



Comune di Novara

Settore Sostenibilità Ambientale e cura della Città

UOC Sviluppo Sostenibile Tutela Ambientale del Territorio

OGGETTO: AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE TRAFFICO URBANO (PGTU) DEL COMUNE DI NOVARA – PROCEDURA DELLA FASE DI VERIFICA DELL'ASSOGGETTABILITÀ A VAS AI SENSI DELL' ART. 12 DEL D. LGS. 152/2006 - ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Premessa e riferimenti normativi

Il presente provvedimento, predisposto ai sensi della vigente normativa in materia di Valutazione Ambientale Strategica, costituisce l'esito della procedura di verifica di assoggettabilità VAS cui è stato sottoposto l'aggiornamento del PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) del Comune di Novara, ai sensi del combinato disposto dell'art. 6, comma 3-bis e dell'art 12 del D.Lgs. 152/2006.

Il decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 "*Nuovo codice della strada*" all'art. 36 dispone che ai Comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti (o interessati da rilevanti problematiche di circolazione stradale) è fatto obbligo dell'adozione del Piano Urbano del Traffico (PUT), prevedendo inoltre che lo stesso sia aggiornato ogni due anni con la finalità di migliorare le condizioni di circolazione e la sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi.

Le Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, pubblicate sulla G.U. n. 146 del 24/06/1995, specificano che:

- il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) costituisce il primo livello del processo di redazione del PUT, da intendersi quindi quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato.
- il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) deve indicare sia la politica intermodale adottata, sia la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni, nonché il rispettivo regolamento viario, anche delle occupazioni di suolo pubblico, sia il dimensionamento preliminare degli interventi previsti in eventuale proposizione alternativa, sia il loro programma generale di esecuzione.

- il Piano del traffico si configura come uno strumento tecnico -amministrativo di breve periodo che deve essere inteso come "*piano di immediata realizzabilità*", con l'obiettivo di contenere al massimo le criticità della circolazione, mediante interventi di modesto onere economico.

Trattandosi quindi di una pianificazione finalizzata a conseguire determinati target ambientali e cioè la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, il risparmio energetico, sfruttando al meglio le risorse esistenti e migliorando la circolazione stradale, è stata avviata la procedura di verifica di VAS quale fase più rispondente alle caratteristiche del piano, in quanto viene proposto come un modello programmatico che dà attuazione ai principi di sostenibilità ambientale già declinati ed affrontati nell'precedente procedura di VAS del PUMS.

L'attuale fase di Verifica di assoggeabilità a VAS, ai sensi dell'art.12 del D.lgs 152/06 ha quindi richiesto esclusivamente l'elaborazione di un rapporto preliminare comprendente una descrizione del piano e le informazioni e i dati alla verifica dell'esistenza o meno di impatti significativi sull'ambiente dovuti all'attuazione del piano, facendo riferimento ai criteri dell'allegato I del decreto stesso.

Il Documento di Piano del PGTU è stato adottato con Delibera di Giunta Comunale n. 554 del 24/10/2023, ed è stato pubblicato sull'Albo Pretorio della Città di Novara per dar notizia dell'avvenuta adozione dello stesso 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.

In riferimento alla sopra richiamata normativa, con Determina del Settore Sviluppo del Territorio n. n. 61 / 27/10/2023 è stato dato avvio alla fase di verifica di assoggettabilità a VAS, il cui termine di conclusione vede la data del 25/01/2024 (90 giorni dall'avvio del medesimo, ai sensi dell'art. 12, comma 4 del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.);

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. 19 luglio 2023, n. 13 "Nuove disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica, valutazione di impatto ambientale e autorizzazione ambientale integrata. Abrogazione della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40..."

Atteso:

- che ai sensi della citata normativa 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;
- in base a quanto indicato dagli artt. 3 e 5 della L.R. 13/2023:
 - è autorità competente alla VAS, la pubblica amministrazione che approva il piano o il programma
 - è istituito l'organo tecnico presso l'autorità competente alla VIA e alla VAS con i compiti di:
 - a) effettuare le valutazioni istruttorie;
 - b) assicurare unitarietà di indirizzo e di azione dell'autorità competente;
 - c) fungere da organo consultivo a supporto dell'autorità competente;

- 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;

Con nota del 27/10/2023 P.G. 118206 la scrivente Autorità Competente ha acquisito il Documento Preliminare unitamente alla documentazione di piano, e con nota del 06/11/2023 P.G. n. 129151 è stata inoltrata la richiesta di parere in merito alla assoggettabilità/esclusione del piano dalla fase di valutazione, ad ARPA, ASL, Provincia di Novara, Soprintendenza e Comuni contermini, individuati quali soggetti territorialmente competenti in materia ambientale.

In data 05/12/2023 Prot. n. 142453 è pervenuto il contributo di **Arpa** Dipartimento territoriale Piemonte Nord Est, di cui si riportano in breve i relativi contenuti:

Caratteristiche del PGTU

Nel richiamare quanto riportato negli elaborati, e cioè i riferimenti alle definizioni del Piano Urbano del Traffico (PUT) contenute all'art. 36 del D.L. n. 285/1992, che hanno determinato la decisione di aggiornare il PGTU, Arpa rileva che non è chiaro se la documentazione presentata sia inerente al solo PGTU o all'aggiornamento del PUT.

Osserva infatti che il PUT può introdurre anche opere infrastrutturali che il PRG può recepire attraverso l'istituto della variante urbanistica nelle forme previste dalle vigenti norme in materia, e l'obbligo di adozione del PUT, fa riferimento alla redazione ed all'approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) che costituisce atto di programmazione ed è soggetto ad approvazione secondo le procedure della L. n. 142/1990 e s.m.i.

Rileva inoltre, che l'aggiornamento del PGTU2022 parte dal Piano vigente approvato che ha dimostrato punti di debolezza rispetto alla domanda di mobilità, alla rete viaria, al trasporto pubblico su gomma, al trasporto pubblico ferroviario, alla mobilità dolce, alla sosta e ai parcheggi di scambio, rammentando che il PGTU2014 non è stato sottoposto ad alcun momento di Valutazione Ambientale.

Evidenzia che la classificazione funzionale delle strade è stata condotta in coerenza con il Nuovo Codice della Strada.

Acustica

Arpa rileva che nella documentazione presentata non vi è traccia di una specifica valutazione inerente agli aspetti legati al possibile impatto acustico del Piano in questione, riferendosi in particolare, alla definizione dei limiti acustici relativi alle strade di tipo E “Urbana di quartiere” e di tipo F “Locale” così come previsto dal DPR 142/2004, e agli esiti della mappatura acustica delle infrastrutture stradali obbligatoria ai sensi dell'art 10 della Legge n. 447/1995, del D.M. 29/11/2000 e del D. Lgs n.194/2005 al fine di individuare azioni e interventi finalizzati alla riduzione della percentuale di persone esposte ad elevati livelli di rumore, anche ai fini del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore e, qualora fosse necessario alla luce dei flussi di traffico, del Piano di Azione rispettivamente previsti dalle normative di settore Legge 447/95, DM 29/11/2000 e del D. Lgs n.194/05.

Atmosfera

In relazione a tale componente, Arpa ritiene che quanto presentato dallo studio modellistico al fine di stimare l'efficacia del PGTU sulla riduzione delle emissioni e sul miglioramento della qualità dell'aria risulti scarsamente documentato e non rappresentativo delle varie azioni di piano.

In particolare, Arpa osserva l'assenza di un quadro d'insieme delle riduzioni emissive che tenga conto degli effetti sinergici legati alle diverse azioni e ai diversi scenari di Piano, essendosi limitati ad un quadro frammentato e valutabile a livello di microscala, ma non a livello complessivo su scala comunale.

Inoltre, non risulta chiaro se gli scenari simulati nei micro-modelli di simulazione dinamica abbiano tenuto in considerazione gli aggravii sul traffico che alcuni sviluppi del PRG comportano, come ad es. le aree logistiche che gravano sulla città di Novara, nonché i nuovi insediamenti commerciali/residenziali (in termini di flussi di traffico modellizzati e conseguentemente in termini di effetti ambientali considerati nel PGTU)

Le risultanze sulla matrice aria, per quanto favorevoli al PGTU proposto, non risultano supportate da adeguata documentazione metodologica, poiché non viene esplicitato il passaggio dal numero di veicoli equivalenti all'emissione effettiva, non è riportato il software modellistico utilizzato, mancano le assunzioni su cui si basa tale stima, ovvero i fattori di emissione applicati, i km di percorrenza associati alle diverse categorie veicolari e tutti i parametri necessari per un modello di stima delle emissioni.

Inoltre non viene evidenziato se sia stato considerato, negli scenari futuri, l'evoluzione del parco auto e l'andamento tendenziale del settore trasporti (scenari CLE o Current Legislation) che concorrono al raggiungimento degli obiettivi di riduzione, e riguardo alla valutazione delle concentrazioni di inquinanti nell'aria, non vi è evidenza dell'utilizzo di un modello CTM (*Chemical Transport Model*)

Infine, viene riscontrata l'opportunità di ridefinire alcuni degli indicatori prestazionali, e le unità delle concentrazioni delle emissioni di CO₂, Nox, PM, e VOC

Consumo di suolo e compensazioni ambientali

Nel rilevare che gli interventi in previsione determinano una artificializzazione del suolo indiretta, in quanto molte delle nuove ipotesi in progetto, favoriscono la localizzazione di future attività (commerciali, residenziali, di servizio, ecc) aspetto che non affrontato nel RP, Arpa ritiene che sarebbe stato opportuno prevedere in questo momento le azioni compensative a cui indirizzare i contributi di altri Proponenti che in tempi e modi diversi promuoveranno trasformazioni territoriali anche di piccole dimensioni, che altrimenti non verrebbero mai conteggiati e le compensazioni ambientali mai predisposte (si citano per esempio: Rotatoria di progetto all'intersezione di Corso Risorgimento e via Europa – R7 Rotatoria di progetto all'intersezione di Via delle Americhe (SS32) e Via delle Rosette - R12).

Criteri Ambientali Minimi – Decreto 23/06/2022

Poiché il PGTU2022 contiene progetti definitivi ed esecutivi di Opere Pubbliche, molte delle quali rispondenti alle caratteristiche di cui al D. Lgs. n. 50/2016, Arpa ritiene che sarebbe stato opportuno indicare i Criteri Ambientali Minimi, in base ai quali l'aggiudicatario elaborerà la Relazione CAM, ciò avrebbe permesso, fin da subito, una migliore valutazione complessiva del Piano sotto il profilo ambientale.

Con nota acquisita in data 7/12/2023 Prot. 144167 **Est Sesia** ha comunicato le interferenze determinate dai progetti infrastrutturali rispetto ai cavi irrigui, di sua gestione, declinate in dettaglio del dispositivo prescrittivo del presente atto.

Con nota acquisita in data 07/12/2023 Prot. n. 44146 **ASL NO** ha espresso il proprio parere favorevole alla esclusione dalla fase di valutazione, richiamando al contenimento delle emissioni prodotte dal traffico, in coerenza con l'obiettivo 11 dell'Agenda 2030, e alla possibilità di inserire elementi verdi o riqualificare quelli esistenti nella realizzazione dei percorsi ciclo pedonali

Tutto ciò premesso, esaminati i contributi pervenuti, e gli elaborati ambientali, si espongono le seguenti considerazioni valutative.

Il PGTU in esame rappresenta lo strumento di pianificazione e di gestione della mobilità della città di Novara, negli aspetti più direttamente legati al traffico e alla mobilità pubblica, sia in termini di inquinamento acustico, ed atmosferico, che alla strutturazione generale della circolazione delle auto, e costituisce il primo livello del processo di redazione del PUT.

Dal complesso delle informazioni e principi riportati nella documentazione, sembra logico dedurre che la progettazione in esame riguardi nello specifico e nel dettaglio questo primo livello, e cioè il PGTU, o meglio l'aggiornamento del PGTU. Del resto l'iter di formazione del PUT, avviene per fasi successive come ben richiamato da Arpa, ed in quanto tale può avere un contenuto variabile in funzione della pratica attuazione dei progetti (PPTU, PETU).

Il DTP evidenzia come il PGTU della città di Novara persegua gli obiettivi di medio-breve periodo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato con DCC n.70 del 21/11/2022, a sua volta sottoposto alla procedura di VAS conclusasi con proprio parere motivato di compatibilità ambientale di cui al Prot. 58400 del 07/06/2022.

Appare pertanto sussistente e consequenziale conformarsi alla logica dei contenuti del PUMS, aderendo alle prescrizioni riportate nel suddetto parere di compatibilità ambientale.

Sulla base di tali principi, è stata condotta l'analisi di verifica, fornendo una fase di lettura della situazione attuale riguardante la domanda di mobilità, la rete viaria e le zone protette, il trasporto Pubblico su gomma, il Trasporto Pubblico ferroviario, la Mobilità dolce, la Sosta e parcheggi, attraverso l'elaborazione della matrice SWOT.

Viene poi descritta la fase propositiva/progettuale di programmazione, nel breve periodo, di interventi sulla rete della mobilità (realizzazione percorsi ciclabili e zone 30, opere di moderazione del traffico, individuazione degli ambiti a precedenza pedonale, aree pedonali, misure di infomobilità ecc.), in cui rientrano in parte le progettualità elaborate nell'ambito del precedente PGTU approvato nel 2014.

In altri termini, si evince che il presente piano ha la finalità di individuare delle soluzioni alla mobilità urbana, in grado di fornire delle risposte alle criticità della mobilità urbana, prevedendo principalmente la razionalizzazione dell'offerta di trasporto esistente, anche attraverso la realizzazione di opere infrastrutturali, di entità e dimensione tale da poterle realizzare in tempi relativamente brevi e con oneri economici contenuti.

In questo orizzonte temporale, il PGTU di Novara prevede diverse tipologie di intervento, qui di seguito richiamati, per confronto espositivo:

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

Interventi discendenti da progettazioni già elaborate nell'ambito di pregressi piani urbanistici attuativi e/o attività d'interesse comunale

- **Progetto Strada Ciochè** consistente nella connessione tra Vignale Nuovo e Via Europa comprensiva di sottoattraversamento dell'autostrada A4 e della linea ferroviaria AV/AC Torino-Milano – scenario di riferimento 2025/2026.
- **Progetto Strada Buonarroti** che prevede il prolungamento di Via Buonarroti, (strada Galliate-Novara), finalizzato ad una maggiore permeabilità tra i due comuni, scenario di riferimento 2025/2026
- **Prolungamento "Tangenziale Nord"** (in corso), quale connessione tra la SS32 e la SP299 compreso nel progetto di completamento del sistema tangenziale novarese – scenario di riferimento 2025/2026;
- **Connessione diretta Tangenziale Est - Via Giulio Cesare** funzionale alla trasformazione urbanistica riguardante la Nuova Città della Salute – scenario di riferimento 2030/2031; PEC riqualificazione area “ex Molino Tacchini –che prevede nuovo schema viario con rotatoria all'intersezione tra via Da Vinci e via Visconti
- **Sistemazione della Via Fauser e del comparto DSV Sant'Agabio** volta al collegamento fra la rete stradale primaria e la rete stradale locale idonea al transito di mezzi pesanti, con realizzazione di un percorso su marciapiede per gli utenti deboli tra Via Martino della Torre e il piazzale di Via Fauser

Interventi connessi alla messa in sicurezza e alla fluidificazione del traffico veicolare

A) Interventi pianificati per il breve-medio periodo e in corso di realizzazione

- **Rotatoria Largo Bellini - Via Solaroli:** per nuovo parcheggio privato e sistemazione viabilità circostante scenario di riferimento 2025/2026.
- **Rotatoria Corso Risorgimento – via Mario Fregonara,** progettata nell'ambito del PEC A19 ZC3, per consentire l'accesso al parcheggio a uso pubblico di nuova attività commerciale
- **Rotatoria corso Trieste, corso Milano e cavalcavia di Porta Milano,** che prevede l'inserimento dell'ascensore in adiacenza al cavalcavia, con ampliamento del marciapiede esistente, e inserimento di dissuasori veicolari ed eliminazione dei parcheggi situati lungo il muro di cinta della ferrovia.
- **Rotatoria tra corso della Vittoria e via Beltrami** prevista nel SUE Ambito U18ZC1 e ZC2-compresa tra le vie Odescalchi, corso della Vittoria e via Ruzzante e la porzione di isolato limitrofa alla via Papa Sarto
- **Rotatoria di progetto all'intersezione della Strada Provinciale Biandrate, via Marie Curie e via Fleming** con riqualificazione di Strada per Biandrate e realizzazione di percorso ciclopeditone

B) Gli interventi di breve-medio periodo del PUMS recepiti dal PGTU

- **Nuovo assetto viabilistico all'uscita del cavalcavia San Martino R2/R3,** che coinvolge le intersezioni di Viale A. Volta con Strada Beldi, Via A. Costa, Via cavalcavia San Martino e Via Madre Teresa di Calcutta, prevedendo l'inserimento di due rotatorie in sostituzione degli incroci semaforici
- **Rotatoria di progetto all'intersezione di via Gian Battista Vico e via Galileo Galilei – R6** con eliminazione dell'impianto semaforico
- **Rotatoria di progetto all'intersezione di Corso Risorgimento e via Europa – R7** con eliminazione dell'impianto semaforico, ridimensionamento del parcheggio esistente, e mantenimento della pista ciclabile esistente

- **Rotatoria di progetto all'intersezione di via XXV Aprile 1945 e via San Giulio e cordolatura centrale – R8**
- **Rotatoria di progetto all'intersezione di Largo Bellini-Baluardo D'Azeglio e viale G. Verdi – R9** con eliminazione dell' impianto semaforico
- **Rotatoria di progetto all'intersezione di Via delle Americhe (SS32) e Via delle Rosette – R12** finalizzato alla fluidificazione e riduzione generale della velocità lungo l'asse di via delle Americhe, con eliminazione dell'impianto semaforico.
- **Piazza traversante di progetto all'intersezione di via Giulio Cesare e via Mons. L. Cassani e via Adamello – I1**, finalizzata alla messa in sicurezza di uno degli incroci più incidentati nel biennio 2019-2020, con mantenimento dell'impianto semaforico esistente
- **Rotatoria di progetto all'intersezione di via F. Cavallotti, via F. Ferrucci, via S. Bernardino da Siena largo Pastore (terminal bus) e viale A. Manzoni – (R15)** volta finalizzato al miglioramento dell'accessibilità al Terminal Bus di Largo Giulio Pastore.
- **Rotatoria di progetto in Largo Buscaglia - (R17)** all'intersezione tra Viale Dante, Viale Manzoni e Corso della Vittoria, volta alla fluidificazione del traffico in un nodo attraversato da numerose linee del TPL urbano e che sarà percorso anche dal BRT di previsione del PUMS.

Interventi previsti dal PGTU

- **Piazza traversante di progetto all'intersezione tra corso della Vittoria, via Enrico Bianchetti e via D.M. da Novara – I'1**, che svolgerà la funzione di ridurre la velocità dei flussi di traffico motorizzati, e posizionamento di dossi stradali artificiali
- **Piazza traversante di progetto all'intersezione tra viale Curtatore, viale Ferrucci, via Bonomelli e via Gatti – I'2** volta anch'essa alla riduzione della velocità, prevedendo l'inserimento di dossi stradali artificiali.
- **Rotatoria di progetto all'intersezione tra Baluardo La Marmora e Via Perrone – R'5** con eliminazione dell'impianto semaforico
- **Rotatoria di progetto all'intersezione tra corso Risorgimento, via Oxilia e via Pernati – R'6** con eliminazione dell'impianto semaforico
- **Rotatoria di progetto all'intersezione tra via Marconi e via Oxilia – R'7** per ovviare alla segnaletica orizzontale e verticale che attualmente regola l'intersezione
- **Rotatoria di progetto tra corso Risorgimento e viale Dante Alighieri – R'8** in sostituzione dell'impianto semaforico
- **Potenziamento della rete TPL in sede fissa tramite il nuovo sistema BRT (Bus Rapid Transit)** asse Nord-Sud: da scenario del PUMS di breve medio periodo come punto di partenza del percorso è l'attuale Park&Bus in Corso Risorgimento
- **Efficientamento della rete del TPL urbano** attraverso la preferenziali bus nel corridoio che va da Corso Risorgimento e via Monte San Gabriele
- **Riduzione dei traffici nell'area delle stazioni ferroviarie**, tramite il completamento del sistema tangenziale affiancato dalla realizzazione di un ring di distribuzione interno, e di sottovia carrabili, tra i binari e Via Leonardo da Vinci, per garantire le permeabilità pedonali tra le 2 stazioni
- **Nuova accessibilità pedonale e ciclabile alla stazione di Novara Nord** tramite eliminazione dei passaggi a livello esistenti con realizzazione di un sottopasso ciclopedonale presso la stazione di Novara Nord.
- **Nuovo sistema circolatorio nel comparto stazioni** conseguente alla pedonalizzazione di viale Manzoni nel tratto antistante la ferrovia e riqualificazione di Piazza Garibaldi
- **Ampliamento delle aree pedonali nel centro storico** e delimitazione di un'area a basse emissioni di inquinanti Low Emission Zone nell'area compresa tra i Baluardi, Via XX Settembre e Via Buonarroti

- **introduzione dei blocchi 15'**, che consentono di raggiungere in un quarto d'ora, a piedi e in bici, o in micro-mobilità il maggior numero di servizi
- **realizzazione del Biciplan con 13 itinerari ciclabili di progetto e una serie di ciclabili di quartiere** con funzione di collegamento al sistema urbano

A questi si aggiungono gli interventi pianificati e in corso di realizzazione

- **Ciclabili Bando Primus**, a completamento di percorsi ciclabili tra l'Istituto Bonfantini e il Torrion Quartara .
- **Ciclabili** strada Biandrate, Corso della Vittoria per Veveri, rammagliatura in area urbana tra Viale Buonarroti e Largo Don Minzoni
- **Itinerari cicloturistici pianificati** ("Explorando Canale Cavour" e Tracciato 15 Svizzera-Mare)
- **Nuova ciclabile Strada per Biandrate**
- **Pista ciclabile in Corso Risorgimento dal ponte dell'Autostrada a via delle Rosette**
- **Ciclabile via Solferino**
- **Ciclabilità diffusa nel quartiere San Martino:**
- **Ciclovía turistica di Lumelloigno**
- **Pista ciclabile tra via Solaroli e via Perrone**
- **Pista ciclabile in via Trieste**
- **Percorso ciclabile in località Olengo**
- **Nuovo parcheggio privato area diocesi di Novara**
- **Sistemazione viabilità per accesso al parcheggio di Largo Alpini**
- **Nuovo parcheggio in via Solferino**

Da un confronto con le n. 22 azioni declinate nel PUMS, appare che i suddetti progetti rappresentano la fase di compimento delle previsioni del PUMS, alcune delle quali già in corso di realizzazione.

In sintesi il PGTU prevede la zonizzazione del comune e la disciplina del traffico integrata per aree, lo schema della circolazione e delle intersezioni per il traffico privato, i criteri per la sosta e i parcheggi di interscambio, il traffico pedonale e ciclabile, gli interventi per la soppressione di passaggi a livello, tutte misure che contribuiscono nel complesso al miglioramento della qualità dell'ambiente urbano, ancorchè si rilevino delle discrasie in merito all'orizzonte temporale del piano.

Nel documento preliminare viene infatti indicato che gli interventi previsti trovano attuazione nel breve periodo, tuttavia nella Relazione di piano sono riportati anche scenari di medio -lungo periodo (in particolare per talune azioni e politiche di mobilità sostenibile promosse dal PUMS) che appaiono incoerenti rispetto all'affermata immediata attuabilità del Piano del Traffico.

Occorre tuttavia considerare che il PGTU può attuarsi per fasi successive, dovendo tener conto di diverse esigenze urbanistiche e della portata economica degli interventi.

Nel DTP attraverso l'analisi SWOT sono state introdotte le criticità dell'attuale sistema dei trasporti, evidenziando come l'analisi sulla pianificazione dei trasporti viene eseguita anche attraverso l'esame dell'attuale offerta di trasporto in termini di struttura della rete statale, della rete ferroviaria, mobilità dolce, di schema della circolazione vigente, di entità e dislocazione di soste e parcheggi, della rete dei trasporti pubblici, delle ZTL esistente.

In base alla strategia proposta di pianificazione del traffico della città Novara, si riscontra come di gli obiettivi di Piano siano conseguibili attuando un sistema integrato dei trasporti, vale a dire che il piano non può che funzionare attraverso la ricerca della massima integrazione di tutte le componenti del traffico, da quella veicolare a quella pedonale.

Tale condizione è coerente con le indicazioni delle Direttive per la redazione e l'attuazione dei Piani Urbani di Traffico, che prevedono che il Piano Generale del Traffico Urbano debba contenere sia la politica intermodale adottata, sia la qualificazione funzionale della viabilità, che il regolamento viario, sia il dimensionamento preliminare degli interventi previsti, sia il loro programma generale di esecuzione

Si dà atto infatti che il PGTU prevede l'attuazione di una serie di interventi finalizzati al completamento e all'implementazione di quelle tratte utili alla interconnessione delle piste ciclabili esistenti così da creare una vera e propria rete di piste/percorsi ciclabili: si conviene che la mobilità ciclabile sia favorita attraverso la definizione di una rete di percorsi ad essa dedicati caratterizzati da continuità sul territorio urbano e periurbano, tale da favorire la valorizzazione del territorio, in una sorta di integrazione tra mobilità ciclabile sistemica e turistica.

La realizzazione del Biciplan, per come tracciato e indicato negli elaborati, consentirà il raggiungimento di tale integrazione, in linea con le previsioni del PUMS.

Per valutare quali possono essere gli effetti, dal punto di vista ambientale, derivanti dalla proposta di PGTU, il DTP ha riportato una breve descrizione delle principali caratteristiche del contesto del Comune di Novara. Le componenti ambientali esaminate sono quelle ritenute maggiormente sensibili rispetto alle possibili azioni del PGTU.

La costruzione del quadro conoscitivo ambientale è avvenuta tramite l'analisi delle principali criticità e potenzialità relative alle singole componenti ambientali analizzate, accompagnata da un'analisi di coerenza con gli strumenti di pianificazione di livello sovraordinato, volta ad indagare il grado di accordo tra il PGTU e i piani vigenti, con particolare riguardo ai contenuti ambientali e agli obiettivi specifici del piano.

Le analisi condotte sulla coerenza esterna hanno verificato la generale rispondenza degli obiettivi del PGTU alle indicazioni dei piani sovraordinati, tra i quali si cita in particolare "Il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti, e il "Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria – PrQA".

La valutazione degli effetti indotti dalle azioni proposte dal Piano, è stata svolta con la finalità di accertare l'insussistenza di ricadute negative, relativamente alle matrici ambientali investigate, per le quali, è evidente, che molti dei criteri e dei risultati individuati nel precedente PUMS, hanno costituito un punto di partenza per l'elaborazione del presente PGTU, a cui si è pertanto conformato.

Appaiono infatti particolarmente significativi i criteri relativi al miglioramento della qualità ambientale a cui concorrono differenti fattori, quali la qualità dell'aria, l'inquinamento acustico, la riduzione del traffico locale, lo sviluppo di forme di mobilità sostenibile.

Dall'analisi qualitativa svolta, emerge che ogni obiettivo del PGTU può produrre effetti che vanno nella direzione indicata dal criterio di sostenibilità, producendo sostanzialmente un effetto positivo diretto sulla componente aria, rumore e vibrazioni, ovvero sulla popolazione e salute umana.

Del resto, come già espresso nel parere di compatibilità ambientale del PUMS, dalle strategie assunte in tali pianificazioni, non può che attendersi una presumibile riduzione delle emissioni inquinanti rispetto allo stato attuale, grazie agli interventi infrastrutturali e di riorganizzazione dei servizi di trasporto previsti e simulati nello scenario di piano, nel breve-medio periodo, laddove si riesca ad ottenere una diversione modale auto/TPL, e la contestuale fluidificazione del traffico.

In tal senso, è possibile affermare in generale, che i criteri di sostenibilità ambientale scelti risultano positivamente influenzati dalle politiche e dalle azioni introdotte dal PGTU, circostanza questa che mette in evidenza l'impostazione già tendenzialmente sostenibile con la quale è stato definito il sistema degli obiettivi e delle azioni del Piano del traffico.

D'altra parte, è verosimile che il PGTU persegua obiettivi di tutela della salute e della sicurezza dei cittadini attraverso interventi volti a ridurre l'inquinamento ambientale, e nello specifico l'inquinamento atmosferico e acustico generato dal traffico veicolare: di fatto il piano propone interventi finalizzati a disincentivare la mobilità veicolare di attraversamento delle aree più densamente edificate e a ridurre la congestione da traffico sulla rete locale, ad incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico ed infine, per gli spostamenti di corto raggio, punta a creare quelle condizioni che favoriscano spostamenti sicuri in bicicletta.

In tal senso gli effetti sull'ambiente derivanti dall'attuazione del PGTU possono qualificarsi come sostenibili: a supporto di ciò il DTP ha elaborato delle simulazioni su dei comparti specifici, ritenuti più strategici quali: area Ospedale Maggiore e Caserme, quartieri di Santa Rita-Sant'Andrea e Sant'Antonio, area Castello- Piazza Martiri- Barriera Albertina, per i quali sono stati realizzati micro-modelli di traffico dinamici al fine di operare un confronto tra lo scenario attuale e lo scenario di progetto.

Per analizzare le conseguenze sul traffico locale, sono stati infatti elaborate le attuali domande di mobilità, l'offerta di trasporto nelle tre aree considerate, e ricostruito il livello di congestione dei tratti critici, con riferimento alle nuove sistemazioni viabilistiche previste dal PGTU.

L'applicazione del modello ha infatti consentito di replicare nell'ora di punta il movimento dei singoli veicoli e tracciare le traiettorie spazio-temporali dall'origine dello spostamento alla destinazione, sulla base di modelli di comportamento degli utenti durante la guida.

Dagli esiti delle microsimulazioni, emerge a valle delle ipotesi progettuali del PGTU, una variazione dei diversi indicatori (flussi veicolari, densità veicolare, lunghezza coda, tempo di viaggio), che tendono verso un sostanziale miglioramento.

In termini di emissioni di inquinanti, è stato quantificato un abbattimento in percentuale dei principali parametri emissivi:

Comparto	CO2	NOx	PM	VOC
Ospedale	- 10%	-14%	- 7%	- 27%
Castello	- 12 %	- 15%	-12%	- 21%
Santa Rita	- 12 %	- 14%	- 6,6 %	- 25%

Da un confronto dei dati riportati nelle tabelle 20-21-22 trascritte negli elaborati ambientali (le stesse richiamate da Arpa), risulta un miglioramento delle performance trasportistiche limitatamente ai 3 comparti studiati, ove infatti le emissioni diminuiscono in proporzione alla diminuzione delle percorrenze, e del flusso veicolare.

Questo risultato, valutato al netto delle progettualità descritte nel PGTU, indica sicuramente un'incidenza positiva sull'attuale qualità dell'aria a livello di microscala, tuttavia non si ritiene di enfatizzare il risultato ottenuto dai micro-modelli, assumendoli come rappresentativi dell'intera area comunale, in assenza di una simulazione di completamento che riguardi l'interezza del territorio.

A tale proposito si richiama che nel Parere di Compatibilità Ambientale del PUMS, era stata evidenziata la necessità di svolgere *“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”*.

Orbene, poiché come ampiamente affermato nel documento preliminare, il PGTU *“...si muove in assoluta coerenza con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile approvato rappresentandone un primo step di definizione più di dettaglio delle azioni in esso contenute per l'orizzonte temporale del breve periodo...”*, pare opportuno dare seguito alla prescrizione sopra indicata, provvedendo ad elaborare un quadro d'insieme delle riduzioni emissive che tenga conto di tutte le azioni e di tutti gli scenari di piano.

La scelta di limitare le analisi modellistiche solo a 3 comparti, e senza tener conto di altri fattori che contribuiscono alla riduzione delle emissioni (parco auto e andamento tendenziale del settore trasporti), non significa necessariamente che la problematica non sia stata considerata o sottovalutata, ma, come evidenziato da Arpa, potrebbe avere fornito dei risultati non corretti, pur potendo ragionevolmente affermare che le riduzioni delle percorrenze in generale, unitamente ad un possibile rinnovo del parco auto, determinano per lo scenario di Piano, una previsione di riduzione delle emissioni.

Si può infatti ragionevolmente presumere che la serie di interventi previsti dal PGTU, potranno mitigare gli effetti ambientali indotti da eventuali potenziali incrementi di traffico dovuti alla crescita della popolazione insediativa prevedibile, e indurre sotto il profilo qualitativo, una complessiva riduzione delle emissioni in atmosfera.

La valorizzazione e lo sviluppo della mobilità ciclabile, che punta a disincentivare gli spostamenti interni effettuati tramite mezzi motorizzati, risulta essere una soluzione concreta verso l'obiettivo di riduzione delle emissioni in atmosfera.

Anche gli interventi di riqualificazione del Trasporto Pubblico Locale, con l'inserimento del BRT, possono tradursi in nuovi comportamenti destinati a non utilizzare il mezzo privato (e quindi contribuire a ridurre congestione, emissioni acustiche ed atmosferiche).

In relazione agli aspetti legati all'inquinamento da rumore, dal documento appare implicitamente confermato quanto già indicato nel PUMS, in termini di miglioramento indotto sul clima acustico dall'insieme degli interventi previsti: ciò tuttavia non è supportato da nessuna specifica analisi in tal senso.

Come già valutato nel precedente parere di compatibilità ambientale del PUMS, il potenziale maggiore ricorso alla mobilità ciclopedonale, la riduzione dei flussi e delle velocità del traffico, la riqualificazione di intersezioni semaforizzate, concorrono al contenimento dei livelli sonori e alla riduzione della popolazione esposta: tuttavia, nel presupposto che il PGTU costituisce fase di attuazione e di dettaglio delle azioni contenute nel PUMS, sarebbe stato opportuno fornire una stima della riduzione del livello di esposizione al rumore.

Del resto l'intento della VAS è di verificare almeno, tramite il confronto tra gli scenari, se il piano aumenta o diminuisce le emissioni acustiche in coerenza o meno con gli obiettivi di sostenibilità. A riscontro di quanto osservato da Arpa, occorre qui evidenziare che il calcolo della popolazione esposta ai diversi livelli di rumore è un compito che spetta alla mappatura acustica strategica, mentre garantire il rispetto dei limiti spetta al relativo Piano d'Azione: a tale proposito si dà nota che a novembre 2022 è stata avviata, per fasi, la mappatura acustica delle infrastrutture stradali, ancora in itinere, nell'ambito della quale si raccoglieranno i dati necessari alla elaborazione della popolazione esposta.

Relativamente a quanto richiamato da Arpa in merito alla definizione dei limiti acustici delle strade di tipo E "*Urbana di quartiere*" e di tipo F "*Locale*", così come previsto dal DPR 142/2004, si riferisce che in fase di predisposizione ed approvazione del Piano di Classificazione Acustica del Comune di Novara, sottoposto al parere di Arpa, tali categorie di strade non sono state oggetto di fasciatura di pertinenza stradale, per cui sono stati assunti i limiti previsti dalla zonizzazione acustica.

Nel complesso una lettura combinata delle informazioni ambientali attinenti i due piani (PUMS E PGTU), con tutte le cautele del caso, offre comunque una indicazione che si interpreta positivamente: poichè le informazioni di contesto e previsionali fornite nella VAS del PUMS, possono essere assunte per analogia nel presente piano, si ritiene di confermare la stima fornita dal modello di simulazione allora proposto, che aveva evidenziato 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.

La diminuzione non appare molto significativa, per tale ragione, le future fasi di progettazione ed attuazione saranno fondamentali proprio per garantire che localmente non vi sia un aumento della popolazione esposta ad eccessivi livelli acustici e per conservare la qualità acustica dell'ambiente laddove non si evidenzino criticità.

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

Per quanto riguarda l'uso del suolo, la principale criticità è da ricondursi al potenziale consumo derivante dalla realizzazione degli interventi citati nella documentazione di piano: non essendo questi ancora ben definiti e dettagliati sotto il profilo progettuale, su tale tema è possibile ipotizzare delle interferenze, non quantificabili in tale sede d'esame, per quella parte di progetti che saranno realizzati su terreni liberi, atteso che la maggior parte delle previsioni infrastrutturali sarà realizzata su aree idonee e già urbanizzate.

Analisi di maggiore dettaglio dovranno essere proposte, nelle successive fasi di progettazione esecutiva, individuando le opportune misure di mitigazione e compensazione, che tengano conto anche degli aspetti paesaggistici, laddove si evidenzino un impatto per tale componente.

Pare opportuno dare atto che la procedura di VAS, è destinata a valutare il complesso delle previsioni di piano e, quindi, la tendenza generale del piano a muoversi nella direzione della compatibilità ambientale e dello sviluppo sostenibile.

La verifica é stata pertanto, effettuata, con riferimento alle azioni e agli interventi previsti nel PGTU, con il livello di dettaglio ritenuto adeguato con il contesto e con gli scopi di tale fase procedurale.

Peraltro, nella fattispecie, le scelte e le azioni sono state analizzate puntando a fare emergere il proseguo concreto delle azioni previste dal PUMS, di cui ne è stata definita la compatibilità ambientale.

In merito ai Criteri Ambientali Minimi – Decreto 23/06/2022 richiamati da ARPA, pur condividendo che l'indicazione di tali criteri poteva supportare ulteriormente la valutazione del piano sotto il profilo ambientale, non si ritiene tuttavia che l'elaborazione della Relazione CAM in tale sede non sia dirimente, non potendosi comunque sottrarre all'applicazione di tale norma in sede di elaborazione ed aggiudicazione delle gare d'appalto.

Tutto ciò premesso:

- **richiamati** i contributi pervenuti, come sopra riportato;
- **dato atto** che non è pervenuto riscontro da parte della Provincia di Novara, Soprintendenza e Comuni contermini;
- **visti** i contenuti del Piano Generale del Traffico Urbano, i cui obiettivi producono effetti positivi che vanno nella direzione indicata dai criteri di sostenibilità ambientale, già discussi ed avvalorati nella precedente procedura di VAS del PUMS;
- **considerato** che le progettualità elaborate forniscono nel complesso un bilancio positivo in merito agli obiettivi proposti di sostenibilità ambientale, in quanto la loro effettiva realizzazione concorre al miglioramento del quadro emissivo inquinante;
- **rilevato** che dall'attuazione del PGTU, possono derivare anche potenziali criticità, connesse al consumo di suolo, e al paesaggio, e che tali criticità potranno tuttavia essere approfondite nelle successive elaborazioni esecutive;
- **ritenuto** sulla base dei contenuti del rapporto preliminare e delle risultanze della propria istruttoria, che gli impatti potenziali attribuibili al PGTU sono considerati ammissibili;
- **valutato** in definitiva, che il PGTU in oggetto non richiede una ulteriore valutazione, poiché i possibili impatti sono risultati poco significativi, e controllabili attraverso successive rilevazioni, da svolgersi sia nelle fasi di monitoraggio inerenti l'originario PUMS (di cui è stato affermato essere piano attuativo nel breve-medio periodo), sia in sede di Piani Particolareggiati del Traffico Urbano facenti parte della formazione del PUT;

l'Autorità Competente

per i motivi sopra espressi stabilisce di escludere il PGTU della città di Novara dalla successiva fase di valutazione 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) Aspetti acustici

Si conferma quanto già indicato nel precedente provvedimento di Compatibilità Ambientale del PUMS, relativamente alla necessità di svolgere le valutazioni sul clima acustico nelle fasi esecutive dei singoli interventi, coordinandosi con l'Ufficio Ambiente, che fornirà gli esiti delle mappature acustiche nel frattempo elaborate, ciò al fine di ottimizzare gli interventi e le azioni sulla mobilità necessari al contenimento dei livelli sonori e alla riduzione della popolazione esposta.

Si tenga pertanto in considerazione che ad oggi sono state indagate n. 5 infrastrutture stradali tra cui Viale Roma, Corso Torino, Viale Europa, Corso Risorgimento e Viale Giulio Cesare.

2) Atmosfera

Nelle successive fasi di elaborazione del PGTU, in coerenza, ovvero in attuazione e a proseguimento di quanto già indicato nel precedente provvedimento di Compatibilità Ambientale del PUMS, dovrà essere elaborata un'analisi modellistica da cui si evinca un quadro d'insieme delle riduzioni emissive che tenga conto degli effetti sinergici legati alle diverse azioni e ai diversi scenari di Piano, e cioè a livello complessivo su scala comunale, tenendo in considerazione anche gli aggravii sul traffico determinati dall'attuazione delle previsioni di PRG (es. le aree logistiche, nuovi insediamenti commerciali/residenziali), l'evoluzione del parco auto e l'andamento tendenziale del settore trasporti (scenari CLE o Current Legislation).

Gli esiti della simulazione dovranno essere supportati da adeguata documentazione metodologica, esplicitando il passaggio dal numero di veicoli equivalenti all'emissione effettiva, riportando il software modellistico utilizzato, i fattori di emissione applicati, i km di percorrenza associati alle diverse categorie veicolari e tutti i parametri necessari per un modello di stima delle emissioni, ed evidenziando l'utilizzo di un modello CTM (Chemical Transport Model) in grado di riprodurre a chimica e il trasporto degli inquinanti..

Infine, le emissioni di CO₂, NO_x, PM e VOC devono essere espresse con le corrette unità di misura indicando il riferimento temporale (es. grammi/ora, chilogrammi/giorno, tonnellate/anno...), evitando altresì le espressioni “ grammi/km” non avendo queste alcuna attinenza con le concentrazioni degli inquinanti misurate nell'ambito del monitoraggio della qualità dell'aria che sono espresse espresse in microgrammi/metro cubo, o comunque in peso su unità di volume.

Gli esiti dell'analisi dovranno essere trasmessi all'Ufficio Ambiente/Autorità Competente.

3) Consumo di suolo - compensazioni ambientali

Analogamente agli altri temi, si conferma quanto già indicato nel precedente provvedimento di Compatibilità Ambientale del PUMS, relativamente alla necessità di individuare, nelle singole progettazioni, adeguate misure di mitigazione e compensazione.

4) Aspetti sanitari

Nella progettazione esecutiva, adottare soluzioni e interventi agevoli e sicuri con particolare attenzione ai soggetti più fragili

Prevedere, laddove possibile, l'inserimento di elementi verdi lungo i percorsi ciclo-pedonali, in ogni caso la progettazione del verde prevista nell'ambito delle singole opere, dovrà garantire in modo efficace il controllo degli agenti climatici, contribuire al benessere e al comfort visivo degli utenti, evitando altresì l'utilizzo di essenze allergeniche.

5) Corsi d'acqua

Si richiamano nel merito le interferenze con i corsi d'acqua indicate da Est Sesia, di cui tenere conto nelle successive fasi di progettazione, e di cui alcune si presume già attenzionate trattandosi di opere già approvate e/o in corso di realizzazione :

- Progetto strada Ciocchè – prevista rotatoria in prossimità della roggia Mora
- PEC area ex-Molino Tacchini – previsto accesso all'area da Via Leonardo da Vinci con attraversamento sopra lo scaricatore del cavo Berra - tratto tombinato già in concessione al Comune di Novara

- Lavori di sistemazione della Via Fauser e del comparto DSV Sant'Agabio – prevista rotatoria sulla Fontana Bini ceduta ad Acqua Novara VCO per la gestione della fognatura
- nuovo assetto viabilistico all'uscita del cavalcavia San Martino R2/R3 – prevista rotatoria in corrispondenza dell'attraversamento del Cavo Dassi alla Via Cavalcavia di San Martino (tratto tombinato già in concessione al Comune di Novara)
- rotatoria di progetto all'intersezione di Via XXV Aprile e Via San Giulio - prevista rotatoria in corrispondenza dell'attraversamento della roggia di Olengo alla Via XXV Aprile (tratto tombinato già in concessione al Comune di Novara)
- rotatoria di progetto all'intersezione tra corso Risorgimento, Via Oxilia e Via Pernati – prevista rotatoria in corrispondenza dell'attraversamento della roggia di Olengo al Corso Risorgimento (tratto tombinato non regolamentato da concessione)
- rotatoria di progetto all'intersezione tra corso Risorgimento, Viale Dante – prevista rotatoria in corrispondenza dell'attraversamento dello scaricatore del cavo Berra al Viale Dante (tratto tombinato non regolamentato da concessione)

Nei tratti di tombinatura non ancora regolamentati da alcun atto, prima dell'inizio dei lavori dovrà essere presentata ad Est Sesia, apposita domanda di concessione per interferenza e scarico mediante compilazione del modulo disponibile sul sito web di Est Sesia, allegando la documentazione di progetto con elementi di dettaglio dei singoli attraversamenti.

Il presente provvedimento di esclusione dalla VAS 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