



Comune di Novara
Servizio Ambiente Verde pubblico
Strade Pubblica Illuminazione

U.O.C Sviluppo Sostenibile
Tutela Ambientale del Territorio

OGGETTO: Procedura di Verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica della variante semplificata al PRGC ai sensi dell'art. 17bis c. 2 della L.R. 56/77 e contestuale verifica di Valutazione Impatto Ambientale ai sensi della L.R. 40/1998 Allegato B3 p.4 “*strade extraurbane principali o secondarie comunali*”, relativa al “*Progetto inerente la nuova fermata ferroviaria da Km. 4 + 613 a Km. 4 + 362 Ambito T12 Area Produttiva Logistica in località Agognate con conseguente sistemazione della viabilità di accesso al comparto di riferimento – Esclusione della variante e del progetto dalle rispettive fasi di valutazione ambientale strategica e di valutazione di impatto ambientale*”

Richiamati:

- il D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i. “Norme in materia ambientale”, in particolare gli artt. 12 e 19 attinenti rispettivamente le procedure di verifica di VAS e di verifica di VIA
- la L.R. 40/1998 “Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione”
- la L.R. 56/77 così come modificata dalla L.R. 3/2013 e L.R. n. 17/2013
- la DGR 29 febbraio 2016, n. 25-2977 “Disposizioni per l'integrazione della procedura di valutazione ambientale strategica nei procedimenti di pianificazione territoriale e urbanistica, ai sensi della legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56 (Tutela ed uso del suolo).

Occorre qui innanzitutto riportare una breve ricostruzione degli atti e dei procedimenti di approvazione inerenti l'area produttiva-logistica di Agognate, a mezzo dei quali ne è stata sancita la realizzazione, con annesse prescrizioni di carattere ambientale.

Con deliberazione di Consiglio Comunale n. 82 del 27.12.2018, è stato approvato il Progetto Definitivo di Piano Particolareggiato Convenzionato in contestuale Variante Strutturale di adeguamento al PRG vigente, riguardante la localizzazione di un sistema produttivo logistico integrato nel quadrante Nord Ovest della città di Novara.

L'approvazione del piano è stata preceduta dalla fase di Valutazione Ambientale Strategica, nell'ambito della Conferenza di co-pianificazione e valutazione, ad esito della quale è stato emesso Parere di Compatibilità Ambientale giusto P.G. n. 111877 del 18/12/2018, che ha disciplinato l'attuazione del PPE, secondo principi di sostenibilità ambientale.

Nell'ambito della procedura di co-pianificazione, era stato previsto anche il potenziamento del sistema infrastrutturale, mediante la realizzazione della strada per la connessione al casello di Novara, su cui si era espresso favorevolmente il Settore Regionale Pianificazione e

Programmazione Trasporti e Infrastrutture nel corso della stessa procedura di pianificazione, ritenendo che siffatta soluzione avrebbe contribuito a limitare gli effetti sul traffico, potendo indirizzare i nuovi flussi veicolari in entrata e in uscita direttamente verso l'autostrada A4.

L'opera ha interessato una superficie di circa 4.320,35 mq, ed è stata realizzata mediante la costruzione di una rotatoria di diametro esterno di 58 metri, nell'ottica di migliorare la viabilità verso e dall'insediamento logistico di Agognate, e la fruibilità della stessa, tramite un percorso dotato delle caratteristiche tecniche adeguate alle esigenze viabili.

Il progetto di tale infrastruttura è stato quindi sottoposto alla procedura di verifica di V.I.A., di competenza comunale, in quanto progetto rientrante nella categoria progettuale n. 4 dell'Allegato B3 della L.R. 40/98, e non ricadente neppure parzialmente in aree naturali protette, né gravato da vincoli di natura idrogeologica e paesaggistica.

La procedura si è conclusa con un provvedimento di esclusione dalla fase di valutazione di impatto ambientale, emesso dalla scrivente autorità competente, giusto Prot. n. 45559 del 14/05/2019.

A seguire nel 2020, con deliberazione di Consiglio Comunale n. 57 del 14.09.2020, è stata approvata la Variante n. 1 al PPE con contestuale Variante Parziale di adeguamento al PRG vigente n. 19, riguardante la modifica dell'altezza dell'immobile produttivo logistico, portata da 16 a 25 a mt, data l'esigenza espressa dalla Soc. Vailog di apportare uno specifico adeguamento per agevolare la mobilità degli addetti all'insediamento.

Si dà nota che tale modifica è stata anch'essa interessata dalla procedura di verifica di VAS, che si è conclusa con un parere di esclusione (P.G. 66830 del 18/08/2020) prescrivendo in particolare la realizzazione di una ulteriore opera di compensazione ambientale, in aggiunta a quelle originariamente previste in fase di approvazione del Piano Particolareggiato, considerato che la variante parziale prevedeva altresì un incremento della superficie territoriale pari a 11.005,85 mq, che in termini ambientali, equivaleva ad un incremento del consumo di suolo.

Si aggiunge inoltre, che nell'iter urbanistico precedente l'approvazione della citata variante parziale n. 1, la Soc. Vailog aveva espresso, avvalendosi dello strumento delle osservazioni, la possibilità di realizzare a proprie spese una stazione ferroviaria sulla linea Novara – Biella al Km 4+613 – Km 4+362 e relativa viabilità pubblica di accesso, così da favorire ed incentivare l'utilizzo di tale mezzo di trasporto da parte degli addetti all'insediamento logistico.

Tale proposito fu accolto favorevolmente dal Servizio Governo del Territorio, anticipando quindi quella che sarebbe stata una nuova successiva trasformazione urbanistica, posto che lo specifico argomento non era stato contemplato nella proposta di variante parziale allora già in itinere ed in fase di completamento procedurale.

Difatti, dalla lettura degli atti e documenti che nel frattempo si sono formati, emerge che:

- il progetto della nuova fermata ferroviaria, (e della relativa connessione alla viabilità pubblica) è stato interessato da un Accordo di Programma definito tra Regione Piemonte, RFI, Comune di Novara e Vailog srl,

- con tale provvedimento è stato inteso dare seguito alla localizzazione e realizzazione della fermata ferroviaria, già condivisa in un precedente Accordo Quadro tra Regione Piemonte e RFI, ed inserita altresì nel vigente PRGC, a servizio non solo dell'insediamento logistico ma anche di tutta l'area limitrofa, sede di altre attività industriali e di residenze speciali ;

- con lo stesso accordo viene data attuazione ad una variante urbanistica semplificata ai sensi dell'art. 17bis c. 2, L.R. 56/77 mirata in particolare a realizzare una seconda connessione viabilistica, (non prevista in PRG), che assicuri il collegamento tra la fermata ferroviaria e l'accesso all'area, quale alternativa in caso di chiusura fortuita del primo accesso posto a nord in vicinanza del del Casello autostradale Novara Ovest;

- il citato Accordo di Programma è stato promosso dalla Regione Piemonte, che pertanto ne ha assunto la responsabilità del procedimento della sua approvazione, a valle del completamento delle procedure di carattere ambientale nella fattispecie applicabili ai sensi del D.lgs 152/06 smi e della L.R. 40/08

A tale specifico riguardo, la Regione Piemonte *Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica – Settore Investimenti trasporti e infrastrutture*, ha delineato il percorso di approvazione del progetto, avvalendosi dello strumento della conferenza dei Servizi ex-art. 17bis della L.R. 56/77.

Occorre inoltre richiamare che in data 16/07/2021 si è svolta una consultazione preliminare istruttoria tra i settori regionali e comunali interessati alla procedura di approvazione del presente progetto, avente per oggetto la necessità o meno di sottoporre il progetto della seconda connessione alla procedura di verifica di V.I.A.

Da una disamina speditiva della documentazione progettuale e da un raffronto con l'Allegato B3 della L.R. 40/98, e per quanto emerso nel succitato incontro del 16/07/2021, la scrivente autorità competente, con nota del 19/07/2021 P.G. 67920, comunicava alla Regione Piemonte le proprie osservazioni in merito, ritenendo che il progetto potesse essere riconducibile alla tipologia di opere di competenza comunale, di cui all'All. B3 p. 4 della L.R. 40/98 "*Strade extraurbane principali o secondarie comunali*", e che pertanto l'opera stradale prevista in variante dovesse essere sottoposta alla procedura di verifica di V.I.A., da svolgersi convenientemente nell'ambito della procedura di verifica di VAS, essendoci una stretta coincidenza tra l'oggetto della pianificazione e l'oggetto della progettazione.

In data 22/09/2021 risulta svolgersi la seconda seduta della conferenza in epigrafe, a cui hanno partecipato la Regione Piemonte - *Settore Investimenti trasporti e infrastrutture – Settore Copianificazione Urbanistica Area Nord-Est - Settore Valutazioni Ambientali e procedure integrate* e il Comune di Novara *Servizio Governo del Territorio*.

Nel corso di tale conferenza, (come desunto dal relativo verbale reso disponibile per tramite del Servizio Governo del Territorio, dallo stesso acquisito in data 24/09/2021 P.G. 87248), è stato definito il percorso valutativo della variante semplificata, individuando la Regione Piemonte come Autorità Procedente, e confermando il ruolo di Autorità Competente al Comune di Novara, e risultano acquisiti, in relazione agli aspetti ambientali, i contributi di:

- 1) Arpa - *Dipartimento Territoriale Nord Est* - che ha fornito una valutazione preliminare della documentazione di variante, non riscontrando criticità per il proseguo dei previsti iter procedurali
- 2) Regione Piemonte - *Settore Valutazioni Ambientali e procedure integrate* - che si è espresso con parere unico, in qualità di Organo Tecnico Regionale, in relazione al successivo iter di verifica di Assoggettabilità a VAS della variante semplificata.

Il medesimo parere dell'OTR, è stato altresì indirizzato e trasmesso alla scrivente Autorità competente P.G. n. 86278 del 22/09/2021, di cui in sintesi si riportano i contenuti.

Aspetti Metodologici

L'OTR ritiene che la variante definisce il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione e l'area di localizzazione del progetto della strada, che pertanto va sottoposto alla fase di Verifica di assoggettabilità a VIA ricadendo all'interno dell'Allegato B3 della L.R. 40/98.

Suolo

Nell'evidenziare che l'area interessata dalla variante è caratterizzata dalla presenza di suolo di II classe, e che nel Comune di Novara il consumo di suolo è superiore al dato medio a livello provinciale, e pur considerando le esigenze di sviluppo, l'OTR rammenta che il consumo di suolo

libero è un impatto irreversibile e non mitigabile che produce i suoi effetti oltre che sull'attività agricola, anche sulla risorsa ambientale suolo.

Risorse idriche

In relazione a tale aspetto, viene osservato che l'area è caratterizzata da una soggiacenza ridotta della falda freatica, anche inferiore a 3 metri da piano campagna, ed è fortemente condizionata dal regime pluviometrico stagionale, e dal regime irriguo delle risaie. Seppure in fase di cantiere possono verificarsi lievi modifiche del drenaggio delle acque superficiali, di scarsa rilevanza, in fase di esercizio occorre introdurre delle opere di mitigazione al fine di evitare l'inquinamento della componente dovuto al dilavamento della superficie stradale, all'usura del manto stradale, e all'accumulo dei residui di combustione.

Classificazione acustica

Nel prendere atto che l'inquinamento acustico sarà limitato alla sole ore diurne e potrà essere limitato da accorgimenti progettuali, l'OTR specifica che eventuali interventi di risanamento devono essere progettati secondo i criteri previsti dalle norme in materia di risanamento delle infrastrutture di trasporto

Misure di mitigazione e compensazione

In relazione al fatto che la variante comporterà consumo di suolo, l'OTR non condivide il presupposto in base al quale la variante non produce effetti negativi sull'ambiente, e pertanto indica che dovranno essere individuate misure di mitigazione e compensazione ambientale, coerenti con la tipologia d'impatto e con il contesto territoriale di riferimento.

Con nota acquisita in data 27/09/2021 P.G. 88071, la Regione Piemonte - *Settore Investimenti trasporti e infrastrutture* -, ha richiesto l'attivazione della fase di Verifica di assoggettabilità a VIA ex-art. 4 c. 1 della L.R. 40/98 s.m.i.

Atteso che:

- ai sensi del comma 8 dell'art. 17bis della L.R. 56/77 e s.m.i., nella formulazione conseguente alle modifiche introdotte dalle LL.RR. nn. 3/2013 e 17/2013, le varianti semplificate di cui al comma 2 del medesimo art. 17bis, sono sottoposte alla verifica di assoggettabilità alla VAS;
- ai sensi del comma 10 dell'art. 17bis della LR. 56/77:
 - l'Amministrazione responsabile dei procedimenti di cui al medesimo articolo svolge il ruolo di autorità competente per la VAS, purché dotata della struttura di cui all'art. 3Bis;
 - i provvedimenti in merito alla VAS sono formulati sulla base dei contributi espressi dai soggetti con competenza ambientale;
- ai sensi dell'art. 4 della L.R. 40/98 i progetti di opere e di interventi di cui all'Allegato B3, non ricadenti, neppure parzialmente, in aree protette, sono sottoposti alla fase di verifica di VIA;
- ai sensi dell'art. 10 del D.lgs 152/06, che detta norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti, e come richiamato dalla Deliberazione della Giunta Regionale 29 febbraio 2016, n. 25-2977, la verifica di assoggettabilità a VIA può essere condotta, nell'ambito della VAS;
- il Comune di Novara è dotato di Autorità Competente/Organo Tecnico Comunale, presso il Servizio Ambiente individuata nell'Unità Organizzativa Complessa "*Sviluppo Sostenibile e Tutela Ambientale del Territorio*", avente specifica competenza in materia di tutela, protezione e valorizzazione ambientale, a cui è stata attribuita la responsabilità dei procedimenti di VIA e di VAS;

Come anticipato nelle premesse, nell'ambito delle discussioni istruttorie inerenti l'approvazione dell'intervento proposto da RFI/Vailog, è stato possibile rilevare che la variante costituiva quadro di riferimento per il nuovo tracciato stradale, di conseguenza si delineava la necessità di svolgere la fase di verifica di VIA di competenza comunale, a valle della procedura di VAS, ciò in base alle tipologie di progetti elencati nell'Allegato B3 della L.R. 40/98.

A tale proposito, vale richiamare le considerazioni espresse nelle diverse Direttive CE in materia di valutazioni ambientali, secondo cui allorquando è previsto l'obbligo di sottoporre un piano o programma a più tipologie di valutazioni ambientali, si possono prevedere procedure coordinate per soddisfare le prescrizioni della pertinente normativa, anche al fine di evitare duplicazioni della valutazione, principio altresì deducibile dall'art. 11 c.4 del d.lgs 152/06.

Orbene, nel caso specifico si è evidenziato uno stretto rapporto tra le due procedure, si può anzi affermare che sussiste una condizione di sovrapposizione dei contenuti della VAS e della VIA, in quanto la proposta pianificatoria è sostanzialmente identica alla proposta progettuale, sia per contenuti, che per localizzazione e contesto territoriale di inserimento, motivo per cui è apparso ragionevole considerare una procedura congiunta che soddisfacesse comunque i criteri di entrambe le normative applicabili.

La stessa Commissione Europea, come indicato in un pregressa relazione dell'ex- MATTM (Ministero Dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare), aveva proposto di applicare una procedura coordinata che comprendesse sia gli aspetti della VIA che della VAS, tenendo conto però che per quel che riguarda la VIA deve essere previsto un maggior dettaglio delle informazioni.

Nel vagliare l'ipotesi di poter effettuare una procedura integrata di VAS/VIA, è stata data attenzione a che la proposta d'intervento, e cioè la realizzazione della seconda connessione al comparto logistico di Agognate, soddisfacesse i requisiti di entrambi i paragrafi normativi di VAS e di VIA, in maniera tale da assicurarne la corretta procedibilità.

Tra l'altro il progetto in questione, rientra tra quelli individuati nella citata relazione ministeriale, quali possibili casi (*Progetti di infrastrutture Allegato IV c.7 D.lgs 152/06*) cui ricorrere ad una procedura di VIA integrata con la VAS, laddove per la realizzazione dello stesso occorre fare ricorso ad una variante al Piano Regolatore Generale per la quale è necessario attivare a sua volta una procedura di VAS.

Pertanto in coerenza con il principio generale di economia procedimentale e semplificazione, oltre che di adeguatezza degli strumenti di valutazione e non duplicazione delle valutazioni, espressamente richiamati dal D.lgs 152/2006, verificata la sussistenza delle condizioni, come sopra esplicitato, si è proceduto ad avviare la verifica di assoggettabilità VAS e VIA con modalità integrata, stante anche la coincidenza, nel caso specifico, tra l'autorità competente per la VIA e l'autorità competente per la VAS.

In relazione alla procedura di variante, con Delibera di Giunta Comunale n. 328 del 28/09/2021, il Comune di Novara ha aderito alla formazione e alla conclusione dell'Accordo di programma promosso dalla Regione Piemonte, dando atto che l'opera inerente la 2° connessione dell'Ambito T12 non risulta conforme al PRG vigente, e che pertanto all'interno del procedimento del citato Accordo di Programma, viene attuata la procedura di variante semplificata di cui all'art. 17/bis c. 2 della L.R. 56/77.

Nella stessa delibera viene altresì riconosciuto lo svolgimento integrato della procedura di verifica di VAS e di VIA.

In data 05/10/2021 è stato pubblicato sul sito web del Comune di Novara alla pagina -Albo pretorio/Avviso al pubblico, a cura della scrivente Autorità Competente, l'avviso dell'avvenuto deposito degli elaborati relativi al progetto di cui sopra, allegati alla domanda di avvio della fase di verifica della procedura di VIA, dando altresì nota della contestuale procedura di verifica di VAS relativa alla variante urbanistica semplificata connessa al medesimo progetto, a sua volta soggetta a verifica di VAS.

Il progetto è rimasto a disposizione per 30 giorni per la consultazione da parte del pubblico, ed entro 30 giorni dalla comunicazione di avvenuta pubblicazione della documentazione, non sono state presentate osservazioni da parte del pubblico.

Tenuto quindi conto che:

- ad esito della Conferenza dei Servizi del 22/09/2021 ex-art. 17bis della L.R. 56/77, la Regione Piemonte *Settore Investimenti trasporti e infrastrutture* in qualità di autorità procedente, ha inteso dare avvio alla fase di Verifica di assoggettabilità alla VAS della variante semplificata
- con nota acquisita in data 27/09/2021 P.G. n. 88002 il medesimo settore regionale ha inoltrato istanza formale per l'avvio del procedimento di verifica di VIA del progetto della seconda connessione
- i termini di completamento della procedura coordinata si assumono pari a 75 giorni dalla data di pubblicazione dello studio preliminare sul sito istituzionale del Comune di Novara, avvenuta in data 05/10/2021, applicandosi in tal caso la scadenza più breve prevista per legge per la Verifica di VIA;

con nota del 06/10/2021 P.G. n. 91864 la scrivente Autorità Competente ha richiesto il contributo e/o parere in merito alla assoggettabilità/esclusione del piano/progetto alle rispettive fasi di valutazione ad ARPA, ASL, Provincia di Novara individuati quali soggetti territorialmente competenti in materia ambientale.

Con nota acquisita in data 08/11/2021 P.G. n. 103068 **Arpa** ha espresso il contributo tecnico scientifico di competenza, in sintesi di seguito riportato.

Traffico - Qualità dell'aria

Relativamente a tali componenti nel richiamare le considerazioni espresse nella precedente procedura di VAS del Piano Particolareggiato Ambito T12 con contestuale variante strutturale, Arpa osserva che, pur rispondendo agli obiettivi indicati nel Rapporto Preliminare, il progetto contribuisce agli impatti sullo stato di qualità dell'aria del territorio.

Ciò in quanto l'insediamento del nuovo polo logistico inducendo un aumento di traffico, contribuisce ulteriormente alle criticità dello stato di qualità dell'aria della città di Novara, che presenta un superamento dei livelli sopra la soglia di valutazione superiore per gli inquinanti: NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} e Benzo(a)Pirene.

Arpa conviene che le analisi condotte hanno consentito di verificare che il nuovo progetto ("*seconda connessione*") presenta caratteristiche tali da non determinare interferenze significative con le aree di intervento, osserva tuttavia che l'inquinamento originato in fase di cantiere, per quanto di durata limitata, comporta il rischio di rilascio di ulteriori polveri, e suggerisce pertanto l'applicazione di tutte le forme di abbattimento.

Rumore

In relazione agli aspetti acustici, e a quanto riportato nel Rapporto Preliminare e nello Studio Preliminare Ambientale, secondo cui le emissioni sonore derivanti dal traffico sono trascurabili, Arpa indica l'opportunità di richiedere l'autorizzazione in deroga per la fase di realizzazione dell'opera. Richiama inoltre alla necessità di presentare una specifica Valutazione di Impatto

Acustico per l'inquinamento derivante dalla nuova fermata ferroviaria, in conseguenza della modifica della linea ferroviaria e dell'aumento del numero di convogli passeggeri.

Gestione materiali

In merito ai materiali di scavo, Arpa evidenzia la necessità di un approfondimento nella fase di progettazione definitiva in quanto:

- il fabbisogno di materiale da cave non è stimato in modo univoco, essendo riportati dati contrastanti all'interno dello Studio Preliminare Ambientale
- i volumi di scavo che si intendono riutilizzare in cantiere non sono quantificati, e ne dovrebbe essere chiarita la tipologia di trattamento
- non è chiaro il riferimento delle demolizioni di pavimentazioni, i cui materiali sarebbero reimpiegati tramite miscelazione
- non è chiara la natura dei materiali di esubero che verrebbero smaltiti presso l'impianto di Briona, che peraltro è un sito di cava e non un impianto di recupero/smaltimento
- non sono indicate in planimetria le aree di deposito delle terre e rocce da scavo in attesa del loro riutilizzo.

Vegetazione , fauna ed ecosistemi

Pur risultando limitati gli impatti relativi a tale componente, Arpa rileva che le misure di mitigazione compensazione, già previste nell'ambito della VAS del Piano Particolareggiato, devono essere estese all'opera in esame.

Suolo e sottosuolo - Compensazioni

Per quanto riguarda il consumo di suolo, Arpa rileva la complessità del fenomeno, in relazione alla compromissione totale delle nuove superfici artificializzate, e all'ulteriore frammentazione del territorio, con la creazione di aree intercluse residuali, e alla perdita di servizi ecosistemici, ed occorre pertanto individuare compensazioni ecologiche volte a restituire le funzioni ecosistemiche perse. In tal senso nel condividere un rapporto di compensazione ambientale previsto nel Rapporto Ambientale 1:1, che interessa i tratti della nuova viabilità, viene tuttavia rilevata l'incongruità tra quanto illustrato nel Rapporto Preliminare e quanto indicato nella Tavola 01 che individua una zona posta ad ovest dell'insediamento logistico di 5.700 mq, per opere di compensazione, non accompagnata da documentazione descrittiva.

Acqua

In relazione alle interferenze del progetto con il reticolo idrografico, e alla soggiacenza della falda freatica, Arpa rileva affermazioni contrastanti all'interno dello stesso rapporto Ambientale, e tra quanto indicato tra quest'ultimo e lo Studio Preliminare Ambientale.

Viene inoltre osservata l'assenza di indicazioni circa la gestione delle acque meteoriche di dilavamento.

Gestione del cantiere

Per la fase di realizzazione dell'opera Arpa dà indicazione degli specifici accorgimenti da adottare, al fine di contenere il rischio di impatto sulle matrici aria, acqua, suolo, sottosuolo e rifiuti.

In data 10/11/2021 P.G. 104356, è stato acquisito il parere della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio, per gli aspetti di competenza paesaggistica, il quale conclude con un giudizio di non assoggettabilità a VAS, raccomandando di porre particolare attenzione alla progettazione delle aree per la mitigazione dei possibili impatti paesaggistici provocati dagli interventi sui luoghi circostanti, adempiendo puntualmente alle misure di compensazione e mitigazione previsti.

Per gli aspetti progettuali, nello stesso documento la Soprintendenza, ha valutato l'intervento compatibile con i valori tutelati, esplicitando l'autorizzazione all'esecuzione delle opere, a condizione che i dettagli esecutivi dell'opera siano sottoposti a parere preventivo della stessa. Inoltre le scogliere previste devono essere realizzate impiegando materiale tale da conferire l'aspetto delle murature a secco tradizionali.

Sotto il profilo archeologico, nel confermare il parere di non assoggettabilità a VAS, la Soprintendenza prescrive l'obbligo di sospensione dei lavori, in caso di rinvenimento fortuito di reperti, strutture e stratigrafie di interesse archeologico.

Esaminati i contributi pervenuti, si espongono le seguenti considerazioni valutative.

La variante semplificata in esame, riguarda la proposta di individuazione di un nuovo tracciato stradale a servizio dell'insediamento logistico realizzato nell'Ambito T12, a seguito della precedente approvazione del PPE con contestuale variante strutturale.

In particolare l'ipotesi studiata prevede un secondo percorso che favorisce l'accesso all'insediamento, anche dalla nuova fermata ferroviaria in linea RFI Novara-Biella che sarà realizzata d'iniziativa dello stesso operatore economico Vailog srl, e già inserita nel PRGC, in relazione alla necessità di un progetto di adeguamento e potenziamento della rete infrastrutturale afferente l'insediamento logistico, tali da garantire condizioni di percorribilità compatibili con le esigenze di trasporto dei lavoratori.

Per come evidenziato nelle motivazioni rappresentate nella documentazione presentata, l'intervento nel suo complesso rappresenta altresì una soluzione dal punto di vista trasportistico, in quanto pone le basi per un sistema di trasporto alternativo più sostenibile dell'auto, per il raggiungimento dell'area di lavoro, e produce un impatto poco significativo per gli indicatori analizzati.

Dal confronto con le precedenti valutazioni, e con lo stato di attuazione del PPE, non emergono significative ripercussioni ambientali derivanti dalla nuova configurazione stradale, fatta eccezione per gli aspetti relativi alla sottrazione di superficie territoriale per la realizzazione dei vari tratti stradali ed opere complementari, e all'entità della conseguente frammentazione del territorio.

A tale specifico riguardo, negli elaborati di verifica viene riferito che a fronte di una superficie interessata pari a circa 8.600 mq, il 70% di questa sarebbe da considerarsi già suolo consumato, in quanto coincidente con l'attuale strada di manutenzione, mentre le restanti superfici, essendo ormai intercluse in un contesto infrastrutturale, avrebbero perso di valore naturalistico, e pertanto l'impatto sul consumo di suolo apparirebbe meno significativo.

Dall'analisi del progetto si osserva che il tracciato si sviluppa per 470,00 mt, e si schematizza nelle seguenti tratte:

- tratto AB di nuova realizzazione che consente l'innesto della nuova viabilità sulla rotonda della SS 290, ricadente su aree private
- tratto BC che allarga la sezione stradale verso la bretella Satap a sud che corrisponde all'attuale strada di manutenzione della linea CAV TO-MI utilizzata da RFI e di sua proprietà
- tratto CC1 che diretta verso il sedime esistente da nord a sud su terreni incolti di proprietà RFI
- tratto C1D al di sotto delle infrastrutture RFI CAV TO-MI di competenza SATAP
- tratto DE mediante ponte del canale Cavour, di competenza AIES
- tratto EF su proprietà Vailog a sud del Canale Cavour.

Dallo stato di fatto dei vari tratti che compongono il nuovo percorso stradale, per come analizzato nel DTP e nel SPA, emerge che solo 1.800,00 mq gravano come consumo di suolo (1.300 mq del

tratto AB + 500 mq del tratto CC1): a fronte di tale impatto il proponente prevede di realizzare una serie di piantumazioni in corrispondenza del tratto stradale AB, su una superficie equivalente a quella trasformata, a cui si aggiungono ulteriori impianti vegetazionali nelle testate del ponte anche per favorire l'attraversamento della fauna.

Tali sistemazioni e relativi dimensionamenti appaiono adeguate, soprattutto se considerate più come strumento di mitigazione, che non compensazione vera e propria del consumo di suolo, in quanto contribuiscono certamente al miglioramento dello standard visivo e paesaggistico dell'area trasformata, ovvero a mitigare le alterazioni delle condizioni percettive dell'area nel suo complesso, oltre che costituire una zona a verde con funzioni di filtro, rispetto alla diffusione di inquinanti generata dall'attraversamento veicolare.

Tuttavia, in accordo con quanto espresso sia da Arpa che dall'OTR, non si può non considerare che l'inserimento della seconda viabilità, per quanto meno impattante in termini di consumo di suolo, per le condizioni sopra descritte, produce comunque delle interferenze e delle sinergie con l'insediamento logistico già esistente, che ha già visto la trasformazione di una superficie agricola di circa 200.000 mq.

Pur attribuendo al tracciato in progetto, lo stesso valore funzionale della prima connessione, in quanto entrambe finalizzate al miglioramento e all'ottimizzazione dell'accessibilità al polo produttivo di Agognate, come già osservato in occasione della variante n. 1 al PPE con contestuale variante parziale al PRGC, all'intervento si associa, o meglio si somma una riduzione della componente naturale rispetto alla potenzialità dei luoghi, potenzialità che deve essere ripristinata anche in altro luogo del territorio.

A tale riguardo, il proponente ha presentato un elaborato cartografico "Tavola 01", con cui ha inteso rappresentare un'opera di compensazione posta ad ovest dell'area logistica, indicando una superficie di 5.700 mq, da cui si deduce la tipologia d'intervento che si intende effettuare, e che appare consistere nella creazione di un'area naturalistica, con l'inserimento di aree umide e ambiti boscati.

Come evidenziato da Arpa, tale elaborato non è stato accompagnato da una relazione descrittiva dell'intervento per il quale sarebbe stato necessario indicare le specie vegetali impiegate, le caratteristiche e l'uso della specifica area individuata.

Si dà nota che tali informazioni sono pervenute d'iniziativa del proponente alla ormai scadenza dei termini previsti per l'istruttoria degli Enti interpellati, trascritte in una apposita Relazione Agronomica e in un nuovo elaborato cartografico denominato "Tavola 02", che ai fini del presente parere, e della completezza della propria analisi, si ritiene di poter tenere in considerazione.

In base alla relazione agronomica acquisita, si conferma che l'area individuata per realizzare l'opera di compensazione, è quella posizionata ad ovest dell'insediamento e fu utilizzata come parcheggio a servizio del cantiere, ormai dismesso.

L'opera si realizzerebbe attraverso diverse aree vegetazionali quali di seguito:

Bosco zonale, Bosco igrofilo, Filare con una specie arborea, Filare con due specie arboree alternate, Canneto e cariceto, Prato stabile, Prato naturalistico, Coltivazioni agricole.

Viene anche descritto che intorno agli invasi acquiferi, per una superficie totale di 14.369 mq, viene realizzato un bosco naturaliforme (querco-carpineto), con presenza di piante arboree ed arbustive, in grado di aumentare la biodiversità della zona, mettendo a dimora le seguenti specie:

Carpinus betulus, *Acer campestre*, *Quercus robur*, *Acer pseudoplatanus*, *Ulmus minor*, *Prunus avium*, *Malus sylvestris*.

Da un confronto tra le due tavole, e correlando le stesse con le informazioni riportate nella relazione agronomica, emerge una discrasia sulla quantità di superficie interessata dall'opera di compensazione: se nella Tav 01 è indicato infatti il valore di 5.700 mq, nella Tav. 02 tale valore non è più

espresso, mentre nella relazione agronomica viene riportata una quantità di superficie di 14.369 mq riferita al solo bosco naturaliforme.

Stante quanto sopra prospettato, l'opera di riqualificazione/compensazione appare progettata con criteri che tengono conto di nuclei di vegetazione naturale diversificate e che possono svolgere funzione di rifugio e di appoggio naturali, e di elementi di connessione territoriali, quali filari, e sistemi ripari di vegetazione igrofila che si rendono utili per gli spostamenti all'interno del dato comprensorio, occorre tuttavia che sia chiarita l'effettiva entità dell'opera in termini di superficie.

Nello Studio preliminare ambientale sono state analizzate sia le alternative progettuali, che e l'opzione cosiddetta "zero" ovvero la mancata realizzazione del tracciato: quest'ultima, pur risultando perseguibile, garantendo il mantenimento delle attuali condizioni ambientali a parità di percorribilità stradale, precluderebbe ad una ottimizzazione della gestione della domanda di percorrenza, attraversamento e scambio con il territorio novarese.

Dalla lettura degli elaborati emerge infatti, che la seconda connessione, oltre a migliorare la componente locale di mobilità in ingresso e in uscita dall'insediamento logistico raccordandosi alla rotonda della SS 299 ed affiancandosi alla prima connessione già realizzata, viene inoltre specializzata a servizio della nuova fermata ferroviaria, Novara Biella.

Considerati gli obiettivi e le priorità della variante e del progetto ad essa connesso, è possibile quindi affermare che vi sono dei punti di coerenza tra l'iniziativa progettuale e la variante quali:

- servire la domanda di trasporto legata al Polo logistico di Agognate a livelli di qualità ancora più adeguati
- dare priorità al superamento di eventuali criticità funzionali a carico della prima connessione
- favorire la creazione di un percorso trasportistico sostenibile, quale la nuova fermata ferroviaria.

Relativamente al quadro riferimento ambientale, considerato che il contesto ambientale sul quale andrà ad inserirsi il nuovo tracciato stradale, è il medesimo come analizzato nelle precedenti procedure in premessa richiamate, lo studio preliminare ambientale ne ha riportato e richiamato le informazioni ed analisi riguardanti le componenti ambientali.

A tale proposito, nel condividere l'osservazione di ARPA, occorre far presente che a seguito dell'attuazione del PPE e contestuale variante strutturale, lo standard delle matrici ambientali coinvolte, si è nel frattempo modificato, non solo per le opere edificate e le loro messa in esercizio, ma anche per effetto delle misure di mitigazione e di compensazione prescritte: i rispettivi documenti preliminari andavano pertanto aggiornati in tal senso.

Per quanto riguarda gli aspetti idrici, così come rilevato da Arpa e da OTR, si riscontra che non è stata fornita nessuna informazione circa le modalità di smaltimento delle acque di dilavamento delle sede stradale (sistemi di raccolta, convogliamento recapito ecc..).

Per tale motivo, la fase di progettazione esecutiva richiederà la definizione di dettaglio degli interventi di presidio idraulico in fase di esercizio.

Quanto all'attività di cantiere, questa determinerà una situazione di temporaneità degli impatti, che tuttavia dovranno essere mitigati ricorrendo alla logica dell'incremento dei valori delle concentrazioni in aria in corrispondenza dei recettori più esposti all'intorno dell'area di cantiere, e delle variazioni di concentrazioni degli inquinanti prodotte dalla variazione del traffico veicolare indotto dall'attività di cantiere.

Poichè in fase di realizzazione si verificano sempre aumenti delle concentrazioni delle PTS, degli IPA, ecc., devono essere applicate misure operative affinché questi superamenti possano essere efficacemente abbattuti.

Si concorda con Arpa sull'incongruenza rilevata sul bilancio dei materiali di scavo, i cui volumi sia in termini di produzione e modalità di riutilizzo, reperimento, smaltimento appaiono poco chiari e richiedono pertanto un approfondimento nella successiva fase esecutiva.

Tutto ciò premesso

- **dato atto** che al termine stabilito per l'invio del parere da parte dei soggetti competenti in materia ambientale non è pervenuto il parere di ASL NO, e della Provincia di Novara;
- **dato atto** altresì che non sono pervenute osservazioni di carattere ambientale, nel periodo previsto di pubblicazione della variante e degli elaborati di VIA;
- **richiamati** i contributi forniti da Organo Tecnico Regionale, da Arpa Dipartimento di Novara e dalla Soprintendenza che hanno esplicitato le proprie osservazioni come sopra riportato;
- **preso atto** che l'intervento proposto, sia dal punto di vista pianificatorio che progettuale è teso a ottimizzare le modalità di relazione trasportistica tra il comparto logistico di Agognate e le aree urbane di Novara, in modo da operare un incremento delle condizioni di accessibilità, e ottenendo al contempo un minor impatto sul traffico locale, grazie alla presenza della nuova fermata ferroviaria a cui sarà collegata funzionalmente la seconda connessione;
- **esaminati** il Documento Tecnico Preliminare e lo Studio Preliminare Ambientale da cui emerge che la realizzazione del tracciato stradale proposto, comporta nel complesso un incremento delle superfici artificializzate nel contesto di riferimento, che si traduce in perdita di servizi ecosistemici, per effetto del consumo di suolo;
- **considerato** che non vengono rilevati impatti significativi tali da richiedere l'attivazione della fase di valutazione, sia per gli aspetti pianificatori che per quelli progettuali, e che l'effetto indotto sul consumo di suolo si ritiene compensabile attraverso adeguati interventi vegetazionali e naturalistici, quale quello indicato nella Tavola 02;
- **valutato** infine che in base al complesso delle informazioni riportate nel Documento Tecnico Preliminare e nello Studio Preliminare Ambientale e a quanto già noto, esaminato ed elaborato nelle precedenti procedure di VAS e di VIA inerente il medesimo distretto logistico, non si individuano effetti significativi del progetto sulle componenti ambientali, tenuto anche conto dei contributi pervenuti dagli enti consultati;

l'Autorità Competente

per i motivi sopra espressi stabilisce di escludere la proposta di variante semplificata al PRGC, ovvero il progetto di riferimento quale la seconda connessione stradale dell'ambito T12 area produttiva logistica di Agognate, dalle rispettive fase di valutazione ambientale strategica e di valutazione di impatto ambientale, subordinatamente al rispetto delle seguenti prescrizioni.

Acque

In relazione alla tutela della componente ambientale acqua, dovranno essere definiti nel dettaglio gli interventi atti a mitigare le interferenze in fase di esercizio della piattaforma stradale con le condizioni idrogeologiche e morfologiche al contorno, onde evitare ogni possibile drenaggio delle acque di dilavamento contaminate da residui di combustione, oli ed usura del manto stradale, e di potenziali sversamenti accidentali, con conseguente e modifica dei parametri chimico-fisici delle acque.

A tale scopo dovrà essere descritto lo schema generale della rete di raccolta, convogliamento e recapito delle acque meteoriche, indicando i presidi di sicurezza e controllo che si intendono posizionare. Al fine di confermare le conclusioni riportate negli elaborati preliminari, di "non significatività" dell'impatto su tale componente, devono essere indicati i quantitativi di acqua che si stima siano

prelevati e restituiti per effetto dell'aumento di urbanizzazione, verificando l'adeguatezza del servizio idrico operativo nella zona.

Compensazioni

L'opera di riqualificazione ambientale proposta a titolo di compensazione a fronte del consumo di suolo, e che vede impegnati parte dei terreni posti ad ovest dell'insediamento logistico (mappali 6, 8, 32, 97 Fg 29 e mappale 48 Fg 31 di proprietà Vailog), dovrà essere realizzata il più possibile in contemporanea con l'avanzare del cantiere al fine di giungere al termine dello stesso con uno stato vegetativo e/o di attuazione il più avanzato possibile e vicino quindi a quello previsto ed in parte attuato a seguito delle precedenti valutazioni.

In fase di progettazione esecutiva dovrà comunque essere reso conto dell'incoerenza dei dati contenuti negli elaborati di specie (Tavola 01-Tavola 02- Relazione agronomica) chiarendo l'effettiva quantità di superficie interessata complessivamente dall'intervento di naturalizzazione.

Dovrà inoltre essere verificata e/o confermato, che la destinazione dell'area a tale specifico utilizzo sia compatibile dal punto di vista urbanistico, stante il suo pregresso impiego a parcheggio di cantiere. Se così non fosse, dovrà essere individuata e predisposta altra soluzione equivalente, in grado di soddisfare l'esigenza di compensazione dell'impatto da consumo di suolo ed a migliorare la performance ambientale del progetto,

Rumore

In fase di redazione del progetto esecutivo, dovrà essere presentata una specifica Valutazione di Impatto Acustico per l'inquinamento derivante dalla nuova fermata ferroviaria, esaminando nel contempo eventuali soluzioni per la riduzione progressiva dei livelli di rumore, da attuare secondo i metodi declinati dalle norme in materia di risanamento delle infrastrutture di trasporto.

Sia inoltre richiesta l'autorizzazione in deroga per la fase di realizzazione dell'opera.

Gestione del cantiere

Durante la fase di lavoro in cantiere si dovranno adottare i seguenti accorgimenti:

a) Il deposito e la movimentazione dei rifiuti, lo stoccaggio o manipolazione di sostanze pericolose per l'ambiente nonché le eventuali operazioni di manutenzione dei mezzi da cantiere dovranno avvenire adottando gli opportuni accorgimenti al fine di evitare la contaminazione delle matrici ambientali. Per la tutela del suolo/sottosuolo e dell'ambiente idrico a fronte di sversamenti accidentali di sostanze pericolose per l'ambiente dovranno essere disponibili in cantiere idonei sistemi tecnologici e adeguate procedure operative di intervento al verificarsi di eventuali emergenze.

b) Dovranno essere garantiti la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti prodotti in fase di cantiere, secondo le normative vigenti.

c) Relativamente alle componenti biotiche dovranno essere previsti interventi atti a contrastare l'insediamento di specie infestanti alloctone (quali ad esempio: *Ailanthus altissima*, *Ambrosia artemisiifolia*, *Amorpha fruticosa*, *Buddleja davidii*, *Phytolacca americana*, *Reynoutria japonica*, *Robinia pseudoacacia*, *Solidago gigantea*) che potrebbero insediarsi in particolare in corrispondenza dei siti oggetto di movimentazione di terra, come meglio indicato nella Deliberazione della Giunta Regionale n. 33-5174 del 12 giugno 2017.

d) Per mitigare la diffusione di polveri dovranno essere previsti:

- l'ottimizzazione del transito dei mezzi di trasporto, attraverso una corretta gestione e organizzazione dei viaggi dei mezzi in ingresso ed in uscita dall'area;
- limitazione della velocità dei mezzi sulle piste di cantiere;
- l'effettuazione di bagnamenti di piste e piazzali, soprattutto relativamente alle aree secche e polverose, qualora le condizioni meteorologiche lo rendano necessario, così da mantenere a regime umido i materiali particolarmente polverosi;
- la dotazione di copertura telonata dei mezzi adibiti al trasporto dei materiali;

- la sospensione temporanea dei lavori qualora si osservassero condizioni di lavoro particolarmente gravose, congiunte ad una situazione meteorologica sfavorevole, tali da rendere poco efficaci le misure di mitigazione.

Gestione dei materiali

Deve essere reso, nella successiva fase di progettazione esecutiva, un approfondimento inerente i materiali di scavo, la loro gestione sia in termini di quantitativi che di riutilizzo, in particolare :

- sia chiarito il fabbisogno di materiale da cava risolvendo l'incoerenza riscontrata nello Studio preliminare ambientale ove a pag. 16 è stimato un quantitativo di 1.745 mc mentre a pag. 19 viene riferito un quantitativo pari a 4.200 mc

- quantificare i volumi di scavo che saranno riutilizzati in cantiere, specificando la tipologia di trattamenti e miscele che si intendono applicare ai fini del loro riutilizzo: pertanto nell'ipotesi di esclusione dalla normativa sui rifiuti, fare riferimento all'art. 24 del DPR 120/2017 e alle "Linea guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo" approvate con Delibera del Consiglio SNPA n. 54/2019.

- indicare gli interventi di demolizione a cui si fa riferimento, e nella previsione di reimpiegare il materiale derivante da dette operazioni miscelato alle terre per la formazione dei rilevati, verificare se si configura come attività di recupero rifiuti, in tal caso va attivata la procedura di autorizzazione/comunicazione ai sensi della vigente normativa sui rifiuti.

- specificare la natura dei materiali di risulta in esubero che si intende smaltire presso l'impianto di Briona di proprietà Montipò, in quanto quest'ultimo è identificato come sito di cava e non come impianto di recupero/smaltimento.

- produrre una planimetria con indicate le aree di deposito delle terre e rocce da scavo in attesa del riutilizzo e le eventuali aree di deposito temporaneo dei rifiuti prodotti in fase di cantiere.

Aspetti paesaggistici ed archeologici

Nell'aderire alle considerazioni rappresentate dalla Soprintendenza, si riferisce che la stessa, nel raccomandare particolare attenzione alla progettazione delle aree per la mitigazione dei possibili impatti paesaggistici, adempimento alle operazioni di compensazione e mitigazione previsti, **autorizza** ai sensi degli artt. 21-22 l'esecuzione delle opere come descritte nella citata documentazione alle seguenti vincolanti condizioni:

- siano sottoposti a preventivo parere dell'Ufficio competente i dettagli esecutivi degli interventi da eseguirsi sulle sponde del canale Cavour;

- le scogliere previste vengano realizzate impiegando materiale locale con pezzatura, cromia e posa in opera tale da conferire l'aspetto delle murature a secco tradizionali; in caso si utilizzino massi di cava, questi siano di dimensione medio-piccola, posati con il lato a vista privo delle rigature da taglio; eventuali giunti in cemento siano arretrati e le cavità tra i blocchi vengano riempite con terreno e materiale vegetale al fine di favorirne il rinverdimento; si valuti infine la possibilità di mascherare i tratti di sponde in c.a. a vista con rivestimento lapideo al fine di un migliore inserimento;

- al termine dei lavori sia ripristinato lo stato dei luoghi, comprese le aree di cantiere.

- il professionista che seguirà i lavori e tutti i soggetti coinvolti, devono essere messi a conoscenza del contenuto della presente autorizzazione, e dovrà inoltre essere comunicato l'inizio dei lavori ed ogni circostanza imprevista che dovesse insorgere durante l'esecuzione delle opere, per gli eventuali sopralluoghi da parte della Soprintendenza. A lavori ultimati devono essere trasmesse all'Ufficio di Soprintendenza la relazione e la documentazione fotografica di quanto eseguito.

In merito alla *Tutela archeologica* si riferisce che, qualora nel corso della realizzazione delle opere in progetto si verificassero rinvenimenti fortuiti di reperti, strutture e stratigrafie di interesse archeologico, ai sensi della normativa vigente in materia (artt. 90, 169 e 175 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., artt. 822, 823 e, specialmente, 826 del Codice Civile, art. 733 del Codice Penale) è fatto obbligo di sospendere i lavori e avvertire entro 24 ore la Soprintendenza scrivente o il Sindaco o l'Autorità di

Pubblica Sicurezza competente per territorio. È fatto altresì obbligo di provvedere alla conservazione temporanea dei beni rinvenuti.

L'eventuale rinvenimento fortuito di emergenze archeologiche nell'area oggetto del presente intervento potrebbe comportare l'imposizione di varianti al progetto in realizzazione, nonché l'effettuazione di indagini archeologiche approfondite finalizzate alla documentazione delle eventuali emergenze antiche ed ai relativi interventi di tutela.

Il presente provvedimento di verifica di assoggettabilità alla VAS è trasmesso a:

- **Regione Piemonte Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica - Settore Investimenti Trasporti e Infrastrutture – in qualità di Autorità Procedente per gli atti conseguenti**
- **Regione Piemonte Direzione Ambiente Energia e Territorio – Settore Valutazioni Ambientali e procedure integrate**
- **ARPA Dipartimento Provinciale di Novara**
- **ASL di Novara**
- **Provincia di Novara**
- **Servizio Governo del Territorio Comune di Novara**

Viene inoltre reso pubblico attraverso la pubblicazione sul sito web del Comune.

L'Autorità Competente per la VAS e la VIA

Ing. Anna Maria Bonalana

Il presente documento è stato firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni e sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa