

Deliberazione della Giunta Regionale 4 marzo 2024, n. 2-8249

"Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030", di cui alla DGR n. 6-7459 del 25 settembre 2023. Approvazione dello schema di Accordo di Pianificazione da sottoscrivere, ai sensi dell'articolo 15 della legge 241/1990, con la Provincia di Novara e i Comuni di Novara e Galliate, finalizzato all'attuazione dei nuovi interventi...



Seduta N° 436

Adunanza 04 MARZO 2024

Il giorno 04 del mese di marzo duemilaventiquattro alle ore 09:25 in via ordinaria, presso la sede della Regione Piemonte, Piazza Piemonte 1 - Torino si è riunita la Giunta Regionale con l'intervento di Fabio Carosso Presidente e degli Assessori Chiara Caucino, Marco Gabusi, Luigi Genesisio Icardi, Matteo Marnati, Vittoria Poggio, Marco Protopapa, Andrea Tronzano con l'assistenza di Roberta Bufano nelle funzioni di Segretario Verbalizzante.

Assenti, per giustificati motivi: il Presidente Alberto CIRIO, gli Assessori Elena CHIORINO - Maurizio Raffaello MARRONE - Fabrizio RICCA

DGR 2-8249/2024/XI

OGGETTO:

“Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030”, di cui alla DGR n. 6-7459 del 25 settembre 2023. Approvazione dello schema di Accordo di Pianificazione da sottoscrivere, ai sensi dell'articolo 15 della legge 241/1990, con la Provincia di Novara e i Comuni di Novara e Galliate, finalizzato all'attuazione dei nuovi interventi nei comparti T3b e T3d dell'ambito T3 "Centro di interscambio" del vigente Piano Regolatore Generale Comunale di Novara.

A relazione di: Carosso, Gabusi

Premesso che:

con deliberazione del Consiglio regionale n. 122-29783 del 21 luglio 2011 è stato approvato il Piano territoriale regionale (PTR), che costituisce atto di indirizzo per la pianificazione territoriale e settoriale di livello regionale, sub-regionale, provinciale e locale per un governo efficiente e sostenibile delle attività sul territorio;

il vigente Piano Territoriale Regionale contiene, all'articolo 38 delle NTA, una specifica direttiva in merito al sistema della logistica, che stabilisce che gli interventi di interesse sovracomunale siano attuati garantendo:

- a) il riordino, il completamento, la densificazione, la razionalizzazione e il riassetto funzionale dei centri logistici esistenti in quanto consumatori di suolo e generatori di traffico;
- b) l'ampliamento delle aree per attività logistiche esistenti al momento dell'approvazione del piano quando siano dimostrate: la necessità dell'intervento, l'impossibilità di provvedere attraverso il riordino, il completamento e la densificazione dell'esistente, la capacità del sistema infrastrutturale esistente di assolvere all'incremento di domanda di mobilità indotta;
- c) la qualità degli spazi aperti: parcheggi, interconnessioni con la rete stradale e/o ferroviaria, zone di carico/scarico, ambiti di interazione con la viabilità e l'ambiente circostante;

d) la qualificazione ambientale e l'integrazione nel paesaggio dei bordi delle aree logistiche esistenti o realizzate ex novo;

il succitato articolo 38 NTA del PTR stabilisce, altresì, che "le nuove piattaforme logistiche di livello distrettuale e locale dovranno essere localizzate in ambiti inseriti in un contesto infrastrutturale intermodale regionale o sovregionale ed essere al servizio di un bacino di utenza di livello equivalente, interessando prioritariamente ambiti già compromessi o da riqualificare".

Premesso, inoltre, che:

gli accordi di pianificazione costituiscono modelli di *governance* del territorio, attuativi dei principi costituzionali di partecipazione e sussidiarietà, che ammettono il partenariato pubblico-privato nel perseguimento dell'interesse pubblico o generale ad un regolare, armonico e sostenibile sviluppo economico-sociale di un'area determinata (ex articolo 97 della Costituzione), garantendo un equilibrato scambio di utilità tra la pubblica amministrazione ed il privato;

L'Accordo di Pianificazione è definito e normato dall'articolo 1.5 delle NTA del vigente Piano Territoriale della Provincia di Novara (PTP), quale strumento da utilizzare per forme di collaborazione, cooperazione e coordinamento in ambiti territoriali che presentano specifiche situazioni di sensibilità ambientale e/o complessità a elevato carico insediativo, nonché nei casi in cui le scelte della strumentazione urbanistica locale possono portare significativi effetti di rilievo anche sovracomunale;

il vigente Piano Regolatore Generale del Comune di Novara ha individuato l'Ambito Tematico T3, definendolo "Centro di interscambio" e destinandolo, ai sensi dell'articolo 18.3 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA), alla realizzazione delle attrezzature, infrastrutture e servizi per l'intermodalità tra il trasporto su gomma e il trasporto su ferro;

tale ambito territoriale T3 si colloca nel quadrante nord-est del Piemonte, più precisamente nella porzione nord-orientale del territorio del Comune di Novara ed ai limiti sud occidentali del Comune di Galliate, in una zona di bassa pianura agricola, esterna ai nuclei abitati, posta tra il tracciato dell'autostrada TO-MI, la tangenziale est di Novara e la frazione Pernate di Novara (comparto T3b del vigente PRGC di Novara) e tra il tracciato dell'autostrada e l'esistente interporto CIM, ad ovest della tangenziale (comparto T3d del vigente PRGC di Novara);

il Piano Territoriale della Provincia di Novara (PTP) ha individuato tale ambito territoriale T3 come "Area riservata al CIM ed al polo logistico novarese" (ex articolo 5.10 NTA) e prescrive che "dalla data di adozione del PTP gli interventi nell'area sono subordinati all'accordo di pianificazione attraverso il quale sarà definito il perimetro dell'ambito omogeneo ed il tipo di strumento esecutivo da attivare";

in particolare, per quanto riguarda i sub ambiti T3b e T3d, il paragrafo d, punto 2, del suddetto articolo 18.3 NTA prescrive 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 ad accordo di pianificazione con Regione Piemonte, la Provincia di Novara, il Comune di Novara e comuni contermini nel quale saranno definiti il tipo di strumento esecutivo e i perimetri degli ambiti da attivare nonché le misure di riduzione dell'impatto ambientale delle opere previste nel rispetto del contesto edificato esistente di Pernate";

L'Accordo di Pianificazione, in virtù di quanto prescritto dall'articolo 18.3 delle NTA del PRGC di Novara, deve essere supportato da elementi specifici puntuali, come definiti nel Piano strategico di sviluppo industriale di cui al paragrafo d, punto 1 dell'articolo 18.3 delle NTA del PRGC, finalizzati a definire la nuova organizzazione complessiva dell'area rispetto al contesto circostante, l'eventuale attuazione dell'ambito per parti, subordinata alla contestuale realizzazione degli interventi di mitigazione ambientale finalizzati a realizzare una ampia fascia cuscinetto verso la frazione di Pernate, nel rispetto della legge regionale 56/1977 e del D.Lgs.152/2006;

la società Develog 4 S.r.l. ha presentato al Comune di Novara una proposta di sviluppo logistico di un'area di 738.848,35 mq (relativa all'attuazione del comparto T3b) e la società CIM S.p.a ha presentato una proposta per la realizzazione di un parcheggio per mezzi pesanti in conformità ai requisiti di Safe&Secure Truck Parking Area (SSTPA) ai sensi del Reg. Del. (EU) 2022/1012 della

Commissione Europea e relativo "Centro Servizi" su di un'area di 83.013 mq (relativa all'attuazione del comparto T3d);

i due suddetti soggetti proponenti, CIM S.p.A. e Develog 4 S.r.l., hanno predisposto il documento "Piano strategico di sviluppo industriale" richiesto dall'articolo 18.3, paragrafo d, punto 1, delle NTA del PRGC di Novara, avente quale obiettivo una pianificazione e progettazione organica ed integrata del macro polo logistico novarese: esso è stato oggetto di presa d'atto e adozione con deliberazione della Giunta comunale di Novara n. 51 del 31 gennaio 2023 e coinvolge espressamente, oltre alle aree attualmente di proprietà CIM (ambito T3a), anche gli ambiti T3b, T3c, T3d, coerentemente con quanto indicato dall'articolo 18 delle NTA del PRGC di Novara;

il succitato Piano strategico di sviluppo industriale, come espressamente richiesto dall'articolo 18.3 delle NTA del vigente PRGC di Novara, risulta anche in linea con le strategie nazionali e regionali e secondo gli indirizzi condivisi con apposito atto dagli enti territoriali competenti, denominato "*Atto di Indirizzo per il sistema del traffico merci e la logistica del Nodo di Novara*" e sottoscritto in data 1° aprile 2011 tra il Ministero delle infrastrutture, la Regione Piemonte, la Provincia di Novara, il Comune di Novara, il Comune di Galliate, il Comune di San Pietro Mosezzo, CIM s.p.a.- Interporto di Novara, FS Logistica s.p.a., F.N.M. s.p.a., S.A.T.A.P. s.p.a., della cui sottoscrizione la Giunta regionale ha effettuato la presa d'atto con deliberazione del n. 21-1957 29 aprile 2011, pubblicata sul BUR n.21 del 26.05.2011;

con riferimento al summenzionato Atto d'Indirizzo 2011, ed in particolare all'articolo 7, che stabilisce gli impegni dei rispettivi Enti, il ruolo del centro intermodale (C.I.M.) di Novara, è stato mantenuto e rafforzato nell'ambito del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) (approvato dal Consiglio Regionale del Piemonte con DCR n. 256-2458 del 16 gennaio 2018) la cui pianificazione attuativa di settore denominata "Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog) - Le Azioni al 2030" è stata approvata in via definitiva con D.G.R. n. 6-7459 del 25.09.2023), per cui il sito rappresenta il principale centro di sviluppo per la logistica di corridoio in ambito piemontese; nel Piano, infatti, è stata considerata l'espansione dei centri intermodali esistenti, nell'ambito dei cluster logistici da valorizzare sul territorio (tra cui quello novarese), per cui l'intervento dei proponenti risulta coerente con la pianificazione di settore;

Novara si colloca al centro del quadrante nord-ovest della pianura padana, sull'intersezione dei corridoi europei TEN-T n. V Lisbona – Kiev (Ovest Europa-Est Europa) e n. XXIV Rotterdam – Genova (Centro Europa-Sempione-Mediterraneo) e a livello nazionale il nodo di Novara e quello di Verona sono gli unici due punti di intersezione tra i corridoi; Novara inoltre gode di una posizione strategica a livello infrastrutturale sia su ferro che su gomma; il sistema territoriale del Quadrante Nord/Est dell'area piemontese si configura quale nodo trasportistico di primo livello, distretto logistico e di trattamento delle merci a servizio di una significativa area territoriale ricomprendente il retroporto di Genova e l'area milanese, sino a lambire i valichi alpini;

la propensione funzionale allo sviluppo logistico dell'area è data dal vantaggio strategico indotto dalla posizione della stessa che gode della vicinanza dello scalo ferroviario merci Boschetto e del casello autostradale dell'autostrada A4 nel tratto Torino-Milano;

i precitati ambiti T3b e T3d del PRGC di Novara sono interconnessi allo sviluppo del progetto di rifunzionalizzazione del CIM (ambiti T3a e T3a1) e al coinvolgimento di Hupac.

Dato atto che la Direzione regionale Ambiente, Energia e Territorio e la Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica, hanno condiviso nel corso dell'ultimo tavolo tecnico tenutosi il 21 dicembre 2023, con la Provincia di Novara ed i Comuni di Novara e Galliate, i contenuti di un accordo di pianificazione:

- la cui attuazione persegue, in coerenza con il sopra richiamato articolo 38 delle NTA del PTR, il potenziamento del CIM e del sistema della logistica sui territori dei Comuni sottoscrittori, con l'implementazione di un polo intermodale di livello sovraregionale, i cui principali punti di forza risiedono nelle potenzialità del sistema infrastrutturale esistente (Autostrada dei Trafori A26 e linea

ferroviaria Torino-Milano), sulla base delle seguenti condizioni ridefinite dalle Amministrazioni Comunali coinvolte, nel corso di numerosi incontri interlocutori con Provincia di Novara e Regione Piemonte, tenuto conto dell'evoluzione del quadro normativo e pianificatorio vigente:

- la promozione della sostenibilità dello sviluppo e delle trasformazioni di ciascun ambito e la trasformazione degli stessi in aree produttive ecologicamente attrezzate, sulla base dei criteri e delle azioni contenute nelle “Linee guida per le Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate” della Regione Piemonte (Bollettino Ufficiale Parte I-II supplemento al n. 31 del 6 agosto 2009) e l’ottenimento della certificazione BREEAM;
 - la necessità del conseguimento di elevati standard territoriali, urbanistici-costruttivi, infrastrutturali e ambientali nella trasformazione degli ambiti destinati ad ospitare le nuove strutture logistiche, attraverso una progettazione organica degli interventi, valutando soluzioni in grado di definire un disegno urbanistico integrato delle diverse funzioni (viabilità, insediamenti, spazi di servizio e spazi verdi), al fine di garantire un adeguato inserimento dell’intervento nel paesaggio e nell’ambiente;
- che, nel suo allegato tecnico, in dettaglio prevede che il progetto dovrà garantire specifiche condizioni di sostenibilità, efficienza e compatibilità con il paesaggio circostante, mitigando in misura ottimale gli impatti ambientali ed assicurando il mantenimento della qualità delle risorse naturali e la salvaguardia delle reti ecologiche locali;
- al cui interno gli Enti sottoscrittori hanno individuato i Piani Particolareggiati di iniziativa pubblica quali strumenti esecutivi idonei per l'attuazione degli interventi previsti per gli ambiti T3b e T3d, in considerazione anche dell'eventuale necessità di ricorso a procedure espropriative per l'acquisizione di aree residue, richiamando che tali strumenti urbanistici esecutivi dovranno osservare le norme in materia di valutazione ambientale strategica di cui alla parte II del d.lgs. 152/2006 e s.m.i. e definire in tale ambito procedurale eventuali ulteriori misure di compensazione ambientale; dovrà inoltre essere verificato se gli strumenti urbanistici esecutivi prevedano opere ricadenti negli allegati II, II-bis, III, e IV di cui alla parte seconda del d.lgs. 152/2006, al fine di provvedere, qualora necessario, all’avvio delle procedure di valutazione di impatto ambientale;
- che è finalizzato a garantire l’attuazione organica e integrata dello sviluppo dell’esistente centro intermodale merci di livello sovregionale e della logistica ad esso afferente, armonizzandone le scelte progettuali e orientandole a principi di sostenibilità ambientale e paesaggistica;
- che concerne una proposta progettuale che risulta coerente con le strategie delineate a livello regionale dal PTR, nonché - ove tutt’ora applicabile - anche con le previsioni dell’Atto di Indirizzo approvato con la Deliberazione della Giunta Regionale 29 aprile 2011, n. 21-1957 recante “*Presa d'atto della sottoscrizione dell' "Atto di Indirizzo per il sistema del traffico merci e la logistica del Nodo di Novara"*”, ove si prevede espressamente la realizzazione di piattaforme logistiche di prossimità e connesse con il CIM;
- che riguarda l’attuazione di previsioni già vigenti nel PRGC di Novara, pertanto non sono presenti modifiche urbanistiche da confrontare con gli indirizzi e le direttive del Piano Paesaggistico Regionale (PPR) approvato con DCR n. 233-35836 del 3 ottobre 2017; sull’area T3d, oggetto della costruzione del parcheggio per i mezzi pesanti, sono tuttavia vigenti la prescrizione di cui all’art. 14, c. 11, e la prescrizione di cui all’art. 16, c. 11, 12 e 13, relative alle attenzioni da porre nella realizzazione di interventi all’interno delle fasce dei 150 metri di cui all’art. 142 c. 1 lett. c) del D.lgs. 42/2004, e all’interno dei territori coperti da boschi di cui all’art. 142 c. 1 lett g), sempre del D.Lgs 42/2004, che costituiscono disposizioni immediatamente prevalenti sulla strumentazione urbanistica vigente e quindi da rispettare nell’attuazione di tale area;
- che risulta coerente con il Piano Regionale per la Mobilità e i Trasporti (PRMT), che, approvato dal Consiglio Regionale con DCR n. 256-2458 del 16 gennaio 2018, individua, nell’ambito del “Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030”, approvato con DGR n. 6-7459 del 25 settembre 2023, i seguenti obiettivi ed indirizzi:

- AZIONE 28 “Promuovere l’uso degli interporti e dei terminal merci”, in cui si sottolinea che lo sviluppo della logistica integrata e dell’intermodalità passa anche attraverso la promozione di infrastrutture sempre più integrate, dotate di idonee strutture per immagazzinare, lavorare e ridistribuire le diverse merci, in grado di gestire traffici intermodali. L’interesse pubblico e trasportistico per le attività dei nodi intermodali merci, oltre agli aspetti occupazionali e di attrattività del territorio, è diretto a favorire la concentrazione dei flussi di trasporto delle merci e ad aumentare la quota di trasporto su ferro, razionalizzando l’uso territorio e riducendone l’impatto ambientale;

- AZIONE 60 “Favorire lo sviluppo di progetti di logistica green di Quadrante”, con cui si intende promuovere lo sviluppo di progetti di logistica green a scala locale, per un’intermodalità di prossimità a servizio del Quadrante, come stimolo all’aggregazione e alla collaborazione tra imprese, al fine di favorirne l’efficienza e competitività globale. In questo contesto, assumono forme rilevanti i progetti territoriali già avviati, tra cui nel Quadrante Nord-Est figura il completamento del CIM di Novara, con funzioni di logistica avanzata;

- che considera che il progetto ed i relativi dati quantitativi ed indici urbanistici risultano conformi alle previsioni del PRG, come verificato, accertato ed attestato esclusivamente a cura del Comune di Novara, quale soggetto istituzionalmente competente al riguardo, in quanto l’Accordo di Pianificazione in epigrafe non presuppone necessità di alcuna variante urbanistica per l’attuazione dell’intervento, bensì soltanto la riconfigurazione dei perimetri dei comparti degli ambiti T3b e T3d, con la suddivisione degli stessi in sub-ambiti T3b1/T3b2 e T3d1/T3d2 (il cui perimetro sarà riconosciuto nel PRGC di Novara per mezzo di modificazione non costituente variante ai sensi dell’art.17, comma 12, della LR 56/77); con il presente Accordo si dà attuazione ai sub-ambiti T3b1 e T3d1;

- che rispetta quanto stabilito dall’art.18.3 delle NTA del PRGC di Novara in merito al rilascio di standards per pubblici servizi, in particolare: “all’interno dell’ambito T3b e T3c devono comunque essere reperite aree standard (ex art. 21 della L.R. 56/77e s.m.i) pari al 20% della ST; deve inoltre essere reperita una quota non inferiore al 5% della superficie territoriale finalizzata alla realizzazione di opere di mitigazione ambientale da realizzarsi sul fronte sud, così da costituire cuscinetto tra nuovi insediamenti e la frazione di Pernate; la rimanente quota dovrà essere reperita nel Parco Urbano comprensoriale T8”;

- che prevede che il Piano Particolareggiato dovrà includere, a carico dei soggetti proponenti, l’attuazione delle opere necessarie alla tutela del sistema idraulico complessivo e alla sicurezza idraulica del torrente Terdoppio e della roggia Mora, con specifica attenzione ai livelli di permeabilità dell’area dopo l’intervento, ai sistemi di drenaggio, alle aree di espansione e ai tempi di deflusso delle acque meteoriche”, come previsto dall’articolo 18.3, paragrafo e, primo capoverso, delle NTA del PRGC di Novara e secondo le indicazioni contenute nell’Allegato Tecnico del presente accordo. In particolare, il Piano Particolareggiato dovrà prevedere, a carico dei proponenti, la realizzazione delle opere necessarie a garantire l’invarianza idraulica all’interno del medesimo. Gli stessi proponenti dovranno inoltre partecipare economicamente alla realizzazione delle opere di mitigazione della pericolosità idraulica previsti dal Piano stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) in sponda sinistra del torrente Terdoppio e della Roggia Mora, nel tratto compreso tra i magazzini raccordati CIM e il ponte di Corso Trieste, facendo riferimento anche all’attuale quadro conoscitivo. L’importo stimato per la realizzazione dell’opera strutturale prevista dal PAI, da attualizzare in fase realizzativa, è pari a circa 4.500.000 euro. Le quote di competenza dei Soggetti privati saranno stabilite secondo criteri di ripartizione da individuarsi in fase successiva prima dell’attivazione dello strumento urbanistico esecutivo condivisi con Regione Piemonte;

- che prevede, al fine di incentivare la mobilità urbana sostenibile, l’implementazione del sistema ciclabile di collegamento con il centro cittadino di Novara al fine di migliorare l’accessibilità agli spazi aperti e diminuire le interferenze con la rete locale; è altresì prevista la realizzazione di un collegamento dalla rotonda di via Santi Ercole alla rotonda intitolata a Juan Manuel Fangio su via

Novara in Galliate.

Visti:

- la legge 241/90 “*Nuove norme sul procedimento amministrativo*”;
- il decreto legislativo n.152/2006 “*Norme in materia ambientale*”;
- la legge regionale n. 56/1977 “*Tutela e uso del suolo*”;
- il Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato con D.C.R. n. 122-29783 del 21.07.2011;
- il Piano Paesaggistico Regionale (PPR), approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 3.10.2017;
- il Piano Territoriale Regionale – Area di approfondimento “*Ovest Ticino*”, approvato con DCR n.417-11196 del 23.7.1997;
- il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) approvato dal Consiglio regionale del Piemonte con DCR n. 256-2458 del 16 gennaio 2018 – BURP n. 5 del 01 febbraio 2018, e relativo Piano di Settore "*Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030*", approvato dalla Giunta regionale con D.G.R. n.6-7459 del 25 settembre 2023;
- il Piano Territoriale Provinciale (PTP) della Provincia di Novara, approvato con D.C.R. n. 383-28587 del 5.10.2004; e modificato con le seguenti varianti: D:C.R. n. 305 – 50317/2009 (Variante normativa) e D.C.R. n. 120 – 29781/2011 (PAEP);
- il Piano Regolatore del Comune di Novara, approvato con D.G.R. n.51-8996 del 16.06.2008 e sue successive varianti e modificazioni non costituenti variante;
- il Piano Regolatore del Comune di Galliate, approvato con D.G.R. n.24-7495, in data 23.4.2014 e sue successive varianti e modificazioni non costituenti variante;

Attestato che, ai sensi della DGR n. 8-8111 del 25 gennaio 2024 ed in esito all’istruttoria sopra richiamata, il presente provvedimento non comporta effetti contabili diretti né effetti prospettici sulla gestione finanziaria, economica e patrimoniale della Regione Piemonte, in quanto di natura pianificatoria.

Attestata la regolarità amministrativa del presente provvedimento ai sensi della D.G.R. n. 8-8111 del 25 gennaio 2024.

Tutto ciò premesso:

la Giunta Regionale unanime

delibera

- di approvare, nell’ambito del “Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030”, di cui alla DGR n. 6-7459 del 25 settembre 2023, lo schema di Accordo di Pianificazione, previsto dall’articolo 1.5 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Territoriale della Provincia di Novara, unitamente ai suoi Allegati Tecnici, quale parte integrante e sostanziale della presente (Allegato A), da sottoscrivere, ai sensi dell’articolo 15 della legge 241/1990, con la Provincia di Novara ed i Comuni di Novara e Galliate, finalizzato all'attuazione dei nuovi interventi nei comparti T3b e T3d dell'ambito T3 "Centro di interscambio" del vigente Piano Regolatore Generale Comunale di Novara;

- di demandare al Presidente della Regione Piemonte, o in sua vece all’Assessore competente per materia, di sottoscrivere con firma digitale il suddetto Accordo di Pianificazione, autorizzando ad apportare al relativo testo le modifiche non sostanziali che si rendessero eventualmente necessarie per il suo perfezionamento;

- di demandare alla Direzione regionale Ambiente, Energia e Territorio ed alla Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica, nell’ambito delle rispettive competenze, l’adozione degli atti e dei provvedimenti necessari per l’attuazione della presente

deliberazione;

- che il presente provvedimento non comporta effetti contabili diretti né effetti prospettici sulla gestione finanziaria, economica e patrimoniale della Regione Piemonte, come in premessa attestato.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art.61 dello Statuto e dell'art.5 della L.R. 22/2010, nonché ai sensi dell'art.23, comma 1 lett. d) del D.Lgs 33/2013 sul sito istituzionale dell'Ente, nella sezione "Amministrazione trasparente".

Allegato

.

Schema di Accordo di Pianificazione

Premesso che

- l'art. 1.5 delle NTA del PTP definisce e norma l'Accordo di Pianificazione, quale strumento da utilizzare per forme di collaborazione, cooperazione e coordinamento in ambiti territoriali che presentano specifiche situazioni di sensibilità ambientale e/o complessità a elevato carico insediativo nonché nei casi in cui le scelte della strumentazione urbanistica locale possono portare significativi effetti di rilievo anche sovracomunale;
- l'art. 5.10 delle NTA del PTP ha individuato "l'area riservata al CIM e al polo logistico novarese" sul territorio del Comune di Novara e prescrive al comma 4 che *"Dalla data di adozione del PTP gli interventi nell'area sono subordinati all'accordo di pianificazione attraverso il quale sarà definito il perimetro dell'ambito omogeneo ed il tipo di strumento esecutivo da attivare"*;
- in data 30.06.2021 la società DEVELOG 4 S.r.l. ha presentato al prot.n. 62.016 del Comune di Novara una proposta di sviluppo logistico di un'area di 738.848,35 mq (da catasto) sita nel quadrante Nord Est del Territorio comunale, compresa fra il tracciato dell'autostrada Torino – Milano e l'abitato della frazione di Pernate, e contrassegnata dal vigente PRG con la sigla T3b;
- in data 13.07.2023 prot. n. 84560 del Comune di Novara, la società CIM S.p.a ha presentato una proposta per la realizzazione di un parcheggio per mezzi pesanti secondo gli standard SSTPA e relativo "Centro Servizi" su di un area di 83.013 mq (superficie catastale) sita nel quadrante Nord Est del Territorio comunale, delimitata dal tracciato dell'autostrada A4 Torino – Milano, dal sedime della tangenziale di Novara e dall'asse viario della via Biancalani e Pavesi, contrassegnata dal vigente PRG con la sigla T3d;
- il Piano Regolatore Generale del Comune di Novara ha individuato l'Ambito Tematico T3, definendolo *Centro di interscambio* e destinandolo, come si evince dall'articolo 18.3 delle Norme di attuazione, alla realizzazione delle attrezzature, infrastrutture e servizi per l'intermodalità tra il trasporto su gomma e il trasporto su ferro. In particolare, per quanto riguarda i sub ambiti T3b e T3d, oggetto della proposta di intervento, il paragrafo d, punto 2, del predetto articolo prescrive 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 ad accordo di pianificazione con Regione Piemonte, la Provincia di Novara, il Comune di Novara e comuni contermini nel quale saranno definiti il tipo di strumento esecutivo e i perimetri degli ambiti da attivare nonché le misure di riduzione dell'impatto ambientale delle opere previste nel rispetto del contesto edificato esistente di Pernate."*

- Il Piano Particolareggiato vigente, relativo al comparto T3a, è stato oggetto dei seguenti atti:
 - deliberazione di CC del 18.5.1987 di approvazione del PPE all'area CIM;
 - deliberazione di CC n. 28 del 4.3.1997 con la quale è stata approvata la Variante 1 al PPE;
 - deliberazione di CC n. 125 del 6.6.1998 con la quale è stata avallata la costituzione del Diritto di Superficie in favore di CIM S.P.A dell'area approvando il relativo schema di Convenzione ex art. 35 L. 865/71 e s.m.i. <convenzione Notaio Pedrazzoli del 24.9.1998 Rep. n. 56.658 Racc. n. 19.104>;
 - deliberazione di CC n. 177 del 23.9.1998 di approvazione della Variante 2 al PPE, con la quale è stato frazionato il PPE in due aree denominate CIM 1 <destinato alle funzioni ed attività strettamente correlate all'interscambio modale> e CIM 2 <destinato ad attività complementari quali commercio, albergo, magazzini>, modificando la viabilità interna;
 - deliberazione di CC n. 125 del 27.9.1999 di adozione ai sensi dell'art. 17 co. 4 lett. f) della L.R. 56/77 e s.m.i. della variante strutturale al PRG allora vigente, relativa al perimetro del Piano Particolareggiato Esecutivo interessante l'area destinata a Centro Interportuale Merci in località Boschetto e alla destinazione d'uso del lotto su cui è stato realizzato un piazzale di sosta e manovra ad uso della società "Ferrovie dello Stato SpA";
 - deliberazione di CC n. 65 del 26.11.2004 con la quale si è preso atto della DGR n 10-12107 del 30.3.2004 di approvazione della sopracitata variante strutturale al PRG e sono state recepite le modifiche ex officio richieste;
 - deliberazione di GC n. 303 del 20.7.2005 avente per oggetto "Adempimenti relativi all'adeguamento della strumentazione urbanistica esecutiva del CIM alle prescrizioni di cui alla delibera regionale 10-12107 e recepita dalla deliberazione di CC n. 65 del 26.11.2004";
 - deliberazione di CC n. 23 del 14.4.2012 con la quale sono state approvate ai sensi dell'art. 17, allora 8° comma, della L.R. 56/77 e s.m.i. le modificazioni alla variante generale al PRG <approvata giusta deliberazione di GR n. 51-8996 del 16 giugno 2008, pubblicata sul B.U.R. n. 26 del 26.06.2008>, tra le quali anche quella riguardante l'area CIM <si è proceduto all'adeguamento della perimetrazione dell'Ambito suddividendolo in due sub ambiti distinti: parte esistente (stralcio T3 a) e parte ampliate (stralcio T3 a1)>;
 - deliberazione di CC n. 344 del 20.12.2012 con la quale è stato approvato il PPE interessante il completamento dell'ambito T3a, individuato nella zona Nord-Est del concentrico di Novara posta tra il Torrente Terdoppio e la tangenziale;
- L'accordo di pianificazione, come previsto dall'art. 18.3 delle NA del PRGC, deve essere supportato da elementi specifici puntuali, come definiti nel piano strategico di sviluppo industriale di cui al paragrafo

d, punto 1 dell'art 18.3 delle NA del PRGC, finalizzati a definire la nuova organizzazione complessiva dell'area rispetto al contesto circostante, l'eventuale attuazione dell'ambito per parti, subordinata alla contestuale realizzazione degli interventi di mitigazione ambientale finalizzati a realizzare una ampia fascia cuscinetto verso la frazione di Pernate, nel rispetto della L.R. 13/2023 e s.m.i. e del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.";

- a tal fine si sono svolti incontri e tavoli tecnici nelle date del 25.07.2022, 24.02.2023, 26.07.2023 e 21.12.2023 tra Regione Piemonte, Provincia di Novara, Comune di Novara e Comune di Galliate appositamente convocati di cui permane traccia sui relativi verbali, propedeutici alla definizione della procedura da seguire, e i soggetti proponenti hanno dal canto loro predisposto un piano strategico di sviluppo industriale, come richiesto dall'articolo 18.3 paragrafo d punto 1 delle Norme di attuazione, redatto da CIM S.p.A. e Develog 4 S.r.l. (acquisito al protocollo del Comune di Novara in data 24.01.2023 al prot. n. 9.397 e oggetto della presa d'atto e adozione in linea tecnica con deliberazione della Giunta Comunale di Novara, n. 51 del 31/01/2023 che coinvolge espressamente anche le aree oggi di proprietà CIM (ambito T3a) e quindi, in coerenza con il PRG, gli ambiti T3b, T3c, T3d indicati nell'art. 18 delle Norme di Attuazione del PRGC.
- In ossequio alle previsioni dell'art. 18.3.d.1 delle NA del PRGC vigente, in data 31.01.2023, con la deliberazione di Giunta Comunale n. 51, l'Amministrazione Comunale ha adottato il Documento "Piano Strategico di Sviluppo Industriale" presentato in data 29.11.2021 al prot. n. 110.634, successivamente aggiornato in data 24.1.2023 prot. n. 9397, dalle Soc. CIM S.p.A e Develog 4 S.r.l., avente quale obiettivo quello di una pianificazione e progettazione organica ed integrata del macro polo logistico novarese.

Il succitato piano strategico di sviluppo industriale - come espressamente richiesto dall'art.18.3 delle NTA del vigente PRGC di Novara - risulta anche in linea con le strategie nazionali e regionali e secondo gli indirizzi condivisi con apposito atto dagli enti territoriali competenti (cfr. "*Atto di Indirizzo per il sistema del traffico merci e la logistica del Nodo di Novara*" sottoscritto in data 1 aprile 2011 tra il Ministero delle infrastrutture, la Regione Piemonte, la Provincia di Novara, il Comune di Novara, il Comune di Galliate, il Comune di San Pietro Mosezzo, CIM s.p.a.- Interporto di Novara, FS Logistica s.p.a., F.N.M. s.p.a., S.A.T.A.P. s.p.a., della cui sottoscrizione la Giunta Regionale ha effettuato la presa d'atto con DGR 29 aprile 2011, n. 21-1957, pubblicata sul BUR n.21 del 26/05/2011.)

Con riferimento al summenzionato Atto d'Indirizzo del 2011, ed in particolare all'art. 7 che stabilisce gli impegni dei rispettivi Enti, il ruolo del centro intermodale (C.I.M.) di Novara è stato mantenuto e rafforzato nell'ambito del Piano Regionale della Logistica (approvato in prima stesura nel 2018), per cui il sito rappresenta il principale centro di sviluppo per la logistica di corridoio in ambito piemontese; nel

Piano, infatti, è stata considerata l'espansione dei centri intermodali esistenti, nell'ambito dei cluster logistici da valorizzare sul territorio (tra cui quello novarese), per cui l'intervento dei proponenti risulta coerente con la pianificazione di settore.

Tutto ciò premesso, sulla scorta delle predette disposizioni normative comunali e sovraordinate, il Comune di Novara, in accordo con Regione Piemonte, Provincia di Novara e Comune di Galliate, promuove quindi la definizione di un Accordo di Pianificazione per perseguire la proposta di sviluppo logistico dell'ambito T3b.1, il possibile spostamento nell'ambito T3b.1 della capacità edificatoria residua dell'ambito T3a, da inserire eventualmente nel successivo strumento urbanistico esecutivo, e la creazione di un parcheggio per mezzi pesanti all'interno dell'ambito T3d.1 in modo compatibile con il sistema territoriale e ambientale.

Considerato che:

- Novara si colloca al centro del quadrante nord-ovest della pianura padana, sull'intersezione dei corridoi europei TEN-T n. V Lisbona – Kiev (Ovest Europa-Est Europa) e n. XXIV Rotterdam – Genova (Centro Europa-Sempione-Mediterraneo) e a livello nazionale il nodo di Novara e quello di Verona sono gli unici due punti di intersezione tra i corridoi; Novara inoltre gode di una posizione strategica a livello infrastrutturale sia su ferro che su gomma; il sistema territoriale del Quadrante Nord/Est dell'area piemontese si configura quale nodo trasportistico di primo livello, distretto logistico e di trattamento delle merci a servizio di una significativa area territoriale ricomprendente il retroporto di Genova e l'area milanese, sino a lambire i valichi alpini;
- La propensione funzionale allo sviluppo logistico dell'area è data dal vantaggio strategico indotto dalla posizione della stessa che gode della vicinanza dello scalo ferroviario merci Boschetto e del casello autostradale dell'autostrada A4 nel tratto Torino-Milano.
- L'ambito T3b e l'ambito T3d sono interconnessi allo sviluppo del progetto di rifunionalizzazione del CIM T3a e T3a1 e al coinvolgimento di Hupac.
- Fermo restando che, alla luce del Piano Strategico di Sviluppo Industriale acquisito al protocollo del Comune di Novara in data 24.01.2023 al prot. n. 9.397, il presente Accordo di Pianificazione coinvolge gli ambiti T3b e T3d indicati nell'art. 18 delle Norme di Attuazione del PRGC di Novara, lo sviluppo previsto per l'ambito T3b è definito nelle seguenti quantità in conformità all'articolo Art. 18.3 NA ma, in ogni caso, i dati urbanistici di progetto sono indicativi ed oggetto di specifica definizione in sede attuativa:

DATI QUANTITATIVI DI PROGETTO RELATIVI AL SUB AMBITO T3B.1

- | | |
|--|-----------------|
| • Superficie Territoriale dell'ambito di intervento T3b.1 (da catasto) | = 738.848,35 mq |
| • Superficie ambito T8 disponibili | = 106.632,00 mq |
| • Superficie ambito T8 da acquisire | = 93.368,00 mq |

• Superficie territoriale complessiva	= 938.848,35 mq
• UT indice di utilizzazione territoriale	= 0,25 mq/mq
• SUL generata ambito T3b.1	= 184.712,09 mq
• SUL generata ambito T8	= 50.000,00 mq
• Capacità edificatoria trasferita dall'ambito T3a (mq di SUL)	= 16.000,00 mq
• Superficie utile lorda di massima	= 250.712,09 mq
• Superficie utile lorda di progetto	= 250.000,00 mq
• Superficie fondiaria	= 460.000,00 mq
• Superficie coperta massima (art. 11.12.a NTA PRGC)	= SC 50% SF = 230.000,00 mq
• Superficie coperta di progetto	= 230.000,00 mq
• Area a servizi richieste	= min. 469.424,18 mq (50% St)
Di cui minimo interne al sub ambito T3b.1	= 187.769,67 mq (min 20% St)
Di cui minimo di mitigazione con l'edificato di Pernate	= 46.942,42 mq (min 5% St)
Di cui minimo esterne al sub ambito T3b.1	= 234.712,09 mq (quota restante 25%)
• Area a servizi	= 469.547,00 mq (50,01% St)
Di cui reperite interne al sub ambito T3b.1	= 188.101,00 mq (20,04% St)
Di cui reperite di mitigazione con l'edificato di Pernate	= 81.446,00 mq (8,68% St)
Di cui aree esterne disponibili nell'ambito T8	= 106.632,00 mq (11,36% St)
Di cui aree esterne da reperire nell'ambito T8	= 93.368,00 mq (9,94% St)

Le aree a standard da reperire esternamente all'ambito dovranno necessariamente essere nella disponibilità dei Soggetti attuatori al momento della presentazione dello strumento urbanistico esecutivo.

I dati urbanistici di progetto di cui sopra, sono da ritenersi indicativi e troveranno ulteriore definizione nell'ambito del successivo strumento urbanistico esecutivo, con la precisazione che non determineranno necessità di variante al presente Accordo.

Il trasferimento della capacità edificatoria residua afferente all'ambito T3a al sub ambito T3b.1, sulla base di accordi tra privati, potrà essere confermato in sede di Strumento Urbanistico Esecutivo. Il trasferimento della capacità edificatoria non comporterà alcuna variante allo strumento urbanistico generale.

Il progetto prevede altresì un riequilibrio eco-sistemico delle aree, con particolare riguardo alla frazione di Pernate, attraverso l'utilizzo del metodo Strain.

Il progetto ed i relativi dati quantitativi ed indici urbanistici risultano conformi alle previsioni del PRG - come verificato, accertato ed attestato esclusivamente a cura del Comune di Novara, quale soggetto istituzionalmente competente al riguardo, in quanto l'accordo di pianificazione in epigrafe non presuppone necessità di alcuna variante urbanistica per l'attuazione dell'intervento, bensì soltanto l'individuazione del

perimetro dei sub ambiti ai sensi dell'art. 17, comma 12, della L.R. 56/77-

In considerazione dell'elevata valenza strategica dell'intervento, indispensabile a consolidare il ruolo della città di Novara quale polo logistico del Nord Ovest, in linea quindi con i programmi nazionali ed europei, nonché delle diverse implicazioni anche di carattere idrogeologico e, in ultimo, dell'eventuale ricorso alla procedura espropriativa per l'acquisizione di alcune aree residue, si ritiene che lo strumento attuativo più adeguato sia il Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica.

Tale Piano Particolareggiato, per effetto del meccanismo di perequazione urbanistica previsto dall'articolo 18.3, paragrafo c, secondo e terzo capoverso, delle Norme di attuazione del PRG, vedrà un parziale coinvolgimento dell'Ambito T8.

Lo sviluppo dell'ambito T3b prevede la suddivisione in due sub ambiti T3b.1 e T3b.2. Tale suddivisione non comporta in ogni caso variante alla strumentazione urbanistica vigente.

- Lo sviluppo previsto per l'ambito T3d, che viene suddiviso in due sub ambiti T3d.1 e T3d.2, è definito, per quanto concerne il sub ambito T3d.1 nelle seguenti quantità in conformità all'articolo Art. 18.3 NA, ma in ogni caso i dati di progetto sono indicativi ed oggetto di specifica definizione in sede attuativa:

DATI DI PROGETTO RELATIVI ALL'AMBITO T3d.1 - Parcheggio per mezzi pesanti

- Superficie territoriale complessiva = 152.294,00 mq
- Superficie territoriale interna al sub ambito T3d.1 = 83.013,00 mq
- Superficie territoriale esterna al sub ambito T3d.1 = 69.281,00 mq
- UT indice di utilizzazione territoriale = 0,25 mq/mq
- Area a servizi richieste = min. 76.147,00 mq (50% St)
Di cui interne al sub ambito T3d.1 = 6.866,00 mq (cartografate)
Di cui minimo esterne al sub ambito T3d.1 = 69.281,00 mq
- SUL progetto: uffici, sale conferenze, area ristoro, servizi per gli autotrasportatori (C1.4, C1.6, C2 direttamente connessi alle attività insediate) = 8.800,00 mq
- Spazio foresteria (B1) = 200 mq <1% SUL totale consentita nell'ambito
- Area asfaltata =51.563,00 mq
- Area verde =22.000,00 mq
- Fabbricati adibiti a servizi =1
- Stalli mezzi pesanti = 280 posti
- Stalli mezzi leggeri = 70 posti
- Superficie per pannelli fotovoltaici = 10.000,00 mq

Le aree a standard da reperire esternamente all'ambito dovranno necessariamente essere nella disponibilità dei Soggetti attuatori al momento della presentazione del Piano Particolareggiato.

Ai sensi dell'art. 18.3 lettera c delle NA del PRGC, la St dell'ambito è costituita dall'area ricompresa nel perimetro dell'ambito stesso (comprensiva delle aree a destinazione pubblica di piano) sommata a quella dello standard da cedere a distanza, necessaria per raggiungere una dimensione complessiva di aree pubbliche di urbanizzazione secondaria non inferiore al 50% della St.

Ai sensi dell'art. 18.3 lettera c delle NA del PRGC, lo standard da cedere dovrà essere reperito all'interno delle aree (non ricomprese in ambiti U e A) destinate dal piano a parchi urbani e comprensoriali, la cui capacità insediativa è fissata all'art. 21.a lettera c.

Inoltre, ai sensi dell'art 10.3 lettera b delle NA del PRGC, a specificazione delle disposizioni di legge vigenti e fatte salve normative puntuali contenute nelle schede di cui agli artt. 18 e 20, per la cessione delle aree per servizi valgono le seguenti prescrizioni con riferimento all'elenco di cui al comma precedente:

b) le aree per le attrezzature e il verde pubblico e verde attrezzato per lo sport devono essere cedute nella misura indicata dalle tavole di Piano nell'area oggetto di intervento o, in assenza o insufficienza di questa, in misura non inferiore a quella prescritta ai successivi commi o, per aree ed ambiti specifici, agli artt. 18 e 20. Le aree a standard da reperire esternamente all'ambito dovranno necessariamente essere nella disponibilità dei Soggetti attuatori al momento della presentazione del Piano Particolareggiato di Iniziativa pubblica che si ritiene lo strumento urbanistico esecutivo più adeguato alla realizzazione dell'intervento.

Lo sviluppo dell'ambito T3d prevede la suddivisione in due sub ambiti T3d.1 e T3d.2. Tale suddivisione non comporta in ogni caso variante alla strumentazione urbanistica vigente.

I dati urbanistici di progetto di cui sopra sono da ritenersi indicativi e troveranno ulteriore definizione nell'ambito del successivo strumento urbanistico attuativo, con la precisazione che non determineranno necessità di variante al presente Accordo.

Il presente Accordo di Pianificazione tra la Regione Piemonte, la Provincia di Novara, il Comune di Novara e il Comune di Galliate è dunque preliminare alla formazione dei Piani Particolareggiati di iniziativa pubblica previsti per gli ambiti T3b e T3d per la realizzazione dell'intervento di logistica e del parcheggio per mezzi pesanti ed ha lo scopo di definire le modalità attuative di intervento, i comparti edificatori, gli aspetti relativi agli inserimenti paesaggistico ambientali e del nodo idraulico del Torrente Terdoppio.

Al fine di incentivare la mobilità urbana sostenibile, si prevede l'implementazione del sistema ciclabile di collegamento con il centro cittadino di Novara. La pista ciclabile migliora l'accessibilità agli spazi aperti e diminuisce le interferenze con la rete locale. E' inoltre prevista la realizzazione di un collegamento su aree

esterne all'ambito dalla rotonda di via Santi Ercole alla rotonda intitolata a Juan Manuel Fangio su via Novara in Galliate.

Tutto ciò premesso e considerato

Visti

- il Piano Territoriale Regionale (PTR) approvato dal Consiglio Regionale del Piemonte con DCR n. 122-29783 del 21 luglio 2011 - BURP n. 32 dell'11 agosto 2011;
- il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) approvato dal Consiglio Regionale con DCR n. 233-35836 del 3 ottobre 2017 - BURP n. 42 suppl. n. 1 del 19 ottobre 2017;
- Il Piano Territoriale Regionale – Area di approfondimento “Ovest Ticino”, approvato con DCR n. 417-11196 del 23 luglio 1997;
- il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) approvato dal Consiglio regionale del Piemonte con DCR n. 256-2458 del 16 gennaio 2018 – BURP n. 5 del 01 febbraio 2018, e relativo Piano di Settore "*Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030*", approvato dalla Giunta regionale con D.G.R. n. 6-7459 del 25 settembre 2023;
- il Piano Territoriale Provinciale (PTP) approvato dal Consiglio Regionale con DCR n. 383-28587 del 5 ottobre 2004, e modificato con le seguenti varianti:
 - Delibera di Consiglio Regionale n. 305 – 50317/2009 (VARIANTE NORMATIVA);
 - Delibera di Consiglio Regionale n. 120 – 29781/2011 (PAEP);
- la Variante Generale del Piano Regolatore Generale Comunale di Novara (PRG) approvata con modifiche “ex officio” con la deliberazione della Giunta Regionale n. 51-8996 del 16 giugno 2008, pubblicata sul B.U.R. n. 26 del 26.06.2008; le modifiche ex officio sono state in parte oggetto di presa d’atto con la deliberazione di Consiglio Comunale n. 89 del 18.12.2008 e recepite negli elaborati di PRG mediante apposito aggiornamento cartografico; successivamente all’approvazione della Variante Strutturale generale sono state approvate Varianti e modificazioni al PRG, i contenuti delle varianti approvate, delle deliberazioni di correzione di errori, di modifica e di adeguamento approvate sono stati assunti nei documenti di PRG

tra

La Regione Piemonte, rappresentata da:

La Provincia di Novara, rappresentata da:

Il Comune di Novara, rappresentato da:

Il Comune di Galliate, rappresentato da:

Si conviene e si stipula quanto segue

1.

Gli Enti sottoscrittori concordano sulla necessità di stipulare l'Accordo di Pianificazione, ai sensi degli artt. 1.5 e 5.10 delle NTA del PTP, nonché dell'art. 18.3 delle NTA del PRG vigente del Comune di Novara, finalizzato a concordare obiettivi e scelte di sviluppo urbanistico e territoriale dell'ambito produttivo logistico comunale così come individuato e pianificato con i dati progettuali presenti negli Allegati Tecnici parte integrante del presente Accordo riguardante gli ambiti T3b e T3d indicati nel piano strategico di sviluppo industriale e nell'art. 18.3 delle Norme di Attuazione del PRGC.

2.

Lo sviluppo previsto per l'ambito **T3b.1** è quantificabile in una superficie a destinazione produttiva - logistica così distribuita:

- S.T. (complessiva) =938.848,35 mq;
- S.F. =460.000,00 mq;
- Aree a standard reperite internamente al sub ambito T3b.1 =188.101. mq;
- Opere di mitigazione reperite internamente al sub ambito T3b.1 =81.446,00 mq;
- Aree esterne disponibili nell'ambito T8 =106.632,00 mq;
- Aree esterne da reperire nell'ambito T8 = 93.368,00 mq.

Le aree a standard da reperire esternamente all'ambito dovranno necessariamente essere nella disponibilità dei Soggetti attuatori al momento della presentazione dello strumento urbanistico esecutivo.

I dati urbanistici di progetto di cui sopra, sono da ritenersi indicativi e troveranno ulteriore definizione nell'ambito del successivo strumento urbanistico esecutivo, con la precisazione che non determineranno necessità di variante al presente Accordo.

3.

Lo sviluppo previsto per l'ambito **T3d.1** prevede la formazione di un parcheggio per mezzi pesanti in conformità ai requisiti di Safe&Secure Truck Parking Area (SSTPA) ai sensi del Reg. Del. (EU) 2022/1012 della Commissione Europea,-e prevede le seguenti destinazioni di progetto:

- Superficie territoriale complessiva = 152.294,00 mq
- Area a servizi cartografate internamente al sub ambito T3d.1 = 6.866,00 mq

- Aree a servizi da reperire esternamente al sub ambito T3d.1 = 69.281,00 mq

Le aree a standard da reperire esternamente all'ambito dovranno necessariamente essere nella disponibilità dei Soggetti attuatori al momento della presentazione dello strumento urbanistico esecutivo.

I dati urbanistici di progetto di cui sopra, sono da ritenersi indicativi e troveranno ulteriore definizione nell'ambito del successivo strumento urbanistico esecutivo, con la precisazione che non determineranno necessità di variante al presente Accordo.

4.

Il presente Accordo di Pianificazione si sostanzia quale strumento di attuazione delle previsioni del PTP e soprattutto del PRG di Novara e stabilisce le linee di assetto territoriale e urbanistico che costituiscono riferimento di pianificazione per la formazione dello strumento attuativo finalizzato a realizzare la proposta di sviluppo in argomento.

5.

L'Accordo di Pianificazione individua prospettive di sviluppo per ambiti produttivi comunali, in modo da promuovere la sostenibilità dello sviluppo e delle trasformazioni di ciascun ambito e perseguire la progressiva trasformazione degli stessi in aree produttive ecologicamente attrezzate, sulla base dei criteri e delle azioni contenute nelle "Linee guida per le Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate" della Regione Piemonte (Bollettino Ufficiale Parte I-II supplemento al n. 31 del 6 agosto 2009) e l'ottenimento della certificazione BREEAM.

6.

Il presente Accordo di Pianificazione non propone variazioni alla strumentazione urbanistica comunale vigente e risulta coerente e conforme agli strumenti di pianificazione territoriale sopra indicati.

7.

Con il presente Accordo di Pianificazione gli Enti sottoscrittori individuano, quale strumento attuativo più idoneo al raggiungimento degli obiettivi concordati, il Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica da redigersi secondo le linee di fondo indicate nell'Allegato Tecnico del presente Accordo, così come previsto dall'art. 5.10 delle NTA del PTP.

8.

Gli Enti sottoscrittori concordano che i nuovi insediamenti di tipo logistico dovranno essere realizzati avendo come obiettivo quello di riorganizzare gli insediamenti esistenti, concentrare le nuove funzioni produttive, realizzare e/o rafforzare economie di aggregazione dei servizi e attività logistiche e riordinare, progettare e razionalizzare gli insediamenti e le reti infrastrutturali, per garantire il raggiungimento dello

status di APEA.

9.

Gli Enti sottoscrittori concordano sulla necessità di conseguire elevati standard territoriali, urbanistici – costruttivi, infrastrutturali e ambientali nella trasformazione degli ambiti destinati ad ospitare le nuove strutture logistiche, attraverso una progettazione organica degli interventi, valutando soluzioni in grado di definire un disegno urbanistico integrato delle diverse funzioni (viabilità, insediamenti, spazi di servizio e spazi verdi), al fine di garantire un adeguato inserimento dell'intervento nel paesaggio e nell'ambiente.

A tal fine danno atto che il progetto dovrà garantire:

- una buona integrazione con il paesaggio circostante;
- la realizzazione di spazi ed opere per la mitigazione dell'impatto paesistico delle aree;
- la realizzazione di aree verdi di vegetazione autoctona che assicurino continuità con il territorio circostante e il collegamento con gli spazi verdi confinanti;
- il mantenimento della qualità delle risorse naturali, la salvaguardia delle reti ecologiche locali e della biodiversità dell'ambiente in genere e la salvaguardia e riqualificazione del fontanile esistente;
- la minimizzazione degli impatti sulle caratteristiche naturali dell'area (impermeabilizzazione del suolo, modifica delle aree di drenaggio, mantenimento degli assetti idrogeologici ecc.), tenuto conto comunque della necessità di attuazione degli strumenti urbanistici generali vigenti;
- la qualità del progetto architettonico, privilegiando, ove possibile, il superamento della logica della ripetizione seriale di manufatti, a favore di soluzioni meno schematiche e maggiormente in grado di conformarsi alle caratteristiche dei contesti interessati;
- l'accessibilità alle aree mediante un utilizzo efficiente della rete viaria esistente e dei servizi logistici;
- lo sviluppo di una rete viaria caratterizzata anche da piste ciclabili e percorsi pedonali e da piazzole di fermata dei mezzi di trasporto pubblico a servizio dell'area;
- l'utilizzo di asfalti fonoassorbenti e la stabilizzazione in sito del terreno allo scopo di ridurre l'impatto acustico e limitare lo sfruttamento delle cave di inerti;
- l'utilizzo di materiali prevalentemente ecologici, riciclabili, non inquinanti ed a basso impatto ambientale per la realizzazione di infrastrutture ed edifici;
- l'efficienza in termini di risparmio idrico e energetico (sistemi a reti idriche separate per gli usi civili e quelli industriali, privilegiando il recupero ed il riutilizzo della risorsa; fonti energetiche alternative);
- lo sviluppo di sistemi di telecomunicazione avanzati (fibre ottiche per il collegamento alla rete a

banda larga);

- l'efficienza delle reti di illuminazione pubblica e degli impianti di illuminazione dei piazzali privati in termini di risparmio energetico e di contenimento dell'inquinamento luminoso;
- la manutenzione e la gestione delle reti;
- un efficiente gestione dei rifiuti.

10.

In particolare, i Piani Particolareggiati di iniziativa pubblica previsti per gli ambiti T3b e T3d dovranno prevedere le *“opere necessarie alla tutela del sistema idraulico complessivo e alla sicurezza idraulica del torrente Terdoppio e della roggia Mora, con specifica attenzione ai livelli di permeabilità dell'area dopo l'intervento, ai sistemi di drenaggio, alle aree di espansione e ai tempi di deflusso delle acque meteoriche”*, come previsto dall'articolo 18.3, paragrafo e, primo capoverso, delle NTA del PRGC e secondo le indicazioni contenute nell'Allegato Tecnico del presente accordo.

11.

Gli Enti sottoscrittori concordano che gli strumenti urbanistici esecutivi riferiti all'Ambito T3b e all'Ambito T3d dovranno osservare le norme in materia di valutazione ambientale strategica di cui alla parte II del d.lgs. 152/2006 e s.m.i. e definire in tale ambito procedurale eventuali ulteriori misure di compensazione ambientale.

Dovrà inoltre essere verificato se gli strumenti urbanistici esecutivi prevedano opere ricadenti negli allegati II, II-bis, III, e IV di cui alla parte seconda del d.lgs. 152/2006, al fine di provvedere, qualora necessario, all'avvio delle procedure di valutazione di impatto ambientale.

12.

Nel caso in cui le previsioni urbanistiche contenute nel presente Accordo dovessero essere modificate per sopravvenute modificazioni normative della pianificazione sovraordinata o in relazione a nuovi sviluppi dell'assetto territoriale locale o di area vasta, tali da superare il regime di salvaguardia degli strumenti urbanistici, l'Accordo di Pianificazione sarà sottoposto a revisione e/o integrazione attraverso ulteriori procedure di concertazione con le Parti firmatarie e con eventuali altri soggetti interessati.

13.

Gli Allegati tecnici sono parte integrante del presente Accordo di Pianificazione.

Regione Piemonte.....

Provincia di Novara

Comune di Novara.....

Comune di Galliate.....

Novara, li

ALLEGATO TECNICO ALL'ACCORDO DI PIANIFICAZIONE

1. Premessa

Il presente Accordo di Pianificazione tra Regione Piemonte, Provincia di Novara, Comune di Novara e Comune di Galliate, preliminare agli interventi degli ambiti T3b e T3d, ha per oggetto la localizzazione di nuove attività logistiche nell'ambito T3b nell'area a nord della frazione di Pernate già previste specificamente al punto 5.3 dell' "Atto di Indirizzo per il sistema del traffico merci e la logistica del Nodo di Novara" del 1 aprile 2011 ed ivi definite quali "aree per piattaforme di prossimità -aree di sviluppo di prossimità CIM est Novara" e la realizzazione di un parcheggio per mezzi pesanti secondo gli standard SSTPA e relativo "Centro Servizi" nell'ambito T3d e definisce le modalità attuative d'intervento, i comparti edificatori, gli aspetti relativi agli interventi paesaggistici e ambientali e del nodo idraulico del Torrente Terdoppio.

1.1 Inquadramento territoriale delle aree oggetto d'intervento

Il Territorio novarese si delinea come una realtà urbana facilmente accessibile e ben connessa all'interno della rete infrastrutturale che mette in relazione i principali poli urbani del nord Italia. Esso infatti risulta collocato in una posizione baricentrica rispetto a un crocevia di sistemi infrastrutturali di collegamento che vanno da est a ovest (Autostrada A4 Torino – Milano e linea ferroviaria TAV Torino – Milano) e rispetto alla futura bretella "piemontese" di collegamento con l'Hub aeroportuale di Malpensa.

Questo sistema di connessioni viarie e ferroviarie, esistenti e previste, ha permesso alla città di Novara di rivestire un ruolo strategico nella pianificazione di grandi aree connesse al settore produttivo – logistico.

1.2 Inquadramento urbanistico delle aree oggetto di intervento

L'area si trova nel quadrante Nord Est della città, compresa fra l'infrastruttura autostradale della Torino – Milano e l'abitato della frazione di Pernate.

La prossimità con lo scalo ferroviario merci Boschetto e con importanti svincoli stradali, sia della A4 (a poca distanza si trova il casello di Novara Est), sia della tangenziale di Novara hanno fatto sì che nel vigente Piano Regolatore Generale Comunale la medesima sia stata individuata come area caratterizzata da una spiccata propensione funzionale allo sviluppo logistico e indicata come Ambito Speciale T3 – Centro di interscambio, destinato alla realizzazione delle attrezzature, infrastrutture e servizi per l'intermodalità tra il trasporto su gomma e il trasporto su ferro.

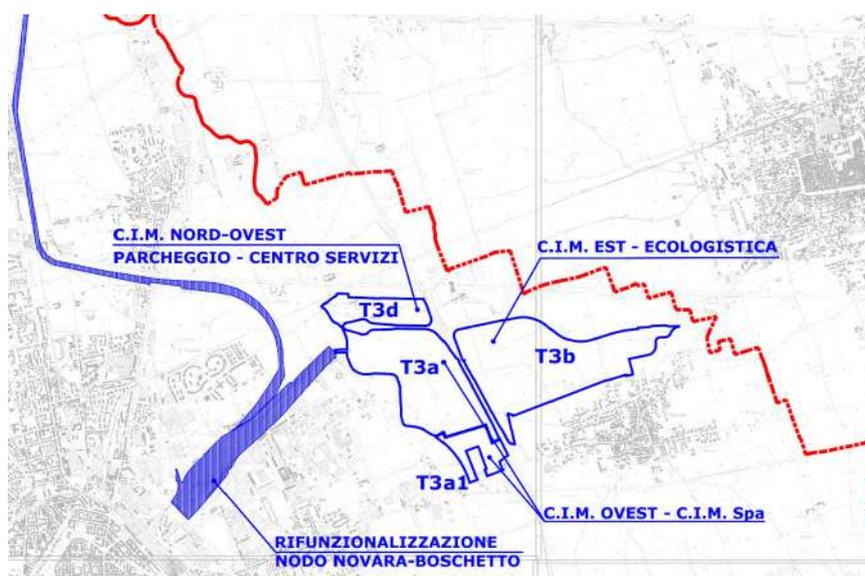
In particolare, le aree in questione sono contrassegnate con le sigle T3b e T3d e la trattazione specifica della disciplina urbanistica che le regola è demandata al *Quadro della Pianificazione* di cui al successivo paragrafo 2.

Va tuttavia premesso che, come previsto dall'art. 18, comma 3, delle Norme di attuazione del Piano

Regolatore Generale vigente, fatto salvo il comparto in corso di attuazione, a ovest della tangenziale, i nuovi interventi nei comparti T3b e T3d sono stati sottoposti a:

1. verifica di rifunzionalizzazione e integrazione degli impianti esistenti all'interno dello scalo ferroviario per attività connesse alla movimentazione delle merci e all'intermodalità, attraverso la predisposizione di un piano strategico di sviluppo industriale redatto da CIM S.p.A. e Develog 4 S.r.l. (acquisito al protocollo del Comune di Novara in data 24.01.2023 al prot. n. 9.397, e oggetto della Deliberazione di Giunta Comunale n. 51/2023 del 31/01/2023 recante presa d'atto e adozione dei contenuti in linea tecnica) anche in linea con le strategie nazionali e regionali e secondo gli indirizzi condivisi con apposito atto dagli enti territoriali competenti (cfr. "Atto di Indirizzo per il sistema del traffico merci e la logistica del Nodo di Novara" sottoscritto in data 1 aprile 2011 tra il Ministero delle infrastrutture, la Regione Piemonte, la Provincia di Novara, il Comune di Novara, il Comune di Galliate, il Comune di San Pietro Mosezzo, CIM s.p.a.- Interporto di Novara, FS Logistica s.p.a., F.N.M. s.p.a., S.A.T.A.P. s.p.a., della cui sottoscrizione la Giunta Regionale ha effettuato la presa d'atto con DGR 29 aprile 2011, n. 21-1957, pubblicata sul BUR n.21 del 26/05/2011.).

2. accordo di pianificazione con Regione Piemonte, la Provincia di Novara, il Comune di Novara e Comune di Galliate nel quale sono definiti il tipo di strumento esecutivo e i perimetri degli ambiti da attivare nonché le misure di riduzione dell'impatto ambientale delle opere previste nel rispetto del contesto edificato esistente di Pernate. L'accordo di pianificazione è supportato da elementi specifici e puntuali, definiti nel piano strategico di sviluppo industriale di cui al punto 1, finalizzati a definire la nuova organizzazione complessiva dell'area rispetto al contesto circostante, l'eventuale attuazione dell'ambito per parti, subordinata alla contestuale realizzazione degli interventi di mitigazione ambientale finalizzati a realizzare una fascia cuscinetto verso la frazione di Pernate, nel rispetto della L.R. 13/2023 e s.m.i. e del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..



Planimetria del Quadrante Nord Est

1.3 Un unico polo logistico

La realizzazione del progetto Ecologistaica permette di completare il sistema logistico esistente, ad oggi occupato dal C.I.M. Novara, attraverso una razionalizzazione territoriale e una precisa logica funzionale, finalizzata a garantire il minimo impatto ambientale e trasportistico delle diverse funzioni. Un unico grande sistema logistico, due anime di un grande sistema.



dotazione di servizi igienici e aree ristoro.

1.4 Sviluppo attuale del CIM

L'ambito oggetto di attuazione si sviluppa in continuità con l'esistente Polo logistico Centro di Interscambio Merci CIM. Negli ambiti T3a e T3a1 sono previste delle opere impiantistiche e degli interventi di adeguamento della viabilità in ingresso e in uscita con la formazione di portali OCR, al fine di consentire una rifunzionalizzazione del piazzale con nuove modalità di carico e scarico degli autotreni. Tali opere non sono oggetto del presente Accordo di Pianificazione.

1.5 Il nodo ferroviario e la rifunzionalizzazione del Boschetto

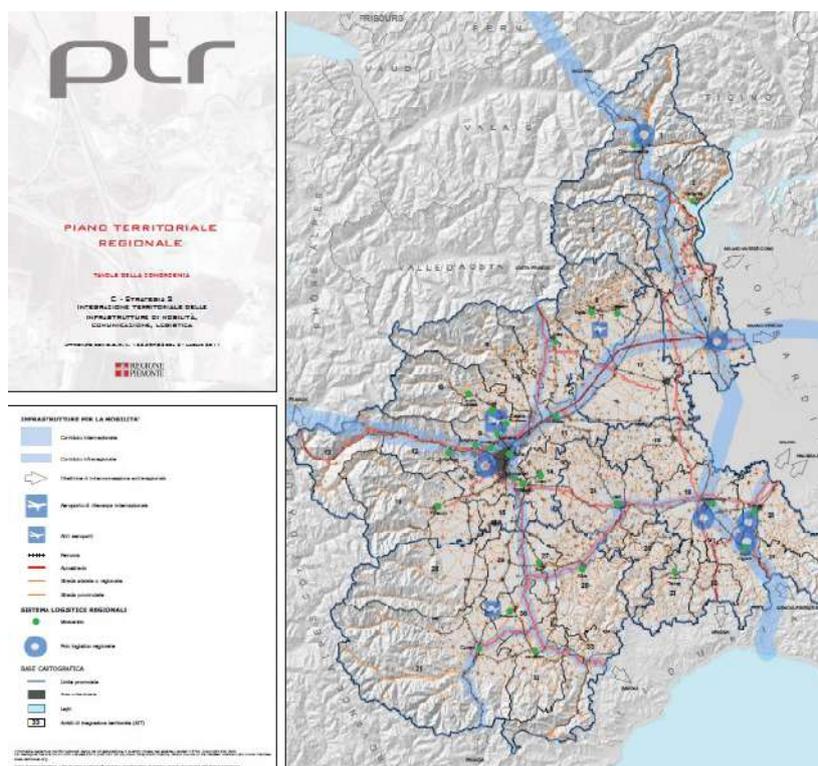
L'ambito T3b, oltre che in continuità con l'esistente Centro di Interscambio Merci, si sviluppa in posizione strategica rispetto al nodo ferroviario del Boschetto. Coerentemente alle previsioni del PRG di rifunzionalizzazione e integrazione degli impianti esistenti all'interno dello scalo ferroviario per attività connesse alla movimentazione delle merci e all'intermodalità, è previsto un intervento di sviluppo di piattaforme logistiche anche funzionali e a corredo dell'attuale sedime ferroviario.

2. Quadro della pianificazione

2.1 Il piano territoriale regionale (PTR)

Il Piano Territoriale Regionale, approvato con D.C.R. n. 122-29783 del 21 luglio 2011, inserisce l'area novarese all'interno degli "ambiti produttivi specializzati manifatturieri" e classifica la città quale "polo logistico regionale".

STRALCIO TAVOLA C – PTR – “Strategia 3 – Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica”



L’ambito di Integrazione Territoriale di Novara indica che l’area novarese va pensata come nodo trasportistico e distretto logistico (di “cattura” e di primo trattamento delle merci) di livello internazionale, all’incrocio dei Corridoi europei 5 e 24, in un ambito geografico che comprende il retroporto di Genova nell’Alessandrino e la prossimità della regione milanese (Milano, Fiera a Rho-Pero, Malpensa), attraverso la creazione di sinergie di complementarietà a scala macroregionale. Dal punto di vista tecnico occorre razionalizzare le interconnessioni tra le diverse reti e i loro collegamenti con gli insediamenti logistici, industriali e terziari (uffici, commercio, alberghi, business park, Università, Città della salute, centri di ricerca). Dal punto di vista territoriale e urbanistico, tale disegno deve collocarsi nel più vasto piano di riordino e riqualificazione urbana sopra indicato. Occorre infine realizzare i piani già approvati o in esecuzione relativi all’AV/AC ed all’autostrada Torino-Milano, alla connessione ferroviaria Alessandria-Mortara-Novara, agli accessi diretti a Malpensa, al potenziamento della connessione ferroviaria con Biella. Potenziamento attraverso il raddoppio ferroviario della tratta Vignale (Novara)- Oleggio-Arona (come previsto all’interno dell’Intesa Generale Quadro stipulata tra il Governo e la Regione Piemonte in data 23 gennaio 2009).

La proposta risulta quindi coerente con le strategie delineate a livello regionale dal PTR, nonché - ove tutt’ora applicabile - anche con le previsioni dell’Atto di Indirizzo approvato con la Deliberazione della

Giunta Regionale 29 aprile 2011, n. 21-1957 recante *“Preso d’atto della sottoscrizione dell’ “Atto di Indirizzo per il sistema del traffico merci e la logistica del Nodo di Novara”*, ove si prevede espressamente la realizzazione di piattaforme logistiche di prossimità e connesse con il CIM.

2.2 Il piano paesaggistico regionale (PPR)

Il presente Accordo di pianificazione riguarda l’attuazione di previsioni già vigenti nel Piano regolatore della Città di Novara, pertanto non sono presenti modifiche urbanistiche da confrontare con gli indirizzi e le direttive del Piano Paesaggistico Regionale (PPR) approvato con DCR n. 233-35836 del 3 ottobre 2017. Sull’area T3d, oggetto della costruzione del parcheggio per i mezzi pesanti, è tuttavia vigente la prescrizione di cui all’art. 14, c. 11, e la prescrizione di cui all’art. 16, c. 11, 12 e 13, relative alle attenzioni da porre nella realizzazione di interventi all’interno delle fasce dei 150 metri di cui all’art. 142 c. 1 lett. c) del D.lgs. 42/2004, e all’interno dei territori coperti da boschi di cui all’art. 142 c. 1 lett g), sempre del D.Lgs 42/2004, che costituiscono disposizioni immediatamente prevalenti sulla strumentazione urbanistica vigente e quindi da rispettare nell’attuazione di tale area.

2.3 Il Piano Regionale per la Mobilità e i Trasporti (PRMT)

Il Piano Regionale per la Mobilità e i Trasporti (PRMT), approvato dal Consiglio Regionale con DCR n. 256-2458 del 16 gennaio 2018 individua, nell’ambito dei Piani di Settore PrMOP-PrLOG approvati in via definitiva con DGR n. 6-7459 del 25 settembre 2023, i seguenti obiettivi ed indirizzi:

- AZIONE 28 “Promuovere l’uso degli interporti e dei terminal merci”, in cui si sottolinea che lo sviluppo della logistica integrata e dell’intermodalità passa anche attraverso la promozione di infrastrutture sempre più integrate, dotate di idonee strutture per immagazzinare, lavorare e ridistribuire le diverse merci, in grado di gestire traffici intermodali. L’interesse pubblico e trasportistico per le attività dei nodi intermodali merci, oltre agli aspetti occupazionali e di attrattività del territorio, è diretto a favorire la concentrazione dei flussi di trasporto delle merci e ad aumentare la quota di trasporto su ferro, razionalizzando l’uso territorio e riducendone l’impatto ambientale;

- AZIONE 60 “Favorire lo sviluppo di progetti di logistica green di Quadrante”, con cui si intende promuovere lo sviluppo di progetti di logistica green a scala locale, per un’intermodalità di prossimità a servizio del Quadrante, come stimolo all’aggregazione e alla collaborazione tra imprese, al fine di favorirne l’efficienza e competitività globale. In questo contesto, assumono forme rilevanti i progetti territoriali già avviati, tra cui nel Quadrante Nord-Est figura il completamento del CIM di Novara, con funzioni di logistica avanzata.

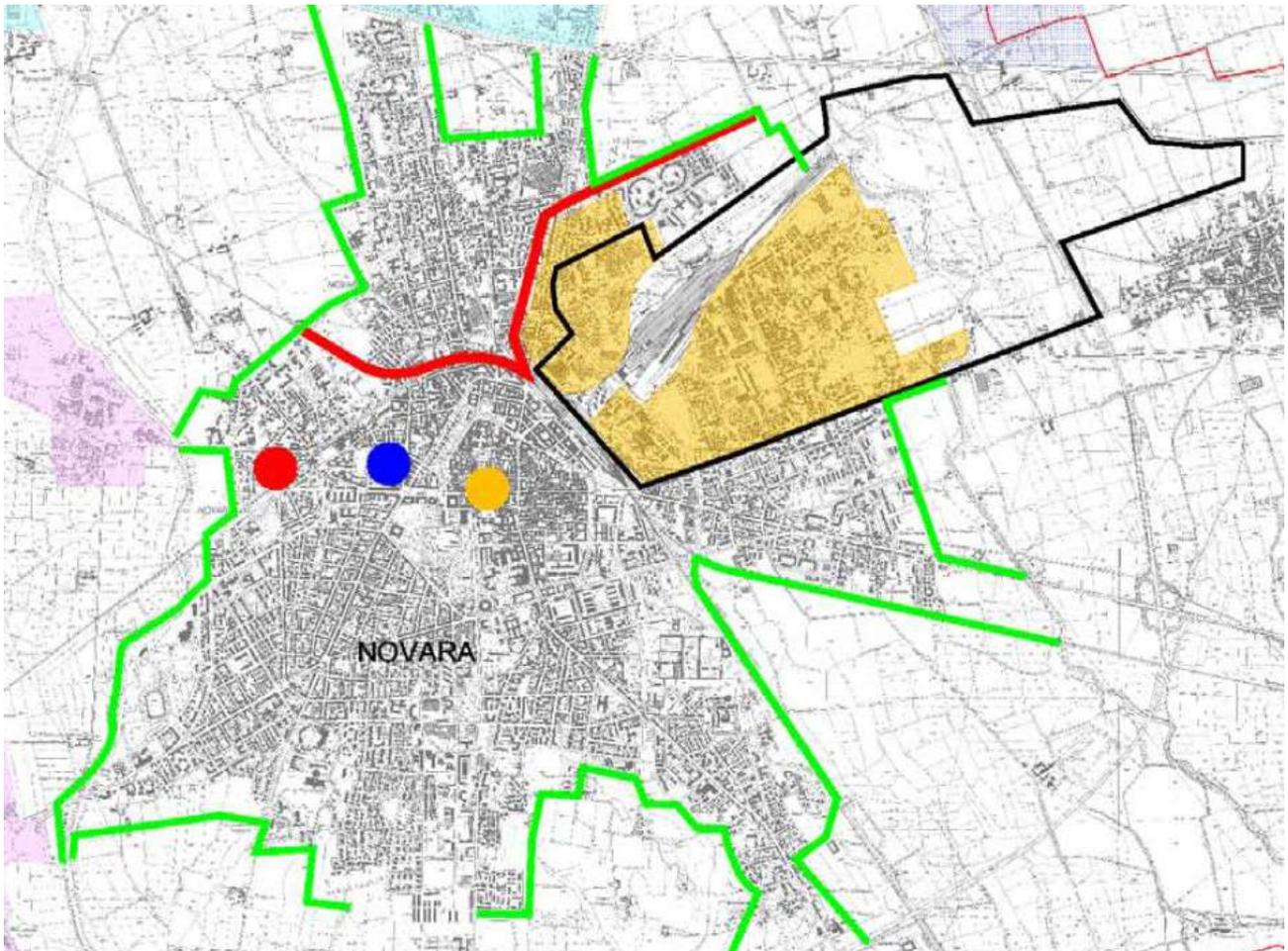
2.4 Il piano territoriale provinciale (PTP)

Il Piano Territoriale Provinciale (PTP), approvato dal Consiglio Regionale con DCR n. 383-28587 del 5 ottobre 2004 individua l’ambito interessato dalla trasformazione urbanistica come *“Area riservata al C.I.M.*

e al polo logistico novarese” di cui all’art. 5.10 delle NTA che indica i seguenti obiettivi, indirizzi, direttive e prescrizioni:

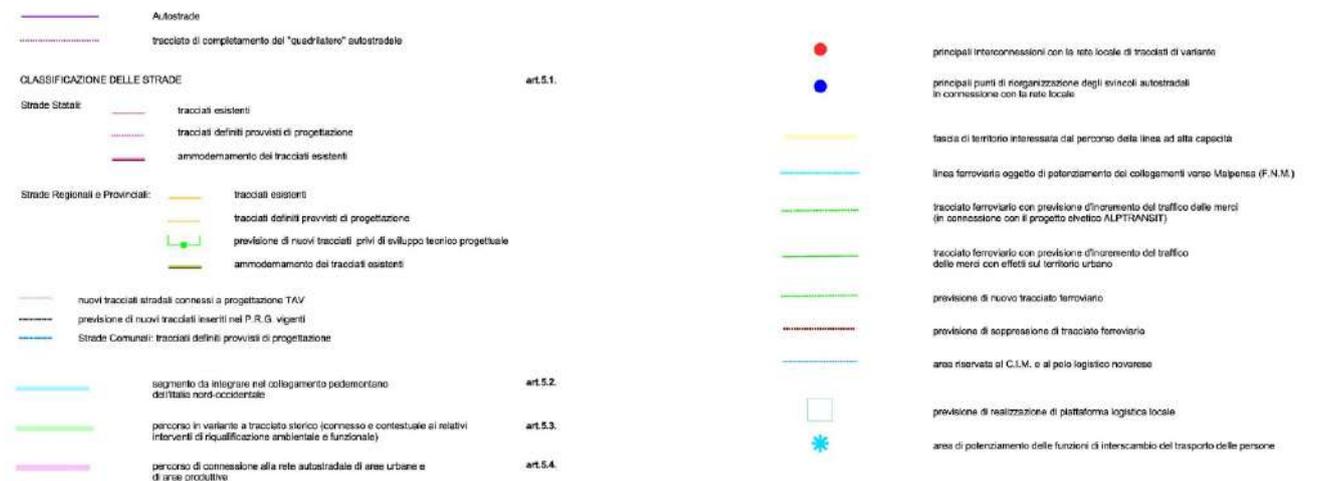
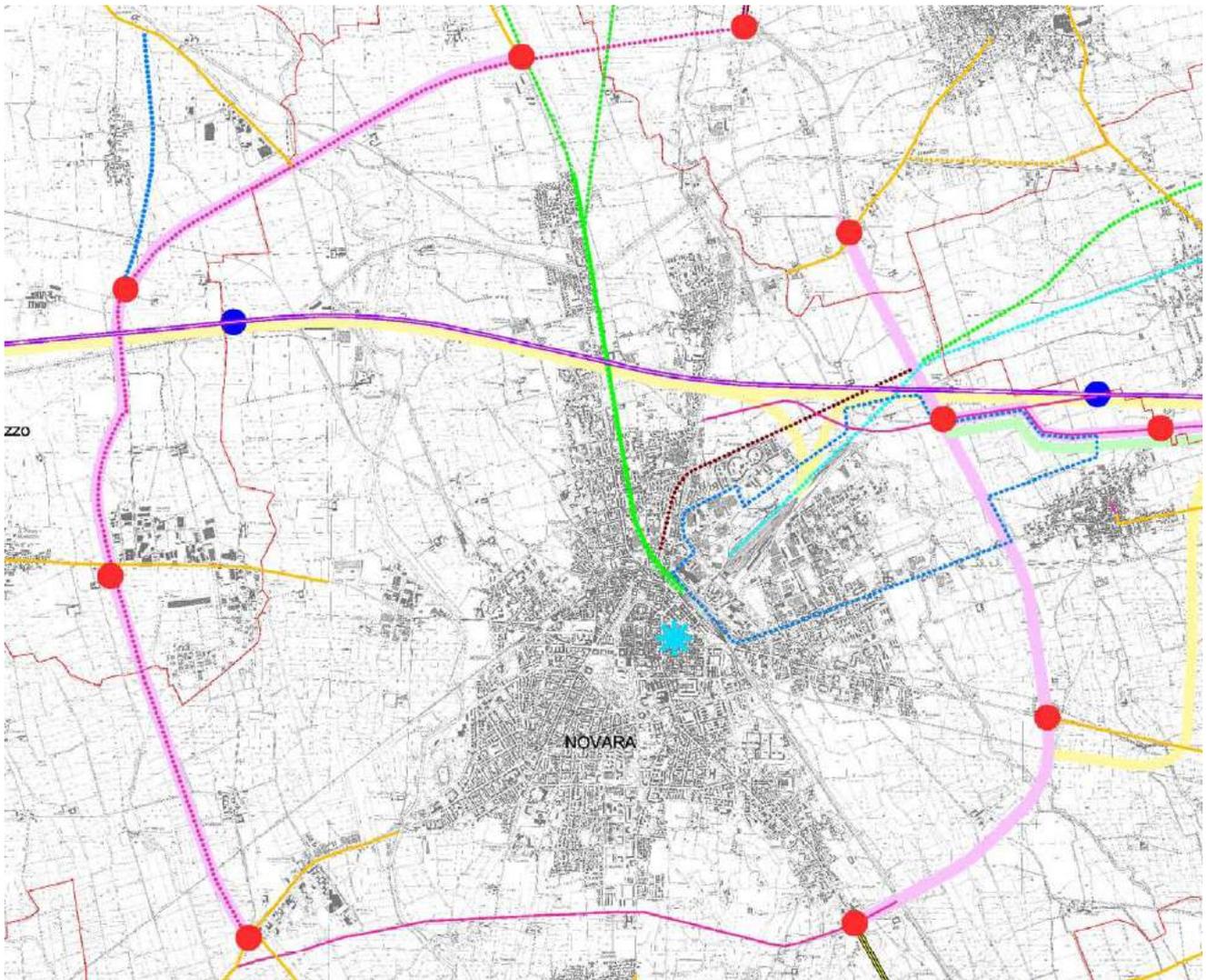
1. *Obiettivi: consolidare la presenza del centro intermodale e sviluppare il sistema di offerta di servizi logistici e trasportistici; riqualificare le aree produttive al contorno per guidare al meglio processi di trasformazione urbana di forte rilevanza territoriale.*
2. *Indirizzi: Il P.T.P. individua sulle Tavole B) e C) l’area destinata ad ospitare il C.I.M. e l’area di localizzazione delle strutture per i servizi logistici e produttivi nel quadrante nord-est della città di Novara.*
3. *L’assetto dell’area deve definire il potenziamento delle strutture del C.I.M., la riorganizzazione dei raccordi ferroviari e delle interconnessioni delle linee Alta Capacità, FS e FNM, le modalità per promuovere la riqualificazione ambientale, il riuso funzionale delle aree produttive dismesse del quadrante nord-est della città di Novara, in funzione delle attività logistiche e produttive, dei servizi e del sistema dei trasporti, completando il sistema delle connessioni intermodali con il trasporto su gomma, e valorizzando il polo della ricerca scientifica-tecnologica.*
4. *Direttive: l’area individuata sulle tavole di P.T.P. è oggetto di vincolo esclusivo per le destinazioni intermodali, della logistica, della produzione e del terziario di servizio (non commerciale per grandi superfici).*
5. *La pianificazione locale, mediante specifici strumenti urbanistici esecutivi di iniziativa pubblica, estesi ad ambiti omogenei all'interno dell'area perimetrata da definirsi con ricorso ad appositi "accordi di pianificazione" tra Comuni interessati e Provincia, definisce le previsioni relative a: reti infrastrutturali, viabilità, ferrovia, aree per le funzioni produttive, di servizio, logistiche, trasportistiche, polo scientifico-tecnologico.*
6. *Prescrizioni: dalla data di adozione del PTP gli interventi nell'area sono subordinati all'accordo di pianificazione attraverso il quale sarà definito il perimetro dell'ambito omogeneo ed il tipo di strumento esecutivo da attivare. Sono fatte salve le previsioni della strumentazione urbanistica vigente e/o adottata; in tutto il perimetro individuato possono essere ammessi interventi di completamento esclusivamente per attività produttive, trasportistiche, della logistica e del terziario di servizio (non commerciale) esistenti: tale prescrizione si applica anche alle eventuali trasformazioni d'uso di aree dismesse”.*

STRALCIO TAVOLA B – PTP – “Indirizzi di governo del territorio”



	aree di riqualificazione funzionale e ambientale dei territori urbani lungo tracciati stradali storici	art.4.6.		aree di consolidamento dell'effetto di concentrazione urbana degli insediamenti residenziali	art.4.14.
	aree di controllo degli effetti ambientali e paesaggistici dello sviluppo insediativo residenziale	art.4.13.		aree di concentrazione di attività terziarie, commerciali e di servizio a scala provinciale	art.4.8.
	aree di concentrazione di insediamenti produttivi da conformare, riqualificare, sviluppare	art.4.2.		aree urbane di concentrazione dei servizi pubblici di rango provinciale	art.4.9.
	ambiti di individuazione coordinata delle opportunità insediative per le attività produttive, terziarie, di servizio	art.4.3.		aree di concentrazione di attività di interesse collettivo di rango sovramunicipale	art.4.10.
	aree di riorganizzazione e concentrazione degli insediamenti produttivi in corrispondenza dei caselli autostradali	art.4.1.		area di tutela dei caratteri morfologici della città di Novara	art.4.16.
	aree di concentrazione di insediamenti e servizi turistici in presenza di elevati valori ambientali	art.4.11.		area riservata al C.I.M. e al polo logistico novarese	art.5.10.
	aree di concentrazione di funzioni turistiche da riqualificare	art.4.12.		area di riqualificazione urbana con utilizzazione di sedimi ferroviari da dismettere	art.4.7.
	ambito territoriale dell'Ovest Ticino settentrionale sottoposto a specifico P.T.O.	art.4.15.		area estrattiva e produttiva del bacino petrolifero novarese	art.4.5.
				ambito territoriale dell'Est Sesia sottoposto a specifici P.T.O.	art.4.17.

STRALCIO TAVOLA C – PTP – “Infrastrutture e rete per la mobilità”

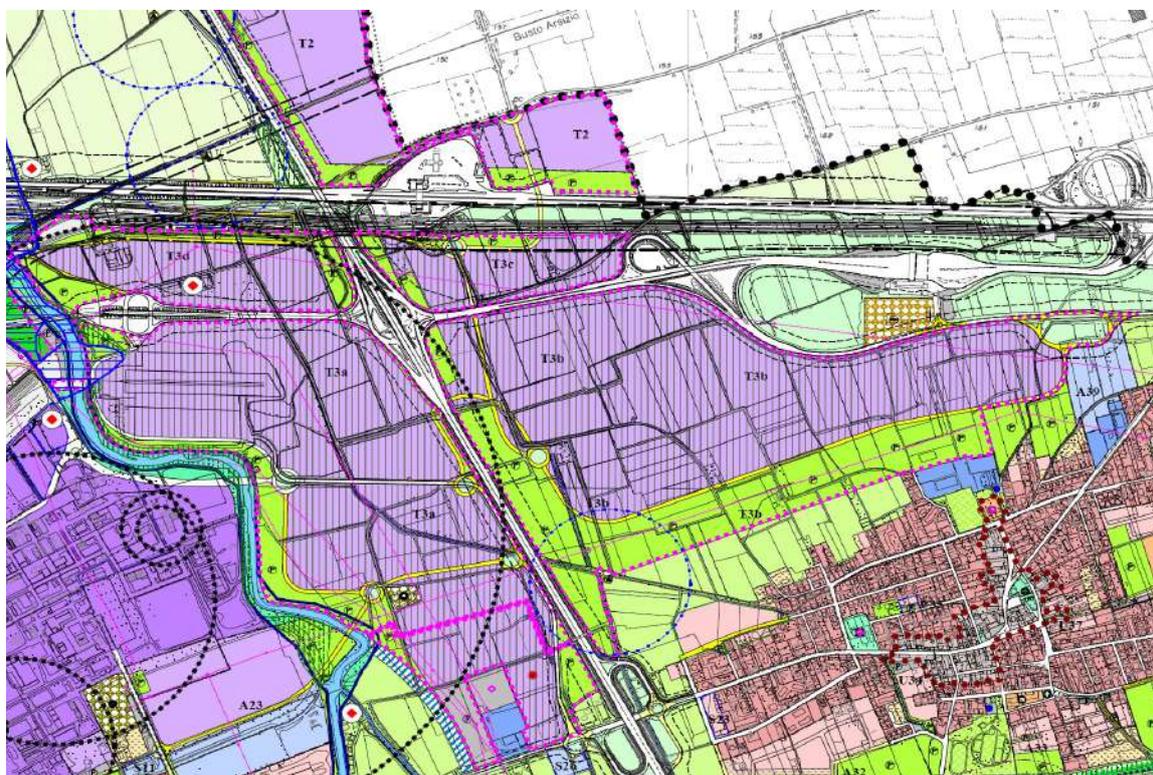


2.5 Il piano regolatore generale del Comune di Novara (PRG)

Il comune di Novara è dotato di Piano Regolatore Generale vigente approvato con G.R. n.51-8996 del 16 giugno 2008 e aggiornato con variante del novembre 2020.

Le aree oggetto del presente accordo risultano identificate all'interno degli elaborati costituenti il PRG come Ambito tematico T3 - Centro di interscambio C.I.M.

PRG_Estratto Progetto del territorio comunale Tav. P3_01



L'Ambito Tematico T3 – Centro di interscambio è disciplinato dall'art. 18.3 delle norme di attuazione del PRG vigente, il quale prevede per tale ambito la realizzazione delle attrezzature, infrastrutture e servizi per l'intermodalità tra il trasporto su gomma ed il trasporto su ferro.

Destinazioni d'uso

Gli usi ammessi sono i seguenti:

- Attività ricettive, nel limite dell'1% della SUL totale consentita nell'ambito
- Pubblico esercizio
- Artigianato di servizio agli automezzi
- Direzionale complementare all'attività interportuale, o direttamente connessa alle attività insediate
- Verde pubblico o attrezzato per lo sport
- Parchi urbani e comprensoriali
- Attrezzature e piattaforme per la protezione civile
- Attività connesse alla movimentazione delle merci (trasporto, intermodalità, stoccaggio, assemblaggio)

che comprendono anche attività direttamente connesse di tipo terziario, espositivo e commerciale

- Infrastrutture per la mobilità, a parcheggio, tecniche e tecnologiche [attrezzature delle Poste e Telecomunicazioni (compresi ripetitori, antenne radio), impianti ed attrezzature di gestione delle reti dei servizi tecnologici urbani (centrali, cabine, impianti di captazione, trattamento, depuratori), fitodepurazione, gestione del sistema idrico]
- Distributori di carburante che comprendono anche i servizi complementari di assistenza e vendita consentiti dalle leggi e disposizioni vigenti e nel rispetto della pianificazione comunale di settore
- Artigianato e industrie agroalimentari, limitatamente al centro agro alimentare

I nuovi interventi nei comparti dovranno essere sottoposti a:

1. verifica di rifunzionalizzazione e integrazione degli impianti esistenti 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;
2. accordo di pianificazione con Regione Piemonte, la Provincia di Novara, il Comune di Novara e comuni contermini (ndr: Comune di Galliate) nel quale saranno definiti il tipo di strumento esecutivo e i perimetri degli ambiti da attivare.

Attuazione

Per l'attuazione del comparto è richiesto uno Strumento urbanistico esecutivo disciplinato dall'art. 9 delle norme tecniche di attuazione del PRG vigente.

Lo Strumento urbanistico esecutivo potrà:

1. ammettere soluzioni planivolumetriche (ivi comprese le distanze tra edifici o da spazi pubblici) e localizzative delle aree per servizi parzialmente diverse da quelle indicate nelle tavole di Piano, così come modifiche al disegno delle infrastrutture, purché venga rispettato l'assetto generale di Piano e sempre che siano motivate per una verificata migliore soluzione d'insieme dell'intera area soggetta a SUE dal punto di vista del paesaggio urbano e della qualità ambientale delle parti di interesse pubblico, fatti salvi comunque i parametri e i requisiti espressamente prescritti, con particolare riferimento alle condizioni di continuità degli spazi pubblici e di interesse paesistico-ambientale.
2. comportare la cessione per intero delle quantità di aree per servizi individuate dal Piano, anche nel caso in cui l'intervento progettato non comporti il completo utilizzo della capacità edificatoria massima ammessa,
3. ammettere l'attuazione mediante comparti d'intervento autonomi e funzionali, a condizione che garantiscano un assetto organico dell'intera area, senza che ciò costituisca variante o modifica del PRGC. La suddivisione in comparti dovrà essere fatta sulla base di un progetto generale di coordinamento, approvato dall'Amministrazione Comunale anche contestualmente al SUE relativo al primo comparto oggetto di attuazione, che individui tutti i comparti e predefinisca le urbanizzazioni di

carattere generale e gli standard che interessano l'intera area. I successivi interventi sui comparti non ancora attuati dovranno uniformarsi al progetto generale di coordinamento o, in alternativa, modificarne i contenuti con analogo strumento circoscritto alle parti non ancora realizzate.

In considerazione dell'elevata valenza strategica dell'intervento, che consoliderebbe il ruolo della città di Novara quale polo logistico del Nord Ovest, in linea quindi con i programmi nazionali ed europei, si ritiene che lo strumento attuativo più adeguato sia il Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica per l'intervento di logistica nell'ambito T3b.1 e per la creazione del parcheggio per mezzi pesanti nell'ambito T3d.1.

Parametri urbanistici

Per tutti i comparti dell'ambito T3 è previsto un indice territoriale pari a 0,25 mq/mq.

La superficie territoriale del singolo comparto è calcolata sull'area ricompresa nel perimetro del comparto stesso (comprensiva delle aree a destinazione pubblica di piano) sommata a quello dello standard da cedere a distanza, necessaria per raggiungere una dimensione complessiva di aree pubbliche di urbanizzazione secondaria non inferiore al 50% della ST, comunque così divise per quanto riguarda l'ambito T3b:

1. Almeno il 20% della ST, deve essere reperito obbligatoriamente nel comparto stesso e non è possibile monetizzarlo;
2. una quota non inferiore al 5% della ST finalizzata alla realizzazione di opere di mitigazione ambientale da realizzarsi sul fronte sud, così da costituire cuscinetto tra nuovi insediamenti e la frazione di Pernate;
3. la rimanente quota dovrà essere reperita nel Parco Urbano comprensoriale T8.

Lo standard da cedere a distanza relativo ai comparti dell'ambito T3 è da reperire all'interno delle aree destinate nel piano ai parchi urbani e comprensoriali (esclusi ambiti U e A).

Vincoli di PRGC

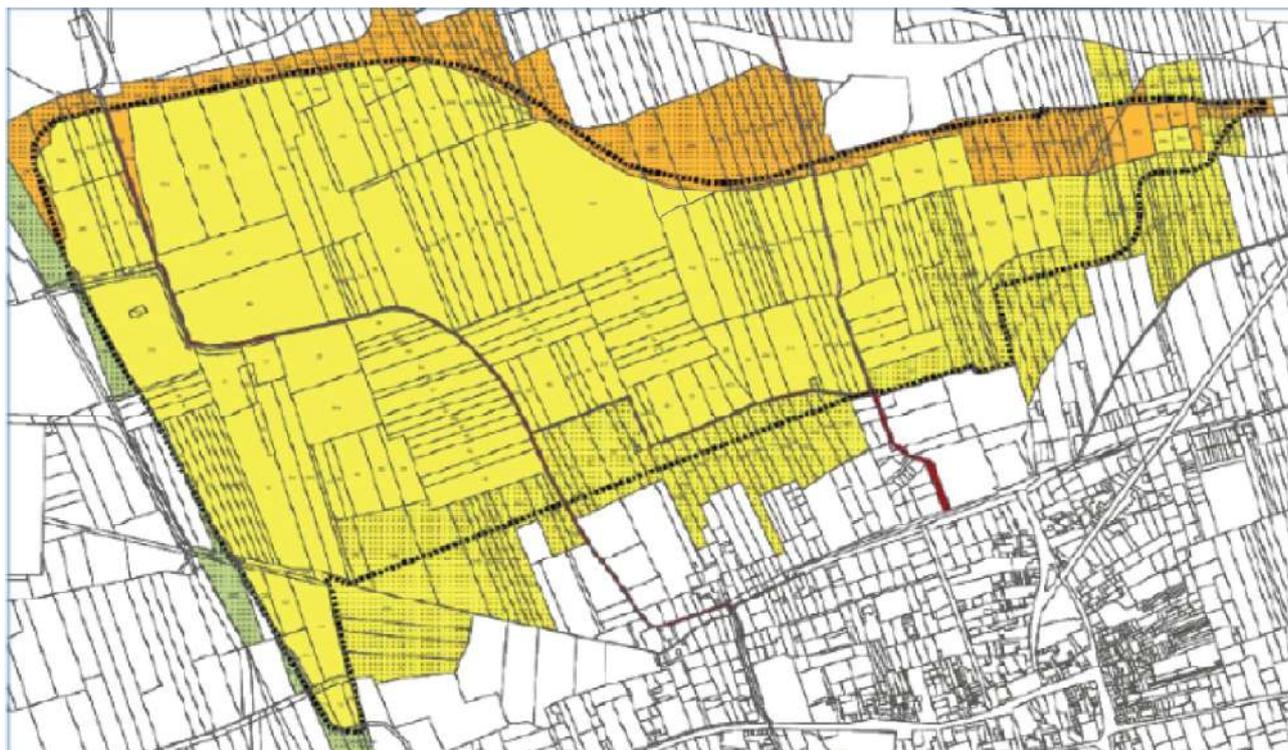
La parte vincolistica è dettagliata nei paragrafi "3. La proposta progettuale per lo sviluppo dell'ambito T3b.1" e "4. La proposta progettuale per lo sviluppo dell'ambito T3d.1".

3. La proposta progettuale per lo sviluppo dell'ambito T3b.1

L'immagine riportata di seguito sovrappone il perimetro dell'ambito T3b conforme al PRG del Comune di Novara con i rilevati catastali.

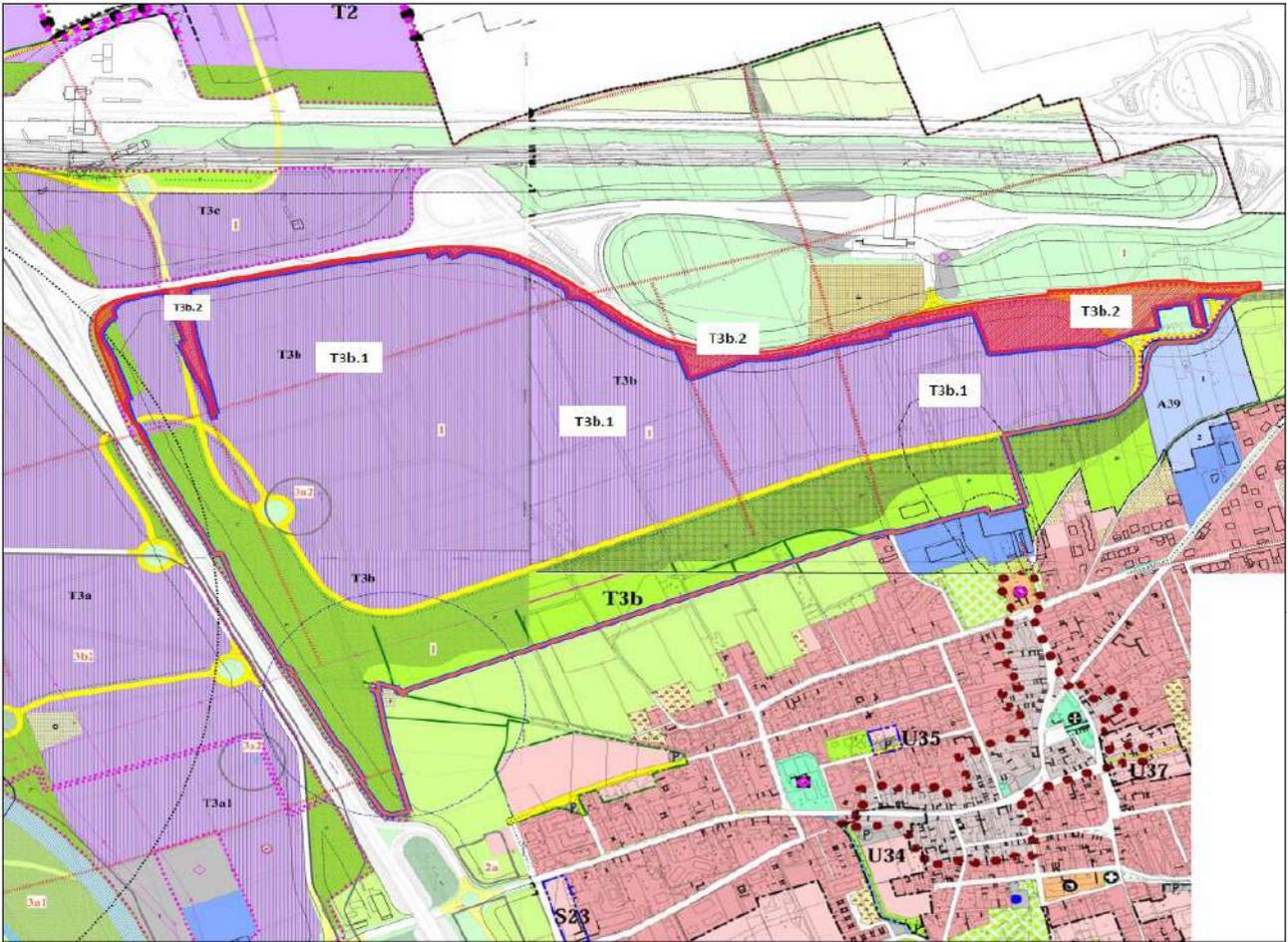
Il perimetro nero tratteggiato individua l'ambito T3b così come indicato sul PRG Vigente, in arancione sono individuate le aree di proprietà di SATAP e in verde le proprietà di ANAS. Le aree gialle puntinate a ridosso del confine sud dell'area d'intervento dovranno essere successivamente frazionate al fine dell'attuazione in conformità al Piano Regolatore. L'ambito T3b viene suddiviso in due sub-ambiti denominati T3b.1 e T3b.2.

Inquadramento catastale proprietari T3b



-  Area di intervento conforme PRG
-  Proprietari privati
-  Società autostrade
-  ANAS
-  Comune di Novara
-  Reliquati strade
-  Mappali strade

Sovrapposizione estratto PRG e perimetro ambito T3b, T3b.1, T3b.2



— ST Superficie Territoriale ambito T3b - Perimetro PRG

— ST Superficie Territoriale sub-ambito T3b.1

— ST Superficie Territoriale sub-ambito T3b.2



La situazione catastale riportata nella planimetria di cui sopra, rappresenta l'area compresa all'interno del perimetro T3b (disegnato con linea tratteggiata) così come individuato dal PRG vigente e il perimetro del sub-ambito T3b.1 (disegnato con linea continua)

Al momento dell'attivazione dell'accordo di pianificazione, il soggetto proponente dichiara di avere la disponibilità di una superficie pari al 74,73% della totalità delle aree coinvolte nella presente proposta progettuale soggetta a Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica.

La normativa urbanistica piemontese (art. 43 L.R. 56/77) prevede che: *“nelle porzioni di territorio, non ancora dotate in tutto o in parte di opere di urbanizzazione, in cui, ai sensi dell'articolo 32, il PRG ammette la realizzazione delle previsioni di piano, i proprietari, singoli o associati che, in base al reddito imponibile catastale, rappresentino almeno i due terzi del valore degli immobili interessati dal piano esecutivo possono presentare al comune progetti di piani esecutivi convenzionati, con l'impegno di attuarli, anche per parti”*.

Pertanto, nel caso in cui non si arrivi ad un accordo totale con i proprietari coinvolti, il Comune di Novara avrà la possibilità di procedere attraverso esproprio per pubblica utilità (art. 7 DPR 327/2001).

L'ambito T3b viene suddiviso in due sub-ambiti denominati T3b.1 e T3b.2.

Configurazione nuovo perimetro sub ambito T3b.1



3.3 Inquadramento dei vincoli

Di seguito si riportano gli estratti di mappa dei vincoli presenti nell'ambito di progetto legati alla rete idrografica, ai sottoservizi, ai cerchi RIR in salvaguardia, agli elettrodotti, ai pozzi, ai fontanili, alle "aree di interesse archeologico" e alle "tracce di antichi assetti centuriati", di cui si dovrà tener conto nelle successive fasi attuative.

Estratto carta dei vincoli



- ST Superficie Territoriale sub-ambito T3b.1
- - - ST Superficie Territoriale sub-ambito T3b.2
- Elettrodotti AT / fascia di rispetto 30m (da verificare con ente gestore)
Art. 24.6 NTA PRGC
- Rete SNAM grande portata / fascia di rispetto 30m
- Rete SNAM media portata / fascia di rispetto 10m
- - - Rete SNAM media portata da dismettere
- - - Rete SNAM media portata in spostamento
- Rete telefonica
- Acquedotto - Scarico fognario Autogni
- - - Acquedotto - Scarico fognario Autogni in spostamento
- - - Fontanili (classi geologiche di idoneità all'edificazione - 50 m)
Art. 23.4 NTA PRGC
- - - Rispetto dei pozzi ART 22.1.a
Art. 22.1.e, 28.3, 23.5 NTA PRGC
- - - Pozzi comunali - Fascia di rispetto ristretta
Art. 39.1.b NTA PRGC
- - - Pozzi comunali - Fascia di rispetto allargata
Art. 39.1.b NTA PRGC
- - - Rispetti stradali 30m
Art. 21.1.h NTA PRGC

Tavola 5b – Carta del reticolo idrografico

L'ambito T3b è interessato dal passaggio di adacquatori/colatori e dalla presenza di un fontanile.



Estratto tav. 5B - Carta del reticolo idrografico

— ADACQUATORI E COLATORI CON ALVEO PRIVATO

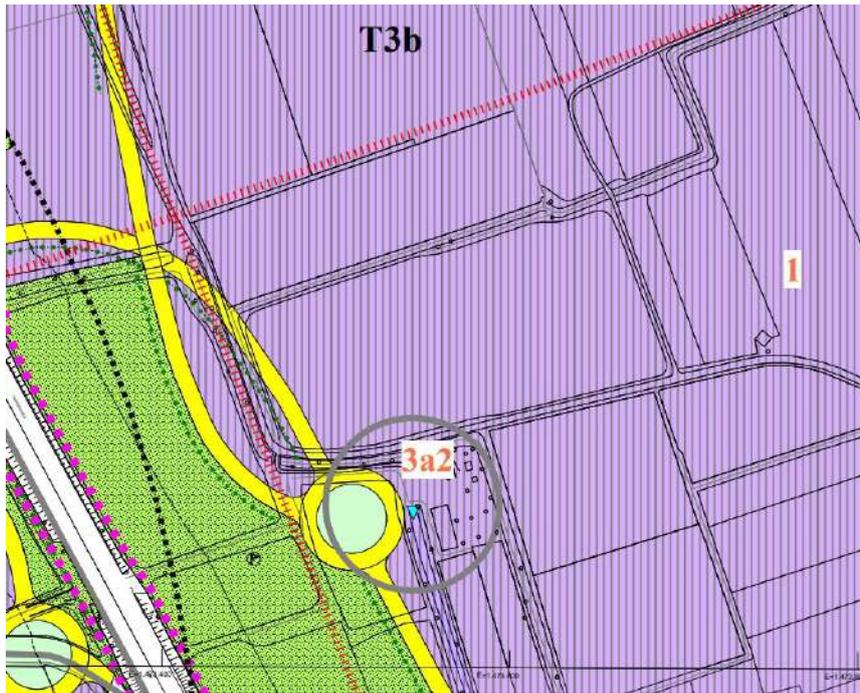


FONTANILI

L'art. 23 delle norme tecniche del PRG vigente che disciplina la tutela delle acque superficiali, delle falde e delle risorse sotterranee, fasce di rispetto, al punto 4 disciplina la tutela dei fontanili come segue:

Nel raggio di mt.50 dalla testa dei fontanili, come identificati in cartografia, dove è istituito il vincolo di inedificabilità assoluta; la fascia di rispetto della testata del fontanile è costituita dal raggio di mt. 50, la fascia di rispetto dell'asta del fontanile è fissata in mt.10, misurata dal ciglio superiore e per una lunghezza di mt.50. In tali fasce, oltre alle disposizioni di legge si applicano le disposizioni di cui all'art. 19 delle N.G. del PTROT, sono inoltre esclusi i seguenti interventi ed attività:

- a - scarichi di acque di rifiuto civili, agricole o industriali, anche a valle di impianti di depurazione;
- b - lagoni di accumulo di liquami zootecnici;
- c - scariche per lo smaltimento di rifiuti di qualsiasi genere non inerti o attività di rottamazione e di servizio per automezzi compresi i distributori di carburante);
- d - interrimento, interruzione o deviazione delle falde acquifere sotterranee, e, interrimento di serbatoi o camere per lo stoccaggio di materiali di qualsiasi genere se non muniti dei requisiti di cui alle lettere a) e b) comma 2 art.7 DMAmbiente 246/1999.



Estratto tav. P4_14 del PRG vigente - Fontanile



Fontanili

Art. 23.4

Fascia di rispetto dei pozzi

Lungo il fronte sud-est, per la porzione che confina con l'abitato di Pernate, l'ambito T3b è interessato dalle fasce di rispetto ristretta e allargata del pozzo sito in Via Spinetta a Pernate, per il quale è stata eseguita la ridefinizione delle fasce di rispetto ai sensi del Regolamento Regionale 11.12.2006 n. 15/R con DD n. 90 del 30/01/2012. Lo stesso è normato dall'art. 39.1.b delle NA del PRG vigente che prevede:

Art. 39.1 – Ai sensi della L.R. 29/12/2000 n. 61 e del Regolamento Regionale 11/12/2006 n. 15/R per le aree di salvaguardia delle captazioni delle acque sotterranee destinate al consumo umano valgono le seguenti norme:

b) Zona di rispetto: tale zona è costituita dalla porzione di territorio circostante la zona di tutela assoluta da sottoporre a vincoli e destinazioni d'uso tali da tutelare quantitativamente e qualitativamente la risorsa idrica captata ed è suddivisa in zona di rispetto ristretta e zona di rispetto allargata; il dimensionamento e l'articolazione della zona di rispetto è in relazione alla tipologia dell'opera di presa o captazione e alla situazione locale di vulnerabilità e rischio della risorsa.

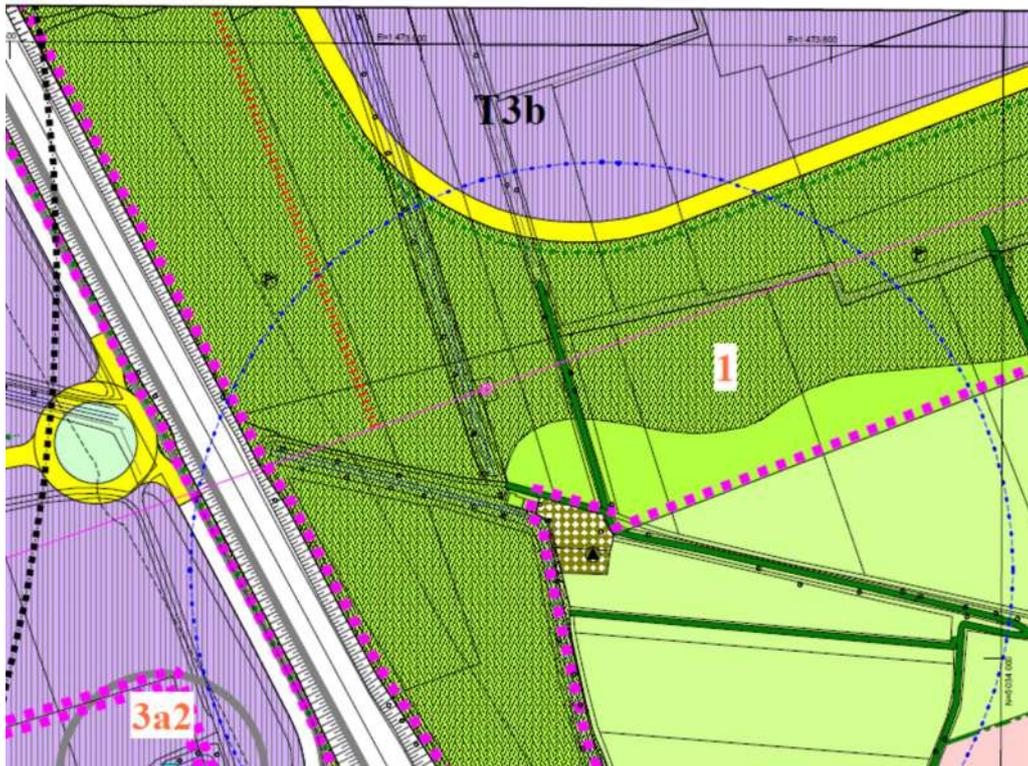


L'ambito T3b è interessato, per una piccola porzione in direzione sud-ovest, dalla fascia di rispetto di un pozzo, tutelato dagli artt. 22.1.a, 23.3 e 23.5 delle NA del PRG vigente che recitano:

Art. 22.1.a – le fasce di rispetto dei cimiteri, dei depuratori, dei pozzi e dei corsi d'acqua, con particolare riferimento a quanto previsto nelle Norme geologiche ed idrogeologiche, sono inedificabili, salvo le verifiche analitiche che possono dimostrare la cessazione dei motivi di salvaguardia, da valutarsi in sede di conferenza di servizi con la partecipazione dei soggetti responsabili della tutela caso per caso;

Art. 23.3 – Per i pozzi di captazione delle acque potabili, individuati nelle tavole di Piano, devono essere osservate le prescrizioni e le attenzioni di cui alle Norme Tecniche di Attuazione a corredo degli elaborati idro-geomorfologici (Art.39);

Art. 23.5 – In presenza di fasce di rispetto che precludano parzialmente l'edificabilità, è consentita, subordinatamente alla redazione di SUE, la realizzazione, sulle aree rimanenti, di edifici con altezze maggiori di 3,00 ml. rispetto a quelle previste dalle presenti Norme.



PRG_Estratto Progetto del territorio comunale Tav. P4_20 – Fascia pozzo di progetto

Vincoli di rispetto sul PRG vigente

– Tracciati elettrodotti AT (art. 24.6 delle NA): sono stabilite le seguenti fasce di rispetto da attrezzature o infrastrutture, oltre a quelle stabilite dalle tavole di piano:

Da elettrodotti o altri impianti generetartori di inquinamento elettromagnetico: come da DPCM 23.4.92 e successive discipline ststali, regionali o dal regolamento comunale.

– Rispetto stradale (art. 21.1 h delle NA): fermo restando ogni altra disposizione del Codice Stradale per le caratteristiche stradali, degli accessi e distanze tra gli stessi, rispetti, le tavole di piano individuano i rispetti stradali negli ambiti rurali per le strade di categoria A, B, C, F, con le seguenti precisazioni:

- Deve essere applicato un rispetto non inferiore a m 10,00 ancorché non rappresentato nelle tavole di piano, per tutte le strade vicinali esistenti nel territorio comunale;
- Per gli edifici esistenti all'interno dei rispetti stradali si applica quanto stabilito al comma 12 dell'art. 27 della LR 56/77;
- L'utilizzazione di aree interne ai rispetti stradali per impianti di distribuzione carburanti è regolamentata dalla pianificazione comunale del settore, con la precisazione che in tali aree potranno essere realizzate esclusivamente le pompe di erogazione, le relative pensiline e la sistemazione di accesso, mentre ogni altra edificazione connessa all'impianto dovrà essere realizzata oltre il limite del rispetto stradale.

Sovrapposizione planimetria intervento con sottoservizi/pozzi

Ambiti soggetti a potenziali ritrovamenti archeologici

L'Ambito T3b è interessato da "Ambiti soggetti a potenziali ritrovamenti archeologici", ai sensi dell'art.22.1.d delle NA, che riporta le procedure per la tutela dell'ambiente, del paesaggio e dei beni culturali.

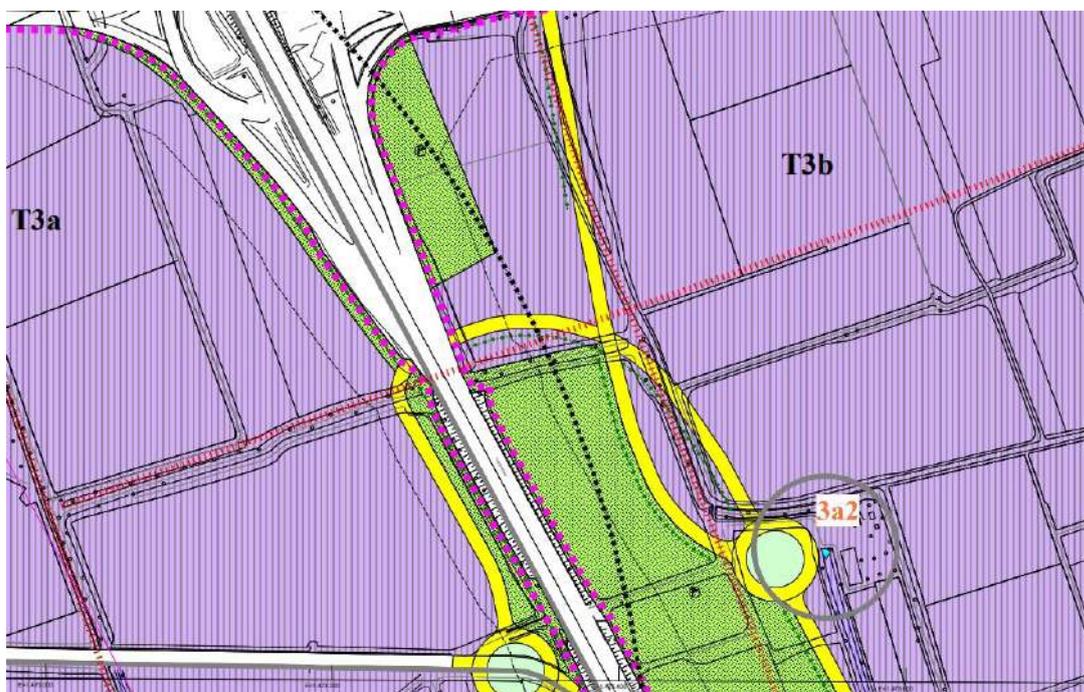
Questi ambiti sono soggetti all'autorizzazione di cui agli artt. 21 e segg. del D.Lgs. n. 42/2004 gli interventi:

- di trasformazione di beni culturali vincolati ai sensi del citato D. Lgs;
- di modificazione dello stato dei luoghi (quali trasformazione, nuova realizzazione, ampliamento e rifacimento di infrastrutture viarie e di canali e le attività che interessano il sottosuolo, ivi comprese le modifiche derivanti da bonifiche agricole) da realizzare all'interno delle "aree di interesse archeologico" e nell'intorno di mt 100 "dai punti di interesse archeologico" e dalle "Tracce di antichi assetti centuriati" individuati nelle tavole di piano;

La Verifica di Compatibilità alla disciplina RIR

Il PRG vigente, approvato con DGR 16.06.2008 n. 51 – 8996, ricomprende una piccola porzione dell'Ambito T3b, sul fronte ovest in corrispondenza della tangenziale, all'interno del cerchio di rispetto per il Rischio di Incidente Rilevante, ai sensi degli art. 22.1.f e 24.2/3 delle norme di attuazione che prevedono:

- Le attività a rischio di incidente rilevante, sono soggette agli adempimenti e alle procedure di cui al D. - Leg.vo 334/99 e alla verifica di compatibilità urbanistica di cui al D.M. 09.05.01.
- Non è ammesso l'insediamento di nuove attività classificate a rischio di incidenti rilevanti ai sensi del D. - Leg.vo 334/1999, in ogni caso gli interventi da realizzare all'interno delle distanze di danno sono ammissibili previa verifica della compatibilità territoriale ivi definita.



Estratto PRG vigente - cerchi RIR interferenza con T3b

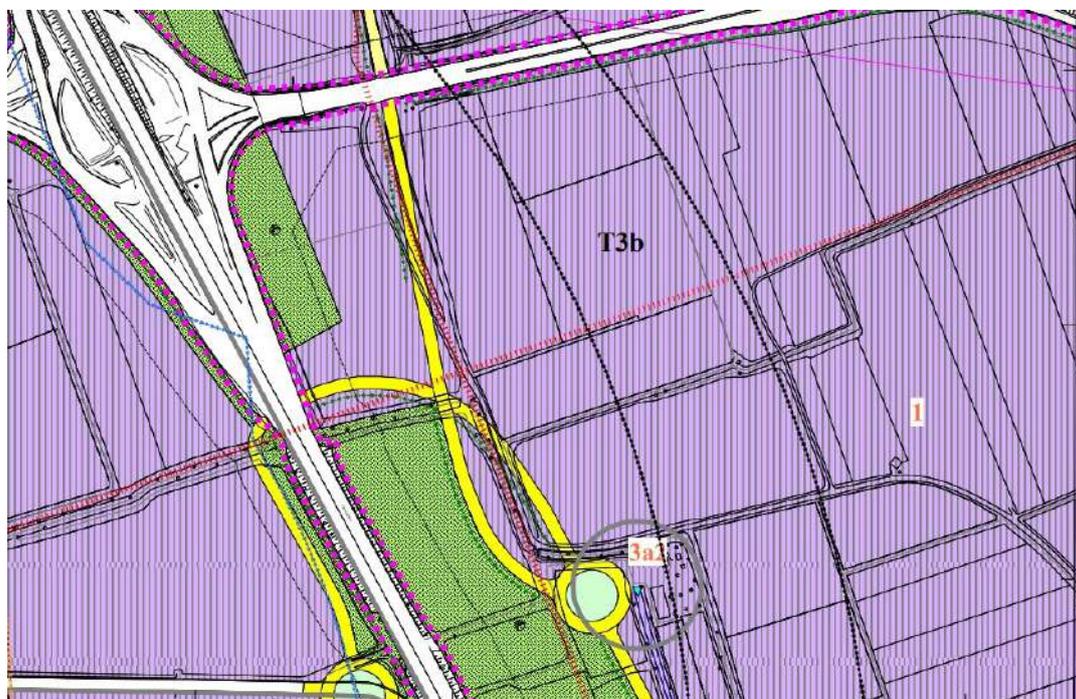
Disciplina RIR di cui alla Variante Strutturale n. 2 al vigente PRG - <PP adottato con DCC n. 17 del 17.03.2022>

Stante la salvaguardia ai sensi dell'art. 58 c. 2 LR 05.12.1977 n. 56 e s.m.i. con la DCC n. 17/2022, esecutiva, l'Ambito T3b deve essere verificato anche in relazione alla disciplina RIR adottata, in quanto più restrittiva della disciplina vigente. Secondo la novella normativa l'Ambito T3b è in parte compreso all'interno delle aree di danno delle lesioni reversibili (art. 43.5 delle NA in variante adottate) che prevedono:

Art. 43.5 - Lesioni Reversibili

Nelle aree di danno poste all'esterno dei perimetri degli stabilimenti RIR, e ricomprese nelle aree delle lesioni reversibili sono consentite tutte le categorie territoriali delle aree di esclusione così come disciplinate dall' art. 44 delle NA, e delle aree di osservazione così come disciplinate dall'art. 45 del titolo VII cartografate nella tavola di Analisi A18 di PRG aggiornamento marzo 2017 - gen 2022, nonché nelle tavole di PRG di Progetto del Territorio scale 1:10.000/1:2.000. Tali destinazioni risultano compatibili con le destinazioni d'uso di cui alle lettere A, B, C, D, E ed F del DM 09.05.2001 e DGR 26.07.2010 n. 17 – 377.

- ai fini della compatibilità con le limitrofe aree urbanizzate, anche con riferimento alle prescrizioni DEC/VIA di cui al punto f) della nota n. 5658 del 12.12.2000 di autorizzazione del CIM, nelle aree degli ambiti tematici del Polo Tecnologico T4, del Centro di Interscambio CIM T3, ricomprese nei cerchi di danno delle lesioni reversibili, sono vietati lo stoccaggio e la movimentazione di gas liquefatti infiammabili, tossici ed in pressione.



Estratto RIR in Variante Strutturale al PRG vigente - Ambito T3b



Estratto RIR in Variante Strutturale al PRG - Tav. A18 – interferenza T3b

3.4 Il progetto urbanistico e architettonico per l'ambito T3b.1

L'area produttiva del comparto Ecologica viene progettata con principi volti al risparmio di suolo e alla coerenza con il tessuto urbanistico circostante: si colloca in prossimità del nodo del casello autostradale, con impatto sulla viabilità pari a 0, e in continuità con il tessuto esistente, concentrando la superficie coperta in successione con l'area dell'interporto esistente e la superficie permeabile con lo spazio aperto.

Planivolumetrico di progetto

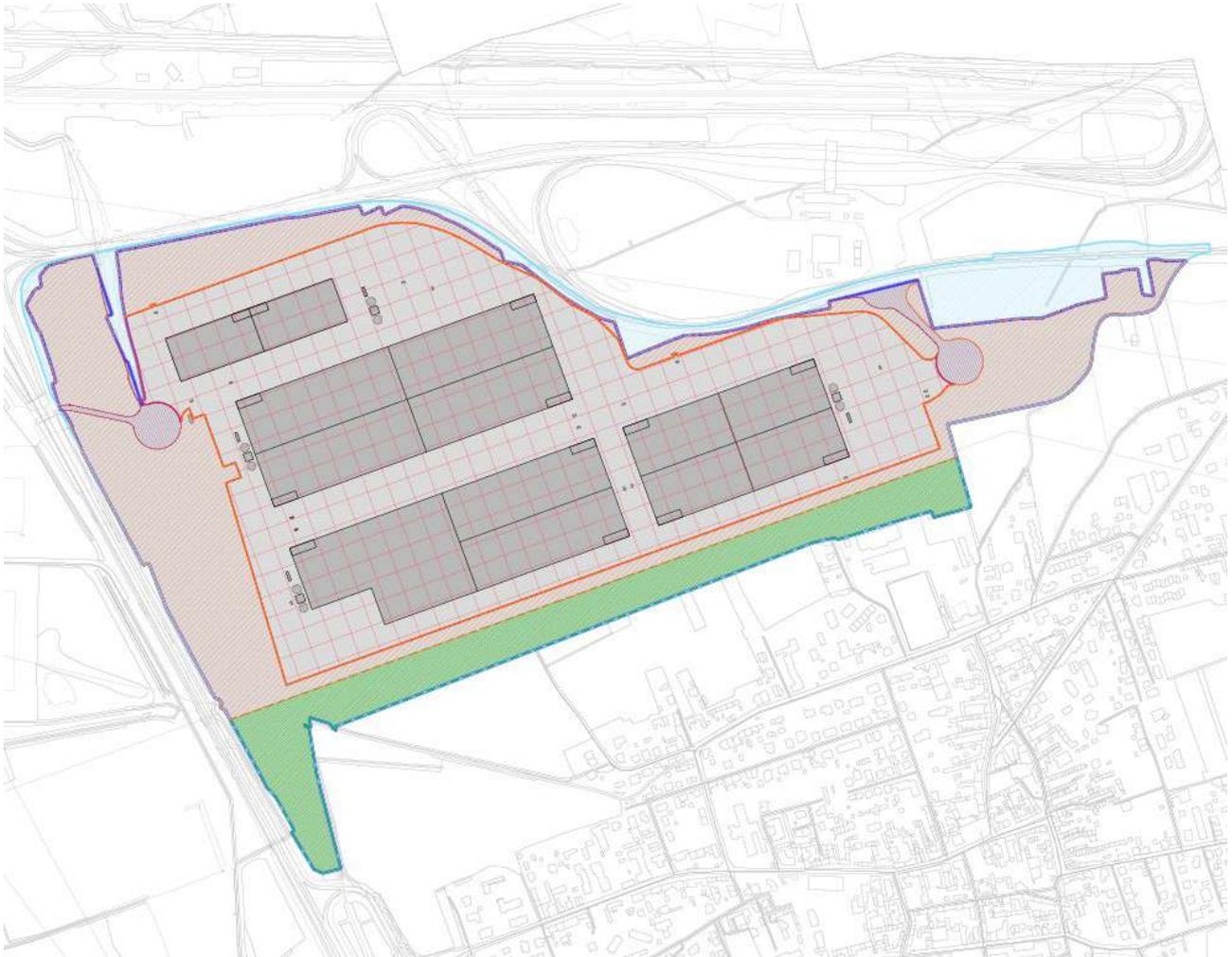


Il progetto lavora sulla messa a sistema di infrastrutture a servizio sia del comparto logistico sia dell'ambiente circostante, prevedendo un mix compatibile tra aree di produzione, aree di servizio e aree verdi. Si prevede la realizzazione di nuove aree a servizio dell'intero centro intermodale, ovvero spazi comuni per la sosta dei lavoratori, con dotazione di servizi igienici e aree ristoro, oltre a parcheggi per TIR e piazzali per container, in cui depositare rimorchio, motrice o container in caso di necessità. Intorno alle aree comuni viene disegnato il sistema del paesaggio e del verde, che prevede nella zona sud un'ampia fascia naturale di mitigazione con l'abitato di Pernate denominata il bastione verde, occupata da una larga porzione di filari alberati che schermano gli edifici di comparto. L'ampiezza della fascia naturale prevista dal progetto è di circa 70/80 m.

La zona a est mantiene lo stesso assetto, aprendosi al paesaggio in corrispondenza dello specchio d'acqua naturale. La zona a ovest viene progettata seguendo l'inclinazione delle campiture agricole preesistenti, attraverso la piantumazione di filari alberati. Tutto intorno all'ambito, a contatto con lo spazio aperto, si trovano aree piantumate, vasche d'acqua naturali e canali irrigui, che ripropongono gli elementi del paesaggio agricolo esistenti.

Tutte le aree destinate a standard saranno assoggettate a uso pubblico con manutenzione ordinaria e straordinaria a carico del soggetto privato. In ultimo, si prevede la sistemazione di un'area a sud del comparto ECOLOGISTICA quale standard di compensazione esterno all'ambito, come disciplinato dall'art. 18.3 delle norme del Piano Regolatore di Novara. Secondo tale articolo, è necessario raggiungere la dimensione complessiva di aree pubbliche di urbanizzazione secondaria non inferiore al 50% della ST.

Per la realizzazione del massimo scenario proposto, è quindi necessario ricorrere all'acquisizione di un'area destinata a parco urbano e comprensoriale; l'area considerata è il parco T8, a sud di Novara. I 200.000 mq di aree a standard esterne al T3b verranno reperiti all'interno del macro-ambito T8.



	ST Superficie Territoriale ambito T3b - Perimetro PRG	
	ST Superficie Territoriale sub-ambito T3b.1 (da catasto)	738.848,35 mq
	ST Superficie Territoriale sub-ambito T3b.2	
	SF Superficie Fondiaria	460.000,00 mq
	Edificato	
Aree a servizi		
<i>interne al sub-ambito T3b.1</i>		
	Aree a servizi reperite	188.101,00 mq
	Aree reperite di mitigazione con l'edificato di Pernate	81.446,00 mq
	Urbanizzazioni	9.301,35 mq

Dal punto di vista dell'organizzazione interna, l'ambito è diviso in 13 lotti funzionali distinti, ognuno dotato di magazzino e uffici per il personale e servito da una propria rete viaria, con relativa guardiola di accesso. L'utilizzatore finale ha la possibilità di dotarsi di uno o più lotti funzionali a seconda delle proprie esigenze.

Per le infrastrutture interne sono stati previsti dei percorsi e dei parcheggi differenziati per tir e auto al fine di razionalizzare aree di sosta, di manovra e di circolazione. Si prevede la gestione del servizio merci dall'apposita area per l'assistenza dei conducenti, così da assicurare una mobilità sostenibile interna ed esterna.

Il presente Accordo di Pianificazione coinvolge gli ambiti T3b e T3d indicati nell'art. 18 delle Norme di Attuazione del PRGC di Novara; di seguito i dati di progetto.

DATI QUANTITATIVI DI PROGETTO RELATIVI AL SUB AMBITO T3B.1

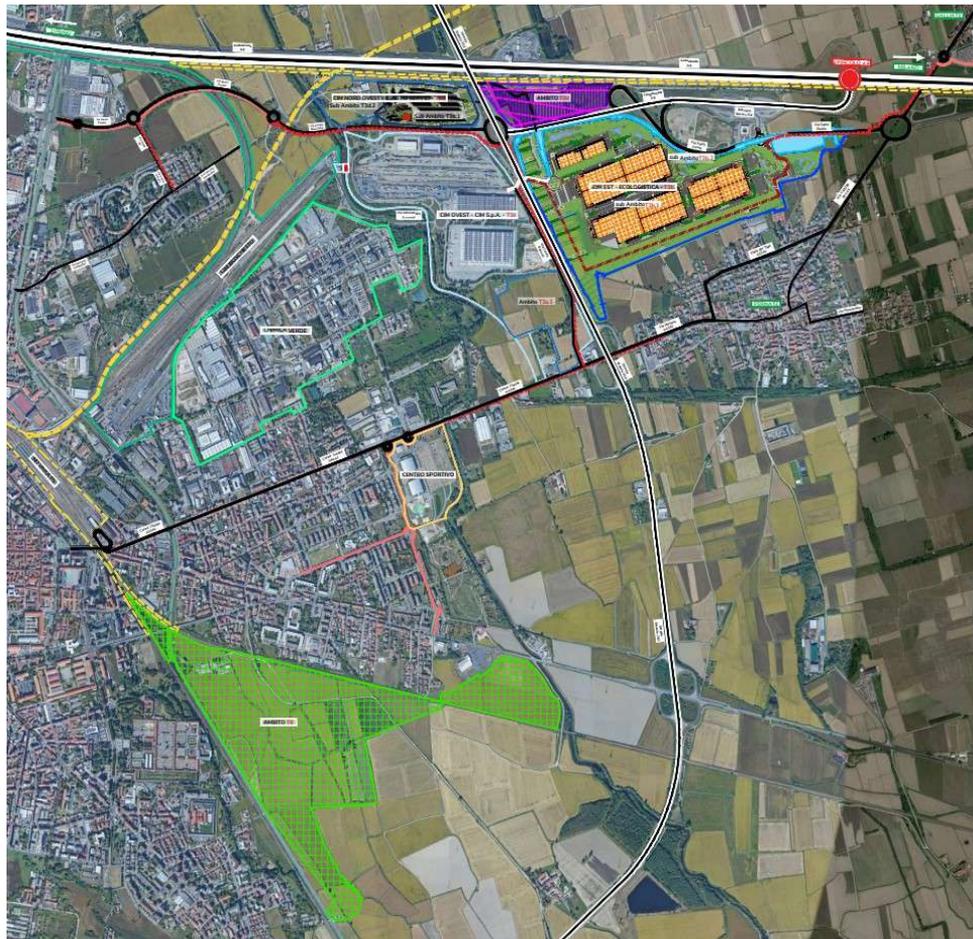
• Superficie Territoriale dell'ambito di intervento T3b.1 (da catasto)	=	738.848,35 mq
• Superficie ambito T8 disponibili	=	106.632,00 mq
• Superficie ambito T8 da acquisire	=	93.368,00 mq
• Superficie territoriale complessiva	=	938.848,35 mq
• UT indice di utilizzazione territoriale	=	0,25 mq/mq
• SUL generata ambito T3b.1	=	184.712,09 mq
• SUL generata ambito T8	=	50.000,00 mq
• Capacità edificatoria trasferita dall'ambito T3a (mq di SUL)	=	16.000,00 mq
• Superficie utile lorda di massima	=	250.712,09 mq
• Superficie utile lorda di progetto	=	250.000,00 mq
• Superficie fondiaria	=	460.000,00 mq
• Superficie coperta massima (art. 11.12.a NTA PRGC)	= SC 50% SF =	230.000,00 mq
• Superficie coperta di progetto	=	230.000,00 mq
• Area a servizi richieste	= min.	469.424,18 mq (50% St)
Di cui minimo interne al sub ambito T3b.1	=	187.769,67 mq (min 20% St)
Di cui minimo di mitigazione con l'edificato di Pernate	=	46.942,42 mq (min 5% St)
Di cui minimo esterne al sub ambito T3b.1	=	234.712,09 mq (quota restante 25%)
• Area a servizi	=	469.547,00 mq (50,01% St)
Di cui reperite interne al sub ambito T3b.1	=	188.101,00 mq (20,04% St)
Di cui reperite di mitigazione con l'edificato di Pernate	=	81.446,00 mq (8,68% St)
Di cui aree esterne disponibili nell'ambito T8	=	106.632,00 mq (11,36%St)
Di cui aree esterne da reperire nell'ambito T8	=	93.368,00 mq (9,94% St)

Le aree a standard da reperire esternamente all'ambito dovranno necessariamente essere nella disponibilità dei Soggetti attuatori al momento della presentazione del Piano Particolareggiato.

I dati urbanistici di progetto di cui sopra, sono da ritenersi indicativi e troveranno ulteriore definizione nell'ambito del successivo strumento urbanistico attuativo, con la precisazione che non determineranno necessità di variante al presente Accordo.

Per contenere le emissioni derivanti dal traffico veicolare generato dall'ambito, si prevede l'implementazione del sistema ciclabile di collegamento con il centro cittadino di Novara. La pista ciclabile migliora l'accessibilità agli spazi aperti e diminuisce le interferenze con la rete locale. Si prevede inoltre l'implementazione del sistema del trasporto pubblico locale, con l'aggiunta di una fermata autobus in corrispondenza del comparto di ECOLOGISTICA Novara. Questa azione migliora l'accessibilità per i lavoratori del comparto attraverso soluzioni sostenibili.

Implementazione della rete dolce e del TPL



-  Autostrada A4
-  Svincolo A4 Novara Est
-  SS703 - Tangenziale Est Novara
-  Strade principali
-  Strade secondarie
-  Rete ferroviaria
-  Mobilità dolce - esistente
-  Mobilità dolce - proposta di progetto interna all'ambito T3b
-  Mobilità dolce - proposta di progetto

Il progetto Novara Ecologista è stato strutturato per rispondere ai requisiti di eco sostenibilità ed efficienza ambientale ed energetica propri delle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA), ai sensi delle Linee Guida della Regione Piemonte per le Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate - Luglio 2009. Inoltre, il progetto intende raggiungere i requisiti per l'ottenimento della classificazione di II LIVELLO APEA, ai sensi della DGR 30-11858 del 28/07/09.

Per una maggiore comprensione del progetto vengono riportate di seguito le viste del comparto Novara ECOLOGISTICA.

Vista nord



Vista del bastione verde



Vista dei servizi di comparto in condivisione con C. I. M. Novara



Vista da abitato di Pernate – Prima dell'intervento





3.5 Le opere di tutela idrogeologica

Il Piano Particolareggiato dovrà prevedere, a carico dei soggetti proponenti, l'attuazione delle *opere necessarie alla tutela del sistema idraulico complessivo e alla sicurezza idraulica del torrente Terdoppio e della roggia Mora, con specifica attenzione ai livelli di permeabilità dell'area dopo l'intervento, ai sistemi di drenaggio, alle aree di espansione e ai tempi di deflusso delle acque meteoriche*", come previsto dall'articolo 18.3, paragrafo e, primo capoverso, delle NTA del PRGC.

In particolare con riferimento agli esiti delle recenti attività di approfondimento sulla mappatura della pericolosità, condotte dall'Autorità di Bacino distrettuale del fiume Po e da alcune Università, mediante l'uso di modelli idrodinamici bidimensionali, si sono resi disponibili nuovi dati e informazioni (nuovi limiti delle aree allagabili, mappe dei tiranti e delle velocità) che rappresentano un nuovo, importante e aggiornato elemento conoscitivo cui fare riferimento e che sarà utilizzato nell'ambito del prossimo aggiornamento del Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA).

Il Piano Particolareggiato dovrà prevedere, a carico dei proponenti, la realizzazione delle opere necessarie a garantire l'invarianza idraulica all'interno del medesimo. Gli stessi proponenti dovranno inoltre partecipare economicamente alla realizzazione delle opere di mitigazione della pericolosità idraulica previsti dal Piano stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) in sponda sinistra del torrente Terdoppio e della Roggia Mora, nel

tratto compreso tra i magazzini raccordati CIM e il ponte di Corso Trieste, facendo riferimento anche al quadro conoscitivo derivante dalle suddette analisi. L'importo stimato per la realizzazione dell'opera strutturale prevista dal PAI, da aggiornare in fase realizzativa, è pari a circa 4.500.000 euro. Le quote di competenza dei Soggetti privati saranno stabilite secondo criteri di ripartizione da individuarsi in fase successiva prima dell'attivazione dello strumento urbanistico esecutivo condivisi con Regione Piemonte.

3.6 Ipotesi procedurale per lo sviluppo dell'ambito T3b.1

L'ambito T3b, in sede del presente Accordo, viene suddiviso nei due sub ambiti T3b.1 e T3b.2 e sarà attuabile per sub ambiti per i quali si individua una nuova perimetrazione che non comporterà in ogni caso variante alla strumentazione urbanistica vigente.

La procedura per lo sviluppo dell'ambito T3b.1 prevede l'attivazione di un Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica conforme al PRG, ai sensi degli artt. 38, 39 e 40 della L.R. 56/77.

La proposta progettuale richiede la procedura di verifica di VIA di competenza comunale ai sensi dell'articolo 19 del d.lgs 152/06 in quanto ricadente nella categoria di cui al punto 7.a All. IV alla parte II del D.Lgs. 152/06 e al punto B.7.a) dell'allegato B della l.r. 13/2023.

Il soggetto proponente verificherà inoltre l'eventuale presenza nel sub ambito T3b.1 di ulteriori opere ricadenti in altre categorie di cui agli allegati II, II-bis, III, e IV di cui alla parte seconda del D.Lgs. 152/06 per avviare le eventuali procedure di valutazione ambientale;

4. La proposta progettuale per l'ambito T3d.1

4.1 Inquadramento territoriale

L'ambito oggetto della proposta di intervento si localizza nel Comune di Novara (NO) in un quadrante territoriale fortemente interessato dalla presenza di infrastrutture viarie e ferroviarie; l'ambito si presenta delimitato dal tracciato dell'autostrada A4 Torino-Trieste, dal sedime della tangenziale di Novara e dall'asse viario costituito dalle vie Biancalani e Pavesi che, in attesa del completamento dell'anello tangenziale di Novara nel tratto compreso tra la SS 32 e la SP 299, costituisce il primario tracciato per gli spostamenti lungo l'asse est-ovest a nord del nucleo urbano denso del capoluogo. Allo stato di fatto l'area risulta ineditata.

L'area, destinata nel PRG vigente (art. 18.3) come "Centro di Interscambio T3 (subambito T3d) destinato alla realizzazione di attrezzature, infrastrutture e servizi per l'intermodalità tra il trasporto su gomma ed il trasporto su ferro, si colloca nelle immediate vicinanze del casello autostradale di Novara est, il cui ramo di collegamento si attesta sulla tangenziale est di Novara in asse con via Biancalani e in adiacenza delle aree del Centro di Interscambio Merci, già attive a sud della medesima via in corrispondenza del terminal ferroviario funzionale all'interscambio modale delle merci.

L'area del CIM risulta accessibile da via Biancalani grazie ad uno svincolo a due livelli esistente, che consente il transito dei mezzi in direzione di via Panseri, tracciato stradale sul quale si attestano sia gli accessi delle attività logistiche presenti, sia la connessione con la viabilità secondaria funzionale alle attività agricole presenti nell'area.

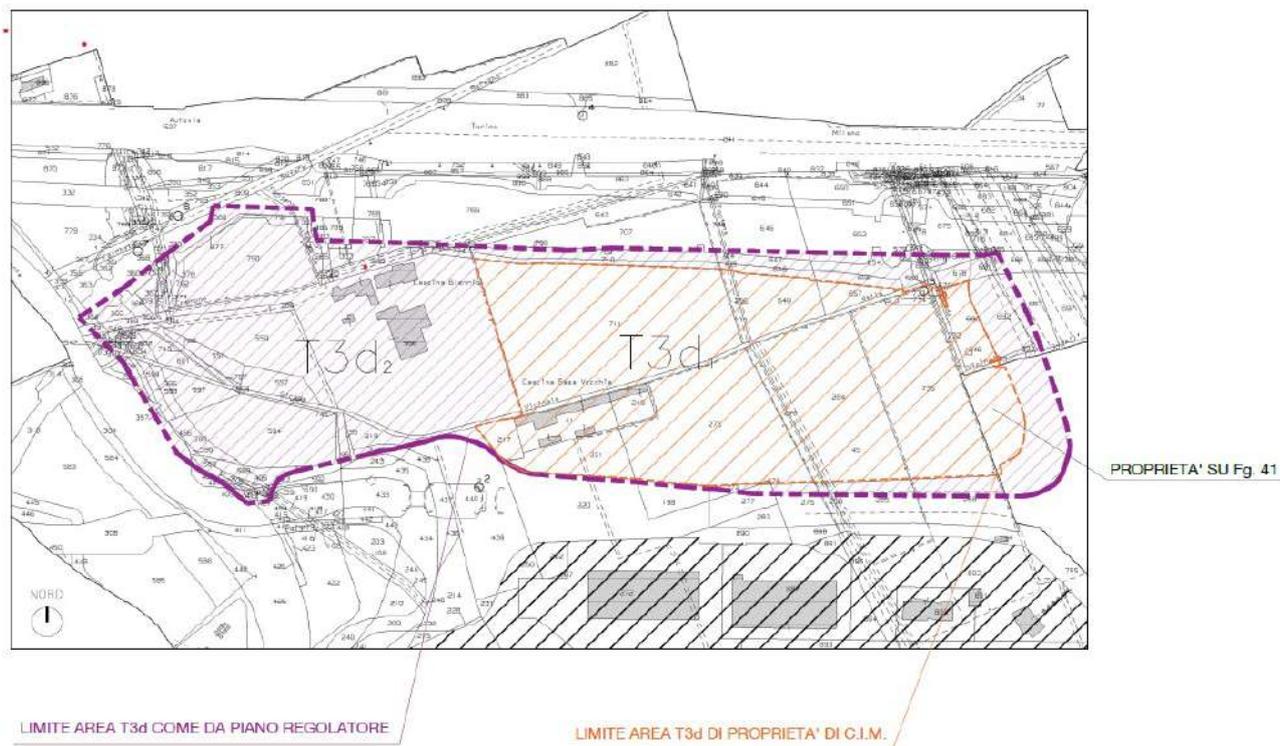
Inquadramento del comparto T3d



4.2 Inquadramento catastale

La seguente immagine riporta una sovrapposizione tra il perimetro dell'ambito di intervento T3d, indicato in viola, conforme al PRG vigente del Comune di Novara, e la mappa catastale: nell'immagine vengono evidenziati in arancione i mappali di proprietà CIM spa.

Planimetria di inquadramento aree su estratto catastale



Di seguito si riporta un elenco delle aree di proprietà del CIM di Novara, entro l'ambito di progetto:

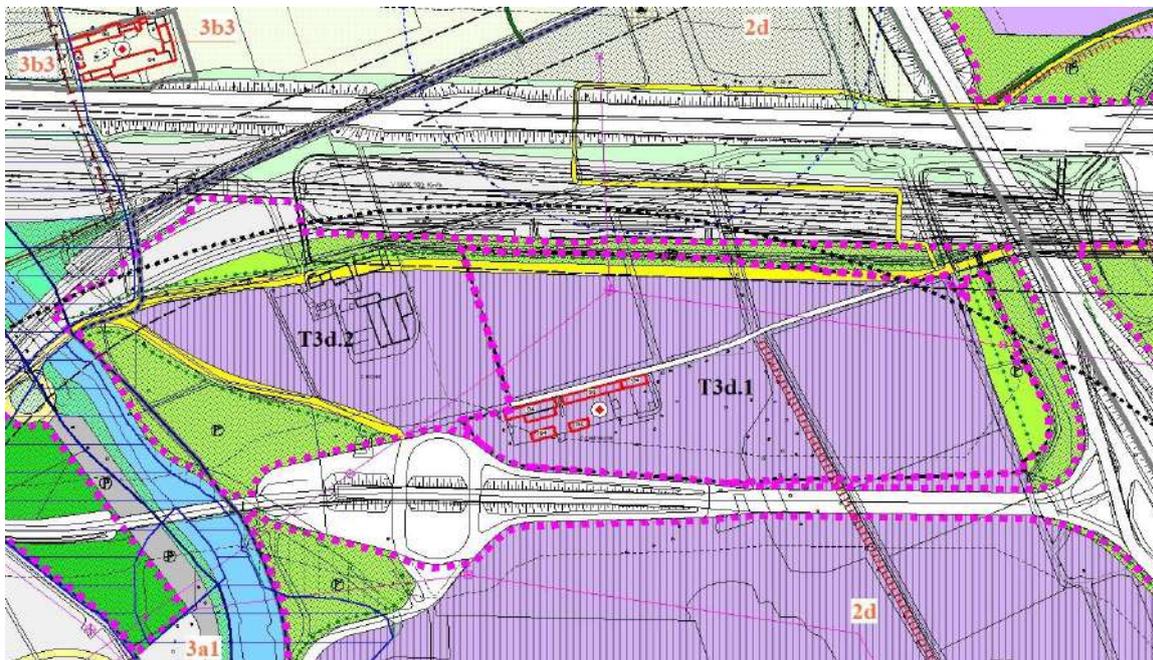
– Fondi censiti presso il Catasto Terreni del Comune di Novara (F952) (NO) Foglio 40:

- particella 217, mq 965
- particella 221, mq 3190
- particella 273 mq 14120
- particella 279, mq 1075
- particella 284, mq 12780
- particella 733, mq 301
- particella 734, mq 201
- particella 735, mq 12603
- particella 706, mq 559
- particella 711, mq.23199
- particella 730 mq 37
- particella 731 mq 11
- particella 732 mq 212
- particella 41 mq 2890
- particella 680 mq 1985
- particella 248 mq 30
- particella 649 mq 3540

- particella 657 mq 1145
 - particella 249 mq 1130
- Fondi censiti presso il Catasto Terreni del Comune di Novara (F952) (NO) Foglio 41:
- particella 270, mq 3040.

La superficie totale determinata sulla base delle aree di ciascuna particella sopra elencate risulta essere pari a 83.013 mq.

L'attuazione del comparto T3d, così come consentito dagli strumenti di pianificazione vigenti, potrà avvenire per sub ambiti e si procederà alla ripermimetrazione del comparto, prevedendo un ambito destinato alla realizzazione di un parcheggio per mezzi pesanti (T3d.1) ed uno che manterrà l'attuale utilizzo(T3d.2). La proposta progettuale, al fine di garantire una più efficace e completa realizzazione dell'intervento, va ad interessare solo una parte dei mappali a disposizione di CIM ricompresi entro il perimetro dell'ambito T3d.1.



Sovrapposizione tra il perimetro di intervento proposto ed estratto PRG Tavole 4.13 e 4.14

Nella seguente immagine si riportano il perimetro di intervento proposto e l'indicazione delle particelle catastali coinvolte. La viabilità rurale, oggi in posizione centrale all'ambito di proprietà di CIM, verrà permutata con una nuova viabilità collocata perimetralmente, assicurando la continuità degli attuali percorsi e la fruibilità cicloturistica.

Sovrapposizione tra il perimetro di intervento proposto, le particelle catastali e la foto aerea (elaborazione Qgis)



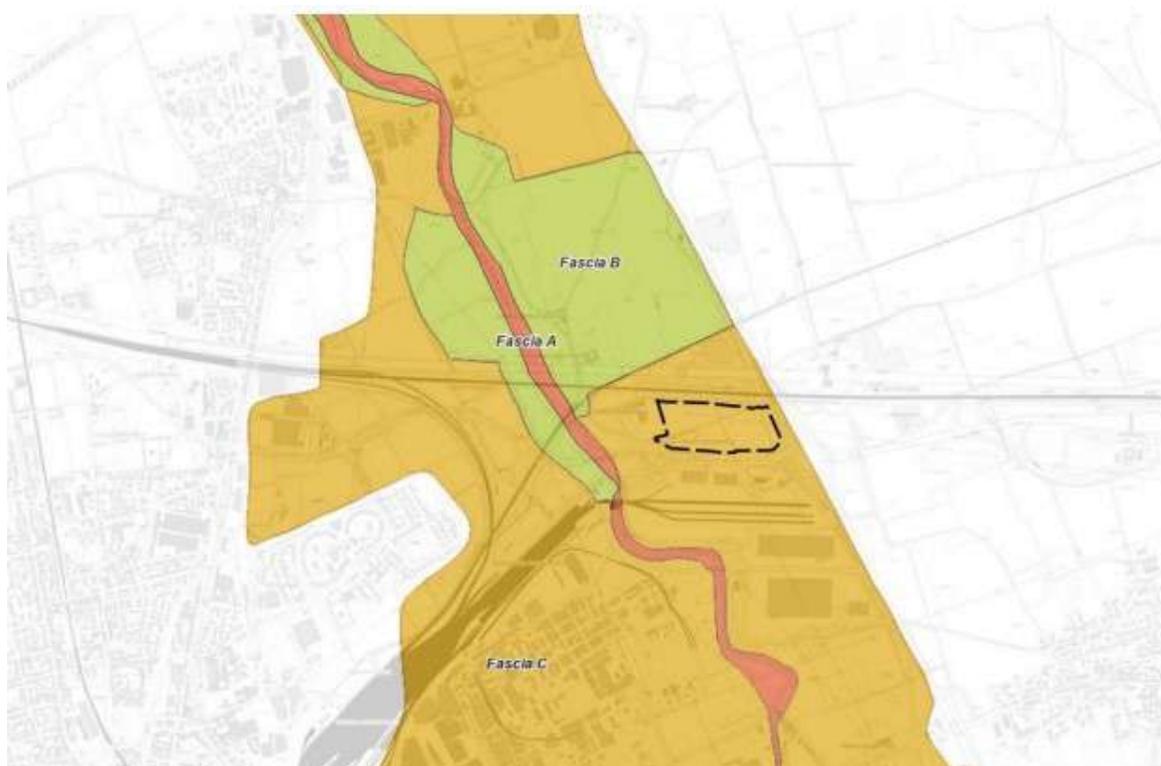
4.3 Inquadramento dei vincoli

Sull'area T3d e' vigente:

- sul sub-ambito T3d2, la prescrizione di cui all'art. 14, c. 11, delle NdA del PPR relativa alle attenzioni da porre nella realizzazione di interventi all'interno delle fasce dei 150 metri di cui all'art. 142 c. 1 lett. c) del D.lgs. 42/2004;
- sul sub-ambito T3d1, oggetto della costruzione del parcheggio per i mezzi pesanti, la prescrizione di cui all'art. 16, c. 11, 12 e 13 delle NdA del Ppr, relativa alle attenzioni da porre nella realizzazione di interventi all'interno dei territori coperti da boschi di cui all'art. 142 c. 1 lett, g), sempre del D.Lgs 42/2004, che costituiscono disposizioni immediatamente prevalenti sulla strumentazione urbanistica vigente e quindi da rispettare nel complesso nell'attuazione dell'area T3d.

Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI)

Il PAI è lo strumento normativo di riferimento per la difesa idrogeologica del territorio da frane e alluvioni. Il PAI nasce con l'obiettivo prioritario di riduzione del rischio idrogeologico entro valori compatibili con gli usi del suolo in atto, in modo tale da salvaguardare l'incolumità delle persone e ridurre al minimo i danni ai beni esposti. Il PAI consolida e unifica la pianificazione di bacino per l'assetto idrogeologico: coordina le determinazioni assunte con i precedenti stralci di piano e piani straordinari, apportando in taluni casi le precisazioni e gli adeguamenti necessari a garantire il carattere integrato del piano di bacino. L'area di intervento ricade in Fascia C (area di inondazione per piena catastrofica) del PAI, per la quale l'art. 31, comma 4 delle Norme di attuazione del PAI dispone che "competete agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, regolamentare le attività consentite, i limiti e i divieti per i territori ricadenti in fascia C".



Stralcio del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)

Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA)

Il Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA), attuativo della Direttiva europea 2007/60/CE (cosiddetta Direttiva Alluvioni), approvato con DPCM 27 ottobre 2016, si pone la finalità di ridurre le conseguenze negative derivanti dalle alluvioni per la salute umana, il territorio, il paesaggio, il patrimonio culturale, l'ambiente e le attività economiche.

Nel Piano vengono individuate le aree potenzialmente esposte a pericolosità per alluvioni che costituiscono integrazione al quadro conoscitivo del PAI e quadro di riferimento per la verifica delle previsioni e prescrizioni del PAI medesimo.

L'Ambito T3d ricade nello scenario di pericolosità M (P2) - probabilità di alluvioni poco frequente del PGRA.



Estratto PGRA

SCENARI DI ALLUVIONE

- Probabilità di alluvioni elevata (tr. 20/50) (H-Frequente)
- Probabilità di alluvioni media (tr. 100/200) (M-Poco frequente)
- Probabilità di alluvioni scarsa (tr. 500) (L-Rara)
- Limiti comunali

- L'utilizzazione di aree interne ai rispetti stradali per impianti di distribuzione carburanti è regolamentata dalla pianificazione comunale del settore, con la precisazione che in tali aree potranno essere realizzate esclusivamente le pompe di erogazione, le relative pensiline e la sistemazione di accesso, mentre ogni altra edificazione connessa all'impianto dovrà essere realizzata oltre il limite del rispetto stradale.

- Rispetto ferroviario (art. 21.1 i delle NA): i rispetti ferroviari sono fissati in m. 30 dal primo binario ed elevati a m. 60 limitatamente ai tessuti urbani e alle aree per attrezzature, per le linee di Alta Capacità, fermi restando i divieti e le eccezioni previste dal DPR 11.7.1980 n. 753; tali rispetti, ove siano previsti a protezione di linee per le quali il piano prevede la destinazione ad altri usi pubblici, sono operanti fino al momento della dismissione delle linee stesse, dopo la quale si intendono abrogati senza che ciò comporti variante al piano.

Tracce di antichi assetti centuriati

L'Ambito T3d è interessato da "tracce di antichi assetti centuriati, ai sensi dell'art.22.1.d delle NA, sono soggetti all'autorizzazione di cui agli artt. 21 e segg. del D.Lgs. n. 42/2004 gli interventi:

- di trasformazione di beni culturali vincolati ai sensi del citato D. Lgs;
- di modificazione dello stato dei luoghi (quali trasformazione, nuova realizzazione, ampliamento e rifacimento di infrastrutture viarie e di canali e le attività che interessano il sottosuolo, ivi comprese le modifiche derivanti da bonifiche agricole) da realizzare all'interno delle "aree di interesse archeologico" e nell'intorno di mt 100 "dai punti di interesse archeologico" e dalle "Tracce di antichi assetti centuriati" individuati nelle tavole di piano;



Estratto tav. P4_14 PRG vigente



Tracce di antichi assetti centuriati

Art. 22.1.d

Ambiti soggetti a potenziali ritrovamenti archeologici

L'Ambito T3d è interessato da "Ambiti soggetti a potenziali ritrovamenti archeologici", ai sensi dell'art.22.1.d delle NA, che riporta le procedure per la tutela dell'ambiente, del paesaggio e dei beni culturali.

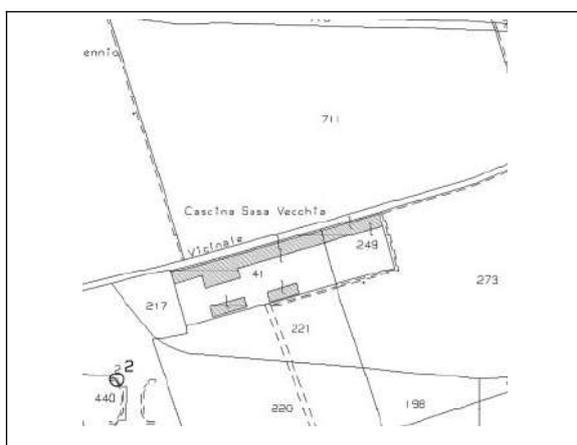
Questi ambiti sono soggetti all'autorizzazione di cui agli artt. 21 e segg. del D.Lgs. n. 42/2004 gli interventi:

- di trasformazione di beni culturali vincolati ai sensi del citato D. Lgs;
- di modificazione dello stato dei luoghi (quali trasformazione, nuova realizzazione, ampliamento e rifacimento di infrastrutture viarie e di canali e le attività che interessano il sottosuolo, ivi comprese le modifiche derivanti da bonifiche agricole) da realizzare all'interno delle "aree di interesse archeologico" e nell'intorno di mt 100 "dai punti di interesse archeologico" e dalle "Tracce di antichi assetti centuriati" individuati nelle tavole di piano;

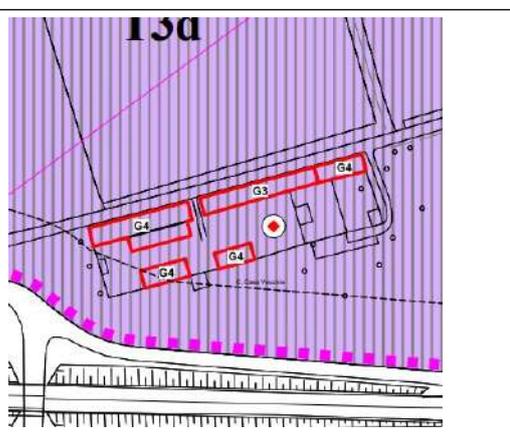
Beni architettonico-culturali Art. 22 PTROT

L'immobile Cascina Casa Vecchia, censito al NCEU al foglio 40 mappali 41 e 249, riporta il simbolo "Beni architettonico-culturali (art. 22 PTROT)" ai sensi dell'art. 27.6 delle NA del PRG.

A seguito di specifici approfondimenti effettuati sullo stato e sul valore degli immobili, CIM ha attivato in data 13/09/2022 la procedura per il declassamento delle categorie d'intervento ammesse sulle parti oggi restanti degli immobili del nucleo della Cascina "Casa Vecchia" con passaggio dai gruppi G3 e G4 a immobili privi di classificazione ai fini della loro demolizione. La Commissione Locale del Paesaggio nella seduta del 14/9/2022, preso atto che la tipologia originaria, realizzata secondo la tradizione costruttiva delle cascine agricole della piana novarese, è stata in parte stravolta dagli interventi eseguiti negli anni e che i fabbricati non presentano elementi di qualità architettonica e decorativa specifici che possono necessitare una loro conservazione in quanto elementi caratterizzanti il contesto, ha ritenuto che nulle osta all'applicazione dell'art. 12.4 delle NA del PRG vigente.



Estratto catastale C.na Casa Vecchia



Estratto PRG C.na Casa Vecchia

LEGENDA		
G3	Ristrutturazione edilizia	Art. 12.3.III Art. 27.2/3/4/5
G4	Ristrutturazione edilizia	Art. 12.3.IV Art. 27.2/3/4/5

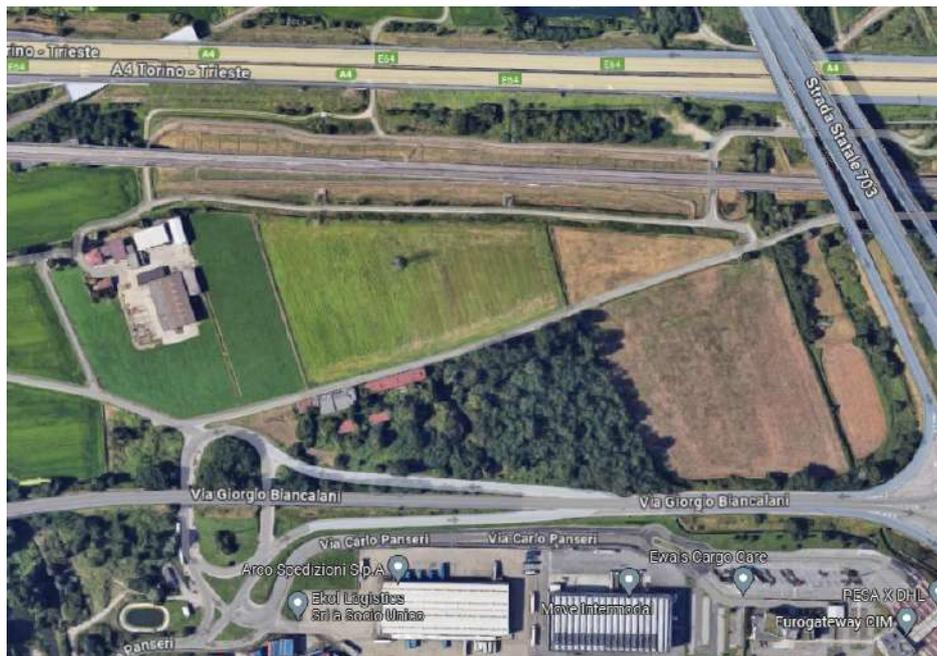
Area Boscata

I boschi sono elementi del paesaggio riconosciuti dall'art. 1, c. 3 del D.lgs 34/2018 e sono tutelati paesaggisticamente ai sensi dell'art. 142 c. 1 lettera g del D. Lgs. 42/2004 che prevede:

Art. 142. Aree tutelate per legge

1. Sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo Titolo:

g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (*norma abrogata, ora il riferimento è agli art. 3 e 4 del D.Lgs n. 4/2018*).



Individuazione area boscata

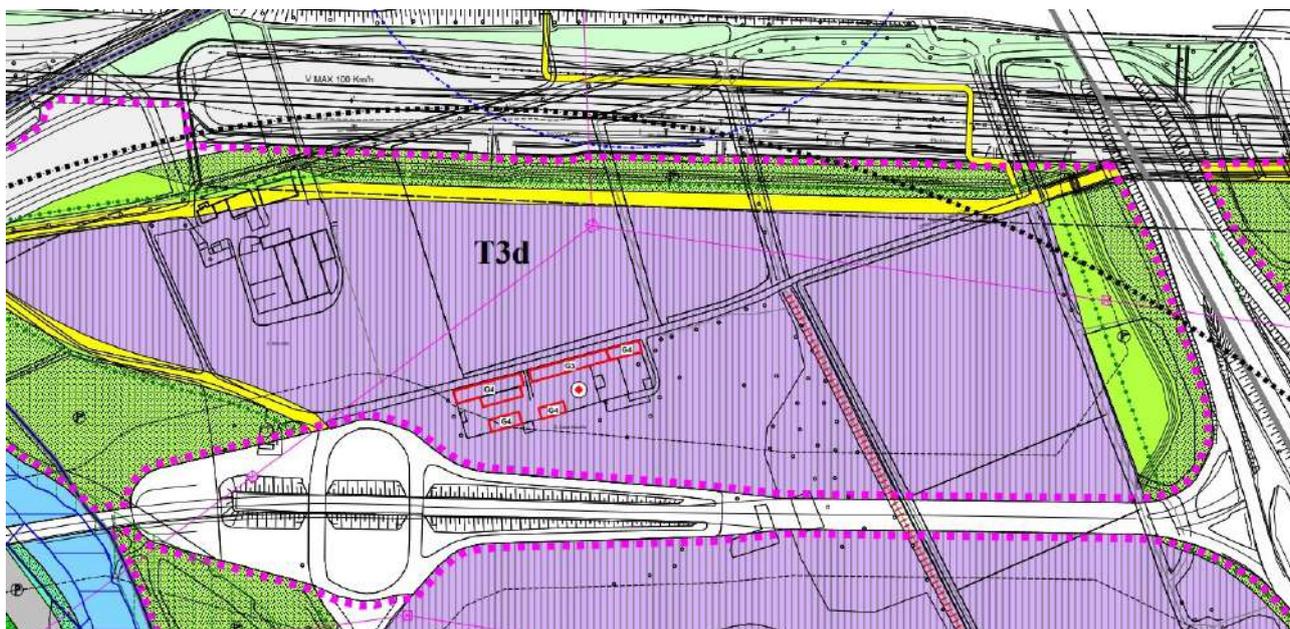


Estratto Geoportale - Carta forestale (2016)

La Verifica di Compatibilità alla disciplina RIR

Il PRG vigente, approvato con DGR 16.06.2008 n. 51 – 8996, ricomprende quasi completamente l'Ambito del T3d all'interno del cerchio di rispetto per il Rischio di Incidente Rilevante, ai sensi degli art. 22.1.f e 24.2/3 delle norme di attuazione che prevedono:

- Le attività a rischio di incidente rilevante, sono soggette agli adempimenti e alle procedure di cui al D.-Leg.vo 334/99 e alla verifica di compatibilità urbanistica di cui al D.M. 09.05.01.
- Non è ammesso l'insediamento di nuove attività classificate a rischio di incidenti rilevanti ai sensi del D.-Leg.vo 334/1999, in ogni caso gli interventi da realizzare all'interno delle distanze di danno sono ammissibili previa verifica della compatibilità territoriale ivi definita.



Estratto PRG vigente - cerchi RIR interferenza con T3d

Disciplina RIR di cui alla Variante Strutturale n. 2 al vigente PRG - <PP adottato con DCC n. 17 del 17.03.2022>

Stante la salvaguardia ai sensi dell'art. 58 c. 2 LR 05.12.1977 n. 56 e s.m.i. con la DCC n. 17/2022, esecutiva, l'Ambito T3d deve essere verificato anche in relazione alla disciplina RIR adottata, in quanto più restrittiva della disciplina vigente. Secondo la novella normativa l'Ambito T3d è interamente compreso all'interno delle aree di danno delle lesioni reversibili (art. 43.5 delle NA in variante adottate) e in parte compreso all'interno delle aree di osservazione (art 45 delle NA in variante adottate) che prevedono:

Art. 43.5 - Lesioni Reversibili

Nelle aree di danno poste all'esterno dei perimetri degli stabilimenti RIR, e ricomprese nelle aree delle lesioni reversibili sono consentite tutte le categorie territoriali delle aree di esclusione così come disciplinate dall' art. 44 delle NA, e delle aree di osservazione così come disciplinate dall'art. 45 del titolo VII cartogra-

fate nella tavola di Analisi A18 di PRG aggiornamento marzo 2017 - gen 2022, nonché nelle tavole di PRG di Progetto del Territorio scale 1:10.000/1:2.000. Tali destinazioni risultano compatibili con le destinazioni d'uso di cui alle lettere A, B, C, D, E ed F del DM 09.05.2001 e DGR 26.07.2010 n. 17 – 377.

- ai fini della compatibilità con le limitrofe aree urbanizzate, anche con riferimento alle prescrizioni DEC/VIA di cui al punto f) della nota n. 5658 del 12.12.2000 di autorizzazione del CIM, nelle aree degli ambiti tematici del Polo Tecnologico T4, del Centro di Interscambio CIM T3, ricomprese nei cerchi di danno delle lesioni reversibili, sono vietati lo stoccaggio e la movimentazione di gas liquefatti infiammabili, tossici ed in pressione.

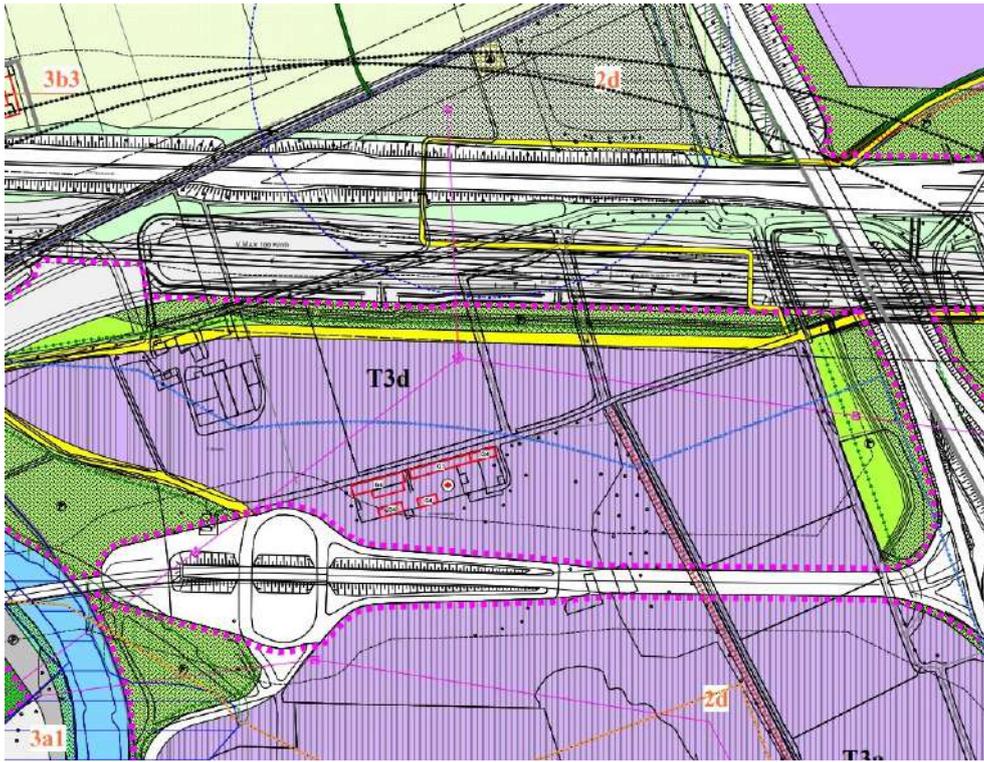
Art. 45 - Aree di Osservazione

Art. 45.1 In tali aree vi è la compatibilità territoriale piena per quanto attiene la destinazione d'uso; esse sono pertanto riconducibili alle lettere A, B, C, D, E ed F del DM 09.05.2001 e DGR 26.07.2010 n. 17 – 377 nel rispetto degli indici e dei parametri di piano. Per tali aree sono solo previste indicazioni e prescrizioni di natura progettuale e gestionale di seguito riportata:

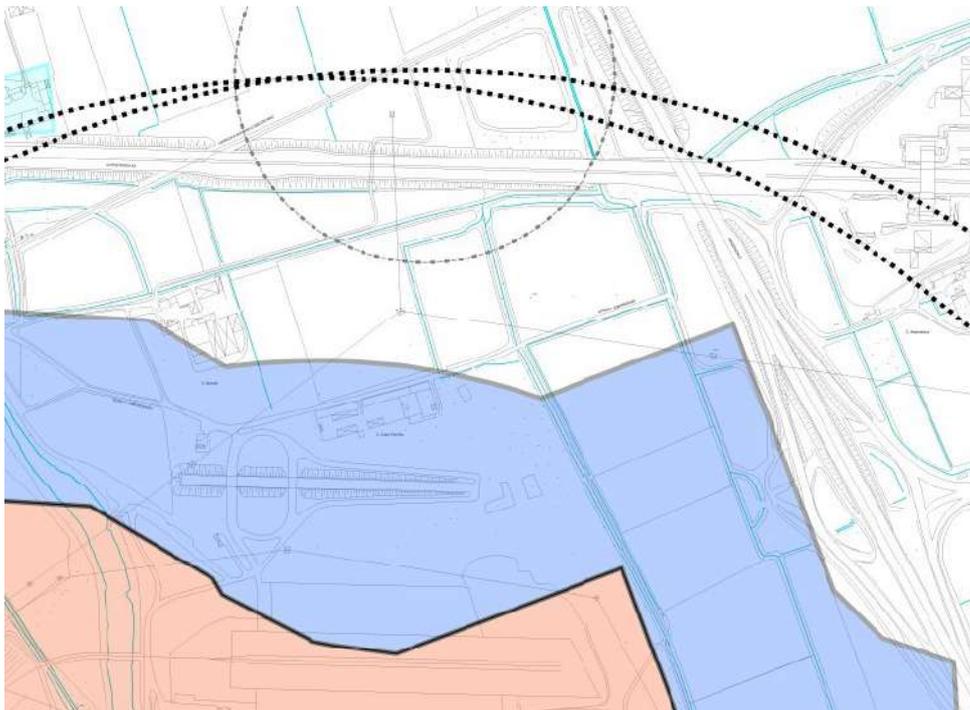
- nel caso d'insediamento di attività, o funzioni, che comportino la modifica degli elementi territoriali vulnerabili si dovrà tener conto in fase di progettazione delle implicazioni di eventuali scenari incidentali ipotizzabili nelle attività generanti l'area di Osservazione;

- nel caso di nuovo impianto di aree produttive o intermodali/interportuali si dovrà garantire la doppia viabilità di accesso per un adeguata gestione delle emergenze in ogni punto dell'area. Nel caso di completamento, ristrutturazione o riqualificazione di aree produttive esistenti, qualora vi sia l'impossibilità di progettare/realizzare la doppia viabilità, il progetto dovrà garantire un corretto accesso e recesso nel caso della gestione delle emergenze. Le verifiche sono prioritariamente da effettuare rispetto alla viabilità del Piano di Emergenza Esterna e del Piano di Protezione Civile; dovrà inoltre essere attentamente valutato l'impatto sulla viabilità del traffico indotto.

45.2 Nella predisposizione della pianificazione di emergenza e evacuazione comunale e sovracomunale <Piano di Emergenza Esterno e Piano di Protezione Civile> delle attività insediate nelle zone di Osservazione si dovrà tener conto delle ripercussioni degli scenari incidentali generante dall'area di Osservazione.



Estratto RIR in Variante Strutturale al PRG vigente - Ambito T3d



Estratto RIR in Variante Strutturale al PRG - Tav. A18 – interferenza T3d

- 
Aree di danno RIR
LESIONI REVERSIBILI
- 
Area di Osservazione
RIR

4.4 Il progetto urbanistico e architettonico

La progettazione infrastrutturale del Parcheggio Nord, nell'ipotesi più completa, prevede la disponibilità di circa 350 stalli di cui 280 circa per mezzi pesanti e 70 posti per veicoli leggeri.

Il Parcheggio verrà costruito secondo gli standard SSTPA che prevedono diversi livelli di sicurezza basati su recinzioni perimetrali, barriere di ingresso, videosorveglianza, disponibilità di servizi per la persona all'interno dell'area in tipi e combinazioni diverse a seconda della classificazione (Bronze, Silver, Gold, Platinum) che si vuole raggiungere.

Il Parcheggio occuperà una superficie di circa 83.013 mq, di cui una quota parte dedicati alla struttura che fungerà da principale punto di ristoro (bar e area ristoro) con foresteria, sala conferenze, uffici, hall di ricevimento (di qui in avanti "Centro Servizi"). L'area a verde occuperà circa 22.000 mq principalmente allocati sul perimetro del parcheggio.

La viabilità rurale ora in posizione centrale, verrà collocata perimetralmente, ma sempre all'interno del perimetro del SUE, assicurando la continuità degli attuali percorsi e la fruibilità cicloturistica.

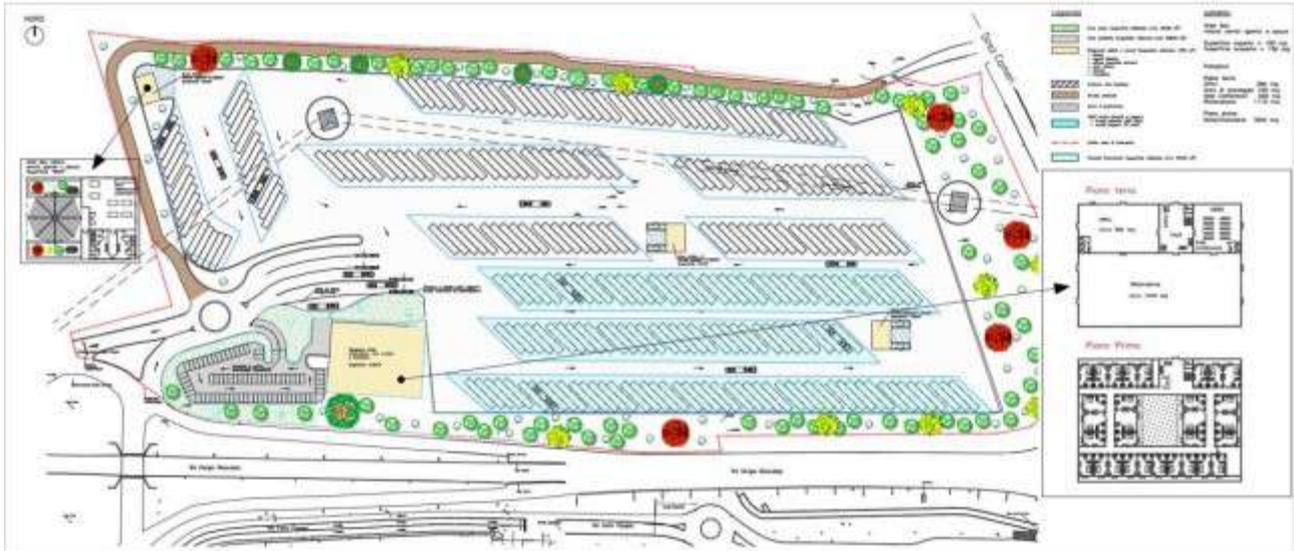
I passaggi di accesso e uscita saranno controllati da strutture di gate volte alla massima automazione e all'esazione del tempo di sosta o dei servizi legati all'area di parcheggio, vi saranno anche dei passaggi pedonali dotati di verifica dei titoli di accesso per permettere il flusso degli autisti o del personale di servizio. Si sottolinea che il Centro Servizi è situato all'esterno del perimetro di sicurezza dell'area di parcheggio ed è pertanto facilmente accessibile dalla clientela esterna (oltre che da quella interna composta dagli autisti in sosta). Limitrofo al Centro Servizi vi è un parcheggio di circa 70 posti auto per dipendenti e avventori.

Internamente al perimetro di sicurezza, sono previste tre aree con ristoro (distributori automatici), servizi igienici, docce, spazio sociale (tavolini e sedie al coperto e all'aria aperta). Le tre aree sono disposte rispettivamente nell'angolo nordovest dell'area, al centro e in prossimità dell'angolo sud-est dell'area parcheggio.

In previsione l'allestimento di pannelli fotovoltaici per circa 10.000 mq, principalmente dedicati alla produzione di idrogeno per catalisi.

Complessivamente l'area si candida, per la posizione, le dimensioni e le possibilità di servizio, ad assurgere un ruolo di riferimento in ambito SSTPA. Da notare poi che il posizionamento su ben due corridoi europei della rete Core, il Mediterraneo e il Reno Alpi, rende l'intervento suscettibile di agevolazioni a fondo perduto da parte dei programmi di sviluppo infrastrutturale europei.

Lay-out del park esteso su tutto l'ambito T3d



DATI DI PROGETTO RELATIVI ALL'AMBITO T3d.1 Parcheggio per mezzi pesanti

- Superficie territoriale complessiva = 152.294,00 mq
- Superficie territoriale interna al sub ambito T3d.1 = 83.013,00 mq
- Superficie territoriale da reperire esternamente al sub ambito T3d.1 = 69.281,00 mq
- UT indice di utilizzazione territoriale = 0,25 mq/mq
- Area a servizi richieste = min. 76.147,00 mq (50% St)
- Di cui interne al sub ambito T3d.1 = 6.866,00 mq (cartografate)
- Di cui minimo esterne al sub ambito T3d.1 = 69.281,00 mq
- SUL progetto: uffici, sale conferenze, area ristoro, servizi per gli autotrasportatori (C1.4, C1.6, C2 direttamente connessi alle attività insediate) = 8.800,00 mq
- Spazio foresteria (B1) = 200 mq <1% SUL totale consentita nell'ambito
- Area asfaltata = 51.563 mq
- Area verde = 22.000 mq
- Fabbricati adibiti a servizi =1
- Stalli mezzi pesanti = 280 posti
- Stalli mezzi leggeri = 70 posti
- Superficie per pannelli fotovoltaici = 10.000 mq

Le aree a standard da reperire esternamente all'ambito dovranno necessariamente essere nella disponibilità dei Soggetti attuatori al momento della presentazione del Piano Particolareggiato.

Ai sensi dell'art. 18.3 lettera c delle NA del PRGC, la St dell'ambito è costituita dall'area ricompresa nel perimetro dell'ambito stesso (comprensiva delle aree a destinazione pubblica di piano) sommata a quella dello standard da cedere a distanza, necessaria per raggiungere una dimensione complessiva di aree pubbliche di urbanizzazione secondaria non inferiore al 50% della St.

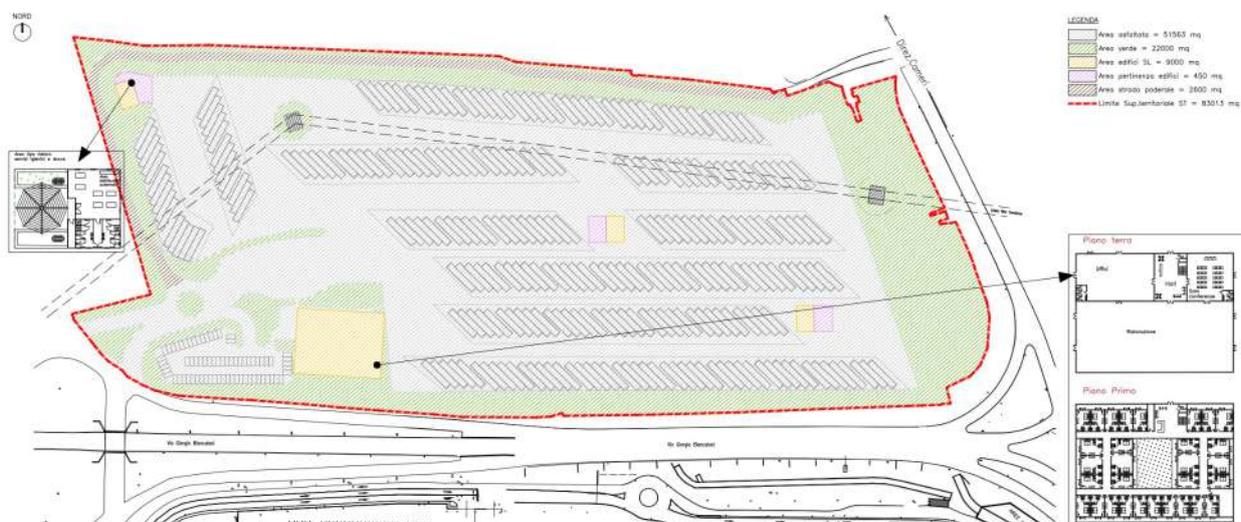
Ai sensi dell'art. 18.3 lettera c delle NA del PRGC, lo standard da cedere dovrà essere reperito all'interno delle aree (non ricomprese in ambiti U e A) destinate dal piano a parchi urbani e comprensoriali, la cui capacità insediativa è fissata all'art. 21.a lettera c.

Inoltre, ai sensi dell'art 10.3 lettera b delle NA del PRGC, . A specificazione delle disposizioni di legge vigenti e fatte salve normative puntuali contenute nelle schede di cui agli artt. 18 e 20, per la cessione delle aree per servizi valgono le seguenti prescrizioni con riferimento all'elenco di cui al comma precedente:

b) le aree per le attrezzature e il verde pubblico e verde attrezzato per lo sport devono essere cedute nella misura indicata dalle tavole di Piano nell'area oggetto di intervento o, in assenza o insufficienza di questa, in misura non inferiore a quella prescritta ai successivi commi o, per aree ed ambiti specifici, agli artt. 18 e 20. È consentita in tutto o in parte, la cessione a distanza o la monetizzazione, ove e per quanto le tavole di Piano non prevedano all'interno dell'ambito dell'intervento aree per tali destinazioni. Le aree a standard da reperire esternamente all'ambito dovranno necessariamente essere nella disponibilità dei Soggetti attuatori al momento della presentazione dello strumento urbanistico esecutivo.

I dati urbanistici di progetto di cui sopra sono da ritenersi indicativi e troveranno ulteriore definizione nell'ambito del successivo strumento urbanistico attuativo, con la precisazione che non determineranno necessità di variante al presente Accordo.

Planimetria individuazione aree



4.5 Le opere di tutela idrogeologica

Lo strumento urbanistico esecutivo dovrà prevedere, a carico dei soggetti proponenti, l'esecuzione delle opere necessarie alla tutela del sistema idraulico complessivo e alla sicurezza idraulica del torrente Terdoppio e della roggia Mora secondo quanto indicato al punto 3.5.

4.6 Ipotesi procedurale per lo sviluppo dell'ambito T3d

L'ambito T3d, in sede del presente Accordo, viene suddiviso nei due sub ambiti T3d.1 e T3d.2 e sarà attuabile per sub ambiti e soggetto ad una nuova perimetrazione dell'ambito che non comporterà in ogni caso variante alla strumentazione urbanistica vigente.

L'attuazione avverrà tramite Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica.

Il soggetto proponente verificherà inoltre l'eventuale presenza nel sub ambito T3d.1 di opere ricadenti nelle categorie di cui agli allegati II, II-bis, III, e IV di cui alla parte seconda del d.lgs. 152/06 per avviare le eventuali procedure di valutazione ambientale.



POLO DI INTERSCAMBIO INTEGRATO DI RANGO SUPERIORE
 UN UNICO SISTEMA LOGISTICO

AMBITI TEMATICI DEL CENTRO DI INTERSCAMBIO C.I.M.

- CIM OVEST - CIM S.p.A. - Ambito T3a
Superficie di intervento Ambito T3a.1
- CIM EST - Ecologista - Ambito T3b
Superficie Territoriale sub-ambito T3b.1
Superficie Territoriale sub-ambito T3b.2
- Ambito T3c
Superficie complessiva
Superficie a destinazione produttiva
Vincoli di inedificabilità
- CIM NORD OVEST - Centro servizi - Ambito T3d
Superficie Territoriale sub ambito T3d.1
Superficie Territoriale sub ambito T3d.2
- Ambito T8
Superficie complessiva
- CIM BOSCHETTO
- CHIMICA VERDE
- CENTRO SPORTIVO
- Punto di interscambio - collegamento diretto carrabile
- Autostrada A4
- Svincolo A4 Novara Est
- SS703 - Tangenziale Est Novara
- Strade principali
- Strade secondarie
- Rete ferroviaria
- Mobilità dolce - esistente
- Mobilità dolce - proposta di progetto interna all'ambito T3b
- Mobilità dolce - proposta di progetto