impegno da parte dell'operatore a contribuire per le quote di competenza alla realizzazione degli interventi di mitigazione necessari per garantire che non si vengano a realizzare delle esternalità negative.

IMPATTO SULA VIABILITÀ

Il sistema della viabilità

Le attività commerciali sono causa ed effetto delle modificazioni che intervengono sul territorio circostante.

Secondo il concetto statunitense, la creazione di una zona in cui concentrare il commercio servita da un sistema di viabilità adeguato, porta nel medio periodo alla realizzazione di centri urbani che sviluppano differenti funzionalità.

Secondo il concetto europeo, il commercio si localizza, si addensa e si sviluppa là dove le condizioni del territorio sono più favorevoli, quali la presenza di una viabilità adeguata, un nucleo abitato rappresentativo, una orografia favorevole.

In entrambi i casi però il sistema della viabilità rappresenta una condizione la cui funzionalità è fondamentale per il livello dello sviluppo delle attività commerciali.

Una azione di programmazione del comparto commerciale di una città, di un comune o di un territorio non può quindi prescindere dalla conoscenza del sistema della viabilità che interessa quel territorio stesso.

Ciò premesso, sicuramente la viabilità rappresenta uno degli elementi che può assumere un elevato livello di criticità se non si adottassero delle mitigazioni e delle soluzioni correttive adeguate nel momento in cui si assiste all'inserimento di nuove attività commerciali con elevata capacità attrattiva.

La stessa Regione Piemonte ha emanato con la determinazione n. 204 del 18 luglio 2007 le indicazioni di procedimento per il riconoscimento delle localizzazioni L.2, da cui si evince che la valutazione degli aspetti di viabilità e traffico, per la verifica dell'idoneità dell'area, devono contenere in particolare:

- la verifica che le localizzazioni commerciali L2 individuate **siano accessibili da un'arteria di dimensioni idonee** e se nell'adeguamento del PRGC debba essere previsto un potenziamento delle infrastrutture della zona;
- la verifica dell'accessibilità alle localizzazioni commerciali L2 individuate avendo cura di verificare la possibilità di prevedere accessi concentrati e non disseminati lungo l'arteria.

Ciò premesso, sicuramente la viabilità rappresenta uno degli elementi che può assumere un elevato livello di criticità se non si adottassero delle mitigazioni e delle soluzioni correttive adeguate.

Nel caso in esame si è in presenza di una **localizzazione urbano periferica L2 già riconosciuta** all'interno della quale operano da tempo numerose attività commerciali di media e grande dimensione, la cui attivazione è stata oggetto del rispetto di un Piano Direttore studiato apposta per identificare gli interventi strutturali necessari per ridurre, se non per eliminare, gli effetti negativi causati dal loro inse-

diamento, ed è per tale motivo che l'area nel suo complesso vede un buon livello di infrastrutturazione ed è già servita da un buon sistema di viabilità di accesso.

L'area infatti si affaccia sull' importante asse stradale di via Novara, nelle vicinanze del raccordo autostradale, come si può rilevare dalla figura seguente.

IL SISTEMA DELLA VIABILITÀ ESISTENTE



Sicuramente l'attuale perimetrazione della localizzazione L2 consente la attivazione di nuove attività commerciali, che potranno portare ad un aumento del volume di traffico, da cui deriva che è necessario valutare l'idoneità di quanto già esistente a sostenere eventuali incrementi o, se del caso, a trovare le soluzioni idonee a risolvere potenziali aspetti negativi.

L'ampiezza della localizzazione L.2 riconosciuta è tale che alcune delle aree in essa comprese non sono ancora state interessate da insediamenti a carattere commerciale, situazione che deve essere tenuta in considerazione per definire correttamente i parametri per la stima dell'incremento del traffico veicolare.

Ciò premesso, il primo passaggio da realizzare è l'individuazione della stima del numero di vetture che a seguito della creazione di potenziali nuove superfici commerciali, potrebbero generare nuovi flussi di traffico.

Il calcolo degli standard

Al fine di poter effettuare la valutazione degli aspetti di viabilità per la verifica di idoneità della localizzazione per un futuro sviluppo commerciale, occorre stimare l'entità del traffico indotto dagli insediamenti che verosimilmente si potranno ancora insediare.

Nel caso particolare che si sta osservando, poiché non esiste uno specifico progetto che individui le caratteristiche degli esercizi commerciali che si andranno a insediare, occorre basarsi sulla programmazione urbanistica redatta per la zona in esame.

Si precisa che per esaminare la situazione odierna e l'eventuale scenario futuro, i flussi veicolari aggiuntivi sono stati individuati in base a quanto indicato nella Determinazione regionale n. 204 del 18 luglio 2007 *"Indicazioni di procedimento per il riconoscimento di addensamenti commerciali extra urbani arteriali A.5 e di localizzazioni commerciali urbano periferiche non addensate L.2"*.

Questa determinazione fornisce le indicazioni di procedimento per il riconoscimento delle localizzazioni L.2, da cui si evince che la valutazione degli aspetti di viabilità e traffico, devono contenere in particolare:

- verifica che le localizzazioni commerciali L2 individuate siano accessibili da un'arteria di dimensioni idonee e se nell'adeguamento del PRGC debba essere previsto un potenziamento delle infrastrutture della zona;
- verifica dell'accessibilità alle localizzazioni commerciali L2 individuate avendo cura di verificare la possibilità di prevedere accessi concentrati e non disseminati lungo l'arteria.

Da queste disposizioni emerge, rispetto alla situazione esistente, che la localizzazione è sicuramente accessibile da arterie idonee dal punto di vista dimensionale.

Sicuramente sarà compito degli strumenti attuativi prevedere che si realizzino opportuni interventi di riordino e di messa in sicurezza, tali da migliorare il più possibile l'accesso alle future strutture commerciali.

Una ulteriore complicazione interviene però nel momento in cui si affronta l'argomento inerente gli standard a parcheggio.

Gli standard a parcheggio derivano dall'applicazione di formule legate normalmente alla superficie di vendita e alla dimensione dell'immobile che si vuole realizzare.

Nello specifico ci si trova di fronte alla situazione per cui non si è a conoscenza di quali e quante strutture commerciali verranno a insediarsi però si possono utilizzare i suggerimenti derivanti dalle indicazioni regionali di procedimento per il riconoscimento delle localizzazioni L.2, applicabili per quella parte di aree ancora inedificate.

L'analisi che si andrà a effettuare non prenderà ovviamente a riferimento le superfici di vendita autorizzabili per due motivi, il primo, già anticipato, perché non vi sono al momento attuale elementi conosciuti tali da consentire una specifica individuazione di questo dato mentre il secondo, di carattere più generale, è legato al fatto che non si vogliono prefigurare scenari che possano limitare la concorrenza, proprio perché il presente studio sul traffico veicolare non sostituisce quanto richiesto dalla normativa per l'esame specifico delle domande per il rilascio delle autorizzazioni.

In coordinamento con gli incaricati della valutazione degli aspetti viabilistici per la redazione del PUC, si è quindi considerato il numero di stalli derivante dall'applicazione dei parametri urbanistici di PRG, alle superfici a parcheggio è stato applicato il parametro di 1 posto auto ogni 26 mq. di parcheggio previsto dal comma 6 dell'art.25 dell'allegato A alla delibera del consiglio regionale piemontese 563-13414 del 29 ottobre 1999, così come modificato dalla D.C.R. 191-43016 del 6 dicembre 2012.

L'attribuzione dei flussi aggiuntivi sulla rete stradale conseguenti alla attivazione delle nuove strutture commerciali è stata effettuata sulla base del bacino gravitazionale come descritto nello specifico capitolo della relazione del viabilista.

Lo studio sul presumibile impatto della viabilità, di supporto al Progetto Unitario di Coordinamento PUC, è stato quindi effettuato in base agli standard a parcheggio che si possono ottenere dalla applicazione delle norme del Piano Regolatore Comunale, dell'articolo 21 della legge regionale n. 56/77 e s.m.i. e della legge n. 122/89, applicando alcune stime sulla edificabilità delle aree libere.

Sotto il profilo infrastrutturale, lo scenario di riferimento assume la rete stradale attuale, integrata dalla futura realizzazione di una nuova rotatoria all' intersezione tra la Statale 299 e via Bergamoto, già prevista dal Piano Direttore 2009.

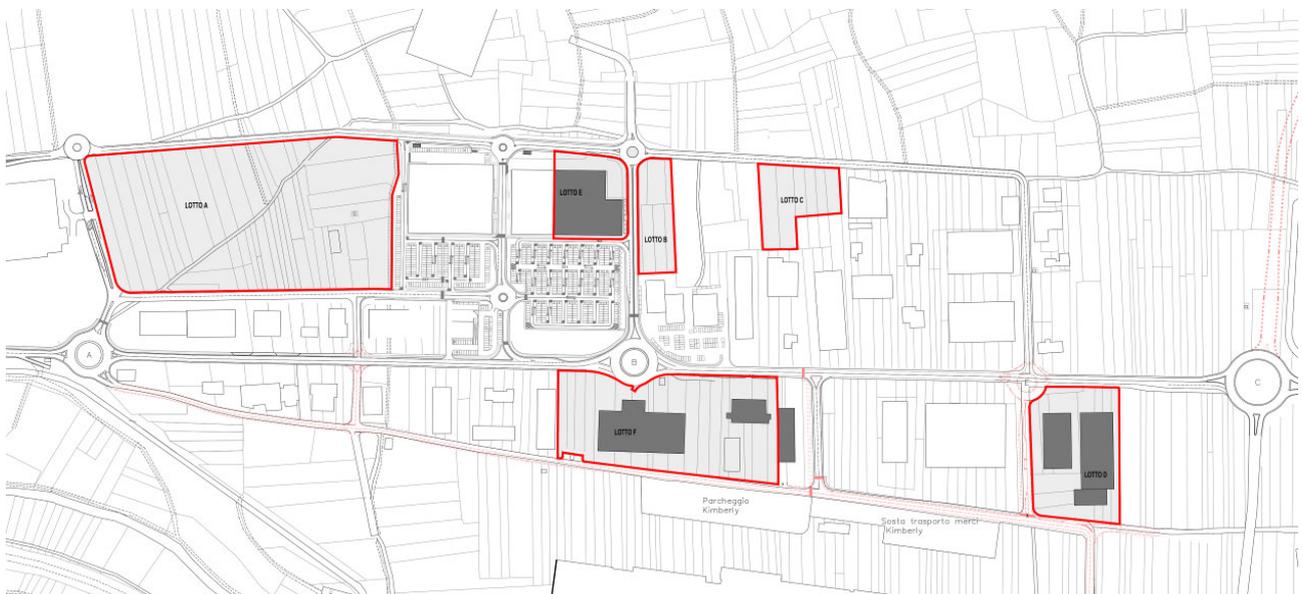
Al fine di operare in regime di massima cautela, la verifica non ha considerato gli effetti conseguenti al completamento della variante alla SS 299, il cui cantiere è recentemente stato aperto, e che certamente andrà ad incidere radicalmente sui volumi di traffico presenti sulla rete attuale, in particolar modo per quanto riguarda i flussi di attraversamento da e verso la Valsesia.

I dati e le considerazioni riportate di seguito sono state estratte dallo studio di impatto sulla viabilità effettuato dallo studio Urban Studio s.r.l., via Riccardo Pit-teri 10, Milano, dell'ing. Dario Vanetti.

Flussi veicolari aggiuntivi generati dall'intervento

Ai fini del calcolo della generazione dei flussi è stata effettuata la verifica prescritta dagli articoli 25 e 26 dell'Allegato A alla D.C.R. n. 563-13414 del 29 ottobre 1999, così come modificato dalla D.C.R. 191-43016 del 6 dicembre 2012.

Ai fini del calcolo si sono considerati i poli di potenziale generazione di traffico veicolare individuati nella seguente immagine ed identificati con una lettera, da A a F, con le seguenti specificazioni:



- per i lotti da A a D si sono considerate le previsioni presenti nello studio comunale del 2021;
- per quanto riguarda il lotto E si è considerata la documentazione relativa alla originaria richiesta di attivazione limitando la generazione alle sole porzioni non ancora edificate;
- per quanto riguarda il lotto F si sono considerate le indicazioni contenute nel relativo studio viabilistico presentato da Immobiliare Valsesiana, risalente al 2021 non si è invece considerata la generazione di flussi veicolari prevista nello studio presentato da Immobiliare Valsesiana e relativa all'edificio in esso identificato come Building 7 (trattasi degli edifici a destinazione commerciale localizzati lungo via Prolo e compresi tra i lotti B ed F nella seguente planimetria) in quanto, a seguito di approfondimenti intercorsi con l'amministrazione comunale, si è assunto che la domanda di au-

torizzazione per la costituzione di una grande superficie commerciale non comporterà la necessità di reperimento di ulteriori posti auto rispetto agli attuali, funzionali alle due medie superfici esistenti, e perciò non comporterà secondo le modalità di calcolo regionali un ulteriore incremento di flussi veicolari rispetto all'attuale.

I lotti individuati alle lettere A, B e C sono attualmente inediticati e per gli stessi non è presente alcuna proposta di utilizzo commerciale; ai fini del calcolo del fabbisogno dei posti auto si è fatto riferimento alle informazioni fornite dal Comune di Romagnano e alle modalità di calcolo utilizzate dalla società incaricata della definizione degli aspetti commerciali della localizzazione commerciale, basati perciò sui parametri urbanistici del PRG, da cui sono stati ricavati 632 posti auto.

Per quanto riguarda invece i lotti già interessati, in tutto o in parte, da strutture commerciali esistenti, oppure autorizzate ma non ancora attive; ai fini della valutazione dei nuovi posti auto, si sono fatte valutazioni specifiche, che hanno portato a definire che per il lotto D il totale dei posti auto previsti è pari a 227 unità, ottenuto detraendo dai 293 posti auto i 66 già riferiti agli edifici esistenti.

Per il lotto E, costituito dalla porzione inediticata di un PEC già in parte realizzato, si è calcolato in 186 unità gli stalli afferenti agli immobili ancora da realizzare.

Anche per il lotto F, occupato dalla Immobiliare Valsesiana, si adottato il calcolo già indicato nello studio presentato dalla stessa nel 2021, assumendo che il numero di posti auto aggiuntivi previsti dal progetto rispetto agli attuali risulta quindi pari a 82 unità, dato dalla differenza tra i 349 stalli previsti dal progetto ed i 267 esistenti.

Sulla base di quanto riportato nei paragrafi precedenti il numero complessivo dei posti auto aggiuntivi da considerare viene ad essere pari a 1.127

POSTI AUTO STIMATI NEI LOTTI DI COMPLETAMENTO

Lotto A	505
Lotto B	58
Lotto C	69
Lotto D	227
Lotto E	186
Lotto F	82
TOTALE	1.127

Le presenti valutazioni sono del tutto teoriche, in quanto parte degli spazi così calcolati dovranno essere utilizzati per realizzare il sedime stradale interno alla localizzazione necessario per realizzare una circuitazione che consenta di meglio distribuire il traffico della clientela e delle merci, situazione che potrà però essere maggiormente dettagliata solamente nel momento in cui verranno presentati dei progetti legati alle istanze di autorizzazione commerciale.

Si ribadisce che il numero di posti auto così stimato non deve rappresentare un vincolo alla progettazione successiva al momento in cui verranno presentate della domande, in quanto solo in quel momento, a seguito di progetti definiti e di valutazioni di impatto sulla viabilità realizzate sui progetti definiti, sarà possibile determinare correttamente gli effetti del traffico indotto dall'insediamento di nuove attività commerciali.

L'attuale studio infatti serve per valutare a livello di macro impostazione gli effetti che si potrebbero avere nel caso in cui tutta la potenzialità edificatoria dell'area si esprimesse nel massimo carico commerciale possibile, consentendo di iniziare a individuare le soluzioni proponibili nel caso di evidenti esternalità negative.

In riferimento a quanto esposto nel documento allegato, inerente allo studio di impatto sulla viabilità, viene verificato che i livelli di servizio delle strutture viabilistiche su macro area non subiscono incrementi significativi tali da modificare il panorama viabilistico dell'area.

L'impatto sulla viabilità

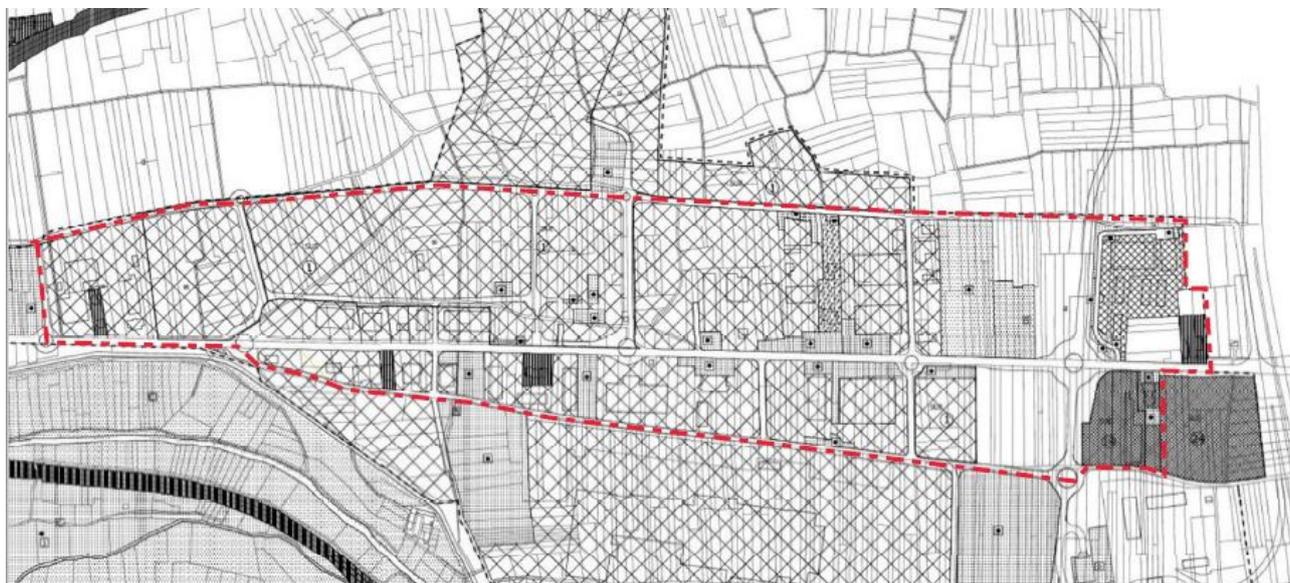
La localizzazione L.2 di via Novara evidenzia un buono sviluppo dell'assetto viabilistico, dato dalla completa urbanizzazione dell'area commerciale circoscritta da via Giacomo Grai a est e via San Martino a ovest, con via Novara in posizione baricentrica.

IL SISTEMA DELLA VIABILITÀ ESISTENTE



L'attuazione della pianificazione urbanistica che ha interessato questo tratto della strada statale 299 ha consentito di realizzare quattro rotatorie che dal sottopasso della ferrovia al tracciato autostradale, insieme alla ampia sezione della carreggiata, permettono di garantire una adeguata fluidità del traffico e un accesso alle diverse attività commerciali, che hanno sostituito le presenze industriali, assicurando maggiore sicurezza.

IL SISTEMA DELLA VIABILITÀ DEL P.R.G.C.



Il PRGC vigente, riportato in estratto nell'immagine precedente, non prevede la realizzazione di nuovi tratti stradali interessanti la localizzazione, definendo solo il completamento delle rotatorie per la messa in sicurezza dei flussi di traffico interessanti la zona.

Ci si trova pertanto nella situazione in cui al momento attuale la viabilità esistente e utilizzabile è praticamente coerente con quanto programmato dagli strumenti di pianificazione comunale, stato che incide ovviamente sulle considerazioni che si possono esprimere all'atto delle valutazioni sulla viabilità.

Il tratto rettilineo che anche in questo tratto caratterizza la S.S. 299 nonostante la presenza delle rotatorie favorisce una velocità sostenuta di percorrenza, che si ripercuote negativamente sulla sicurezza della mobilità pedonale e in bicicletta.

Le condizioni di sicurezza delle utenze più deboli della strada, quali quelle riferite alla mobilità attiva (pedoni e ciclisti), sono nel tempo migliorate grazie alla realizzazione di un percorso ciclopedonale nel tratto nord tra via Prolo e il cimitero di Romagnano Sesia lungo la SS 299, volto a garantire uno spazio esclusivamente dedicato a pedoni e ciclisti separato dai flussi veicolari in transito lungo la provinciale.

Studio del traffico attuale e potenziale

Su questa base si è provveduto al calcolo dei movimenti veicolari indotti, effettuato in base all'art.26 dell'Allegato A come modificato dalla D.C.R. 191-43016.

Nel caso di studio, pur in presenza di un numero di stalli teorici superiore a 1.000, si sono valutate le strutture commerciali quali entità separate, utilizzando perciò la formula applicabile nel caso di un numero di posti auto inferiore a 1.000.

In base alla definizione del bacino di influenza e alla verifica dei nodi e delle intersezioni, si può agevolmente rilevare dall'allegato studio di impatto sulla viabilità che le simulazioni effettuate non evidenziano condizioni di particolare criticità presso le intersezioni indagate in conseguenza dell'attivazione degli interventi commerciali teoricamente implementabili, sebbene gli stessi comportino un incremento di veicoli rilevante in termini assoluti, crescente in direzione nord.

I dati di simulazione mostrano comunque sempre livelli di servizio accettabili per tutti i rami di accesso alle intersezioni.

In linea generale si stima lungo la Statale la presenza di flussi veicolari generalmente elevati, con un incremento in direzione nord che, sebbene appaia comunque gestibile sotto il profilo dei tempi di attesa e degli accodamenti presso le intersezioni, evidenzia un approssimarsi al limite di capacità di questo tratto di via Novara, particolarmente verso la porzione a nord della rotatoria che disimpegna la Statale e via San Martino.

Sotto questo profilo si deve peraltro porre in evidenza come la generazione effettiva delle strutture commerciali risulti nella realtà generalmente sensibilmente inferiore a quella prudenzialmente indicata dalla normativa regionale di riferimento, garantendo così un adeguato coefficiente di sicurezza rispetto alla funzionalità della rete anche in caso di situazioni di sovraccarico.

Oltre a questo si deve evidenziare come la realizzazione della variante della SS 299, che comporterà un importante decremento dei flussi in conseguenza della deviazione su questo tracciato di una significativa quota dei flussi di attraversamento, costituirà una opzione di tragitto anche per una quota parte dei flussi generati dalle aree commerciali presenti ed in previsione e favorirà il bilanciamento delle direttrici di transito.

In questo quadro si inseriscono anche le indicazioni in merito alle integrazioni al sistema della ciclabilità e dei percorsi dedicati alle utenze deboli per il quale, in un'ottica di più facile perseguibilità degli obiettivi, ed anche alla luce del quadro infrastrutturale che si sta concretizzando, si propone la valorizzazione e riqualificazione di via Grai quale asse ciclopedonale di collegamento tra i comuni di Romagnano e Ghemme, sul quale innestare i collegamenti trasversali all'asta della SS 299.

Si può riassumere perciò una generale compatibilità degli interventi implementabili presso la localizzazione L.2 con il sistema viario complessivo di questa porzione del territorio del comune di Romagnano Sesia; si raccomanda comunque l'attuazione di specifici controlli in sede di implementazione dei singoli interventi che verranno via via attuati, così da poter monitorarne i puntuali effetti sulla rete.

Aree di carico e scarico merci

Nell'ambito della localizzazione commerciale L2 occorrerà prevedere in sede di richiesta delle autorizzazioni commerciali, in conformità alle indicazioni dell'art. 26 comma 3 dell'allegato B della DCR 191-43016 del 20.11.12, delle idonee aree destinate alla movimentazione delle merci e alla sosta degli automezzi pesanti in attesa di scarico.

Tali aree utilizzate per il carico/scarico delle merci, dovranno essere adeguatamente dimensionate in relazione alla frequenza e alle esigenze del servizio di movimentazione delle merci e non dovranno interferire con la ricerca dei posti auto dei parcheggi riservati alla clientela e al personale dipendente.

L'accesso alle aree di carico/scarico delle merci dovrà garantire l'effettuazione delle manovre di ingresso e di uscita in sicurezza e non interferire con la viabilità di transito e di ricerca del posto auto da parte della clientela.

Accessibilità per la mobilità alternativa

L'accessibilità alla localizzazione commerciale dovrà essere assicurata anche per la mobilità alternativa all'automobile e segnatamente per il servizio di trasporto pubblico e per la mobilità ciclabile.

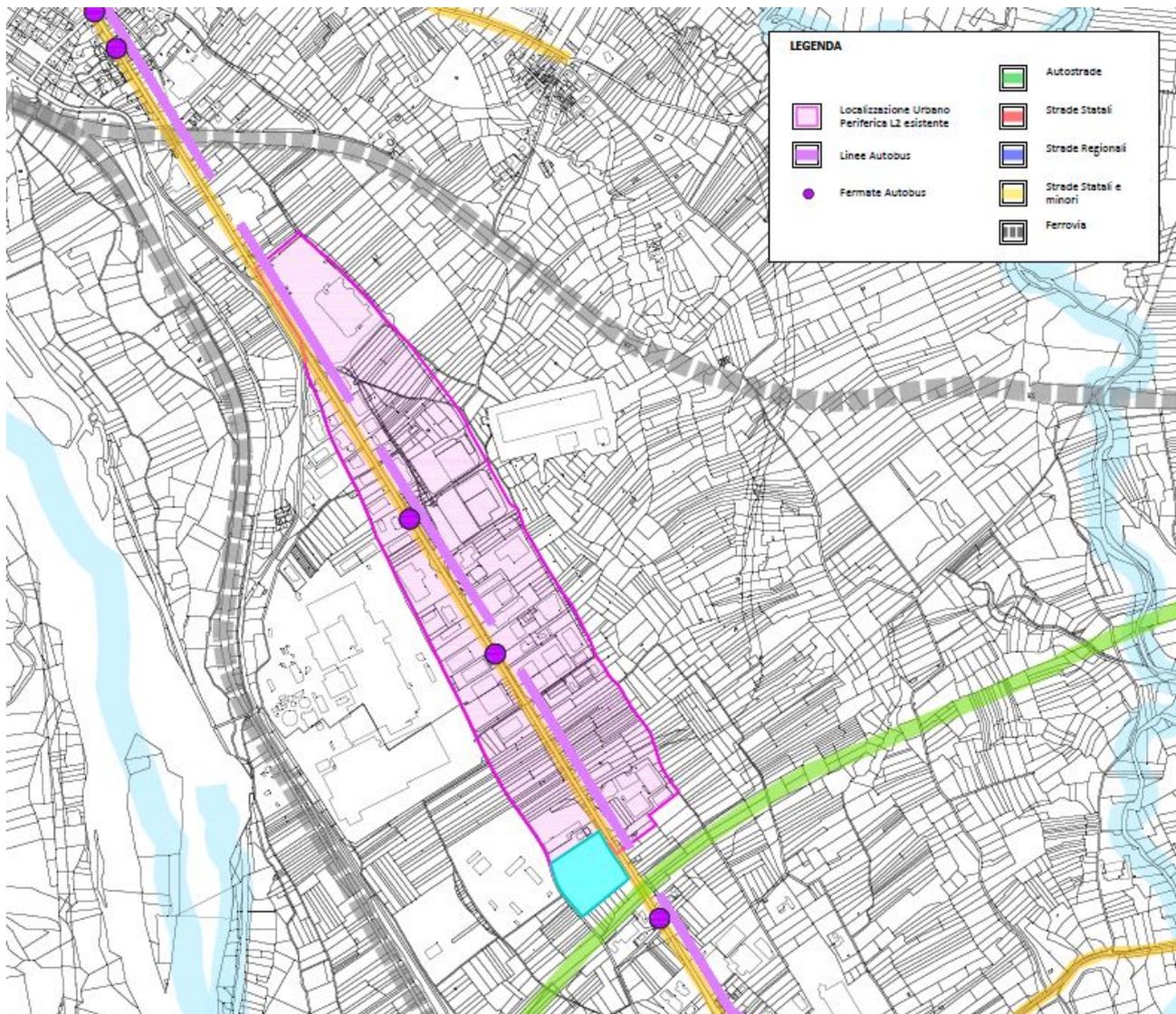
Occorrerà valutare a livello di progettazione delle future strutture commerciali la possibilità di collegare il sito con percorsi pedonali protetti di questo tipo alle aree residenziali, in quanto è necessario valutare l'effettivo possibile utilizzo in relazione alla distanza non banale da percorrere.

Per quanto riguarda il servizio relativo ai mezzi pubblici il comune di Romagnano Sesia non dispone di un servizio comunale, ma è collegato da linee extra urbane che soddisfano le esigenze di spostamento per motivi lavorativi e scolastici rendendo disponibili orari e fermate studiati per tali funzioni.

Esiste una fermata per senso di marcia lungo via Novara, in posizione praticamente baricentrica alla localizzazione L.2.

L'immagine che si riporta di seguito dimostra l'esistenza di tale servizio.

LINEE E FERMATE BUS



Un'altra modalità relativa alla mobilità alternativa è rappresentata dall'utilizzo della bicicletta e dei monopattini elettrici che, come già riportato, vedono la possibilità di usufruire di un percorso ciclopedonale esclusivamente dedicato a tale tipologia di mobilità che è stato realizzato a collegamento tra il cimitero e la rotatoria di via Prolo, praticamente arrivando a metà della localizzazione L.2.

L'importanza data dalla Regione Piemonte allo sviluppo dell'utilizzo di tali mezzi di trasporto, oramai entrati nelle abitudini quotidiane per gli acquisti presso le strutture distributive non solamente urbane, fa sì che si è studiato un nuovo percorso che sia possibile realizzare tenendo conto delle peculiarità delle strade, delle proprietà e degli immobili esistenti.

Il Documento direttore del 2009 già prevedeva una rete ciclopedonale, con un percorso ciclopedonale principale sul lato est di via Novara nel tratto tra il cimitero di Romagnano, dove si collega con l'esistente percorso pedonale di collegamento con il centro cittadino, e la rotonda che disimpegna l'intersezione tra la SS 299 e l'accesso all'autostrada A26.

Di questa previsione attualmente risulta completato il tratto tra il cimitero di Romagnano, e via Prolo, rispetto alla quale il percorso prosegue ulteriormente verso sud di un centinaio di metri.

L'ulteriore prosecuzione in direzione sud del percorso in attuazione alle previsioni del Documento Direttore del 2009 non è ancora stato realizzato in quanto da un lato i lavori subentrati per l'allacciamento del metanodotto utilizzato da una attività produttiva e dall'altro le difficoltà rappresentate dalla presenza di molti accessi di diverse attività commerciali esistenti e dalla difficoltà a espropriare i terreni necessari per l'opera non hanno consentito il suo completamento.

Tenendo conto anche della contrarietà espressa dal nuovo proprietario della Strada Statale 299 a condividere il percorso stradale con le piste ciclabili in corrispondenza delle rotonde, ad integrazione di quanto già previsto, finalizzato ad una concreta fattibilità, si ipotizza la realizzazione di un sistema alternativo rivolto al completamento della rete dei percorsi dedicati alle utenze deboli al fine della connessione dei percorsi tra i comuni di Romagnano e Ghemme ed al servizio delle attività produttive e di quelle commerciali presenti nella localizzazione commerciale.

Lo schema si basa sulla valorizzazione di via Grai, che presenta caratteristiche geometriche e funzionali di carattere locale, quale elemento di connessione principale per la mobilità attiva.

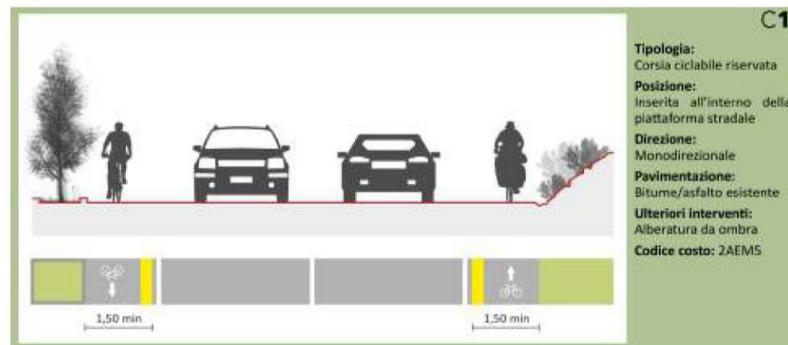
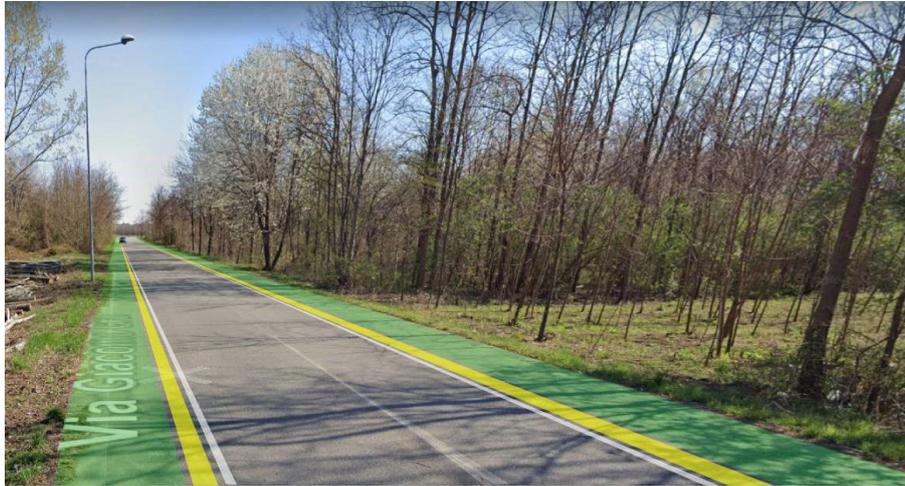
Data la presenza di flussi veicolari decisamente più ridotti rispetto alla strada Statale, risulta possibile ipotizzare la realizzazione di due corsie ciclabili, nelle due direzioni di marcia, secondo quanto previsto dal decreto Legge 34/2020, convertito con modifiche nella legge 77/2020 del 17 luglio 2020.

La recente normativa consente la realizzazione di corsie dedicate lungo la sede stradale, opportunamente segnalate mediante strisce segnaletiche a terra, ma comunque facenti parte della corsia stradale, della quale non modificano perciò le complessive caratteristiche geometriche.

Il tracciato di via Grai potrà inoltre essere integrato dall'opportuna presenza di un marciapiede sul lato rivolto verso le strutture commerciali in previsione.

Il percorso lungo via Grai potrà essere connesso al centro di Romagnano per il tramite del percorso retrostante al cimitero che, opportunamente sistemato, consentirebbe la connessione con il marciapiede esistente su via Novara; alternativa a questo percorso è costituito dalla prosecuzione delle corsie ciclabili lungo via Giulio Pastore.

IPOSTESI PER LA RIFORMA DELLA SEDE STRADALE DI VIA GRAI



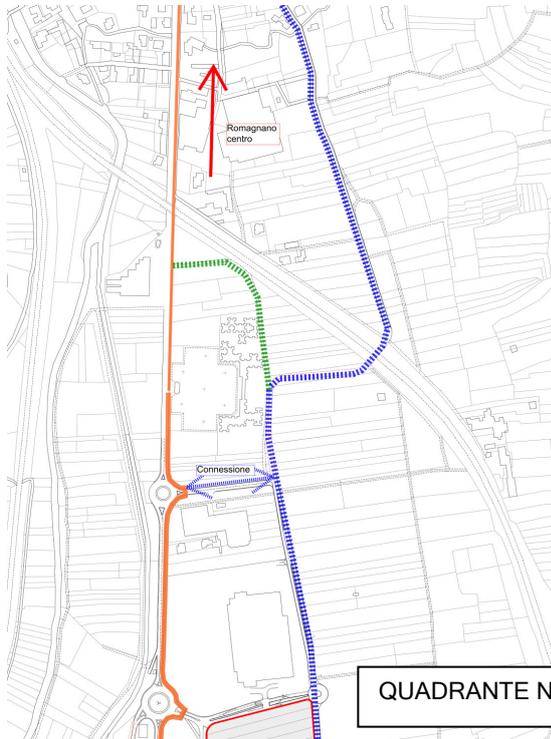
Il collegamento con il percorso lungo via Novara potrà avvenire in diversi punti di connessione, a nord, in posizione centrale ed a sud, sfruttando per quanto possibile i percorsi già realizzati.

La connessione a nord potrebbe essere realizzata all'altezza di via delle Braie.

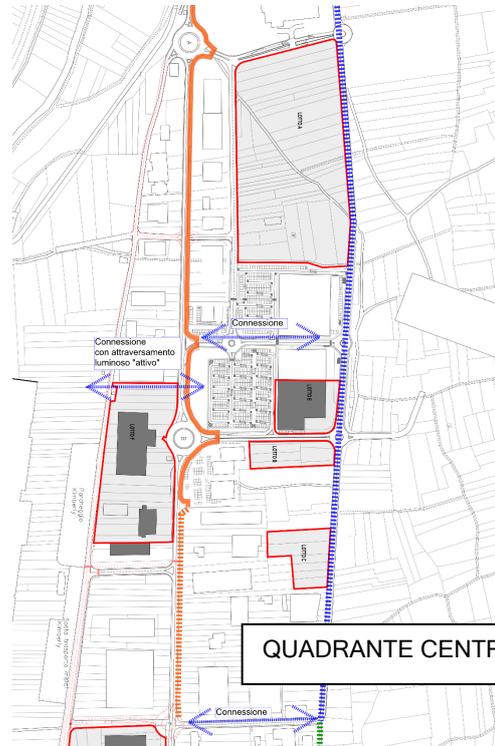
La connessione centrale potrebbe essere realizzata sfruttando i percorsi esistenti già realizzati in corrispondenza della struttura commerciale posta tra i lotti A ed E: lo schema individua preliminarmente questo punto per l'attraversamento della Statale, in corrispondenza del quale realizzare un attraversamento pedonale luminoso "attivo", ed un percorso che, attraverso il lotto F, consentirebbe di raggiungere via San Martino e la Kimberly

Un'eventuale terza connessione potrebbe essere realizzata lungo via Dalla Chiesa, pur non presentando una sezione stradale ampia.

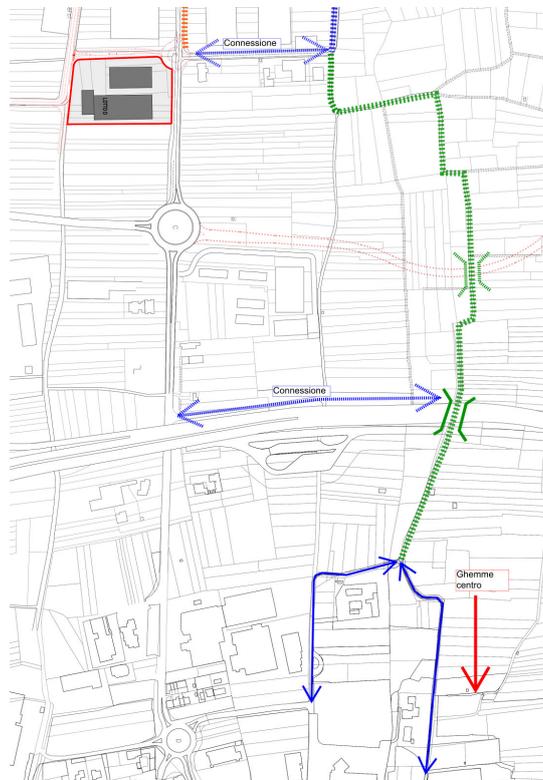
LA RETE DEI PERCORSI CICLOPEDONALI IPOTIZZATA



QUADRANTE NORD



QUADRANTE CENTRALE

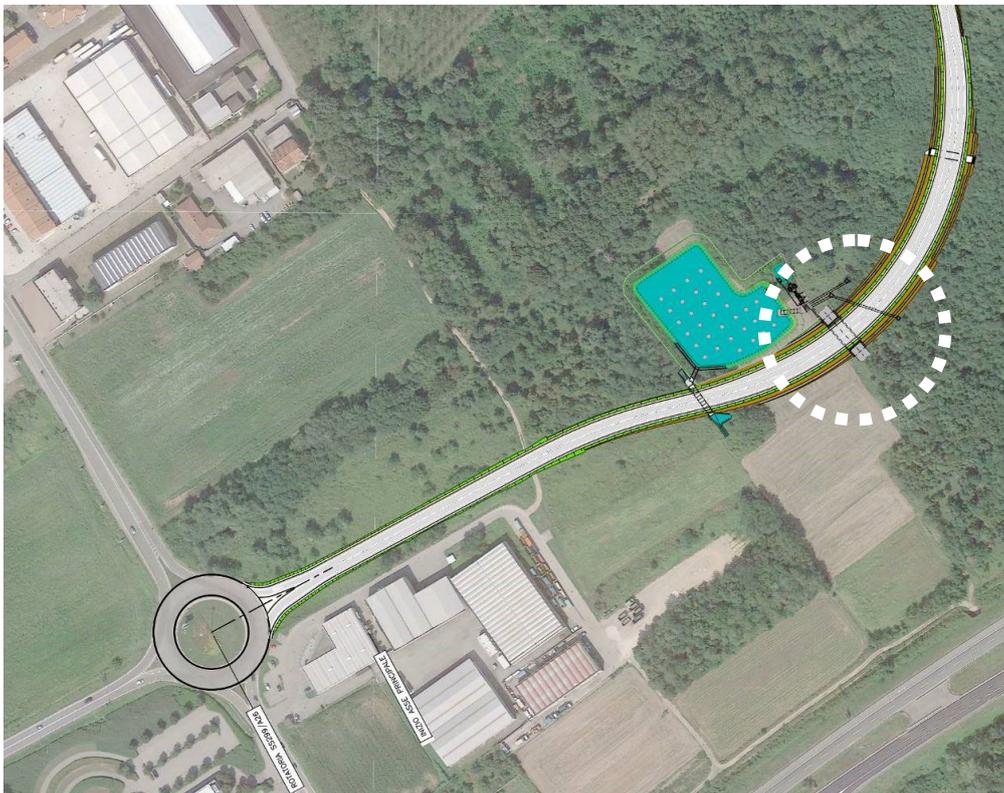


QUADRANTE SUD

Un secondo elemento che porta a considerare opportuna la valorizzazione del percorso di via Grai è dato dalla presenza della rotatoria di attestamento della variante della SS 299 sull'attuale tracciato della Statale, localizzato in corrispondenza della rotatoria che già oggi disimpegna l'uscita dall'autostrada; in considerazione dell'ampiezza della rotatoria e dell'importanza dei tracciati che vi convergono, il suo superamento comporta difficoltà ulteriori per le connessioni in sicurezza in direzione di Ghemme lungo via Novara.

Al fine del superamento del tracciato della variante alla SS 299, che si prolunga inizialmente verso est con tracciato sostanzialmente parallelo all'autostrada, si ritiene invece possibile utilizzare i tracciati campestri già esistenti sfruttando per il superamento delle due infrastrutture stradali primarie il sovrappasso previsto dal progetto della SS 299 e quello già esistente che consente la connessione dei percorsi campestri tra i due lati della A26, opportunamente illuminato.

PROGETTO ESECUTIVO DELLA VARIANTE ALLA SS 299 - LOCALIZZAZIONE SOTTOPASSO STRADA VICINALE AL KM 0+422.19



A sud del nuovo tracciato della Statale sarà inoltre possibile, utilizzando il percorso campestre esistente ed eventualmente adeguandolo, raggiungere il sedime della SS 299 a sud della rotatoria dell'autostrada: a completamento dello schema funzionale qui sinteticamente descritto, sarà possibile connettersi a via delle Vigne Vecchie e, per suo tramite, all'abitato di Ghemme.

IMPATTO AMBIENTALE

Introduzione

L'analisi e la valutazione di compatibilità ambientale, che costituisce uno dei fattori di aiuto alla decisione, non deve rappresentare un ostacolo alla modernizzazione del sistema distributivo, bensì contribuire a renderla possibile in un contesto di tutela della qualità della vita sotto il profilo territoriale ed economico. A tale fine i comuni, devono esaminare e valutare tutti gli aspetti ambientali, individuare le misure previste per impedire, ridurre e ove è possibile compensare gli impatti ambientali significativi, da assumersi negli strumenti urbanistici generali e/o esecutivi nonché per i singoli progetti.

Come specificato al comma "1 ter" dell'art. 27 della DCR 191-43016, il Progetto Unitario di Coordinamento deve contenere la dettagliata analisi di compatibilità ambientale estesa all'intera Localizzazione L.2 e da tale analisi il comune deriverà le norme per le opere di mitigazione necessarie, nonché le caratteristiche progettuali, che gli insediamenti commerciali, eventualmente insediabili dovranno rispettare.

A tale fine vengono esaminati e valutati gli aspetti ambientali, individuando le misure previste per impedire, ridurre e ove è possibile compensare gli impatti ambientali significativi, che dovranno essere assunti negli strumenti urbanistici generali e/o esecutivi nonché per i singoli progetti.

Oltre alla individuazione delle problematiche occorre altresì definire quali iniziative occorra prevedere al fine di mitigarne gli effetti, e stabilire, se del caso, le tempistiche e le modalità di intervento nella realizzazione delle stesse iniziative.

Obiettivi di sostenibilità ambientale

Le scelte di pianificazione commerciale per gli ambiti nei quali si prevede l'insediamento dei grandi e medi insediamenti commerciali non devono prescindere dalle componenti legate alle ricadute ambientali e più in generale dall'impatto che tutto il sistema di rete ha sull'ambiente (in particolare gli impatti sul sistema del traffico e sull'inquinamento atmosferico per la rilevante movimentazione di persone e merci), prevedendo l'individuazione di indirizzi generali, meglio specificati di seguito, per lo sviluppo sostenibile del settore.

La descrizione nel dettaglio delle tipologie e delle entità di pressione cui è sottoposto l'ambiente, i rischi dello sviluppo e della gestione delle strutture commerciali esistenti e delle loro esternalità, consentono di evidenziare gli scostamenti tra il Programma e gli indirizzi.

Si riportano di seguito i 10 criteri chiave per la sostenibilità ambientale, desunti dalle modalità di valutazione ambientale strategica per piani e programmi definite dall'Unione Europea con la Direttiva n. 42/ 2001:

1. ridurre al minimo l'impiego di risorse energetiche non rinnovabili;
2. impiegare le risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione;
3. usare e gestire correttamente, dal punto di vista ambientale, le sostanze e i rifiuti pericolosi/inquinanti;
4. conservare e migliorare lo stato della fauna e della flora selvatica, degli habitat e dei paesaggi;
5. conservare e migliorare la qualità dei suoli e delle risorse idriche;
6. conservare e migliorare la qualità delle risorse storiche e culturali;
7. conservare e migliorare la qualità dell'ambiente locale;
8. adottare misure volte a proteggere l'atmosfera (aria);
9. sensibilizzare maggiormente alle problematiche ambientali;
10. promuovere la partecipazione del pubblico alle decisioni che comportano uno sviluppo sostenibile.

L'incrocio con gli obiettivi di sostenibilità ambientale consente di orientare le scelte della Pubblica Amministrazione con una maggiore attenzione alle problematiche ambientali, in coerenza con gli indirizzi dell'Unione Europea, e con la finalità di indirizzare i successivi atti della P.A. nell'individuazione di indicatori ambientali e di sviluppo sostenibile.

Si evidenziano qui di seguito gli obiettivi a finalità ambientale che, interagendo con i criteri di sostenibilità, consentono di ottenere ricadute e ripercussioni positive nell'ambito del rispetto del territorio e delle sue risorse.

In primo luogo è opportuno contenere gli impatti negativi delle grandi strutture di vendita sull'ambiente in termini di: qualità dell'ambiente, consumo di risorse idriche ed energetiche, produzione di rifiuti e adozione di sistemi di gestione ambientale; in tal modo è possibile rispondere ai primi sei criteri di sostenibilità.

Un secondo elemento è rappresentato dal contenimento del consumo di suolo e dalla promozione del recupero di aree dismesse o degradate, soddisfacendo i criteri 7 e 8.

Occorre altresì operare al fine di garantire una priorità alla qualità architettonica e paesaggistica degli interventi e alla priorità per le opere connesse al recupero di beni artistici e culturali eventualmente presenti nell'area interessata, rispondendo così al nono criterio.

Il decimo criterio viene soddisfatto con l'adozione di politiche di promozione della integrazione dell'insediamento commerciale con gli esercizi di vicinato e con le aziende produttrici e di servizi della zona.

Per quanto riguarda le misure di mitigazione e di compensazione da adottare per le strutture che si può ipotizzare di insediare nella localizzazione, si riporta la seguente schematizzazione.

Compatibilità e sostenibilità rispetto al territorio e alle sue risorse	
Obiettivi a finalità ambientale	Misure di mitigazione/ compensazione previste
<p>1. Contenere gli impatti negativi delle grandi strutture di vendita sull'ambiente in termini di: qualità dell'ambiente, consumo di risorse idriche ed energetiche, produzione di rifiuti e adozione di sistemi di gestione ambientale (SGA)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - realizzazione di un programma di monitoraggio ambientale che consenta di misurare, per mezzo di adeguati indicatori, lo stato dell'ambiente - controllo delle emissioni in atmosfera e degli scarichi idrici (valutando la capacità di smaltimento delle reti fognarie) - verifica che i valori di concentrazione per l'inquinamento di suolo, sottosuolo, acque superficiali e acque sotterranee non superino i limiti accettabili, così come stabilito dalla normativa vigente in materia ambientale - raccordo diretto con la rete di trasporto pubblico - collegamento con percorsi ciclabili e pedonabili - utilizzo di parchi veicoli e automezzi come da normative EURO - utilizzo di modalità operative tipiche del mobility manager - compensazione delle emissioni con interventi di piantumazione - utilizzo delle migliori tecnologie disponibili (BAT) - incentivo al riutilizzo di acqua grazie a sistemi di raccolta, accumulo e riciclo - incentivazione al risparmio energetico, tramite l'introduzione di forme alternative d'energia rinnovabile, quali i pannelli solari per il riscaldamento sulle vaste superfici dei centri commerciali - riduzione al minimo della produzione di imballaggi e incentivazione al riciclo - incentivo del riciclo e recupero dei rifiuti - applicazione della normativa sui rifiuti elettrici ed elettronici (RAEE) - predisposizione di cassonetti per la raccolta di indumenti, pile, ecc. - applicazione di SGA, secondo le norme ISO 14001 o EMAS e di sistemi di GP (Green Procurement)
<p>2. Contenere il consumo di suolo e promuovere il recupero di aree dismesse o degradate</p>	<ul style="list-style-type: none"> - rilocalizzazione delle GSV in aree dismesse, abbandonate o degradate - utilizzo di tecniche costruttive che conservino la permeabilità del suolo - destinazione di una parte della superficie ad aree verdi attrezzate
<p>3. Priorità alla qualità architettonica e paesaggistica degli interventi e priorità per le connesse opere al recupero di beni artistici e culturali dell'area interessata</p>	<ul style="list-style-type: none"> - rispetto degli elementi architettonici caratteristici, sotto il profilo tipologico, materico e cromatico - volumetrie e altezze coerenti con la tipologia degli edifici circostanti e/o con le forme del paesaggio naturale

	<ul style="list-style-type: none"> - introduzione di barriere arboree composte da specie vegetazionali tipiche dei luoghi - interrimento dei parcheggi - riconnessione di corridoi interferiti dalle grandi strutture commerciali - utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica per minimizzare interruzioni, erosioni, profonde alterazioni - contenimento dell'impatto visivo e luminoso delle insegne
4. Favorire l'integrazione dell'insediamento commerciale con gli esercizi di vicinato e con le aziende produttrici o di servizi della zona	<ul style="list-style-type: none"> - introduzione nella filiera degli acquisti di prodotti tipici locali - vendita di prodotti sostenibili (certificati Ecolabel o FSC)

Tutto ciò premesso, l'esame viene effettuato descrivendo i prevedibili effetti sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini.

ARIA: analisi e valutazione degli impatti

Nel quadro di un ambiente urbano periferico affacciato alla grande viabilità di attraversamento periurbano e intercomunale, attualmente non si valuta possa esserci una variazione considerevole dei livelli di inquinamento atmosferico causato dal traffico veicolare privato, sia dell'utenza che delle merci, nel caso di rilascio di nuove autorizzazioni.

In termini generali, nell'area oggetto del presente PUC, relativamente alla **qualità dell'aria**, si riscontrano similitudini con le criticità esistenti nelle diverse aree urbane della Regione Piemonte.

A questo proposito si richiamano le recenti documentazioni edite da Arpa Piemonte, da cui emerge che gli inquinanti più critici dell'aria nelle aree urbane piemontesi sono oggi costituiti da:

- **PM10:** "particolato sospeso", cioè l'insieme di particelle solide e liquide caratterizzate da dimensioni e massa tali da poter rimanere sospese nell'aria e penetrare nell'albero respiratorio. In particolare, le frazioni con diametro inferiore ai 10 μm (PM10) raggiunge gli alveoli ed è quindi la più valutata e monitorata; si può ulteriormente distinguere tra il PM10 emesso direttamente dai veicoli, in particolare diesel, e il PM10 rimesso in circolazione dai veicoli che transitano sulle strade dove si è depositato questo agente inquinante, che costituisce comunque una percentuale ragguardevole rispetto al totale delle emissioni.
- **Biossido di Azoto:** gli Ossidi di Azoto (NO, N2O, NO2 ed altri) sono generati da tutti i processi di combustione, qualunque sia il combustibile utilizzato. Il Biossido di Azoto si presenta come un gas di colore rosso-bruno e dall'odore forte e pungente. Si può ritenere uno degli inquinanti atmosferici più pericolosi, sia per la sua natura irritante, sia perché in condizioni di forte irraggiamento solare provoca delle reazioni fotochimiche secondarie che creano altre sostanze inquinanti (smog fotochimico). I fumi di scarico degli autoveicoli contribuiscono enormemente all'inquinamento da NO2.
- **Ozono:** l'Ozono è un gas altamente reattivo, di odore pungente e ad elevate concentrazioni di colore blu, dotato di un elevato potere ossidante.

Ai fini di valutare la qualità dell'aria, il Decreto Legislativo 155/2010 aggiornato dal D. Lgs 250/2012, per Biossido di zolfo, Biossido di azoto, ossidi di Azoto, Materiale Particolato, Benzene e Monossido di Carbonio stabilisce:

- I valori limite e le soglie di allarme della concentrazione atmosferica al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti dannosi sulla salute umana e sull'ambiente
- Il margine di tolleranza e le modalità secondo le quali tale margine deve essere ridotto nel tempo
- Il termine entro il quale il valore limite deve essere raggiunto

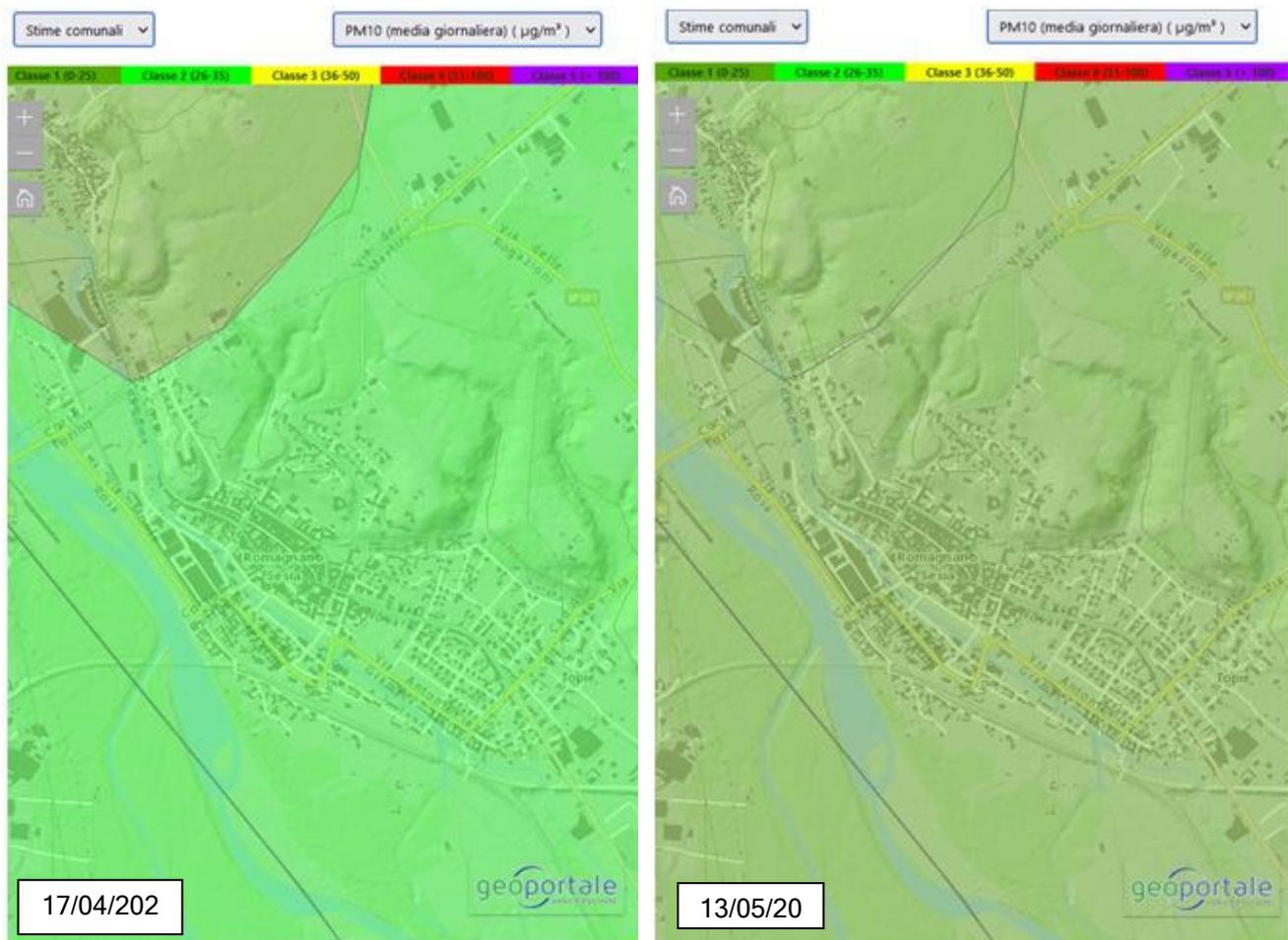
- I criteri per la raccolta dei dati e le tecniche di misurazione
- La soglia di valutazione superiore, la soglia di valutazione inferiore, e i criteri di di verifica della classificazione delle zone e degli agglomerati.
- La modalità di informazione al pubblico

Nelle pagine seguenti vengono inserite le immagini disponibili nel sito informativo del GEOPORTALE dell' ARPA PIEMONTE”.

Tali Immagini, utilizzate per definire l'IPQA (Indice Previsionale della Qualità dell'Aria), esprimono in modo semplice tramite una indicazione cromatica lo stato della qualità dell'aria che si respira, rese disponibili però solo più, rispetto alle precedenti pubblicazioni, per l'intervallo di tempo che corrisponde a circa gli ultimi 30 giorni, non consentendo di poter disporre di serie storiche ben più significative.

Nel caso specifico sono state utilizzate quelle del 17/04/2022 e quelle del 13/05/2022.

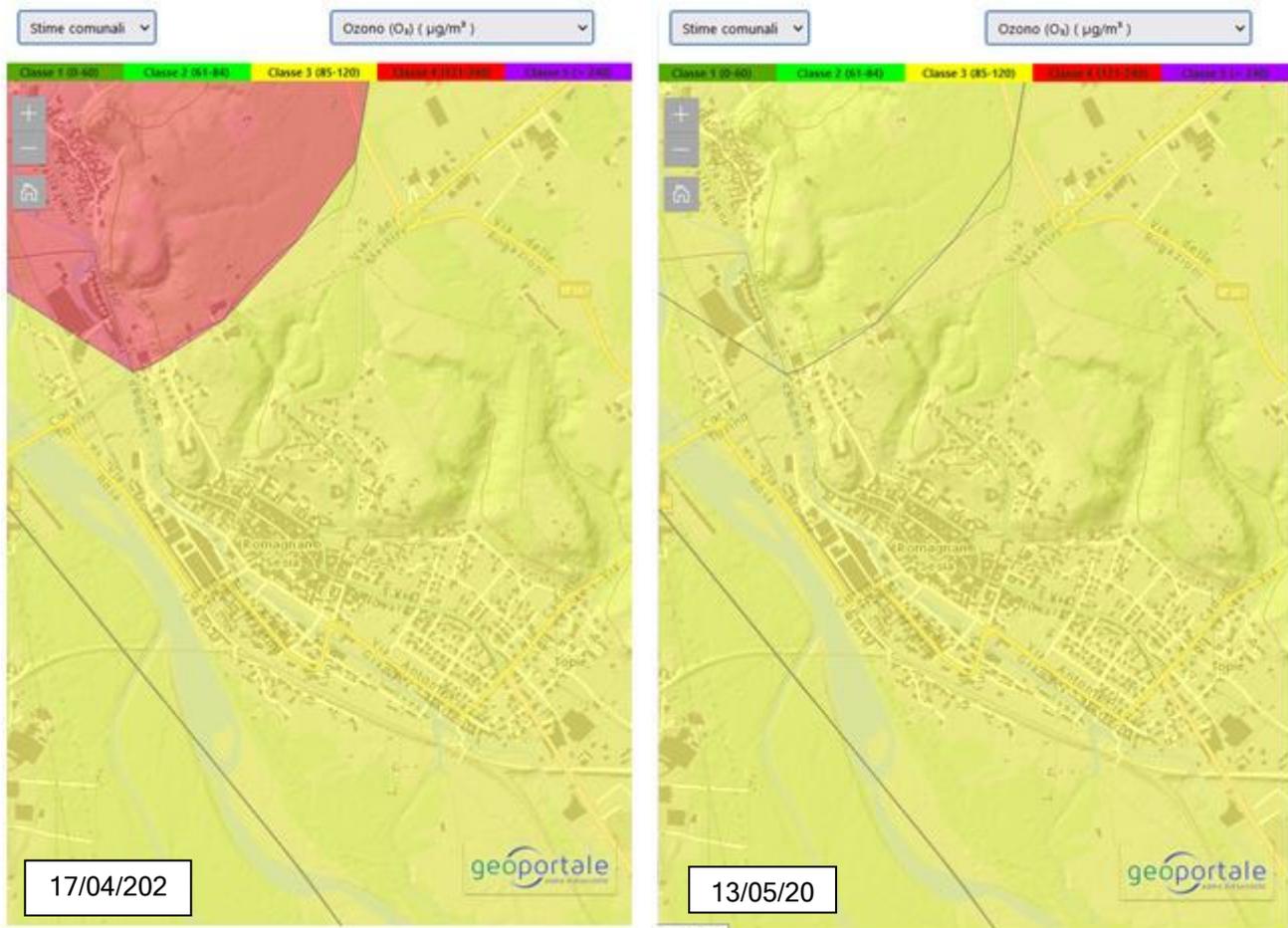
EMISSIONI PM 10



EMISSIONI BLOSSIDO DI AZOTO



LIVELLO DI OZONO



Come si può osservare dalle colorazioni appare evidente che, nell'intervallo degli ultimi 30 giorni, andando verso la stagione più calda, il livello di ozono cresce e peggiora, mentre nello stesso periodo i livelli di PM10 e NO2 migliorano, il primo in modo più marcato.

I valori di tutti gli inquinanti misurati dal Sistema Regionale di Rilevamento sono memorizzati per cui, accedendo ai dati della stazione di Borgomanero riferiti ad un periodo temporale più lungo, è possibile verificare come sicuramente i fattori legati al riscaldamento degli edifici sono preponderanti nelle emissioni rilevate rispetto all'inquinamento legato al traffico veicolare.

DATA	PM 10	NO2
20/10/2021	29 µg/mc	23 µg/mc
15/05/2022	20 µg/mc	10 µg/mc

Con riferimento al contesto del presente PUC si può determinare che le fonti antropiche che producono questi inquinanti si distinguono in sorgenti puntuali (processi di combustione negli impianti di riscaldamento), che determinano il carico maggiore nei mesi nei quali il riscaldamento è attivo, e sorgenti lineari, ovvero il traffico veicolare.

Come evidenziato nei paragrafi precedenti, gli sviluppi commerciali che si sono venuti a realizzare nell'ambito hanno generato dei flussi veicolari aggiuntivi lungo la **S.S. 299** che hanno comportato un inevitabile incremento delle emissioni rispetto a quelle già presenti nell'area, prodotte principalmente dagli impianti di riscaldamento degli immobili ed in secondo luogo dai veicoli transitanti.

In termini generali, non avendo l'inquinamento dell'aria effetti esclusivamente nel luogo in cui avvengono le emissioni, bisogna considerare un contesto più ampio, sia come emissioni che come inquinamento indotto.

La posizione estremamente decentrata rispetto alle residenze non fa pensare che l'incremento di traffico generato dalle nuove attività di carattere commerciale possa generare particolari inquinamenti atmosferici, anche se è comunque opportuno fare in modo da ridurre tali effetti.

Si suggerisce pertanto che, nell'ambito della realizzazione degli immobili che ospiteranno le attività commerciali, si rispettino le seguenti modalità:

- utilizzo di asfalto e cemento "ecologico"
- utilizzo di malte, pavimentazioni, pitture, intonaci e rivestimenti contenenti sostanze foto catalitiche degli ossidi di azoto e altri inquinanti atmosferici
- calmierazione del traffico al fine di strutturare l'asse viario del tratto interessato della S.S. 299 in modo tale da ridurre sensibilmente la velocità di punta, mantenendo una velocità media di 70 km/h e contemporaneamente garantire uno scorrimento fluido del traffico;
- pianificare la pulizia e il lavaggio costanti sulle aree di maggior transito e sosta dei veicoli, con conferimento delle acque di risulta in idonei sistemi di trattamento al fine di preservare i corpi idrici ricettori.

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

- rispetto dei limiti di temperatura
- incentivazione dell'impiego di tecnologie ecologiche sugli impianti di nuova realizzazione

Inoltre, relativamente alle nuove facciate di grandi superfici si ritiene di prescrivere l'utilizzo di materiali foto catalitici sopra citati.

Infine si ribadisce inoltre che ogni nuova costruzione e/o eventuali potenziamenti che potrebbero interessare i sistemi di riscaldamento e di raffrescamento già attivi nell'area dovranno adempiere agli obblighi e alle prescrizioni previsti dalla L.R. 13/2007 e dal Piano Stralcio per il Riscaldamento Ambientale ed il condizionamento, approvato con D.G.R. n. 46-11968 del 4 agosto 2009 e s.m.i., la cui applicazione non potrà che avere benefici effetti di ritorno.

ACQUA: analisi e valutazione degli impatti

La qualità delle acque, specie di quelle superficiali, influisce sulla salute delle persone, sul territorio, sulla popolazione animale e sul paesaggio.

Occorre pertanto che la valutazione prenda in considerazione le azioni che producono effetti diretti sul sistema (interventi sui corsi d'acqua, scarichi, scavi, ecc.) oppure ne producano di indiretti (impermeabilizzazioni, spandimenti, trattamenti, ecc.) sulle acque. Sono considerati come negativi gli impatti derivanti da azioni quali la dispersione, anche accidentale, di inquinanti connessi ad attività produttive, copertura degli alvei, ecc.

L'entità degli impatti sulle acque sotterranee dipende dalla vulnerabilità dell'acquifero e dalla presenza di bersagli a valle flusso. Quella sulle acque superficiali dipende ad esempio dalla tipologia di scarico e dalle caratteristiche del corpo recettore. Non si prevede un incremento significativo riguardante l'uso dell'acqua, dal momento che gran parte dei lotti sono già occupati da attività commerciali che normalmente hanno un consumo idrico legato prevalentemente ai servizi igienici in quanto non presentano al loro interno lavorazioni che necessitino di consumi idrici.

L'area è già debitamente infrastrutturata e possiede una rete adeguata interrata di raccolta delle acque meteoriche e delle acque reflue.

Si ribadisce che ogni nuova iniziativa commerciale dovrà verificare il rispetto della dotazione degli standard, con la realizzazione di un sistema di raccolta delle acque meteoriche che utilizzerà una gestione analoga a quella esistente, comunque rispettosa delle normative in vigore.

L'eventuale incremento delle acque reflue, che potrà essere causato dalla diversa funzionalità che si darà all'area, dovrà essere verificato a livello progettuale con l'applicazione di tutti i possibili correttivi che andranno a implementare la capacità di smaltimento del sistema attualmente in funzione, al fine di non comprometterne la funzionalità e l'efficacia.

SALUTE UMANA: analisi e valutazione degli impatti

Le eventuali pressioni "subite" dal sistema salute umana a causa del riconoscimento della L2 si esplicitano in: potenziali emissioni inquinanti; incremento del traffico e della pericolosità legata all'inadeguatezza della rete stradale; potenziali emissioni acustiche.

Delle emissioni inquinanti si è già parlato al punto precedente, escludendo possibili pericoli per la salute umana derivanti dall'avvenuto riconoscimento della localizzazione L.2.

Per quanto riguarda l'**incremento del traffico** una particolare attenzione dovrà essere data alle interconnessioni tra i percorsi pedonali e la viabilità stradale; è obbligatoria la segnaletica orizzontale e l'illuminazione dovrà rispettare la normativa vigente. Le rotoarie esistenti, oltre a rallentare il traffico di passaggio, permetteranno l'accesso alle strutture della localizzazione in condizioni di sicurezza.

Si rammenta di porre particolare attenzione ai fenomeni di possibile abbagliamento dei veicoli transitanti lungo la strada statale, causati dalle autovetture in cerca di parcheggio nelle apposite aree all'uopo destinate, risolvendo la eventuale problematica con opportune schermature.

La salute umana non è solo legata ai fenomeni di inquinamento ma anche alla sicurezza attiva e passiva legata alla frequentazione del luogo nel momento in cui vi è sovrapposizione delle funzioni.

Un aspetto a cui porre particolare attenzione è rappresentato dalle modalità con cui si accede e si esce dalla strada statale rispetto all'area di parcheggio.

Occorre infatti che non si creino elementi di conflittualità tra il regolare flusso di traffico e coloro che intendono utilizzare le strutture commerciali esistenti o future.

I volumi di traffico previsti sono stati verificati puntualmente mediante la verifica di impatto viabilistico con l'identificazione dei Livelli di Servizio delle sezioni stradali che vengono riportati in maniera completa nel documento allegato.

Dallo studio eseguito emerge che l'attivazione di nuove strutture commerciali non comporterà variazioni significative dei livelli di servizio attuali.

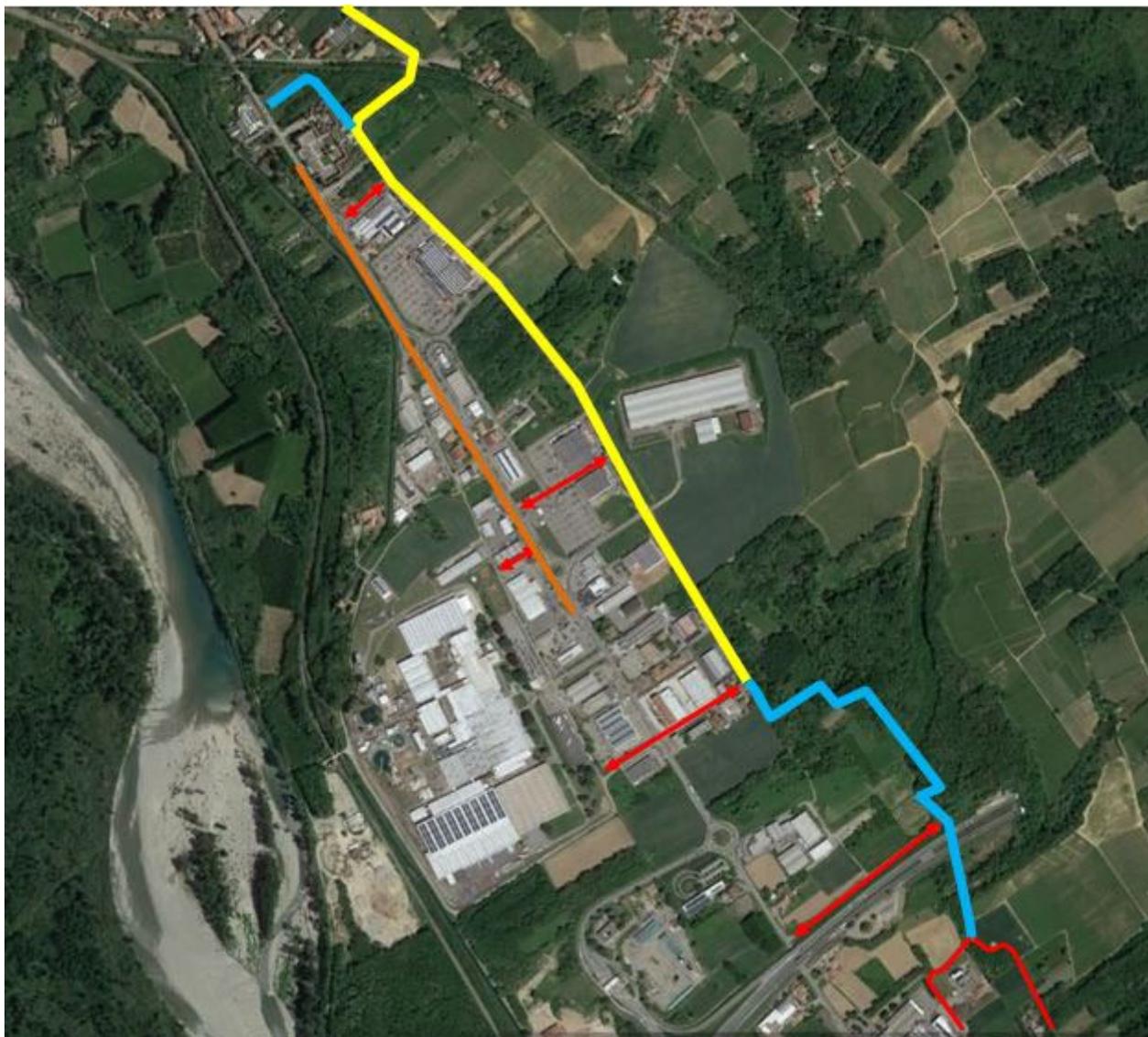
Per quanto riguarda il pericolo derivante dalle possibili **emissioni acustiche**, in base a quanto descritto, si escludono potenziali pericoli per gli abitanti di Romagnano Sesia e per quelli transitanti nella zona, in quanto l'area non vede la presenza di residenze né tanto meno di recettori sensibili nelle vicinanze, considerando inoltre che le attività commerciali possono "produrre" inquinamento" acustico in particolare nelle zone di carico e scarico delle merci, e nelle zone dove verranno posizionati i motori per gli impianti di raffrescamento e riscaldamento. Sono ambiti puntuali che possono essere adeguatamente schermati applicando soluzioni ampiamente collaudate.

Un elemento che assume una rilevante importanza nel tentativo di limitare il più possibile gli effetti negativi causati dal traffico veicolare è quello di potenziare il possibile utilizzo del **trasporto alternativo**.

Nella situazione esistente a causa della presenza di distanze importanti dal centro urbano e dalle zone residenziali, ipotizzando che l'accesso pedonale utilizzi il servizio di trasporto pubblico esistente, è prevista una diversa declinazione del percorso della **pista ciclabile attualmente esistente su Via Novara**, integrandola con la realizzazione di un nuovo percorso che collega la localizzazione L.2 in alternativa al percorso lungo la SS 299.

Si riporta una immagine schematica della planimetria con evidenziato il nuovo percorso ipotizzato per la viabilità ciclo-pedonale dell'area.

PROGETTO DI PERCORSO CICLABILE



RIFIUTI: analisi e valutazione degli impatti

Il servizio di raccolta differenziata e rimozione dei rifiuti in essere appare in grado di smaltire i rifiuti eventualmente prodotti dalle strutture commerciali, tenendo conto che le strutture alimentari utilizzano comunemente la raccolta effettuata da ditte specializzate non andando ad appesantire il servizio di raccolta comunale. Nella fase di progettazione delle strutture commerciali dovranno essere previsti appositi spazi idonei al posizionamento dei diversi contenitori dedicati alla raccolta differenziata così come già in atto nel territorio.

Non è previsto l'insediamento di attività che possano produrre rifiuti di tipo speciale/industriale.

SUOLO E SOTTOSUOLO: analisi e valutazione degli impatti

Il suolo è una risorsa scarsa e non rinnovabile e pertanto da utilizzare in modo sostenibile. Il consumo di suolo ai fini edificatori rappresenta un significativo fattore di pressione antropica sull'ecosistema. Sono da valutarsi negativamente gli interventi sparsi, quelli che sottraggono all'agricoltura terreni particolarmente produttivi e di valore e le previsioni che non rispondono ad esigenze realistiche dal punto di vista della crescita insediativa.

Per quanto riguarda le aree sulle quali si possono prevedere nuovi insediamenti commerciali e terziari, in quanto ancora liberi da edificazioni, la realizzazione degli interventi progettuali genera, inevitabilmente, l'impermeabilizzazione del suolo rispetto alla situazione attuale in cui il drenaggio delle acque meteoriche avviene per infiltrazione nel suolo.

Le ipotesi progettuali dovranno essere indirizzate verso il mantenimento della massima permeabilità, pur considerando che alcuni elementi progettuali danno luogo ad una impermeabilizzazione del suolo, in particolare, gli edifici.

Le aree destinate alla viabilità e ai parcheggi dovranno essere progettate in modo da razionalizzare il sistema della mobilità e della sosta così da ottenere il 50% di indice di permeabilità della superficie fondiaria.

Per quanto concerne la viabilità si utilizzeranno superfici asfaltate impermeabili nelle zone di carico e scarico soggette ad un'usura maggiore rispetto alle zone di parcheggio e di manovra delle auto dove verranno utilizzati materiali permeabili o semi-permeabili.

In particolare, ai fini del rispetto del parametro di permeabilità le aree a parcheggio dovranno realizzarsi in autobloccanti inerbiti, ed anche i relativi corselli e marciapiedi verranno realizzati in materiale drenante.

Per quanto riguarda la superficie destinata a parcheggi, sia pubblici che privati, saranno utilizzate pavimentazioni permeabili per gli stalli. Oggi l'industria propone diverse tipologie di materiali che si differenziano fondamentalmente per la diversa percentuale di vuoti permeabili che possono essere riempiti di terreno organico e rinverditi, oppure di materiale inorganico drenante (pietrisco, ecc.).

Tali materiali consentono di avere oltre il 40% della superficie inerbite. Valori superiori (fino al 90%) si otterrebbero utilizzando grigliati plastici inerbite che, tuttavia, per parcheggi molto frequentati risultano meno resistenti rispetto ai grigliati in cemento.

Lo strato di sottofondo ha la funzione di assorbire e distribuire uniformemente le pressioni che i carichi d'esercizio generano sulla pavimentazione, oltre a facilitare il drenaggio delle acque meteoriche, impedendone così il ristagno.

Le aree verdi in progetto non hanno solo un valore decorativo ma anche effetti positivi sul microclima perché consentono di combattere il fenomeno noto come "isola di calore", e sulla biodiversità, poiché possono riequilibrare la perdita di

naturalità derivante dalla trasformazione del suolo. Inoltre, il verde se ben progettato, può costituire habitat per le specie animali che vivono delle aree di frangia urbana. Infine, la vegetazione contribuisce ad assorbire le emissioni acustiche, sia quelle provenienti dall'esterno (in particolare dalla SS 299), sia quelle generate all'interno dell'area di progetto (ad esempio il rumore generato dal movimento delle auto nel parcheggio).

Le aree che potranno consentire l'insediamento di nuove strutture commerciali dovranno prevedere diverse tipologie di verde con differenti caratteristiche e specie vegetali:

- verde posto in posizione perimetrale rispetto all'insediamento commerciale;
- verde di arredo delle aree pedonali e del parcheggio, piantumandole con essenze arboree autoctone.

FLORA, FAUNA E BIODIVERSITA': analisi e valutazione degli impatti

La presenza di specie animali e vegetali e la loro varietà costituiscono un valore assoluto ed un indice della salute ambientale del territorio. Flora e fauna incidono inoltre sulle caratteristiche paesaggistiche dei luoghi e come risorsa devono essere valorizzate e tutelate.

L'area della localizzazione è già completamente urbanizzata e gli insediamenti sono quasi completamente realizzati da tempo per cui non si assisterà a una riduzione e/o frammentazione delle aree boscate ed arbustive e non incidono significativamente sul territorio agricolo con riduzione o impoverimento del patrimonio vegetale. Parimenti non si verificano fenomeni di artificializzazione delle sponde di corsi d'acqua e non si prevede la realizzazione di nuovi volumi in prossimità di ambiti ad elevata naturalità.

PAESAGGIO AGRARIO e PATRIMONIO CULTURALE: analisi e valutazione degli impatti

La conservazione del patrimonio rappresentativo di una comunità è fondamentale per il riconoscimento di una identità comune e per il mantenimento delle tradizioni locali. Gli interventi previsti non andranno ad intaccare alcun bene di interesse storico, architettonico, artistico, testimoniale che abbia valenza monumentale (sotto alcun tipo di forma giuridica), paesaggistico o che rivestano un ruolo nella comunità locale, al contrario il completamento dell'edificato potrà costituire una razionalizzazione dell'immagine dell'area.

AMBIENTE URBANO: analisi e valutazione degli impatti

La qualità architettonica e urbanistica dell'edificato di un comune rappresenta un fattore determinante per il miglioramento del paesaggio e della vita sociale. Sono giudicati negativamente gli interventi incoerenti con le caratteristiche dei luoghi, che non valorizzano le potenzialità, che riducono la riconoscibilità e l'identità culturale.

Nel caso specifico l'area è quasi completamente edificata ed è posta non in diretta relazione con la parte residenziale e più urbanizzata del comune.

I potenziali interventi nella localizzazione, non prevedendo l'insediamento di attività di tipo industriale, andando anzi a completare quel fenomeno di recupero e razionalizzazione degli edifici industriali dismessi, evidenziando gli aspetti di tipo estetico sia dal punto di vista architettonico, sia nelle forme che nei materiali che si andranno ad utilizzare.

RIEPILOGO DELLE MISURE ATTE AD IMPEDIRE, RIDURRE E COMPENSARE GLI IMPATTI AMBIENTALI SIGNIFICATIVI

Il quadro seguente sintetizza, per i sistemi ambientali individuati, le analisi e valutazioni precedentemente descritte.

Sistema ambientale interessato	Analisi e valutazioni	Azioni / misure / mitigazioni
1. Aria	Si rileva attualmente una normale qualità dell'aria	Pur generando un traffico veicolare indotto, l'incremento delle emissioni quantificato non sembra essere in grado di compromettere la qualità dell'aria del contesto urbanizzato di Romagnano Sesia e dei comuni confinanti. Nel caso in cui la gestione delle strutture commerciali vedessero l'insediamento di attività che potrebbero comportare delle emissioni in atmosfera, l'operatore dovrà effettuare le analisi necessarie a adottare le soluzioni opportune per garantire il rispetto totale dei limiti imposti dalle norme.
2. Acque superficiali e sotterranee	Il riconoscimento della L2 non comporta un maggior consumo di risorse idriche rispetto allo stato attuale. Ad ogni modo, la rete dell'acquedotto esistente è in grado di assorbire eventuali incrementi di carico. Attualmente la zona è servita per quanto riguarda la raccolta delle acque reflue dalla rete fognaria comunale.	In caso di eventuali nuove realizzazioni, dovranno essere adottate soluzioni per il trattamento e il recupero delle acque piovane, implementando eventualmente il sistema di raccolta. L'eventuale incremento delle acque reflue, che potrà essere causato dalla diversa funzionalità che si darà all'area, sarà verificato a livello progettuale con l'applicazione di tutti i possibili correttivi che andranno a implementare la capacità di smaltimento del sistema attualmente in funzione, al fine di non comprometterne la funzionalità e l'efficacia.
3. Salute umana	Il riconoscimento della localizzazione non comporta rischi per la salute umana; le emissioni inquinanti saranno infatti contenute e le infrastrutture stradali appaiono in grado di accogliere il potenziale incremento di traffico indotto.	Non si rilevano pericoli per la salute umana per i residenti di Romagnano Sesia e per coloro che transiteranno per l'area. Il collegamento ciclabile con il nucleo urbano, potrà essere implementato a carico del comune con il contributo economico degli operatori con modalità da definire.

4. Rifiuti	Attualmente a Romagnano Sesia esiste un sistema di raccolta differenziata.	Dovranno essere predisposte aree apposite poste all'interno o comunque in ambiti protetti in cui raccogliere i rifiuti differenziati prodotti dalle strutture commerciali in attesa del prelievo.
5. Suolo e sottosuolo	La localizzazione coinvolge aree già pienamente antropizzate.	Non si registrano criticità.
6. Flora, fauna, biodiversità	Gli interventi prospettati non si inseriscono in habitat ad elevata naturalità né li riducono o frammentano. Non si verificano inoltre fenomeni di artificializzazione delle sponde di corsi d'acqua.	Non si registrano particolari criticità.
7. Paesaggio agrario e patrimonio culturale	L'intero ambito non è sottoposto ad alcun vincolo paesaggistico.	Non si registrano particolari criticità.
8. Ambiente urbano	Non esiste un ambiente residenziale urbano nelle immediate vicinanze dell'area. Il riconoscimento della localizzazione coinvolge un ambito attualmente quasi del tutto costruito.	Le azioni previste incrementeranno la frequentazione dell'area e il bacino di utenza commerciale.

INDICAZIONI, TEMPI E MODALITÀ

In questo capitolo della relazione si andranno a riportare gli elementi relativi alle indicazioni da attuare a seguito del riconoscimento della localizzazione al fine di limitare al massimo le esternalità negative che possono emergere a seguito dell'insediamento di nuove strutture commerciali nella zona.

In seconda battuta si stimeranno i tempi e le modalità attuative delle azioni conseguenti l'attivazione **della Localizzazione L.2 "Via Novara"**, per consentire di disporre di un quadro di insieme relativo alla fattibilità degli interventi e alla messa a regime delle iniziative, per non trovarsi, come già successo in altre situazioni, con territori impegnati da progettualità che non hanno visto la loro realizzazione in quanto non coerenti con una sostenibilità locale.

Indicazioni

In sintesi l'analisi sinora condotta ha evidenziato che per il completamento della **localizzazione L.2** lungo la S.S. n. 299, si possono definire le seguenti indicazioni:

- **Esigenze Infrastrutturali e Organizzazione Funzionale dell'area:**

Le aree libere comprese nella localizzazione dovranno essere oggetto di Piani Esecutivi Convenzionati, mediante i quali vengano previste adeguate **infrastrutturazioni** per la fornitura di acqua e servizi e per la raccolta delle acque reflue e di scarico.

Confrontando la situazione di traffico attuale con quella ipotizzata aggiungendo i veicoli stimati, si rileva che non risulta necessario **modificare la struttura viabile** in forma rilevante, tenendo conto altresì della futura circoscrizione dell'abitato di Romagnano che andrà a superare anche la localizzazione L.2, alleggerendo questo tratto di via Novara dal traffico in transito.

In ogni caso, data la situazione esistente, è opportuno prefigurare alcune opere da realizzare soprattutto rivolte a completare ed implementare il sistema ciclabile della zona.

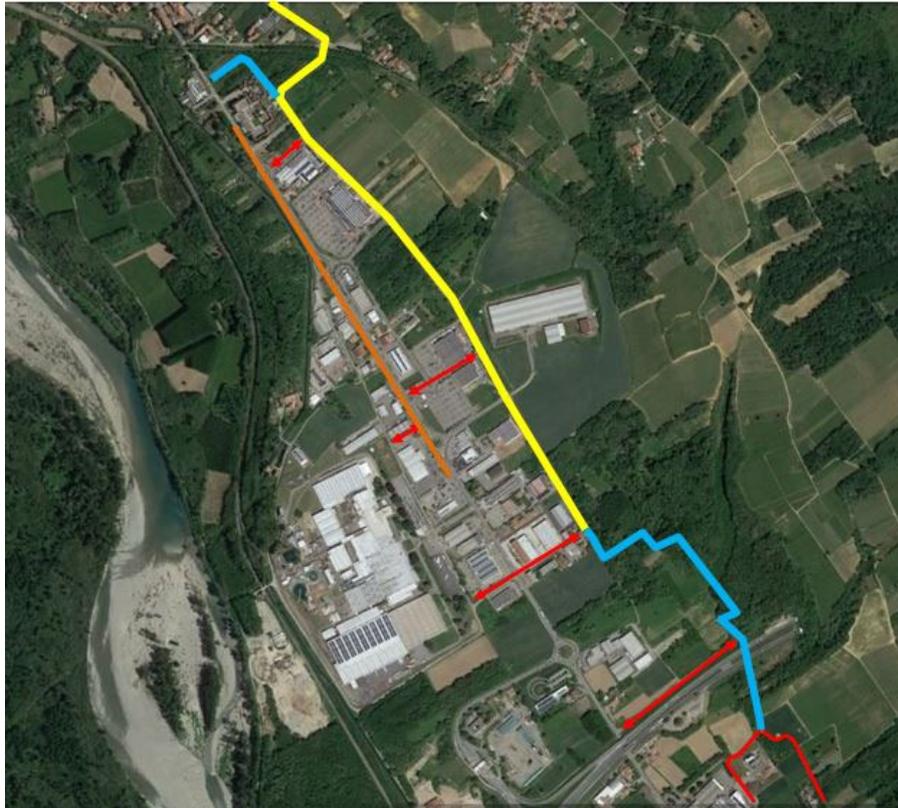
Nel dettaglio è previsto:

- **Il miglioramento del passaggio pedonale sulla SP 590**, tratto a Nord dell'intervento (prima della *super rotonda*).
- **La realizzazione di un nuovo percorso ciclabile**, alternativo alla via Novara, lungo la via Grai, con le connessioni alla via Novara.

In ogni caso, trattandosi di interventi che, anche se in minima parte interessano la strada statale 299, le previsioni progettuali definitive andranno verificate e concordate con la "proprietà".

Si riporta una planimetria schematica con evidenziate le opere di urbanizzazione necessarie al miglioramento della viabilità ciclo-pedonale dell'area.

NUOVO PERCORSO CICLABILE



- **Posizionamento e Dimensionamento delle Aree a Parcheggio:**

Le aree a parcheggio è opportuno che si posizionino in ambiti pertinenziali alle strutture commerciali che si andranno a realizzare. Il loro dimensionamento dovrà soddisfare interamente la dotazione di standard, senza possibilità di monetizzazione o altre soluzioni alternative agli standard calcolati ai sensi dell'articolo 25 della DR 59 - 10831 del 24 marzo 2006 e dell' articolo 21 della legge regionale 56/77 e s.m.i. e della legge 122/89. La viabilità di accesso alle aree di carico e scarico per le merci e le stesse aree devono essere indipendenti e separate dagli spazi utilizzati dai fruitori dei parcheggi per i consumatori e andranno posizionate in maniera defilata rispetto agli accessi principali delle strutture commerciali.

La progettazione delle aree a parcheggio a servizio delle attività commerciali che si insedieranno nella localizzazione dovrà considerare di eliminare

gli effetti dell'abbagliamento nei confronti della S.S. 299 nelle fasi di manovra dei veicoli.

- **Elementi di Mitigazione:**

Pur non essendo presenti particolari situazioni di interferenze con il tessuto residenziale, in quanto esso è del tutto assente, si raccomanda di utilizzare tutti gli accorgimenti per limitare al massimo l'impatto acustico in particolare nelle zone di carico e scarico delle merci e dove verranno posizionati gli impianti tecnologici. L'area non vede coinvolte zone o immobili assoggettate a vincolo ai sensi degli articoli 10, 136 e 590 del Codice dei beni Culturali e del paesaggio ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137, così come non sono interessate aree di interesse ambientale, storico documentale e architettonico o di interesse archeologico. Si raccomanda la piantumazione delle aree a parcheggio con essenze autoctone, confermando l'obbligo del rispetto degli standard a verde previsti dalle norme del PRGC per i nuovi insediamenti, e raccomandando l'utilizzo di pavimentazioni inerbite per le superfici adibite a parcheggio al fine di mantenere il più possibile la permeabilità del suolo. Per quanto riguarda le nuove realizzazioni, si definiscono come prescrizioni gli interventi che riducano la presenza nell'aria di agenti inquinanti, tra le quali: l'utilizzo delle tecnologie fotocatalitiche, e in particolare di materiali con proprietà tali da trasformare chimicamente ossidi di azoto e monossidi di carbonio in sostanze innocue, in particolare per quanto riguarda la viabilità interna di adduzione agli insediamenti commerciali, confermando le indicazioni riportate nella parte di analisi dell'impatto ambientale.

Tempi e Modalità

La Localizzazione urbano periferica L.2 “Via Novara” ha visto la realizzazione di tutta una serie di strutture commerciali nel corso del tempo basate sul rispetto di un Piano Direttore definito proprio per individuare tutte quelle opere necessarie per mitigare gli eventuali impatti ambientali e viabilistici, fornendo un quadro generale di indirizzo relativo all’impostazione dell’intera area.

Una verifica più puntuale e approfondita delle opere che risulteranno ancora necessarie legate all’impatto che verrà generato dai nuovi insediamenti, andrà realizzata al momento in cui si verrà presentata la progettazione legata alle proposte concrete di insediamento delle nuove attività commerciali.

Gli oneri (urbanizzazioni primarie e secondarie, di costruzione, aggiuntivi per il commercio, ecc.) che saranno a carico dei proponenti deriveranno dal rigoroso rispetto della applicazione delle norme urbanistiche e di quelle commerciali, al fine di consentire al Comune, ove non intervengano direttamente gli operatori, di realizzare quegli interventi utili a non causare fenomeni negativi nei confronti della viabilità, dell’ambiente e della salute.

Per quanto riguarda le tempistiche di realizzazione si definisce che le opere individuate come compensative debbano esser realizzate prima della attivazione delle strutture commerciali per le quali si richiederanno le autorizzazioni.