

MOZIONE PER IL RITIRO DELLA DELIBERA G.M. n. 51 del 31.01.23

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che

con delibera n. 51 del 31.01.23 la Giunta Municipale ha approvato il PIANO STRATEGICO DI SVILUPPO INDUSTRIALE PRESENTATO DALLE SOC.CIM S.P.A E DEVELOG 4 S.R.L.

Ricordato che

l'area T3b, in sede di formazione del PRG vigente, era definita *“area della competizione tra Pernate e CIM.”* La frazione di Pernate era, sin da allora, come ovvio, schierata per la tutela del proprio territorio e contro le ipotesi di ampliamento del CIM che, invece, alla fine, ha prevalso in forza della inderogabile necessità di avere, per la propria attività intermodale, binari sino a metri 1.000 (che allora sembravano possibili esclusivamente in area T3b e per i quali è stato previsto e realizzato specifico sottopasso della tangenziale).

Il PRG ha così classificato la generalità delle aree T3 come aree CIM per **destinarle alla realizzazione delle attrezzature, infrastrutture e servizi per l'intermodalità tra il trasporto su gomma ed il trasporto su ferro** con un corpo normativo, in particolare delle aree T3b, fortemente legato alla scelta ed esigenza dei binari sino a 1.000 metri e correttamente definito e strutturato nell'art. 18.3 delle NTA del PRG vigente, che richiede per la trasformazione urbanistica delle aree T3b, T3c e T3d, la predisposizione di un piano strategico di sviluppo industriale del CIM e un accordo di pianificazione con Regione Piemonte, Provincia di Novara e comuni contermini per definire i perimetri degli ambiti da attivare e la formazione di un SUE in grado di assicurare il corretto inserimento paesistico e la compatibilità ambientale degli interventi.

Le stesse norme prevedono infatti che *“fatto salvo il comparto in corso di attuazione, ad ovest della tangenziale, i nuovi interventi nei comparti T3c, T3d e T3b, dovranno essere sottoposti a verifica di rifunzionalizzazione ed integrazione degli impianti esistenti all'interno dello scalo ferroviario per attività connesse alla movimentazione delle merci ed all'intermodalità, attraverso la predisposizione di un piano strategico di sviluppo industriale da redigersi anche in linea con le strategie nazionali e regionali e secondo gli indirizzi condivisi con apposito atto dagli enti territoriali competenti”*.

Emerge quindi in tutta evidenza che:

a) L'intero ambito “Centro di interscambio T3” (compreso l'ambito T3b) è destinato, in forma esclusiva a CIM per **“la realizzazione delle attrezzature, infrastrutture e servizi per l'intermodalità tra il trasporto su gomma ed il trasporto su ferro”**.

Destinazione d'uso puntuale e specifica e tale da escludere, da sola, ogni ipotesi di intervento di Develog nei limiti, almeno, di quanto sino ad oggi presentato.

b) i nuovi possibili interventi di CIM - Centro Interscambio nei comparti T3c, T3d e T3b, devono essere sottoposti ad una verifica di **rifunzionalizzazione**¹ ed integrazione degli impianti esistenti all'interno dello scalo ferroviario, attraverso la predisposizione di un **piano strategico di sviluppo industriale**, esteso ai comparti oggetto di trasformazione e redatto secondo gli indirizzi condivisi con apposito atto dagli enti territoriali competenti.

Rammentato altresì l' Atto di indirizzo che è stato effettivamente approvato e sottoscritto in data 1 aprile 2011 dai rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, della Regione Piemonte, della Provincia di Novara, dei Comuni di Novara, Galliate e San Pietro Mosezzo, del C.I.M. spa – Interporto di Novara e, per presa d'atto, di FS logistica spa, FNM spa, S.A.T.A.P. spa.

¹ Rifunzionalizzazione = a) modifica della funzione perché si adatti a nuove situazioni ed esigenze; b) il recupero della funzionalità di strutture, zone, ecc. ottenuto mediante la loro destinazione ad usi diversi dai precedenti.

Tale documento ha pienamente confermato e sviluppato le norme di PRG ed il ruolo esclusivo del CIM per ogni ipotesi di trasformazione delle aree T3b, T3c, T3d (**i piani esecutivi saranno redatti a cura del CIM spa**) ed ha evidenziato la necessità di sviluppare alcune infrastrutture di contorno; fra le altre il nuovo asse merci Vignale -Novara/Boschetto; la nuova interconnessione di Novara est alla linea AV/AC con una stazione in area prospiciente il casello autostradale; nuovo asse ferroviario FNM e collegamento diretto AV/AC con la linea FNM Novara Seregno; sviluppo dei progetti per l'attraversamento del corridoio 24 in territorio novarese, in coerenza al quadro programmatico territoriale assunto dal Comune di Novara con Delibera C.C. n. 62 del 30 novembre 2010 (Giunta Giordano). L'Atto si concludeva con gli impegni di ciascun Ente Territoriale interessato. Fra gli altri *“il CIM spa si impegnava a redigere, entro sei mesi, il Piano Strategico di Sviluppo Industriale in linea con gli indirizzi e gli obiettivi espressi nell'Atto di indirizzo.*

Nell'ottobre 2011 CIM spa ha coerentemente presentato ufficialmente il **Piano Strategico di sviluppo industriale 2011/2019** con una fase iniziale, dal 2011 al 2015, finalizzata alla strutturazione del Terminale Intermodale Unico (T.I.U.); una fase intermedia dal 2016 al 2017, finalizzata alla pianificazione delle infrastrutture necessarie per far fronte alla apertura del nuovo tunnel del Gottardo (con l'avvio della realizzazione di nuovi binari all'interno dello scalo del boschetto); una ultima fase, dal 2018 al 2019, con la previsione di una possibile ulteriore espansione terminalistica nel caso in cui il mercato dovesse richiedere l'incremento delle potenzialità.

Con quel Piano Strategico il CIM prevedeva così di passare, entro il 2019, a 330.000 mq, di piazzali contro i 170.000 esistenti e di aumentare progressivamente il numero dei treni merci e le unità di trasporto annuali con l'obiettivo di arrivare a 800.000 unità di trasporto all'anno.

Nel contempo CIM spa, sembrava conservare da un lato un generico interesse per alcuni possibili futuri interventi di potenziamento ed espansione: fra questi la conferma della realizzazione di 12 binari da 1.000 metri ciascuno, con magazzini ed aree di stoccaggio su un'area di circa 1 milione di mq. (T3b e T3c) ad est della tangenziale di Novara e la realizzazione, per eventuali possibili attività industriali ed insediamenti per la logistica, in coerenza all'Atto di Indirizzo, dell'area T2, a nord dell'autostrada, di oltre 1,5 milioni di mq.

Dall'altro, nel 2013, ha poi condiviso con il Comune di Novara e la Camera di Commercio, la promozione di un concorso internazionale di idee denominato “Porta di Novara” che si proponeva, in alternativa al progetto dei 12 binari sulle aree T3b ed in variante al PRG vigente, di definire nuove destinazioni per insediamenti della logistica con significative misure di tutela ambientale anche con riferimento all'abitato di Pernate, con un forte contenimento delle relative capacità insediative a poco più di 120.000 mq. di superfici coperte, tutte concentrate in prossimità della tangenziale e nella zona più settentrionale dell'ambito.

Evidenziato che nel corso degli ultimi anni si sono verificati per CIM spa e la logistica novarese cambiamenti significativi: con il progetto RFI del cosiddetto baffetto di accesso diretto al Boschetto; l'uscita da CIM dei soci pubblici (Comune, Provincia e Regione) sostituiti dall'ingresso della società Hupac che ha portato ad accelerare, con l'aggiornamento del Piano Strategico di Sviluppo Industriale nel 2016, l'ottimizzazione del terminale Ovest con il prolungamento di sette binari esistenti per aumentare l'operatività dell'interporto e togliere sempre più camion dalle strade; la eliminazione del collo di bottiglia tra Boschetto e CIM ovest con la realizzazione di due nuovi binari sui ponti esistenti sul torrente Terdoppio; la promozione di azioni a marcata valenza innovativa e tali da consentire la movimentazione di 200.000 UTI e il risparmio di rilevanti emissioni di CO2 (l'Interporto di Novara si è aggiudicato il premio Lean&Green per aver avviato interventi utili alla riduzione delle emissioni di CO2 di almeno il 20% in 5 anni); la previsione, nell'ambito T3d, di un ampio parcheggio per mezzi pesanti su una superficie di circa 80.000 mq.; la sostanziale definitiva rinuncia alle aree T3b e T2 (che dovrebbero, in questo senso, essere restituite alla originaria destinazione agricola).

Ricordato che in forza di proprie precedenti positive esperienze nel territorio novarese ma ignorando di fatto l'impianto complessivo delle norme di attuazione del PRG vigente e in evidente contrasto con le stesse, in data 29.06.2021 Develog, ritenendo di averne titolo in qualità di promissario acquirente di una percentuale significativa (ad allora pare ammontasse al 68%) delle sole aree T3b, ha presentato istanza al Comune di Novara per l'attivazione dell'Accordo di Pianificazione necessario per l'attuazione dell'Ambito T3b.

Quaranta giorni dopo, in data 06.09.2021, ed al fine di tentare di portare la proposta progettuale dell'area T3b nell'alveo della conformità al PRG vigente, Develog ha ottenuto da CIM la disponibilità a sottoscrivere un generico Protocollo di Intesa *“per lo sviluppo di un polo di interscambio integrato di rango superiore per le aree T3a e T3b”*.

Il Protocollo non è vincolante; garantisce la totale autonomia per le parti (CIM e Develog presentano, ciascuno, un proprio Piano Strategico di sviluppo industriale); poggia la propria esistenza su una contropartita (a CIM) assolutamente incredibile e forse addirittura provocatoria: la proposizione, cioè, di generici *“servizi comuni per il polo integrato”* (unico elemento che dovrebbe garantire la realizzazione del polo integrato) con la previsione di spazi per la sosta e il ristoro dei lavoratori, dotazioni di servizi igienici, 76 stalli di parcheggio per TIR e un piccolo piazzale per container.

Tutto ciò quando CIM, dal canto suo, con il proprio Piano Strategico di Sviluppo Industriale ha chiaramente messo in evidenza il programma per la realizzazione in Ambito T3d su un'area di circa 80.000 mq, proprio di un Centro Servizi per lavoratori e mezzi e di un parcheggio per i mezzi pesanti con oltre 190 posti e tale da rendere risibile la proposta Develog per servizi comuni in ambito T3b.

Visto che l'Amministrazione Comunale ritiene il Protocollo di intesa tra CIM e Develog sufficiente a rendere la proposta e l'intervento Develog conforme alla Norme di PRG.

Accertato che ciò è in evidente contrasto con le norme di Piano sopra richiamate

IMPEGNA IL SINDACO e LA GIUNTA

A ritirare, in sede di autotutela, la delibera di Giunta n. 51 del 31.1.23 per avviare, ove davvero volesse confermare la volontà di proporre un intervento per la logistica in area T3b a danno dell'intero territorio (di tipo paesistico ed ambientale) e più direttamente a danno dei residenti nella Frazione di Pernate (di tipo economico e sanitario) la procedura di una variante al PRG, tenendo conto, però, che il comma 9 dell'art. 46 del PPR prevede che ogni variante apportata agli strumenti di pianificazione, limitatamente alle aree da essa interessate, deve essere coerente e rispettare le norme del PPR stesso.

In questo senso è necessario tenere conto che nei territori ricadenti nella I e nella II classe di capacità d'uso dei suoli (nel nostro caso le aree dell'Ambito T3b sono riconosciute e classificate dal PPR come aree di classe II e di elevato interesse agronomico, di cui all'art. 20 delle NTA) eventuali nuovi impegni di suolo a fini diversi da quelli agricoli possono prevedersi solo quando sia dimostrata l'inesistenza di alternative.

Le aree di elevato interesse agronomico perseguono i seguenti obiettivi:

- a. la salvaguardia attiva dello specifico valore agronomico;*
- b. la protezione del suolo dall'impermeabilizzazione, dall'erosione, da forme di degrado legate alle modalità colturali;*
- c. il mantenimento dell'uso agrario delle terre, secondo tecniche agronomiche adeguate a garantire la peculiarità delle produzioni e, nel contempo, la conservazione del paesaggio;*
- d. la salvaguardia della risorsa suolo attraverso il contenimento della crescita di insediamenti preesistenti e della creazione di nuovi nuclei insediativi, nonché della frammentazione fondiaria;*
- e. la promozione delle buone pratiche agricole, la tutela e la valorizzazione degli elementi rurali tradizionali (siepi, filari, canalizzazioni).*

I consiglieri comunali: Fonzo Nicola, Mario Iacopino, Piergiacomo Baroni, Emanuela Allegra, Mattia Colli Vignarelli, Francesco Lauciello Nobile Renna, Sara Paladini, Rossano Pirovano, Cinzia Spilinga.

Novara, 15 febbraio 2023