



*Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica  
Settore Infrastrutture strategiche*

*riccardo.lorizzo@regione.piemonte.it  
infrastrutture.trasporti@cert.regione.piemonte.it*

*Data (\*):*

*Protocollo (\*): /A1812B*

*Classificazione: 12.70.10 /1/2021C/Novara Boschetto -3*

*(\* metadati riportati nella segnatura informatica di protocollo*

Ministero della Transizione Ecologica  
Direzione Generale per la Crescita sostenibile  
e la Qualità dello Sviluppo  
Divisione V – sistemi di valutazione ambientale  
CRESS@PEC.minambiente.it

e p.c.

Ministero della Cultura  
Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio  
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

DIREZIONE AMBIENTE, ENERGIA e TERRITORIO  
Settore A1601B Biodiversità e aree naturali  
Settore A1605B Valutazioni Ambientali e Procedure Integrate  
Settore A1610B Territorio e Paesaggio  
Settore A1604B - Tutela delle acque

DIREZIONE COMPETITIVITA' DEL SISTEMA REGIONALE  
Settore A1906A Polizia Mineraria, Cave e Miniere

DIREZIONE OOPP, DIFESA DEL SUOLO, PROTEZIONE CIVILE, TRASPORTI E LOGISTICA  
Settore A1805B Difesa del Suolo  
Settore A1819B Geologico  
Settore A1817B Tecnico Regionale – Novara e Verbania  
Settore A1811B Investimenti Trasporti e Infrastrutture  
Settore A1809B Pianificazione e Programmazione trasporti e infrastrutture

DIREZIONE AGRICOLTURA E CIBO  
Settore A1709C Infrastrutture, Territorio Rurale, Calamità naturali in agricoltura, caccia e pesca

DIREZIONE SANITA' E WELFARE  
Direzione A1400A

DIREZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE  
Settore A1014C Rapporti con le autonomie locali, elezioni e referendum, espropri-usi civici

LORO SEDI

ARPA Piemonte – SS Valutazioni Ambientali e Grandi Opere  
[dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it](mailto:dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it)

Provincia di Novara  
[protocollo@provincia.novara.sistemapiemonte.it](mailto:protocollo@provincia.novara.sistemapiemonte.it)

Comune di Novara  
[archivio@cert.comune.novara.it](mailto:archivio@cert.comune.novara.it)  
Comune di Cameri (NO)  
[comune.cameri.no@legalmail.it](mailto:comune.cameri.no@legalmail.it)

Comune di Romentino (NO)  
[area.amministrativa@pec.comune.romentino.no.it](mailto:area.amministrativa@pec.comune.romentino.no.it)

Comune di Varallo Pombia (NO)  
[protocollo@pec.comune.varallopombia.no.it](mailto:protocollo@pec.comune.varallopombia.no.it)

Comune di Bellinzago Novarese (NO)  
[municipio@pec.comune.bellinzago.no.it](mailto:municipio@pec.comune.bellinzago.no.it)

Comune di Briona (NO)  
[comune@pec.comune.briona.no.it](mailto:comune@pec.comune.briona.no.it)

Ente di Gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore  
[parcoticinolagomaggiore@pec-mail.it](mailto:parcoticinolagomaggiore@pec-mail.it)

Terna S.p.A.  
[info@pec.terna.it](mailto:info@pec.terna.it)

Wind  
[windtrespa@pec.windtre.it](mailto:windtrespa@pec.windtre.it)

SATAP  
[satap@satapweb.it](mailto:satap@satapweb.it)

CIM Spa - Interporto di Novara  
[cimspa@legalmail.it](mailto:cimspa@legalmail.it)

Alla Società RFI spa  
Direzione Investimenti Area Nord Ovest  
Progetti Torino  
[rfi-din-dino.to@pec.rfi.it](mailto:rfi-din-dino.to@pec.rfi.it)

**Oggetto:** [ID:7509] Valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Progetto definitivo Nodo Ferroviario Novara Boschetto. I Fase PRG di Novara Boschetto con Piano di utilizzo terre ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017", presentato da RFI spa.  
**Trasmissione D.G.R. 19-4386 del 22/12/2021**

Con riferimento alla nota prot. n. 188722 del 20.10.2021 del Ministero della Transizione Ecologia - si trasmette in allegato la D.G.R. 19-4386 del 22/12/2021 "D.Lgs. 152/2006, articoli 23 e ss, l.r. 40/1998 Art. 18. Valutazione di impatto ambientale di competenza statale inerente il Progetto definitivo Nodo ferroviario Novara Boschetto. I Fase PRG di Novara Boschetto con Piano di utilizzo terre ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017", presentato da società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (Pos. 2021-135PAR)".

Cordiali Saluti

*Arch. Riccardo Lorizzo*

*Il presente documento è sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 82/2005.*

Allegato : D.G.R. 19-4386 del 22/12/2021

Referenti:

M. Boni 011 432 27 39

E. Molinar Min 011 432 46 63

## GIUNTA REGIONALE

Verbale n. 251

Adunanza 22 dicembre 2021

L'anno duemilaventuno il giorno 22 del mese di dicembre alle ore 09:50 in Torino presso la Sede della Regione, Piazza Castello n.165, nella apposita sala delle adunanze di Giunta, si è riunita la Giunta Regionale con l'intervento di ~~Alberto CIRIO~~ ~~Presidente~~, Fabio CAROSSO Vicepresidente e degli Assessori Chiara CAUCINO, Marco GABUSI, Luigi Genesisio ICARDI, Matteo MARNATI, Maurizio Raffaello MARRONE, Vittoria POGGIO, Marco PROTOPAPA, Fabrizio RICCA, Andrea TRONZANO, ~~Elena CHIORINO~~, con l'assistenza di Paola D'AMATO nelle funzioni di Segretario Verbalizzante.

Sono assenti il Presidente CIRIO e l' Assessore CHIORINO

(Omissis)

**D.G.R. n. 19 - 4387**

OGGETTO:

D.Lgs. 152/2006, articoli 23 e ss, L.R. 40/1998 Art. 18. Valutazione di impatto ambientale di competenza statale inerente il "Progetto definitivo Nodo ferroviario Novara Boschetto. I Fase PRG di Novara Boschetto con Piano di utilizzo terre ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017", presentato da societa' Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (Pos. 2021-135PAR).

A relazione degli Assessori GABUSI e MARNATI

Premesso che:

il Decreto legislativo 152/2006 "Disposizioni in materia ambientale", con riferimento alle procedure di V.I.A. di competenza statale, disciplina, in particolare all'articolo 23, la presentazione dell'istanza, l'avvio del procedimento di V.I.A. e la pubblicazione degli atti;

la Legge regionale 40/1998, n. 40 "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione, all'articolo 18, sancisce, in particolare, che:

- al fine della partecipazione alle procedure di V.I.A. di competenza statale previste dalla normativa vigente, la Regione esprime il proprio parere al Ministero dell'ambiente con deliberazione della Giunta, avvalendosi del proprio organo tecnico, con il supporto dell'A.R.P.A. (comma 1);
- al fine di effettuare l'esame contestuale dei vari interessi pubblici coinvolti nella suddetta procedura di V.I.A., la Giunta regionale indice una conferenza di servizi, cui partecipano i soggetti istituzionali interessati (comma 2);

l'articolo 7 della medesima Legge regionale declina le competenze dell'Organo Tecnico dell'Autorità competente, stabilendo che lo stesso sia costituito da un Nucleo centrale che si integra, per tutte le funzioni ad esso attribuite, con le strutture regionali individuate in relazione alle diverse tipologie di opere nonché alle componenti ambientali interessate;

con D.G.R. 21-27037 del 12 aprile 1999, ai sensi dei suddetti articoli 7 e 18, sono stati individuati il Nucleo Centrale dell'Organo tecnico regionale e le Strutture regionali chiamate ad integrarlo a seconda della competenza, definendo i rispettivi procedimenti.

Preso atto che, come da documentazione agli atti della Direzione regionale Opere Pubbliche, difesa del suolo, protezione civile, trasporti e logistica:

con nota 155 del 01/10/2021 la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha presentato istanza al Ministero della Transizione Ecologica, per l'attivazione della procedura di Valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. per il progetto definitivo "*Progetto definitivo Nodo Ferroviario Novara Boschetto. I Fase PRG di Novara Boschetto*" (Pos. 2021-135PAR), integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997, e contestuale verifica del Piano di utilizzo delle terre ai sensi dell'art. 24, del D.P.R. 120/2017;

ai sensi dell'art. 24, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. il Progetto definitivo, lo studio di impatto ambientale, la sintesi non tecnica e l'avviso al pubblico sono stati pubblicati sul sito web del Ministero della Transizione ecologica;

con nota del 20/10/2021 la Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo - Divisione V - del Ministero della Transizione Ecologica (MiTE), ha dato comunicazione a Regione Piemonte e agli altri Enti interessati dell'avvenuta pubblicazione della documentazione progettuale sul proprio sito web, della procedibilità dell'istanza di parte, del nominativo del responsabile del procedimento e la conseguente decorrenza dei termini per l'espressione dei rispettivi contributi/pareri.

Richiamato che nell'ambito di tale procedimento la Regione Piemonte è chiamata ad esprimere le proprie osservazioni ai sensi dell'art. 24, comma 3 del citato D.Lgs. 152/2006, secondo le modalità disciplinate dall'art. 18 della L.R. 40/1998.

Dato atto che:

con nota prot. 122166 del 26/10/2021 il Settore Valutazioni Ambientali e Procedure Integrate della Direzione regionale Ambiente, Energia e Territorio ha attivato l'organo tecnico regionale per gli adempimenti istruttori. Come previsto dagli artt. 7 e 18 della L.R. 40/1998 il nucleo centrale dell'Organo tecnico, di cui alla D.G.R. 21-27037 del 12 aprile 1999, verificate la natura e le caratteristiche dell'opera, ha individuato nella Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, protezione civile, trasporti e logistica la struttura regionale competente, nonché quali strutture regionali interessate all'istruttoria le Direzioni: Ambiente, Energia e territorio, Agricoltura e cibo, Competitività del Sistema regionale e Sanità;

con Determinazione n. 3352 del 16/11/2021 della Direzione regionale Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Montagna, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica, è stato designato il Dirigente del Settore Infrastrutture Strategiche della stessa Direzione quale Responsabile del Procedimento relativo al suddetto progetto;

la Direzione regionale Opere Pubbliche, Difesa Del suolo, Montagna, Foreste, protezione civile, Trasporti e Logistica – Settore Infrastrutture Strategiche, con note prot. 53876 e 53836 del 15/11/2021 ha convocato l'Organo tecnico Regionale e la Conferenza di Servizi, finalizzati all'espressione del parere regionale, con valenza nell'ambito dell'endo-procedimento statale di cui sopra;

in data 26/11/2021 si sono svolte le riunioni dell'Organo tecnico Regionale e la conferenza di servizi regionale. In esito alle suddette riunioni l'assemblea ha convenuto che saranno raccolti i contributi che perverranno da parte dei partecipanti alla conferenza, al fine del parere unico regionale, che conterrà le richieste di integrazioni, le raccomandazioni e le prescrizioni, da inviarsi al Ministero della Transizione Ecologica;

durante i lavori della Conferenza dei Servizi, sono stati acquisiti i seguenti pareri, contributi tecnici e osservazioni degli enti locali territoriali e dei soggetti interessati:

- Regione Piemonte:

- Direzione Ambiente, Energia e Territorio, prot. 140501 del 03/12/2021;
- Settore Territorio e Paesaggio, prot. 57750 del 03/12/2021;
- Settore Polizia Mineraria, Cave e Miniere, prot. 12810 del 15/11/2021;
- Settore Difesa del Suolo, prot. 58865 del 10/12/2021;
- Settore Tecnico Regionale Novara e Verbania, prot. 55710 del 24/11/2021;
- Direzione Agricoltura e Cibo, prot. 29527 del 30/11/2021;
- Settore Investimenti Trasporti, prot. 58548 del 09/12/2021;
- Settore Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture, prot. 58687 del 09/12/2021;

- ARPA Piemonte prot. 109349 del 01/12/2021;

- Provincia di Novara, nota prot 33181 del 7/12/2021;

- Comune di Novara - Servizio Governo del territorio e Mobilità nota prot. 112720 del 03/12/2021;

- Comune di Novara - Servizio Ambiente Verde Pubblico Strade Pubblica Illuminazione, nota prot. 11244 del 01/12/2021 e nota prot. 59694 del 16/12/2021;

- Comune di Briona (NO), prot. 1894/2021 del 22/11/2021;

- Satap S.p.A., nota prot. A4 -9560/U del 15/12/2021;

- CIM Centro Interportuale Merci S.p.A., nota prot. 517/2021CC/mf del 03/12/2021.

Preso atto della nota prot. 3976 del 02/12/2021 dell'Ente di gestione Parco del Ticino nella quale si segnala che le opere previste dal progetto sono compatibili con il regime di tutela ambientale vigente nelle Aree protette e Siti Natura 2000 ZPS IT1150010 "Garzaie Novaresi", ZSC-ZPS IT150000 "Valle del Ticino", ZSC IT1150008 "Baraggia di Bellinzago", ZSC-ZPS IT150003 "Palude di Casalbertrame" e non devono essere sottoposte alla procedura di Valutazione d'Incidenza.

Dato atto, inoltre, della nota Settore Polizia Mineraria, Cave e Miniere, prot. 12810 del 15/11/2021 nella quale si segnala che il proponente dovrà predisporre un piano di reperimento e di gestione dei materiali ai sensi dell'art. 54 della L.R. 19 ottobre 2021, n. 25 che modifica l'art. 13 della L.R. 23/2016 (Piano di Reperimento e di gestione dei materiali litoidi occorrenti per la realizzazione di opere pubbliche) e la sua valutazione e approvazione dovrà avvenire coerentemente con l'iter previsto dalla normativa vigente per l'opera in questione.

Dato atto, infine, che in esito all'istruttoria condotta nell'Organo Tecnico regionale e nella Conferenza dei Servizi, con il supporto tecnico-scientifico di ARPA Piemonte, tenuto conto dei contributi, pareri e osservazioni pervenute è possibile esprimere, ai sensi dell'art. 18 della L.R. 40/1998 e dell'art. 23 e ss del D.Lgs 152/2006 nell'ambito della valutazione di impatto ambientale di competenza statale inerente al "*Progetto definitivo Nodo Ferroviario Novara Boschetto. I fase PRG di Novara Boschetto con Piano di utilizzo terre ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017*" presentato da RFI S.p.A, (Pos. 2021-135PAR), preso atto delle risultanze positive della conferenza dei servizi di cui in premessa, il parere regionale favorevole subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni, riportate nell'*Allegato 1* alla presente deliberazione quale parte integrante e sostanziale, alle quali ottemperare prima del progetto esecutivo.

Per tutto quanto sopra premesso e considerato,

Visti:

la L.R. n. 40/1998 e s.m.i.;

il D.Lgs 152/2006;

la L.R. n. 23/2008;

la D.G.R. n. 21-27037 del 12 aprile 1999 e s.m.i..

Attestata l'assenza degli effetti diretti ed indiretti del presente provvedimento sulla situazione economica-finanziaria e sul patrimonio regionale ai sensi della D.G.R. 1-4046 del 17.10.2016, come modificata dalla D.G.R. n. 1-3361 del 4.06.2021;

Attestata la regolarità amministrativa del presente provvedimento ai sensi della D.G.R. n. 1-4046 del 17.10.2016, come modificata dalla D.G.R. n. 1-3361 del 4.06.2021.

Per tutto quanto sopra esposto, la Giunta Regionale, con voto unanime espresso nelle forme di Legge,

### d e l i b e r a

1. di esprimere, ai sensi dell'art. 18 della L.R. 40/1998 e dell'art. 23 e ss del D.Lgs 152/2006 nell'ambito della valutazione di impatto ambientale di competenza statale inerente al *"Progetto definitivo Nodo Ferroviario Novara Boschetto. I fase PRG di Novara Boschetto con Piano di utilizzo terre ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017"* presentato da RFI S.p.A, (Pos. 2021-135PAR), preso atto delle risultanze positive della conferenza dei servizi di cui in premessa, il parere regionale favorevole subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni, riportate nell'*Allegato 1* alla presente deliberazione quale parte integrante e sostanziale, alle quali ottemperare prima del progetto esecutivo;
2. di dare atto che il proponente dovrà predisporre un piano di reperimento e di gestione dei materiali ai sensi dell'art. 54 della L.R. 19 ottobre 2021, n. 25 che modifica l'art. 13 della L.R. 23/2016 (Piano di Reperimento e di gestione dei materiali litoidi occorrenti per la realizzazione di opere pubbliche) e la sua valutazione e approvazione dovrà avvenire coerentemente con l'iter previsto dalla normativa vigente per l'opera in questione;
3. di dare atto che il presente provvedimento non comporta oneri per il bilancio regionale;
4. di demandare alla Direzione regionale Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, protezione Civile, Trasporti e Logistica – Settore Infrastrutture Strategiche di inviare la presente deliberazione al Ministero della Transizione ecologica per il prosieguo procedurale di competenza statale e agli Enti invitati a partecipare ai lavori della Conferenza dei Servizi.

Ai sensi della L. 241/1990, avverso la presente deliberazione è ammesso ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro sessanta giorni dalla data di comunicazione e piena conoscenza dell'atto amministrativo, ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato entro centoventi giorni dalla suddetta data, ovvero l'azione innanzi al Giudice Ordinario, per tutelare un diritto soggettivo, entro il termine di prescrizione previsto dal codice civile.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte, ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della Legge regionale 22/2010 e sul sito istituzionale dell'Ente, alla sezione "Amministrazione trasparente", ai sensi dell'art. 40 del D. Lgs n. 33/2013.

(Omissis)

Il Vicepresidente  
della Giunta Regionale  
Fabio CAROSSO

Direzione della Giunta regionale  
Il funzionario verbalizzante  
Paola D'AMATO

Estratto dal libro verbali delle deliberazioni assunte dalla Giunta Regionale in adunanza 22 dicembre 2021.

ez/



## ALLEGATO 1

alla DGR "D.Lgs. 152/2006, articoli 23 e ss, l.r. 40/1998 Art. 18. Valutazione di impatto ambientale di competenza statale inerente il "Progetto definitivo Nodo ferroviario Novara Boschetto. I Fase PRG di Novara Boschetto con Piano di utilizzo terre ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017", presentato da società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A"(Pos. 2021-135PAR)

In sintesi il progetto prevede i seguenti interventi :

- la revisione della radice nord del PRG di Vignale per inserire la precedenza da 750 m per i treni provenienti dalla linea per Domodossola, tenendo conto per quanto possibile del futuro raddoppio della Vignale Oleggio e di una nuova sistemazione della fermata di Vignale;
- la realizzazione del collegamento tra Vignale e Novara Boschetto a singolo binario con sottoattraversamento dell'autostrada A4 Torino - Milano e con l'utilizzo del binario dell'interconnessione ovest pari della linea ad Alta Capacita Torino – Milano;
- la rivisitazione funzionale del PRG di Novara Boschetto con spostamento ed adeguamento del fascio del Terminal autostrada viaggiante con realizzazione di una specifica viabilità, di un adeguato parcheggio e dell'impiantistica relativa, e modifica del percorso di accesso/uscita dei treni dell'Autostrada Viaggiante previsto attualmente da sud dalla radice ovest di Novara Centrale
- la realizzazione di n.3 viabilità nella frazione Vignale, funzionali alla soppressione di 5 passaggi a livello.

## PRESCRIZIONI

### **A1. Piano di reperimento e gestione materiali litoidi - Piano di utilizzo terre e rocce da scavo**

**A1.1.** Si chiede che vengano determinate con maggior dettaglio le caratteristiche delle tipologie di materiali di scavo e che le indagini e le caratterizzazioni dovranno essere preliminarmente condivise con ARPA Piemonte. Nel caso si riscontrino contaminazioni di qualsivoglia natura sul ballast (pietrisco ferroviario) esausto, per il suo allontanamento si dovranno porre in essere le dovute cautele di norma a tutela della salute e dell'ambiente di lavoro e di vita.

**A1.2.** Per quanto concerne il piano di indagine presentato, finalizzato esclusivamente alla caratterizzazione dei materiali derivanti dagli interventi SL01, SL02 e SL03, si rileva la necessità di disporre di una planimetria con ubicazione dei sondaggi previsti. Occorre inoltre spiegare l'affermazione di pag. 36 del documento esaminato "Per quanto riguarda la caratterizzazione in cumulo, sulla base dei m<sup>3</sup> per i quali si prevede il riutilizzo interno e considerando cumuli da 5.000 mc circa, si prevedono 9 campioni da analizzare" dal momento che, per quanto indicato alle pagine precedenti, non sembra prevista una caratterizzazione per cumuli.

**A1.3.** In merito all'individuazione della Cava Montipò in Briona quale sito di approvvigionamento di materiali inerti, dovranno essere rispettate le prescrizioni contenute nell'autorizzazione all'attività estrattiva che consentono l'entrata e l'uscita dei mezzi esclusivamente attraverso un percorso diretto a nord verso la SP 17 Agnellengo – Proh.

**A1.4.** In considerazione del fatto che verso il territorio lombardo è stato stimato un ingente flusso di materiali di risulta da smaltire e da recuperare, individuando in Regione Lombardia n. 4 delle 5 discariche indicate e n.11 su 14 degli impianti di recupero rifiuti indicati come destinatari finali, per i

quali non risulta l'eventuale atto di assenso, si ritiene indispensabile il coinvolgimento della Regione Lombardia.

## **A.2. Acque sotterranee**

**A.2.1.** Si chiede di valutare in termini quantitativi le perturbazioni indotte sui livelli di falda conseguenti alla realizzazione dei manufatti scaturiti per realizzare i sottopassaggi ferroviari SL01, SL02 e SL03. In effetti si suppone che tali opere possano determinare criticità legate a rigurgiti a monte, limitazioni o deviazioni del flusso idrico sotterraneo o aumento della vulnerabilità intrinseca della falda stessa e assumere carattere di rischio qualora interferiscano con edifici o alterare l'ordinaria conduzione dei terreni agricoli.

**A.2.2.** Si segnala una incongruenza tra la descrizione degli scenari di pericolosità relativi al Piano di Gestione Rischio Alluvioni, dove con P3 si identifica quello ad Elevata probabilità di alluvioni Tr 20-50 anni (frequente), riportata al foglio 33, e quanto riportato nel foglio successivo dove si indica che "[...] le opere in esame e le aree di pericolo di alluvione rientrano nella classificazione P3 per i quali si evidenzia la scarsa probabilità di replicazione di eventi se non in casi estremi con Tr 500 o superiori". Tale aspetto deve essere pertanto chiarito e approfondito se diverso da quanto esplicitato nella stessa frase.

**A.2.3.** Si richiede di indicare gli additivi che sarebbero utilizzati in fase di realizzazione delle fondazioni profonde e quali potrebbero essere le alterazioni indotte nelle matrici ambientali.

**A.2.4.** Si chiede di dare evidenza degli effetti potenziali sul regime di alimentazione dei fontanili segnalati nell'area di progetto sia in fase di cantiere che di esercizio delle opere.

**A.2.5.** Vista la stretta interconnessione tra il sistema delle acque sotterranee/superficiali e artificiali/naturali, si ritiene che il proponente dovrà chiarire le motivazioni alla base della scelta di non effettuare il monitoraggio delle acque superficiali nei punti più prossimi alle opere sotterranee quali le trincee di approccio ai sottopassaggi SL01; SL02; SL03 realizzate con le NV01 ed NV02 e le palificate profonde realizzate per la costruzione delle gallerie artificiali GA01 e GA02.

## **A.3. Componenti biotiche, opere a verde**

**A.3.1.** Per quanto attiene alle problematiche legate alla fauna selvatica, poiché il progetto individua nell'area vasta la possibile presenza di avifauna nidificante a terra si chiede, per l'area interessata dall'asse stradale di nuova realizzazione indicato come NV02, una verifica della presenza di dette specie da effettuarsi prima dell'inizio dei lavori. Nel caso ne fosse verificata la presenza, al fine di ridurre al minimo gli impatti della fase di cantiere con le attività di riproduzione degli esemplari, i cantieri, le aree di deposito dei materiali ed eventuali parcheggi per i mezzi da lavoro, dovranno essere installati il più precocemente possibile e comunque non dopo il 15 marzo in modo da rendere inidonee queste aree alla nidificazione. Nel caso non fosse possibile iniziare le opere di installazione dei cantieri prima di tale data, si impone un fermo biologico fino al 15 luglio per tutte le operazioni di scotico del terreno e movimentazione di terra.

**A.3.2.** Al fine di individuare misure finalizzate a ridurre il potenziale impatto causato sull'avifauna, nel caso gli edifici di nuova costruzione presentino facciate dotate di ampie superfici vetrate trasparenti o riflettenti, si chiede l'utilizzo di materiali opachi o colorati o satinati o idoneamente

serigrafati, in modo da risultare visibili all'avifauna ed evitare collisioni. Al proposito si potrà far riferimento alla pubblicazione "Costruire con vetro e luce rispettando gli uccelli", Stazione ornitologica svizzera Sempach, 2013 scaricabile dal sito web: <http://vogelglas.vogelwarte.ch/it/home>.

**A.3.3.** Nella progettazione e nella realizzazione degli interventi, si raccomanda di rispettare quanto previsto dalla D.G.R. n.33-5174 del 12 giugno 2017, aggiornata con la D.G.R. n.24-9076 27 maggio 2019, al fine di limitare l'espansione delle specie vegetali alloctone invasive; la stessa è reperibile alla seguente pagina web: <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/biodiversita-aree-naturali/conservazione-salvaguardia/specie-vegetali-esotiche-invasive>.

**A.3.4.** Visto il consumo di suolo legato all'opera e l'interferenza diretta con una delle aree di interesse ecologico della zona che, proprio per il suo carattere residuale, si configura come "stepping stones" è opportuno individuare idonei interventi di compensazione, volti al miglioramento o alla ricostituzione di una matrice utile al mantenimento della biodiversità e delle connessioni ecologiche, in continuità con le aree afferenti alla rete ecologica della provincia, preferibilmente nell'intorno del comune di Novara, sulla base delle risultanze del progetto "Novara in Rete" (<http://www.novarainrete.org/index.html>) e della Rete ecologica metodologia regionale (DGR n. 52-1979 del 31/7/2015).

**A.3.5.** Si ritiene che debbano essere approfondite le interferenze con la rete ecologica, il rispetto dei fontanili e della risorsa suolo soprattutto ove ora destinata all'agricoltura, chiedendo che le compensazioni siano commisurate all'intervento e non fatte coincidere con le mitigazioni, in quanto ciò che è in progetto muta in modo irreversibile il territorio. L'intervento compensativo da svilupparsi non dovrà avere una taratura puntuale connessa ai singoli interventi in lavorazione ma una visione complessiva che possa fungere da punto di connessione con gli altri interventi compensativi già realizzati o in previsione della realizzazione sull'area a nord di Novara, alla luce del percorso ecologico "Novara in rete".

**A.3.6.** Si richiede che ai sensi della D.G.R. 27/05/2019 n. 24-9076 e relative "Linee guida per la gestione e controllo delle specie esotiche vegetali nell'ambito dei cantieri con movimenti terra e interventi di recupero e ripristino ambientale" (Allegato B) in fase di progettazione esecutiva, sia prevista:

- una caratterizzazione preliminare della vegetazione presente nelle aree interessate dal progetto, evidenziando le entità alloctone eventualmente presenti ed il loro grado di diffusione;
- la redazione di un Piano di Gestione in corso d'opera e *post operam* (di durata almeno pari a quella del piano di manutenzione del verde) finalizzato ad evitare l'insediamento e/o la diffusione di specie esotiche nelle aree interferite dai lavori, con particolare riferimento alle entità incluse negli elenchi allegati alla D.G.R. n. 23-2975 e s.m.i..

**A.3.7.** Rispetto alle opere a verde si richiede quanto segue.

Inerbimenti: il miscuglio di sementi per l'inerbimento dovrebbe rispettare proporzioni pari a 70-75% di graminacee e la restante percentuale di specie appartenenti alle leguminose scelte tra specie autoctone per la Regione Piemonte. A titolo informativo si segnala una recente pubblicazione della Regione Piemonte che può essere rappresentata un utile riferimento per il contesto piemontese proprio per questo tipo di ambienti e di interventi: Meloni F., Lonati M., Martelletti S., Pintaldi E., Ravetto Enri S., Freppaz M., 2019. Manuale per il restauro ecologico di aree pianiziali interessate

da infrastrutture lineari, ISBN: 978-88-96046-02-9. Regione Piemonte.

*Impianti arboreo – arbustivi*: rispetto alla lista generale delle specie da impiegare, per le specie arboree è opportuno sostituire il *Fraxinus angustifolia subsp. oxycarpa* con *Fraxinus excelsior*, più coerente con il contesto piemontese, ed evitare l'impiego di *Ulmus minor* che, come noto, è frequentemente colpito da una malattia fungina nota come grafiosi dell'olmo. Per le specie arbustive è opportuno sostituire *Cornus sanguinea subsp. Hungarica* con il più comune *Cornus sanguinea* e *Solanum dulcamara* e *Staphylea pinnata* con specie più rustiche e adatte al contesto regionale quali *Crataegus monogyna*, *Euonymus europaeus* o *Prunus spinosa*. L'utilizzo di queste ultime dovrebbe inoltre essere privilegiato rispetto ad arbusti quali *Frangula alnus* e *Viburnum opulus*, da impiegarsi esclusivamente in condizione di suolo umido.

Al fine di garantire la buona riuscita delle opere a verde e l'efficacia degli interventi di manutenzione si richiede di predisporre un piano di monitoraggio che preveda, con frequenza annuale, la redazione di una relazione che descriva e documenti, anche con materiale fotografico, gli interventi di manutenzione eseguiti con particolare dettaglio legato al risarcimento delle fallanze (percentuale delle piante sostituite per singola specie), percentuale di superficie inerbita, sfalci, eventuali irrigazioni di soccorso e la valutazione di eventuali interventi correttivi.

#### **A.4. Atmosfera**

**A.4.1.** Si richiede che il monitoraggio degli impatti del progetto sull'atmosfera sia previsto all'interno del PMA e che debba essere condotto secondo le Linee guida adottate da Arpa Piemonte.

I parametri da monitorare e le metodiche di riferimento da adottarsi saranno:

- PM10 (valori medi giornalieri) mediante determinazione Gravimetrica con Campionatore sequenziale in situ e analisi in laboratorio (UNI EN 12341:2014)
- NO<sub>2</sub>, NO, NO<sub>X</sub> (valori medi orari) mediante Analizzatore a Chemiluminescenza in situ su laboratorio mobile (UNI EN 14211:2005)
- CO (valori medi orari) mediante Analizzatore ad Assorbimento I.R. in situ su laboratorio mobile (UNI EN 14626:2005)
- BTEX (valori medi orari) Campionamento per pompaggio automatizzato con gascromatografia in situ su laboratorio mobile (UNI EN 14662:2005)

#### **A.5. Amianto**

**A.5.1.** Si evidenzia che :

- i CER 17 05 05 - 06 non risultano appropriati in quanto definiscono "materiali di drenaggio" che non rientrano nel caso specifico;
- i Rapporti di Prova non individuano la tipologia di amianto riscontrata;
- il Piano di Monitoraggio ambientale previsto deve essere integrato con il monitoraggio dell'amianto aerodisperso (analisi da effettuarsi al SEM) mediante un numero congruo di postazioni, con frequenza giornaliera in corrispondenza di operazioni che comporteranno la movimentazione dei materiali contenenti amianto, da collocare all'esterno dell'area di cantiere presso recettori sensibili;

## **A.6. Rumore**

**A.6.1.** Relativamente all'analisi degli impatti sulla componente rumore, si chiede che gli elaborati progettuali relativi al clima acustico siano rivisti tenendo conto delle risultanze istruttorie e delle osservazioni di cui al documento "*Allegato 1 – Clima Acustico*" redatto da ARPA Piemonte, allegato al presente testo.

**A.6.2.** Si richiede di valutare le varie sorgenti di rumore già esistenti nel contesto di riferimento a cui si va sommare il rumore generato dai cantieri operativi del progetto e di contemplare ulteriori e puntuali accorgimenti nel caso di criticità indotte in fase di cantiere.

## **A.7. Vibrazioni**

**A.7.1.** Relativamente alle vibrazioni durante le fasi di cantiere (rif. Relazione Generale – Progetto ambientale di cantierizzazione – NM0Y00D69RGCA0000002A) :

- si segnala che la norma di riferimento per quanto riguarda il disturbo alle persone è la UNI 9416–2017; per la valutazione dei danni agli edifici è la UNI 9916-2014
- Nelle zone in cui vi è la presenza di fabbricati residenziali che risultano dalle stime eseguite all'interno delle aree di superamento interno agli edifici del limite delle vibrazioni (72 dB) dovranno essere escluse possibilmente lavorazioni notturne ed essere predisposti dei punti di monitoraggio atti a rilevare, durante le lavorazioni più impattanti (es. fasi di compattazione), in modo veloce situazioni critiche.
- Fermo restando quanto indicato nel PMA come modalità, frequenze e punti previsti, si richiede la possibilità di aggiungere un punto di monitoraggio in un'area in cui è possibile si svolgano attività impattanti anche per questa matrice, secondo quanto stimato da RFI nella relazione "*Progetto ambientale della Cantierizzazione*". Nello specifico si richiede di aggiungere un punto nell'area denominata da RFI "Bretella merci, tratto di attraversamento della A4: NV01 e radice ovest della NV03" (fig. 24 - pag.85 della relazione - PMA) in prossimità al punto rumore "RUC 04".

**A.7.2.** Relativamente allo Studio Vibrazionale relativo al transito dei treni sulla linea Novara – Boschetto (direzione Caltignaga) in prossimità alla stazione di Vignale (rif. Relazione Generale – NM0Y00D22RGIM0004002A):

- Non risulta chiaro se le misure eseguite fanno riferimento alla fase ante-operam o post-operam.
- Il paragrafo 2 "Riferimenti Legislativi" non cita la UNI 9614-2017, che dovrebbe essere presa come riferimento, anche se nell'analisi dei dati tale norma viene applicata.
- Nelle conclusioni si fa riferimento alla norma UNI 9614-1990 con superamento dei limiti unicamente a distanze di 5 metri dalla linea ferrata. L'applicazione della UNI 9614-2017, a cui invece non si fa riferimento nelle conclusioni, mostra nelle analisi il superamento dei limiti anche a distanze di 20 metri nel periodo notturno.

## **A.8. Piano di Monitoraggio Ambientale**

**A.8.1.** I monitoraggi previsti dal PMA dovranno essere flessibili e rimodulabili sulla base dei dati acquisiti e delle criticità eventualmente emerse in corso d'opera, sia in termini di modifica e/o eventualmente aggiunta di punti di rilievo, sia per quanto attiene le metodiche e le frequenze di misura.

## **A.9. Interferenza del progetto con il Nodo ferroviario e CIM / Interporto di Novara**

**A.9.1** Dovranno essere individuate soluzioni progettuali che consentano, in fase attuativa, di evitare o limitare al minimo gli impatti sul traffico intermodale e ferroviario merci afferente il Nodo ferroviario di Novara. L'attuazione e la cantierizzazione del progetto dovranno essere concordate con CIM al fine di garantire in tutte le fasi realizzative l'attuale capacità operativa del terminal "CIM"/Interporto di Novara sia in termini di numero treni operati giornalmente che sulle loro caratteristiche.

Il progetto dovrà tenere in dovuta considerazione e definire compiutamente i confini di competenza di Rete ferroviaria Italiana s.p.a. e dei diversi soggetti "raccordati", garantendo agli stessi un allacciamento sicuro, garantito ed indipendente da altri operatori.

Il progetto a regime dovrà garantire il raddoppio dell'attuale capacità operativa del terminal CIM/Interporto di Novara a fronte dei significativi investimenti previsti per il potenziamento dei volumi intermodali. A tal fine dovranno essere previsti idonei binari di arrivo-partenza/presa consegna dei treni con caratteristiche di standard Europeo (750 metri lineari di lunghezza) oltre alla previsione di adeguati binari di appoggio.

Si chiede di valutare la possibilità che vengano anticipati gli interventi e le opere previste sui binari di arrivo/partenza – presa/consegna posticipando in ulteriore fase le altre opere e prevedendo che nella seconda fase sia realizzato il potenziamento dei binari di appoggio (attuale fascio binari denominato "Rola").

## **A.10. Interferenze con Autostrada A4 Torino-Milano**

**A.10.1.** Tutti gli interventi che riguarderanno il sedime autostradale e le relative fasce di rispetto, dovranno essere oggetto di preventivo convenzionamento, sia per le opere definitive sia per le attività di costruzione, e non dovranno determinare alcun costo diretto o indiretto a carico della scrivente Concessionaria.

Il documento Convenzionale dovrà venire sottoposto all'approvazione del Concedente MIMS.

Nello specifico le attività di cantierizzazione, la cui durata presumibilmente interesserà un arco temporale di svariati mesi, dovranno garantire costantemente un minimo di due correnti di traffico veicolari per ogni senso di marcia ed eventuali potenziali criticità ambientali conseguenti alle turbative al traffico non potranno venire attribuite alla Società Concessionaria dell'Autostrada e possibili azioni mitigative saranno a carico del Proponente.

Si evidenzia come la realizzazione dei due fornici determina il presupposto per la realizzazione del futuro binario dispari la cui fisicità non risulterà compatibile con l'attuale fermata Autobus autostradale di Novara Veveri che dovrà necessariamente venire rilocalizzata.

## **A.11. Interferenze con elettrodotto**

**A.11.1.** Si dovrà approfondire l'interferenza delle opere in progetto con l'elettrodotto TERNA spa.

## RACCOMANDAZIONI

### **R.1. Piano di reperimento e gestione materiali litoidi - Piano di utilizzo terre e rocce da scavo**

**R.1.1.** Per quanto attiene lo scotico del terreno vegetale da riutilizzarsi in loco nelle operazioni di ripristino ambientale, al fine di evitare la potenziale perdita di fertilità del terreno di scotico, si chiede che le previste misure di conservazione mantengano la funzionalità degli strati interferiti. Al proposito potranno prevedersi la separazione dei diversi orizzonti pedologici, misure specifiche di conservazione delle caratteristiche chimico-fisiche e la ricollocazione degli strati terrosi secondo la loro successione originaria.

**R.1.2.** Si chiede che venga privilegiato il riutilizzo in sito, ove possibile in relazione alle caratteristiche qualitative e geotecniche dei materiali da scavo. In caso di impossibilità di riutilizzo in sito, si chiede di valutare la possibilità di gestire i materiali come terre e rocce da scavo escluse dalla normativa sui rifiuti, mediante la redazione del relativo piano di utilizzo ai sensi del DPR 120/2017. Si segnala che nel territorio della Provincia di Novara sono presenti attività estrattive che necessitano di materiali (conformi alle CSC di cui alla Tab. 1-col. A dell'Allegato 5 alla parte IV-titolo V del D.lgs. 152/06 e s.m.i.) per le attività di recupero morfologico.

**R.1.3.** Al fine di ridurre l'impatto del traffico veicolare connesso al trasporto dei materiali si chiede che vengano introdotti criteri preferenziali di scelta nell'approvvigionamento in relazione alla distanza con i diversi siti indicati, privilegiando l'approvvigionamento dai siti più limiitrofi.

### **R.2. Paesaggio**

**R.2.1.** Si rende opportuno un approfondimento della verifica di coerenza complessiva con il Piano Paesaggistico Regionale (Ppr) mediante la redazione del documento di cui all'Allegato B al Regolamento regionale per l'attuazione del Ppr emanato con D.P.G.R. 22 marzo 2019, n. 4/R necessario al fine di esplicitare il rispetto delle norme, anche di indirizzo e le direttive, definite dal Ppr stesso per gli ambiti territoriali/componenti paesaggistiche ancorchè non costituenti beni paesaggistici, in vista dell'approvazione – nelle fasi procedurali successive – delle varianti urbanistiche eventualmente necessarie.

**R.2.2.** In considerazione dell'impatto percettivo delle nuove viabilità in progetto NV01, NV02 e NV03, che si collocano in ambiti agrari ad oggi ancora poco compromessi, si rende opportuno ottimizzare la progettazione delle opere di mitigazione previste dando, per quanto possibile, continuità alle fasce arboreo-arbustive lungo le nuove viabilità in progetto, con particolare riferimento a quelle collocate nella zona a nord.

**R.2.3.** L'autorizzazione paesaggistica da acquisire ai sensi della vigente normativa nell'ambito delle successive fasi procedurali, considerata la natura e la consistenza delle opere interferenti con il bene paesaggistico e in relazione a quanto disciplinato dalla l.r. 32/2008 e s.m.i. è delegata alla competenza del Comune di Novara, previa acquisizione del parere vincolante del Soprintendente.

### **R.3. Interferenza con fondi agricoli**

**R.3.1.** Al fine di evitare eventuali interclusioni, parcellizzazioni e frammentazioni delle aree agricole, con conseguente abbandono, in corrispondenza delle nuove viabilità previste dal progetto, si richiede che gli interventi in area agricola minimizzino le interferenze con i fondi, limitando al massimo il passaggio all'interno delle aree coltivate. In particolare si chiede che i lavori

siano eseguiti con tempistiche che non interferiscano con l'attività agricola, garantendo sempre l'accesso ai terreni per un corretto svolgimento delle operazioni colturali. Come specificato dal progetto, il proponente dovrà concordare con gli aventi diretti e con gli enti interessati la sistemazione dei siti.

#### **R.4. Interferenze con reticolo idrografico superficiale**

**R.4.1.** L'area di intervento presenta una falda superficiale che viene alla luce attraverso risorgive e fontanili che contribuiscono ad alimentare la rete irrigua. Il sistema di regolazione delle acque è gestito attraverso una complessa rete di canali e rogge artificiali interconnessa e collegata ai principali corsi d'acqua naturali, rete alla quale si rilega una quantità di manufatti e opere che nell'insieme partecipano alla costruzione del paesaggio agrario delle pianura risicola novarese anche con valenza storica. Ciò posto, dovranno essere verificate con il Consorzio *Associazione Irrigazione Est Sesia* le eventuali interferenze con il reticolo irriguo, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio, al fine di garantire la perfetta funzionalità idraulica della rete e la possibilità di svolgere agevolmente tutte le operazioni manutentive e ispettive che si rendono necessarie per la gestione di tali infrastrutture. Dovranno quindi essere messe in atto le soluzioni più adatte per risolvere tali interferenze ed il cronoprogramma relativo alla realizzazione delle opere dovrà tener conto della necessità di assicurare la funzionalità della rete irrigua nel periodo di irrigazione e permettere l'effettuazione delle operazioni di manutenzione agevolmente ed in sicurezza. Poiché tra le criticità evidenziate nel progetto compaiono gli eventi accidentali che possono prodursi in fase di cantiere e vista la vulnerabilità molto alta dell'acquifero superficiale agli inquinanti, più volte evidenziata, si chiede di predisporre un piano di intervento rapido per il contenimento e l'assorbimento di eventuali sversamenti accidentali.

Per la viabilità in progetto NV01, il Piano Territoriale Provinciale (PTP) individua nell'area 2 fontanili per cui si chiede di verificare il tracciato ed eventualmente mettere in atto le tutele previste dall'art. 2.10 del suddetto Piano. Nel merito si segnala che il PTP prevede la tutela di tutti i fontanili presenti sul territorio, attivi o passibili di recupero anche se non espressamente individuati sulle tavole di progetto.

#### **R.5. Acque sotterranee**

**R.5.1** Per quanto concerne la qualità delle acque sotterranee occorre prestare attenzione alle modalità con cui si realizzeranno fondazioni e palificazioni profonde che potrebbero causare soprattutto durante la fase di cantiere il miscelamento delle acque della falda superficiale, già compromesse qualitativamente, con quelle più pregiate ospitate nell'acquifero profondo, riservate prioritariamente all'uso idropotabile. Tale situazione è espressamente preclusa dall'articolo 2, comma 6 della legge regionale 30 aprile 1996 n. 22 (Ricerca, uso e tutela delle acque sotterranee), ai sensi del quale *"Per la tutela e la protezione della qualità delle acque sotterranee è vietata la costruzione di opere che consentano la comunicazione tra le falde profonde e la falda freatica"*.

Si ritiene inoltre opportuno adottare tutte le precauzioni tecniche atte ad evitare la comunicazione tra i due sistemi acquiferi sopra citati ed utilizzare in fase costruttiva materiali che non modifichino la qualità delle acque sotterranee interferite al fine di evitare compromissioni, anche parziali, della risorsa idrica presente nell'acquifero profondo.

#### **R.6. Piano di Monitoraggio Ambientale**

**R.6.1** Le Linee guida SNPA 28 2020 in allegato 2 Approfondimenti tematici, al paragrafo 4.2 Adattamento al cambiamento climatico, al punto d) Monitoraggio, Efficacia delle misure di



adattamento riportano l'indicazione di "Introdurre nel PMA specifiche azioni di monitoraggio utili a verificare l'efficacia delle misure di adattamento previste, considerando un orizzonte temporale ampio". Non è chiaro se negli elaborati consegnati con "set di indicatori" il proponente si riferisca al contenuto della tab. 150, che in realtà elenca una serie di azioni.

A fronte delle caratteristiche del progetto e di quanto illustrato rispetto al tema dei cambiamenti climatici negli elaborati, sarebbe opportuno che venissero chiaramente individuati tali indicatori ed inseriti nell'ambito del piano di monitoraggio dell'opera per permettere il controllo nel tempo dell'efficacia delle azioni individuate.

## **R.7. Aspetti di pianificazione territoriale**

**R.7.1.** Al fine di avere una visione d'insieme complessiva, che consenta agli enti locali di operare una programmazione coerente con le esigenze del futuro del territorio, si richiede che lo Studio di Impatto Ambientale venga integrato prevedendo una parte descrittiva relativa anche alle previsioni dei lotti successivi del progetto di potenziamento del nodo di Novara.

**R.7.2.** Per quanto riguarda la coerenza con il Piano Territoriale Provinciale:

- Per la viabilità in progetto NV01, si evidenzia che il corso Risorgimento con cui la viabilità si raccorda, è individuato come rete degli itinerari ai sensi dell'art. 2.11 delle NTA del Piano territoriale provinciale. Obiettivo dell'articolo è quello di conservare e valorizzare gli aspetti di percezione del paesaggio provinciale legati alla percorribilità dei tracciati stradali e sentieri.
- Per quanto riguarda la viabilità NV02 si raccomanda di verificare quanto previsto dall'Art. 2.10. In particolare si chiede venga attentamente verificata la presenza di rogge al fine di non alterare la funzionalità della struttura irrigua. L'intervento NV02 nell'ultimo tratto verso le Due Fontane, rientra nella rete ecologica del canale Regina Elena, si chiede pertanto di mettere in atto tutte le attenzioni al fine di garantire la continuità del passaggio della fauna, con speciale riferimento alle "*Linee guida per l'attuazione della rete ecologica*".
- Per quanto riguarda le viabilità NV03, NV04 e NV05 si richiamano i disposti degli art. 2.5 e 2.10 delle NTA del PTP.

## **R.8. Urbanistica**

**R.8.1.** Per quanto riguarda le problematiche di tipo urbanistico si rimanda, al parere favorevole con osservazioni, espresso dal Comune di Novara \_ Servizio Governo del territorio e Mobilità, con nota prot. 112720 del 03/12/2021 e prot. 59694 del 16/12/2021 allegati al presente documento.

**R.8.2.** Per i Comuni interessati dalle cave individuate dal progetto occorrerà verificare l'eventuale presenza di Usi Civici sui siti estrattivi.

### **Allegati**

- ARPA documento "*Allegato 1 – Clima Acustico*"
- Comune di Novara\_ Servizio Governo del territorio e Mobilità note prot. 112720 del 03/12/2021 e prot. 59694 del 16/12/2021

## ALLEGATO 1 – CLIMA ACUSTICO

Per l'analisi degli impatti sulla componente rumore sono stati analizzati i seguenti documenti:

- SIA- Relazione Generale – Parte Rumore
- Studio Acustico – Relazione generale e tavole allegate

Secondo quanto dichiarato nella documentazione progettuale le linee ferroviarie oggetto di incremento di traffico, ricadenti nel territorio della Regione Piemonte, risultano essere la Novara/Domodossola Via Borgomanero, la Novara/Sempione Via Arona Domodossola e la Oleggio/Sesto Calende Gallarate Via Castelletto Sopra Ticino. A tal proposito si ritiene utile ricordare che negli scorsi anni (a far data dal 2015), sulle linee Novara/Domodossola Via Borgomanero e Novara/Sempione Via Arona, RFI ha già realizzato degli interventi di “adeguamenti modulo da 500m a 750m” nei comuni di Caltignaga, Cressa, Gravellona Toce, Bellinzago Novarese, Borgo Ticino.

Le due linee ferroviarie interessate dai lavori (interventi in progetto) e dai futuri incrementi di traffico risultano essere oggetto di Bonifica Acustica infrastrutturale in quanto contenute all'interno del Piano di Risanamento Acustico (PRA) redatto da RFI ai sensi del DM Ambiente del 29/11/2000. Tale Piano redatto nel 2003 e rivisto nel 2009, prevede la realizzazione delle opere di bonifica entro 15 anni; ad oggi sono in fase di realizzazione solo le opere previste nello stralcio dei primi quattro anni secondo l'indice di priorità individuato. Per quanto a conoscenza di questa Agenzia, le due linee ferroviarie non rientrano tra quelle previste nei primi quattro anni.

Nei documenti di progetto si fa riferimento a previsioni di “raddoppio della bretella merci” e ad ulteriori opere di potenziamento del Nodo Boschetto di Novara e delle linee ferroviarie che si snodano dallo scalo, per quanto si desume da realizzarsi in una fase successiva.

Dalle tabelle sotto riportate, estratte dallo Studio Acustico – Relazione generale, viene previsto uno scenario futuro di traffico così composto.

### **ARPA Piemonte**

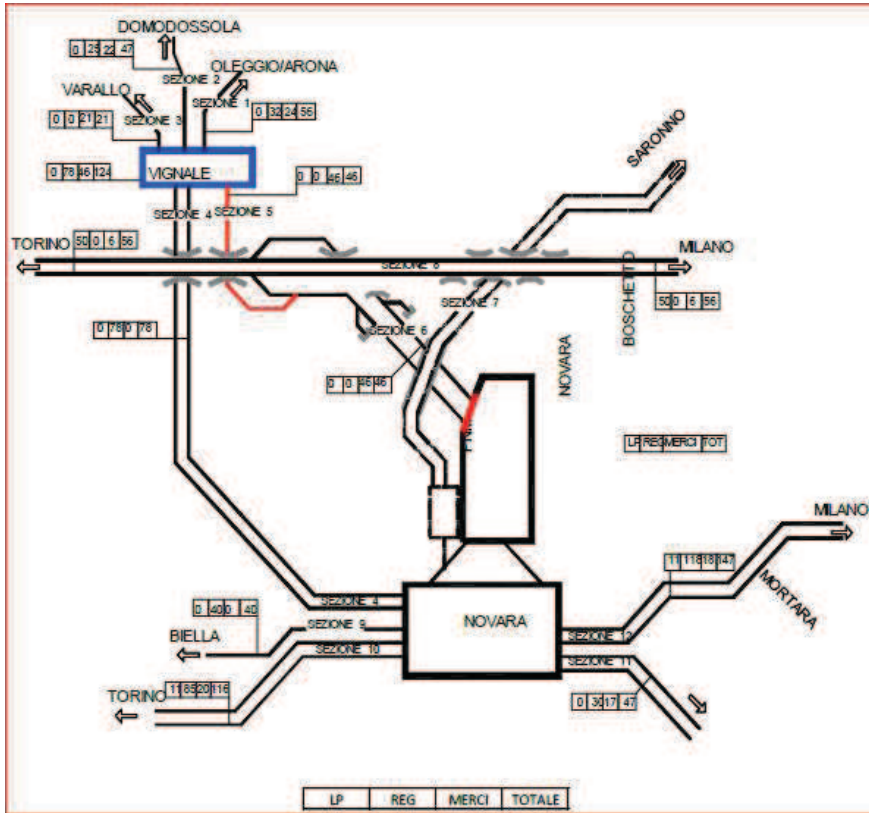
Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017

**Dipartimento Valutazioni Ambientali SS Valutazioni Ambientali e Grandi Opere**

Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621

E-mail: [valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it](mailto:valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it)-PEC: [dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it](mailto:dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it) -

[www.arpa.piemonte.it](http://www.arpa.piemonte.it)



SEZIONE 6												
	LUNGA PERCORRENZA			REGIONALI			MERCÌ			TOTALE		
	TOT	diurni	notturni	TOT	diurni	notturni	TOT	diurni	notturni	tot diurni	tot nott	TOT
INTERCONNESS NOVARA OVEST	0	0	0	0	0	0	46	23	23	23	23	46
SEZIONE 5												
	LUNGA PERCORRENZA			REGIONALI			MERCÌ			TOTALE		
	TOT	diurni	notturni	TOT	diurni	notturni	TOT	diurni	notturni	tot diurni	tot nott	TOT
BRETELLA MERCÌ	0	0	0	0	0	0	46	23	23	23	23	46
SEZIONE 4 prima di Innesto Bretella Mercì												
	LUNGA PERCORRENZA			REGIONALI			MERCÌ***			TOTALE		
	TOT	diurni	notturni	TOT	diurni	notturni	TOT	diurni	notturni	tot diurni	tot nott	TOT
VIGNALE-NOVARA	0	0	0	78	75	3	0	0	0	75	3	78
SEZIONE 4 dopo Innesto Bretella Mercì												
	LUNGA PERCORRENZA			REGIONALI			MERCÌ***			TOTALE		
	TOT	diurni	notturni	TOT	diurni	notturni	TOT	diurni	notturni	tot diurni	tot nott	TOT
VIGNALE-NOVARA	0	0	0	78	75	3	46	23	23	98	26	124
***I treni merci provengono dalla bretella merci -Sezione 5												
SEZIONE 3												
	LUNGA PERCORRENZA			REGIONALI			MERCÌ			TOTALE		
	TOT	diurni	notturni	TOT	diurni	notturni	TOT	diurni	notturni	tot diurni	tot nott	TOT
VARALLO-VIGNALE	0	0	0	21	21	0	0	0	0	21	0	21
SEZIONE 2												
	LUNGA PERCORRENZA			REGIONALI			MERCÌ			TOTALE		
	TOT	diurni	notturni	TOT	diurni	notturni	TOT	diurni	notturni	tot diurni	tot nott	TOT
BORGOMANERO-VIGNALE	0	0	0	25	25	0	22	11	11	36	11	47
SEZIONE 1												
	LUNGA PERCORRENZA			REGIONALI			MERCÌ			TOTALE		
	TOT	diurni	notturni	TOT	diurni	notturni	TOT	diurni	notturni	tot diurni	tot nott	TOT
OLEGGIO - VIGNALE	0	0	0	32	29	3	24	12	12	41	15	56

**Traffico complessivo sulla tratta relativa al Nodo di Novara**

In sostanza il traffico previsto sarà così distribuito:

- sulla Novara Vignale (Sez. 4) nella tratta tra la stazione Ferroviaria di Novara e l'intersezione con la AV TO-MI transiteranno 78 convogli, tutti treni passeggeri regionali, di cui 75 in periodo di riferimento diurno e 3 in periodo di riferimento notturno;
- sulla bretella tra lo Scalo del Boschetto e l'innesto a Nord dell'incrocio con la AV TO-MI (Sez 5 e 6) transiteranno 46 convogli, tutti merci, di cui 23 in periodo di riferimento diurno e 23 in periodo di riferimento notturno;
- sulla tratta Novara Vignale a Nord dell'intersezione con la AV TO-MI e dopo l'innesto della "bretella merci" transiteranno 124 convogli, 78 passeggeri regionali e 46 merci, di cui 75 passeggeri e 23 merci in periodo di riferimento diurno e 3 passeggeri e 23 merci in periodo di riferimento notturno;
- dopo la stazione di Vignale:
  - ✓ 21 convogli, tutti passeggeri e tutti in periodo di riferimento diurno, si dirigeranno sulla linea per Varallo (Sez. 3);
  - ✓ 47 convogli, 25 passeggeri (tutti in periodo di riferimento diurno) e 22 merci (di cui 11 in periodo di riferimento diurno e 11 in periodo di riferimento notturno), transiteranno sulla linea verso Borgomanero (Sez 2);
  - ✓ 56 convogli, 32 passeggeri (29 in periodo di riferimento diurno e 3 in periodo di riferimento notturno) e 24 merci (12 in periodo di riferimento diurno e 12 in periodo di riferimento notturno), transiteranno sulla linea verso Oleggio (Sez 3); di questi 56

convogli non vi è evidenza di quanti proseguiranno verso Arona e quanti invece transiteranno verso Castelletto Ticino.

Stante quanto riportato nel documento presentato, questi numeri di convogli sono quelli inseriti nei dati di input del modello di calcolo previsionale acustico SoundPLAN.

Le risultanze del modello di calcolo restituiscono, presso i recettori individuati, dei superamenti dei limiti previsti dal DPR n° 459/1998, così come riportato nel documento “*Studio Acustico - Livelli Acustici in facciata Ante e Post Mitigazione*” e nelle “*Tavole Mappe acustiche Ante Mitigazione Diurno e Notturno*”.

Vengono previste delle opere di mitigazione (barriere acustiche), di cui, nella tabella sotto riportata estratta dal documento presentato, si riportano le caratteristiche:

BARRIERE ANTIRUMORE - NODO DI NOVARA							
Codice Barriera	Lato	Linea	Modalità realizzazione	Altezza da p.f.	Km inizio	km fine	Lunghezza m
BA03	Pari	Bretella Merci Pari	Tipo AV	3,00 m	Km 66+516	Km 66+687	171
BA04	Pari	Bretella Merci Pari	Tipo AV	2,00 m	Km 66+687	Km 67+269	582
BA05	Pari	Linea Novara - Domodossola	H0	2,00 m	Km 2+290	Km 2+460	170
BA07	Pari	Bretella Merci Binario Unico	H2	2,98 m	Km 67+428	Km 67+631	203
BA08	Pari	Linea Novara - Domodossola	H3	3,95 m	Km 2+460	Km 2+772	312
BA09	Dispari	Bretella Merci Binario Unico	H4	4,44 m	Km 67+574	Km 67+748	174
BA10	Dispari	Bretella Merci Doppio Binario	H3	3,95 m	Km 67+842	Km 67+889	47
BA11	Dispari	Bretella Merci Doppio Binario	H4	4,44 m	Km 67+889	Km 67+899	10
BA12	Dispari	Bretella Merci Doppio Binario	H5	4,93 m	Km 67+899	Km 67+982	83
BA13	Pari	Linea Novara - Domodossola	H5	4,93 m	Km 2+772	Km 2+959	187
BA14A	Pari	Linea Novara - Domodossola	H6	5,42 m	Km 2+963	Km 3+038	75
BA14B	Pari	Linea Novara - Domodossola	H5	4,93 m	Km 3+038	Km 3+136	98
BA15*	Pari	Linea Novara - Domodossola Linea Novara - Varallo	H5	4,93 m	Km 3+163	Km 3+235	72
BA16A	Pari	Linea Novara - Domodossola	H6	5,42 m	Km 3+225	Km 3+857	632
BA17A	Pari	Linea Alessandria - Arona	H2	2,98 m	Km 68+663	Km 68+857	194
BA19	Pari	Linea Novara - Domodossola	H5	4,93 m	Km 3+857	Km 4+152	295
<b>TOTALE BARRIERE</b>							<b>3305</b>

\* La barriera inizia sulla Linea Novara-Domodossola per poi terminare sulla Novara-Varallo. Le pk sono riferite alla Linea Novara-Domodossola

La localizzazione delle barriere antirumore viene riportata nelle Tavole “*Planimetria localizzazione interventi TAV1 e TAV.2*” e i livelli restituiti dal modello di calcolo relativi allo scenario post mitigazione vengono riportati nel documento “*Mappe acustiche Post Mitigazione Diurno/Notturno*” e nel documento “*Studio Acustico - Livelli Acustici in facciata Ante e Post Mitigazione*”.

Per un solo recettore “R1164”, abitazione residenziale di 2 piani, viene previsto l’intervento diretto relativamente all’ultimo piano in quanto viene dichiarata l’impossibilità di predisporre una barriera acustica sul ponte del canale Cavour.

Nel documento viene evidenziato che “*lo studio acustico è stato sviluppato anche laddove non vi siano interventi sulla linea ferroviaria e nei tratti in cui in futuro sarà previsto il prolungamento e raddoppio della bretella merci, interventi non ricompresi nel presente progetto. Per tale motivo ad eccezione delle barriere con codifica BA03, BA04, BA07 e BA09 sarebbe opportuno verificare le altre barriere una volta definito il futuro progetto di raddoppio della bretella merci*” (Studio Acustico – Relazione generale, pag. 41).

Dall'analisi della documentazione presentata emergono, relativamente agli aspetti inerenti l'impatto acustico, alcune criticità in merito ai flussi di traffico, alle risultanze del modello di calcolo e all'individuazione dell'area di indagine, di seguito riportate.

### Flussi di traffico

- Mancano i dati degli attuali flussi di traffico relativamente alle infrastrutture ferroviarie indicate nelle tabelle inerenti il numero dei convogli futuri previsti; questo al fine di avere una chiara definizione dell'incremento dato dalle opere in progetto.
- I flussi di traffico previsti in futuro non appaiono coerenti in relazione a quelli attualmente rilevati da questa Agenzia. Da rilievi effettuati da ARPA presso l'abitato di Orta San Giulio posto sulla linea Novara Domodossola effettuati nel 2015 e nel 2018, si è potuto verificare che sulla linea transitano attualmente circa 20 convogli in periodo di riferimento diurno e 20/23 convogli in periodo di riferimento notturno. Le stime contenute nel documento presentato prevedono per lo scenario futuro un totale di 47 convogli così ripartiti: 36 in periodo di riferimento diurno (25 passeggeri e 11 merci) e 11 in periodo di riferimento notturno (solo merci). A tal proposito pare opportuno sottolineare ed anticipare che, già con lo scenario di traffico attuale, presso i recettori ove sono stati effettuati i rilievi sono stati rilevati dei netti superamenti dei limiti previsti dal DPR n° 459/1998, con valori rilevati dai 68 ai 69.5 dB(A) in periodo di riferimento notturno (+ 8-9.5 dB(A) rispetto ai livelli stabiliti dalla normativa); nonostante numerose segnalazioni a RFI queste aree non risultano, ad oggi, oggetto di studio di bonifica acustica ai sensi del DM Ambiente del 29/11/2000.
- Mancano completamente i dati di traffico relativamente alle 4 opere stradali connesse, per le quali non risulta essere effettuata la relativa modellizzazione acustica.

### Risultanze Modelli di Calcolo e conseguenti opere di bonifica acustica

Premesso che, alla luce di quanto sopra descritto circa i flussi di traffico, pare opportuno che vengano rivalutati i livelli restituiti dal modello di calcolo previsionale e di conseguenza siano riviste e riprogettate le opere di bonifica acustica conseguenti, si riportano di seguito altri aspetti critici individuati:

- Manca la valutazione dell'impatto acustico sulla linea Novara Vignale per la tratta tra la stazione Ferroviaria di Novara e l'intersezione con la nuova bretella merci in prossimità dell'incrocio con la linea AV TO-MI. Essa risulterà percorsa da 78 convogli passeggeri regionali (75 in periodo di riferimento diurno e 3 in periodo di riferimento notturno) e attualmente per questa tratta sono previste delle opere di mitigazione ai sensi del PRA presentato da RFI ai sensi del DM Ambiente 29/11/2000 "*Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore*". A parere della scrivente Agenzia le opere di bonifica acustica contenute nel PRA, ovviamente rivalutate alla luce dei nuovi interventi previsti, devono essere contenute nel progetto presentato e, qualora risultassero necessarie, dovrebbero essere realizzate contestualmente a quelle attualmente previste.







- L'affermazione riportata a conclusione del documento "Studio Acustico relazione generale" (pag. 41)

*Si evidenzia che lo studio acustico è stato sviluppato anche laddove non vi siano interventi sulla linea ferroviaria e nei tratti in cui in futuro sarà previsto il prolungamento e raddoppio della bretella merci, interventi non ricompresi nel presente progetto. Per tale motivo ad eccezione delle barriere con codifica BA03, BA04, BA07 e BA09 sarebbe opportuno verificare le altre barriere una volta definito il futuro progetto di raddoppio della bretella merci.*

non appare chiara e soprattutto evidenzia al suo interno una netta contraddizione. Infatti è impossibile aver considerato gli effetti del "prolungamento e raddoppio della bretella merci" se viene dichiarato che non risulta ancora definito il progetto di tale raddoppio.

Inoltre, le 4 barriere indicate (BA03-04-07-09) risultano essere quelle, assieme alle barriere BA10-11-12, previste per la tratta ferroviaria "Sezione 5" localizzata nei pressi dell'innesto/incrocio con la linea AV TO-MI. Non si capisce come solo queste 4 barriere risulterebbero già sufficienti a contenere gli effetti dovuti agli incrementi apportati dal "prolungamento e raddoppio bretella merci" mentre le restanti 3 della Sezione 5 e tutte quelle previste per le Sezioni 4,3,2 e 1 potrebbero, al contrario, non essere sufficienti con certezza a garantire il rispetto dei limiti. Pertanto, data l'evidente contraddizione contenuta nell'affermazione riportata, pare opportuno che vengano rivalutati i livelli restituiti dal modello di calcolo previsionale e pertanto anche le conseguenti opere di bonifica acustica previste, tenendo conto degli effetti del "prolungamento e raddoppio della bretella merci".

- Nelle planimetrie sottoriportate le aree tratteggiate in verde risultano essere, così come indicato in legenda, "Zone ad uso residenziale di espansione (PGR Comune di Novara)". Queste aree, nello specifico in zona San Rocco Novara e nella zona Nord di Vignale AE8 e AE7, devono essere considerate come recettori residenziali, così come previsto dalla normativa. Relativamente a queste aree, per le quali non vengono previste eventuali opere di mitigazione acustica, non vengono riportati i livelli restituiti dal modello di calcolo (cfr. documento "Studio Acustico - Livelli Acustici in facciata Ante e Post Mitigazione") e pertanto non risulta valutato il rispetto dei limiti previsti dal DPR n° 459/1998.

DESTINAZIONE D'USO RICETTORE		
 Commerciale e servizi	 Residenziale	 Asili, Scuole ed Università
 Industriale ed artigianale	 Monumento religioso	 Ospedali e case di cura
 Pertinenza FS	 Ruederi, Dismessi, Box e Depositi	 Zone ad uso residenziale di espansione (PRG Comune di Novara)
 Fabbricati espropriati/in demolizione	 X - Facciata cieca (senza infissi)	



Zona san Rocco Novara



Zona Nord Vignale AE8 e AE7

- I recettori indicati con numero “4145-4146-4147” fanno parte di un complesso denominato “Novara Assistenza Parco del Welfare” ove è presente una RSA, un centro cura Alzheimer e Centro comunità; per tali edifici viene esclusivamente valutato il contributo apportato dal transito dei convogli sulla linea ferroviaria e nulla viene detto circa il presumibile elevato contributo che verrà apportato dal traffico veicolare sulla adiacente strada di nuova costruzione (vedi immagine sotto riportata). Vi è anche da sottolineare come sia stato classificato come “Ospedale e casa di cura” solo uno dei tre edifici (“4145”) mentre gli altri due sono stati classificati rispettivamente come “Terziario commerciale e servizi” (“4146”) e “Residenziale” (“4147”) con livelli previsti dalla normativa nettamente superiori. A parere dello scrivente l'intero complesso deve essere valutato come “Ospedale e casa di cura” e pertanto per tutti gli edifici risulterebbero dei superamenti diurni e notturni non sanati dalle opere di mitigazione. Pare opportuno sottolineare come presso il recettore “4145” (l'unico individuato come “recettore sensibile”), anche dopo le opere di mitigazione previste (cfr. documento “Studio Acustico - Livelli Acustici in facciata Ante e Post Mitigazione”), rimangono dei superamenti, a seconda dei piani dell'edificio, stimati tra i 4 e i 5,5 dB(A) in periodo di riferimento diurno e i 10-11 dB(A) in periodo di riferimento notturno. Per tali superamenti nulla viene detto circa ulteriori interventi di bonifica al fine di sanare la situazione.

**ARPA Piemonte**

Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017

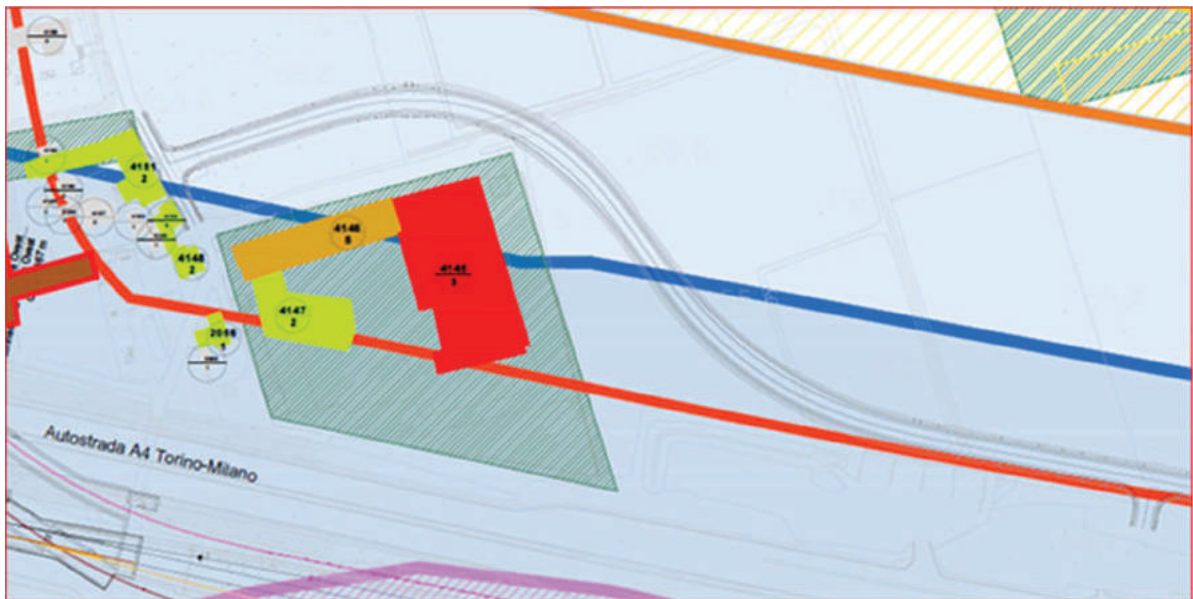
Dipartimento Valutazioni Ambientali SS Valutazioni Ambientali e Grandi Opere

Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621

E-mail: [valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it](mailto:valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it)-PEC: [dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it](mailto:dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it) -

[www.arpa.piemonte.it](http://www.arpa.piemonte.it)





- Nulla viene detto circa i superamenti previsti in periodo di riferimento diurno anche dopo le opere di bonifica relativamente agli edifici scolastici individuati con i numeri recettori "3128" e "3129" (scuole C.so Risorgimento fascia B -Tav.3 recettori) e "3263" (Scuole a Vignale Fascia B Tav.4 Recettori).
- Al di fuori delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura, per i recettori posti in Classe II in zona San Rocco a Novara (da n° 5018 a n° 5030), vedi immagine sotto riportata, risultano dei superamenti ai limiti assoluti di zona per i quali non vengono previste opere di mitigazione acustica e nulla viene detto relativamente alle possibili soluzioni di bonifica.



### Individuazione dell'Area di indagine

#### **ARPA Piemonte**

Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017

**Dipartimento Valutazioni Ambientali SS Valutazioni Ambientali e Grandi Opere**

Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621

E-mail: [valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it](mailto:valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it)-PEC: [dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it](mailto:dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it) -

[www.arpa.piemonte.it](http://www.arpa.piemonte.it)

- Considerate le finalità dichiarate delle opere in progetto, ovvero *“potenziamento del nodo di Novara propedeutico ad un incremento del traffico merci nel corridoio Reno – Alpi”* non pare sufficiente che l’Area di indagine si limiti al solo territorio del Comune di Novara oltretutto escludendo la tratta della linea Novara/Vignale tra la stazione ferroviaria di Novara e l’innesto della nuova bretella merci. Infatti le opere in progetto, così come quelle di *“adeguamenti modulo da 500m a 750m”* già in parte realizzate sulle linee Novara/Domodossola Via Borgomanero, e Novara/Sempione Via Arona e quelle previste per il *“raddoppio e potenziamento della bretella merci”*, modificano chiaramente i futuri flussi di traffico sulle linee in partenza dal Nodo Boschetto di Novara e aventi come destinazione il Nord Alpi (Svizzera e corridoio Genova Rotterdam) e Gallarate/Aeroporto di Malpensa. Ne consegue che, per tali linee, le risultanze contenute nel PRA presentato da RFI nel 2003 e poi rivisto nel 2009 appaiono non più attuali e superate. Risulta pertanto opportuno che, contestualmente a quanto presentato in progetto, sia rivisto il PRA per le tratte Novara/Sempione Via Arona, Novara/Domodossola Via Borgomanero e Novara/Gallarate Via Castelletto Ticino per ciò che attiene il territorio ricadente nella Regione Piemonte. Tale interpretazione appare confermata anche dalla nota del Ministero dell’Ambiente prot. n. 3035 del 26/02/2018 in merito all’applicazione e all’ottemperanza di quanto previsto dall’art 5 comma 6 del DPR 459/1998, a seguito di specifica richiesta da parte del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Piemonte, la Valle d’Aosta e la Liguria in occasione della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA del progetto RFI riguardante le *“opere di adeguamento moduli valico Sempione a 750m (linee Domodossola) in abito DTP di Torino – Stazione di Gravellona Toce”*.

**OGGETTO: LAVORI DI RETE FERROVIARIA ITALIANA. ADEGUAMENTO A MODULO VALICO DEL SEMPIONE A 750 M IN LOCALITÀ GRAVELLONA TOCE SULLA LINEA NOVARA DOMODOSSOLA.**

Con nota protocollo 0001312 del 08/02/2018, acquisita con prot. 0002408/RIN del 15/02/2018, di pari oggetto, veniva comunicata la richiesta formulata dalla Società Rete Ferroviaria Italiana (RFI S.p.A.) a codesto Provveditorato di attivazione della conferenza dei servizi per l'ottenimento dell'intesa Stato – Regione ai sensi del D.P.R. n. 383 del 18 aprile 1994, riguardo la conformità urbanistica delle opere in oggetto.

In riferimento all'intervento segnalato, la Scrivente non ha agli atti alcun tipo di informazione. Tuttavia, l'art. 8 della legge 26 ottobre 1995 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" stabilisce che venga predisposta una documentazione d'impatto acustico relativa alla realizzazione, alla modifica o al potenziamento di alcune tipologie di opere tra cui quelle ferroviarie. In considerazione della tipologia di interventi di nuova realizzazione, di affiancamento di infrastrutture oppure di varianti, nel D.P.R. 18.11.1998, n. 459 viene chiaramente indicata la tempistica e la modalità del rispetto dei valori limite vigenti.

Infatti, l'art. 5, comma 6 del citato D.P.R. 18.11.1998, n. 459, cita testualmente che *I valori limite di cui ai commi 1 e 3 devono essere conseguiti mediante l'attività pluriennale di risanamento, con l'esclusione delle infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto non superiore a 200 km/h, delle infrastrutture di nuova realizzazione realizzate in affiancamento di infrastrutture esistenti e delle varianti di infrastrutture esistenti, per le quali tali limiti hanno validità immediata. [...].*

A tal proposito, l'art.1, comma 1, lettera c) dello stesso decreto definisce *infrastruttura di nuova realizzazione: quella non effettivamente in esercizio alla data di entrata in vigore del presente decreto.*

Alla luce di quanto esposto, a parere della Scrivente, l'intervento in oggetto rientra in tale fattispecie, per cui dovrà essere garantito il rispetto dei limiti indicati all'art. 5, comma 1 e comma 3 del D.P.R. 18.11.1998, n. 459.

**IL DIRETTORE GENERALE**  
(Dott. Mariano Grillo)

GRILLO MARIANO  
MINISTERO AMBIENTE  
Dirigente Generale RIN  
23.02.2018 14:29:45 UTC

### Fase di cantiere e Monitoraggi

Premesso che, considerato quanto sopra riportato relativamente alla fase di esercizio, risulta evidente come sia opportuna una completa revisione degli impatti acustici prodotti dalle opere in progetto che comporta una necessaria rivisitazione degli impatti relativi alla fase di realizzazione e delle necessarie operazioni di monitoraggio, si riportano, per questi due ultimi aspetti, alcune criticità emerse dall'analisi dei seguenti documenti:

48

#### **ARPA Piemonte**

Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017

**Dipartimento Valutazioni Ambientali SS Valutazioni Ambientali e Grandi Opere**

Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621

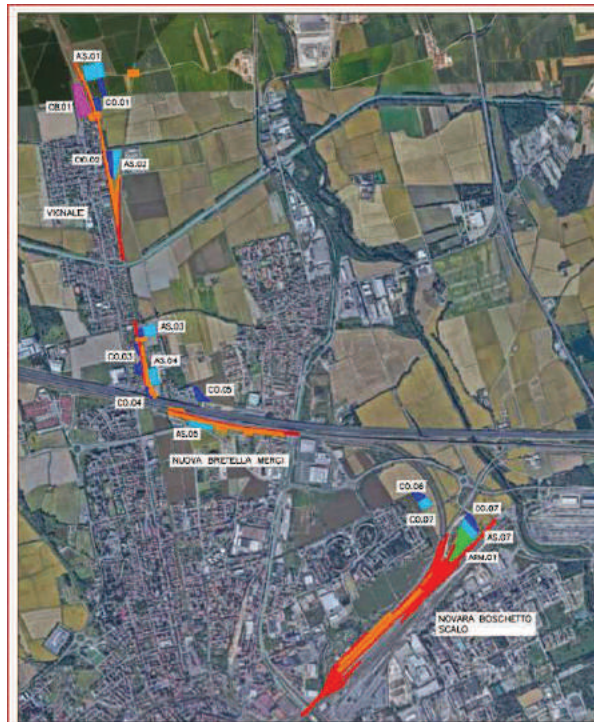
E-mail: [valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it](mailto:valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it)-PEC: [dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it](mailto:dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it) -

[www.arpa.piemonte.it](http://www.arpa.piemonte.it)

- PROGETTO AMBIENTALE DELLA CANTIERIZZAZIONE – Relazione Generale
- PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE – Relazione generale

### *Fase di cantiere*

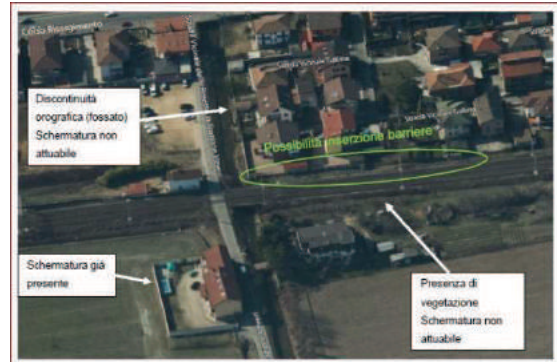
Si riporta, estratta dal documento presentato, una ortofoto indicante le aree di cantiere previste.



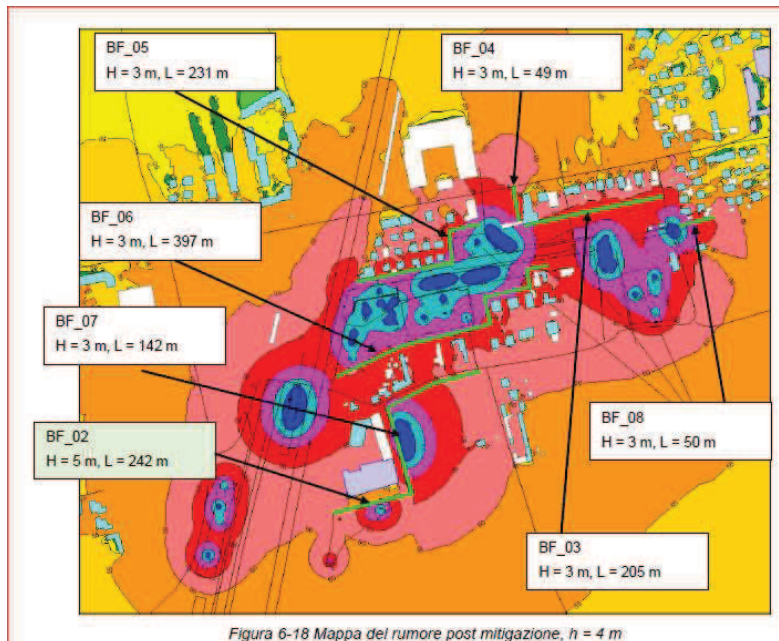
Per ogni area di cantiere, a seconda delle tipologie di lavorazioni, sono state effettuate, mediante opportuna modellistica, delle previsioni dei livelli di rumore ottenuti presso i recettori; per tali previsioni sono stati considerati dei periodi di lavorazioni generici di 8 ore relativamente al periodo di riferimento diurno e di 4 ore in periodo di riferimento notturno senza indicare con esattezza i effettivi orari di lavoro.

A seguito di tali simulazioni acustiche si è appurata la necessità di installare delle opportune barriere acustiche.

Di queste barriere acustiche si è indicato genericamente il sito di installazione in alcune ortofoto inserite nel documento presentato; se ne riporta una a titolo esemplificativo.



Come si può notare, non sono state riportate le caratteristiche specifiche delle barriere e, soprattutto non sono stati riportati i valori di LAeq (livello equivalente di pressione sonora) in periodo di riferimento diurno e notturno stimati, attraverso il calcolo previsionale, presso i recettori individuati nello scenario ante mitigazione e post mitigazione limitandosi a presentare esclusivamente le mappe acustiche risultanti dal modello di calcolo (vedi immagine sotto riportata).



A tal proposito si ritiene opportuno che maggiori informazioni tecniche siano contenute nei documenti presentati alle Amministrazioni Comunali in occasione delle richieste di deroga.

Da ultimo, relativamente alla fase di realizzazione delle opere, non appare chiaro se gli impatti considerati siano riferiti anche alle fasi di cantiere inerenti la realizzazione delle infrastrutture stradali inserite nel progetto.

#### *Piano di monitoraggio acustico*

Nella documentazione presentata viene dichiarato che *“Il monitoraggio del rumore previsto ha come obiettivo quello di controllare l’evolversi della situazione ambientale per la componente in oggetto nel rispetto dei valori imposti dalla normativa vigente. A tale fine, le misure sono effettuate nelle fasi AO, CO e PO, ossia prima dell’inizio dei lavori, durante la fase di cantiere e dopo la messa in esercizio dell’opera in progetto”*.

Le tipologie di monitoraggi si suddividono in:

- ✓ **RUC** per il monitoraggio del rumore prodotto dalle attività di cantiere, da prevedere nelle fasi AO e CO;
- ✓ **RUV** per il monitoraggio del rumore prodotto dalla viabilità di cantiere, da prevedere nelle fasi AO e CO;
- ✓ **RUL** per il monitoraggio del rumore prodotto dal fronte di avanzamento lungo le aree di lavoro, da prevedere nella fase CO;
- ✓ **RUF** per il monitoraggio del rumore prodotto dall’esercizio dell’infrastruttura, da prevedere nella fase AO e PO

I punti e le periodicità delle attività di monitoraggio sono indicati nella tabella 19 riportata nel documento presentato e nel seguito riprodotta.

TABELLA 19  
PUNTI DI MONITORAGGIO DELLA COMPONENTE RUMORE

ID	TIPO	FREQUENZA	AO	CO	PO	LOCALIZZAZIONE
RUC 01	Cantiere fisso e FAL	trimestrale	1	6	-	A sud del tratto ovest della NV02; ad ovest della linea Novara-Domodossola
RUC 02	Cantiere fisso e FAL	trimestrale	1	6	-	Ad ovest della linea Novara-Domodossola, tratto a nord del Bivio Novara-Arona
RUL 01	FAL	trimestrale	1	6	-	Ad ovest del rilevato RI03 a sud del bivio Novara-Arona
RUF 01	Ferroviario	trimestrale	1	6	-	Ricettore R1164 presso l'attraversamento del Canale Cavour
RUC 03	Cantiere fisso e FAL	trimestrale	1	6	-	In prossimità del tratto ovest della NV01; ad ovest della linea Novara-Domodossola
RUC 04	Cantiere fisso e FAL	trimestrale	1	6	-	Ad ovest della linea dopo l'attraversamento della A4
RUC 05	Cantiere fisso e FAL	trimestrale	1	6	-	Ad est della linea dopo l'attraversamento della A4 a nord della radice ovest della NV03
RUL 02	FAL	trimestrale	1	6	-	A sud del rilevato R01, abitato ad ovest del Canale Quintino Sella

Dall'analisi della suddetta tabella non è chiaro il motivo per il quale relativamente alla tipologia di rilievi RUF (monitoraggio del rumore prodotto dall'esercizio dell'infrastruttura) sia previsto un solo punto di monitoraggio (presumibilmente relativo al recettore per il quale sono previsti gli interventi diretti) e non siano previsti altri punti al fine di verificare la correttezza delle simulazioni previsionali e l'adeguatezza delle opere di bonifica. Oltretutto per tale punto vengono previsti n° 6 sessioni di monitoraggi in CO e non viene prevista alcuna sessione nella fase PO.

Non risulta inoltre chiaro il motivo per cui non sono previsti monitoraggi di tipologia RUV (monitoraggio del rumore prodotto dalla viabilità di cantiere) e monitoraggi inerenti la realizzazione delle infrastrutture stradali inserite tra le opere di progetto.

Alla luce delle lacune e criticità sopra esposte, risulta attualmente impossibile esprimere un parere tecnico circa la compatibilità acustica delle opere in progetto.

#### ARPA Piemonte

Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017

Dipartimento Valutazioni Ambientali SS Valutazioni Ambientali e Grandi Opere

Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621

E-mail: [valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it](mailto:valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it)-PEC: [dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it](mailto:dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it) -

[www.arpa.piemonte.it](http://www.arpa.piemonte.it)



Comune di NOVARA  
Servizio Governo del Territorio e Mobilità

Fasc. 09.11.1/214/7

Prot. n. <attribuito dal sistema informatizzato  
e indicato nella segnatura in alto a destra>

Novara, 3 dicembre 2021

<date della firma digitale>

Alla  
REGIONE PIEMONTE  
Direzione OO.PP., Difesa del Suolo,  
Protezione Civile, Trasporti e Logistica  
Settore Infrastrutture Strategiche  
C.so Stati Uniti, 21

[investimenti.trasporti@cert.regione.piemonte.it](mailto:investimenti.trasporti@cert.regione.piemonte.it) 10128 TORINO

[riccardo.lorizzo@regione.piemonte.it](mailto:riccardo.lorizzo@regione.piemonte.it)

c.a. Dirigente arch. Ricardo Lorizzo

e.p.c. Servizio Ambiente e Progettazione Strade  
Sua SEDE

[imperatore.walter@comune.novara.it](mailto:imperatore.walter@comune.novara.it)

c.a. ing. Walter Imperatore

[bonalana.annamaria@comune.novara.it](mailto:bonalana.annamaria@comune.novara.it)

ing. Annamaria Bonalana

[saglio.elena@comune.novara.it](mailto:saglio.elena@comune.novara.it)

arch. Elena Saglio

[inviata a mezzo pec e mail agli indirizzi sopra riportati](#)

OGGETTO: Art. 18 LR 40/98 artt. 23 e seguenti D. Lgs.vo 152/2006 e s.m.i.. Valutazione d'Impatto Ambientale di competenza statale inerente il progetto definitivo del: "Nodo ferroviario Novara Boschetto. I fase PRG di Novara Boschetto con piano di utilizzo terre (e rocce da scavo) ai sensi dell'art. 24 del DPR 120/2017. Codice Identificativo Ministeriale ID 7509 - **riscontro pre - istruttorio e osservazioni preliminari di carattere urbanistico al progetto.**

Rife:

- nota Ministero della Transizione Ecologica <prot. in calce MATTM-110576 del 13.10.2021> prot. 96.718/21 del 20.10.2021 indirizzata al protocollo generale del Comune di Novara;
- nota RP del 15.11.2021 prot. gen Comune 105977 del 15.11.2021.

Si riscontra la richiesta della Regione Piemonte in riferimento, inviata al Servizio Governo del Territorio e Mobilità di questo Comune dall'Archivio Generale in data 15.11 u.s. con la quale, nel trasmettere la documentazione progettuale tramite link al sito del Ministero, si richiedeva al Servizio interessato dal progetto la verifica del medesimo e l'espressione di pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti d'assenso da rendersi ai fini della conclusione del procedimento avviato con nota ministeriale. La nota richiamava espressamente l'art. 18 della LR 40/98 e s.m.i. "Partecipazione della Regione alle procedure di VIA di competenza Statale". Al fine delle osservazioni di natura urbanistica si evidenzia quanto sotto riportato.

### **A. Preambolo Importante:**

#### 1. Il progetto.

Il progetto presentato è tra gli interventi più importanti, auspicati ed attesi, degli ultimi 20 anni che RFI ha intrapreso sul nodo ferroviario di Novara e risulta per altro essere solo la 1<sup>a</sup> fase del PRG Ferroviario di Novara – Boschetto. Esso si compone di n. 971 elaborati progettuali codificati con stringhe alfanumeriche di non immediata intelligibilità



e economicamente è computato per € 109.573.000,00. Ai fini urbanistici fino ad ora è stato possibile esprimere il proprio parere sui progetti della sistemazione del FV storico <2020>, la fattibilità tecnico economica della realizzazione di un nuovo impianto ACC di potenziamento tecnologico della stazione ferroviaria di Novara (linea To -MI <2019>) ed in boschetto, la verifica di compatibilità urbanistica per l'area di stoccaggio per materiali da lavorazione <Acciaio, CAP, legno e inerti> sita al Fg. 48 mappale 833/parte rilasciata in data 20.04.2017 prot. n. 27.556. Quanto sopra per far rilevare che per una corretta analisi urbanistica, ma anche soprattutto ambientale, sarebbe stato opportuno avere una visione complessiva dell'intero intervento previsto su Novara Boschetto e non solo il 1° stralcio funzionale.

## 2. I tempi del parere.

Il progetto, ancorché pubblicato sul sito del Ministero a far data dal 20.10.2021 con relativa comunicazione di avvio del procedimento è stato oggetto di richiesta di parere da parte della Regione in data 15.11.2021 con nota in riferimento, con richiesta di espressione delle osservazioni di competenza entro il 03.12.2021. I giorni naturali e continuativi concessi risultano essere quindi 18, 14 quelli lavorativi se si esclude quello di ricezione; le ore lavorative risultano quindi pari a 108 <6.480 minuti>. Ergo 6,5 minuti ad elaborato da parte di un tecnico senza la benché minima interruzione <telefonate, riunioni, videoconf.> e senza dedicarsi ad altre attività istruttorie d'ufficio in corso ed in scadenza anch'esse. E' di tutta evidenza la discrasia, o meglio l'anomalia, dettata dalla tempistica imposta in relazione all'importanza ed alla peculiarità del progetto. Detta anomalia impone, a giudizio dello scrivente, una riflessione sul caso di specie e per il futuro sui progetti PNRR di evidente importanza; la richiesta di pareri in tempi così esigui ad amministrazioni locali già in deficit di personale è un mero adempimento in ossequio al dettato normativo? o si vuole realmente coinvolgere in maniera fattiva gli Enti in relazione ai progetti; se così è le tempistiche imposte non sono coerenti per la compiuta verifica di progetti complessi.

Dal punto n. 2 ne discende, quale conseguenza, che i contenuti della presente nota non possono che costituire la trasposizione della preliminare e sommaria istruttoria e non certo rappresentare una compita ed approfondita disamina con osservazioni circostanziate di natura tecnico urbanistica sul progetto; per le quali ci si riserva di integrare eventualmente la presente oltre il termine imposto previa analisi interdisciplinare con il Servizio Ambiente e con la progettazione strade che leggono per conoscenza.

Detto ciò di seguito i macro temi che si portano in evidenza con i limiti appena sopra esposti son suddivisi in 4 macro sezioni; A) la rifunzionalizzazione dello scalo; B) la nuova viabilità di accesso allo scalo da via Mario Pavesi; C) le viabilità alternative i 5 PL in soppressione e D) le compensazioni e le mitigazioni ambientali.

### **A) la rifunzionalizzazione vera e propria dello scalo.**

Nell'elaborato Planimetria progetto infrastruttura ferroviaria scala 1:5000 n. NM0Y00D26P5IF0001001A si individuano gli interventi per i nuovi terminali Hupak, quelli per CIM Eurogate e per FS logistica con le relative aree di appartenenza, ovvero:

- Aree di sosta Hupak;
- Fabbricato ristoro autisti;
- Fabbricato personale Hupak;
- Fabbricato servizi impianto antincendio;
- Fabbricato GA2 Boschetto;
- Nuovo fabbricato Ga1/PP ACC Boschetto;
- Bretella merci FNM;
- Nuovi fasci di collegamento a CIM Eurogate;

In esso elaborato i fasci dei binari in rosso ed in viola, quindi la nuova costruzione e le lavorazioni successive a cura di altro intervento sono limitate alla parte nord di boschetto. L'area di scissione <attuale area Mercitalia Logistic di via Martino della Torre> e il nuovo terminale su area FS logistica sono dati in colore nero ovvero "binario esistente".

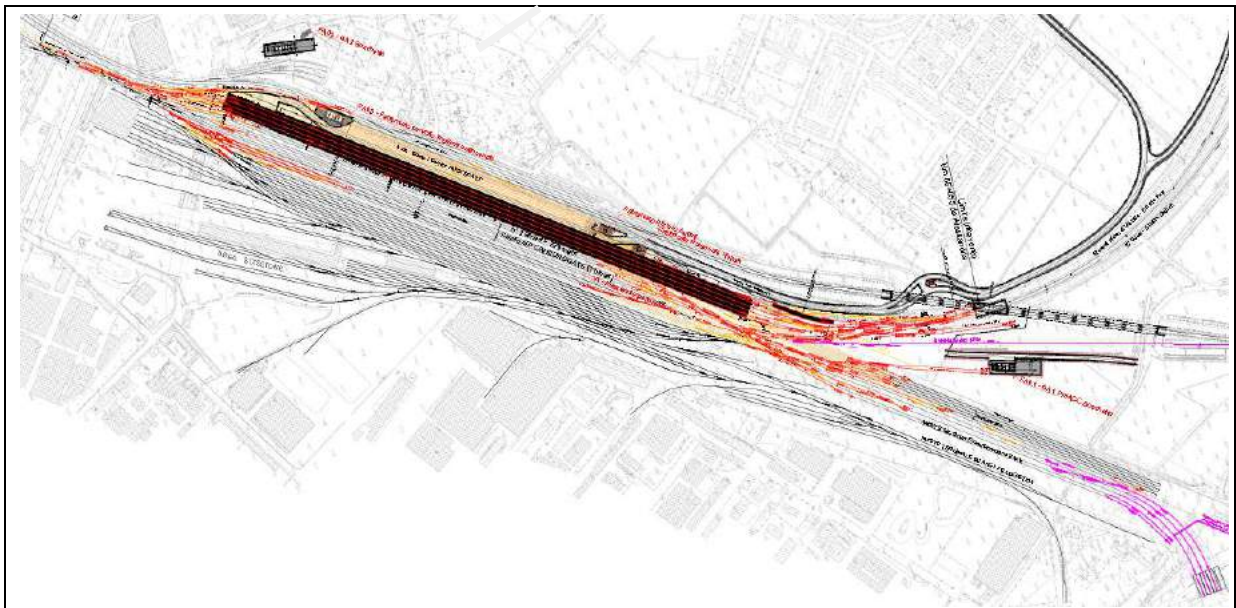
Pe contro nell'elaborato Planimetria dell'uso programmato del suolo scala 1:5000 n. NM0Y00D225P5SA001002A, ergo planimetria di progetto su PRG <parte sud>, non compaiono i nuovi fabbricati in progetto ma solo le infrastrutture stradali, per alcuni tratti, ed i fasci dei binari di tutto il Boschetto, per altro tutti in rosso, di talché non è possibile verificare:

1. se essi fabbricati di progetto, come parrebbe, siano interamente ricompresi in area destinata da PRG per infrastrutture ferroviarie esistenti;
2. quali siano i fasci dei binari oggetto d'intervento, se solo quelli a nord e a est o anche quelli a sud verso l'area di scissione <Mercitalia>; questo risulta di fondamentale importanza ai fini urbanistici come tra poco esposto.

E necessario, a giudizio dello scrivente che tutti i fabbricati siano rappresentati su detto ultimo elaborato al fine di verificare compiutamente la conformità urbanistica degli stessi, così come avviene per l'area di sosta e a servizi Hupak e puntualmente indicare quali fasci dei binari siano oggetto d'intervento anche sul PRG.

Sulle fasi di progetto si segnali l'opportunità di dare priorità, e concomitanza, alle armature di tutti i soggetti interessati all'area Boschetto, ivi compresa l'infrastruttura di potenziamento di collegamento a CIM Eurogate stante gli sviluppi manifestati all'Amministrazione sia da Hupac che da CIM. Parrebbe infatti che le armature di CIM siano successive e non ricomprese nel progetto. L'analisi urbanistica e ambientale come in preambolo ricordato dovrebbe essere complessiva.

Estratto Elaborato NM0Y00D26P5IF0001001A <el. n. 58 di 971>

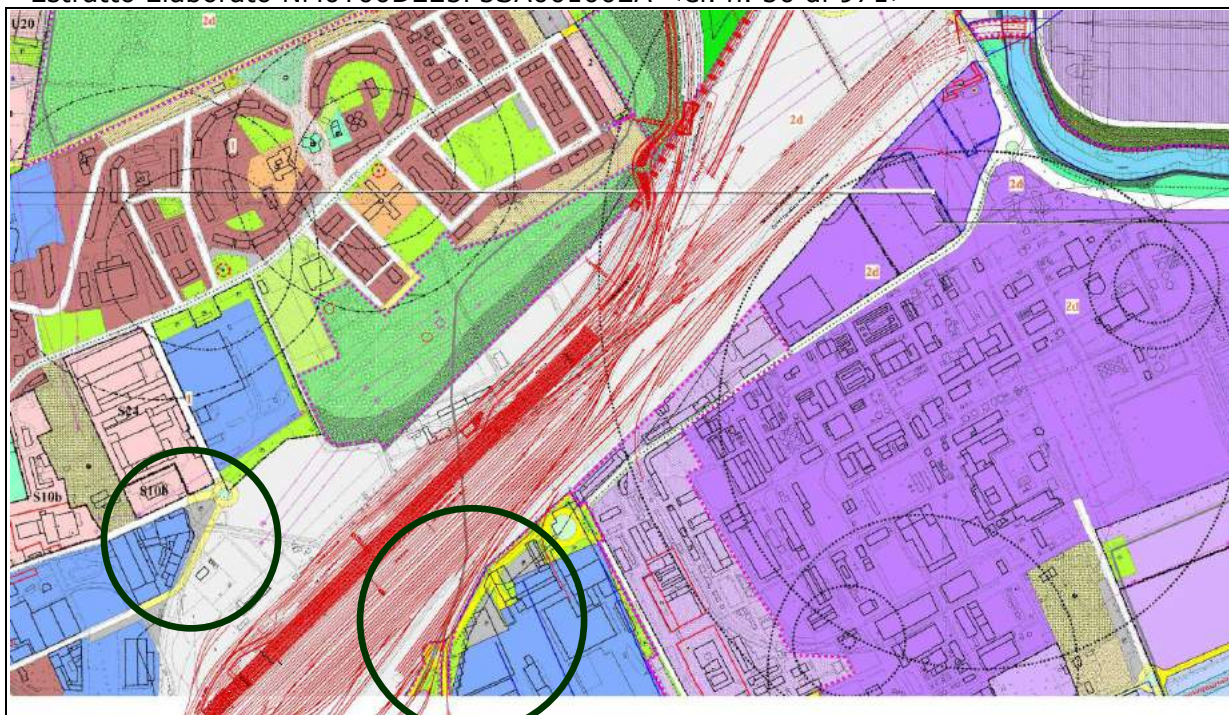


Disegno non in scala

L'infrastruttura viaria di progetto di collegamento ad Hupak da nord è sicuramente inserita in area ferroviaria esistente dello scalo del Boschetto, quale destinazione urbanistica, sino alla massicciata ed al viadotto ferroviario di FNM linea Novara - Busto Arsizio; oltre tale manufatto è in area Tematica T7 <polo territoriale attrezzato per lo sport> di essa si tratterà più compiutamente nel successo punto B).

Nella tavole successiva oltre a evidenziare la differenza riscontrata, si pone l'evidenza delle ricadute, sicuramente positive, che il progetto ha sul territorio ma che con un ulteriore minimo sforzo progettuale, magari delegato alla 2<sup>a</sup> fase di PRG, potrebbero ulteriormente migliorare le performance dello scalo anche sotto il profilo della correlazione con le previsioni viabilistiche del Piano Regolatore Generale che intendono controllare la trasformazione delle aree limitrofe lo scalo ferroviario di Boschetto che ad oggi sono interessate da interventi anch'essi di trasformazione sia sotto il profilo funzionale, di rigenerazione delle aree che ambientale <DSV Reale Estate Novara.

Estratto Elaborato NM0Y00D225P5SA001002A <el. n. 50 di 971>

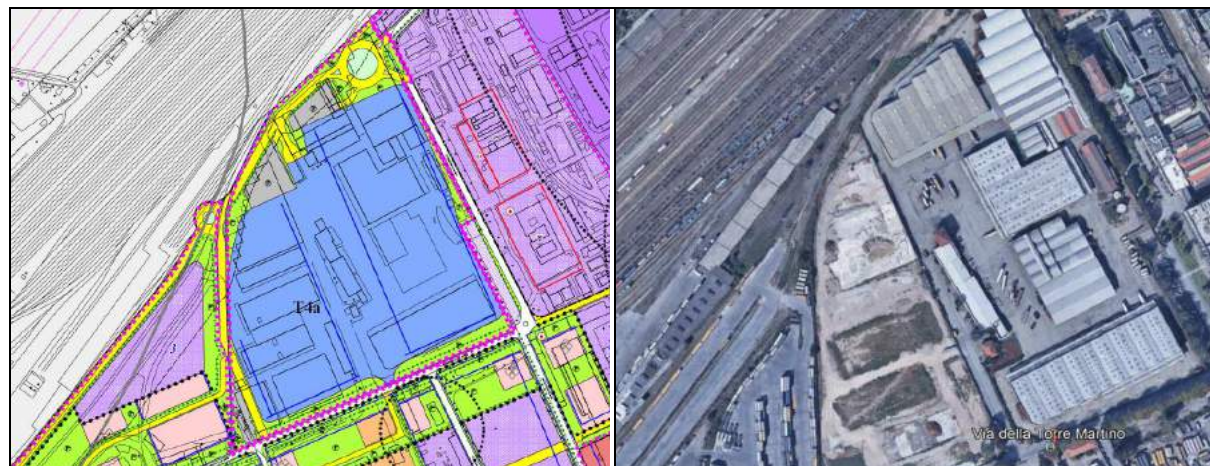


Disegno non in scala

Si pone ora l'attenzione su un progetto importante dell'Amministrazione che è in corso di ultimazione e per il quale si interloquì a suo tempo <2017/18> con Mercitalia Logistic S.p.A. circa la riqualificazione dell'area ex DSV - Magazzini Cariplo oggi DSV Real Estate. E' convenzionalmente prevista la realizzazione, in corso, della rotatoria tra il 1^ ed il 2^ tratto della via Fauser con costruzione del Gate d'accesso alla piastra logistica da nord, in detta realizzazione fu previsto il collegamento della viabilità con via Martino della Torre <2° lotto funzionale> su aree Mercitalia al limite del confine est <in luogo della precedente previsione urbanistica in mezzo allo scalo> ma soprattutto la previsione di un accesso da nord dell'area Mercitalia.

Questa previsione urbanistica sarebbe attuabile nel momento in cui il progetto di PRG Novara Boschetto, 1^ o 2^ fase, razionalizzasse la posizione dei propri fasci di accesso a Mercitalia alias area Scissione tenendo conto della previsione della strada e del suo Gate d'ingresso. In realtà il binario da spostare è solo il primo a sud, questo comporterebbe l'innegabile beneficio di un miglior accesso all'area d'interscambio, ma soprattutto quello ambientale di eliminare il transito degli autotreni da via Martino della Torre, oggi utilizzata per l'accesso all'area.

Si richiede di verificare tale ricomprensione nel progetto de quo.



Ulteriore approfondimento è la messa a disposizione in futuro del sedime RFI, che a quanto pare non è oggetto del progetto definitivo presentato, per poter realizzare, da parte del Comune, la viabilità prevista dal PRG di collegamento tra la via Giuseppe Belletti e la via Domenico Maria da Novara; altro nodo congestionato sotto l'aspetto viario da risolvere ai Margini del Boschetto.



## **B) la nuova viabilità di accesso allo scalo da via Mario Pavesi**

Preliminarmente è importante segnalare che quasi tutta la viabilità di accesso in progetto che diparte ed arriva sulla rotatoria di via Mario Pavesi è insistente sull'Ambito Tematico T7 <polo territoriale attrezzato per lo sport> e solo per una minima parte usufruisce di viabilità comunali esistenti ovvero la via Mario Ge che è ad oggi a senso unico in uscita dal quartiere di San Rocco. Una piccola porzione ricade invece in area destinata a Tessuto Urbano Esistente a verde privato <la S finale d'ingresso a Hupak dopo il fornice di superamento della linea FNM>. L'area esprime quindi un indice di edificabilità, non è agricola, ma a destinazione sportiva con un UT 0,04 mq/mq di cui almeno il 50% destinato ad impianti sportivi coperti.

Urbanisticamente in questo caso, quindi, è riscontrabile sempre dall'elaborato n. NM0Y00D225P5SA001002A <el. n. 50 di 971> che l'opera non è prevista nello strumento urbanistico generale del Comune e pertanto la medesima non è conforme al PRG e che bisognerà conformarla attraverso l'utilizzo dei Disposti della disciplina di verifica di conformità urbanistica ai sensi del DPR 18.04.1994 n. 383 "Regolamento recante la disciplina della localizzazione delle opere d'interesse statale" con apposita CdS e successiva intesa Stato - Regione, previo avvio del procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 11 del DPR 327/01 e s.m.i..

La medesima nuova connessione viaria nord al Boschetto è per il primo e l'ultimo tratto verso la via Pavesi a senso unico, mentre nella parte terminale verso il Boschetto è a doppio senso di marcia; sotto il profilo patrimoniale e amministrativo è necessario conoscere:

1. se la medesima risulterà una viabilità pubblica soggetta anche a pubblico transito sino al "*cul de sac di ritorno*" vicino al boschetto;
2. se la medesima sin dallo sfiocco/connessione con le vie Pavesi e Ga è ad esclusivo uso di RFI;

Nel primo caso le aree in T7 non risulteranno intercluse dalla viabilità secondaria e potranno essere foriere di futuro sviluppo servite dalla stessa; in tal caso si precisa che gli oneri manutentivi delle viabilità medesime, ordinari e straordinari, soprattutto aggravati dal quasi totale regime di traffico pesante non potranno essere accollate al Comune di Novara ma dovranno essere poste a totale carico di RFI o suoi eventuali aventi causa;

Nel secondo caso, ovvero il regime privatistico delle viabilità pone il grande problema delle aree in T7 intercluse con impossibilità di essere raggiunte da viabilità pubblica

secondaria per il loro sviluppo a meno di non creare un'ulteriore intersezione viabilistica sulla via Mario Pavesi, viabilità primaria e di grande transito con origine/destinazione anche extra urbana, a debita distanza dalle attuali 2 rotonde e dalla svolta a destra in progetto.

Ultima annotazione di carattere viabilistico è la localizzazione del tratto della bretella in uscita da Boschetto; la stessa è veramente vicina all'espansione edilizia del Quartiere di San Rocco <Ambito A21> ed al tessuto urbano esistente a prevalente destinazione residenziale; si richiede se rispetto ai potenziali ricettori sensibili delle abitazioni esistenti ed in progetto sono state fatte le debite analisi e gli opportuni approfondimenti in merito alla matrice ambientale aria e rumore nell'ambito degli innumerevoli ricettori sensibili citati dal progetto <si presume di sì>. In conclusione detta viabilità avrà quale conseguenza la fascia di rispetto viaria ai sensi del DM 04.04.1968 n. 1404 le cui conseguenze andranno verificate rispetto alle destinazioni d'uso residenziali esistenti ed in progetto.

Sui predetti temi si richiedono chiarimenti.



Da ultimo, ma non per importanza, si segnala che alcune aree su cui è previsto il nuovo raccordo veicolare, ma anche la bretella merci Vignale binario pari sono già oggetto di progettazione per le mitigazioni ambientali TAV approvate giusta Deliberazione di Giunta Municipale n. 141 del 12.05.2020 ed espressamente richiamate nell'accordo modificativo dell'Accordo del 20.12.1999 tra Comune di Novara, FIAT S.p.A. e TAV S.p.A. <ora RFI S.p.A.> sottoscritto in data 29.12.2019 tra Comune e RFI S.p.A., registrato a Novara in data 17.01.2021. Esse compensazioni sono state finanziate da RFI S.p.A. per € 1.100.000,00 oltre ad IVA, espropri compresi.

Se dette aree saranno oggetto di infrastrutturazione per il presente progetto definitivo, analoghe aree sia in termini di localizzazione <vicino ad infrastrutture da

mitigare/compensare che in termini di dimensione dovranno essere ricercate in accordo con RFI S.p.A. e si dovrà porre nuovamente mano alla modifica dell'Addendum all'Accordo procedimentale firmato circa un anno fa in quanto il Comune di Novara non intende assolutamente abdicare alla realizzazione delle compensazioni TAV 2000.

Di seguito a completamento del tema si accludono alcune parti dello studio approvato con la sopra citata DGC n. 141 del 12.05.202.



Si richiede l'apertura di un tavolo da subito con RFI per la ricerca delle soluzioni alternative ad esse compensazioni interferite dall'infrastruttura.

### **C) le viabilità alternative i 5 PL in soppressione**

C1\_ viabilità di collegamento via Delle Rosette 2^ tratto <fraz. Veveri> con via Caterina <C.so della Vittoria>

Sotto l'aspetto urbanistico il primo tratto, che diparte da via delle Rosette dopo la via Baveno interessa un'Ambito di riqualificazione Ambientale di Prg normato dalla Scheda d'Area A22 a densità specifica con indicazione ZC3 ad indice, ambito perequativo con espressione, lo Zc3, di 4.000 mc. di volume edificabile a destinazione Mix funzionale R; lo stesso ad oggi è un incolto boscato a cui si affianca un tessuto urbano esistente a verde privato.

La parte centrale della viabilità è in Ambito di riqualificazione rurale Ra la parte terminale è lo standard urbanistico, anch'esso ad indice dell'Ambito A5 per poi proseguire all'interno di un'area produttiva esistente e terminare sulla viabilità che immette nel parcheggio dell'ex casello Autostradale A4 di Novara con viabilità di collegamento sulla via Verbano e sbocco nella complanare sotto il cavalcavia.

Si deve segnalare, come per la viabilità di accersso di San Rocco, che anche la particella del Fg. 23 mappale n. 898, sotto riportata su stralcio del fg. catastale è uno standard urbanistico ceduto al Comune per effetto di una Convenzione Urbanistica vigente n. 34.615 rep. n. 14.453 racc. a Rogito Notaio Autieri. Ai sensi della L. 98/2013 art. 30 c. 3/bis la data di scadenza per il completamento degli interventi è stata procrastinata al 27.10.2024. L'area è stata ceduta al Comune nello stato di fatto per mq. 5.225. L'area

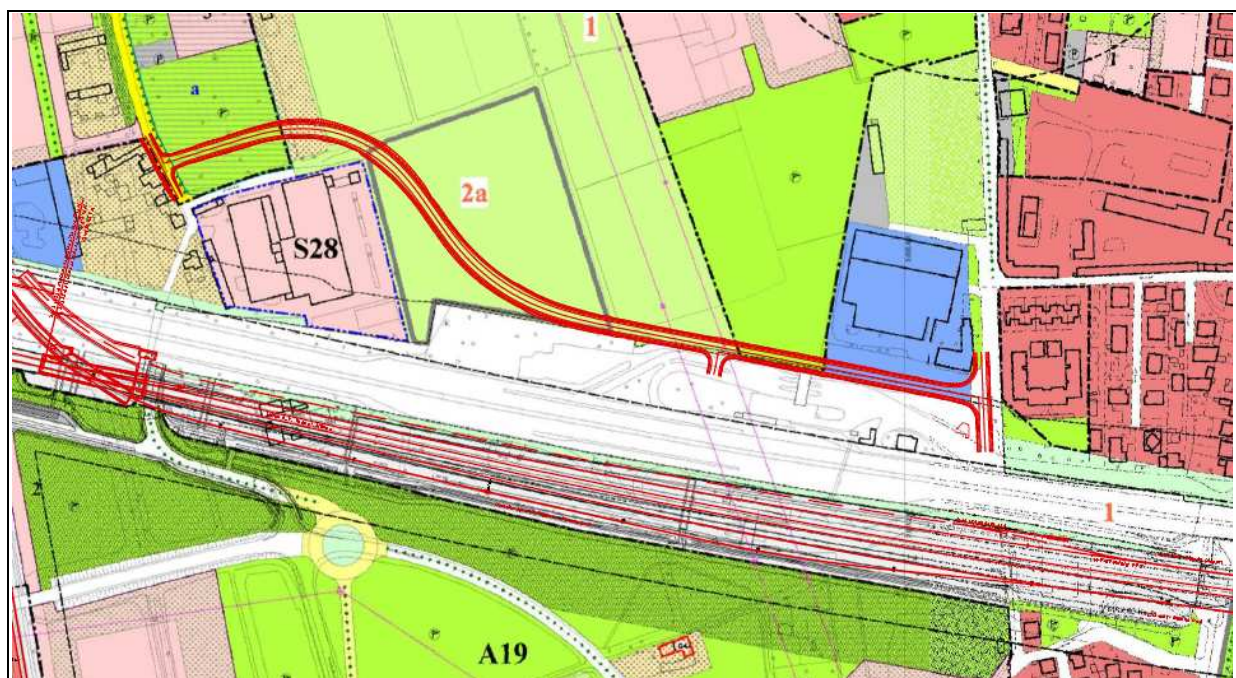
potrebbe essere un parco urbano ed un'area verde che però risulterebbe tagliata in due dalla infrastruttura viaria di progetto; esso progetto potrebbe essere per la parte traslato lungo la via Baveno, con adeguamento della stessa al fine di:

1. utilizzare, adeguandola, un tratto di viabilità esistente;
  2. consentire la realizzazione di un'area verde di proprietà del Comune unitaria;
- senza per altro modificare la funzionalità di una viabilità locale il cui flusso di traffico in previsione sarà esiguo.

Di seguito la suggestione.



Urbanisticamente in questo caso, quindi, è riscontrabile sempre dall'elaborato n. NM0Y00D225P5SA001002A <el. n. 50 di 971> che l'opera non è prevista nello strumento urbanistico generale del Comune e pertanto la medesima non è conforme al PRG e che bisognerà conformarla attraverso l'utilizzo dei Disposti della disciplina di verifica di conformità urbanistica ai sensi del DPR 18.04.1994 n. 383 "Regolamento recante la disciplina della localizzazione delle opere d'interesse statale" con apposita CdS e successiva intesa Stato - Regione, previo avvio del procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 11 del DPR 327/01 e s.m.i..



disegno non in scala

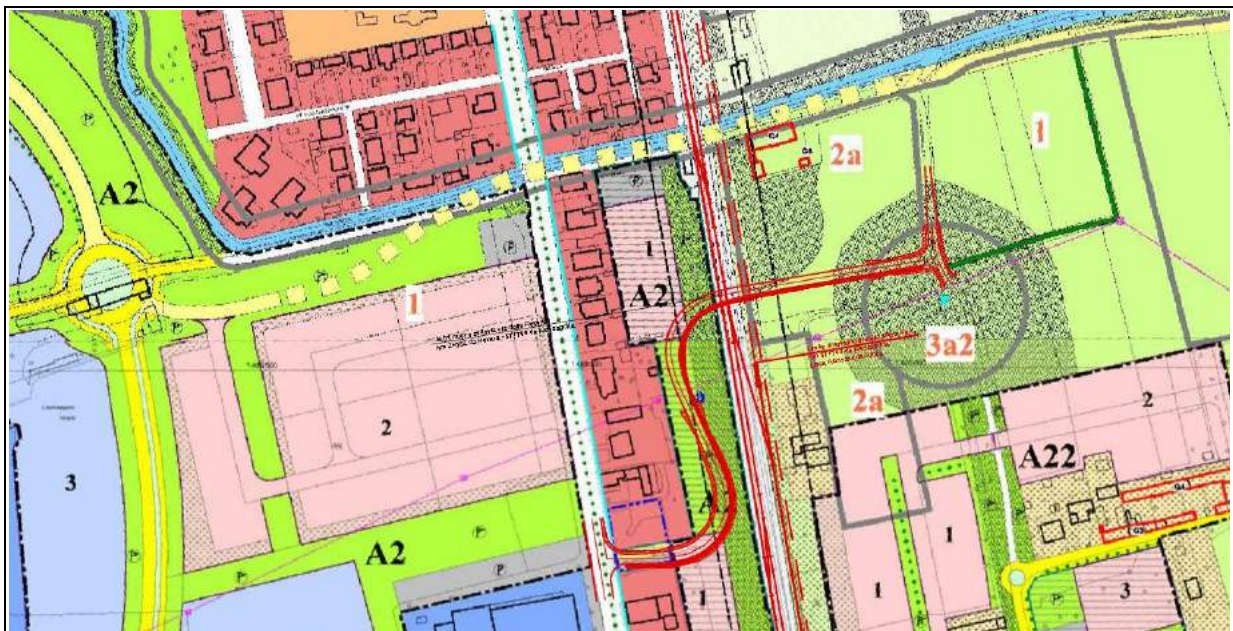
C2\_PL via delle Rosette – C.so Risorgimento in prossimità di via G. da Verrazzano

In alternativa al PL di via delle Rosette viene proposta un sottopasso ferroviario ad S che diparte da Corso Risorgimento e si collega a via delle Rosette più in basso.

Il PRG destina la partenza da c.so Risorgimento ad area a prescrizione specifica Ambito di riqualificazione Ambientale di PRG normato dalla Scheda d'Area A2 a densità specifica con indicazione ZC1 ad indice, ambito perequativo con espressione, lo Zc3, di 11.802 mc. di volume. L'arrivo del sottopasso si segnala essere stato progettato all'interno della fascia di rispetto del fontanile esistente con fascia di rispetto idro geologica 3a2; se è pur vero che in fascia 3a2 possono essere localizzate opere pubbliche, o di pubblica utilità non diversamente localizzabili si sottolinea la valenza ambientale dell'area e la sua fragilità idraulica e la previsione in generale di inedificabilità della medesima per la presenza del fontanile tant'è che il PRG la completa con l'indicazione delle zone coperte da vegetazione.

Questo Servizio non entra nel merito della correttezza ingegneristica di progettazione dell'opera; purtuttavia la ritiene un risoluzione viaria puntuale e differente dalla previsione del sottopasso previsto in PRG tra la Verrazzano – Rosette, viabilità di quadrante e di più ampio respiro tra la via del Ciocché <finanziata in Protocollo d'Intesa da RFI TAV 2000 – opera n. 1> e l'abitato di Veveri. Sono in sostanza due previsioni a scala diversa di cui la 1° con l'intersezione a T su corso Risorgimento, asse primario d'ingresso/uscita nord di Novara direzione Vignale, con conflitto di manovra sulle svolte a sinistra. Ai fini della razionalizzazione della viabilità di tutta l'area e non solo della soppressione del passaggio a livello è preferibile la soluzione prevista in PRG.

Urbanisticamente in questo caso, quindi, è riscontrabile sempre dall'elaborato n. NM0Y00D225P5SA001001A <el. n. 49 di 971> che l'opera non è prevista nello strumento urbanistico generale del Comune e pertanto la medesima non è conforme al PRG e che bisognerà conformarla attraverso l'utilizzo dei Disposti della disciplina di verifica di conformità urbanistica ai sensi del DPR 18.04.1994 n. 383 "Regolamento recante la disciplina della localizzazione delle opere d'interesse statale" con apposita CdS e successiva intesa Stato – Regione, previo avvio del procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 11 del DPR 327/01 e s.m.i..



disegno non in scala

C3\_PL Veveri nord – Via Verbano – strada C.na Mirabella – Cameri area industriale SS32

In questo caso particolare si denota come la soluzione di testa su Corso Risorgimento sia facilmente modificabile nel senso dell'attuazione delle previsioni di PRG del Comune. Infatti è secondo l'Ufficio è poco sensato proporre un'intersezione a T 70 m. circa prima della previsione della rotatoria su Corso Risorgimento Testa dello sviluppo urbanistico della corona nord ovest di Vignale.



Certamente è necessario disassare il tracciato del Corso ed il centro della rotonda rispetto all'attuale posizione urbanistica così da consentire lo sviluppo lineare della viabilità in pendenza per sottopassare la linea ferroviaria Novara - Domodossola; ciò consentirebbe di ripensare, magari in parte trincea anche il sottopasso della Novara - Oleggio e dare una forma più lineare alla viabilità, che per espressa dichiarazione progettuale vuole seguire il più possibile le viabilità agricole esistenti; il problema è che la viabilità in progetto non è più una viabilità con caratteristiche ed a servizio delle aree agricole, ma al contrario una viabilità trasversale di collegamento tra la SR 229 per Borgomanero e la SS 32 per Arona.

Si segnala altresì che la coda della viabilità in innesto sulla S 32 in territorio di Cameri è un ulteriore innesto a T in prossimità di una curva molto pericolosa per problematiche legate alla visibilità in percorrenza che per velocità dei veicoli; l'innesto progettato è critico.

All'interno dell'Ambito di riqualificazione Ambientale A1 è del tutto possibile prevedere il disassamento di Corso Risorgimento e la posizione della rotonda in quanto Ambito ad Indice Territoriale perequativo dove viabilità, standard e verde producono indice. In questo modo il quarto braccio della rotonda fungerebbe da collegamento viario extraurbano con il Comune di Cameri.

A titolo meramente esemplificativo si graficizza la suggestione descritta.



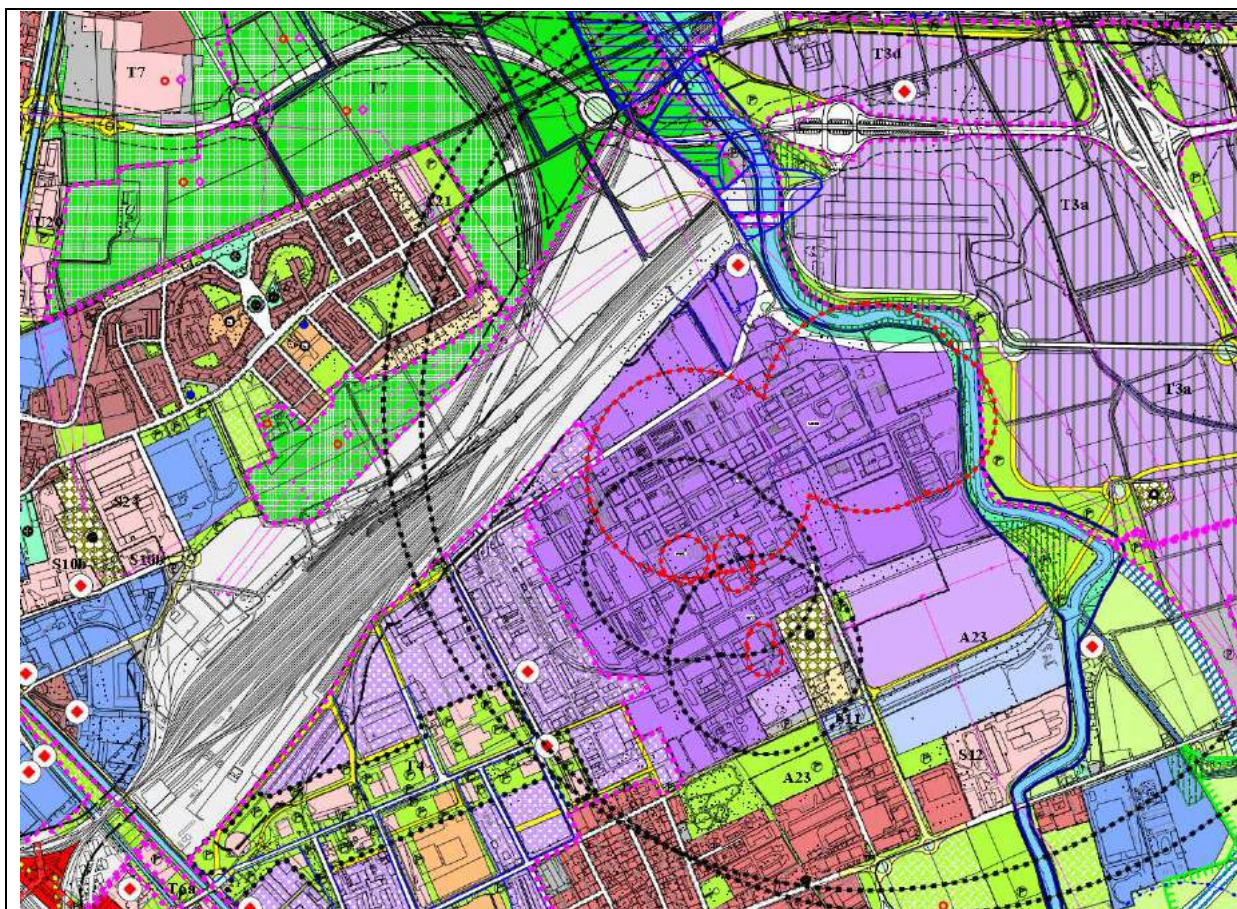
Anche in questo caso come nei precedenti la viabilità non è prevista dal PRG e pertanto vale l'analogo ragionamento di C1 e C2.

In particolare per la viabilità prevista in C3 si precisa che con riferimento ai disposti dell'art. 25.1 lett. f) delle NA di PRG *"nella progettazione di nuove strade e negli interventi di adeguamento della rete esistente devono essere previsti manufatti di attraversamento per superare le barriere di separazione e ricomporre le criticità biologiche del territorio"* devono essere valutati degli attraversamenti faunistici posizionati in prossimità dei corridoi ecologici previsti dal PTP provinciale limitrofi l'area del torrente Terdoppio, implementando quelli eventualmente previsti nell'area agricola ed in particolare quello tra la SP 229, le ferrovie e il Canale Regina Elena.

Per il proseguo della progettazione e nell'ambito dell'esperirsi della Conferenza dei Servizi della VIA, di competenza statale, dovranno essere attentamente valutati anche i cerchi di danno delle Lesioni reversibili derivanti dagli scenari incidentali delle Aziende Seveso presenti nell'area di Sant'Agabio vicino al Boschetto, nonché le aree di esclusione e di osservazione dettate dalla DGR regionale 26.07.2010 n. 17 - 377 che si estendono sull'area nord Ovest del Boschetto dove parrebbero inseriti interventi relativi solo al fascio dei binari e il fabbricato GA1/PP ACC Boschetto.

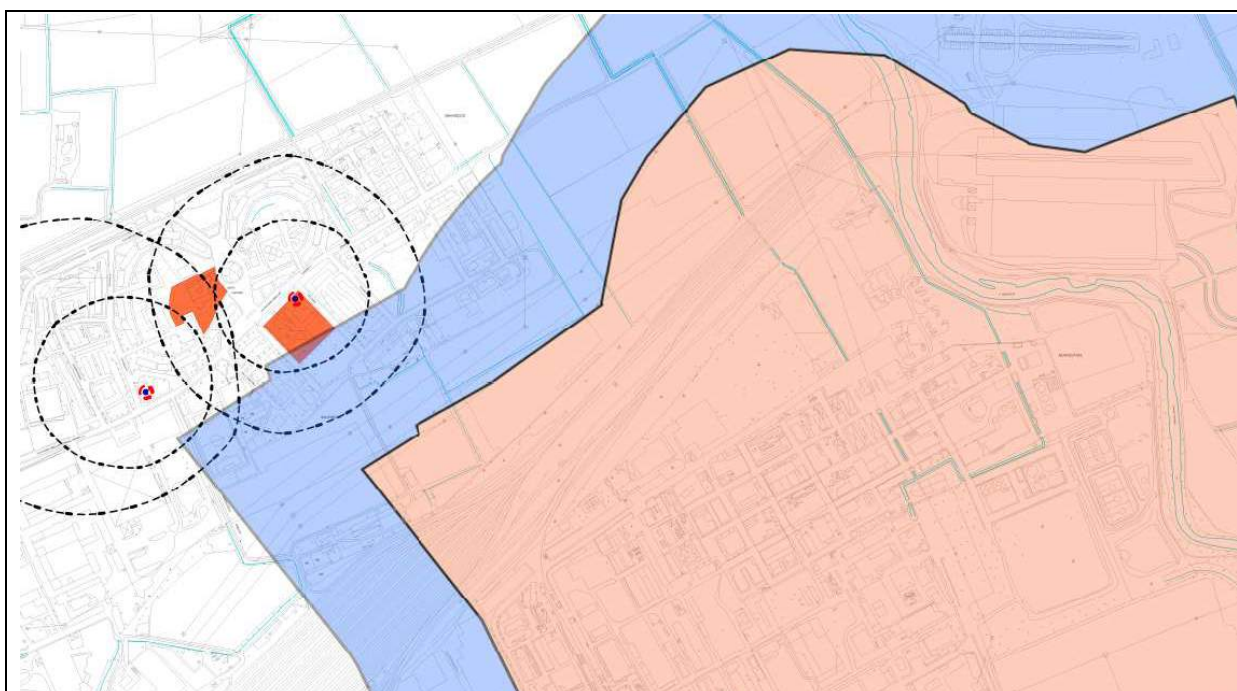
Di seguito gli scenari incidentali RIR della proposta tecnica del progetto preliminare di Variante strutturale adottata con DCC n. 55/2017 del 28.06.2017 al fine di verificare la compatibilità territoriale e l'eventuale compatibilità ambientale del progetto.

Gli scenari rappresentati sono senza lo stabilimento Albite uscito nel 2021 dall'elenco del D. Lgs.vo 105/2015.



In rosso i cerchi delle lesioni irreversibili, in nero i cerchi delle lesioni reversibili - disegno non in scala

Nella pagina successiva la rappresentazione delle aree di Esclusione e di Osservazione.



In rosa le aree di esclusione, in azzurro le aree di osservazione - disegno non in scala

#### **D) le compensazioni e le mitigazioni ambientali.**

Nella documentazione progettuale consultata non vi è traccia della determinazione oggettiva della trasformazione del Suolo Agricolo in CSI <consumo di suolo infrastrutturale>. In generale su progetti di così ampia scala e con l'inserimento di infrastrutture viarie e ferroviarie lineari sono previste opere compensative volte appunto a compensare le trasformazioni ed il maggior carico indotto sull'ambiente e sul territorio dalle medesime.

A tal proposito è proprio in corso presso l'ufficio scrivente l'iter istruttorio relativo ad un Accordo di Programma per la seconda connessione infrastrutturale ad un Ambito Tematico <T12> di natura produttivo - logistica, con l'infrastrutturazione di una strada della lunghezza di m. 818,00 e per una superficie di 6.960,55 mq. con un consumo di suolo agricolo pari a mq. 5.556,20; orbene la Conferenza dei Servizi indetta ai sensi dell'art. 17 bis LR 05.12.1977 n. 56 e s.m.i., del 19.09.2021, ricevette quale proposta integrativa la misura compensativa del progetto di trasformazione a bosco di mq. 5.600,00 circa di terreno incolto quale compensazione 1/1 del consumo di suolo di CSI.

Si richiamano, in quanto totalmente condivisibili, le considerazioni svolte dall'OTC ing. Annamaria Bonalana sul tema e rimesse a codesta Regione con nota prot. n. 112.444 in data odierna in merito alla necessità di considerare le debite compensazioni al progetto presentato; in aggiunta è necessario procedere anche con la quantificazione del suolo oggi oggetto di progettazione e sottratto alle compensazioni TAV di cui al punto B) al fine di riequilibrare l'Addendum al Protocollo d'Intesa siglato sempre con RFI ed inerente le compensazioni ambientali di tale progetto.

Per le ragioni espresse in preambolo non si è verificato il progetto in merito al PPR, al PTR Ovest Ticino ed al PTP; il presente parere è pertanto mancante della verifica ai piani sovraordinati.

Istruttoria Tecnica  
UOC Urbanistica, Valorizzazione  
del Territorio e Progetti Speciali  
arch. Mario Mariani

IL DIRIGENTE  
Servizio Governo del Territorio e Mobilità  
F.to Arch. Maurizio Foddai  
*(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U.  
445/2000 e del D. Lgs. 82/2005 e rispettive norme collegate.  
Sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa)*



Comune di NOVARA  
Servizio Governo del Territorio e Mobilità

Fasc. 09.11.1/214/7

Prot. n. <attribuito dal sistema informatizzato  
e indicato nella segnatura in alto a destra>

Novara, 13 dicembre 2021

<date della firma digitale>

Alla  
REGIONE PIEMONTE  
Direzione OO.PP., Difesa del Suolo,  
Protezione Civile, Trasporti e Logistica  
Settore Infrastrutture Strategiche  
C.so Stati Uniti, 21

[investimenti.trasporti@cert.regione.piemonte.it](mailto:investimenti.trasporti@cert.regione.piemonte.it) 10128 TORINO

[riccardo.lorizzo@regione.piemonte.it](mailto:riccardo.lorizzo@regione.piemonte.it)

c.a. Dirigente arch. Ricardo Lorizzo

e.p.c. Servizio Ambiente e Progettazione Strade  
Sua SEDE

[imperatore.walter@comune.novara.it](mailto:imperatore.walter@comune.novara.it)

c.a. ing. Walter Imperatore

[bonalana.annamaria@comune.novara.it](mailto:bonalana.annamaria@comune.novara.it)

ing. Annamaria Bonalana

[saglio.elena@comune.novara.it](mailto:saglio.elena@comune.novara.it)

arch. Elena Saglio

[inviata a mezzo pec e mail agli indirizzi sopra riportati](#)

OGGETTO: Art. 18 LR 40/98 artt. 23 e seguenti D. Lgs.vo 152/2006 e s.m.i.. Valutazione d'Impatto Ambientale di competenza statale inerente il progetto definitivo del: "Nodo ferroviario Novara Boschetto. I fase PRG di Novara Boschetto con piano di utilizzo terre (e rocce da scavo) ai sensi dell'art. 24 del DPR 120/2017. Codice Identificativo Ministeriale ID 7509 - **Integrazione n. 1 al parere del 03.12.2021 Ns. prot. n. 112.720.**

Rife:

- nota Ministero della Transizione Ecologica <prot. in calce MATTM-110576 del 13.10.2021> prot. 96.718/21 del 20.10.2021 indirizzata al protocollo generale del Comune di Novara;
- nota RP del 15.11.2021 prot. gen Comune 105977 del 15.11.2021;
- Ns. nota in oggetto del 03.12.2021 prot. 112.720 riscontro pre istruttorio e osservazioni preliminari di carattere Urbanistico.

Si richiama il precedente parere trasmesso e con riferimento al punto B del medesimo, ovvero la nuova viabilità di accesso da via Mario Pavesi, si comunica che sono stati svolti degli ulteriori approfondimenti unitamente al Servizio pianificazione della mobilità e progettazione strade. Alla luce di detti approfondimenti si integra il contributo precedentemente inviato con la richiesta di modifica, nel progetto presentato ed oggetto di conferenza, del posizionamento dello stacco della bretella d'ingresso e del riposizionamento della bretella in uscita. Di seguito una breve descrizione delle richieste.

### **B) la nuova viabilità di accesso allo scalo da via Mario Pavesi**

Da un'attenta disamina del posizionamento dell'ingresso della nuova viabilità da via Mario Pavesi, e da una verifica della funzionalità e delle dimensioni della rotonda esistente posta più a est che serve la viabilità comunale esistente di via Oscar Comazzi, parrebbe

allo scrivente Comune che si possa evitare il primo tratto di raccordo sfioccando la bretellina di accesso direttamente da via Comazzi; ciò consentirebbe, oltretutto, di non ingenerare confusione nella normale utenza della strada sugli accessi del limitrofo parco commerciale denominato "Veveri Commerciale".

In relazione invece alle perplessità già manifestate sulla bretella in uscita limitrofa la parte nord di San Rocco, sulla quale il primo parere faceva particolare riferimento, ed attenzione, alle sensibilità delle matrici aria e rumore, relative ai ricettori sensibili, si sono analizzati compiutamente i possibili scenari di traffico pesante già oggi serventi Hupak Boschetto e quelli potenzialmente derivanti dalla messa a regime dello stralcio 1 di rifunzionalizzazione del Boschetto per riconsiderare la giacitura della medesima, ritenuta sia funzionalmente che urbanisticamente troppo aderente al tessuto urbano per quantità e tipologia dei flussi di traffico generati.

Dalla conseguente valutazione scaturita parrebbe a questo Comune più corretto prolungare l'uscita a doppio senso sin quasi alla via M. Pavesi per poi porre la bretellina in uscita parallela alla viabilità esistente e raccordarsi alla via Ge in ultimo con una spline, o addirittura innestarsi in rotatoria come 5° braccio; tale ultima soluzione è, sempre a giudizio dello scrivente, più foriera di equivoci nell'utilizzo della rotatoria per cui è preferibile la 1^ soluzione descritta.

Di seguito, a migliore comprensione di quanto sopra l'attuale proposta progettuale definitiva, ed il raffronto con l'ipotesi progettuale indicata da questo Comune.





Ulteriore soluzione, ancor più conservativa in merito al consumo di suolo sarebbe quella di costruire per intero la bretella di accesso al gate tutta a doppio senso sino alla via Comazzi con intersezione a rotatoria ampliando quella esistente. Tale soluzione va verificata anche in funzione alla circuitazione di traffico indotta dall'hub.

La presente osservazione integra quanto già inviato in data 03.12 u.s. per quanto riguarda il punto B.

Con l'occasione si porgono i più Cordiali Saluti

Istruttoria Tecnica  
UOC Urbanistica, Valorizzazione  
del Territorio e Progetti Speciali  
arch. Mario Mariani

IL DIRIGENTE  
Servizio Governo del Territorio e Mobilità  
F.to Arch. Maurizio Foddai  
*(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U.  
445/2000 e del D. Lgs. 82/2005 e rispettive norme collegate.  
Sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa)*