

Class. 6.3

Pratica 2020.4.43.30

Spettabile
Autorità Competente
Autorità Procedente
per la VAS

COMUNE DI CARONNO PERTUSELLA
PIAZZA ALDO MORO, 1
21042 CARONNO PERTUSELLA (VA)
Email:
comune.caronnopertusella@pec.regione.lombardia.it

e, p.c.

ATS INSUBRIA - SEDE TERRITORIALE DI
VARESE
Email: protocollo@pec.ats-insubria.it

Oggetto: Comune di Caronno Pertusella; verifica di assoggettabilità alla VAS della proposta di PGTU- osservazioni ai contenuti del Rapporto Preliminare.

Premesse

Con Delibera di G.C. n. 136 del 23/10/2018 il Comune di Caronno Pertusella avviava il procedimento per l'attivazione della procedura di aggiornamento del Piano Generale Traffico Urbano e relativo procedimento di valutazione ambientale strategica ai sensi degli artt. 4 della L.r. 12/2005 e smi e contestualmente individuava le Autorità Procedente e Competente per la Valutazione Ambientale Strategica dell'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico, confermate con la determinazione del responsabile urbanistica ed edilizia privata n.232 del 20 aprile 2020.

Il Nuovo Codice della strada (Decreto Legislativo 285/1992 - Art. 36) fa obbligo della redazione del Piano del Traffico Urbano ai Comuni con popolazione residente superiore ai 30000 abitanti o con rilevati problemi di traffico. Il PUT è uno strumento tecnico- amministrativo di breve periodo,

finalizzato al miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e al contenimento dei consumi energetici, 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 (cif. Comunicato del 12/04/1995 emessa da: Ministero dei lavori pubblici Pubblicazione della norma sulla G.U. n. 146 del 24/06/1995).

In funzione del grado di affinamento delle proposte di intervento, i contenuti del PUT vengono distinti su tre livelli di progettazione: PGTU, quale progetto preliminare o piano quadro, relativo all'intero centro abitato; *Piani Particolareggiati del Traffico Urbano*, quali progetti di massima per l'attuazione del PGTU relativi ad ambiti territoriali quali circoscrizioni o quartieri; *Piani Esecutivi del Traffico Urbano* ovvero la progettazione attuativa di ogni piano particolareggiato (spesso citati nel R.P. per la messa a punto alcuni interventi "tipo").

Facendo seguito alla Vostra nota prot. 0012468 del 25 maggio 2020 con ci veniva messo a disposizione il Rapporto Preliminare atto alla verifica di assoggettabilità alla VAS del procedimento in oggetto, di seguito si riportano le osservazioni formulate da personale tecnico di questa Agenzia specificando che le stesse non sono esaustive rispetto ad alcune tematiche, come la paesaggistica e il rapporto rispetto al PTCP, che sono di competenza di altri Enti.

Nel R.P. sono state individuate le criticità emergenti, attraverso l'analisi delle informazioni messe a disposizione dall'Amministrazione e i sopralluoghi effettuati, e proposte soluzioni per la loro eliminazione e/o attenuazione

Viene dichiarato che il PUT ha "focalizzato l'attenzione verso alcuni interventi, ritenuti prioritari per la fluidificazione del traffico e la messa in sicurezza della circolazione:

- 🕒 Allontanamento del traffico di attraversamento dal centro abitato verso le infrastrutture provinciali esistenti;
- 🕒 Modifica dello schema di circolazione lungo i principali itinerari di quartiere, con nuovi spazi

dedicati alla circolazione ciclopedonale e con nuovi parcheggi;

⌚ Fluidificazione della marcia lungo la viabilità principale, tramite il potenziamento di numerose intersezioni (con rotatorie compatte e mini- rotatorie, a seconda degli spazi a disposizione);

L'obiettivo delle misure di progetto è quella di riequilibrare la mobilità secondo una gerarchia che privilegi la mobilità dolce.”.

Osservazioni

Nel quadro progettuale è stata prevista la riorganizzazione delle infrastrutture di integrazione della rete, di sistemazione e riorganizzazione delle intersezioni e di carattere organizzativo; le due soluzioni previste per l'integrazione sono state indicate per migliorare l'accessibilità alla stazione ferroviaria, alleggerendo le vie principali. Si evidenzia che, come per le scelte legate alla regolazione della circolazione nell'intersezione e per gli interventi di mitigazione della velocità, sarebbe necessaria una verifica preliminare della strategicità e buona riuscita dell'intervento rispetto agli obiettivi posti, ovvero la riduzione del traffico sulle principali direttrici e un miglioramento, rispetto al focus ambientale, dello stato di inquinamento atmosferico e una riduzione delle emissioni rumorose.

Nel R.P. si legge che “al fine di verificare la fattibilità del progetto di nuovo schema di circolazione, sono stati effettuati rilievi di traffico mediante apparecchiature automatiche in corrispondenza di tre elementi della rete stradale, corso della Vittoria, di via Luini e di via XXV Aprile, interessati dal progetto, di cui sono stati stimati i flussi di traffico attesi a seguito della istituzione del nuovo schema di circolazione. Si evince, dalla tabella allegata, per ogni via, la direzione di marcia, TGM giornaliera e variazione percentuale del flusso di traffico nelle condizioni attese. Si evidenzia che il proponente avrebbe dovuto caratterizzare lo stato di fatto attuale, prima della realizzazione degli interventi, e ipotizzare, attraverso uno studio modellistico, la situazione del traffico veicolare, e gli eventuali impatti sulle matrici ambientali, conseguenti alla riorganizzazione strutturale o gestionale della rete affinché si definisse lo scenario di Piano elaborato, considerando un insieme di misure e di interventi tra loro coerenti, in grado di perseguire gli obiettivi di sostenibilità ambientale selezionati

dall'Amministrazione in questa fase, sulla base di una prima analisi dello stato delle diverse componenti ambientali e socio-economiche considerate e la definizione di azioni specifiche di risposta.

L'Autorità competente per la VAS dovrà porsi come obiettivo il miglioramento nel tempo della qualità dell'aria sul territorio, proponendo nel PTU azioni coerenti con i seguenti strumenti normativi:

- L.R. 02/12/2006 n. 24 (Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente)
- D.g.r. n. VIII/7635 del 11/07/08 (Misure di limitazione alla circolazione e all'utilizzo di veicoli e misure per il contenimento dell'inquinamento da combustione di biomasse legnose);
- D.g.r. n. VIII/9958 del 29/07/09 (Ulteriori misure per la limitazione del traffico veicolare);
- D.g.r. n. X/593 del 6/09/13 Piano regionale degli interventi per la qualità dell'aria (PRIA);
- D.g.r. n. X/2578 del 31/10/14 (Attuazione del piano regionale per la qualità dell'aria. Nuove misure in ordine alla circolazione dei veicoli più inquinanti a decorrere dal mese di ottobre 2015).

Si ricorda inoltre che l'art. 13 comma 2 della L.R. n.13 del 10/08/2001, dispone che i Piani Urbani del Traffico, redatti ai sensi dell'art. 36 del D.Lgs. 285/1992, devono comprendere:

- a) l'analisi dell'inquinamento acustico, da parte di tecnico competente in acustica ambientale, causato dal traffico stradale in vicinanza di ospedali, di scuole o di edifici destinati ad usi sensibili al rumore e nelle aree particolarmente protette;
- b) l'indicazione delle strade nelle quali sono attuate specifiche misure di limitazione o esclusione del traffico o di categorie di veicoli per ridurre l'inquinamento acustico;
- c) l'indicazione del programma e delle modalità delle verifiche da realizzare per la determinazione degli effetti sull'inquinamento acustico conseguenti a modifiche della viabilità;
- d) la definizione e l'organizzazione di banche dati che permettano di descrivere l'evoluzione nel tempo dei flussi di traffico e dei livelli di rumore da essi prodotti;
- e) le previsioni organizzative e gestionali di competenza comunale finalizzate al controllo ed al

contenimento delle emissioni sonore prodotte dai mezzi che effettuano servizi pubblici per conto del comune.

In merito alla prevista infrastrutturazione per l'utenza debole si chiede che, affinché i percorsi ciclo-pedonali possano essere sfruttati, gli stessi devono avere una continuità di percorribilità almeno sulle aree comunali e una possibile interscambio con i mezzi pubblici, su ruota o rotaia.

Si invita a verificare la possibile interconnessione con la rete ciclabile regionale, come proposta nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC); per ogni intervento di infrastrutturazione della circolazione ciclo-pedonale, si consiglia di fare riferimento all'Abaco delle buone pratiche del PRMC e di realizzare opere a verde con funzione di mitigazione paesistica ambientale, prevedendo l'utilizzo di specie arbustive/arboree autoctone e considerando quanto previsto dalla D.g.r. n.VIII/7736 del 24/07/2008 con cui Regione Lombardia ha emanato la lista delle specie alloctone vegetali da monitorare, contenere ed eradicare (allegato E).

Si ricorda inoltre che devono essere valutati, in un'ottica di salvaguardia e tutela, i percorsi interferenti con le aree interne al Parco del Lura, anche dal punto di vista strutturale sia per i materiali da utilizzare che per l'attenzione alla tutela dall'inquinamento luminoso.

Si ricorda che gli interventi relativi alle infrastrutture stradali e autostradali, loro pertinenze e parcheggi, nonché quelli relativi alla realizzazione di parcheggi, aree di sosta e piazze, aventi le caratteristiche indicate dal r.r. n. 7 del 2017, devono essere assoggettati al Regolamento stesso (testo coordinato con le modifiche apportate dagli aggiornamenti del 2018 e 2019) rispetto alle opere di invarianza idraulica ed idrologica, mediante l'applicazione dei principi e dei metodi del drenaggio urbano sostenibile.

Si evidenzia che, qualora la rete stradale dovesse interessare in attraversamento il corso del Torrente Lura, nella progettazione degli interventi, dovranno essere garantiti i requisiti dettati dalle norme di

polizia idraulica e il rispetto della difesa idraulica, la sicurezza stradale e la sensibilità e valenza ecologica del tratto fluviale interessato.

Nel Rapporto Preliminare sono stati caratterizzati i rapporti tra PUT ed ambiti di trasformazione del PGT che prevedono una nuova viabilità interna al comparto ovvero intersezioni con la viabilità principale.

Si sottolinea l'importanza, ai fini della sostenibilità degli interventi, di demandare le valutazioni, rispetto alle condizioni di accessibilità all'ambito, ad una verifica di assoggettabilità alla VAS anche quando la trasformazione dell'ambito non sia in contrasto con quanto definito dal PGT; si ritiene infatti che dovranno essere verificati la capacità della rete viaria principale a supportare il traffico indotto dal tipo di destinazione dell'insediamento e attentamente valutate le condizioni di accessibilità all'ambito al fine di non determinare fenomeni di congestionamento sulla viabilità principale.

Si chiede inoltre di rivedere la progettazione di quagli ambiti (ATP 12, ATP 13, ATP 15, ATP 18, ATP 19 e ATP 22; ATR 5a e 5b, ATR 6a e 6b, ATR 8, ATR 9) che, rispetto all'assetto disegnato dal PUT si gioverebbero degli interventi di fluidificazione del traffico sugli assi viabilistici interessati dal posizionamento delle rotatorie, qualora le stesse non fossero stericamente attuabili per difficoltà di manovra di autobus e mezzi pesanti (pag. 23, R.P.).

Conclusioni:

Si rimanda alle Autorità Competente e Procedente per la VAS la decisione in merito all'assoggettabilità ovvero all'esclusione della proposta di Piano del Traffico.

Sulla base di quanto sintetizzato in premessa il Comune, nell'attuazione del PUT, dovrebbe agire sequenzialmente, in primis con l'adozione del PGTU, che nei due anni seguenti l'approvazione dovrebbe essere attuato mediante la redazione dei Piani Particolareggiati e Piani Esecutivi. Il PUT deve essere aggiornato biennialmente.

Particolare attenzione deve essere posta al monitoraggio della situazione ambientale ed al controllo del rispetto dei limiti fissati dalle successive emanazioni legislative, con la predisposizione di piani di intervento per i momenti di acutizzazione dei fenomeni di inquinamento.

Si propone di procedere alla valutazione degli impatti delle azioni di Piano sulla qualità dell'aria mediante l'utilizzo di modelli di simulazione adeguati che consentano la stima dei livelli attesi di concentrazione degli inquinanti atmosferici, al fine di fornire elementi di valutazione dell'efficacia degli interventi proposti.

Dal momento che la definizione di un nuovo schema di circolazione stradale comporta una ridistribuzione dei flussi di traffico nei diversi tratti stradali, si potrebbe verificare contemporaneamente un effetto di diminuzione o aumento della rumorosità.

Si suggerisce di effettuare una campagna di misure fonometriche della situazione ante-operam e contestualmente una valutazione previsionale relativa alle modifiche in progetto.

Si rimane a disposizione per eventuali chiarimenti.

Il Responsabile del Procedimento
Responsabile dell'U.O.S. Agenti Fisici e Valutazioni Ambientali
Marco Mombelli

Il Responsabile dell'istruttoria: Arianna Castiglioni
Verificato da: Camillo Foschini
Visto: Il Direttore del Dipartimento, Adriano Cati