

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.**

Il/La Sottoscritto/a **STEFANO BROVELLI**

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato**

PROGETTO DEFINITIVO DEL NODO FERROVIARIO DI NOVARA: 1^FASE PRG DI NOVARA BOSCHETTO. (CUP J11H0200013001)

Progetto definitivo Nodo ferroviario di Novara: **I fase del PRG di Novara Boschetto**

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)**
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)**
- Altro (specificare) _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Atmosfera**
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni**
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica**
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (specificare) _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

1. OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Nell'ambito del progetto generale sopra indicato le osservazioni qui di seguito riportate vertono sulla parte di progetto di diretto interesse e immediato impatto sulle proprietà dell'abitato di San Rocco nell' Ambito HUPAC (pag. 6 di 48 del documento NMOY 00D16 RGTS00003001A).

Posto che :

- **Il percorso della viabilità** in ingresso e uscita da HUCKEPACH descritto a pagina 9 di 48 del documento NMOY 00D16 RGTS00003001A non trovano alcun riscontro nello strumento urbanistico generale del Comune di Novara e quindi **non risultano conformi al PRG vigente**
- l'area interessata dalla viabilità in progetto insiste sull'Ambito Tematico T7 **destinato** a polo territoriale attrezzato per lo **sport e verde pubblico**, ancorché mai realizzato. Tale destinazione è da far risalire al progetto TAV anche come risarcimento e compensazione della deturpazione ambientale che il quartiere S.Rocco aveva subito dal progetto TAV medesimo
- le **opere** in progetto riguardanti la **viabilità** avranno una **distanza media dalle abitazioni** presenti nel quartiere San Rocco, in particolare nelle vie: Guerrazzi, Tazzoli, Visconti Venosta, Marco Minghetti, Via Gioberti e via Rattazzi **inferiore a 70 metri**
- Il percorso della viabilità in uscita da HUCKEPACH si immette a raso in Via Mario Ge' mantenuta a senso unico per ridurre i veicoli in transito sulla quale insiste una pista ciclabile e pedonale, utilizzata storicamente come direttrice in uscita dal quartiere residenziale di San Rocco in direzione Nord
- dalla valutazione dell'intero progetto **non risultano** presenti **valutazioni** in merito all'impatto ambientale dovute ad **inquinamento chimico e acustico** generate dal traffico veicolare in ingresso ed in uscita e dall'incremento del traffico ferroviario

Visto:

- il **posizionamento** della zona residenziale nella quale è inserito tale progetto (in cui si trova anche l'abitazione principale dello scrivente)
- la tipologia e l'**intensità** del flusso di **traffico** previsto
- lo **stravolgimento dell'area** su cui il progetto andrà ad insistere rispetto alla destinazione attuale di Polo sportivo e verde pubblico

Ritengo

- imprescindibile una accurata valutazione delle ricadute del progetto sull'ambiente, sulla salute pubblica, sulla qualità della vita e sul deprezzamento degli immobili dell'area residenziale immediatamente adiacente, al fine di una progettazione volta a minimizzare gli impatti, mitigare gli effetti e compensare le conseguenze;
- doveroso, inoltre, **considerare soluzioni progettuali alternative facilmente percorribili stante l'attuale assetto viario limitando così al massimo le conseguenze** i cui dettagli specifici vengono illustrati in al punto 6 di questo allegato.

2. Indicazione della posizione rispetto al progetto

Stato attuale generale



Immagini ©2021 Maxar Technologies, Dati cartografici ©2021 50 m

Viabilità In Progetto



Dalle immagini si evince come l'opera viaria costituirebbe un ulteriore accerchiamento della zona residenziale di san Rocco (vedasi abitazioni delimitate dalla linea gialla) con conseguente peggioramento della qualità ambientale in una zona già fortemente compromessa da opere precedenti e dalla disattesa realizzazione delle opere di mitigazione concordate a seguito della realizzazione della linea TAV.

3. Previsioni di traffico

Come dichiarato in sede progettuale all'interno del documento **NMOY00D16RGTS0003001A** - *STUDIO DI TRASPORTO Analisi di traffico per la verifica degli impatti degli interventi stradali progettati* - la stima della domanda veicolare è basata sul numero giornaliero di convogli ferroviari in partenza e in arrivo gestiti dal polo intermodale, pari a 21 treni, di cui:

- 11 treni in arrivo nella fascia 4.00-15.30, di cui ~70% compreso nella fascia oraria 4.00-9.00 ed equivalenti a 330 TIR in uscita;
- 10 treni in partenza nella fascia oraria 15.30-4.00, di cui ~70% compreso nella fascia oraria 15.30-22.30, ed equivalenti a 300 TIR in ingresso.

Appare evidente da queste stime di traffico che il flusso sarà distribuito all'interno delle 24 ore giornaliere senza interruzioni di continuità con conseguenti impatti per i residenti nella zona ambito del progetto.

Inoltre, le stime oggetto del presente progetto non danno evidenza di quali siano le proiezioni nel lungo termine, c'è da aspettarsi dunque che queste siano solo stime conservative.

4. Inquinamento acustico

Dalla valutazione di tali flussi è facilmente intuibile l'impatto della pressione acustica continua che andrebbe a sommarsi a quella già esistente generata dalla linea TAV, della direttrice Via Pavese-Biancalani, dall'Autostrada A4, dal traffico ferroviario delle Ferrovie Nord e il flusso di treni che unisce la stazione di Novara con il centro funzionale "Novara Boschetto".

Nella documentazione progettuale non è presente alcuno studio sugli attuali livelli di impatto acustico basato su misurazioni reali nell'arco delle 24 ore per un periodo di tempo sufficiente ad una corretta valutazione nella zona ambito del progetto HUPAC né tanto meno una proiezione nel lungo periodo basato sulle stime incrementali di traffico.

Dalla documentazione disponibile non risultano previste nella zona HUPAC opere di mitigazione acustica mediante barriere fonoassorbenti.

5. Inquinamento chimico-fisico

Oltre alle considerazioni in merito all'inquinamento acustico è fondamentale integrare in fase progettuale considerazioni circa l'inquinamento chimico fisico derivante dal transito degli automezzi pesanti e la relativa emissione in atmosfera di PM 10, PM2,5 NOX, SOX, Pb, CO, IPA e idrocarburi incombusti e sul loro effetto nei confronti della qualità di vita delle zone residenziali adiacenti all'opera. Come per l'inquinamento acustico, è necessario che la documentazione progettuale riporti uno studio sugli attuali livelli di impatto qualità dell'aria basato su misurazioni reali nell'arco delle 24 ore per un periodo di tempo sufficiente ad una corretta valutazione nella zona ambito del progetto HUPAC né tanto meno una proiezione nel lungo periodo basato sulle stime incrementali di traffico.

6. Soluzioni alternative del progetto attuale

Alla luce di quanto sopra esposto, risulta incomprensibile la decisione di progettare per l'area HUPAC una via di transito di mezzi pesanti di una tale entità e continuità di traffico a pochi metri da una zona residenziale intensamente abitata e che, in fase di progetto, non siano state prese minimamente in considerazione le ricadute ambientali e quelle sulla salute degli abitanti.

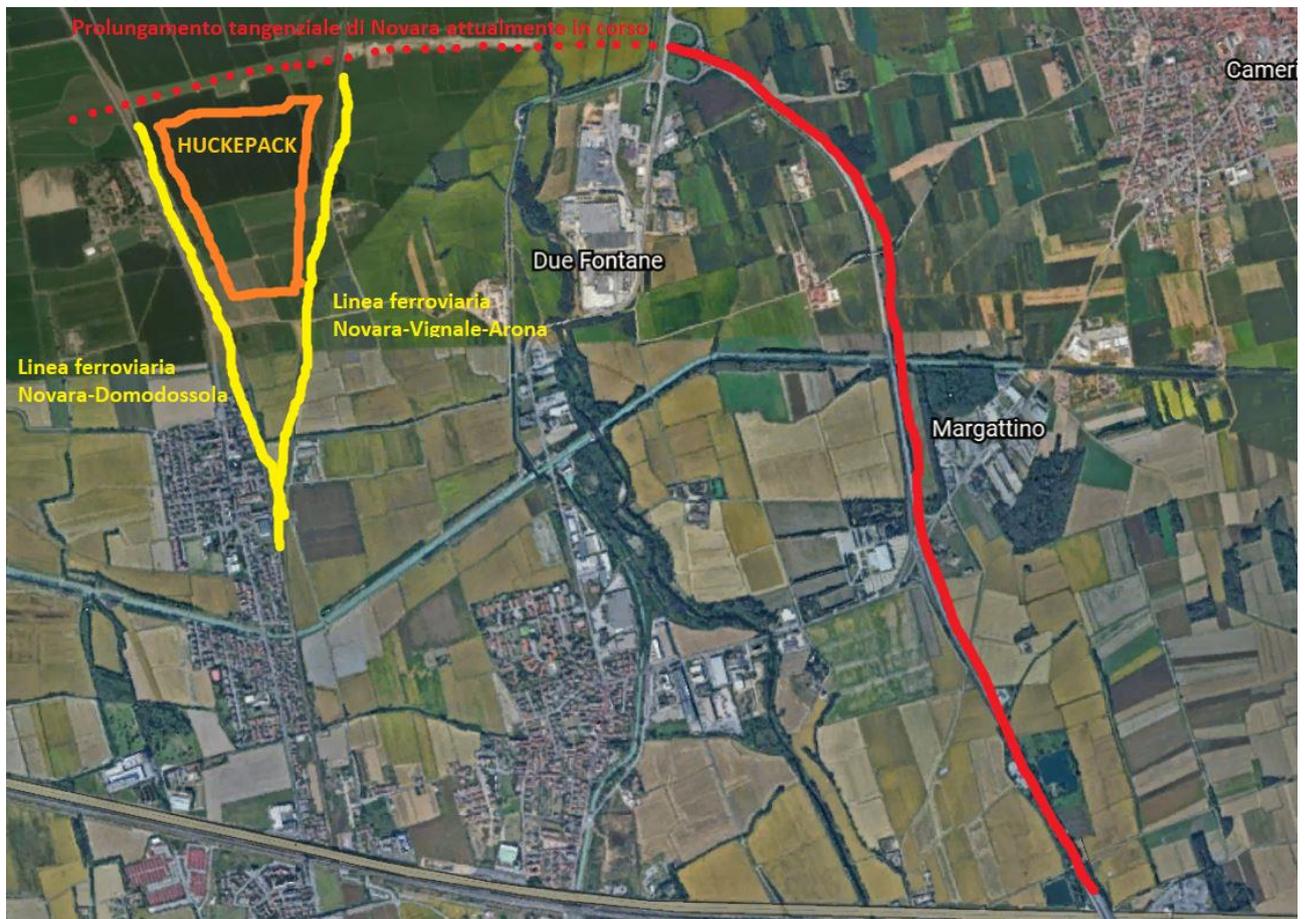
L'attuale scelta progettuale prevede di portare inutilmente il traffico pesante in prossimità del Quartiere San Rocco, quartiere storicamente a vocazione residenziale, senza aver preso in considerazione soluzioni alternative e meno impattanti per la realizzazione del nodo HUPAC.

Di seguito vengono indicate due proposte alternative che hanno l'obiettivo di ridurre le criticità esposte.

PROPOSTA ALTERNATIVA A

La proposta di seguito indicata ha l'obiettivo di evitare l'ingresso dei mezzi di trasporto pesanti nel centro abitato di San Rocco e nella città di Novara e di realizzare il nuovo HUCKEPACK nella frazione di Vignale (Novara), zona periferica rispetto al centro abitato di Novara, e in prossimità dell'intersezione fra le linee ferroviarie Novara-Domodossola e Novara-Vignale-Arona, linee fra l'altro destinate al traffico dei treni merci previsto dal seguente progetto.

La zona è facilmente raggiungibile dall'uscita Novara Est dell'autostrada A4 e tramite la tangenziale di Novara può essere facilmente raggiungere la zona evidenziata in arancione nell'immagine seguente dove potrebbe essere realizzato il nuovo centro HUCKERPACK.



Analoga evidenza è visibile dal documento di progetto **NM0Y00D22RHIM0003001B - SCREENING DI VinCA Relazione descrittiva** dal quale si evince chiaramente l'area proposta per il nuovo HUCKEPACK.

	NODO DI NOVARA 1^FASE PRG DI NOVARA BOSCHETTO					
	SCREENING DI VINCA RELAZIONE DESCRITTIVA	PROGETTO NM0Y	LOTTO 00	CODIFICA D 22 RG	DOCUMENTO IM 00 03 001	REV. B

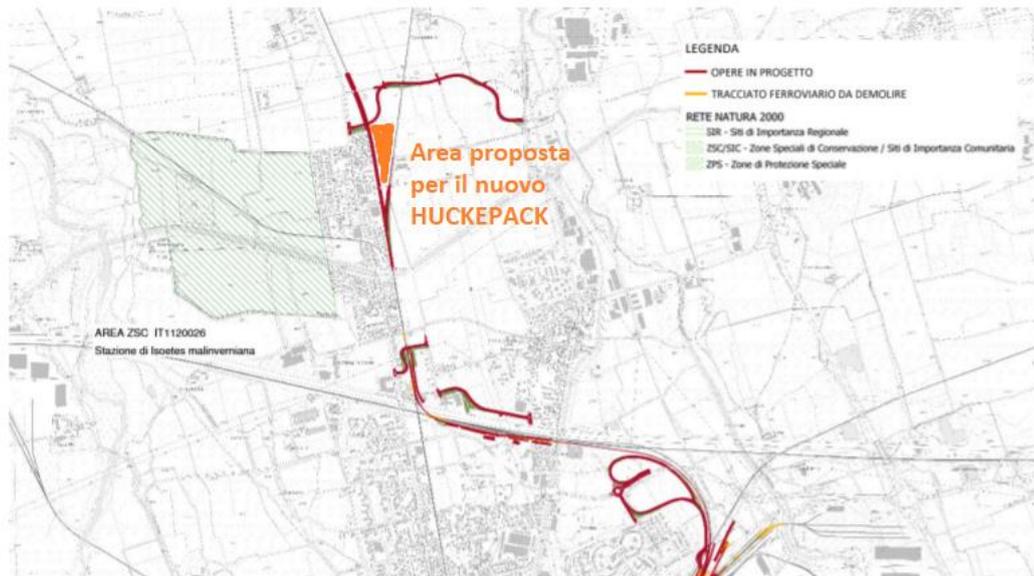


FIGURA 2

LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO IN RELAZIONE AL PERIMETRO DEL SICZSC IN ESAME

*Immagine tratta da documento di progetto NM0Y00D22RHIM0003001B
SCREENING DI VinCA Relazione descrittiva*

Tale soluzione ha degli **evidenti vantaggi**, quali per esempio:

- a) le **strade di accesso** all'HUCKEPACK proposto nella zona di Vignale sono **già tutte esistenti** e consentono una facile raggiungibilità dall'uscita dell'Autostrada A4 (Novara Est) seguendo la SS703 - tangenziale di Novara in direzione Nord
- b) le strade di accesso all'HUCKEPACK proposto hanno dimensioni importanti, **due corsie di percorrenza più una di emergenza per ogni senso di marcia (SS703 - tangenziale di Novara)**, in grado di smaltire il traffico pesante senza attraversamento del centro abitato della città di Novara e/o quartiere San Rocco
- c) l'attuale prolungamento della SS703-Tangenziale di Novara, i cui lavori sono in corso, consentono l'accesso alla zona suggerita per il nuovo HUCKEPACK senza ulteriori investimenti sulla viabilità
- d) l'HUCKEPACK si collocherebbe esattamente nella zona di intersezione delle due linee ferroviarie (Novara-Domodossola e Novara-Vignale-Arona) maggiormente interessate al progetto **senza dover portare il flusso ferroviario per lo scarico e carico dei veicoli all'interno della città di Novara**

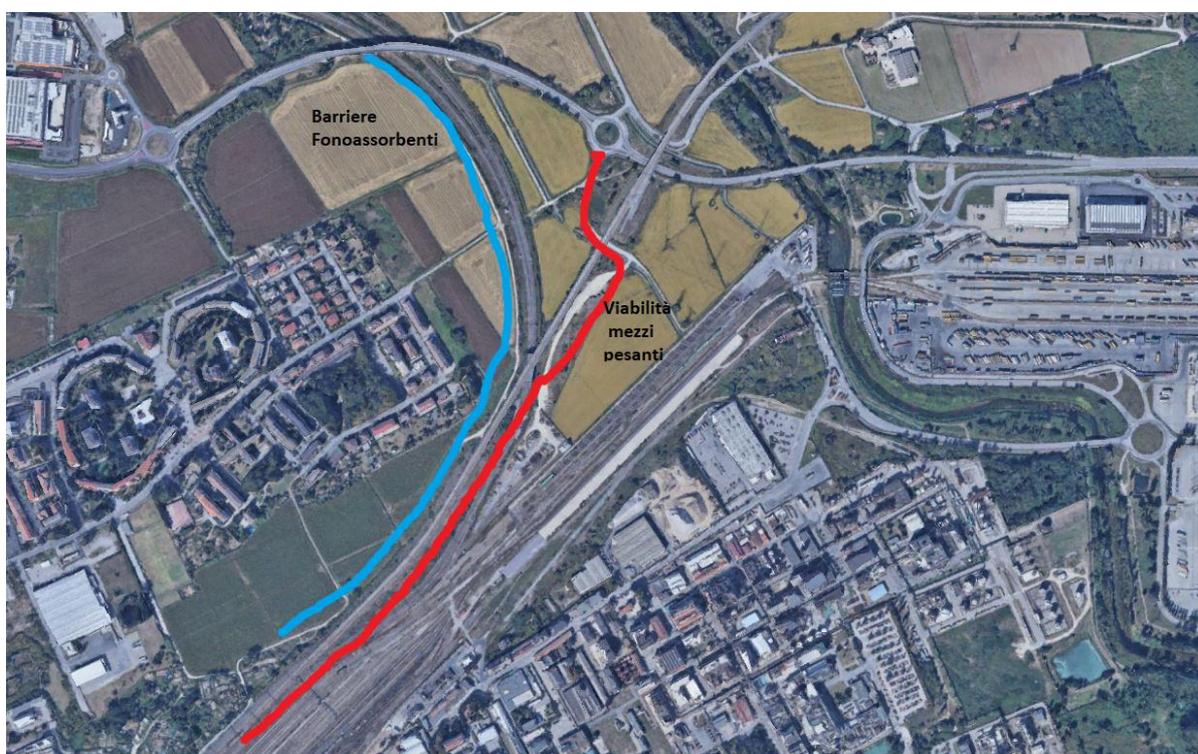
e) **Riduzione del numero delle opere civili non più necessarie** riferiti agli interventi riportati nel documento PROGETTO della CANTIERIZZAZIONE, Relazione di cantierizzazione - NM0Y00D11RGCA0000001A con un **evidente riduzione dei costi progettuali** così classificati:

- NV01 - Nuova viabilità principale per soppressione del PL su via delle Rosette - L=380m;
- NV03 - Nuova viabilità di ricucitura tra corso della Vittoria e via delle Rosette per l'interruzione di via delle Rosette nel tratto di sotto-attraversamento dell'A4 e della linea AV- L=658m;
- NV04 - Nuova viabilità terminale per autostrada viaggiante - L=3960m;
- NV04 - Nuova viabilità terminale per autostrada viaggiante - Parcheggio 75 stalli per TIR - 3200mq;
- NV05 - Nuova viabilità di accesso area tecnica presso lo scalo – L=290m.
- GA01 – Nuova galleria artificiale ferroviaria a doppia canna per sottopassare

PROPOSTA ALTERNATIVA B

La seguente proposta, posta in alternativa alla precedente se non accolta, ha l'obiettivo di evitare l'ingresso dei mezzi di trasporto pesanti nel centro abitato di San Rocco e suggerisce di realizzare il percorso di accesso dei mezzi pesanti in una zona "agricola" più lontana dal centro abitato, in particolare:

1. il percorso di accesso all' HUCKEPACH prevede un interessamento delle sole aree agricole come evidenziato in **rosso** nell'immagine seguente
2. prevede l'installazione di barriere acustiche per la riduzione del rumore provocato dall'incremento dei mezzi ferroviari (21 convogli e 660 TIR aggiuntivi al giorno) evidenziato in **blu** a protezione delle abitazioni che si trovano affacciate ai binari utilizzati per l'ingresso e uscita dall'HUCKEPACH
3. prevede la piantumazione a ridosso dell'area interessata volta a ridurre i rumori acustici e l'impatto sulla qualità dell'aria



Confido nella presa in esame di queste proposte volte alla mitigazione ambientale e nel caso alla compensazione dovuta ai disagi e al depauperamento del patrimonio edilizio a cui saranno assoggettate tutte le abitazioni adiacenti all'opera in questione.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Luogo e data Novara, 18/12/2021

Il/La dichiarante

Stefano Ing. Brovelli

