

INTERROGAZIONE n. 1759
ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 99 del Regolamento interno.

OGGETTO: Piano di sviluppo industriale Novara Ecologistica

Premesso che

- Con delibera n. 51 del 31.01.23 la Giunta Municipale del Comune di Novara ha approvato i PIANI STRATEGICI DI SVILUPPO INDUSTRIALE PRESENTATI, in unico documento, dalle SOC.CIM S.P.A e DEVELOG 4 S.R.L, riguardanti, rispettivamente gli Ambiti di PRG T3a e T3b di cui all'art. 18.3 delle NTA del PRG vigente, per la cui attuazione è necessario sottoscrivere un Accordo di Pianificazione tra Regione Piemonte, Provincia di Novara ed i Comuni contermini nel quale saranno definiti i perimetri degli ambiti da attivare nonché le misure di riduzione dell'impatto ambientale delle opere previste nel rispetto del contesto edificato esistente di Pernate;
- La superficie territoriale dell'ambito T3b, oggetto del Piano di Sviluppo industriale DEVELOG4 S.R.L., denominato *Novara Ecologistica*, è riconosciuto dal Piano Paesistico Regionale come area di rilevante interesse agronomico; è pari a 801.531,80 con una superficie fondiaria di 479.256,90 ove sono previsti 4 capannoni con tredici lotti destinati ad attività per la logistica, con 160 baie di carico, 242.223 mq di superficie coperta e la impermeabilizzazione di almeno altrettanta superficie da destinare a viabilità, parcheggi e spazi di manovra dei mezzi;

Ricordato che

- Il PRG vigente del Comune di Novara prevede che l'Ambito T3 Centro di Interscambio (T3a, T3b, T3c, T3d) sia destinato alla realizzazione delle attrezzature, infrastrutture e servizi per l'intermodalità tra il trasporto su gomma ed il trasporto su ferro. Nello specifico l'Ambito T3b, in sede di formazione del PRG vigente, era definito "*Area della competizione tra Pernate e CIM*" e CIM ha vinto la competizione in forza della inderogabile necessità di avere binari con lunghezza sino a 1.000 per lo sviluppo delle proprie attività intermodali. Il PRG ha quindi così classificato la generalità delle aree T3 come aree CIM con un corpo normativo fortemente legato all'intermodalità ed alla scelta ed esigenza dei binari in ambito T3b;
- Le norme tecniche di attuazione vigenti prevedono che "*Fatto salvo il comparto in corso di attuazione, ad ovest della tangenziale (Ambito T3A), i nuovi interventi nei comparti T3c, T3d e T3b, dovranno essere sottoposti a verifica di rifunzionalizzazione ed integrazione degli impianti esistenti all'interno della scalo ferroviario per attività connesse alla movimentazione delle merci ed all'intermodalità, attraverso la predisposizione di un piano strategico di sviluppo industriale da redigersi anche in linea con le strategie nazionali e regionali e secondo gli indirizzi condivisi con*

apposito atto degli Enti territoriali competenti”;

- La stessa Norma dell'art. 18.3 prevede poi che *“il SUE deve assicurare il corretto inserimento paesistico e la compatibilità ambientale degli interventi con particolare riferimento:*
 - *alle opere necessarie per la tutela del sistema idraulico complessivo e alla sicurezza idraulica del Torrente Terdoppio e della roggia Mora, con specifica attenzione ai livelli di permeabilità dell'area dopo l'intervento, ai sistemi di drenaggio, alle aree di espansione ed ai tempi di deflusso delle acque meteoriche;*
 - *alle sistemazioni necessarie all'inserimento paesistico ambientale in rapporto alle infrastrutture, agli ambiti rurali,, alle fasce fluviali ed al sistema urbano della frazione di Pernate;*
- In data 1 aprile 2011 è stato sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture, la Regione Piemonte, la Provincia di Novara, i Comuni di Novara, Galliate e San Pietro Mosezzo, C.I.M. spa – Interporto di Novara, FS logistica spa, FNM spa, S.A.T.A.P. spa un *“Atto di indirizzo per il sistema del traffico merci e la logistica del nodo di Novara”*, con successiva presa d'atto della Giunta Regionale con D.G.R. 29 aprile n. 21_1957;
- Tale Atto di indirizzo si configura come *“Strumento condiviso di Pianificazione strategica”* definendo i passaggi e le azioni che gli Enti sottoscrittori, ciascuno per la rispettiva competenza”, si impegnano ad assumere per lo sviluppo del SISTEMA DEL TRAFFICO MERCI E LA LOGISTICA DEL NODO DI NOVARA;
- *Nell'atto in questione venivano indicate le azioni da sviluppare prioritariamente per collocare il sistema del traffico merci e la logistica del nodo di Novara ai vertici dell'offerta nazionale sotto la gestione organica di CIM spa:*
 - 5.1 *infrastrutture al contorno: fra queste: nuovo asse merci Vignale-Novara/Boschetto; nuova interconnessione di Novara Est alla linea AV/AC; sviluppo dei progetti per l'attraversamento del corridoio 24; nuovo asse ferroviario FNM e collegamento diretto AV/AC Torino-Milano con la linea FNM Novara-Seregno; nuova accessibilità viaria per i terminali CIM, Boschetto, Autostrada viaggiante ed area Nord Est.*
 - 5.2 *Terminale Intermodale Unico, con l'interconnessione di CIM Ovest con un nuovo intermodale interno allo scalo del Boschetto; il potenziamento del terminale intermodale CIM Ovest (ambiti T3a e T3d); l'integrazione di CIM Ovest ad Est della Tangenziale (ambiti T3b e T3c); nuova area terminalistica a nord est (ambito T2), in relazione al tracciato FNM in direzione Cargo City Malpensa e Gottardo.*
- Con l'Atto di indirizzo e con il coordinamento della Provincia di Novara, quale soggetto propulsore nell'ambito della Cabina di regia sul Nodo Infrastrutturale di Novara, sono infine stati fissati gli impegni di ciascun Ente. Al CIM è assegnato l'impegno di redigere, entro sei mesi, il *“PIANO STRATEGICO DI SVILUPPO INDUSTRIALE (Comprensivo del Programma Unitario degli Interventi) in linea con gli indirizzi e gli obiettivi espressi e implementare le funzioni relative alla sua configurazione di soggetto attuatore.*

- Nell'ottobre 2011 CIM spa ha presentato ufficialmente il Piano Strategico di Sviluppo Industriale 2011/2019 con una fase iniziale, dal 2011 al 2015, finalizzata alla strutturazione del Terminale Intermodale Unico (T.I.U.); una fase intermedia dal 2016 al 2017, finalizzata alla pianificazione delle infrastrutture necessarie per far fronte alla apertura del nuovo tunnel del Gottardo (con l'avvio della realizzazione di nuovi binari all'interno dello scalo del Boschetto); un'ultima fase, dal 2018 al 2019, con la previsione di una possibile ulteriore espansione terminalistica in caso in cui il mercato dovesse richiedere l'incremento delle potenzialità. Con quel Piano Strategico il CIM prevedeva di passare a 330.000 mq. di piazzali contro i 170.000 esistenti e di aumentare progressivamente il numero dei treni merci e le unità di trasporto annuali con l'obiettivo di arrivare a 800.000 unità di trasporto all'anno.
Nel contempo CIM spa conservava un generico interesse per alcuni possibili futuri interventi di potenziamento ed espansione; fra questi la conferma della realizzazione di 12 binari da 1.000 metri ciascuno, con magazzini ed aree di stoccaggio su un'area di circa 1 milione di mq (Ambiti T3b e T3c) ad est della tangenziale di Novara e la realizzazione dell'area T2., a nord dell'autostrada, di oltre 1,5 milioni di mq. per la logistica e l'industria;

Ricordato inoltre che

- Nel corso degli ultimi anni si sono verificati per CIM spa e la logistica novarese cambiamenti significativi: con il progetto RFI del cosiddetto bassetto di accesso diretto al Boschetto; l'uscita da CIM dei soci pubblici (Comune, Provincia e Regione) sostituiti dall'ingresso della società Hupac che ha portato ad accelerare, con l'aggiornamento del Piano Strategico di Sviluppo Industriale nel 2016, l'ottimizzazione del terminale Ovest con il prolungamento di sette binari esistenti per aumentare l'operatività dell'interporto; l'eliminazione del collo di bottiglia tra Boschetto e CIM ovest con la realizzazione di due nuovi binari sui ponti esistenti sul torrente Terdoppio; la promozione di azioni a marcata valenza innovativa e tali da consentire la movimentazione di 200.000 UTI e il risparmio di rilevanti emissioni di CO2 (l'Interporto di Novara si è aggiudicato il premio Lean&Green per aver avviato interventi utili alla riduzione delle emissioni di CO2 di almeno il 20% in 5 anni); la previsione, nell'ambito T3d, di un ampio parcheggio per mezzi pesanti su una superficie di circa 80.000 mq.;
- Con il Piano Strategico di Sviluppo Industriale del gennaio 2023 CIM spa ha sostanzialmente confermati gli obiettivi del Piano strategico 2011/2019 con l'aggiornamento del 2016: con il progressivo adattamento dei treni intermodali al modulo di 750 metri; con il potenziamento dei binari di collegamento tra lo scalo Boschetto ed il terminale ovest attraverso la realizzazione di due nuovi binari sui ponti esistenti sul torrente Terdoppio; la realizzazione di un parcheggio di interscambio per i TIR sull'ambito T3d di circa 80.000 mq. con oltre 190 stalli per i TIR e i relativi necessari servizi (igienici, di ristoro, ecc.).
- Unica novità inserita nel Piano Strategico di Sviluppo Industriale di CIM del gennaio 2023 è il Protocollo di intesa con la Società Develog 4 srl "*per lo sviluppo di un polo d'interscambio integrato di rango superiore per le aree CIM T3a e T3b*".

Preso atto che

- In data 29 giugno 2021 Develog 4 spa, ritenendo di avere titolo in qualità di promissario acquirente del 68% delle aree T3b, ha presentato istanza al Comune di Novara per l'attivazione dell'Accordo di Pianificazione necessario per l'attuazione dell'Ambito T3b;
- Quaranta giorni dopo, In data 6 settembre 2021, Develog ha ottenuto da CIM la disponibilità a sottoscrivere Protocollo di Intesa *“per lo sviluppo di un polo di interscambio integrato di rango superiore per le aree T3a e T3b”*;
- Il citato protocollo prevede *“servizi comuni per il polo integrato”* e, nello specifico a favore di CIM, la previsione di spazi per la sosta e il ristoro dei lavoratori, dotazioni di servizi igienici, 76 stalli di parcheggio per TIR e un piccolo piazzale per container;
- Tale clausola contenuta nel protocollo di intesa tra CIM e Develog secondo l'Amministrazione Comunale di Novara sarebbe sufficiente a rendere la proposta e l'intervento Develog conforme alla Norme di PRG e quindi non necessaria una variante del piano regolatore;

Appreso che

- Il 4 marzo 2024 E 'stata approvata la Deliberazione della Giunta Regionale, n. 2-8249 “Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030”, di cui alla DGR n. 6-7459 del 25 settembre 2023. Approvazione dello schema di Accordo di Pianificazione da sottoscrivere, ai sensi dell'articolo 15 della legge 241/1990, con la Provincia di Novara e i Comuni di Novara e Galliate, finalizzato all'attuazione dei nuovi interventi nei comparti T3b e T3d dell'ambito T3 "Centro di interscambio" del vigente Piano Regolatore Generale Comunale di Novara;
- Con tale atto si delibera di approvare, nell'ambito del “Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030”, di cui alla DGR n. 6-7459 del 25 settembre 2023, lo schema di Accordo di Pianificazione, previsto dall'articolo 1.5 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Territoriale della Provincia di Novara, unitamente ai suoi Allegati Tecnici da sottoscrivere, ai sensi dell'articolo 15 della legge 241/1990, con la Provincia di Novara ed i Comuni di Novara e Galliate, finalizzato all'attuazione dei nuovi interventi nei comparti T3b e T3d dell'ambito T3 "Centro di interscambio" del vigente Piano Regolatore Generale Comunale di Novara;
- Con l'approvazione della suddetta delibera si demanda al Presidente della Regione Piemonte, o in sua vece all'Assessore competente per materia, di sottoscrivere con firma digitale il suddetto Accordo di Pianificazione, autorizzando ad apportare al relativo testo le modifiche non sostanziali che si rendessero eventualmente necessarie per il suo perfezionamento;

Rilevato che

- Come evidenzia il Comitato per Pernate la delibera di Giunta si stata adottata a dispetto di un ricorso al TAR pendente, avanzato proprio dai cittadini di Pernate contro la propria amministrazione comunale, che ancora attende di essere calendarizzato. Nello specifico la delibera votata dalla giunta regionale recepisce proprio la delibera 51/2023 del Comune di Novara su cui si incentra il contenzioso;

- Lo stesso Comitato sottolinea (dorso novarese del La Stampa del 12/04/2024) che *“si concede al Comune la possibilità di espropriare e quindi si riconosce il pubblico interesse al piano privato”* e ancora *“La pubblica utilità non c'è perché non si tratta di intermodalità di un soggetto pubblico com'era all'inizio ma di logistica attuata da un privato. Inoltre si concedono i diritti di espropriazione a discapito di chi non intende cedere il proprio terreno, trasformando così un chiaro caso di profitto privato in una presunta pubblica utilità”*;
- Infine, il Comitato rileva che *“Vengono quantificati a carico del proponente una serie di lavori (per la tutela del sistema idraulico complessivo e alla sicurezza idraulica del torrente Terdoppio e della roggia Mora ndr) per 4,5 milioni di euro ma non si capisce come siano stati definiti e difficilmente saranno sufficienti per proteggere il paese (Pernate ndr) dalle esondazioni. Per arrivare allo schema di programma, la Regione richiama i piani per la mobilità e la logistica ma non quello paesaggistico: prende quello che le serve e non considera ciò che la contraddice”* (dorso novarese del La Stampa del 12/04/2024) sottolineando, inoltre, che non sarebbe stato al momento approvato ufficialmente il nuovo piano di assetto idrogeologico;

Evidenziato che

- Nella petizione lanciata dal suddetto Comitato si sostiene l'importanza di garantire un "cuscinetto verde" tra l'abitato e le infrastrutture quali la linea ferroviaria dell'Alta Velocità, la tangenziale e il casello autostradale. Si ribadisce, partendo da una lettera dei medici di Pernate del 2004, che per non peggiorare la qualità della vita e la salute dei residenti, l'area nord dell'abitato non deve essere cementificata. La fascia a nord di Pernate è un polmone verde di circa un milione di metri quadrati a protezione dalle esondazioni del torrente Terdoppio, grazie alla permeabilità del suolo fertile, dalle polveri sottili emesse dal traffico autostradale;
- Sul territorio novarese sono stati realizzati nel volgere di pochi anni consistenti insediamenti logistici a partire dagli insediamenti di Romentino, Biandrate, Cameri, San Pietro Mosezzo, Agognate, dal polo della moda a Trecate, con la estensione prevista sul territorio del capoluogo; a Novara in zona di Sant'Agabio e in corso Vercelli, a Casalino e Casalvelone, a cavallo del casello di Vercelli est della A26; a Cameri, a Garbagna e Caltignaga, con la prospettiva di superare i 10 milioni di mq per i soli insediamenti della logistica;

Evidenziato altresì che

- La tutela e la valorizzazione del paesaggio, la sostenibilità ambientale e il contenimento del consumo di suolo sono obiettivi fissati dall'Unione Europea, dalle Nazioni Unite;
- Il Piano Paesaggistico Regionale contiene le linee strategiche volte alla tutela del paesaggio e al miglior utilizzo del territorio oltre ai principi e alle direttive *“per dare corso a politiche consapevoli di rigenerazione e valorizzazione del territorio in una logica di sviluppo del Piemonte volto alla qualificazione e alla salvaguardia delle sue risorse verso un'economia sostenibile”*;
- Lo stesso PPR riconosce il valore del suolo come bene finito e risorsa non rinnovabile e impegna Regione Piemonte ad attuare politiche per limitarne il consumo in particolare tutelando i terreni naturali e ad alta capacità produttiva;

- Nella relazione dello stesso documento programmatico si legge: *“La protezione del suolo è uno dei nodi fondamentali delle politiche per il governo del territorio e rappresenta un fattore determinante per valutare l’efficacia del contributo che la pianificazione può dare alla “salute” di un territorio. Il consumo di tale risorsa pone, infatti, questioni urgenti, connesse alla perdita di superfici idonee alla produzione agricola, alla diminuzione dei livelli di biodiversità e di qualità paesaggistica, alla compromissione dei meccanismi che regolano i cicli biogeochimici e idrogeologici che nel suolo hanno sede”*;

Ritenuto che

- Una regia regionale garantirebbe una visione coordinata e su ampia scala degli insediamenti limitando il consumo di suolo e valorizzando al massimo quelli realizzati con specifiche strategie;
- La gestione sovracomunale del territorio rappresenta un ovvio filtro per evitare sovrapposizioni di programmazioni e speculazioni immobiliari su aree agricole periurbane;

INTERROGA l’Assessore regionale competente per sapere

- se l’Accordo di Pianificazione, previsto dall’articolo 1.5 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Territoriale della Provincia di Novara, unitamente ai suoi Allegati Tecnici da sottoscrivere, ai sensi dell’articolo 15 della legge 241/1990, con la Provincia di Novara ed i Comuni di Novara e Galliate, finalizzato all’attuazione dei nuovi interventi nei comparti T3b e T3d dell’ambito T3 "Centro di interscambio" del vigente Piano Regolatore Generale Comunale di Novara, sia coerente con il Piano Paesaggistico Regionale;
- Come sia stata quantificata, se sulla base di quali studi o progetti, la somma *4,5 milioni di euro a carico anche del proponente per le opere necessarie alla tutela del sistema idraulico complessivo e alla sicurezza idraulica del torrente Terdoppio e della roggia Mora*, con specifica attenzione ai livelli di permeabilità dell’area dopo l’intervento, ai sistemi di drenaggio, alle aree di espansione e ai tempi di deflusso delle acque meteoriche;
- Come si intenda procedere qualora venga accolto il pendente ricorso al TAR, avanzato dai cittadini di Pernate sulla delibera n. 51 del 31.01.23 della Giunta Municipale del Comune di Novara che approva i PIANI STRATEGICI DI SVILUPPO INDUSTRIALE PRESENTATI, in unico documento, dalle SOC.CIM S.P.A e DEVELOG 4 S.R.L., riguardanti, rispettivamente gli Ambiti di PRG T3a e T3b di cui all’art. 18.3 delle NTA del PRG vigente.