



## COMUNE di NOVARA

### 2^ COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

(Urbanistica ed edilizia privata – Arredo urbano – Grandi infrastrutture – Progetti PNRR – Informatizzazione  
– Innovazione, Smart city e Transizione digitale)

### VERBALE DELLA RIUNIONE DELLA 2^COMMISSIONE

In data 13.06.2023  
Con osservanza

n. 28

#### Componenti 2^ Commissione:

BARONI Pier Giacomo  
CARESSA Franco  
COLLI VIGNARELLI Mattia  
CRIVELLI Andrea  
ESEMPIO Camillo  
FONZO Nicola  
FRANZONI Elisabetta  
FREGUGLIA Flavio  
GAGLIARDI Pietro  
GAMBACORTA Marco

IACOPINO Mario  
NAPOLI Tiziana  
PALMIERI Pietro  
PASQUINI Arduino  
PICOZZI Gaetano  
PIROVANO Rossano  
RAGNO Michele  
RENNA Francesco  
ROMANO Ezio

**Presidente:** Pietro PALMIERI

**Segretaria:** Alessandra BRUZZI

**Presenti:** CARESSA Franco, CRIVELLI Andrea, FONZO Nicola, FREGUGLIA Flavio, GAMBACORTA Marco, IACOPINO Mario, NAPOLI Tiziana, PALMIERI Pietro, PASQUINI Arduino, PICOZZI Gaetano, PIROVANO Rossano, RENNA Francesco, ROMANO Ezio

**Assenti:** BARONI Pier Giacomo, ESEMPIO Camillo, FRANZONI Elisabetta, GAGLIARDI Pietro, GAMBACORTA Marco, RAGNO Michele

**Delegati:** ALLEGRA Emanuela in sostituzione di COLLI VIGNARELLI Mattia

**Il Presidente** constata altresì la presenza di:

- **Assessore Sviluppo del Territorio e Urbanistica:** Dott. Valter MATTIUZ
- **Dirigente del Settore Sviluppo del territorio:** Arch. Maurizio FODDAI
- **Dirigente del Settore Staff Nuovo Piano Regolatore:** Arch. Mario MARIANI
- **Funzionario UOC Sportelli Unificati tutela del paesaggio alta vigilanza sulle convenzioni:** Arch. Paola LA PENNA
- **Segretaria verbalizzante:** Dott.ssa Alessandra BRUZZI
- **Segretario assistente:** Dott. Luca MONFRINOTTI

## IL PRESIDENTE

Verificata, tramite appello, l'esistenza del numero legale, necessario per il regolare funzionamento della seduta di Commissione, alle ore 14.00 dichiara aperta la discussione e cede la parola all'Assessore **MATTIUZ** per illustrare il primo punto iscritto all'ordine del giorno:

*1. "DPR 18.04.1994 N. 383 - INTERVENTI DI RISANAMENTO ACUSTICO PREVISTI NEL PRIMO QUADRIENNIO DEL PIANO REDATTO DA RFI S.P.A. AI SENSI DEL DM 29.11.2000 NEL COMUNE DI NOVARA. ESPRESSIONE DI PARERE PER LA TERZA SEDUTA DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI CONVOCATA DAL MIT PER IL GIORNO 21.06.2023."*

L'Assessore **MATTIUZ** ricorda come sia stata adottata una Delibera in Giunta la scorsa settimana nella quale si proponeva una sostanziale bocciatura a quanto proposto da RFI. Già nel 2019 il sindaco aveva espresso alla Conferenza dei Servizi parere negativo nei confronti dell'opera, lasciando aperto uno spiraglio per l'eventuale verifica dal punto di vista progettuale. Successivamente alla conferenza del febbraio 2022 con i vertici di RFI, non è stato tradotto in termini tecnici quanto veniva richiesto; il loro piano non si discosta da quello presentato alla Conferenza dei Servizi del 2019, ovvero un assorbimento del rumore mediante l'uso di barriere. È stato verificato che l'impianto risulta in contrasto con tutti i dettami del Piano Regolatore di Novara.

Si ricorda che a detta della stessa RFI le barriere fonoassorbimenti, in un decalogo per le misure di mitigazione ambientale, costituiscono uno degli ultimi interventi da attuare: si tratta infatti di intervenire, innanzitutto, sul materiale rotabile, sui binari, sui mezzi, ovvero su tutti i ricettori che consentono di abbattere in maniera sensibile il rumore. Il materiale rotabile in Italia, secondo quanto precisato anche dall'Unione Europea, è tra i più vetusti d'Europa, con una media di 27 anni di vita. Dal punto di vista urbanistico, la città di Novara è tagliata dalla ferrovia in termini piuttosto importanti; la proposta di RFI accentua ulteriormente la cesura tra le zone novaresi, già attraversate dalla ferrovia, con la costruzione di barriere alte quasi 8,50 metri, ovvero circa tre piani. Se venisse realizzato il progetto di RFI, il danno urbanistico e sociale per la città sarebbe enorme. Sono state attuate verifiche di natura tecnica: alla delibera è stato allegato l'approfondimento ad opera dei tecnici del Comune.

Si ricorda che di 250 progetti di mitigazione acustica di RFI ne sono stati realizzati solamente 40 circa, inoltre in zone poco o scarsamente abitate. L'Assessore si augura che la Sua posizione, contraria alla realizzazione delle barriere, venga sostenuta da tutti i consiglieri comunali, di modo che il Sindaco possa esprimere una posizione forte e univoca alla prossima Conferenza dei Servizi a Roma, il 21 giugno 2023, così che il progetto possa essere respinto o riformulato con gli interventi, come già precisato, sul materiale rotabile. Lascia i dettagli tecnici all'esposizione dell'Arch. **MARIANI**.

Il presidente **PALMIERI** dà la parola all'Arch. **MARIANI** per l'illustrazione degli aspetti tecnici relativi alle barriere antirumore.

L'Arch. **MARIANI** precisa che il Suo intervento sarà volto a chiarire la storia del progetto di RFI. Il progetto entra nel Piano Nazionale della Conferenza Stato-Regioni nel 2000, con il D.M. 29.11.2000; la prima progettazione definitiva riguardante la città di Novara risale all'aprile del 2006.

Fu presentata in una Commissione consiliare congiunta (II e V) il 10.11.2000 e venne rilevata sin dall'origine una condizione piuttosto critica della progettazione, tanto che con la Delibera di Giunta Comunale n. 320 del 01.12.2010 fu approvato un progetto definitivo con un cospicuo numero di

prescrizioni, che riguardavano il rispetto del parere di ARPA, i punti critici della linea ferroviaria per la vicinanza alle case, la possibilità di inclinarsi rispetto ai binari; era previsto sin da allora un difficile inserimento paesaggistico-ambientale, pertanto fu chiesto di ridurre l'altezza delle barriere e implementare l'utilizzo di pannelli trasparenti in vetro. Soprattutto, al punto n. 13, veniva richiesta la coprogettazione con l'Ufficio Tecnico Comunale dato il difficile inserimento.

Il progetto con prescrizioni dal 2010 è rimasto nei cassetti sino al luglio del 2018, quando Italferr S.p.A. – che progetta per conto di RFI – ha inviato al Comune, al Ministero, alla Regione e a tutti gli enti interessati le due progettazioni relative alle linee ferroviarie Torino-Milano e Arona-Alessandria.

Le aree interessate partono dalla stazione lato Nord, vanno in direzione Torino fino all'Agogna; mentre sulla Novara-Arona arrivano sino all'intersezione con l'infrastruttura dell'ex corridoio 5. Intersecano anche paesaggi vincolati, come il cono della visuale delle Alpi.

Dal computo metrico estimativo, il costo totale degli interventi è pari a € 23.174.267,21. Non tiene conto degli espropri. Si prevede la costruzione di barriere HS-Standard, con inclinazione interna sul piano del ferro; di barriere rettifiche, non inclinate (ove vi sono tralicci che servono da linea continua); infine, di barriere metalliche leggere su sovrappassi e cavalcavia.

Vengono presentate dall'Arch. Mariani le fotosimulazioni del luglio 2018 relative al sottopasso di via Ugo Porzio Giovanola e via Giovanni Campano da Novara (con illustrazione dello stato di fatto e di progetto).

Nel 2018, dopo un'ampia istruttoria, con richiesta di integrazioni già al 5 novembre 2018, si fece presente, sia da parte della Commissione Locale del Paesaggio sia da parte degli Uffici, che non erano state rispettate le prescrizioni del 2010 e che, ai tempi, non era stato sovrapposto il tracciato alle planimetrie del Piano Regolatore. Mancavano anche documenti ai fini dell'Autorizzazione Paesaggistica e il Servizio Ambiente aveva rilevato criticità in una Sua nota istruttoria. A fronte di tutto ciò vi fu un primo parere negativo definito con Deliberazione di Giunta Comunale n. 122 del giugno 2019.

Il progetto prevede inoltre occupazioni temporanee ed espropri: all'interno del tessuto cittadino, ci sono 141 ditte interessate, anche per aree con previsione di trasformazione urbanistica. Gli espropri interessano tutte le parti del tracciato sia sulla Torino-Milano che sulla Novara-Arona.

Vi fu una prima seduta della Conferenza dei Servizi il 13.09.2019. Analizzati i pareri pervenuti e la posizione negativa del Comune, tutti i rappresentanti andarono nella direzione di chiedere la sospensione dei lavori richiedendo ad RFI approfondimenti ed integrazioni.

Queste integrazioni di RFI consentirono al Comune di capire quali erano conformi e quali non conformi al Piano Regolatore.

Inoltre, soprattutto per la Commissione del Paesaggio, vi sono state ulteriori integrazioni con le fotosimulazioni delle barriere.

La differenza (stato di fatto e progetto) viene illustrata attraverso le fotosimulazioni: sottopassaggio di via Gnifetti, via Giovanni Campano, Strada Privata Rossi, Via Marconi presso il primo passaggio a livello, Sottopassaggio di Via Maestra (lato città), Largo Buscaglia, via Biroli, via Redi, via Rovetta e via Sant'Anna. Viene illustrata sia la prima soluzione (barriere opache) sia quella che prevede barriere trasparenti. RFI prevede le barriere trasparenti solo in prossimità delle residenze a meno di 10 metri dal tracciato ferroviario.

Su entrambe le tratte RFI ha pensato di disporre per la maggioranza dei tratti le barriere su entrambi i lati; in alcuni tratti solamente su un lato.

La seconda seduta della Conferenza dei Servizi il 20 giugno 2019 riepilogava i pareri e le note acquisite e in un primo tempo prevedeva di procrastinare il tratto sulla storica Alessandria-Arona dove oggi passano i convogli merci, tratto che dovrebbe essere abbandonato con la rifunzionalizzazione del nodo ferroviario di Novara. In un secondo momento questo stralcio non si è concretizzato, perché secondo RFI non vi erano tempi certi per tale rifunzionalizzazione. La conferenza si è chiusa senza esito e ha dato un orizzonte temporale non definito da RFI per un nuovo studio di impatto acustico, per poter valutare se tali barriere costituiscano la soluzione migliore. Il Comune di Novara, anche sulla base delle indicazioni della Commissione Locale per il Paesaggio, chiese a RFI di rendere tutti i tratti trasparenti riducendo il più possibile l'altezza della parte portante (cemento ar-

mato alto 2 metri). RFI rispose con una nota protocollata, dicendo al Comune di non poter aggiungere ulteriore trasparente perché si sarebbe verificata una eccessiva riduzione dell'efficacia di mitigazione acustica delle barriere. Oggi il Comune è chiamato ad esprimersi formalmente rispetto ad un progetto rimasto sostanzialmente invariato rispetto a quello del 2019 (al di là dell'inserimento del trasparente). Le barriere continuano ad essere alte, nel progetto, da 4,50 metri a 7,65 metri; molte comunque superano i 6 metri.

L'Amministrazione ha chiesto al Servizio Ambiente – Settore 10 e al Servizio Governo del Territorio – Settore 12 di analizzare il progetto; ha inoltre chiesto alla Commissione Locale per il Paesaggio, in virtù del precedente parere espresso, di analizzare il progetto ed esprimersi a riguardo.

I settori, l'1 giugno 2023, hanno espresso un parere relativo alla componente tecnico-ambientale e alla componente urbanistica allegato alla proposta di deliberazione; la Commissione Locale per il Paesaggio ha espresso parere negativo nella seduta del 17.05.2023.

Il parere negativo della Commissione Locale per il Paesaggio è partito da un elemento: le barriere architettoniche intersecano ambiti vincolati e ambiti tutelati. La relazione paesaggistica che fa parte dei documenti di RFI definisce l'impatto delle barriere "basso o molto basso"; la Commissione, anche attraverso approfondimenti storici sui tracciati, si è domandata come possa esserci un impatto "basso" su aree vincolate. La Commissione ha espresso un parere molto articolato, nel quale non prevede opere compensative; non sono previsti interventi alla fonte né interventi sui ricettori sensibili. Lo studio dice inoltre che non tutti i ricettori sensibili rientrerebbero nella norma nemmeno con la realizzazione delle barriere.

Il parere espresso dai due Settori ha toccato più aspetti.

Il primo riguarda la scelta di progettazione che contrasta il D.M. 29.11.2000, il quale dice appunto che gli interventi devono essere fatti in via prioritaria alla fonte (materiale rotabile, treni); come ricordava giustamente l'Assessore, i treni di ultima costruzione sono molto meno rumorosi. Gli interventi alla sorgente non avrebbero peraltro inciso né nei confronti delle proprietà confinanti né sulle percezioni paesaggistiche, ambientali e psicofisiche dei cittadini, le quali non sono state prese in considerazione. È interessante notare come nella letteratura e in interventi consimili, zone come quella di Novara sono state definite come "corridoi silenziosi", dove far viaggiare convogli di nuova generazione che sostanzialmente riducono all'origine il rumore prodotto.

In secondo luogo, vi è un problema normativo, la disapplicazione del D.M. 2/68 n. 1444, art. 9: dal momento che tutti questi manufatti sono nuove costruzioni, la distanza tra le pareti finestrate non può essere inferiore a 10 metri; questa indicazione non viene rispettata in molti casi, come direttamente ammesso da RFI.

In terzo luogo, vi sono considerazioni di natura prettamente paesaggistica che riguardano la sensibilità sul paesaggio, che RFI definisce di basso impatto; per quanto concerne l'allegato 2 del D.M., sembra che non sia stata valutata, al di là del clima acustico, tutta la restante parte degli impatti che sono prodotti dalle barriere. Il tema del clima acustico è stato approfondito dai colleghi del Servizio Ambiente: 21 punti supererebbero i limiti acustici, nonostante la realizzazione delle barriere; inoltre non è stato studiato l'impatto del riverbero, sulle barriere, del rumore prodotto dal traffico. Inoltre l'accumulo del calore, su queste strutture in parte metalliche, potrebbe alterare il microclima. Vi è una violazione del principio di proporzionalità: se per ridurre un parametro (rumore) vengono adottate misure che hanno un risultato opposto, ovvero abbassare la qualità di vita dei cittadini, creare cesure ad intere aree urbane e ridurre il valore degli immobili, è bene individuare soluzioni alternative che si traducano in progetti differenti rispetto alle barriere antirumore presentate da RFI.

Il Presidente **PALMIERI** ringrazia l'Arch. **MARIANI** e cede la parola al Commissario **PIROVANO**.

Il Commissario **PIROVANO** ringrazia l'Arch. **MARIANI** per l'intervento, che condivide, insieme a quanto detto dall'Assessore **MATTIUZ** all'inizio, ovvero il rifiuto a costruire muri nella città. Precisa però che i muri non vanno bene nemmeno a Pernate, dove è prevista la costruzione di un muro a distanza di 80 metri dalle case, alto 20 metri e lungo 1 Km. In ogni caso, viene ribadito l'accordo pieno con la maggioranza per quanto riguarda il progetto di RFI, ovvero l'intenzione uni-

voca a non accettare tale progetto. Invita a riflettere anche su altri progetti, come Pernate, che vengono portati avanti.

Il Presidente **PALMIERI** cede la parola alla Commissaria **ALLEGRA**.

La Commissaria **ALLEGRA** condivide quanto detto dal Commissario **PIROVANO**. La scelta di opporsi al progetto di RFI da parte della maggioranza viene condivisa come scelta a favore dell'ambiente e dei cittadini; viene inoltre condiviso quanto detto dal Commissario Pirovano sugli altri progetti in cantiere, come Pernate. La costruzione delle barriere produrrebbe ostacoli anche nei rapporti tra le persone, per non parlare degli espropri, come veniva detto dall'Arch. Mariani, che vengono previsti nel progetto. La Commissaria chiede all'Arch. Mariani quale sia il numero dei progetti depositati al Ministero da RFI e quanti siano stati accolti dalle Amministrazioni, anche al fine di capire, con l'aiuto dei numeri, se RFI ha interesse alla tutela del territorio, interesse che sembra mancare se prendiamo come esempio il progetto pensato per Novara.

Il Presidente **PALMIERI** cede la parola all'Arch. **MARIANI**.

L'Arch. **MARIANI** afferma che RFI ogni anno produce una relazione, inviata ai Ministeri e ai Sindaci, sullo stato di attuazione del primo quadriennio di attuazione del D.M. Anche a dicembre del 2022 RFI ha fatto una relazione, citata in parte nel preambolo della Delibera e della Relazione Tecnica, nella quale viene espressa la difficoltà che RFI manifesta a realizzare le barriere, dal momento che trova l'opposizione di tutte le comunità locali. Per questo RFI suggerisce, nelle note inviate al Ministero, di modificare la normativa di riferimento, riguardo ai ricettori: si rende conto che, sia sulla linea Adriatica che su quella Tirrenica, vi sono fortissime resistenze trasversali, al di là dell'appartenenza politica delle Amministrazioni. In particolare va considerato che, se gli agglomerati urbani si sviluppano in una parte alta rispetto al passaggio della ferrovia, nonostante l'altezza delle barriere di 7 metri, il rumore è comunque diffuso. Rispondendo alla domanda della Commissaria Allegra, viene ribadito quanto detto dall'Assessore: sui 250 progetti che afferivano al solo primo quadriennio, oggi ne sono stati autorizzati circa 40, e siamo quasi a vent'anni dalla data di redazione del progetto.

Il Presidente **PALMIERI** cede la parola al Commissario **IACOPINO**.

Il Commissario **IACOPINO** precisa che RFI segue una normativa che presenta molte criticità. Il piano prevede l'abbattimento del problema del rumore con le barriere ma anche l'abbattimento dei passaggi a livello. Chiede, insieme al suo Gruppo Consiliare, all'Assessore di informarsi se viene previsto l'abbattimento dei passaggi a livello. Il Commissario si dichiara assolutamente favorevole alla Delibera e contrario alla realizzazione delle barriere-muro. Propone come soluzione meno impattante una "barriera verde", con alberi come le conifere, che consenta di avere file di alberi al posto delle barriere di ferro.

Il Presidente **PALMIERI**, constatando l'assenza di altre richieste di intervento, dichiara chiusa la Commissione alle ore 15.10.

La Segretaria  
Alessandra BRUZZI  
*(f.to in originale)*

Il Presidente 2<sup>a</sup> Commissione Consiliare  
Pietro PALMIERI  
*(f.to in originale)*