

**ORDINE DEGLI ARCHITETTI,
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI**
delle Province di
NOVARA
VERBANO - CUSIO - OSSOLA

28.100 Novara - via degli Avogadro 5 - Tel. (0321) 35.120 - Fax (0321) 36.481
Email: architetti@novara-vco.awn.it; pec: oappc.novara-vco@archiworldpec.it

Prot. n° 2021/988
Novara, 17 dicembre 2021

Spett.le
Ministero della transizione ecologica,
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo,
via C.Colombo 44, 00147 Roma

cress@pec.minambiente.it

VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL PROGETTO DEFINITIVO DEL NODO
FERROVIARIO DI NOVARA: 1^FASE PRG DI NOVARA BOSCHETTO
Osservazioni, ai sensi dell'art.24 comma 3 del D.Lgs.152/2006

L'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori delle Province di Novara e VCO, presa visione degli elaborati inerenti la procedura di "VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL PROGETTO DEFINITIVO DEL NODO FERROVIARIO DI NOVARA: 1^FASE PRG DI NOVARA BOSCHETTO" come depositati e pubblicati a far data del 20/10/2021 sul sito web del Ministero della Transizione Ecologica, Sezione "Valutazioni ed autorizzazioni ambientali",

OSSERVA quanto segue

- 1) Senza entrare nel merito delle modifiche al sistema ferroviario ed allo scalo del Boschetto, di specifica e puntuale competenza "ferroviaria", si ritengono difficilmente condivisibili le proposte degli interventi sulla viabilità indicate nel progetto; ci si riferisce agli interventi NV01, NV02, NV03 e NV04, tenendo conto delle previsioni di PRG con riferimento alle specifiche soluzioni indicate negli elaborati grafici.
Se possono essere condivisibili, infatti, gli obiettivi di eliminare 5 passaggi a livello e di migliorare il sistema delle relazioni tra Vignale e Veveri occorre valutare nel merito le singole proposte per verificarne coerenza e compatibilità.
In questo a nostro avviso non paiono condivisibili:
 - 1a) NV01: l'innesto su Corso Risorgimento (in prossimità di un distributore di benzina); il percorso in trincea tra muri, l'andamento ad "esse" (un percorso pericoloso e inadeguato);
 - 1b) NV02: il nuovo collegamento di Vignale con la zona denominata "due fontane"; il percorso in trincea tra muri; la sezione di metri 8,50 (non si comprende l'esigenza di una nuova infrastruttura esterna all'abitato e fortemente impattante con la destinazione agricola della zona);
 - 1c) NV03: il collegamento di Via delle Rosette a strada vicinale Santa Caterina (un collegamento tra Veveri e Vignale è già assicurato da Via Vignale, con sezioni coerenti alla viabilità esistente nelle due frazioni);

1d) NV04: la nuova viabilità di accesso all'area Huckepack che incide pesantemente sull'abitato di San Rocco (con inquinamento acustico ed emissioni di CO₂, NO₂, PM₁₀, Pm_{2,5} ecc) e rende sostanzialmente inaccessibile ed inutilizzabile l'intera area T7 interna agli anelli veicolari, per un sedime di oltre 120.000 mq.



Le soluzioni alternative finalizzate ad assicurare l'accessibilità alle aree agricole ad est dell'abitato di Vignale, potrebbero essere quelle di un intervento nella zona a nord dell'abitato di Vignale, in grado di semplicemente superare le due linee ferroviarie con un sottopasso in linea ed in trincea aperta od anche con un semplice sovrappasso



della stessa tipologia realizzata più a nord su strada Cascina Eletto Lualdi, per raggiungere una delle strade interpoderali esistenti e Via case sparse San Rocco.

La connessione tra Vignale e Veveri, invece, potrebbe essere assicurata in conformità alle previsioni di PRGC (che, per quanto problematiche, sono, ad oggi, le uniche disponibili), partendo da Via Livio Rossetti per raggiungere la strada Vicinale delle Rosette, superare ferrovia e Corso Risorgimento sino a Via Giovanni da Verrazzano (con

insediamento De Agostini), anche nella ipotesi di raggiungere, successivamente, come indicato dal PRG vigente, il sottopasso esistente di TAV/TAC e Autostrada TO-MI, Via Case sparse San Rocco, il villaggio TAV e la rotonda Bobby Sand su Via delle Americhe.

Per quanto riguarda, invece, l'accesso Huckepack sembra ragionevole e possibile un intervento (in rosso nella planimetria) a doppio senso di marcia a nord della Via Giorgio Biancalani, attraverso la rotonda di Via Pavesi e l'eventuale ampliamento della rotonda a servizio del parco commerciale di Veveri, con lo stralcio del percorso a sud, a ridosso del quartiere San Rocco (in giallo nella planimetria)

2) Se gli interventi ferroviari sono proposti anche con l'obiettivo di migliorare le condizioni di vita urbana relativamente al transito delle merci nella zona a sud dell'autostrada, le soluzioni proposte anche con riferimento alla nuova viabilità veicolare, paiono mettere in evidenza l'insufficienza degli interventi di mitigazione ed ancor più degli interventi di compensazione.

Sulla base dei dati forniti con il progetto, gli interventi determinano consumo di suolo in ambiti di qualificazione rurale per 48.330 mq. + 48.851 mq. in occupazione temporanea (4/5 anni); si prevede di sottrarre 11.299 mq. di aree di verde pubblico e di occupare temporaneamente altri 10.733 mq.; si prevede di occupare con nuova viabilità 17.410 mq. dell'Ambito T7 destinato a Polo territoriale attrezzato per lo sport, con la occupazione temporanea di cantiere di ulteriori 7.855 mq.; un intervento che, come già sottolineato, rende inaccessibile ed inutilizzabile l'intera area T7 interclusa alla nuova viabilità di accesso Huckepack per oltre 120.000 mq.; aree che, probabilmente, potrebbero essere utilizzate al fine della creazione di un bosco urbano (nel rispetto delle norme di distanza dalla più vicina rotaia) anche a titolo di compensazione degli interventi in progetto.

A fronte di ciò, invece di verificare e proporre almeno il recupero delle aree a verde pubblico e dell'Ambito T7 e di valutare interventi di mitigazione e compensazione per il significativo impatto ambientale dei flussi di traffico di cantiere (per le terre – 360.000 mc - ed i calcestruzzi – 136.000 mc.- con oltre 120 viaggi/giorno) e per il consumo di suolo in ambito di qualificazione rurale, gli unici interventi di mitigazione (prevalentemente visiva) prevedono limitati interventi di inerbimento, posa in opera di siepi miste e la formazione di fasce arboreo-arbustive nelle immediate adiacenze degli interventi in progetto con una "spesa" complessiva per opere a verde di 0,193 milioni e per progetto ambientale della

cantierizzazione, di 0,72 milioni su circa 110 milioni di investimenti complessivi, quasi interamente dedicati al sistema ferroviario ed all'accesso dei mezzi pesanti ad Huckepack.

In attesa di un riscontro nel merito delle sopra riportate Osservazioni, avanzate al fine di migliorare la definizione esecutiva di un progetto con impatti non secondari sulla qualità di assetto complessivo del territorio interessato, si porgono distinti saluti.

Per il Consiglio
IL PRESIDENTE
arch. Lucia Ferraris

