

Codice A1809A

D.D. 13 febbraio 2019, n. 433

D.lgs 152/2006, l.r. 40/1998, DGR. n. 12-8931/2008 – Partecipazione della Regione in qualità di soggetto con competenza ambientale alla fase di verifica di assoggettabilità alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di competenza comunale inerente il Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città di Pinerolo e Biciplan. Parere dell'Organo Tecnico Regionale (OTR) e Arpa Piemonte.

Premesso che

- il decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 "Nuovo codice della strada" all'art. 36 dispone che *ai Comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico (PUT) che deve essere aggiornato ogni due anni; i piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi;*

- la COM (2009) 490 – *Piano di azione sulla mobilità urbana*, al fine di garantire una politica volta ad armonizzare trasporti e tutela dell'ambiente, prevede lo sviluppo, da parte delle autorità locali, di piani di mobilità urbana sostenibile per il trasporto merci e passeggeri nelle aree urbane e periurbane che favoriscano un approccio integrato tra energia, cambiamento climatico e trasporti;

- la COM(2011) 144 - *Libro Bianco sui Trasporti -Tabella di marcia verso uno Spazio Unico Europeo dei Trasporti* – sviluppa ulteriormente tale strategia e ribadisce la necessità di ridurre la congestione e le emissioni attraverso la pianificazione territoriale, sistemi di tariffazione, infrastrutture e servizi di trasporto pubblici efficienti e, infine, incoraggia le città al di sopra di una certa dimensione, ad adottare piani di mobilità che raggruppino tutti questi elementi e che siano perfettamente coerenti con i piani integrati di mobilità urbana;

- la COM(2013) 913 - *Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse* propone che gli interventi in materia di mobilità urbana siano integrati in strumenti di pianificazione sviluppati in cooperazione tra differenti settori e ambiti strategici (trasporti, pianificazione e uso del territorio, ambiente, sviluppo economico, politica sociale, sanità, sicurezza stradale, ecc.), tra i diversi livelli governativi e amministrativi e in cooperazione con le autorità delle zone vicine, sia urbane che rurali.

- le *linee guida Eltis sullo sviluppo e l'implementazione di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*, elaborate nell'ambito del programma comunitario Intelligent Energy Europe (IEE) e approvate nel 2013 dalla Direzione Generale per i Trasporti della Commissione Europea, mettono in luce le principali caratteristiche di un piano di mobilità urbana sostenibile (PUMS): un piano strategico che integra gli altri strumenti di pianificazione della mobilità esistenti perseguendo i principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione.

- il Decreto 4 Agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - *Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile* adotta, ai sensi dell'art. 3, comma 7 del Dlgs 16 Dicembre 2016 n. 257, le Linee guida Eltis e definisce il PUMS come *uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Inoltre, il PUMS è da intendersi quale strumento di pianificazione della mobilità sovraordinato rispetto ai PUT, istituiti ai sensi dell'art.36 del D.lgs 285 del 30 aprile 1992.*

Premesso, inoltre, che:

- l'art. 12 del D.lgs 152/2006 dispone che per i piani e i programmi in materia di trasporti è necessaria la valutazione ambientale, in particolare qualora l'Autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente;
- in riferimento al suddetto articolo, il D.M. 4 Agosto 2017 indica (Allegato 1, punto 2, lettera f), che nel caso specifico dei PUMS, l'assoggettabilità a VAS è da verificare caso per caso;
- secondo quanto disposto nella deliberazione della Giunta regionale n. 12-8931 del 9 giugno 2008, l'Autorità competente per il procedimento di VAS è individuata nel Comune di Pinerolo, in quanto Autorità che approva il Piano;
- la Regione, individuata quale soggetto competente in materia ambientale, esprime il proprio parere ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 152/2006 e svolge l'istruttoria tramite il proprio Organo Tecnico, istituito ai sensi dell'art. 7 della l.r. 40/1998, secondo le modalità operative previste dalla sopraccitata deliberazione regionale.

Dato atto che:

- con nota prot n. 73897 del 17/12/2018, il *Servizio Ambiente e Protezione Civile del Settore Lavori Pubblici della Città di Pinerolo* ha chiesto ai soggetti competenti in materia ambientale di esprimere il proprio parere in merito all'assoggettabilità alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città di Pinerolo e Biciplan, ai sensi dell'art.12 comma 2 del D.lgs 152/82006;
- con la medesima nota sono stati trasmessi i riferimenti utili per visionare gli elaborati tecnici propedeutici alla verifica preventiva di potenziali impatti ambientali determinati dal Piano in oggetto;
- il Settore regionale *Valutazioni Ambientali e Procedure Integrate*, della Direzione regionale *Ambiente, governo e tutela del territorio*, secondo quanto previsto dalla D.G.R. 9 giugno 2008 n. 12-8931, in qualità di Nucleo Centrale dell'Organo Tecnico Regionale, ha individuato, con nota prot. n. 32835 del 19 Dicembre 2018, il *Settore Pianificazione e programmazione Trasporti e Infrastrutture* della *Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica*, quale struttura regionale competente per materia e responsabile del coordinamento delle funzioni regionali inerenti il procedimento di VAS in oggetto;
- il Settore regionale *Pianificazione e programmazione Trasporti e Infrastrutture*, con nota prot. n.748 dell'8 Gennaio 2019, ha avviato l'istruttoria finalizzata alla redazione del contributo dell'Organo Tecnico Regionale e convocato la prima riunione con le Direzioni regionali interessate (*Sanità, Coesione sociale, Ambiente, governo e tutela del territorio, Agricoltura, Competitività del sistema regionale, Promozione della cultura, del turismo e dello sport e Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica*) e con il supporto tecnico-scientifico di Arpa Piemonte;
- la prima riunione dell'Organo Tecnico Regionale si è tenuta il 14 Gennaio 2019, coinvolgendo anche i Settori *Investimenti trasporti e infrastrutture, Infrastrutture Strategiche e Difesa del suolo* della *Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica*.

Considerato che:

- ai fini dell'espressione del parere regionale l'Organo Tecnico, in qualità di soggetto con competenza ambientale ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 152/2006, ha acquisito i seguenti contributi:
 - . del Settore Investimenti trasporti e infrastrutture - Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica mediante posta elettronica in data 14/01/2019;
 - . di Arpa Piemonte, con nota prot. n.4477 del 17/01/2019;
 - . della Direzione Promozione della Cultura, del Turismo e dello Sport, con nota prot. n. 3488/A20000 del 23/01/2019;
 - . della Direzione Ambiente, Governo e Tutela del territorio, con nota prot. n.2977/A1605A del 31/01/2019);

- in esito ai suddetti pareri l'Organo Tecnico Regionale, d'intesa con il Nucleo centrale, ha predisposto la relazione di parere allegata alla presente determinazione quale parte integrante e sostanziale (Allegato A).

Ritenuto pertanto, istruita la documentazione disponibile e considerati i pareri espressi da Arpa Piemonte e dalle Direzioni regionali interessate, di escludere il PUMS e Biciplan dalla procedura di VAS,

Tutto ciò premesso,
in accordo con il Nucleo Centrale dell'Organo Tecnico Regionale,

IL DIRIGENTE

Visti:

- il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 4 Agosto 2017, "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile";
- la legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40, "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione";
- il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, "Norme in materia ambientale";
- la deliberazione della Giunta regionale n. 12-8931 del 9 giugno 2008, "D.Lgs. 152/2006 - Norme in materia ambientale. Primi indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure in materia di Valutazione ambientale strategica di piani e programmi";
- la legge regionale 28 luglio 2008 n. 23, "Disciplina dell'organizzazione degli uffici regionali e disposizioni concernenti la dirigenza ed il personale";

determina

di ritenere di escludere il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e Biciplan della Città di Pinerolo dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica a condizione che il medesimo venga integrato, nella successiva fase di approvazione, da elaborati che sviluppino gli elementi meglio descritti nella relazione di parere dell'Organo Tecnico Regionale di cui all'Allegato A, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.

La presente determinazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art.61 dello Statuto e dell'art.5 della l.r. n.22/2010, nonché sul sito istituzionale dell'Ente nella sezione amministrazione trasparente, ai sensi dell'art.40 del D.Lgs. n.33/2013.

Funzionario istruttore
Ilaria Cirra Sciarrillo

Il Dirigente responsabile
Ezio Elia

Allegato

RELAZIONE ISTRUTTORIA DELL'ORGANO TECNICO REGIONALE**PREMESSE**

Il presente Allegato costituisce parte integrante e sostanziale della determinazione inerente il parere dell'Organo Tecnico Regionale (OTR) sulla necessità di assoggettare a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città di Pinerolo e Biciplan, ai sensi dell'art.12 comma 2 del D.lgs 152/82006.

I riferimenti normativi per la definizione della procedura derivano dall'applicazione della D.G.R. n. 12-8931 del 9 giugno 2008, a seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs n.152/2006.

Ai sensi della citata deliberazione, l'OTR è costituito dal Nucleo Centrale (Settore *Valutazioni ambientali e procedure integrate* della Direzione regionale *Ambiente, governo e tutela del territorio*), dalla struttura organizzativa responsabile del procedimento (Settore *Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture* della Direzione *Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica*), dalle Direzioni regionali interessate dagli effetti del Piano (*Sanità, Coesione sociale, Ambiente, governo e tutela del territorio, Agricoltura, Competitività del sistema regionale, Promozione della cultura, del turismo e dello sport*) e da Arpa Piemonte (*Dipartimento Territoriale Piemonte Nord-Ovest*), come soggetto con competenze in materia ambientale e supporto all'OTR. Sono, inoltre, coinvolti nell'OTR i *Settori Investimenti trasporti e infrastrutture, Infrastrutture Strategiche e Difesa del suolo* della citata Direzione Opere pubbliche.

Oggetto di questa relazione è l'illustrazione degli elementi di approfondimento a corredo dell'espressione del parere regionale richiesto con nota prot n. 73897 del 17/12/2018 dall'Autorità competente (*Servizio Ambiente e Protezione Civile del Settore Lavori Pubblici della Città di Pinerolo*).

ELEMENTI DEL DOCUMENTO TECNICO PRELIMINARE

L'Autorità competente ha predisposto e reso disponibili sul proprio sito istituzionale gli elaborati tecnici propedeutici alla verifica preventiva di potenziali impatti ambientali determinati dal PUMS e Biciplan del Comune di Pinerolo.

Il presente contributo, finalizzato all'espressione del parere regionale, anticipato con nota prot. n.2333/A1809A del 16/01/2019, si basa sull'analisi di tale documentazione e sulle risultanze dell'OTR del 14/01/2019 svolta presso gli uffici regionali.

Il Documento tecnico preliminare (Dt) redatto è approfondito e contiene informazioni, generalmente contenute in un Rapporto Ambientale (RA), che descrivono in quale modo le considerazioni ambientali siano state integrate nel PUMS e come si intende promuovere lo sviluppo sostenibile, rispondendo a quanto previsto dal DM 4 Agosto 2017 (Allegato 1, punto 2, lettera f).

Il Dt illustra, in coerenza con le indicazioni delle Linee guida ministeriali, gli aspetti che riguardano la definizione del quadro conoscitivo, dello scenario di riferimento e di quelli alternativi, nonché la verifica della coerenza esterna e interna del Piano e l'analisi qualitativa degli effetti ambientali delle azioni, utili anche ai fini della valutazione ambientale.

La descrizione del processo partecipativo, nonché la formulazione degli obiettivi e delle azioni necessarie per conseguirli, evidenziano una reale integrazione tra il percorso di costruzione del Piano e la valutazione dei suoi possibili effetti sull'ambiente, nel corso del quale sono state rilevate le criticità e delineati gli interventi atti a risolverle nel breve e medio-lungo periodo (2020 – 2024 - 2029).

Gli elaborati del PUMS indicano i criteri che hanno guidato alla scelta delle azioni (approfondite nell'elaborato "Schede descrittive delle azioni del Piano"), la loro interdipendenza e le sinergie nell'ottica di uno strumento che mette a sistema e coordina azioni differenti finalizzate alla mobilità sostenibile.

Il piano di monitoraggio che viene illustrato mostra la volontà dell'Amministrazione di assicurare il controllo degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del PUMS.

OSSERVAZIONI GENERALI

I contenuti dei documenti istruiti sono coerenti con gli indirizzi europei e nazionali in materia di pianificazione urbana della mobilità sostenibile.

In particolare, si fa riferimento al documento “*Guidelines – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*” (Linee guida Eltis), approvato nel 2013 dalla Direzione Generale per i Trasporti della Commissione Europea, che mette in luce le principali caratteristiche di un piano di mobilità urbana sostenibile.

Le Linee guida Eltis sono state adottate in Italia con il Decreto 4 Agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile*, ai sensi dell'art. 3, comma 7 del Dlgs 16 Dicembre 2016 n. 257. Il decreto ministeriale definisce il PUMS come uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Il PUMS è sovraordinato rispetto al Piano Urbano del Traffico (PUT), istituito ai sensi dell'art.36 del D.lgs 285 del 30 aprile 1992, che è considerato un piano di gestione di breve periodo (da aggiornare ogni due anni) obbligatorio per i Comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti.

In merito agli aspetti che riguardano la verifica di assoggettabilità a VAS del PUMS e Biciplan di Pinerolo, la Regione Piemonte ha tenuto conto dei seguenti riferimenti normativi:

- l'art. 6 del D.lgs 152/2006 dispone che i piani elaborati per la valutazione e gestione dei trasporti debbano essere sottoposti a VAS;
- in riferimento al suddetto articolo, il D.M. 4 Agosto 2017 indica (Allegato 1, punto 2, lettera f), che nel caso specifico dei PUMS, l'assoggettabilità a VAS è da verificare caso per caso; in particolare, i piani che possono avere un impatto significativo sull'ambiente devono essere sottoposti a VAS al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e promuovere uno sviluppo sostenibile;
- ai sensi dell'art.3 del D.M. 4 Agosto 2017, il Comune di Pinerolo non è formalmente tenuto alla redazione di un PUMS in ragione della sua dimensione (< 100.000 abitanti).

Il PUMS di Pinerolo, pur afferendo al tema della pianificazione della mobilità e dei trasporti che può generare impatti sull'ambiente, presenta a suo corredo un Dt che può essere assimilato ad un RA poiché sviluppa in modo approfondito come le considerazioni ambientali siano state integrate nel Piano e come si intende promuovere lo sviluppo sostenibile, rispondendo a quanto previsto dal DM 4 Agosto 2017 (Allegato 1, punto 2, lettera f).

Inoltre, è stato predisposto un piano di monitoraggio che consente di controllare gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del PUMS e verificare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati. In tal modo è possibile individuare gli impatti negativi imprevisti e adottare le opportune misure correttive con chiaro riferimento al disposto dell'art. 18 del D.Lgs 152/2006.

Per tali ragioni, e considerati i pareri espressi da Arpa Piemonte e dalle Direzioni regionali interessate, si ritiene di escludere il PUMS e Biciplan di Pinerolo dalla procedura di VAS. Tuttavia, istruita la documentazione disponibile, si ritiene opportuno che il PUMS venga integrato da elaborati che, a partire dai contenuti del Dt, sviluppino gli elementi dettagliati nei paragrafi che seguono (Paragrafo 1. Relazione Ambientale; Paragrafo 2. Schede descrittive delle azioni di Piano; Paragrafo 3. Piano di Monitoraggio).

OSSERVAZIONI PUNTUALI

1. Relazione Ambientale

La relazione ambientale può costituire un allegato del PUMS e il naturale completamento del Dt, elaborato per la fase di verifica di assoggettabilità a VAS del piano, nel quale recepire, ad integrazione, le considerazioni di carattere metodologico ed ambientale di seguito illustrate.

Iter procedurale

Nel Dt si afferma che “*data l’assenza di indicazioni specifiche, salvo diverse indicazioni della Regione Piemonte, il procedimento di VAS del PUMS potrà fare riferimento, per analogia, all’iter relativo al procedimento integrato previsto per l’approvazione delle varianti parziali al Piano regolatore*”.

A tal riguardo si argomenta che la corretta individuazione dell’iter procedimentale inerente la VAS dei PUMS, si rifà principalmente a quanto disposto in merito, a livello nazionale, dal D.lgs. 152/2006 e dal D.M. 4 Agosto 2017 *Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del D.Lgs. 257/2016*, e, a livello regionale, dall’allegato 1 alla DGR 9 Giugno 2008, n.12-8931 *Primi indirizzi operativi per l’applicazione delle procedure in materia di Valutazione ambientale strategica*.

In analogia con altri PUMS approvati in tempi recenti, la Regione partecipa al procedimento di VAS in quanto soggetto competente in materia ambientale, ruolo non previsto nel contesto dei procedimenti di VAS inerenti le varianti parziali, secondo quanto disposto dalla DGR 29 Febbraio 2016, n.25-2977, inerente l’integrazione della VAS nei procedimenti di pianificazione territoriale e urbanistica (vedi allegato 1, punto 1.3).

Infine, considerato che l’insieme delle azioni prospettate dal PUMS non risulta essere in contrasto con il PRGC della città di Pinerolo, non risulta necessaria una preventiva Variante al Piano stesso (Dt paragrafo. 6.4).

Ambito di influenza territoriale

Il Dt identifica e caratterizza l’ambito di influenza territoriale in cui possono manifestarsi gli effetti ambientali delle azioni del PUMS e descrive le condizioni di criticità che, in questo quadro, non producono impatti negativi significativi a livello comunale o sovra-comunale.

Tuttavia, le valutazioni degli scenari di piano andrebbero inquadrare in una visione di sistema della mobilità su un’area più vasta invitando, per quanto di competenza, a promuovere la redazione di un PUMS di area metropolitana allargata, così come annoverato nei disposti normativi del Decreto 4.08.2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recante “*Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257*”, pubblicato su G.U. n. 233 del 5.10.2017.

Inquadramento e coerenza con le politiche regionali

Si osserva una generale coerenza del PUMS e Biciplan di Pinerolo con gli obiettivi e le linee di azione delineati dalle principali politiche e strumenti di pianificazione regionali.

Vi è coerenza con il Piano territoriale regionale (Ptr), approvato con DCR n.122-29783 del 21 Luglio 2011, in riferimento al tema della riqualificazione urbana che prevede il miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano, aumentando la vivibilità e la fruibilità degli spazi pubblici.

Il PUMS è in linea con il Piano paesaggistico regionale (Ppr) approvato con DCR n.233-35836 del 3 Ottobre 2017 e prevede azioni (potenziamento della rete ciclabile, realizzazione di due parcheggi di attestamento, riorganizzazione dell’accessibilità intorno al polo sanitario, riorganizzazione geometrico-funzionale dell’asse di Corso Torino con pedonalizzazione di alcuni ambiti) che saranno implementate mediante interventi circoscritti di carattere infrastrutturale che solo in parte interessano direttamente ambiti assoggettati al vincolo paesaggistico ex DLgs. 42/2004 e s.m.i.. In tali casi, si rimanda alla fase autorizzativa dei singoli interventi per le valutazioni di compatibilità, qualora ricadenti in ambito assoggettato a vincolo paesaggistico.

Le strategie e gli obiettivi del PUMS e Biciplan sono, altresì, coerenti con il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) approvato con DCR n. 256-2458 del 16 Gennaio 2018, strumento di pianificazione sovraordinato di riferimento per materia. Le azioni relative alla mobilità ciclabile sono in linea con le azioni strategiche definite dal vigente Programma Triennale di attuazione del Piano regionale della sicurezza stradale (DGR n.1-3581 dell’11 Luglio 2016); per la progettazione e realizzazione di interventi di cicloposteggi sono state prese come riferimento le Linee strategiche regionali approvate con DGR n.16-6611 del 16 Marzo 2018; la segnaletica verticale ed orizzontale è coerente con il documento di indirizzo regionale in materia.

La formulazione degli obiettivi e delle azioni, infine, tengono conto dello sviluppo equilibrato e sostenibile coerentemente con le politiche regionali di competenza della Direzione Promozione della

Cultura, del Turismo e dello Sport che si raccomanda di coinvolgere in fase di stesura del Documento finale di approvazione del PUMS, in particolare, sul tema della ciclabilità.

Inquinamento acustico

In relazione agli aspetti legati all'inquinamento acustico si ritiene opportuno che il PUMS recepisca gli esiti della mappatura acustica delle infrastrutture stradali, obbligatoria ai sensi dell'art. 10 L. 447/95, del D.M. 29/11/00 e del D.Lgs. 194/05, al fine di individuare interventi ed azioni orientati anche al contenimento dei livelli sonori e alla riduzione della popolazione esposta. Tali interventi ed azioni potrebbero costituire un elemento essenziale del Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore e del Piano d'Azione previsti ai sensi delle sopracitate normative.

Qualità dell'aria

Le azioni del PUMS, tra loro ben strutturate e integrate, mirano a favorire la mobilità dolce e il trasporto pubblico disincentivando l'uso del veicolo privato, con effetti positivi sull'ambiente. L'utilizzo di mezzi alternativi all'auto privata, infatti, consente di ridurre il traffico veicolare e, di conseguenza, le emissioni in atmosfera.

Tuttavia, l'implementazione del servizio di TPL ed il relativo incremento del numero delle corse degli autobus, pur rappresentando un incentivo per le persone alla scelta del mezzo pubblico, potrebbe comportare un aumento delle emissioni in atmosfera se la politica non risulta efficace e non si riscontra una effettiva diminuzione dell'uso mezzo privato.

In generale, la riorganizzazione della circolazione e gli interventi per la fluidificazione o per la limitazione del traffico generano effetti sulla qualità dell'aria che possono essere positivi o negativi e, quindi, necessitano di un opportuno monitoraggio. A tal fine, è opportuno monitorare nel tempo l'attuazione del PUMS per verificare l'efficacia delle azioni previste, definendo target da raggiungere sia per lo scenario di lungo termine (2029), sia per uno scenario intermedio (2024) che consenta di introdurre eventuali misure correttive e ricalibrare le azioni verso il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Cambiamento climatico

Le scelte di Piano dovranno tener conto del fatto che l'acutizzarsi delle criticità indotte dai cambiamenti climatici non esplicheranno i loro effetti solo sulle componenti del paesaggio naturale o agricolo rurale ma anche, e in misura forse maggiore, sugli stessi ambiti urbani. Saranno proprio le Città, dove la componente artificiale prevale nettamente sulla componente naturale, a subire gli effetti più negativi dei Cambiamenti climatici (IPCC AR5 2014). In particolare l'incremento delle temperature estive con le evidenti conseguenze di tipo sanitario e l'aumento della frequenza di precipitazioni di breve durata ma di forte intensità con i conseguenti danni da allagamento destano le maggiori preoccupazioni (Filpa et al 2014).

Gli effetti delle eventuali trasformazioni d'uso del suolo e, in particolare, il consumo di suolo con la conseguente perdita dei servizi ecosistemici (SE) da esso forniti, influiscono direttamente sulle criticità evidenziate, accentuando gli effetti di per sé già preoccupanti dei Cambiamenti climatici. Come dimostrato da studi effettuati dal CNR al crescere del tasso di consumo di suolo in una città la temperatura di superficie aumenta, (M. Morabito, IBIMET CNR, 2015); ancora più evidenti paiono gli effetti di fragilità e vulnerabilità dell'ambiente urbano impermeabilizzato rispetto alle precipitazioni particolarmente violente e intense.

2. Schede descrittive delle azioni del Piano

L'elaborato "Schede descrittive delle azioni del Piano" illustra le azioni specificandone anche l'obiettivo di riferimento, i tempi e i costi di realizzazione. Il Dt, invece, riporta molto chiaramente la relazione tra gli obiettivi del PUMS e le azioni previste per la sua attuazione nel breve, medio e lungo periodo.

Si ritiene opportuno completare il documento "Schede descrittive delle azioni del Piano" contestualizzando le azioni in un quadro più generale e verificando gli aspetti attuativi di alcune di esse come di seguito meglio specificato.

Inquadramento delle azioni

Il carattere strategico di lungo periodo del PUMS, comporta la necessità di mettere a sistema tutte le azioni che concorrono al raggiungimento dello scenario di piano prefigurato per il proprio territorio, sia quelle già messe in campo dall'Amministrazione, sia quelle da attuare. A tal fine si suggerisce di

seguire l'approccio della Strategia ASI (Avoid, Shift, Improve)¹, promossa a livello internazionale ed orientata allo sviluppo della mobilità sostenibile.

L'approccio ASI rappresenta una strategia d'intervento organica e integrata, finalizzata alla configurazione di modelli a basso impatto ambientale per il trasporto di persone e merci, attraverso l'integrazione di tre linee di azione principali (i tre pilastri):

- 1) "Avoid/Reduce" - evitare/ridurre lo spostamento e, quindi, ridurre la domanda di trasporto passeggeri e merci intervenendo su componenti quali l'esigenza dello spostamento, la riduzione delle distanze, l'aumento del coefficiente di occupazione/carico del veicolo (Efficienza del sistema);
- 2) "Shift" - se lo spostamento non può essere evitato, indirizzare verso modalità di trasporto più efficienti e meno impattanti dal punto di vista energetico ed ambientale (Efficienza dello spostamento);
- 3) "Improve" - se non è possibile effettuare lo spostamento con modalità meno impattanti, occorre migliorare le prestazioni dei mezzi di trasporto in modo che siano energeticamente efficienti e a basse emissioni, intervenendo sugli azionamenti, i combustibili, i pneumatici, i freni e altre componenti del veicolo, ma anche semplicemente sugli stili di guida (Efficienza del veicolo).

Tale approccio permette di costruire una strategia più ampia e di rafforzare le azioni, lavorando in sinergia con le altre politiche e i diversi attori locali. La pianificazione di tipo settoriale prende in considerazione una sola linea di azione, l'efficienza dello spostamento e, quindi, l'offerta di reti e servizi che attiene l'ambito specifico dei trasporti. Un Piano Urbano della Mobilità sostenibile, invece, può essere lo strumento più adeguato per raggiungere nel lungo periodo, l'efficienza dell'intero sistema, integrando le politiche di pianificazione locale che riguardano i trasporti, con quelle del governo del territorio e di programmazione dei servizi. Allo stesso modo, l'amministrazione locale può intervenire anche sul miglioramento delle prestazioni del veicolo attraverso le citate iniziative di sensibilizzazione alla mobilità sostenibile che indirizzino anche verso la scelta di veicoli più efficienti e l'adozione di stili di guida più adeguati.

Pertanto, si ritiene utile riportare nel PUMS, così come nell'introduzione dell'elaborato "Schede descrittive delle azioni di piano", il quadro generale delle politiche, non solo dei trasporti, messe in campo dall'amministrazione comunale per ridurre l'impatto della mobilità privata sul proprio territorio.

In questo quadro deve rientrare anche il tema della gestione delle merci, non trattato tra i contenuti del PUMS ma demandato a un successivo piano comunale.

Schede descrittive

Si segnalano alcuni elementi di attenzione da considerare per l'attuazione delle azioni del Piano che si suggerisce di verificare ed, eventualmente, integrare nelle schede descrittive.

A1.1 – Riorganizzazione delle linee di trasporto pubblico urbane

L'efficacia dell'azione dipende da una chiara definizione delle competenze, anche nello stanziamento delle risorse, e dalle tempistiche di revisione dei contratti con gli operatori (in capo all'Agenzia per la Mobilità Piemontese);

A2.5 – Definizione di una politica tariffaria per promuovere l'utilizzo delle infrastrutture a supporto dell'intermodalità

L'elemento critico nelle agevolazioni tariffarie riguarda i mancati introiti per i proprietari/gestori dei parcheggi, soprattutto in un momento storico in cui le risorse per il TPL sono scarse e non è possibile destinarle a tale scopo. Una soluzione intermedia potrebbe essere quella di eliminare le agevolazioni e prevedere aree di sosta riservate ai possessori di abbonamenti per il trasporto pubblico. Infine, per quanto riguarda le agevolazioni sugli abbonamenti per il trasporto pubblico ai possessori di abbonamento ferroviario, si segnala che tale soluzione è già in parte applicata (ZONA PIN).

B1.1 – Realizzazione di parcheggi riservati per veicoli elettrici dotati di postazioni di ricarica

Si raccomanda il rispetto delle linee guida regionali approvate con DGR 33-7698 del 12 Novembre 2018 per la realizzazione di impianti dedicati alla ricarica per i veicoli alimentati ad energia elettrica su suolo pubblico.

B1.2 – Conversione dei mezzi del trasporto pubblico urbano da trazione a gasolio a elettrica

In base a quanto emerso nell'ambito delle attività che la Regione ha svolto per il Progetto europeo PREP-AIR e, in particolare, per l'azione C10 "Azione dimostrativa sulla conversione del sistema di propulsione da diesel a elettrico", non si ritiene che la conversione degli autobus esistenti, alimentati

¹La Strategia ASI, per lo sviluppo sostenibile della mobilità, è stata adottata dall'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA) e dal Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEP). L'approccio ASI è anche suggerito dalle Raccomandazioni degli Stakeholder del Tavolo della Mobilità Sostenibile (2016 - Presidenza del Consiglio dei Ministri).

a gasolio, in veicoli a trazione elettrica sia effettivamente sostenibile dal punto di vista finanziario. Si suggerisce, pertanto, di effettuare un'approfondita analisi tecnico-economica sulla fattibilità dell'intervento. La Regione resta a disposizione per condividere gli esiti della specifica azione del Progetto PREP-AIR.

D1.2 – Attivazione di convenzioni con compagnie taxi/NCC per il servizio di trasporto pubblico in zone a domanda debole

L'azione non riguarda propriamente il servizio di trasporto pubblico, poiché è dedicata ad una specifica categoria di persone con "condizioni di disabilità certificata" di cui, tra l'altro, occorrerà specificare la percentuale di disabilità. Si segnala, pertanto che le risorse per il finanziamento di tale azione non possono provenire dalle politiche per i trasporti, ma da quelle sociali.

D2.1 – Realizzazione di uno strumento di info-mobilità dedicato alla mobilità a scala locale.

In merito alla realizzazione di un nuovo strumento di info-mobilità si ricorda, nell'ottica dell'efficienza della spesa pubblica, che esiste già uno strumento di info-mobilità regionale "Muoversi in Piemonte" a disposizione di tutti gli Enti Locali piemontesi, con il quale sarebbe opportuno integrarsi e che può essere personalizzato.

3. Piano di monitoraggio

Il monitoraggio ambientale assicura il controllo sugli effetti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare, in itinere ed ex post, gli effetti negativi imprevisi e da adottare le opportune misure correttive. Per misurare tali aspetti occorre individuare un set di indicatori che siano rappresentativi e correlabili agli obiettivi e alle azioni del PUMS, ma anche misurabili, accessibili (in termini di costi), tempo definiti e provenienti da fonti identificate.

Il Piano di monitoraggio descritto nel Dt persegue tale modello.

Nell'ottica di completare e affinare il quadro degli indicatori in esso individuati, si suggerisce di renderli coerenti con quelli riportati nell'Allegato "Tabelle Indicatori" del Decreto ministeriale 4 agosto 2017, nonché con quelli individuati dal Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), motivando l'eventuale scelta di non adottarli.

Il PRMT, in particolare, individua un set di indicatori misurabili e rappresentativi delle proprie strategie e definisce i risultati attesi (target) da conseguire secondo orizzonti temporali intermedi (vedi tabella pagina successiva). Si suggerisce di allineare i target di lungo periodo del PUMS con quelli al 2030 indicati nel PRMT, declinandoli rispetto alle caratteristiche locali.

A tal proposito, si ritiene necessario integrare nel PUMS un ulteriore indicatore "consumo di suolo per nuove infrastrutture", associato ad un obiettivo di contenimento, entro la soglia prefissata dal PRMT, della quantità di suolo non urbanizzato da occupare per nuova infrastrutturazione.

Analogamente si potrebbe ritenere condivisibile un indicatore riferito al "disturbo visuale al paesaggio naturale ed urbano", che valuti la variazione dei veicoli in circolazione ed in sosta nelle aree di pregio paesaggistico ovvero interessate da vincolo monumentale, a fronte di un obiettivo di azzeramento dei volumi occupati dai veicoli in circolazione/sosta nelle suddette aree.

STRATEGIA	INDICATORE	ORIZZONTE TEMPORALE 2030
A. Aumentare la sicurezza reale e percepita negli spostamenti	a. Morti su strada	- 65% rispetto al 2010
B. Migliorare le opportunità di spostamento e di accesso ai luoghi di lavoro, di studio, dei servizi e per il tempo libero	b. Rapporto accessibilità TPL e auto	≥ 0,80
C. Aumentare l'efficacia e l'affidabilità nei trasporti	c. Rapporto domanda servita con TPL e domanda potenziale	≥ 0,50
D. Aumentare l'efficienza economica del sistema, ridurre e distribuire equamente i costi a carico della collettività	d. Rapporto Ricavi e Costi TPL	≥ 0,45
	e. Coefficiente di occupazione auto	≥ 1,40
E. Ridurre i rischi per l'ambiente e sostenere scelte energetiche a minor impatto in tutto il ciclo di vita di mezzi e infrastrutture	f. Incremento di consumo di suolo da superficie infrastrutturata [infrastrutture e logistica]	≤ 5,0% rispetto al 2013
	g. Consumo di carburanti tradizionali in ambito urbano	≤ 50 %
	h. Rapporto consumo energetico e Km percorsi [VL e VP]	da definirsi, in diminuzione rispetto al valore 2020
	i. Emissioni di gas serra da trasporti [CO ₂ equivalente]	- 20% rispetto al 2008

	j. Emissioni di inquinanti atmosferici da trasporti [PM _{2.5} - NO _x - COVNM]	Rispetto al 2010: PM _{2.5} : - 34% NO _x : - 57% COVNM: - 39% - 30 %
	k. Merci trasportate su strada	rispetto al 2013
F. Aumentare la competitività della regione e lo sviluppo di imprese, industria e turismo	l. Indice di qualità logistica regionale	da definirsi, in crescita rispetto al valore 2020
G. Aumentare la vivibilità del territorio e dei centri urbani e contribuire al benessere dei cittadini	m. Split modale in ambito urbano	≤ 51%(auto+moto) di cui: ≤ 75% (tradizionali) ≥ 25% ("0" emissioni) ≥ 27% (TPL) ≥ 8% (bici) ≥ 14 % (piedi)

Tabella. Obiettivi e target del PRMT al 2030

Si sottolinea, infine, l'importanza di utilizzare banche dati comuni e condivisibili tra Enti, come quelle regionali, affinché sia possibile effettuare analisi comparative. Per esempio, il dato relativo all'occupazione di suolo al di fuori della superficie urbanizzata per nuove infrastrutture, elaborato sulla base delle definizioni e della metodologia di calcolo condivise a livello regionale (cfr. Documento Monitoraggio del consumo di suolo in Piemonte approvato con dgr n. 34-1915 del 27 luglio 2015) è disponibile sul Geoportale Piemonte, articolato per Comune ed aggiornato con frequenza quinquennale.

Per quanto possibile, la Regione è disponibile a rendere fruibili i dati di livello comunale presenti nelle proprie banche dati ed a condividere la Smart Data Platform regionale affinché il Comune possa alimentarla con i dati in proprio possesso e completare il quadro di dettaglio comunale.

Si rammenta che il Piano di monitoraggio è costituito da un elaborato autonomo rispetto al PUMS e Biciplan di Pinerolo e le sue misure devono essere rese pubbliche, anche attraverso il sito web del Comune, insieme al Piano approvato.

CONCLUSIONI

La Regione Piemonte, istruiti gli elaborati del PUMS e Biciplan resi disponibili dal Comune di Pinerolo e considerati i pareri espressi da Arpa Piemonte e dalle Direzioni regionali interessate, ritiene di escludere il PUMS e Biciplan dalla procedura di VAS, poiché non paiono sussistere criticità tali da rendere necessaria la sua attivazione.

Tuttavia nelle successive fasi di elaborazione del Piano dovranno essere recepite le indicazioni e osservazioni riportate nella presente relazione. In particolare, per garantire una maggiore integrazione della componente ambientale del Piano e aumentare la sostenibilità ambientale delle scelte effettuate, si suggerisce di integrare al PUMS alcuni elaborati che, a partire dai contenuti del Dt, sviluppino gli elementi dettagliati nei paragrafi del presente parere (Paragrafo 1. Relazione Ambientale; Paragrafo 2. Schede descrittive delle azioni di Piano; Paragrafo 3. Piano di Monitoraggio).

In ottemperanza alle indicazioni della DGR. n.25-2977 del 29/02/2016, si ricorda che l'Amministrazione comunale è tenuta a concludere il procedimento di verifica di VAS con un provvedimento che motivi adeguatamente la decisione presa.

Si ricorda, inoltre, che il provvedimento conclusivo della verifica di assoggettabilità a VAS dovrà essere pubblicato, reso consultabile e trasmesso ai soggetti competenti in materia ambientale consultati.

Nell'ottica di una piena collaborazione tra amministrazioni, si resta a disposizione per qualsiasi chiarimento.