

Codice A1809B

D.D. 27 marzo 2020, n. 842

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 Generale del Traffico Urbano (PGTU) della Città di Chivasso. Parere dell'Organo Tecnico Regionale (OTR) e Arpa Piemonte.



ATTO N. DD-A18 842

DEL 27/03/2020

DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE

A1800A - OPERE PUBBLICHE, DIFESA DEL SUOLO, PROTEZIONE CIVILE, TRASPORTI E LOGISTICA

A1809B - Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture

OGGETTO: 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 Generale del Traffico Urbano (PGTU) della Città di Chivasso. 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 (o interessati da rilevanti problematiche di circolazione stradale) è fatto obbligo dell'adozione del Piano Urbano del Traffico (PUT);

- la deliberazione del Consiglio Regionale n.249-9457 del 18 giugno 1996 include il Comune di Chivasso nell'elenco dei comuni con popolazione compresa tra i 10.000 e i 30.000 abitanti obbligati alla redazione del Piano Urbano del Traffico;

- le Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, pubblicate sulla G.U. n. 146 del 24/06/1995, specificano che il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) costituisce il primo livello del processo di redazione del PUT, da intendersi quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato.

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;

- 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 nella Città di Chivasso 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 sopracitata deliberazione regionale.

Dato atto che:

- con nota prot n. 6960 del 13/02/2020 il Settore Edilizia e Territorio della Città di Chivasso 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 Generale del Traffico Urbano, ai sensi dell'art.12 comma 2 del D.lgs 152/2006;

- 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. 17531/A1600A del 17/02/2020, il *Settore Pianificazione e programmazione Trasporti e Infrastrutture* della *Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, 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. 7690/A1809B del 19/02/2020, ha avviato l'istruttoria finalizzata alla redazione del contributo dell'Organo Tecnico Regionale e convocato la prima riunione con le Direzioni regionali interessate (*Sanità e welfare; Ambiente, energia e territorio; Agricoltura e cibo; Competitività del sistema regionale; Cultura, turismo e commercio; Opere pubbliche, difesa del suolo, 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 2 Marzo 2020, coinvolgendo anche i Settori *Investimenti trasporti e infrastrutture, Infrastrutture Strategiche, Controllo gestione trasporti e infrastrutture e Difesa del suolo* della *Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, protezione civile, trasporti e logistica*;

- 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:

. *Direzione Agricoltura e cibo* con lettera Prot. n. 5307/A1709C del 05/03/2020;

. *Direzione Ambiente, energia e territorio* con lettera Prot. n. 25007/A1605B del 05/03/2020;

. *Direzione Cultura, turismo e commercio* con lettera Prot. n. 2744 / A2007C del 10/03/2020;

. *Settore Investimenti trasporti e infrastrutture -Dir.A1800A-* con posta elettronica del 06/03/2020;

. *Arpa Piemonte* con lettera Prot. n. 23779 del 17/03/2020 (trasmessa con Prot. n. 31552/A1605B del 26/06/2020);

- 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).

Considerato che:

- il d.lgs n. 285/1992, all'art.36, commi 4 e 5 prevede che il Piano Urbano del Traffico sia aggiornato ogni due anni con la finalità di migliorare le condizioni di circolazione e la 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;

- le succitate Direttive per la redazione adozione ed attuazione dei Piani Urbani di Traffico, pubblicate sulla G.U. n. 146 del 24/06/1995, definiscono il PUT come uno strumento tecnico-

amministrativo di breve periodo che deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo – mediante interventi di modesto onere economico - le criticità della circolazione;

- le stesse Direttive specificano che il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) deve indicare sia la politica intermodale adottata, sia la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni, nonché il rispettivo regolamento viario, anche delle occupazioni di suolo pubblico, sia il dimensionamento preliminare degli interventi previsti in eventuale proposizione alternativa, sia il loro programma generale di esecuzione.

Rilevato che:

- il P.G.T.U. della Città di Chivasso (TO) è finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, il risparmio energetico, l'accordo con gli strumenti urbanistici e i piani dei trasporti vigenti, nonché il rispetto dei valori ambientali sfruttando al meglio le risorse esistenti;

- gli interventi previsti dal P.G.T.U. della Città di Chivasso (TO) interesseranno la ZTL/ZTM ed estensione del Centro Urbano (C.U.), la riclassificazione funzionale delle strade, lo schema della circolazione, le intersezioni, la sosta, la mobilità pedonale e ciclabile e la soppressione di passaggi a livello.

Ritenuto:

- di aver concluso la fase di istruttoria della documentazione disponibile e recepito i pareri espressi da Arpa Piemonte e dalle Direzioni regionali interessate;

- di escludere il PGTU della Città di Chivasso dalla procedura di VAS a condizione che le sue caratteristiche tecniche ed amministrative siano coerenti con le indicazioni normative, così come dettagliato nella relazione di parere allegata (Allegato A).

Attestata la regolarità amministrativa del presente atto ai sensi della DGR n.1-4046 del 17/10/2016.

Tutto ciò premesso,

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

IL DIRIGENTE

Richiamati i seguenti riferimenti normativi:

- Visto il decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 "Nuovo codice della strada";
- vista la legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40, "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione";
- visto il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, "Norme in materia ambientale";
- vista 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";
- vista la legge regionale 28 luglio 2008 n. 23, "Disciplina dell'organizzazione degli uffici regionali e disposizioni concernenti la dirigenza ed il personale", art.17;
- visto il Decreto legislativo n. 33 del 14 marzo 2013, "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni".

determina

di escludere il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) della Città di Chivasso dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica a condizione che il medesimo:

- sia uno strumento di breve periodo (biennale), ai sensi del D.lgs n. 285 del 30 aprile 1992 "Nuovo codice della strada" all'art. 36;
- preveda interventi di modesto onere economico, volti a risolvere o contenere al massimo le criticità della circolazione, così come previsto dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani di Traffico, pubblicate sulla G.U. n. 146 del 24/06/1995;
- 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 Cira Sciarrillo

IL DIRIGENTE (A1809B - Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture)
Firmato digitalmente da Ezio Elia
Allegato

ALLEGATO A
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 Generale del Traffico Urbano (PGTU) della Città di Chivasso, ai sensi dell'art.12 comma 2 del D.lgs 152/2006.

I riferimenti normativi per la definizione della procedura derivano dall'applicazione della DGR 9 giugno 2008 n. 12-8931, 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, energia e territorio*), dalla struttura organizzativa responsabile del procedimento (*Settore Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture della Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, protezione civile, trasporti e logistica*), dalle Direzioni regionali interessate dagli effetti del Piano (*Sanità e welfare, Ambiente, energia e territorio, Agricoltura e cibo, Competitività del sistema regionale, Cultura, turismo e commercio*) 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, Controllo gestione trasporti e delle infrastrutture, 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. 6960 del 13/02/2020 dall'Autorità competente (Area Edilizia e Territorio della Città di Chivasso).

ELEMENTI DELLA DOCUMENTAZIONE ISTRUITA

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 Piano Generale del Traffico Urbano della Città di Chivasso. Si tratta del documento di PGTU, del Rapporto Ambientale, della Sintesi non tecnica e del Piano di monitoraggio.

A tal proposito, si precisa che il Rapporto Ambientale, ai sensi dell'art. 13 del D.lgs 152/2006, deve essere redatto per la fase di Valutazione della VAS e individuare, descrivere e valutare gli impatti significativi che l'attuazione del piano potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano stesso. L'attuale fase di Verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'art.12, richiede esclusivamente che occorra presentare un rapporto preliminare comprendente una descrizione del piano e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dovuti all'attuazione del piano, facendo riferimento ai criteri dell'allegato I del decreto stesso. Si precisa, inoltre che, in questa fase della VAS, non è richiesta la Sintesi non tecnica, nè il Piano monitoraggio .

Tutto ciò premesso, dalla lettura della documentazione resa disponibile emerge quanto di seguito illustrato.

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) costituisce il primo livello del processo di redazione del PUT e deve intendersi quale progetto preliminare o piano quadro del PUT relativo all'intero centro abitato, così come specificato dalle Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (PUT), pubblicate sulla G.U. n. 146 del 24/06/1995.

Il PGTU della Città di Chivasso, rappresenta lo strumento di pianificazione e di gestione della mobilità della Città negli aspetti più direttamente legati al traffico, in termini di inquinamento acustico ed atmosferico, di occupazione di spazi pubblici da parte delle auto, di barriere alla mobilità e alla socialità.

In termini di legge, il PGTU ha la finalità di individuare delle soluzioni alla mobilità urbana da attuarsi nel breve periodo (nel biennio successivo alla sua approvazione) nell'ambito del Centro Abitato, ovvero in grado di fornire delle risposte alle criticità della mobilità urbana in tempi rapidi. Per tale ragione il Piano deve prevedere principalmente la razionalizzazione dell'offerta di trasporto esistente, anche attraverso la realizzazione di opere infrastrutturali, purché di entità e dimensione tale da poterne prevedere la realizzazione in tempi relativamente brevi e con oneri economici contenuti.

In questo orizzonte temporale, il PGTU della Città di Chivasso prevede diverse tipologie di intervento quali la zonizzazione del comune e la disciplina del traffico integrata per aree (Zona Traffico Limitato / Zona Traffico

Moderato /Centro Urbano / settori di traffico esterni al centro storico); la riclassificazione funzionale delle strade; lo schema della circolazione e delle intersezioni per il traffico privato; i criteri per la sosta e i parcheggi di interscambio, per il traffico pedonale e ciclabile; gli interventi per la soppressione di passaggi a livello.

Il Rapporto Ambientale istruito, evidenzia come il PGTU della Città di Chivasso persegua gli obiettivi di miglioramento delle condizioni di circolazione; miglioramento della sicurezza stradale; riduzione inquinamento atmosferico e acustico; risparmio energetico; aumento utenza TPL. Gli interventi previsti risultano in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti. Sulla base di tali obiettivi, declinati in obiettivi specifici, sono state condotte le analisi di coerenza esterna rispetto alle indicazioni dei piani sovraordinati.

Il RA indica l'area di studio (che si compone dell'ambito comunale e del territorio di interazione circostante di livello provinciale e regionale), riporta gli interventi previsti dal PGTU, analizza le componenti ambientali su cui possono avere effetto, propone alcune misure di mitigazione e un set di indicatori per monitorare l'attuazione e gli impatti del piano.

La Sintesi non tecnica resa disponibile, illustra e sintetizza i principali contenuti del RA; il Piano di monitoraggio individua i primi indicatori scelti per valutare l'efficacia delle azioni del PGTU.

Il presente contributo, finalizzato all'espressione del parere regionale si basa sull'analisi della documentazione resa disponibile e sulle risultanze dell'OTR del 02/03/2020 svolta presso gli uffici regionali.

OSSERVAZIONI GENERALI

La città di Chivasso, pur non essendo formalmente tenuta a redigere un PGTU ai sensi dell'art. 36 del D.lgs 285/1992, in ragione della sua dimensione (< 30.000 abitanti), ne ha l'obbligo poiché risulta inclusa nello specifico elenco, allegato alla DCR n.249-9457/1996, relativo ai comuni con popolazione compresa tra i 10.000 e i 30.000 abitanti che devono adottarlo.

Appare condivisibile la volontà dell'Amministrazione comunale di dotarsi di un PGTU che si pone obiettivi di miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, il risparmio energetico, l'accordo con gli strumenti urbanistici e i piani dei trasporti vigenti, nonché il rispetto dei valori ambientali sfruttando al meglio le risorse esistenti. Gli interventi proposti interesseranno principalmente la ZTL, la ZTM e l'estensione del Centro Urbano (CU), la riclassificazione funzionale delle strade, lo schema della circolazione, le intersezioni, la sosta, la mobilità pedonale e ciclabile, nonché la soppressione di passaggi a livello.

Tuttavia, alcuni contenuti del documento reso disponibile presentano informazioni discordanti, probabilmente a causa di alcuni refusi riportati nel testo, che confondono su quale sia l'orizzonte temporale di riferimento, lo strumento di pianificazione da valutare e la tipologia degli interventi effettivamente prevista.

Per quanto attiene le discrasie in merito all'orizzonte temporale del PGTU, si riportano, in dettaglio, i paragrafi che forniscono informazioni contrastanti:

Nel documento di PGTU:

- il paragrafo 1.2. "Finalità e obiettivi del P.G.T.U." indica come finalità quella di individuare soluzioni alla mobilità urbana da attuarsi nel breve periodo (secondo i disposti nel biennio successivo alla sua approvazione) nell'ambito del Centro Abitato, in grado di fornire risposte alle criticità della mobilità urbana in tempi rapidi, prevedendo principalmente la razionalizzazione dell'offerta di trasporto esistente, anche attraverso la realizzazione di opere infrastrutturali, purché di entità e dimensione tale da poterne prevedere la realizzazione in tempi relativamente brevi (2-3 anni). Nel testo si prosegue spiegando che il PGTU non può prendere in esame opere infrastrutturali di un certo rilievo dimensionale ed economico, quale ad esempio la realizzazione di nuove arterie stradali, che notoriamente richiedono tempi e costi di attuazione di medio-lungo periodo essendo strumento di indirizzo di breve termine.

- nel paragrafo 1.5 "Rapporti tra il PGTU e altri strumenti di piano", invece, si scrive che in linea generale il PGTU, quale strumento di pianificazione della mobilità nell'ambito del territorio comunale con valenza attuativa decennale, deve tenere conto di alcuni piani di settore che in seguito si elencano;

- anche il paragrafo 8.2 "Indirizzi operativi del P.G.T.U.", indica i criteri che costituiscono l'insieme degli indirizzi operativi strategici per la formazione del piano nel medio termine, individuando un orizzonte temporale di circa 10 anni, diverso dai 2-3 anni indicati al paragrafo 1.2;
- il successivo paragrafo 9.1. "Il progetto del P.G.T.U.", indica che il suo funzionamento non può che dipendere da una sua attuazione integrale, seppur effettuata per fasi successive, nell'orizzonte temporale programmatico di circa 10 anni, orizzonte che concorda con i paragrafi 1.5 e 8.2, ma è diverso da quanto previsto al paragrafo 1.2;
- il paragrafo 17.1. "Indirizzi di attuazione per fasi", precisa che, per rendere attuativa l'esecuzione del PGTU, sono definiti indirizzi di attuazione per fasi che individuano due periodi (discordanti rispetto ai sopra citati paragrafi 1.5 e 9.1) : una prima fase di attuazione del PGTU (nel corso del 1-2° anno dalla sua approvazione); una seconda fase di completamento del PGTU (nel corso del 3°- 4° anno dalla sua approvazione);
- lo stesso paragrafo, prevede che il PGTU proponga uno schema di attuazione degli interventi per fasi indicando: per il breve medio periodo - entro 2 anni - l'attuazione di tutti gli interventi previsti dal PGTU (da Tav. 2.2 a Tav.2.13); per il lungo periodo - entro 5 anni - l'attuazione della quota parte iniziale degli interventi infrastrutturali previsti dai progetti di soppressione dei passaggi a livello da parte di RFI (Tav. 14).

Nel documento denominato "Rapporto Ambientale" e nella relativa Sintesi non Tecnica:

- al paragrafo 1.1 "Finalità del documento" del RA, si scrive che il PGTU è predisposto con riferimento ad un orizzonte temporale di breve termine (2-3 anni) e si indica che la valutazione ambientale viene sviluppata considerando il suddetto; mentre al paragrafo 1.1 "Finalità del Documento" della Sintesi non Tecnica si legge che il P.G.T.U. è predisposto con riferimento ad un orizzonte temporale decennale e sarà aggiornato con cadenza almeno quinquennale, la valutazione ambientale sarà sviluppata considerando questo periodo;
- al paragrafo 2.4 "Considerazioni finali" del RA, si scrive che il PGTU, in linea con il PPR e le previsioni comunali, prevede nel medio-lungo periodo l'attuazione di una serie di interventi finalizzati al completamento di quelle tratte utili all'interconnessione delle piste ciclabili esistenti, così da creare una vera e propria rete di piste/percorsi ciclabili;

I refusi che riguardano la descrizione di altra tipologia di strumento di pianificazione si trovano nelle parti indicate di seguito:

- la relazione che illustra il PGTU riporta nell'intestazione di molte pagine il titolo "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Chivasso" ed il paragrafo 1.2. "Finalità e obiettivi del P.G.T.U." conclude riferendosi erroneamente il PUMS di Novara;
- il RA nell'indice riporta erroneamente come titolo del paragrafo 4.1. "Contenuti e articolazione del P.U.M.S."; nel paragrafo 1.1 "Finalità del documento" si scrive che il RA è redatto al fine di integrare il processo di redazione ed approvazione del piano della mobilità sostenibile, così come, nel paragrafo 6. "Matrici di valutazione dei potenziali impatti ambientali", si legge che viene sintetizzata la valutazione sugli impatti ambientali generabili dall'attuazione del Piano della Mobilità Sostenibile.
- la Sintesi non tecnica al paragrafo 2.2 "interventi del PGTU" in tema di "sosta" conclude scrivendo che in generale il criterio che il Piano della mobilità sostenibile vuole perseguire è quello di penalizzare la sosta delle auto via via che si procede dall'esterno del centro abitato verso le zone più interne della città.

Infine, i contenuti che confondono rispetto alla tipologia di interventi effettivamente prevista nel PGTU ed il loro onere economico si ritrovano:

- al paragrafo 1.2. "Finalità e obiettivi del P.G.T.U.", in cui si scrive che il PGTU non può prendere in esame opere infrastrutturali di un certo rilievo dimensionale ed economico, quale ad esempio la realizzazione di nuove arterie stradali e nel paragrafo 1.7 "Obiettivi del PGTU" in cui si evidenzia che lo scopo del "PUT" consiste nell'individuare tutte le opere concrete da attuare in breve tempo per separare il traffico di attraversamento da quello di accesso alle zone residenziali, per migliorare le connessioni metropolitane e regionali, per integrare i modi di trasporto e per moderare il traffico. In linea generale, in effetti, le proposte descritte nei documenti istruiti sono di natura regolamentare che non incidono sull'assetto infrastrutturale della rete di trasporto, ad esclusione dei progetti di messa in sicurezza della linea ferroviaria sul territorio comunale (interventi sui passaggi a livello), ma perseguono un uso più efficace ed efficiente del sistema trasportistico esistente;
- nei paragrafi 12.7 "Indirizzi per la redazione del piano della logistica urbana", 13.5.2 "La previsione di realizzazione di nuove aree di parcheggio", 14.3 "La mobilità ciclistica" e 17.1 "Indirizzi di attuazione per

fasi”, invece, si affrontano temi o ci si riferisce a interventi i cui tempi di attuazione differiscono rispetto a quelli propri di un PGTU, rendendo incerto l’oggetto della valutazione.

In sintesi, quanto sopra evidenzia la forte discrasia nella documentazione istruita per quanto attiene le tempistiche di esecuzione del PGTU, i refusi relativi ad altri strumenti di pianificazione e l’incertezza degli interventi effettivamente previsti.

Pertanto, si suggerisce di allinearsi alle indicazioni della normativa vigente per quanto riguarda:

- 1) lo strumento di pianificazione oggetto della valutazione: le Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (PUT), pubblicate sulla G.U. n. 146 del 24/06/1995, specificano che il PGTU costituisce il primo livello del processo di redazione del PUT, da intendersi quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato.
- 2) l’orizzonte temporale del PGTU: il D.lgs 30 aprile 1992 n. 285 "Nuovo codice della strada" all'art. 36, commi 4 e 5, prevede che il PUT sia aggiornato ogni due anni con la finalità di migliorare le condizioni di circolazione e la 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.
- 3) la portata economica degli interventi previsti: le succitate Direttive ministeriali, definiscono il PUT come uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo che deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo – mediante interventi di modesto onere economico - le criticità della circolazione.

OSSERVAZIONI PUNTUALI

I documenti analizzati, così come predisposti, non consentono un’adeguata valutazione delle iniziative previste poiché i tempi di attuazione non sono univocamente definiti. Ad ogni buon fine, si è dato comunque corso ad una valutazione del PGTU e della documentazione allegata.

Per quanto attiene gli aspetti di valutazione ambientale e la coerenza con la pianificazione/programmazione regionale occorre che il PGTU venga integrato, nella successiva fase di approvazione, da elaborati che sviluppino gli elementi meglio descritti nei paragrafi che seguono (1. Piano Generale del Traffico Urbano; 2. Relazione Ambientale; 3. Piano di Monitoraggio).

1. Piano Generale del Traffico Urbano

Le analisi condotte sulla coerenza esterna nel documento di RA, articolate correttamente e in modo esaustivo, hanno verificato la generale rispondenza degli obiettivi definiti dal PGTU alle indicazioni dei piani sovraordinati, tra i quali al paragrafo 2.2.3 “Il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti” (PRMT).

Tuttavia nel documento di Piano, al paragrafo 1.2 “Finalità e obiettivi del P.G.T.U.” l’unico piano regionale citato sembra essere il “Piano di Risanamento della Qualità dell’Aria – PrQA” adottato dalla Giunta regionale con DGR 12 novembre 2018 n. 4-7848 .

Nel segnalare che il “Piano Regionale della Qualità dell’Aria” è stato successivamente approvato dal Consiglio regionale, con DCR 25 marzo 2019, n. 364-6854, si suggerisce di integrare anche nel PGTU, tra gli strumenti di pianificazione sovraordinati, il PRMT approvato dal Consiglio regionale con DCR 16 gennaio 2018 n. 256-2458.

Nel PGTU, inoltre, al paragrafo introduttivo del capitolo 7 “Le criticità dell’attuale sistema dei trasporti” si spiega come l’analisi sulla pianificazione dei trasporti viene eseguita anche attraverso l’esame dell’attuale offerta di trasporto in termini di struttura della rete statale, di schema della circolazione vigente, di entità e dislocazione di soste e parcheggi, della rete dei trasporti pubblici, delle ZTL esistenti ecc. Nel paragrafo che introduce il capitolo 8 “La strategia della pianificazione” si sottolinea come gli obiettivi di Piano siano conseguibili solo attuando un “sistema integrato dei Trasporti”, così come al paragrafo 9.1 “Il progetto del PGTU” si scrive che la strategia di progetto non può che funzionare attraverso la ricerca della massima integrazione di tutte le componenti del traffico, da quella veicolare a quella pedonale.

Tali affermazioni sono coerenti con le indicazioni delle Direttive per la redazione adozione ed attuazione dei Piani Urbani di Traffico, pubblicate sulla G.U. n. 146 del 24/06/1995, in cui si specifica che il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) deve indicare sia la politica intermodale adottata, sia la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni, nonché il rispettivo regolamento viario, anche delle occupazioni di suolo

pubblico, sia il dimensionamento preliminare degli interventi previsti in eventuale proposizione alternativa, sia il loro programma generale di esecuzione.

Tuttavia, nel PGU non si tiene conto del tema del Trasporto Pubblico Collettivo e nel paragrafo introduttivo al capitolo 7 “le criticità dell’attuale sistema di trasporti urbani” si spiega che non viene eseguita l’analisi del TPL in quanto già oggetto di studio specifico da parte di altra società incaricata dall’amministrazione comunale, così come nel paragrafo 8.4.2 “Lo schema generale del sistema di trasporto collettivo”, si scrive che il piano non si occupa della pianificazione del TPL in quanto è già in corso uno specifico piano del TPL a cura di altro soggetto incaricato dall’Amministrazione comunale.

Si suggerisce, pertanto, di inserire tale analisi nella pianificazione dei trasporti al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi del PGU in un sistema dei trasporti pianificato in modo integrato ed implementare il paragrafo 13.7 “Azioni proposte dal PGU a favore del TPL” con le azioni previste nel citato piano del TPL della Città di Chivasso.

Inoltre, si forniscono di seguito alcune indicazioni utili ad implementare le strategie di intervento definite nel PGU:

- Sicurezza stradale

Relativamente agli interventi del Piano “4.3.1 ZTL/ZTM ed estensione del C.U.”, che fanno riferimento all’obiettivo di “recupero della qualità ambientale e di miglioramento delle condizioni di sicurezza”, si segnala che per gli approfondimenti in tema di sicurezza e di riqualificazione degli assi viari si può fare riferimento alle “Linee guida per la sicurezza stradale” del 2009 e alle “Linee guida zone 30” del 2007 redatte dalla Regione Piemonte.

- Mobilità ciclabile

Il PGU prevede nel medio-lungo periodo l’attuazione di una serie di interventi finalizzati al completamento di quelle tratte utili alla interconnessione delle piste ciclabili esistenti così da creare una vera e propria rete di piste/percorsi ciclabili, come richiesto dalla Direttiva del Piano Territoriale Regionale (PTR) richiamata nell’analisi di coerenza esterna del RA. In essa si dispone che la mobilità ciclabile sia favorita attraverso la definizione di una rete di percorsi ad essa dedicati caratterizzati da continuità sul territorio urbano e periurbano.

Per la realizzazione degli interventi sulla rete ciclabile si richiede di fare riferimento sia alle norme di superamento delle barriere architettoniche, sia alla DGR 26 maggio 1997 n. 85-19500 che detta le “Norme tecniche per la progettazione, realizzazione e segnalazione di piste e percorsi in sede urbana ed extraurbana”.

Si evidenzia, inoltre, che al fine di promuovere efficacemente la diffusione della mobilità ciclabile è necessario sviluppare il tema del parcheggio e della sicura custodia delle biciclette, in quanto uno dei fattori di maggior disincentivo all’uso della bicicletta in ambito urbano è da imputare al furto delle biciclette stesse. A tal proposito si segnala la pubblicazione “Linee guida ciclo-posteggi” della Regione Piemonte, realizzata in collaborazione con AMP e FIAB, consultabile all’indirizzo di seguito riportato:

www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2018-10/linee_guida_ciclopsteggi.pdf

Data la presenza sul territorio delle linee ferroviarie che di fatto dividono l’abitato, si evidenzia l’importanza di prevedere percorsi per ricucire gli spazi abitati e permettere un facile attraversamento delle aree edificate verso i comuni vicini.

Per quanto riguarda, infatti, la visione dei percorsi ciclabili previsti, specificata nella Tav. 2.13, “Piano dei Percorsi ciclabili”, si evidenzia che il PGU non esprime valutazioni in merito al collegamento fra la rete esistente a monte della ferrovia e quella a valle, non valuta le possibilità generate dalla realizzazione dei sottopassi e cavalcavia ciclo-pedonabili previsti lungo la ferrovia TO-MI, quale possibile luogo di attraversamento della linea ferrata. Nel caso di cavalcavia interessati sia dal transito degli automezzi, sia dalle biciclette, quali i cavalcavia esistenti o quelli in progetto, sotto l’aspetto ciclabile, non mostra le soluzioni da adottare per garantire le condizioni di sicurezza della circolazione.

Risulta, pertanto, necessario integrare il PGU considerando gli aspetti di continuità della rete ciclabile, anche in relazione alle risorse economiche programmate per interventi di interesse sovra-comunale quali il piano di soppressione dei passaggi a livello e la Ciclovía Vento, della quale si rileva l’assenza nella documentazione pubblicata.

- *Integrazione tra mobilità ciclabile sistematica e turistica*

Come correttamente sottolineato, uno degli obiettivi del piano risulta essere quello della valorizzazione del territorio, insieme allo sviluppo del turismo, che prevede, tra le azioni, di favorire la mobilità ciclabile attraverso la definizione di una rete di percorsi ad essa dedicati caratterizzati da continuità. Tuttavia, si denota la mancanza di un'analisi volta all'integrazione tra la mobilità ciclabile sistematica e la mobilità ciclabile più propriamente turistica. Quest'ultima, nello specifico caso della città di Chivasso è caratterizzata dalla presenza del principale asse strategico per la programmazione ciclabile regionale, ovvero la ciclovia turistica Vento (Protocollo di Intesa fra le Regioni e il MIT in data 19/04/2019, espresso ai sensi del DM 519/2018) che, collegando Venezia a Torino, proprio a Chivasso si sovrappone per un tratto con un altro progetto strategico, la Ciclostrada del Canale Cavour, che dalla città di Chivasso va verso Milano.

Al fine di sviluppare la tematica di integrazione tra la rete di mobilità ciclabile sistematica in ambito urbano e le linee di programmazione regionale in materia di ciclabilità, si rimanda alla DGR 16 maggio 2019 n. 83-8992, in cui la Regione ha individuato una rete ciclabile di interesse regionale definendo i percorsi cicloturistici ritenuti prioritari, tra cui i sovra citati "Vento" e "Canale Cavour".

- *Turismo*

Gli aspetti descritti nella documentazione inviata sono coerenti con la programmazione delle politiche di settore che competono alla Direzione Cultura, Turismo e Commercio.

Si auspica, per l'efficacia della programmazione, anche in previsione di un incremento turistico dovuto alle nuove progettualità, di considerare il potenziamento del nodo di interscambio ferroviario/bus/auto verso Torino e verso Milano, essendo questi i maggiori bacini di utenza turistica sia di prossimità, sia nazionale/internazionale.

Sarebbe anche utile prevedere un incremento delle presenze turistiche sul territorio che comporterà di conseguenza un aggravio del traffico e, pertanto, andrà considerato nelle analisi di piano e gestito di conseguenza.

2. Relazione Ambientale

La relazione ambientale può costituire un allegato PGTU e il naturale completamento del documento, 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.

Il RA del PGTU presentato dalla Città di Chivasso riporta valutazioni esaustive sulle principali tematiche di carattere ambientale in relazione agli interventi di Piano, propone alcune misure di mitigazione e un set di indicatori per il Piano di monitoraggio.

Si riportano di seguito alcuni suggerimenti e raccomandazioni utili a completare la Relazione ambientale.

- *Agricoltura e uso del suolo*

Per quanto riguarda l'uso del suolo i dati di riferimento sono consultabili e scaricabili dal sito web della Regione Piemonte alle pagine di seguito riportate:

<https://www.regione.piemonte.it/web/temi/agricoltura/agroambiente-meteo-suoli/carta-dei-suoli-1250000>

e

<https://www.regione.piemonte.it/web/temi/agricoltura/agroambiente-meteo-suoli/sistema-informativo-bonifica-irrigazione-sibi>

dalle quali si evince che:

1) il territorio di Chivasso è coperto dalla "Carta della capacità d'uso dei suoli del Piemonte" alla scala di semi-dettaglio 1:50.000, adottata con DGR 30 novembre 2010 n. 75-1148 (IPLA-Regione Piemonte, 2010) che evidenzia una preponderanza di terreni in classe Classe II (41,7% circa del territorio) e III (40,4% circa del territorio), cui si affiancano limitate superfici in Classe I (6,9% circa del territorio nella parte sud), IV (3,9% circa del territorio), V (4,7% circa del territorio) e VII (2,4% circa del territorio).

2) il territorio comunale risulta per la maggior parte incluso nel Comprensorio *Canavese* gestito dal Consorzio *Comprensorio Irriguo del Canavese*, con una piccola parte inclusa nel Comprensorio *Valli di Lanzo* gestito dal *Consorzio di Secondo Grado delle Valli di Lanzo*. Parte del territorio è caratterizzata da superfici agricole irrigue consortili e infrastrutture irrigue consortili a scorrimento, come definite dalla L.R. 21/1999 e dalla L.R. 1/2019 (al riguardo si precisa che ai sensi dell'articolo 110 comma 2 lett. m), comma

10 lett. a) e comma 11 lett. a) della L.R. 1/2019, nelle more dell'approvazione dei regolamenti attuativi e programmi regionali sugli interventi, rimarrà in vigore la L.R. 21/1999).

Per quanto riguarda le principali criticità in tema di consumo di suolo, esse sono da ricondursi al potenziale consumo derivante dal piano della logistica urbana citato nella documentazione di Piano, dalla realizzazione di nuove aree di parcheggio e dalla ricucitura della rete di piste/percorsi ciclabili. Non essendo ben definiti gli interventi del PGTU, su tali temi è possibile esprimere solo considerazioni e attenzioni di ordine generale.

Per queste attività, in particolare le prime due, il conflitto con le esigenze del comparto agricolo e di tutela dei suoli agricoli e naturali, si manifesta soprattutto con le interferenze su terreni che ricadono nelle prime tre classi di capacità d'uso (si ricorda che, ai sensi dell'art. 26 del PTR, la tutela deve essere estesa anche ai territori in III Classe poiché i territori in I Classe costituiscono meno del 10% del territorio comunale), che rappresentano circa il 90% della superficie del comune di Chivasso. Il Piano dovrà, pertanto, porsi l'obiettivo della tutela di questi terreni ed effettuare una ricognizione delle aree dismesse, o in fase di dismissione, presenti sul territorio per individuare le aree alternative su cui far atterrare tali previsioni. In sintesi si individueranno:

- aree idonee e già urbanizzate su cui far ricadere le previsioni di Piano;
- aree su cui far atterrare le eventuali compensazioni ambientali, coerentemente con i servizi ecosistemici perduti.

Inoltre, per limitare il sovradimensionamento delle aree destinate alla logistica e il conseguente consumo di suolo, il Piano dovrà inserire tra i propri obiettivi un coordinamento tra i poli urbani già esistenti o previsti sul territorio comunale e nei territori limitrofi, operando così un'ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse territoriali. A questo proposito, si sottolinea come sia di fondamentale importanza conoscere le modalità e le tempistiche con cui le merci sono movimentate e come la carenza di informazioni in tal senso mini fortemente le capacità di proporre e di gestire le strategie della logistica.

Si ricorda, infine, che buona norma prevedere che le opere compensative siano realizzate, per quanto possibile, contestualmente all'esecuzione della trasformazione urbanistica, così da ridurre l'intervallo di tempo che intercorre tra la perdita di valori ambientali, ecologici e paesaggistici e la loro rigenerazione.

La Relazione ambientale dovrà analizzare i possibili scenari evidenziando gli impatti sulla componente suolo (con particolare riferimento ai suoli ad elevata capacità d'uso) e sul comparto agricolo. Dovranno inoltre essere chiaramente indicate le linee di azione che il Piano intende sviluppare per contrastare tali impatti, in particolare il consumo di suolo (ad esempio incentivando il riutilizzo di aree già degradate o sottoutilizzate), proponendo adeguate misure di mitigazione e di compensazione.

Infine, poiché nel Comune sono presenti aree caratterizzate da superfici agricole irrigue consortili e infrastrutture irrigue consortili a scorrimento, tutte le previsioni dovranno essere verificate con il Consorzio *Comprensorio Irriguo del Canavese* ed il *Consorzio di Secondo Grado delle Valli di Lanzo*, ciascuno per l'area di competenza.

- *Inquinamento acustico*

In merito alla riduzione dell'inquinamento acustico, nel documento si indica che è stata effettuata una Mappatura Acustica e una Mappatura Strategica del Territorio precisando che è stato mappato 1/5 del territorio. In relazione agli aspetti legati all'inquinamento da rumore, si evidenzia la necessità che il Piano Generale del Traffico Urbano sia coordinato con il Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore e con il Piano d'Azione del traffico stradale, obbligatori ai sensi dell'art. 10 L. 447/95 e D.M. 29/11/00 e del D.Lgs. 194/05, al fine di pianificare gli interventi e le azioni sulla mobilità necessari al contenimento dei livelli sonori e alla riduzione della popolazione esposta.

- *Energia*

Relativamente alla componente analizzata nel paragrafo 5.1.4. "Energia" del RA, sarebbe opportuno sviluppare azioni con effetti positivi e mitigativi che perseguano i seguenti obiettivi:

- messa in atto delle necessarie misure di contenimento delle fonti di inquinamento luminoso, con l'obiettivo di garantire la qualità dell'ambiente urbano in termini di illuminamento, distribuzione e uniformità delle luminanze e fedele restituzione cromatica degli oggetti illuminati;
- utilizzo di corpi illuminanti che limitino l'irraggiamento diretto verso la volta celeste;

- massimizzazione del risparmio energetico attraverso l'utilizzo di tecnologia a LED o lampade al sodio ad alta pressione, soluzioni che consentono una migliore regolazione dei flussi luminosi e un maggiore sfruttamento dell'intensità luminosa.

- Rifiuti

Si ritiene opportuna una valutazione preventiva degli impatti ambientali derivanti dalle attività di cantierizzazione delle opere infrastrutturali eventualmente previste dal PGU e che si renderanno necessarie e, in particolare, della gestione dei rifiuti prodotti in fase di realizzazione.

Il Piano deve essere integrato con appositi approfondimenti riguardanti le indicazioni e una prima stima in merito alla gestione delle terre e rocce da scavo, dei rifiuti e dei residui, risultanti dalle operazioni di allestimento delle opere eventualmente previste. Tali approfondimenti dovranno indicativamente contenere:

- una stima quantitativa delle terre e rocce da scavo, dei rifiuti e dei residui prodotti nonché di rifiuti e residui eventualmente riutilizzabili direttamente nell'allestimento delle opere previste, nonché la stima dei quantitativi rispettivamente destinati al recupero ed allo smaltimento, presso idonei impianti terzi;
- una prima caratterizzazione delle varie tipologie di terre e rocce da scavo, dei rifiuti e dei residui, di cui al punto precedente;
- criteri propedeutici ad individuare e delimitare i siti di deposito, nonché le modalità di allestimento e gestione dei medesimi, nel rispetto degli adempimenti previsti in merito dal D.Lgs 152/06 e s.m.i.

- Mitigazione e compensazione

In analogia ad altri temi, non essendo ben definiti gli interventi del PGU, si forniscono di seguito alcune indicazioni generali utili a implementare le opere di mitigazione declinate nel capitolo 8 del documento denominato "Rapporto Ambientale".

Il RA definisce l'obiettivo specifico che prevede il "Piano dei parcheggi e della sosta per attestare i veicoli fuori dal centro" e al paragrafo 4.3.5 "Sosta" è definita la realizzazione di nuovi parcheggi.

Verificato che nel capitolo 6 "Matrici di valutazione dei potenziali impatti ambientali" non sono state ravvisate particolari criticità e, pertanto, non sono stati individuati interventi mitigativi, per le nuove aree a parcheggio si evidenzia che sarebbe anzi opportuno prevedere, per le nuove superfici scoperte pavimentate in piena terra, indicazioni atte al contenimento della percentuale di superficie impermeabilizzata, favorendo l'utilizzo di pavimentazioni concepite con materiali permeabili o sistemi massimamente drenanti (marmette autobloccanti forate, etc.), che permettano il grado di inerbimento parziale più elevato possibile.

In merito, si potrà far riferimento al documento "Orientamenti in materia di buone pratiche per limitare, mitigare e compensare l'impermeabilizzazione del suolo" reperibile alla seguente pagina web: "http://ec.europa.eu/environment/soil/pdf/guidelines/pub/soil_it.pdf".

Per eventuali aree di sosta previste in aree produttive, le pavimentazioni filtranti dovranno essere utilizzate unicamente nelle aree non adibite a parcheggi per mezzi pesanti o a piazzali dedicati alle attività lavorative e alle operazioni di carico e scarico, prevedendo sistemi di prevenzione e controllo di possibili sversamenti.

Oltre a contenere l'impermeabilizzazione del suolo prodotta dalle nuove aree a parcheggio, un'ulteriore indicazione è quella di mettere a punto scelte progettuali di dettaglio, attente alle soluzioni planimetriche, alla disposizione dei singoli posti auto, all'utilizzo della vegetazione quale elemento di mitigazione e raccordo visivo e alla corretta introduzione di eventuali elementi di arredo urbano, anche per ridurre le criticità paesaggistiche (vd. analisi di coerenza esterna con il PPR) e per contribuire all'obiettivo di recupero della qualità ambientale, indicato nel RA.

Per gli interventi a verde si dovrà specificare che, al fine di limitare l'espansione delle specie vegetali alloctone invasive, nella progettazione e nella realizzazione degli interventi sia rispettato quanto previsto dalla DGR 12 giugno 2017 n. 33-5174, che ha aggiornato gli elenchi delle specie vegetali esotiche invasive del Piemonte (Black List), che determinano o che possono determinare particolari criticità sul territorio e per le quali è necessaria l'applicazione di misure di prevenzione/gestione/lotta e contenimento.

Per quanto concerne gli interventi relativi al paragrafo 4.3.6 "Passaggi a livello", si prende atto del fatto che RFI abbia elaborato una serie di progetti di messa in sicurezza della Linea Ferroviaria sul territorio comunale di Chivasso, con creazione di nuovi cavalcavia-ferrovia e nuovi tratti stradali e la contestuale chiusura progressiva dei passaggi a livello a raso. Tali interventi, da realizzarsi in un'ottica di riduzione dei conflitti e separazione dei flussi trasportistici, potranno generare potenziali impatti che dovranno necessariamente essere superati o quanto meno mitigati/compensati. Nella fattispecie potrebbero insorgere impatti da

consumo di suolo, sulle componenti paesaggio, biodiversità e salute umana e, pertanto, si auspicano ulteriori valutazioni ambientali e approfondimenti da parte di Ferrovie dello Stato così come enunciato al cap.8 del RA.

A titolo collaborativo si ricorda che tali tipologie di opere dovranno essere sottoposte alle procedure di Valutazione d'Impatto Ambientale qualora rientranti nelle categorie progettuali riferite alle infrastrutture stradali così come disposto negli allegati III e IV alla Parte Seconda del D.lgs. 152/2006, da ultimo modificati dal D.lgs. 104/2017. Espletano le suddette procedure anche le categorie di opere afferenti alla realizzazione di parcheggi di uso pubblico con capacità superiori ai 500 posti auto.

3. Piano di monitoraggio

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

Nell'ottica di completare e affinare il quadro degli indicatori in esso individuati, si suggerisce di renderli coerenti con quelli più pertinenti riportati nel Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti.

Inoltre, il PGTU in questa fase non individua in modo chiaro gli interventi che intende attuare, ma nel caso essi vengano precisati in una fase successiva, anche se, a norma di legge, saranno di lieve entità, occorrerà monitorare univocamente il consumo e l'impermeabilizzazione del suolo dovuto alla realizzazione di nuove infrastrutture logistiche, all'ampliamento di quelle esistenti, alla realizzazione di nuove aree di parcheggio e alla ricucitura della rete di piste/percorsi ciclabili, il Piano di monitoraggio dovrà, quindi, utilizzare indicatori relativi al consumo di suolo utilizzati sia dal PTR, sia dal PRMT, ponendo particolare attenzione alle prime tre classi di capacità d'uso.

Si sottolinea, infine, l'importanza di utilizzare anche dati comuni e condivisibili tra Enti, come quelle regionali, affinché sia possibile effettuare analisi comparative. Per quanto possibile, la Regione è disponibile a rendere fruibili i dati di livello comunale presenti nelle proprie banche dati ed a condividere lo strumento di Smart Data Platform regionale affinché il Comune possa alimentarla con i dati in proprio possesso e completare il quadro di dettaglio comunale.

CONCLUSIONI

La Regione Piemonte, istruita la documentazione disponibile e considerati i pareri espressi da Arpa Piemonte e dalle Direzioni regionali interessate, ritiene di escludere il PGTU della Città di Chivasso dalla procedura di VAS, poiché non paiono sussistere criticità tali da rendere necessaria la sua attivazione.

Tuttavia nelle successive fasi di elaborazione del PGTU, dovranno essere recepite le indicazioni e le osservazioni riportate nella presente relazione. In particolare, per quanto attiene gli aspetti di valutazione ambientale e la coerenza con la pianificazione/programmazione regionale occorre che il PGTU venga integrato, nella successiva fase di approvazione, da elaborati che sviluppino gli elementi meglio descritti nei paragrafi del presente parere (1. Piano Generale del Traffico Urbano; 2. Relazione Ambientale; 3. Piano di Monitoraggio).

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

Si ricorda, inoltre, che il provvedimento conclusivo 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.