



## Comune di Novara

### Settore Sostenibilità Ambientale e cura della Città

**UOC Sviluppo Sostenibile**  
**Tutela Ambientale del Territorio**

**OGGETTO: PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE – PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) PARERE MOTIVATO DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE**

#### **Premessa**

Il presente provvedimento, predisposto ai sensi della vigente normativa in materia di Valutazione Ambientale Strategica, costituisce l'esito della procedura di VAS Valutazione Ambientale Strategica cui è stato sottoposto il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) del Comune di Novara, ai sensi del combinato disposto della lettera f), punto 2 dell'Allegato 1 al DM 4 agosto 2017, e dell'art. 6, comma 2 del D.Lgs. 152/2006.

Il Documento di Piano del PUMS è stato adottato con Delibera di Giunta Comunale 434 del 09/12/2021 ed è stato pubblicato sull'Albo Pretorio della Città di Novara per dar notizia dell'avvenuta adozione del PUMS e per comunicare che tutti gli atti, provvedimento di adozione del Piano e suoi allegati, sono stati pubblicati sul sito istituzionale dell'Ente, al fine di consentire al pubblico di prenderne visione e fornire osservazioni.

Inoltre, è stato attivato un processo partecipativo, come raccomandato sia dalle Linee guida comunitarie che da quelle nazionali per la redazione dei PUMS, che ha visto il coinvolgimento dei portatori di interesse e dei cittadini, sia per la definizione degli obiettivi, sia per la costruzione dello scenario di piano.

In riferimento alla sopra richiamata normativa, (fermo restando le indicazioni procedurali della L.R. 56/77 così come modificata dalla L.R. 3/2013 e L.R. n. 17/2013 "Tutela ed uso del suolo", e della 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), con Determina del Settore Sviluppo del Territorio n. 58 del 16/12/2021 è stata quindi avviata la fase preliminare di specificazione (scoping).

**Richiamati:**

- la Direttiva 2001/42/CE, del Parlamento Europeo e del Consiglio, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.
- il D.lgs n. 152/2006 e s.m.i. "Norme in materia ambientale"
- la L.R. 40/1998 "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione"

Atteso che:

- ai sensi dell'art. 20 della L.R. 40/98, gli strumenti di programmazione e pianificazione, sono predisposti in coerenza con gli obiettivi di tutela ambientale e sono studiati ed organizzati sulla base di analisi di compatibilità ambientale;
- 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;
- il Comune di Novara è dotato di Autorità Competente/Organo Tecnico Comunale, presso il Settore Sostenibilità Ambientale e cura della Città, 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;
- ai sensi dell'art. 9 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i., l'autorità Competente, ove ritenuto utile indice una o più conferenze di servizi ai sensi dell'art. 14 e seguenti della L. 241/90 al fine di acquisire elementi informativi e le valutazioni delle altre autorità pubbliche interessate.

Con nota del 20/12/2021 P.G. 118206 la scrivente Autorità Competente ha acquisito il Documento Preliminare unitamente alla documentazione di piano: su tale elaborato è stata svolta la fase di consultazione preliminare dei soggetti con competenze ambientali, al fine di definire il dettaglio e la portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale.

A tal fine, il Rapporto Ambientale Preliminare veniva trasmesso ad ARPA, ASL, Provincia di Novara, in data 22/12/2021 P.G. 118812.

In data 21/01/2022 P.G. 6122 è pervenuto il contributo di **Arpa** Dipartimento territoriale Piemonte Nord Est, di cui si riportano in breve analisi i relativi contenuti:

*“ Riguardo al ruolo e alla centralità attribuita al PUMS nel rappresentare uno strumento di supporto del piano del traffico e del trasporto pubblico locale, Arpa evidenzia la necessità di esplicitare in che modo il piano si riflette sui processi di trasformazione del territorio, e con quali priorità rispetto alle future scelte urbanistiche.*

*In considerazione del fatto che gli obiettivi del PUMS potrebbero generare la necessità/opportunità di realizzare o modificare opere infrastrutturali, quali strade, parcheggi, piste ciclabili, occorre esplicitare i criteri per il loro dimensionamento, la localizzazione e le eventuali interferenze /sinergie con altri progetti.*

*Gli impatti ambientali devono essere definiti opportunamente già nella fase pianificatoria delle azioni connesse al piano medesimo, rinviando gli eventuali approfondimenti di dettaglio in successivi strumenti: condizione che rende peraltro funzionale l'analisi delle alternative.*

*Viene richiamata particolare attenzione agli impatti sulla matrice suolo, e qualora dalle analisi si evidenziasse un impatto significativo, dovranno essere individuate le misure di mitigazione e compensazione ecologica.*

*Relativamente alle strategie/azioni del PUMS indicate nella documentazione, tra cui viene citato l'intervento TR10 previsto dal PRQA, si raccomanda, di fare riferimento nel successivo Rapporto Ambientale alla più recente DGR 9-2916 del 26/02/2021, che ha disciplinato la circolazione dei veicoli delle classi più inquinanti nelle città che superano i 10.000 abitanti.*

*Arpa suggerisce inoltre di dare evidenza dell'adeguatezza del sistema modellistico che sarà utilizzato per la valutazione dell'efficacia degli interventi, esplicitando la motivazione della scelta di una modellazione piuttosto che un'altra.*

*Quanto agli aspetti acustici, occorre che il PUMS prenda in considerazione i limiti acustici riferiti alle strade di tipo E "Urbana di quartiere" e di tipo F "Locale" e recepisca gli esiti della mappatura acustica delle infrastrutture stradali obbligatoria ai sensi dell'art. 10 L.447/95. Deve essere inoltre chiarito l'indicatore acustico cui si riferiscono i livelli indicati al rigo 50 della tabella degli indicatori ambientali pag. 79.*

*Il Piano di Monitoraggio deve contemplare gli indicatori prestazionali riferiti in specifico agli obiettivi del piano dei quali si propongono di misurarne l'efficacia, e gli indicatori ambientali riferiti alle diverse matrici ambientali al fine di verificare gli eventuali impatti negativi su ciascuna di esse".*

Del contributo pervenuto, ne è stata data conoscenza all'Autorità Procedente (Prot. n. 8797 del 28/01/2022), quale ausilio nell'assumere le opportune indicazioni e integrazioni nella redazione del Rapporto Ambientale.

In conseguenza della conclusione della fase di specificazione, e ai fini del proseguimento dell'iter di valutazione, con Determina del Settore Sviluppo del Territorio, n. 18 del 30/03/2022, è stata avviata la fase di consultazione mediante pubblicazione sul sito internet del Comune dell'avviso pubblico di cui all'art. 14, comma 1 del D.Lgs. 152/2006, e della documentazione per la procedura di VAS costituita dal Rapporto Ambientale e dalla Sintesi non tecnica, per un periodo di 45 giorni. Contestualmente, con nota del 01/04/2022 P.G. 33714 la scrivente Autorità Competente ha acquisito il Rapporto Ambientale e la Sintesi non Tecnica.

Con nota prot. n. 34844 del 05/04/2022, è stato comunicato ai soggetti competenti in materia ambientale per la VAS, e ai vari Enti territoriali interessati, l'avvio della fase di consultazione e la messa a disposizione della relativa documentazione, ai fini dell'espressione dei contributi di competenza.

Al termine della fase di consultazione, sono pervenuti i contributi da parte dei soggetti competenti in materia ambientale, che di seguito si sintetizzano.

#### **1) - ASL Novara - Prot. n. 44263 del 03/05/2022**

Nell'evidenziare come nell'ambito del procedimento di VAS, è previsto che venga descritto il profilo di salute della popolazione, ASL ritiene che l'analisi di salute svolta sia stata poco approfondita rispetto ad alcuni indicatori importanti per monitorare gli effetti delle azioni messe in campo. Tale aspetto richiede una valutazione più dettagliata circa lo stato socio-sanitario della popolazione novarese, basata sull'istruzione, reddito, lavoro, beni relazionali, ovvero sulle condizioni ambientali di vita dei vari quartieri di Novara.

Recapiti: Via Rosselli, 1 - 28100 NOVARA PEC [ambiente@cert.comune.novara.it](mailto:ambiente@cert.comune.novara.it)  
Uffici in Via Tornielli 5 – - E-MAIL [ambiente@comune.novara.it](mailto:ambiente@comune.novara.it)

A tale proposito ASL propone l'utilizzo dello strumento "HAZ" (Health Action Zones) elaborato dalla Regione Piemonte Settore Sanità nell'ambito del PRP Piano Regionale di Prevenzione (PRP) 2020-2025, che riporta anche la percentuale di soggetti inattivi, nei quartieri della Città di Novara pari al 27% delle aree centrali fino a 32% del quartiere di S. Agabio. Sulla base di questi dati ASL invita ad *"un'attenta pianificazione delle aree pedonabili e del verde pubblico, insieme ad un miglioramento della percorribilità di quelle esistenti"*

In relazione alla popolazione che sta invecchiando, e per cui si registra un aumento delle disabilità fisiche/motorie e sensoriali, Asl propone un maggior numero di interventi volti a migliorare la pedonabilità di diverse aree cittadine, ponendo attenzione anche sui soggetti con disabilità fisiche/motorie e sensoriali.

Nel condividere la pianificazione in materia di trasporti e di utilizzo del territorio delle città che dà priorità alla sicurezza degli spostamenti attivi a piedi o in bicicletta, e promuove il trasporto pubblico multimodale, viene evidenziata l'opportunità di aumentare l'offerta di aree dedicate alla ricarica dei veicoli elettrici.

In riferimento alla realizzazione del percorso ciclo-pedonale, ASL richiama l'attenzione alle caratteristiche di accessibilità del percorso che deve essere adeguato anche per i disabili.

Nell'ottica del principio di prevenzione e promozione della salute in ambiente urbano, viene data indicazione sui percorsi informativi nelle scuole da attuarsi in collaborazione con gli enti tecnici di supporto.

Per gli aspetti connessi al comfort urbano, ASL propone di prevedere interventi di piantumazione/inverdimento, da progettarsi in maniera tale da contrastare gli effetti degli agenti climatici, e degli allergeni derivanti da essenze infestanti, e inserendo percorsi fitness all'interno di aree verdi.

Relativamente alla matrice suolo, ASL richiama alla individuazione di mitigazione e compensazione ecologica, riducendo comunque al minimo indispensabile la superficie impermeabilizzata, mentre rileva che le modalità di monitoraggio della qualità dell'aria, debbano essere descritte con maggiore dettaglio.

Infine nell'osservare che il concetto di sostenibilità deve rispondere contestualmente sia a criteri di qualità, sia ai bisogni dei cittadini, e devono quindi essere previsti interventi meno gravosi in termini di qualità ambientale e di equità sociale, ASL propone di considerare lo strumento di valutazione SNTool (Sustainable Neighbourhoods Tool), un sistema di analisi multicriteria, finalizzato a misurare il livello di sostenibilità degli interventi urbani e con il quale è possibile misurare il progresso verso gli obiettivi globali e comuni, come ad esempio gli SDG dell'Agenda 2030.

## **2) ARPA – Dipartimento Territoriale Piemonte Nord Est (Prot. n. 49176 del 13/05/2022)**

Nel richiamare i contenuti del contributo tecnico fornito in fase di specificazione, Arpa rileva in generale che nel Rapporto Ambientale non vi è stato dato approfondimento e riscontro, evidenziando in particolare quanto segue:

- non sono stati esplicitati i criteri per il dimensionamento, la localizzazione e le eventuali interferenze/sinergie con altri progetti a seguito della realizzazione o modifica di opere infrastrutturali derivanti dall'attuazione degli obiettivi di Piano
- la valutazione degli impatti, di tipo qualitativo, è stata rappresentata con un valore numerico, attribuito arbitrariamente, e non consente di verificare tout court la sostenibilità degli impatti negativi: infatti se si considera che il PUMS può determinare l'attuazione di azioni e opere non soggette ad ulteriori valutazioni di carattere ambientale, una valutazione quantitativa andava svolta

in questa fase pianificatoria, specie per quel che riguarda il consumo di suolo per il quale andrebbero previste misure di compensazione nella fase attuativa;

- relativamente alla valutazione dell'efficacia degli interventi individuati dal PUMS sulla qualità dell'aria, non è stata dettagliato il sistema modellistico da cui rilevarsi il confronto diretto dei diversi quadri emissivi di riferimento rispetto all'attuale e dunque la valutazione dell'efficacia delle misure poste in atto. Nel prendere atto che le azioni del PUMS per lo stato di qualità dell'aria risultano complessivamente migliorative, Arpa rimanda ad una valutazione tecnica oggettiva successiva alla presentazione dei primi monitoraggi.

- nel RA non sono state formulate considerazioni di carattere tecnico, in quanto le valutazioni effettuate sono puramente qualitative, ovvero, basate su un sistema a matrice il cui valore è "relativo" e quindi non oggettive

- riguardo agli aspetti acustici non è stato dato riscontro circa l'opportunità di inserire la definizione dei limiti acustici relativi alle strade di tipo E "Urbana di quartiere" e di tipo F "Locale", di recepimento degli esiti della mappatura acustica delle infrastrutture stradali, e di integrarsi con il Piano di Risanamento Acustico Comunale;

- nel Piano di Monitoraggio risultano assenti numerosi indicatori individuati in fase di specificazione quali ad esempio quelli dedicati alla componente rumore.

### **3) Est Sesia (Prot. n. 44253 del 03/05/2022)**

Il Consorzio di irrigazione e bonifica formula il proprio dissenso alla realizzazione di percorsi ciclabili lungo le strade alzaie e le aree demaniali di pertinenza dei canali di propria competenza, in ragione delle difficoltà di far coesistere la funzione primaria delle strade alzaie di luogo di lavoro, con la presenza e il transito in totale sicurezza dei privati cittadini

### **4) Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici (Prot. n. 53524 del 25/05/2022 )**

Nel prendere atto delle affermazioni riportate nel R.A. e cioè che *"(..non sono ancora stati definiti per molti interventi le caratteristiche tipologiche e dimensionali...)"* e che *"(in tutti gli interventi infrastrutturali si dovrà garantire il corretto inserimento e la compatibilità ambientale e paesaggistica attraverso anche l'applicazione di misure di mitigazione e compensazione ambientale valutate, caso per caso, per ogni singolo intervento"...*), e nel rilevare l'assenza di riferimenti circa gli impatti sui beni culturali ai sensi della parte II del D.lgs 42/2001, la Soprintendenza esplicita osservazioni, riguardanti in particolare:

- gli impatti e la compatibilità delle previsioni rispetto ai contenuti del Ppr che devono essere approfonditi motivando le scelte di progetto in riferimento ai disposti normativi degli articoli relativi alle specifiche componenti paesaggistiche interferite;

- la progettazione delle aree e gli impatti paesaggistici provocati dagli interventi sui luoghi circostanti, che deve essere svolta valutando localizzazioni che limitino il consumo di suolo, la frammentazione fondiaria e l'impermeabilizzazione di nuove aree, in particolare in aree a vocazione agricola, e individuando adeguate misure di mitigazione e compensazione;

- l'impatto degli interventi sui beni culturali tutelati ai sensi della Parte II del D.Lgs. 42/2004, che deve essere approfondito;

- la procedura di Verifica Preventiva dell'Interesse archeologico (VPIA), ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii., volta a valutare già in fase di studio di fattibilità la probabilità di interferenze con eventuali elementi di interesse archeologico

- la verifica di conformità e di coerenza con il Ppr delle previsioni in oggetto, da effettuarsi per le parti in variante urbanistica

- la presentazione dei progetti di intervento, per gli immobili ed aree di interesse paesaggistico, al fine di ottenere l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i;
- la totale conformità degli interventi con il Piano Paesaggistico Regionale approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 233-35836 del 3 ottobre 2017

**Tutto ciò premesso**, al fine dell'espressione del Parere Motivato di VAS, vengono presi in esame i contenuti del Piano, le analisi riportate nel Rapporto Ambientale, le previsioni per il monitoraggio, le osservazioni presentate nei confronti del Piano e del Rapporto Ambientale dai SCA, e si espongono di seguito le proprie valutazioni.

Secondo l'impostazione comunitaria il PUMS è un Piano strategico di area vasta e di lungo periodo che si propone di soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese con lo scopo principale di migliorare la qualità della vita dei cittadini; nel PUMS la definizione delle strategie va di consueto accompagnata da proposte operative di medio periodo e da un consistente sistema di monitoraggio delle tendenze e dei risultati.

Come riportato negli elaborati di piano, il raggiungimento di tale obiettivo, avviene attraverso una combinazione di azioni ed interventi di ammodernamento e di riconfigurazione dei percorsi stradali, tenendo conto delle iniziative e delle opere già in atto o previste, che costituiscono quello che viene definito "*scenario di riferimento*".

A tale proposito il PUMS della città di Novara ha adottato un set di obiettivi macro e specifici, da considerare ai fini della implementazione dello scenario di Piano, fissato dalle Linee Guida nazionali per la redazione dei PUMS: la proposta di piano quindi si articola in un set di strategie ed azioni che guardano ai diversi settori della mobilità configurando nel contempo un quadro di politiche per la mobilità sostenibile in grado di creare sinergie ed integrazioni con le altre politiche di governo del territorio, dall'urbanistica all'ambiente, dal sociale alla salute, dall'istruzione allo sviluppo economico.

Si evidenziano quindi strategie specifiche ed azioni adottate nello scenario di progetto del PUMS al fine di conseguire gli obiettivi e le priorità riconosciuti dai cittadini e dagli stakeholders quali di seguito:

- l'ampliamento della Zona a traffico limitato e della zona pedonale del centro storico
- la creazione di parcheggi in struttura a corona del centro storico e di attestamento in corrispondenza delle linee di forza del T.P.L.
- la riconfigurazione del sistema di T.P.L. su gomma con creazione di linee di forza ad elevata frequenza di transito
- il potenziamento ed integrazione di piste ciclabili, incentivando l'uso della bici
- il rinnovo parco mezzi, mobilità condivisa, diffusione e sensibilizzazione della cultura della mobilità ecc.

Nel dettaglio il PUMS definisce n. 22 azioni, che dovranno consentire di ottenere le performance di carattere trasportistico, ambientale, sociale ed economico

*Azione 1:* creazione di un **nuovo ring di distribuzione del traffico** più interno rispetto alla tangenziale, per alleggerire i carichi di traffico lungo le viabilità del centro città.

*Azione 2:* **la pedonalizzazione di Viale Manzoni sul fronte stazioni** con modifica di alcuni sensi di marcia nella viabilità comprese tra il fascio di binari e il centro città

*Azione 3: **Peliminazione dei passaggi a livello lungo Viale L. da Vinci**, attraverso la realizzazione di un corrispondente sottovia, che consente un deflusso veicolare senza accodamenti*

*Azione 4: creazione di un **nuovo sottopasso ciclo-pedonale presso la stazione di Novara Nord**, per consentire ai passeggeri da/per Novara Nord di raggiungere le rispettive destinazioni in sicurezza e senza attese*

*Azione 5: progressivo adeguamento del **sistema circolatorio nel comparto stazioni**, nel breve-medio periodo, che prevede la riduzione dal 15 al 25% dell'utilizzo dell'auto con modifica dei cicli semaforici tra Baluardo Sella e Corso della Vittoria, in attesa del conseguimento dell'Azione 3*

*Azione 6: **interventi di messa in sicurezza**, fluidificazione e regolazione della circolazione, per ridurre l'incidentalità ai nodi più critici, tramite il posizionamento di rotonde o di piazza traversante*

*Azione 7: l'implementazione **della rete TPL in sede fissa**, che prevede l'attivazione di un sistema di trasporto ad alta frequenza che attraversa la città, ricorrendo a un veicolo alimentato in parte elettricamente da una linea aerea bifilare (classico sistema filobus) e in parte in marcia autonoma con batterie.*

*Azione 8: realizzazione di **nuovi nodi di interscambio** per consentire ai cittadini sistematici che dai comuni limitrofi entrano nel comune di Novara, di parcheggiare gratuitamente la propria auto e proseguire con un trasporto veloce in modalità sostenibile.*

*Azione 9: progressiva estensione delle **aree pedonali** in una serie di piazze e slarghi storici, fino al raggiungimento nel breve periodo del 23,85% della superficie viaria all'interno del centro, per arrivare al 40% sul lungo periodo*

*Azione 10 : le **Low Emission Zone (LEZ)** che prevede la realizzazione di aree a cui applicare la limitazione della circolazione dei veicoli più inquinanti individuando l'area racchiusa da Viale Manzoni, Viale Roma e Viale Ferrucci, Via Perazzi, Via Gnifetti (esclusa) e Viale Dante Alighieri (escluso).*

*Azione 11: **l'inserimento di blocchi '15** per migliorare l'accessibilità a piedi e in bici in alcuni comparti della città*

*Azione 12: individuazione della rete ciclabile portante della città di Novara e delle sue tratte urbane, tramite la creazione del **Biciplan di Novara** che consta di due assi ciclabili principali che attraversano interamente la città e si incontrano nel centro cittadino, di n. 11 itinerari ciclabili di progetto ed una serie di ciclabili di quartiere con funzioni di collegamento*

*Azione 13: **accessibilità dei mezzi pesanti all'area logistica di Novara** tramite la creazione di un parcheggio filtro lungo Via Fauser, destinato alla sosta ai mezzi pesanti in attesa del caricamento sul convoglio ferroviario, al fine di eliminare le code sul cavalcavia di Carlo Panseri*

*Azione 14: Previsione della redazione di un Piano Urbano della Logistica Sostenibile che affronti **l'efficientamento del trasposto logistico** attraverso la promozione all'utilizzo di mezzi a basso impatto inquinante*

*Azione 15: **minimizzazione dei percorsi dei furgoni di consegna** attraverso l'aggregazione di punti di ritiro facilmente raggiungibili, alleggerendo la viabilità dai piccoli mezzi di consegna*

*Azione 16: **diffusione della mobilità elettrica** aumentando il numero di colonnine di ricarica, già presenti nei parcheggi MUSA e previsti nei park&bus di Via M. San Gabriele e C.so Risorgimento*

*Azione 17: **diffusione della micromobilità elettrica** tramite l'utilizzo dei monopattini equiparabili alle biciclette, per spostamenti di piccolo raggio, in alternativa all'auto privata*

*Azione 18: creazione e rafforzamento dei servizi di **sharing Mobility** tramite l'utilizzo in condivisione di mezzi a basso impatto ambientale, secondo un approccio diversificato che tenga conto anche del Biciplan e di una rete di postazioni in struttura di bike sharing*

*Azione 19: **attuazione di un progetto di Infomobilità** grazie al quale l'utenza può essere in formata sul traffico ed essere agevolata negli spostamenti, tramite un sistema di 11 pannelli a messaggio variabile*

*Azione 20: Infomobilità e sistemi ITS sull' accesso alla Low Emission Zone* attraverso un sistema di varchi elettronici e l'installazione di pannelli a messaggio variabile, che consente il controllo degli ingressi nell'area ed allo stesso tempo permetta di fornire informazioni

*Azione 21: adozione di politiche incentivanti la mobilità sostenibile*, che vedono l'efficientamento delle infrastrutture esistenti e di progetto da un lato, e politiche disincentivanti degli spostamenti non sostenibili

*Azione 22: la diffusione delle App per la mobilità* che consentono all'utente una continua interfaccia con programmi di aggiornamento del traffico

In funzione delle sopraccitate azioni, la valutazione ambientale del piano risulta fatta da un lato attraverso la verifica di coerenza del piano con il quadro programmatico e strategico di riferimento, dall'altro attraverso la valutazione degli effetti degli scenari di piano sulle componenti ambientali oggetto di valutazione.

Il Rapporto Ambientale ha preso in esame i rapporti tra PUMS e la seguente pianificazione sovralocale:

- Strategia e Piano Nazionale di Adattamento al Cambiamento Climatico (SNAC e PNACC)
- Strategia regionale sul Cambiamento Climatico (SRCC)
- Strategia regionale per lo sviluppo sostenibile (SRSvS)
- Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA)
- Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti del Piemonte (PRMT)
- Piano Paesaggistico Regionale (PPR)
- Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR)
- Piano Territoriale Provinciale (PTP)
- Piano Urbano della Mobilità (PUM) di Novara
- Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)

Dall'analisi effettuata emerge come le strategie e le linee di indirizzo previste dal PUMS non contrastano nel complesso con le indicazioni dei diversi piani e loro strategie, in particolare con gli obiettivi generali e specifici, e con gli articoli delle norme più direttamente ascrivibili allo spazio di azione di un piano di settore quale il PUMS.

In particolare, il PUMS condivide con il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti del Piemonte di cui è strumento per la pianificazione della mobilità, le strategie riguardanti il miglioramento degli spostamenti, l'efficienza economica del sistema dei trasporti, la riduzione dei rischi per l'ambiente, ma in generale per ogni piano sovraordinato è stata focalizzata la rilevanza dei temi rispetto alle azioni di piano, configurandosi una fattuale corrispondenza tra gli obiettivi settoriali della pianificazione territoriale e regionale, che per sua natura e definizione contiene principi di sostenibilità connessi alla conservazione e alla tutela dei contesti ambientali e paesaggistici.

A tale specifico riguardo, occorre infatti evidenziare come per qualsiasi intervento di infrastrutturazione territoriale, anche il PUMS può produrre effetti sugli istituti di tutela e salvaguardia dei piani che attengono alla tutela paesistica (PPR e PTR), e in tal senso l'interesse per la tutela del paesaggio va considerato al pari dell'interesse di realizzare una mobilità di qualità e in sicurezza.

Ciò non toglie, che tra i criteri di valutazione degli interventi nella fase attuativa, laddove si intervenga su infrastrutture e linee riconosciute di interesse storico culturale dal Piano

paesaggistico, dovrà essere garantito il rispetto delle norme in tema di morfologia e di tecniche costruttive storiche e del loro rapporto con il contesto, svolgendo una più puntuale analisi degli impatti.

Il Rapporto Ambientale riporta una precisa impostazione delle strategie del PUMS, strategie che appaiono ben motivate, in quanto da un lato favoriscono l'attuazione di azioni soprattutto nel campo della mobilità elettrica, della ciclabilità, della logistica urbana, dall'altro danno spunto per una ulteriore verifica nell'ambito della pianificazione urbanistica, le cui previsioni e trasformazioni dovranno attuarsi secondo i caratteri delineati dal PUMS, laddove in particolare incidano sul sistema dei trasporti e della mobilità.

A tale proposito, e in riferimento a quanto espresso da ARPA in fase di specificazione, occorre considerare che ad ogni trasformazione urbanistica è connessa una quota di consumi energetici in termini di trasporto, che può variare in base all'organizzazione funzionale del contesto territoriale e della densità abitativa.

Orbene, le scelte urbanistiche, dovranno essere orientate al miglioramento della vivibilità urbana, attraverso la razionalizzazione dei consumi energetici e della mobilità, determinando, dove sarà possibile la densità abitativa più efficiente, e privilegiando per esempio gli interventi di rigenerazione urbana dei vuoti urbani o aree dismesse in modo tale da non vanificare gli obiettivi di sostenibilità anticipati in tal senso dal PUMS.

E' indubbio che intervenendo sul costruito si possono registrare effetti positivi anche sulla mobilità, ed una maggiore densità insediativa può agevolare gli spostamenti pedonali.

Da studi inglesi risulta infatti che nei contesti urbani in cui la distanza tra i servizi e le residenze è di circa 500 mt, gli abitanti tendono a privilegiare gli spostamenti a piedi, e che la densità da preferire dovrebbe essere di circa 10.000 abitanti/kmq, e dovrebbero essere assicurati tutti servizi primari ogni circa 7500 abitanti: tali parametri porterebbero a risparmiare energia per i trasporti in quanto con minori spostamenti si possono servire più utenze.

Stessa analisi vale per il trasporto pubblico, di cui il PUMS ne prevede l'implementazione nell'Azione 7, la cui sostenibilità, sia ambientale che economica, è strettamente legata al numero di utenze servite per unità territoriale: di tale parametro si dovrà tener conto per rendere sostenibile la trasformazione ed essere in linea nel contempo con i principi di mobilità sostenibile.

Del resto, la presente valutazione, oltre alla verifica della compatibilità delle singole politiche-azioni e interventi previsti dal PUMS, ha il compito di valutare gli effetti complessivi del piano, costruendo bilanci confrontabili tra gli scenari: si rileva che tale verifica è stata condotta attraverso l'impiego di un set di indicatori, specifici per tipologia di azione e di componente ambientale interessata e riferiti alla dimensione spazio-temporale del PUMS.

Nel merito la valutazione fa riferimento, oltre che allo scenario attuale, che descrive la situazione della mobilità al momento dell'avvio dei lavori, ad altri due scenari definiti all'orizzonte temporale del PUMS:

- lo Scenario di Riferimento costituito da azioni e interventi già programmati a tutti i livelli, o in corso, (es. Aree logistiche di Agognate, Variante De Agostini, ecc..) il cui stato di avanzamento tecnico-progettuale e procedurale, ne garantiscono in genere la realizzazione entro l'orizzonte temporale del piano stesso e per i quali dal Rapporto Ambientale non emerge necessità di rimodulazione ( da precisare che queste azioni/interventi verrebbero infatti messi in atto anche in assenza del PUMS);

- lo Scenario di Piano di breve-medio periodo, al 2025-2026 costruito a partire dallo scenario di riferimento, ipotizzando l'implementazione di tutte le politiche, azioni e interventi di cui il PUMS

prevede l'attuazione in un breve orizzonte temporale del piano per raggiungere parte degli obiettivi prefissati.

- lo scenario di medio lungo periodo al 2030-2031 riferito al completamento degli interventi prefissati.

Si rileva tuttavia che nel Rapporto Ambientale è stata effettuata una valutazione solo qualitativa degli effetti delle singole azioni del PUMS sulle componenti ambientali più significative (qualità dell'aria, cambiamenti climatici, acque, biodiversità, suolo, rumore, salute e popolazione), attraverso una serie di matrici di sintesi che riportano un indicatore numerico d'impatto secondo una scala di positività/negatività da "considerevole" a "leggera".

In linea con quanto osservato da ARPA e dalla Soprintendenza, tale approccio non è corretto, in quanto non supportato da nessun riferimento e/o modello oggettivo, né sono stati neanche almeno indicati i criteri e le motivazioni che hanno indirizzato a tale scelta valutativa ed interpretazione di effetti positivi o negativi.

Il Rapporto Ambientale del PUMS ha descritto lo scenario di piano e dettagliato gli aspetti di governo della domanda, le misure per la mobilità non motorizzata e individuale, per la mobilità collettiva, ed anche le misure di carattere tecnologico, giusto modello della cosiddetta "mobilità sostenibile" ormai condivisa ad ogni scala di pianificazione locale e regionale: in egual modo sarebbe stato opportuno fornire una correlazione più oggettiva e misurabile degli effetti del piano sulle componenti ambientali, a supporto di quanto affermato circa la positività/negatività dei singoli impatti.

In riferimento agli obiettivi di sostenibilità assunti per la qualità dell'aria le strategie del PUMS sono finalizzate principalmente all'incremento della mobilità attiva e dell'uso del trasporto pubblico. Le strategie del PUMS sono coerenti agli obiettivi del PRQA in quanto l'effetto generale è quello di favorire la mobilità sostenibile e ridurre pertanto le emissioni da traffico automobilistico. Dall'analisi degli scenari, viene descritto che l'effetto complessivo delle 22 azioni dei vari sistemi di trasporto previsti dal piano sui veicoli circolanti sulla rete stradale, è positivo.

Al riguardo, pur rilevando l'assenza nel Rapporto Ambientale di una elaborazione in grado di quantificare in percentuale l'effettiva riduzione delle emissioni inquinanti rispetto allo stato attuale, si può ragionevolmente dedurre che con gli interventi infrastrutturali e di riorganizzazione dei servizi di trasporto previsti e simulati nello scenario di piano, nel medio-lungo periodo si riesca ad ottenere una riduzione nell'uso dell'auto privata a favore degli altri mezzi di trasporto collettivi più sostenibili, e di conseguenza una riduzione delle emissioni inquinanti da sorgente lineare.

Considerando l'intera rete stradale della città di Novara, dalle simulazioni dello scenario di Piano, a seguito della prevista riduzione della domanda di spostamenti in auto rispetto all'attuale e con l'introduzione delle politiche/azioni simulate, si stima una riduzione del 5% delle percorrenze sulla rete passando dall'attuale 61% al 56% nel 2026, mentre nello scenario di lungo periodo si attende una riduzione del 9% passando dal 61% al 52%: ciò potrà produrre in linea di principio, effetti positivi non trascurabili sulla qualità dell'aria, con analoghe riduzioni delle emissioni inquinanti.

Il risultato sopra indicato, di riduzione delle percorrenze risulta comunque incoraggiante, ma evidenzia che, ai fini dell'ottenimento di una maggiore riduzione dell'uso del mezzo privato a favore di sistemi di trasporto più sostenibili, gli interventi infrastrutturali e di potenziamento dei servizi di trasporto collettivo dovranno essere accompagnati nel lungo periodo da misure coerenti di orientamento della domanda, le medesime indicate nella descrizione del piano (regolamentazione della

sosta, - ZTL ambientale, sharing mobility, intermodale, specifici provvedimenti di limitazione del traffico sulla base delle classi ambientali dei veicoli, rinnovo parco veicolare verso l'elettrico ecc).

Sarebbe stato comunque opportuno e interessante stimare le variazioni delle emissioni inquinanti rapportate alle variazioni/riduzione delle percorrenze giornaliere dell'agglomerato, anche in considerazione del fatto che il Comune di Novara è soggetto al Piano della Qualità dell'aria della Regione Piemonte, per il quale si persegue maggiormente l'obiettivo della riduzione delle emissioni inquinanti.

Si evidenzia infatti che una corretta analisi si svolge attraverso l'utilizzo di modelli matematici in grado di rappresentare lo stato di fatto, e prevedere e descrivere l'evoluzione della diffusione in aria degli inquinanti, considerando tutte le riduzioni simulabili degli spostamenti dovute in generale alle azioni del PUMS.

A tale proposito, per effetto del confronto proattivo con l'Autorità Procedente, e in applicazione del principio di collaborazione tra le due autorità, sono state prodotte informazioni aggiuntive, acquisite in data 27/05/2022 prot.n. 55144, ancorchè al di fuori dei termini utili per l'istruttoria degli Enti interpellati, che ai fini del presente parere, e della completezza della propria analisi, si ritiene di poter tenere in considerazione.

E' stato infatti proposto uno studio modellistico delle emissioni inquinanti, attraverso il software EMISMOB, ed è stato effettuato utilizzando i dati ottenuti dal modello di simulazione della mobilità pubblica e privata, tenendo in considerazione le caratteristiche del parco circolante.

Dall'analisi degli scenari, appare evidente che l'effetto complessivo degli interventi dei vari sistemi di trasporto previsti dal piano sui veicoli circolanti sulla rete stradale è positivo. Infatti, confrontando lo scenario di piano con il tendenziale si hanno, nel lungo periodo, le seguenti riduzioni di emissioni:

Nox (ossidi di azoto)	- 11,7%
PM10 (polveri sottili)	- 11,3%
PTS (totale polveri sospese)	- 11,2%
CO2 (anidride carbonica)	- 11,7%
N2O (protossido di azoto)	- 12,0%
CH4 (metano)	- 11,3%

Il rapporto ambientale ha analizzato lo scenario di riferimento, mettendo in evidenza le criticità connesse ad un assetto infrastrutturale ancora inadeguato per quel che riguarda la cosiddetta "mobilità dolce e sostenibile": sotto questo punto di vista infatti, la rete dei percorsi ciclabili risulta in generale scarsamente utilizzata per gli spostamenti quotidiani, rappresentando solo il 6% delle modalità di trasporto in uso sul territorio.

Il PUMS punta a incrementare la quota di spostamenti che avvengono con questa modalità, riducendo in tal modo il traffico motorizzato, rendendo competitivo l'utilizzo della bicicletta sulle distanze medio-brevi attraverso il consolidamento di una rete ciclabile estesa a tutto il territorio, destinata sia agli spostamenti sistematici che a quelli turistici.

Lo strumento individuato per l'attuazione delle strategie e delle linee di intervento legate alla mobilità ciclabile è il cosiddetto "Biciplan", che assume quindi la funzione di ordinare e di integrare le azioni sopra richiamate ai diversi livelli territoriali, con l'obiettivo di dare vita ad una rete di percorrenza "sostenibile" caratterizzata nel contempo dalla necessaria continuità in termini fisici, funzionali e percettivi.

Gli effetti del piano rispetto alla matrice cambiamenti climatici sono stati anch'essi valutati in termini qualitativi sia in rapporto agli obiettivi di sostenibilità assunti, che rispetto alla coerenza/conformità agli obiettivi e prescrizioni della Strategia Regionale sul Cambiamento Climatico (SRCC), ipotizzando una riduzione dei consumi e delle emissioni climalteranti conseguenti ad un minor utilizzo dell'auto privata e alla transizione verso veicoli e percorsi infrastrutturali più sostenibili.

Del resto, una riduzione delle emissioni dannose in atmosfera è ragionevolmente presumibile nello scenario di Piano, se si tiene conto anche degli specifici provvedimenti di limitazione del traffico al centro urbano, sulla base delle classi ambientali dei veicoli, da attuarsi nell'ambito delle cosiddette "Low Emission Zone (LEZ)". A questo proposito il PUMS ha inteso implementare tali misure che si traducono in una ulteriore riduzione delle percorrenze auto sviluppate sulla rete stradale inibendo l'accesso ai veicoli alla classe Euro 6, nel 2027, con conseguente incremento dei passeggeri che usufruiscono del Trasporto Pubblico Locale.

Tale scenario rappresenta uno degli elementi cardine del PUMS per il contrasto ai cambiamenti climatici.

In maniera analoga il R.A. descrive gli effetti sulla componente rumore, rappresentando come gli interventi del piano determinino effetti positivi in riferimento alla popolazione esposta al rumore, ciò in relazione ad una riduzione "teorica" dei livelli acustici rispetto allo stato attuale.

Anche in questo caso sarebbe stato opportuno svolgere una simulazione previsionale a supporto di quanto affermato, o quanto meno fornire una stima "indiretta" di questa riduzione, ragionando sulla potenziale riduzione in percentuale della popolazione attualmente esposta ai diversi livelli acustici in base alle zone di residenza più o meno interessate dalla presenza di traffico viario.

E' indubbio che, con riferimento agli obiettivi di sostenibilità, la riduzione dell'inquinamento acustico dovuto ai trasporti, nella progettazione delle nuove infrastrutture deve incentrarsi, in primo luogo, su una ottimale scelta di tracciati che riducano al massimo i possibili impatti, quindi con interventi sulla sorgente (ad esempio asfalto fonoassorbente, mezzi TPL caratterizzati da minor emissioni acustiche ecc...) poi con azioni lungo la via di propagazione (barriere acustiche, terrapieni ecc...) e solo in ultima istanza con interventi diretti sui ricettori.

In tal senso il PUMS della città di Novara ne promuove l'attuazione, e sotto questo punto di vista è indubbio che il piano, come specificato del R.A., darà risultati positivi, specie in considerazione del fatto che si attuerà un significativo spostamento modale a favore del TPL, e saranno realizzate nuove infrastrutture stradali funzionali non solo alle logiche di tipo trasportistico, ma anche alla eliminazione di criticità 'ambientali', comprese quelle relative al clima acustico.

Si dà nota che anche per le emissioni acustiche, è stato elaborato, ad integrazione volontaria, un modello di simulazione basato sul modello sviluppato dal CNR nel 1980 in grado di stimare il rumore generato da una infrastruttura stradale: dai risultati si evidenzia una riduzione del livello di esposizione al rumore da traffico veicolare pari a 1,36 dB sul breve medio periodo, e 1,14 sul medio-lungo periodo.

In merito alla popolazione potenzialmente esposta la tendenza appare analoga, ovvero risulta una diminuzione della popolazione attualmente esposta a un livello acustico > 60 dB, pari a - 12,5% sul breve-medio periodo, e - 12,3% sul medio-lungo periodo, rispetto allo stato attuale.

In ogni caso, laddove previste nuove infrastrutture, anche qualora non fossero applicabili le procedure di valutazione ambientale, dovranno essere effettuate le valutazioni di impatto acustico, ai sensi della Legge 447/95 e individuate le misure mitigative (ed eventualmente compensative) dal caso, tenendo eventualmente conto degli esiti di mappature acustiche e/o dei Piani di Contenimento del Rumore se nel frattempo resi disponibili dai gestori di infrastrutture di trasporto, e del Piano di Risanamento Acustico Comunale se prevedibile in futuro la sua messa in campo.

Del resto la valutazione dell'impatto dei singoli interventi, è possibile solo in fase di progetto, quando si hanno a disposizione tutti gli elementi progettuali necessari a valutare correttamente il rispetto dei limiti acustici e poter progettare le eventuali opere di mitigazione.

Quanto allo scenario di riferimento, che comprende anche le opere già programmate, occorre rilevare, che le infrastrutture considerate sono state previste in altri piani/varianti urbanistiche e quindi già sottoposte a VAS. Alcune di queste sono in fase di completamento, altre in fase di progettazione, se non in realizzazione, pertanto ne è già stato valutato sia l'impatto acustico che atmosferico, con un dettaglio sicuramente maggiore di quello conseguibile in un piano di livello strategico più generale come il PUMS.

Con riferimento alle componenti biodiversità, suolo e paesaggio, nel rapporto Ambientale viene genericamente espresso un impatto negativo, per effetto delle Azioni 1- 8 -12-13 che prevedono la realizzazione di nuove infrastrutture: nel dare atto che per molti interventi è richiesto un livello di approfondimento di analisi proprio della fase di progettazione, vale la pena tuttavia osservare che sarebbe stata opportuna una valutazione più esaustiva di tali impatti, anche utilizzando simulazioni semplificate in grado di fornire analisi ecosistemiche quantitative (es. tramite l'utilizzo di carta digitale d'uso del suolo da sovrapporre con le aree dove sono previsti gli interventi di infrastrutturazione previsti dal PUMS).

Nel merito si concorda anche con quanto indicato dalla Soprintendenza, e cioè che andasse meglio delineata la compatibilità degli interventi previsti in attuazione degli Obiettivi del PUMS con la disciplina definita dal PPR, realizzando in questa fase almeno una sovrapposizione fra gli interventi determinati dalle azioni di Piano e il patrimonio culturale, fornendo una analisi più oggettiva delle interferenze e dei potenziali impatti generati sulla componente suolo, beni culturali e paesaggio.

Pertanto, assumendo che il PUMS, sotto il profilo di "integrazione ambientale" non rappresenta un atto autorizzativo di interventi infrastrutturali e di trasformazione dello stato dei luoghi direttamente impattanti sulle matrici ambientali, ma è piuttosto un quadro di riferimento da cui discendono progetti e interventi, è ragionevole attendersi che gli stessi siano realizzati secondo l'equilibrio ambientale promosso in tale sede pianificatoria.

Gli interventi infrastrutturali previsti nel PUMS devono infatti sfociare nella programmazione urbanistica e territoriale, ma solo alcuni di essi saranno soggetti ad ulteriore fase di valutazione degli effetti ambientali con un livello di definizione in genere più elevato, ragione per cui ogni successiva fase progettuale, dovrà farsi carico di rispondere coerentemente agli obiettivi e alle strategie della mobilità sostenibile.

In riferimento alla componente **salute e popolazione**, gli elementi di valutazione sono forniti anch'essi in termini qualitativi, nell'ambito della trattazione dei temi sull'inquinamento ambientale, mettendone in luce la positività per effetto della generale diminuzione del traffico, a beneficio della salute della popolazione potenzialmente esposta ai relativi fattori.

Rispetto al contributo di ASL, che suggerisce una caratterizzazione di dettaglio dello stato socio-sanitario della popolazione novarese, finalizzato alla ricostruzione delle disuguaglianze sociali esistenti tra i diversi quartieri di Novara che influenzano la qualità della salute degli individui, pur apprezzando l'utilità di conoscenza in seno all'elaborazione di tale tipologia di dati, non si ritiene questa fondamentale in tale fase di pianificazione/valutazione di mobilità sostenibile.

In questo senso occorre precisare che il PUMS è un documento di carattere sostanzialmente programmatico il cui scopo principale è quello di individuare le azioni ritenute idonee a riqualificare il sistema della mobilità, nell'ottica di conseguire una efficace riduzione del traffico e al contempo dettare le basi per migliorare la qualità dell'ambiente urbano nel suo complesso.

La disamina e la conoscenza dei contesti sociale ed economici a livello di quartiere, si ritiene possa essere svolta in altro ambito valutativo.

Per quanto riguarda il sistema di monitoraggio degli effetti del piano e della sua efficacia, atteso che uno degli scopi della VAS è quello di definire un set di indicatori necessari a predisporre un riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi, si rileva l'assenza di numerosi indicatori, all'interno delle diverse categorie di indicatori, rispetto a quanto riportato nel documento preliminare risultato essere per questo aspetto paradossalmente più esaustivo e coerente con le strategie di controllo degli effetti del piano.

A tale proposito si fa presente che all'interno del processo di VAS, il sistema degli indicatori ha la funzione, a partire dalla situazione attuale, di verificare il miglioramento o il peggioramento del dato, in modo tale da aiutare ad interpretare e ad individuare non solo gli effetti delle singole azioni di piano, ma anche le possibili mitigazioni e compensazioni.

Non è condivisibile quindi la scelta degli indicatori impiegati nella fase di valutazione, in cui è omesso l'indicatore "Auto", nella categoria "Modal Split", ovvero i diversi indicatori trasportistici relativi alla estensione della rete, gli indicatori ambientali riferiti all'inquinamento e al parco veicoli, che vanno pertanto integrati.

Si cita in ultimo, per opportuno completamento dei contributi pervenuti, il parere negativo espresso da EST SESIA, in merito alla realizzazione di percorsi ciclabili lungo le strade alzaie e le aree demaniali di pertinenza dei canali di sua competenza, su cui non si ritiene di dovere aggiungere in tale contesto procedurali particolari considerazioni, rilevandosi piuttosto un problema legato alla sicurezza, per causa del rischio di interferenza tra i lavoratori dell'Associazione e privati cittadini. Per tale specifico aspetto, più di carattere progettuale che ambientale, si rimanda alle valutazioni dell'Autorità Procedente.

#### **Tutto ciò premesso:**

- **richiamati** i contributi forniti da Arpa Piemonte, ASL NO, Soprintendenza, Est Sesia, che hanno esplicitato le proprie osservazioni come sopra riportato;
- **dato atto** che non è pervenuto riscontro da parte della Provincia di Novara e dei Comuni contermini, né osservazioni da parte del pubblico in merito alla presente procedura di VAS;
- **visti** i contenuti del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di cui trattasi, e il profilo di integrazione ambientale a supporto dello stesso, che risponde ai principi di qualificazione sostenibile del sistema della mobilità;
- **considerato** che le azioni di piano forniscono nel complesso un bilancio positivo in merito agli obiettivi proposti di sostenibilità ambientale, in quanto la loro attuazione favorisce il miglioramento

del quadro emissivo inquinante, che risulterà di conseguenza più performante, offrendo un orizzonte di qualità ambientale più efficiente rispetto allo stato attuale dei valori;

- **rilevato** che dall'attuazione del PUMS, ne discendono anche potenziali criticità, quali gli effetti potenzialmente negativi sul suolo, sulla biodiversità e sul paesaggio, e che tali criticità potranno tuttavia essere approfondite nel successivo iter progettuale inserendo idonee indicazioni da seguire nella futura scelta dei tracciati e della localizzazione delle infrastrutture, e individuando le opportune misure di mitigazione e compensazione;

- **osservato** che i parametri di valutazione risultano indicare un uso maggiore di modalità di trasporto a minore impatto rispetto all'auto privata riferito all'orizzonte temporale del PUMS, migliorando nel complesso i volumi di traffico, riducendo i tempi di percorrenza e agendo pertanto positivamente sulla sostenibilità ambientale del piano poiché si riscontra una riduzione significativa dei consumi e delle emissioni;

- **ritenuto** alla luce delle consultazioni con i soggetti competenti in materia ambientale, dei contenuti del rapporto ambientale e delle risultanze della propria attività tecnico-istruttoria, di poter esprimere motivatamente parere favorevole circa la compatibilità ambientale del piano;

### **L'Autorità Competente**

**per i motivi sopra espressi stabilisce la compatibilità ambientale del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) a condizione che vengano rispettate le prescrizioni di seguito riportate, e che le stesse siano oggetto di recepimento integrale nelle norme di Piano, ovvero in fase di approvazione dello stesso.**

#### **1) Fasi progettuali degli interventi infrastrutturali previsti**

In sede di pianificazione/progettazione attuativa degli interventi inseriti nello scenario di piano (ampliamento della rete ciclabile, interventi stradali, nodi di interscambio, ecc...), si dovrà assicurare, anche per tramite degli endo-procedimenti di valutazione ambientale, il livello di approfondimento necessario a valutare esaustivamente gli effetti ambientali delle opere e a garantire la compatibilità ambientale e l'assenza di impatti significativi soprattutto in relazione ai temi della tutela dei suoli ad elevata vocazione agricola e ad elevato valore ecosistemico, e della biodiversità, componenti sulle quali è stato evidenziato un impatto negativo.

#### **2) Misure di mitigazione e compensazione**

Nelle successive fasi di progettazione dovranno essere in ogni caso individuate adeguate misure di mitigazione e compensazione atte a minimizzare e bilanciare gli eventuali effetti negativi derivanti dagli interventi ed a garantire la coerenza con i servizi ecosistemici perduti.

#### **3) Aspetti acustici**

Nelle successive fasi attuative dei singoli interventi, dovranno essere stimati gli impatti sul clima acustico, individuando le eventuali misure mitigative e compensative, tenendo conto degli esiti di mappature acustiche e/o dei Piani di Contenimento del Rumore se nel frattempo resi disponibili dai gestori di infrastrutture di trasporto, e del Piano di Risanamento Acustico Comunale eventualmente messo in campo.

#### **4) Monitoraggio**

Al fine di valutare gli effettivi progressi verso il conseguimento di tutti gli obiettivi individuati nel PUMS, e identificare le criticità da superare per l'attuazione dello stesso, il Piano di Monitoraggio dovrà essere integrato con gli indicatori individuati in fase di specificazione.

Ad esito dei primi monitoraggi, dovrà essere inoltre allegata una valutazione tecnica di dettaglio riguardante in particolare la qualità dell'aria, in cui siano misurati i risultati sul piano quantitativo, ovvero basandosi su dati oggettivi, riferibili sia alla fase ex-ante che alla fase attuativa, e che permettano di dimostrare la sostenibilità delle scelte fatte in tale sede pianificatoria.

Dovranno inoltre essere previste idonee modalità per correggere ulteriori effetti non prevedibili, qualora i risultati ottenuti non risultassero in linea con le attese, le previsioni e le modalità di attuazione del Piano, verificando anche la necessità di un aggiornamento del sistema di monitoraggio, in caso di variazioni degli interventi da realizzare, e/o modifiche del territorio e dell'ambiente.

Gli esiti del monitoraggio, unitamente alla valutazione della qualità dell'aria, dovranno essere trasmessi alla scrivente A.C.

### **5) Aspetti socio-sanitari**

In relazione a quanto osservato da ASL, prevedere, per quanto possibile in base alla strutturazione degli interventi, i seguenti ulteriori accorgimenti:

- maggior numero di interventi volti a migliorare la pedonabilità di diverse aree cittadine, al fine di agevolare i soggetti con disabilità fisiche/motorie e sensoriali.
- maggiore offerta di aree dedicate alla ricarica dei veicoli elettrici
- accessibilità del percorso ciclo-pedonale anche ai soggetti disabili
- realizzazione di aree verdi per mezzo di piantumazione/inverdimento, da progettarsi in maniera tale da contrastare gli effetti degli agenti climatici, e degli allergeni derivanti da essenze infestanti, e inserendo percorsi fitness all'interno di aree verdi.

### **6) Aspetti paesaggistici e architettonici**

Fermo restando in generale, che, per gli interventi infrastrutturali relativi alle previsioni del PUMS, dovrà essere preso in considerazione l'obiettivo della riqualificazione paesaggistica e della riqualificazione ambientale del contesto territoriale oggetto di intervento, riprendendo quanto osservato dalla Soprintendenza, si prescrive quanto di seguito, da ottemperarsi nelle successive fasi procedurali e progettuali.

- a) Approfondimento degli impatti e della compatibilità delle previsioni rispetto ai contenuti del PPR, motivando le scelte di progetto in riferimento ai disposti normativi degli articoli relativi alle specifiche componenti paesaggistiche interferite
- b) La progettazione delle aree e agli impatti paesaggistici provocati dagli interventi sui luoghi circostanti dovrà svolgersi con particolare attenzione: per le opere di realizzazione di nuove infrastrutture dovranno essere valutate localizzazioni che limitino il consumo di suolo, la frammentazione fondiaria e l'impermeabilizzazione di nuove aree, in particolare in aree a vocazione agricola, valutando adeguate misure di mitigazione e compensazione
- c) Approfondimento dell'impatto degli interventi sui beni culturali tutelati ai sensi della Parte II del D.Lgs. 42/2004, rammentando che le pubbliche piazze, vie, strade e altri spazi aperti urbani di interesse artistico o storico risultano sottoposti a tutela ai sensi dell'art. 10 c. 4 lett. g) del D.Lgs. 42/2004 e che pertanto qualsiasi intervento su di essi risulta assoggettato alla preventiva autorizzazione della Soprintendenza ai sensi degli artt. 21-22 del citato Decreto.
- d) Per il potenziale impatto sui depositi archeologici sepolti si dovrà fare riferimento alla procedura di Verifica Preventiva dell'Interesse archeologico (VPIA), ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii., volta a valutare già in fase di studio di fattibilità la probabilità di interferenze con eventuali elementi di interesse archeologico, allo scopo da un lato di garantirne la tutela (evitandone in primo luogo la distruzione), dall'altro di limitare la

possibilità di ritrovamenti archeologici imprevisti durante i lavori, con conseguenti rallentamenti e/o interruzioni degli stessi. (vedesi il DPCM del 14.2.2022 contenente le “Linee guida per la procedura di verifica dell’interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati”).

- e) Per le parti in variante urbanistica, dovrà essere effettuata la verifica di conformità e di coerenza con il Ppr delle previsioni in oggetto, nel rispetto delle disposizioni cogenti ed immediatamente prevalenti nonché degli obiettivi, indirizzi e direttive del Piano sovraordinato, secondo le disposizioni dell’Allegato B del Regolamento attuativo del Ppr, approvato con DPGR del 22 marzo 2019, n. 4/R.
- f) Nelle aree tutelate ai sensi della Parte III del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i. i proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo di immobili ed aree di interesse paesaggistico dovranno presentare alle Amministrazioni competenti i progetti di intervento, al fine di ottenere l’autorizzazione paesaggistica ai sensi dell’art. 146 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., la quale costituisce atto autonomo e presupposto rispetto al permesso di costruire o agli altri titoli legittimanti l’intervento urbanistico-edilizio. La effettiva compatibilità con i valori paesaggistici tutelati di ogni futuro intervento sarà quindi da valutarsi caso per caso nell’ambito delle successive fasi progettuali;
- g) Dovrà essere accertata la totale conformità degli interventi con il Piano Paesaggistico Regionale approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 233-35836 del 3 ottobre 2017. A tal proposito si precisa che le prescrizioni degli articoli 3, 13, 14, 15, 16, 18, 23, 26, 33, 39 e 46 delle Norme di Attuazione in esso contenute, nonché le specifiche prescrizioni d’uso dei beni paesaggistici di cui all’art. 143 comma 1) lettera b) del D.LGS.42/2004 e s.m.i., riportate nel “Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte” – Prima Parte, sono vincolanti e presuppongono immediata applicazione e osservanza da parte di tutti i soggetti pubblici e privati.

**Il presente provvedimento di compatibilità ambientale è trasmesso all’Autorità Procedente per gli atti conseguenti e reso pubblico attraverso la pubblicazione sul sito web del Comune. Viene inoltre trasmesso agli Enti competenti in materia ambientale.**

**L’Autorità Competente VIA- VAS**  
Ing. Anna Maria Bonalana \*

*\* Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i. e norme collegate, sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa*