

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 di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Il/La Sottoscritto/a GRWA SERGIO
in qualità di PROPRIETARIO

PRESENTA

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

_____ 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)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Beni culturali e paesaggio

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

_____ si veda documento allegato _____

La Sottoscritta 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
- Allegato 3 – allegato con osservazioni

Luogo e data 15-12-2021
(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

Sergio Grwa
(Firma)

Osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)

Progetto definitivo Nodo ferroviario di Novara. I fase del PRG di Novara Boschetto

1. OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Nell'ambito del progetto generale sopradescritto le osservazioni qui di seguito espresse vertono principalmente sulla parte di progetto di diretto interesse e immediato impatto come individuabile dalla posizione della nostra proprietà rispetto alle opere in questione previste nell' Ambito HUPAC (pagina 6 di 48 del documento NMOY 00D16 RGTS00003001A).

Posto che :

- Il progetto prevede che la viabilità in uscita da HUCKEPACH, descritto a pagina 9 di 48 del documento NMOY 00D16 RGTS00003001A, si immetta a raso in Via Mario Ge mediante una curva a 90° dopo aver costeggiato a breve distanza e per lungo tratto la zona residenziale e le abitazioni di Via Gioberti e Via Guerrazzi;
- le opere in progetto riguardanti la viabilità non trovano alcun riscontro nello strumento urbanistico generale del Comune di Novara e quindi risultano non 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;
- la Via Mario Ge, a corsia singola e senso unico di marcia costeggiata da una pista ciclabile e pedonale, è una via di collegamento tra il quartiere S.Rocco e la viabilità principale tramite la rotonda Pavesi e via Biancalani e come tale idonea solo a un traffico limitato
- Che le valutazioni contenute nel progetto sono limitate alle conseguenze delle emissioni acustiche e vibrazionali dovute al passaggio del materiale rotabile mentre il progetto è totalmente privo di valutazioni in merito all'impatto ambientale dovute ad inquinamento chimico-fisico generate dal traffico veicolare in ingresso ed in uscita .

Visto:

- la tipologia residenziale della zona nella quale è inserita la proprietà dello scrivente
- la tipologia e l'intensità del flusso di traffico previsto nel progetto
- lo stravolgimento dell'area su cui il progetto andrà ad insistere rispetto alla destinazione attuale di Polo sportivo e verde pubblico

riteniamo:

- imprescindibile una accurata valutazione delle ricadute del progetto sull'ambiente , sulla salute pubblica , sulla qualità della vita nonché sul deprezzamento degli immobili dell'area residenziale

immediatamente adiacente al fine di una progettazione attenta a minimizzare gli impatti, mitigare gli effetti e compensare dalle 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.

La zona interessata è situata in prossimità del cosiddetto approccio SUD dell'asse viario Figura 4 foglio 9 di 48 (Studio di trasporto : Analisi del traffico per la verifica degli impatti degli interventi stradali progettati, documento NMYO 00D16 RGTS00003001A.

Il confine della proprietà ed il corpo di fabbrica distano pochi metri dalla strada in progetto
La disposizione delle zone notte si affacciano sull'opera in 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 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, i volumi di traffico giornalieri sono stimati in 11 treni in uscita e 10 treni in ingresso che si traducono in 330 TIR in uscita e 300 in ingresso.

Attualmente l'asse viario NORD in progetto è destinato ai TIR in fase di carico mentre l'asse SUD, di nostro interesse, è destinato al traffico generato dai treni in arrivo .

Considerando unicamente il traffico sull'asse SUD, è previsto un transito di 330 TIR al giorno concentrati in una fascia oraria che va dalle 4.00 alle 9.00 AM con una media di 66 TIR/ora quindi un passaggio continuo di 1 TIR al minuto nei periodi di punta che si tradurrà inevitabilmente in una situazione di coda con TIR fermi a motore acceso in prossimità della zona residenziale nell'attesa di immettersi nella rotonda di Via Pavesi.

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 Pavesi-Biancalani e dall'Autostrada A4 retrostante.

Si fa ulteriormente presente che le opere di mitigazione ambientale previste all'epoca della costruzione della TAV non sono mai state realizzate .

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

5. Inquinamento chimico-fisico

Alle considerazioni in merito all'inquinamento acustico riteniamo sia necessario 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 noto, la distribuzione delle particelle inquinanti segue normalmente un andamento di tipo gaussiano con un massimo in prossimità del punto di emissione .

La gaussiana tende, all'aumentare della distanza dal punto di emissione ad assumere una forma allargata con aumento della dispersione degli inquinanti in funzione di alcuni parametri come la tipologia e l'altezza della sorgente, le condizioni meteorologiche e la direzione prevalente del vento.

Nel nostro caso il punto di emissione è di tipo lineare , con una bassa altezza di emissione ma distribuito lungo tutto il percorso dei TIR .

Considerando che a pochi metri sussiste una linea quasi continua di abitazioni che fungerebbe da prima barriera, è facile prevedere che l'accumulo delle sostanze inquinanti si concentri in prima

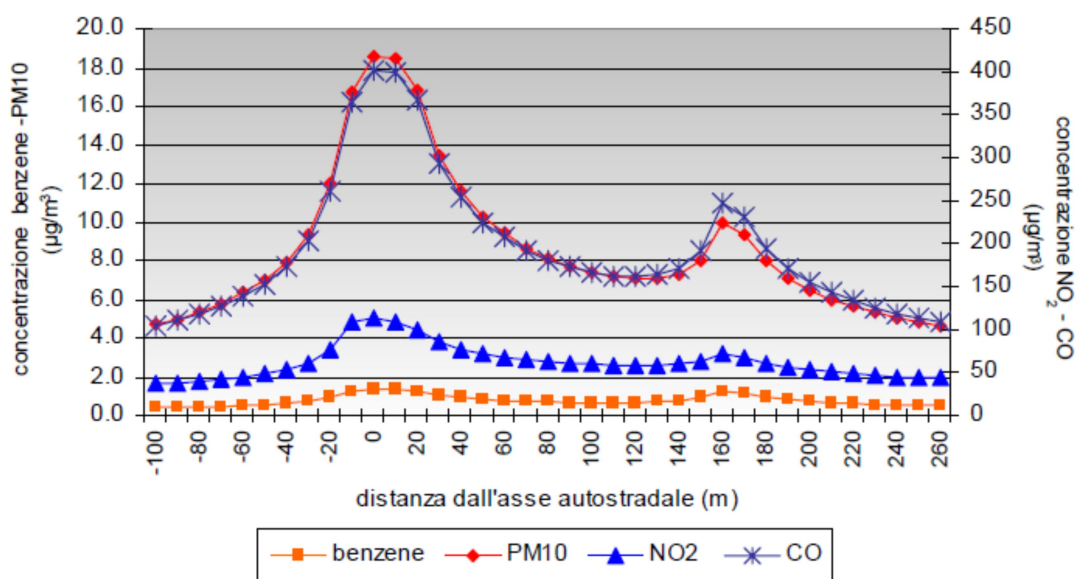
istanza tra la linea di emissione e le abitazioni esistenti soprattutto tenendo conto della scarsa ventilazione dell'area novarese e della conseguente scarsa dispersione degli inquinanti.

Inoltre, considerando il percorso progettato, I Tir in transito, dovranno non solo immettersi in Via Mario Ge ma dopo pochi metri sarebbero costretti ad osservare la precedenza in immissione nella rotonda di Via Mario Pavesi .

E' quindi è facile prevedere la formazione di code in uscita con tir in cosa per decine di metri a ridosso delle abitazioni.

A mero titolo di riferimento si riporta uno studio relativo alla distribuzione degli inquinanti rispetto ad una sorgente di emissione comparabile che evidenzia come la loro concentrazione si mantenga a livelli elevato fino a 100 metri dalla sorgente.

Figura 3-3: andamento delle concentrazioni di benzene, PM10, NO₂ e CO in funzione della distanza dall'asse autostradale: valutazioni effettuate con il modello di dispersione degli inquinanti in atmosfera ADMS-Urban - località Strà comune di Caldiero, periodo 26 marzo – 24 aprile



Nel grafico di Figura 3-3 è riportato l'andamento delle concentrazioni dei principali inquinanti a due metri dal suolo, al variare della distanza dall'asse autostradale. La sezione considerata è quella riportata in Figura 3-4, Figura 3-5, Figura 3-6. Le concentrazioni sono massime in corrispondenza dell'autostrada e tendono a diminuire allontanandosi dall'asse autostradale, per poi aumentare di nuovo in corrispondenza della statale 11. Come si può notare anche dall'analisi delle mappe di concentrazione di Figura 3-4, Figura 3-5 e Figura 3-6 le concentrazioni di inquinanti si mantengono elevate anche alla distanza di 100 metri dall'asse stradale: l'NO₂ supera i 50 µg/m³, il benzene 1 µg/m³. Il contributo del traffico autostradale alla concentrazione in aria degli inquinanti è predominante rispetto a quello dovuto alla statale 11 in particolare se si analizza la distribuzione di NO₂ e PM10 maggiormente legati alla presenza al transito di veicoli pesanti.

6. Conclusioni e istanze

Alla luce di quanto sopra esposto si considera:

- incomprensibile la decisione di progettare una via di transito di mezzi pesanti di una tale entità e continuità di traffico a pochi metri da una zona residenziale intensamente abitata non ricercando soluzioni alternative per altro già ampiamente disponibili come lo sfruttamento delle infrastrutture viarie già realizzate come la rotatoria posta ad est lungo la via Pavese all'altezza dell'incrocio con la prosecuzione della strada Maretti, interrotta dalla gronda ferroviaria AV/AC, che già realizza l'accesso da altro lato all'area ove è operativo il terminale Huckepack, peraltro su aree già di proprietà di RFI. Altresì la predetta rotatoria è accessibile anche per altra viabilità dalla via Biancalani, ed attualmente utilizzata anche dal traffico in ingresso al terminale Huckepack proveniente dalla Autostrada Torino Milano o dalla Tangenziale di Novara, attraversando il ponte sul Terdoppio e sottopassando la linea ferroviaria FNM.(Fig A)

Oppure in subordine, progettare opere facilmente realizzabili e di minor impatto (es. l'accesso NORD a doppio senso di marcia adeguando idoneamente la rotatoria esistente di Via Comazzi) eliminando la viabilità di uscita Sud. (Fig. B)

- inaccettabile l'assenza in fase progettuale di valutazioni sulle ricadute ambientali e sulla salute degli abitanti;

- insostenibile il cambio di destinazione di un'area adibita a verde da precedenti accordi compensativi mai realizzati andando ulteriormente ad aggravare la situazione;

Chiediamo pertanto quanto segue:

-che venga considerata la possibilità di utilizzare le opere viarie e le vie di accesso esistenti

- che venga riconsiderato il percorso della direttrice Sud allontanandolo il più possibile dall'area abitata.

Come evidenziato, per esempio, nella seguente immagine, sarebbe fattibile lo spostamento su un'area che non presenta alcun insediamento residenziale pregresso e già di per sé fortemente caratterizzata da insediamenti commerciali esistenti, ciò conciliando un facile accesso all'opera in progetto e , contemporaneamente, salvaguardando le esigenze degli abitanti.



Fig. A

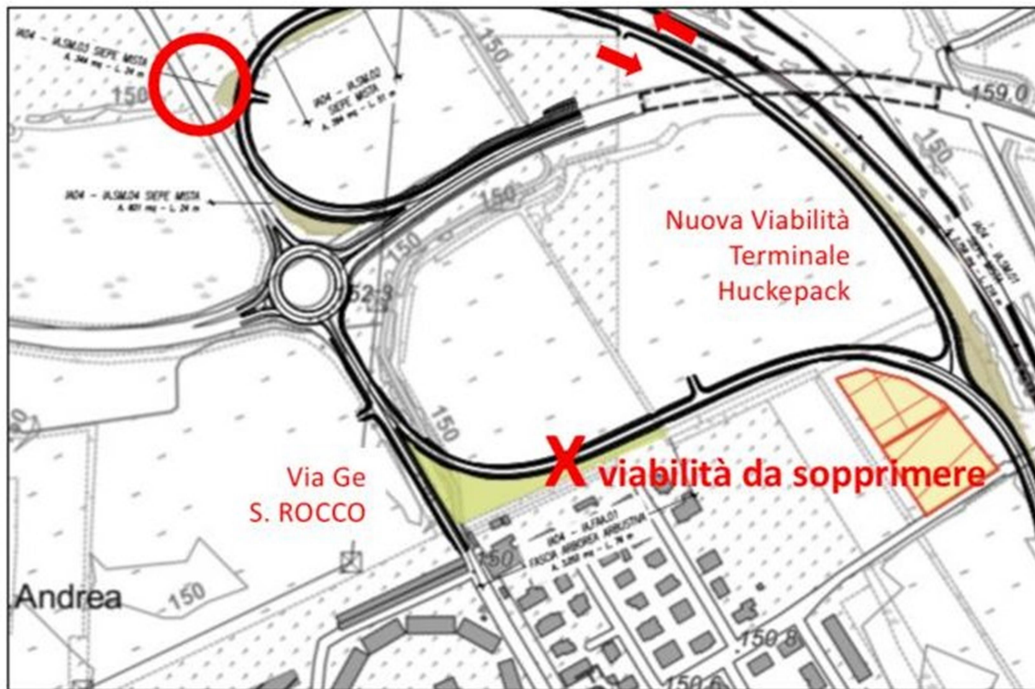


Fig. B

Confidiamo pertanto che dopo vostra attenta valutazione le nostre osservazioni possano essere trasferite e recepite da RFI allo scopo di riprogettare la viabilità considerando l'accesso unicamente tramite la direttrice Nord come illustrato nella figura seguente salvaguardando in questo modo sia le esigenze degli abitanti della zona interessata che le esigenze di facile accesso all'opera.

Confidiamo inoltre che tutte le azioni volte alla mitigazione ambientale e nel caso alla compensazione dovuta ai disagi e alla depauperamento del patrimonio edilizio a cui saremo assoggettati siano ben valutate, riconosciute e poste in opera.

