

Codice A1605B

D.D. 11 settembre 2024, n. 696

**Fase di valutazione della procedura di VAS di competenza regionale relativa alla proposta di Piano regionale di qualità dell'aria (PRQA), adottata con DGR n. 3-32 del 15 luglio 2024. Espressione del parere motivato di cui all'articolo 15, comma 1, del d.lgs. 152/2006.**



**ATTO DD 696/A1605B/2024**

**DEL 11/09/2024**

**DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE**

**A1600A - AMBIENTE, ENERGIA E TERRITORIO**

**A1605B - Valutazioni ambientali e procedure integrate**

**OGGETTO:** Fase di valutazione della procedura di VAS di competenza regionale relativa alla proposta di Piano regionale di qualità dell'aria (PRQA), adottata con DGR n. 3-32 del 15 luglio 2024. Espressione del parere motivato di cui all'articolo 15, comma 1, del d.lgs. 152/2006.

Premesso che:

il d.lgs. 152/2006 nella Parte seconda recepisce la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, ed in particolare:

- all'articolo 6, comma 1, specifica che la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) riguarda piani e programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale;
- all'articolo 6, comma 2 lettera a, specifica che la VAS viene effettuata per tutti i piani e i programmi che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente;
- all'articolo 6, comma 2 lettera b, specifica che la VAS viene effettuata per tutti i piani e i programmi per i quali si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del DPR 8 settembre 1997, n. 357;
- all'articolo 7, specifica che sono di competenza regionale le procedure di VAS di piani la cui approvazione compete alle regioni;
- agli articoli 11, 13, 14 e 15, definisce le differenti fasi delle procedure di VAS;
- all'articolo 15, in particolare, sancisce che l'autorità competente, in collaborazione con l'autorità procedente, svolge le attività tecnico-istruttorie, acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati, ed esprime il proprio parere motivato (comma 1); inoltre sancisce che l'autorità procedente, in collaborazione con l'autorità competente, provvede, prima della presentazione del piano o programma per l'approvazione e tenendo conto delle risultanze del parere motivato di cui al comma 1, alle opportune revisioni del piano o programma (comma 2);

l'articolo 5 della l.r. 13/2023 "Nuove disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica,

valutazione di impatto ambientale e autorizzazione ambientale integrata”, prevede l’istituzione dell’Organo tecnico dell’autorità competente, individuandone, in particolare, i compiti generali e specificandone quelli propri dell’Organo tecnico dell’autorità regionale;  
la DGR n. 14 – 88374 del 29 marzo 2024 disciplina l’Organo tecnico regionale (OTR).

Premesso, inoltre, che:

la proposta di Piano regionale di qualità dell’aria (PRQA), è stata adottata con DGR n. 3-32 del 15 luglio 2024;

il Piano regionale di qualità dell’aria (PRQA), sulla base di quanto previsto dall’articolo 6, comma 2, del d.lgs. 152/2006, rientra tra i piani e programmi che devono essere assoggettati a VAS;

la Regione Piemonte è autorità competente per la VAS ai sensi dell’articolo 3 comma 2 della l.r. 13/2023 e le relative valutazioni istruttorie, ai sensi dell’art. 5 comma 1 della citata legge, sono effettuate dall’Organo tecnico regionale;

il Piano è assoggettato anche a Valutazione di incidenza, ai sensi dell’art. 5 del DPR 8 settembre 1997, n.357 “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”; la Valutazione di incidenza, secondo quanto disposto dall’art.10, comma 3 del d.lgs. 152/2006, viene effettuata nell’ambito del procedimento di VAS.

Dato atto che:

il Settore regionale Emissioni e rischi ambientali, con nota prot. n. 127293 del 16/07/2024, ha comunicato l’avvio della fase di valutazione della procedura di VAS del Piano a far data dalla pubblicazione dell’avviso pubblico, rendendo disponibile la documentazione adottata con DGR. n. 3-32 del 15 luglio 2024;

la DGR 29 marzo 2024, n. 14-8374 sopra citata indica che per le procedure di VAS per le quali la Regione Piemonte è autorità competente, il parere motivato, di cui all’articolo 15 del d.lgs 152/2006, avviene con provvedimento del Nucleo Centrale dell’Organo tecnico regionale incardinato, sempre ai sensi di tale DGR, nel settore regionale Valutazioni ambientali e procedure integrate della Direzione Ambiente, Energia e Territorio;

il Nucleo Centrale dell’Organo Tecnico Regionale, sulla base delle indicazioni dell’art. 5 della l.r. 13/2023, verificate la natura e le caratteristiche della proposta di Piano, con nota prot. n. 127516 del 16 luglio 2024, ha individuato l’Organo tecnico regionale per la fase di valutazione, costituito dalle seguenti Direzioni regionali interessate all’istruttoria: Ambiente, Energia e Territorio (Settori Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali, Tutela e uso sostenibile delle acque, Pianificazione regionale per il governo del territorio, Foreste, Sviluppo della Montagna, Servizi ambientali, Sistema informativo territoriale e ambientale, Monitoraggio, valutazione, controlli e comunicazione, Coordinamento iniziative programmatiche, normative e regolamentari, semplificazione e rafforzamento amministrativo Urbanistica Piemonte orientale, Urbanistica Piemonte occidentale, Sviluppo energetico Sostenibile), Agricoltura e Cibo, Competitività del sistema regionale, Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica, Cultura e Commercio, Sanità, Coordinamento politiche e fondi europei turismo e sport, nonché ARPA Piemonte in qualità di supporto tecnico-scientifico ai sensi dell’art. 6 della l.r. 13/2023.

L’Autorità Competente per la Valutazione di incidenza, ai sensi dell’art. 44 della l.r. 19/2009, è la Regione Piemonte attraverso la struttura Direzione Regionale Ambiente, Energia e Territorio -

Settore Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali;

il Settore Valutazioni ambientali e procedure integrate, ha provveduto:

- a pubblicare in data 16 luglio 2024, sul sito istituzionale della Regione Piemonte, ai sensi dell'art. 13 comma 5-bis del d.lgs. 152/2006, la documentazione tecnica e l'avviso al pubblico contenente quanto richiesto dall'art. 14 comma 1 del d.lgs. 152/2006, ai fini della consultazione del pubblico che si è conclusa 45 giorni dopo come previsto dal comma 2 dell'art. 14 del d.lgs. 152/2006, ossia il 30 agosto 2024;
- a coordinare i lavori istruttori dell'Organo tecnico regionale, convocando le riunioni di Organo tecnico regionale in data 19 luglio 2024 e 04 settembre 2024, armonizzando i contributi espressi nell'ambito dell'istruttoria anche alla luce delle osservazioni pervenute durante la fase di consultazione pubblica;
- ad interloquire per chiarimenti su aspetti della proposta di Piano con il Settore Emissioni e rischi ambientali, direttamente o per tramite delle singole strutture interessate su specifiche tematiche;
- ad elaborare, sulla base delle valutazioni espresse nei contributi tecnici dei vari componenti dell'Organo tecnico regionale e delle osservazioni pervenute, la relazione istruttoria dell'Organo tecnico regionale di cui all'Allegato A alla presente determinazione.

Ritenuto pertanto di esprimere, in qualità di autorità competente, il parere motivato di cui all'articolo 15, comma 1, del d.lgs. 152/2006, nell'ambito della fase di valutazione della procedura di VAS della proposta di Piano regionale di qualità dell'aria (PRQA) adottato con DGR n. 3-32 del 15 luglio 2024, con i contenuti della "Relazione istruttoria dell'Organo tecnico regionale" di cui all'Allegato A.

dato atto inoltre che:

nel PIAO è confluito il Piano Triennale di prevenzione della Corruzione e della Trasparenza;

il presente atto non comporta oneri finanziari a carico del bilancio regionale.

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

#### IL DIRIGENTE

Richiamati i seguenti riferimenti normativi:

- Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001;
- Direttiva Europea 2008/50/CE del 21 maggio 2008;
- D.L. 12 settembre 2023, n. 121;
- d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152;
- d.lgs. 13 agosto 2010, n. 155;
- l.r. 13 del 19 luglio 2023;
- l.r. 43 del 07 aprile 2000;
- art. 16 della l.r. 28 luglio 2008, n. 23;
- DCR 25 marzo 2019, n. 364-6854;
- DGR 29 marzo 2024, n. 14-8374;

- DGR 10 giugno 2024, n. 1-8776;
- DGR. 15 luglio 2024 n. 3-32;

*determina*

di prendere atto delle valutazioni istruttorie effettuate dall'Organo tecnico regionale e di esprimere, in qualità di Autorità Competente, il parere motivato di cui all'articolo 15, comma 1, del d.lgs. 152/2006, nell'ambito della fase di valutazione della procedura di VAS della proposta di Piano regionale di qualità dell'aria (PRQA), adottato con DGR. n. 3-32 del 15 luglio 2024, con i contenuti della "Relazione istruttoria dell'Organo tecnico regionale" di cui all'Allegato A quale parte integrante e sostanziale al presente provvedimento;

di dare evidenza che il Settore Emissioni e Rischi ambientali, provveda alle opportune revisioni del piano, in collaborazione con l'autorità competente per la VAS, tenendo conto degli esiti delle consultazioni e delle osservazioni contenute nella Relazione istruttoria dell'Organo tecnico regionale, ai sensi dell'art. 15, comma 2 del d.lgs. 152/2006;

di trasmettere il presente provvedimento al Settore Emissioni e rischi ambientali e all'Assessore con delega all'Ambiente;

di dare atto che la presente determinazione non comporta oneri per il bilancio regionale.

Avverso alla presente determinazione è ammesso, da parte dei soggetti legittimati, proposizione di ricorso giurisdizionale avanti il Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte entro il termine di sessanta giorni dalla data di ricevimento del presente atto o della piena conoscenza, ovvero Ricorso Straordinario al Capo dello Stato entro centoventi giorni dalla data di cui sopra.

La presente determina sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte, ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della l.r. 22/2010, nonché sul sito istituzionale dell'Ente, nella sezione Amministrazione trasparente, ai sensi dell'articolo 40 del d.lgs. 33/2013.

IL DIRIGENTE (A1605B - Valutazioni ambientali e procedure integrate)

Firmato digitalmente da Salvatore Scifo

Allegato

**Allegato A**

**Valutazione Ambientale Strategica della proposta di  
Piano regionale di qualità dell'aria (PRQA)**

**adottata con DGR n. 3-32 del 15 luglio 2024**

**Relazione istruttoria dell'Organo tecnico regionale**  
**(d.lgs. 152/2006 – l.r. 13/2023 – DGR n. 14-8374 del 29 marzo 2024)**

## Indice generale

Premessa.....	3
1 Finalità della proposta di Piano.....	4
2 Processo di VAS e partecipazione.....	5
2.1 Fase di scoping.....	5
2.2 Fase di valutazione e consultazione.....	6
2.3 Osservazioni pervenute in fase di consultazione.....	8
3 Indicazioni procedurali per le fasi successive.....	20
3.1 Dichiarazione di sintesi.....	20
4 Analisi e valutazioni sui contenuti del Piano.....	20
4.1 Misure e Azioni.....	22
4.1.1 Ambito “Mobilità e aree urbane” (Mob).....	22
4.1.2 Ambito “Energia e biomasse” (Enb).....	34
4.1.3 Ambito “Attività produttive” (Ind).....	36
4.1.4 Ambito “Agricoltura e zootecnia” (Agr).....	36
4.2 Contributo della programmazione dei fondi strutturali 21-27 al PRQA.....	43
4.3 Obiettivi di sostenibilità, obiettivi specifici e obiettivi trasversali del Piano.....	43
4.4 Norme di attuazione.....	43
4.5 Ulteriori osservazioni.....	45
5 Analisi e valutazioni in relazione ai temi ambientali, paesaggistici e territoriali.....	46
5.1 Tutela delle acque.....	46
5.2 Aspetti urbanistici.....	46
5.3 Agricoltura.....	46
5.4 Rifiuti.....	47
5.5 Foreste.....	47
5.6 Energia.....	48
5.7 Attività estrattive.....	49
5.8 Trasporti.....	49
5.9 Partecipazione.....	50
6 Analisi delle alternative.....	50
7 Analisi di coerenza e del contesto pianificatorio e programmatico.....	51
8 Misure di mitigazione e compensazione ambientale.....	52
9 Piano di Monitoraggio.....	52
10 Valutazione di incidenza.....	54
Conclusioni.....	54

## **Premessa**

La presente relazione costituisce l'esito dell'istruttoria svolta dall'Organo tecnico regionale (OTR), ai fini dell'espressione del parere motivato, di cui all'art. 15, comma 1 del d.lgs. 152/2006, da parte della Regione, relativo alla fase di valutazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) della proposta di aggiornamento del Piano regionale di qualità dell'aria (PRQA), adottata con DGR n. 3-32 del 15 luglio 2024.

La proposta di Piano in oggetto è sottoposta a procedura di VAS, ai sensi dell'art. 6, comma 2, del d.lgs. 152/2006, secondo le modalità operative previste dalla DGR 29 marzo 2024, n. 14-8374 *“Legge regionale 13/2023, articolo 5, comma 4. Approvazione della composizione dell'Organo tecnico regionale, di cui all'articolo 5, comma 1, della medesima legge regionale, e dell'organizzazione e delle modalità operative per l'espletamento delle procedure di competenza regionale nei procedimenti per la valutazione ambientale strategica (VAS) e per la valutazione d'impatto ambientale (VIA). Revoca della DGR n. 21 - 27037 del 12 aprile 1999, della DGR n. 12-8931 del 9 giugno 2008 e della DGR n. 26-7197 del 12 luglio 2023”*.

Il Piano è assoggettato anche a Valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5 del d.p.r. 8 settembre 1997 n. 357 *“Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”*; la Valutazione di incidenza, secondo quanto disposto dall'art. 10, c. 3 del d.lgs. 152/2006, è effettuata nell'ambito del procedimento di VAS.

La Regione è autorità competente per la VAS e svolge il proprio compito secondo quanto previsto dalla citata DGR 29 marzo 2024, n. 14-8374. Ad essa spetta il compito di esprimere il previsto parere motivato, ai sensi dell'art. 15, comma 1 del d.lgs. 152/2006. L'istruttoria è svolta tramite il proprio OTR, istituito ai sensi dell'art. 5 della l.r. 13/2023, e costituito, per il Piano in oggetto, dalle Direzioni regionali Ambiente, Energia e Territorio, Agricoltura e Cibo, Competitività del sistema regionale, Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica, Cultura e Commercio, Sanità, Coordinamento politiche e fondi europei turismo e sport nonché ARPA Piemonte in qualità di supporto tecnico-scientifico ai sensi dell'art. 6 della l.r. 13/2023. Per la Direzione Ambiente, Energia e Territorio partecipano i Settori: Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali, Tutela e uso sostenibile delle acque, Pianificazione regionale per il governo del territorio, Foreste, Sviluppo della Montagna, Servizi ambientali, Sistema informativo territoriale e ambientale, Monitoraggio, valutazione, controlli e comunicazione, Coordinamento iniziative programmatiche, normative e regolamentari, semplificazione e rafforzamento amministrativo, Urbanistica Piemonte orientale, Urbanistica Piemonte occidentale e Sviluppo energetico Sostenibile.

Il Piano è stato predisposto dal Settore Emissioni e rischi ambientali della Direzione Ambiente, Energia e Territorio, ossia il settore competente per materia.

La succitata DGR 29 marzo 2024, n. 14-8374 indica che, per le procedure di VAS per le quali Regione Piemonte è autorità competente, l'espressione regionale avviene con provvedimento del Nucleo Centrale dell'Organo tecnico regionale, incardinato nel Settore Valutazioni ambientali e procedure integrate della Direzione Ambiente, Energia e Territorio.

Il Settore Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali ha partecipato ai lavori dell'Organo tecnico regionale, in qualità di autorità competente per la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 44 della l.r. 19/2009.

Le indicazioni e raccomandazioni riportate nel presente documento, in esito all'istruttoria tecnica svolta e tenuto conto delle osservazioni pervenute da parte dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico, sono finalizzate ad orientare e supportare le successive fasi di attuazione del Piano.

## **1 Finalità della proposta di Piano**

L'aggiornamento del Piano regionale di qualità dell'aria (PRQA) consegue, principalmente, al decreto legge 12 settembre 2023, n. 121 "Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale", convertito con modificazioni dalla legge n. 155 del 6 novembre 2023, al fine di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 nella causa C-644/18 e del 12 maggio 2022 nella causa C-573/19.

L'art. 1 del DL 121/2023 dispone, infatti, che le Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna provvedano, entro 12 mesi dall'entrata in vigore del decreto stesso, ad aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria, modificando ove necessario i relativi provvedimenti attuativi, alla luce dei risultati prodotti dalle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti.

L'aggiornamento tiene conto dei significativi cambiamenti del contesto di riferimento che sono avvenuti a partire dal 2019, anno in cui è stato approvato l'ultimo Piano regionale di qualità dell'aria. In particolare, prende in considerazione le iniziative economiche e regolamentari assunte dalla Regione, oltre all'approvazione ed emanazione di nuovi piani e strategie comunitarie, statali e regionali.

Gli obiettivi del piano sono i seguenti:

- rientrare nei valori limite nel più breve tempo possibile, anche in sinergia con le misure nazionali, per gli inquinanti che ad oggi superano i valori limite su tutto il territorio regionale o in alcune sue zone (particolato atmosferico PM<sub>10</sub> e biossido di azoto (NO<sub>2</sub>));
- preservare la qualità dell'aria nelle zone del territorio, in cui i livelli degli inquinanti siano stabilmente al di sotto di tali valori limite, mantenendo e/o riducendo ulteriormente le concentrazioni degli inquinanti normati dal d.lgs. 155/2010.

Oltre ai suddetti obiettivi, l'aggiornamento del PRQA persegue i seguenti obiettivi trasversali:

- contribuire alla transizione ecologica, indirizzata a promuovere l'ecosostenibilità di lungo termine della crescita economica, perseguendo una maggiore efficienza nell'utilizzo delle risorse;
- favorire e accelerare l'attuazione dei piani di mobilità sostenibile, rafforzando la coesione territoriale e lo sviluppo locale del nord-ovest, nell'ambito di un contesto economico e territoriale a dimensione europea;
- promuovere ricerca, innovazione e transizione produttiva, individuando le innovazioni e le migliori tecniche utili a rafforzare la competitività del sistema produttivo regionale, orientandolo allo sviluppo sostenibile;
- valorizzare le risorse umane e le capacità istituzionali, cogliendo le potenzialità insite nella capacità di fare sistema tra i diversi soggetti interessati.

## **2      Processo di VAS e partecipazione**

Si descrivono di seguito la fase di Scoping e la fase di Valutazione sviluppate per il processo di VAS del PRQA, illustrando i soggetti coinvolti e elencando i contributi ricevuti. In particolare, per la fase di valutazione, si riporta una tabella che sintetizza i contenuti delle osservazioni fornite.

### **2.1    Fase di scoping**

In applicazione dell'art. 13 comma 1 del d.lgs. 152/2006, l'autorità procedente, rappresentata dal Settore regionale Emissioni e rischi ambientali, in collaborazione con il Settore regionale Valutazioni ambientali e procedure integrate, in qualità di struttura responsabile del procedimento di VAS, ha individuato e consultato i soggetti con competenza ambientale (di seguito SCA). I soggetti individuati si sono espressi con i contributi tecnici di competenza, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel RA.

I SCA consultati con nota prot. n.106382 dell'11 giugno 2024 sono: Soprintendenze Archeologia Belle Arti e Paesaggio del Piemonte, Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione generale Valutazioni Ambientali, Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste (MASAF), Ministero Infrastrutture e Trasporti, ISPRA, UNCEM Piemonte, ANCI Piemonte, ANPCI, Lega delle Autonomie Locali, Città Metropolitana di Torino, Provincia di Alessandria, Provincia di Asti, Provincia di Biella, Provincia di Cuneo, Provincia di Novara, Provincia del Verbano Cusio Ossola, Provincia di Vercelli, Regione Liguria, Regione Lombardia, Regione Valle d'Aosta, Regione Emilia- Romagna, i comuni capoluogo del Piemonte, ASL AL, ASL AT, ASL BI, ASL CN1, ASL CN2, ASL NO, ASL Città di Torino, ASL TO3, ASL TO4, ASL TO5, ASL VC, ASL VCO, Ente Parco Nazionale Valgrande, Ente di gestione delle aree protette del Po, Ente di gestione delle Aree protette delle Alpi Cozie, Ente di gestione delle Aree protette dei Parchi reali, Ente di gestione delle Aree protette delle Alpi Marittime, Ente di gestione delle Aree protette del Monviso, Ente di gestione delle Aree protette dell'Appennino piemontese, Ente di gestione del Parco paleontologico astigiano, Ente di gestione delle Aree protette del Ticino e del Lago Maggiore, Ente di gestione delle Aree protette della Valle Sesia, Ente di gestione delle Aree protette dell'Ossola e Parco Nazionale Gran Paradiso.

I contributi pervenuti in fase di scoping dagli SCA sono i seguenti:

<b>Num</b>	<b>Mittente</b>	<b>Data</b>	<b>Protocollo</b>
1	Provincia di ASTI	01/07/24	118439
2	Regione Valle d'Aosta	05/07/24	121339
3	SABAP_AL	09/07/24	123010
4	SABAP_TO	09/07/24	123250
5	SABAP_NO	10/07/24	124031
5	ASL NO	10/07/24	123939
6	CMTO	10/07/24	123952
7	ASL TO5	17/07/24	127906

Inoltre, per quanto riguarda l'istruttoria regionale della fase di scoping, il contributo dell'Organo tecnico regionale, di cui alla nota prot. 106341 dell'11 giugno 2024, ha tenuto conto dei seguenti contributi delle strutture regionali coinvolte e di ARPA Piemonte:

Num	Mittente	Data	Protocollo/e-mail
1	Settore Polizia mineraria, Cave e Miniere	20/06/24	e-mail
2	Direzione Coordinamento Politiche e Fondi Europei - Turismo e Sport	26/06/24	e-mail
3	ARPA Piemonte	01/07/24	118197
4	Direzione Agricoltura e Cibo	02/07/24	118789
5	Direzione Opere Pubbliche Difesa del Suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica (area Trasporti)	02/07/24	118777
6	Direzione Ambiente, Energia e Territorio	05/07/24	121387

A conclusione della fase di Scoping è stato trasmesso da parte del Settore valutazioni ambientali e e procedure integrate al Settore Emissioni e rischi ambientali, il contributo della Regione Piemonte (nota prot. n. 124066 del 10 luglio 2024).

## 2.2 Fase di valutazione e consultazione

Con nota prot. n. 127293 del 16/07/2024, il Settore Emissioni e rischi ambientali ha comunicato l'avvio della fase di valutazione della procedura di VAS del Piano oggetto della presente relazione, rendendo disponibili i seguenti documenti adottati dalla Giunta regionale con DGR n. 3-32 del 15 luglio 2024 :

1. proposta di "Aggiornamento del Piano regionale di qualità dell'aria (PRQA)", che si compone dei seguenti elaborati:
  - Relazione generale
  - Allegato A: Misure ed azioni
  - Allegato B: Norme di attuazione
2. Documento relativo al "Source Apportionment modellistico settoriale".

Inoltre, la Giunta regionale ha approvato, con la citata DGR, il Rapporto ambientale (di seguito RA), di cui all'articolo 13 del d.lgs.152/2006, comprensivo della Sintesi non tecnica.

Con nota prot. n. 127469 del 16/07/2024, l'autorità competente ha avviato la fase di consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale interessati al procedimento: Soprintendenze Archeologia Belle Arti e Paesaggio del Piemonte, Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione generale Valutazioni Ambientali, Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste (MASAF), Ministero Infrastrutture e Trasporti, ISPRA, UNCEM Piemonte, ANCI Piemonte, ANPCI, Lega delle Autonomie Locali, Città Metropolitana di Torino, Provincia di Alessandria, Provincia di Asti, Provincia di Biella, Provincia di Cuneo, Provincia di

Novara, Provincia del Verbano Cusio Ossola, Provincia di Vercelli, Regione Liguria, Regione Lombardia, Regione Valle d'Aosta, Regione Emilia-Romagna, i comuni capoluogo del Piemonte, ASL AL, ASL AT, ASL BI, ASL CN1, ASL CN2, ASL NO, ASL Città di Torino, ASL TO3, ASL TO4, ASL TO5, ASL VC, ASL VCO, Ente Parco Nazionale Valgrande, Ente di gestione delle aree protette del Po, Ente di gestione delle Aree protette delle Alpi Cozie, Ente di gestione delle Aree protette dei Parchi reali, Ente di gestione delle Aree protette delle Alpi Marittime, Ente di gestione delle Aree protette del Monviso, Ente di gestione delle Aree protette dell'Appennino piemontese, Ente di gestione del Parco paleontologico astigiano, Ente di gestione delle Aree protette del Ticino e del Lago Maggiore, Ente di gestione delle Aree protette della Valle Sesia, Ente di gestione delle Aree protette dell'Ossola e Parco Nazionale Gran Paradiso.

Per quanto riguarda la consultazione transfrontaliera, di cui all'art. 32 del d.lgs. 152/2006, l'autorità procedente, come evidenziato nell'Avviso al pubblico, ha dichiarato che, in merito agli impatti transfrontalieri, gli obiettivi e le azioni del PRQA non presentano ricadute negative nei territori confinanti con la Regione Piemonte.

Con note prot. n. 127471 del 16 luglio 2024 e 127499 del 16 luglio 2024, l'autorità competente ha inoltre comunicato l'avvio della consultazione pubblica rispettivamente alle associazioni di categoria interessate (ANCE, API Torino, CNA, Coldiretti, Confagricoltura, Confartigianato, Confcooperative, Confcommercio, Confetra, Confindustria, Confesercenti, CIA, Unioncamere Piemonte e ANAV) e alle associazioni di protezione ambientale (Legambiente, Pro Natura, Italia Nostra, WWF e FAI).

Gli elaborati relativi alla proposta di Piano sono stati pubblicati, ai fini della consultazione del pubblico, sul sito web della Regione Piemonte e resi disponibili per la consultazione per 45 giorni, a decorrere dal 17 luglio 2024, data di pubblicazione dell'avviso al pubblico di cui all'art. 14, comma 1 del d.lgs. 152/2006, e quindi fino al 30 agosto 2024.

Il Settore Valutazioni ambientali e procedure integrate ha attivato l'Organo tecnico regionale con nota prot. n. 127516 del 16 luglio 2024, convocandolo in data 19 luglio 2024, e ne ha coordinato i lavori istruttori, finalizzati all'elaborazione della relativa Relazione istruttoria nei tempi previsti dalla disciplina statale. Una successiva riunione è stata convocata per il 04 settembre 2024.

Durante la procedura di VAS si è inoltre interloquito per chiarimenti su aspetti del Piano con il Settore Emissioni e Rischi ambientali, direttamente o per il tramite delle singole strutture interessate su specifiche tematiche. In particolare, si sono svolti degli incontri finalizzati all'analisi delle osservazioni pervenute e alle loro interrelazioni con i contenuti del PRQA attraverso il coinvolgimento dei rappresentanti dell'OTR competenti per le materie di interesse (incontri avvenuti il 13, il 22, il 30 agosto e il 03 settembre).

I contributi formali pervenuti dalle strutture componenti l'OTR sono i seguenti:

<b>n.</b>	<b>Mittente</b>	<b>Data</b>	<b>Protocollo/e-mail</b>
1	Direzione Competitività del Sistema regionale - Settore Polizia Mineraria, Cave e Miniere	24/07/2024	132190
2	Direzione Agricoltura e Cibo	02/08/2024	138274
3	ARPA Piemonte	08/08/2024	140887

4	Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica	12/08/2024	141503
5	Direzione Ambiente, Energia e Territorio	26/08/2024	144068

Con email del 22 agosto 2024, è stato richiesto alle strutture regionali componenti l'OTR l'invio di eventuali proposte di modifica o integrazione formulate anche alla luce delle osservazioni via via presentate, al fine di pervenire alla definizione della presente relazione dell'OTR per il parere motivato nei tempi richiesti.

La presente relazione, in bozza, è stata messa a disposizione dei componenti l'OTR per le vie brevi in data 2 settembre 2024, al fine di una verifica complessiva, per le parti di competenza di ciascuna struttura, prima della relativa formalizzazione.

I contributi integrativi (pervenuti per le vie brevi), unitamente a quelli trasmessi nella fase di consultazione, sono stati tenuti in conto, per gli aspetti riguardanti il presente parere motivato, elaborandoli, per quanto possibile, in modo integrato e sinergico.

### 2.3 Osservazioni pervenute in fase di consultazione

Nel periodo di consultazione di cui al comma 2 dell'art. 14 del d.lgs. 152/2006, risultano pervenute osservazioni formulate dai soggetti con competenza ambientale, dalle organizzazioni di categoria e dai privati cittadini, sono pubblicate sul sito web istituzionale di cui al link <http://www.sistemapiemonte.it/cms/privati/ambiente-e-energia/servizi/540-valutazioni-ambientali/3444-vas-piani-e-programmi-in-corso-di-valutazione-presso-la-regione>. e altresì trasmesse al settore Emissioni e rischi ambientali.

Le osservazioni sono state altresì messe a disposizione dell'OTR attraverso l'utilizzo di apposito share condiviso.

L'autorità procedente, in collaborazione con l'autorità competente, dovrà tenere in considerazione tali osservazioni nella fase di revisione del piano, così come indicato nel successivo paragrafo 3 "Indicazioni procedurali per le fasi successive" della presente relazione, fornendo altresì le ragioni e i relativi riscontri rispetto agli aspetti tecnici e alle decisioni assunte dal piano.

Si dà evidenza che alcune osservazioni hanno manifestato criticità di metodo in relazione alla fase partecipativa al processo di VAS, richiedendo sostanzialmente una proroga, in considerazione soprattutto del fatto che la fase di consultazione è avvenuta durante il periodo estivo; su tale aspetto occorre fare presente che il d.lgs. 152/06, all'art. 14 comma 2, definisce un periodo di 45 giorni per tale fase senza indicare possibili sospensioni o proroghe. Per quanto possibile, si è comunque tenuto conto anche delle osservazioni pervenute oltre i termini nella fase di valutazione, fase che, per il rispetto di quanto disposto dal DL 121/2023, si è svolta con le tempistiche conseguenti.

La tabella seguente contiene una sintesi di inquadramento delle tematiche trattate da ciascuna osservazione. Per una conoscenza più dettagliata, si rimanda alla loro consultazione al link indicato.

n.	SOGGETTO	n. prot./data pec	ns. rif. prot.	Principali tematiche trattate	Altre tematiche
<b>Soggetti istituzionali</b>					
1	ASL TO5	39739 del 17/07/2024	130548 del 22/07/2024	Non sussistono elementi ostativi all'approvazione del Piano, fatte salve le valutazioni tecniche degli Enti di supporto specialistico.	
2	Città di Torino	8291 del 21/08/2024	143059 del 21/08/2024	<p>Si rilevano delle criticità nella fase di implementazione del Piano determinate anche dal mancato coinvolgimento degli Enti locali nella sua fase di sviluppo.</p> <p>In particolare si formulano osservazioni in relazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• all'art. 14 delle NdA per cui si richiedono specifiche linee guida che indirizzino i Comuni;</li> <li>• alla compiuta definizione dei vari settori analizzati per il source apportionment,</li> <li>• al potenziale downgrading rispetto alle misure vigenti relative alle esenzioni ai limiti di circolazione dei veicoli Euro 2 e Euro 1, per i veicoli alimentati a benzina e per i veicoli dotati di motore diesel, e con omologazione inferiore o uguale a Euro 1, per i veicoli alimentati a GPL e metano, riducendo il beneficio dei provvedimenti che erano andati a limitare la circolazione dei veicoli non verdi e già bloccati da anni.</li> </ul> <p>Si richiedono chiarimenti in relazione agli artt. 9 comma 1, 10 comma 1, 10 comma 3 delle NdA, nonché sull'aggiornamento del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria – Piano stralcio riscaldamento ambientale e condizionamento.</p> <p>Si rileva che i dati presenti all'interno delle schede descrivono un quadro sintetico delle attività svolte nell'ambito di progetti con finanziamento europeo già in corso, ma non vengono quantificati attraverso indicatori di monitoraggio e di risultato tutti gli interventi eseguiti nell'ambito dell'ordinarietà degli strumenti urbanistici esecutivi e di altre specifiche progettualità attivate dagli Enti locali.</p>	<p>Si suggerisce che, nell'inquadramento normativo, sia inserito un riferimento alla Energy Performance of Buildings Directive (EU/2024/1275) che, nelle more del recepimento a livello nazionale promuove il miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici pubblici e privati nell'UE.</p> <p>Si mette in evidenza la necessità di chiarire meglio la definizione di ristrutturazione indicata nelle NdA.</p>
3	Provincia di Novara	22691 del 22/08/2024	143622 del 23/08/2024	<p>Si rileva che non viene trattato il tema dello sviluppo degli stabilimenti di logistica nelle aree periferiche di numerosi comuni che, per il numero e la tipologia di mezzi, costituiscono una fonte significativa di inquinanti da traffico.</p> <p>Qualora fosse intenzione della Regione regolamentare successivamente il settore, con un apposito Piano Stralcio, la Provincia ritiene che si debba accennare fin da subito a questo rimando, ad esempio al c. 2 dell'art. 6.</p> <p>Si richiede che, per i grandi stabilimenti di logistica, siano definite prescrizioni cogenti per costruzione ed esercizio, con particolare riferimento alle emissioni da traffico nei Comuni con problemi di superamento dei valori di qualità dell'aria.</p> <p>Per l'art. 11 delle NdA <i>"Provvedimenti abilitativi in materia ambientale"</i> si evidenzia la necessità, per gli impianti esistenti, di richiamare il criterio della "disponibilità" della tecnica eventualmente da implementare per l'adeguamento al PRQA, in rapporto alla riduzione emissiva attesa.</p>	<p>Si rileva, in generale, una difficoltà nella rendicontazione delle attività intraprese, in particolar modo da parte delle Amministrazioni Comunali, spesso non adeguatamente strutturate per gestire interventi di così ampio respiro.</p> <p>Gli artt. 14 e 25 richiamano il potere sostitutivo di Province e Città Metropolitana, in caso di inerzia da parte dei Comuni. Tale compito mette in grave difficoltà gli Enti, per le carenze di personale e di mezzi necessari ad adempiere, oltre che alle proprie funzioni autorizzative e di controllo, a quanto richiesto.</p> <p>Sarebbe opportuno che la Regione valutasse la possibilità di rendere cogenti le previsioni del Piano Stralcio, senza la necessità del recepimento tramite le Ordinanze Comunali o eventuali provvedimenti provinciali, passaggio negli anni risultato problematico.</p>
4	Provincia di ASTI	17663 del 23/08/2024	143666 del 23/08/2024	<p>Per quanto riguarda l'ambito <i>"Mobilità e ambiti urbani"</i>, relativamente alla misura <i>"Potenziamento dei controlli"</i>, si segnala la necessità di chiarire quali siano i soggetti chiamati all'azione definita "istituzione o estensione delle ZTL ambientali";</p> <p>in merito alla misura <i>"Azioni di sistema"</i> ed in relazione alla pianificazione della mobilità a livello provinciale, si propone di valutare l'istituzione di un tavolo di lavoro tra le province piemontesi, a regia regionale, al fine di condividere gli obiettivi su vasta scala e le pianificazioni di dettaglio</p>	<p>In merito all'ambito <i>"Attività produttive"</i>, si condividono tutte le misure previste e si resta in attesa di conoscere, in relazione alla misura <i>"Verso l'inquinamento zero dalla produzione al consumo"</i>, quali siano le specifiche vincolanti di progettazione eco-compatibile</p>

n.	SOGGETTO	n. prot./data pec	ns. rif. prot.	Principali tematiche trattate	Altre tematiche
				<p>interprovinciale.</p> <p>In relazione all'ambito "Energia", si segnala l'opportunità di coordinare la misura relativa a "Interventi di riduzione emissioni impianti a biomassa", in merito all'azione che riguarda la promozione dell'accatastamento degli impianti a biomassa, con quanto previsto dalla DGR 14 settembre 2018, n. 29-7538. Riguardo alla medesima misura sopra citata, si chiede di dettagliare maggiormente l'azione denominata "Strumenti per l'incremento della qualità e della tracciabilità dei combustibili legnosi", precisando se sia prevista una classificazione che includa soglie di esclusione di combustibili con requisiti ritenuti insufficienti.</p>	che si intendono introdurre, al fine di valutarne la fattibilità ed opportunità riguardo alla promozione dell'eco-design.
5	Regione Autonoma Valle d'Aosta	6278 del 26/08/2024	143926 del 26/08/2024	Non si formulano specifiche osservazioni in merito alla VAS del PRQA.	
6	Comune di Grugliasco (TO)	52617 del 28/08/2024	144799 del 28/08/2024	<p>Il Comune formula alcune osservazioni rispetto alle NdA. Rispetto all'articolo 14, si evidenzia che non è chiaro come dovranno comportarsi i Comuni non dotati di centralina, inoltre propone l'istituzione di un tavolo di coordinamento. Rispetto all'art. 13, si evidenzia la possibilità di un downgrading sulle esenzioni delle limitazioni. Rispetto agli artt. 20 e 21, sulle Biomasse non è chiaro se i Comuni debbano dotarsi di sportelli territoriali per il supporto al cittadino e se possano avvalersi della competenza tecnica di ARPA Piemonte in caso di controlli di tipo tecnico – ispettivo.</p>	
7	CMTO	118871 del 28/08/2024	144923 del 28/08/2024	<p>CMTO presenta osservazioni articolate su vari documenti di Piano.</p> <p>Per quanto riguarda la Relazione generale, si ritiene che utilizzare il 2023 come anno base sia una scelta poco cautelativa, poiché le condizioni meteorologiche in questo anno sono state particolarmente favorevoli.</p> <p>Per quanto riguarda lo scenario 2025, non si considera l'eventualità di hotspot di superamento e non si specificano le ulteriori misure finalizzate al contenimento dei superamenti richieste ai comuni.</p> <p>Per quanto riguarda le NdA, rispetto all'art. 11 comma 2 (prescrizioni per attività di cantiere) è necessario precisare l'estensione della prescrizione. La formulazione dell'art.13 estende il numero di deroghe per i veicoli fino ad euro 2 o fino ad euro 1 se alimentati a gas e riduce l'efficacia del provvedimento.</p> <p>L'art. 14 (misure locali) sconta diverse criticità applicative: omogeneità territoriale, adozione delle misure aggiuntive, coordinamento, potere sostitutivo, reportistica.</p> <p>Si segnala in merito all'art. 20 (regolamentazione degli impianti di combustione a biomassa solida per il riscaldamento ad uso civile) una criticità rispetto alle possibilità di verifica delle disposizioni previste.</p> <p>Rispetto all'art. 24 (monitoraggio), si propone la creazione di un format condiviso in cui siano elencate le azioni e misure per cui è necessario collaborare al monitoraggio.</p> <p>In relazione all'art. 25 (disposizioni finali), in merito all'adozione del potere sostitutivo, per garantire chiarezza applicativa della disposizione sarebbe opportuno definire cosa si intende per "episodi acuti di inquinamento atmosferico" in relazione alle soglie normative vigenti.</p> <p>Per quanto riguarda l'azione Mob.M3.A1b – Incentivazione all'acquisto di abbonamenti al TPL, sarebbe necessario lavorare su una calmierazione a monte dei prezzi per l'utilizzo del TPL, che negli ultimi anni hanno visto un significativo aumento.</p> <p>In relazione all'azione Mob.M3.A5– Sostegno all'adesione al servizio Move-In, trattandosi di una leva importante per la riduzione dei chilometri percorsi con mezzi privati, sarebbe utile che venisse quantificato il risparmio emissivo di tale misura.</p> <p>In relazione all'azione Mob.M3.A7a – Misure strutturali – Limitazione della circolazione nei comuni &gt; 30.000 abitanti dei veicoli Euro 5 si sottolinea che in città metropolitana di Torino i comuni interessati saranno Chieri, Collegno, Grugliasco, Moncalieri, Nichelino, Pinerolo, Rivoli, Settimo Torinese, Torino, Venaria Reale. Tale misura comporterà delle discontinuità territoriali sui</p>	

n.	SOGGETTO	n. prot./data pec	ns. rif. prot.	Principali tematiche trattate	Altre tematiche
				<p>livelli di ambizione delle misure, con conseguente difficoltà applicativa e comunicativa particolarmente significativa.</p> <p>Rispetto all'azione Mob.M4.A1 – Controlli per le misure di limitazione al traffico, anche nell'ambito della fruizione del servizio Move-In, si chiede di verificare con i corpi di polizia municipale se l'impegno richiesto sia attuabile e sostenibile.</p> <p>Per quanto riguarda l'azione Ind.M1.A1 - Applicazione delle BAT ai processi produttivi, nel caso degli impianti in AIA ci sono alcuni casi in cui, su impianti esistenti, la prescrizione dei livelli emissivi più restrittivi non è tecnicamente attuabile se non a fronte di un completo rifacimento dell'impianto.</p>	
8	ARPA Lombardia	133038 del 28/08/2024	145030 del 28/08/2024	<p>Non si rilevano effetti negativi che potrebbero interessare il territorio lombardo, tuttavia, trattandosi di una tematica che presenta forti problematiche comuni ad entrambe le Regioni, si auspica che il Piano possa considerare il Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA) e il Programma Regionale Energia, Ambiente e Clima (PREAC) della Regione Lombardia.</p>	
9	Provincia di CUNEO	6762 del 29/08/2024	145159 del 29/08/2024	<p>La Provincia di Cuneo presenta osservazioni in merito alle NdA e alle azioni.</p> <p>Per quanto riguarda l'art. 11 (provvedimenti in materia ambientale), si chiede di chiarire se i limiti della DD 753/2022 (Autorizzazione di carattere generale per le emissioni in atmosfera provenienti da stabilimenti in cui sono eserciti impianti di combustione e attività accessorie e di servizio) diventino requisito minimo per tutti gli impianti soggetti ad autorizzazione (anche per quelli sottosoglia).</p> <p>Rispetto all'art.13 (limitazione alla circolazione veicolare), l'estensione delle deroghe comporterebbe la necessità di modifica delle Ordinanze attualmente in vigore nei comuni coinvolti.</p> <p>In merito all'art. 14 (misure locali), l'estensione del potere sostitutivo alle Province rappresenta una criticità, in quanto queste possono sostituirsi ai Comuni nell'adozione dei provvedimenti, ma non nella definizione degli stessi.</p> <p>Per quanto concerne l'art. 20 (regolamentazione degli impianti di combustione a biomassa solida per il riscaldamento ad uso civile), si sollevano perplessità sull'obbligo di registrazione dei piccoli impianti esistenti e sulla possibilità per i Comuni di effettuare i controlli prospettati.</p> <p>Rispetto all'art. 24 (monitoraggio), si propone la creazione di un format condiviso in cui siano elencate le azioni e misure per cui è necessario collaborare al monitoraggio.</p> <p>Per quanto riguarda l'azione Mob.M3.A1b – Incentivazione all'acquisto di abbonamenti al TPL, sarebbe necessario lavorare su una calmierazione a monte dei prezzi per l'utilizzo del TPL e sull'estensione a tutta la popolazione.</p> <p>Per quanto concerne l'azione Ind.M1.A1 - Applicazione delle BAT ai processi produttivi, nel caso degli impianti in AIA ci sono alcuni casi in cui su impianti esistenti la prescrizione dei livelli emissivi più restrittivi non è tecnicamente attuabile se non a fronte di un completo rifacimento dell'impianto; in relazione ai nuovi allevamenti zootecnici, si chiede che vengano riprese le regole già previste dal Piano Stralcio Agricoltura.</p> <p>In merito all'Azione Agr.M3.A1, si sottolinea la non coincidenza tra la zona di montagna IT0121 definita ai fini della qualità dell'aria e le zone montane e agricole svantaggiate, definite per il FEASR.</p> <p>Infine, relativamente all'Azione Enb.M2.A2e, si chiede di approfondire la richiesta di partecipazione al corso di formazione per le imprese forestali che producono combustibili.</p>	
10	SABAP_TO SABAP_NO	16694 del 29/08/2024 11470 del 29/08/2024	145261 del 29/08/2024 145499 del 29/08/2024	<p>Con riferimento all'Allegato A, si osserva che le azioni Ind.M1.A2 (Efficientamento energetico delle imprese), Ind.M1.A3 (Promozione dell'Utilizzo delle energie rinnovabili nelle imprese), Agr.M1.A2 (Biomethan Hub) difficilmente possono generare "Effetti non significativi" (Tabella 5.3) sulla componente 'Paesaggio e beni culturali e materiali'. Si chiede di approfondire in maniera più puntuale i possibili effetti delle misure in relazione agli obiettivi di tutela del paesaggio e dei beni culturali.</p>	

n.	SOGGETTO	n. prot./data pec	ns. rif. prot.	Principali tematiche trattate	Altre tematiche
				<p>Si rileva come non siano indicati criteri ambientali di progettazione in relazione alla misura di "Efficientamento edifici e infrastrutture pubbliche", né siano riportate misure di mitigazione paesaggistica per la misura "Interventi di installazione di impianti a FER in sostituzione di impianti a combustibili fossili".</p> <p>Si evidenzia che non sono stati previsti criteri ambientali di progettazione, né misure di mitigazione per le azioni "Interventi per favorire la sostenibilità ambientale dei processi produttivi" e "Interventi per l'abbattimento delle emissioni di ammoniaca".</p>	
11	SABAP_AL	12501 del 30/08/2024	145691 del 30/08/2024	<p>In merito agli obiettivi di sostenibilità, agli obiettivi specifici ed agli obiettivi trasversali del piano, SABAP AL rimarca l'assenza di riferimenti al tema "beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio", benché componente fondamentale dell'ambiente come da D.Lgs. 152/2006.</p> <p>Con riferimento agli "Ambiti di intervento" per la riduzione delle emissioni in atmosfera, con specifico riferimento all'ambito "mobilità e aree urbane (MOB)" e all'ambito "energia e biomasse (ENB)", si sottolinea come questi siano di particolare importanza per i potenziali impatti sui beni paesaggistici e culturali interessati.</p> <p>In riferimento all'articolo 19 "Misure in tema di utilizzo di fonti di energia rinnovabile", al comma 1. (P), si richiede che siano aggiunti i seguenti incisi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• con esclusione di beni assoggettati a tutela della Parte II del D. Lgs. 42/2004;</li> <li>• in caso di beni localizzati in aree sottoposte a tutela paesaggistica ex parte III del Codice e di aree site all'interno della perimetrazione del centro storico del PRGC, la selezione della fonte rinnovabile adottata NON potrà comportare trasformazioni degli immobili incompatibili con le prescrizioni delle dichiarazioni di notevole interesse pubblico, delle direttive e prescrizioni cogenti del Ppr, e delle NTA del PRGC a salvaguardia della connotazione qualificante e caratterizzante dei tessuti urbani storicizzati.</li> </ul> <p>Rispetto alla misura "Interventi di installazione di impianti a FER in sostituzione di impianti a combustibili fossili", nei criteri ambientali di progettazione, si invita a integrare l'indicazione "gli interventi non devono proporre un'incongruente trasformazione del contesto paesaggistico e archeologico" con la parola 'architettonico', ed introdurre la successiva frase "qualora riconosciuti come beni di interesse culturale e paesaggistico dalle fonti normative, e/o quali elementi qualificanti e caratterizzanti il paesaggio dal Ppr Piemonte"; nelle indicazioni nelle misure di mitigazione, si invita a inserire azioni mitigative specificatamente dedicate alla componente paesaggistica ed ai beni culturali, con particolare riferimento agli impianti eolici e fotovoltaici.</p> <p>Per quanto concerne la misura "Efficientamento edifici ed infrastrutture pubbliche": nelle misure di mitigazione, si invita a integrare la frase "pianificare l'efficientamento energetico degli edifici storici con l'utilizzo di tecnologie appropriate che non ne compromettano l'integrità o ne alterino i valori culturali e ne salvaguardino eventuali elementi connotanti" con la frase "né incidano negativamente sugli elementi caratterizzanti e qualificanti i paesaggi urbani storici o comunque di significativo interesse culturale".</p>	
12	ASL NO	54674 del 30/08/2024	145670 del 30/08/2024	ASL NO, per quanto di competenza, prende atto dell'accoglimento delle richieste presentate (in scoping) ed esprime parere favorevole al Piano in oggetto.	
13	Ministero della Cultura	5003 del 30/08/2024	145745 del 30/08/2024	Fa proprio quanto espresso da SABAP TO, SABAP AL e SABAP NO.	
14	Comune di Mondovì (CN)	36360 del 30/08/2024	145901 del 30/08/2024	<p>Il Comune formula alcune osservazioni rispetto alle NdA e alle Azioni.</p> <p>In merito all'art.13 (limitazione alla circolazione veicolare) e alle alle azioni Mob.M3.A7a e Mob.M3.A7b, evidenzia che la limitazione del transito in centro città renderebbe difficoltoso l'accesso ai principali servizi.</p> <p>Per quanto concerne l'estensione del potere sostitutivo delle Province deducibile dall'art. 14, ritiene che queste possano sostituirsi ai Comuni nell'adozione di un provvedimento definito, ma</p>	

n.	SOGGETTO	n. prot./data pec	ns. rif. prot.	Principali tematiche trattate	Altre tematiche
				<p>non nella definizione del provvedimento.</p> <p>In merito agli artt. 20 e 21, esprime perplessità sull'obbligo di registrazione dei piccoli impianti a biomassa esistenti e sulla possibilità per i Comuni di effettuare i controlli prospettati.</p> <p>Rispetto all'Azione Enb.M2.1c: I step Biomassa, ritiene che la registrazione delle cucine domestiche possa essere un lavoro dispersivo e poco attuabile.</p> <p>Per quanto riguarda l'Azione Enb.M2.A2g – Il step biomassa – attivazione di sportelli informativi/aggregativi per il supporto al cittadino, evidenzia che al momento non sono previsti dei finanziamenti a favore dei Comuni.</p> <p>Relativamente all'Azione Mob.M4.A1 – Controlli per le misure di limitazione al traffico, anche nell'ambito della fruizione al servizio Move-In, sottolinea che non sono previste le modalità e le percentuali di cofinanziamento dei programmi di controllo.</p> <p>Per quanto concerne l'Azione Mob.M4.A2 – Istituzione o estensione delle ZTL ambientali, si richiede di precisare cosa si intende con la locuzione <i>“ampliare i centri abitati in cui si attiva una ZTL ambientale”</i>.</p> <p>In merito all'Azione Mob.M5.A1b – Interventi per l'adattamento degli ambiti urbani a nuove forme di mobilità sostenibile e attiva – per l'istituzione o l'estensione di zone a 30 km/h, segnala la direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti <i>“Direttiva adottata ai sensi dell'art. 142, comma 2, del codice della strada, sulla disciplina dei limiti di velocità nell'ambito urbano”</i>, del mese di marzo 2024.</p>	
<b>Associazioni di categoria e per la protezione dell'ambiente</b>					
1	Comitato di Coordinamento delle Confederazioni Artigiane del Piemonte	21 del 02/08/2024	138171 del 02/08/2024	<p>Si propongono delle modifiche e si formulano richieste di integrazione delle Misure e Azioni del Piano e delle Norme di attuazione (con particolare riferimento alla mobilità e alle biomasse)</p> <p>In particolare, si richiede di non contemplare le cucine tra gli impianti di combustione a biomassa da censire, poiché esse si qualificano come apparecchio di cottura non assimilabile ad impianto termico e all'utilizzo di energie rinnovabili.</p>	Si propone di integrare l'elenco dei veicoli esentati dalle limitazioni strutturali alla circolazione veicolare prevedendo anche: <i>“i veicoli intestati ad imprese artigiane regolarmente iscritte in CCIAA che svolgono interventi di manutenzione e assistenza per interventi tecnico-operativi urgenti e indilazionabili”</i> .
2	Confcommercio	71 del 05/08/2024	139231 del 05/08/2024	<p>Si propongono delle modifiche e si formulano richieste di integrazione delle Misure e Azioni del Piano (con particolare riferimento all'acquisto di mezzi commerciali, allo smart working, alla limitazione della circolazione).</p> <p>In relazione all'accatastamento dei generatori, non se ne condivide l'obbligatorietà per gli oneri burocratici aggiuntivi a carico dei commercianti (specie se piccoli).</p> <p>Di rilievo anche le osservazioni fornite in relazione alle Norme di Attuazione per le quali sono richieste modifiche e integrazioni in relazione agli artt. 6, 13, 14 e 20.</p>	Si evidenzia la contrarietà alla creazione di una rete capillare di punti di delivery dell'e-commerce che potrebbe danneggiare il mantenimento di una rete distributiva costituita da negozi e botteghe.
3	Confindustria	email del 28/08/2024	144859 del 28/08/2024	<p>Si formulano osservazioni in relazione all'art. 16 (trasporto pubblico locale e regionale) delle NdA: si propone l'allocazione di specifiche risorse per le imprese che organizzano servizi privati di navetta nei periodi di limitazione alla circolazione veicolare. Rispetto all'azione Ind.M1.A1, inoltre, si propone che l'autorità competente al rilascio delle autorizzazioni alle emissioni valuti la prescrizione dei valori limite di emissione più restrittivi previsti dalla normativa vigente per le polveri e gli ossidi di azoto. Infine richiama il documento inviato a settembre 2023 <i>“Proposte per la riduzione delle emissioni inquinanti e delle polveri sottili in Piemonte”</i>.</p>	
4	Coldiretti	75/3/1/er del 28/08/2024	145020 del 28/08/2024	<p>Coldiretti osserva che occorre che il Piano Stralcio Agricoltura, in quanto parte integrante del nuovo PRQA, costituisca lo strumento attuativo di riferimento per le attività in campo agricolo, senza la necessità di introdurre ulteriori obblighi, limitazioni o divieti.</p> <p>Si condividono, in parte, le ulteriori tipologie di azioni specificatamente dedicate all'Agricoltura e Zootecnia previste nell'ambito dell'Allegato 1A - Misure ed Azioni, considerando come nella</p>	

n.	SOGGETTO	n. prot./data pec	ns. rif. prot.	Principali tematiche trattate	Altre tematiche
				<p>maggior parte dei casi le stesse siano riconducibili ad interventi agroclimatico-ambientali del Complemento di Sviluppo Rurale 2023-2027 ed a misure del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).</p> <p>Si propongono modifiche alla Sezione IV – Misure in materia di agricoltura – Articolo 22 – Disposizioni in materia di agricoltura relative a: una totale espunzione del comma 2, la rimodulazione del comma 3 con un riferimento alle tecniche previste dal Piano stralcio agricoltura; relativamente alla fase di stabulazione, non oggetto del Piano stralcio agricoltura, si richiede l'applicazione delle BAT limitatamente ai processi produttivi per i quali sono previste.</p> <p>In relazione alla Misura in materia di <i>Limitazioni sulla combustione all'aperto dei residui vegetali</i> (Azione Agr.M3.A1), si richiede l'introduzione di una modalità che, in relazione a periodi determinati ed in condizioni favorevoli, possa consentire di sospendere, durante i nove mesi di divieto, tale limitazione, con particolare riferimento alle zone di collina e di pianura. Il modello adottabile, sotto questo punto di vista, potrebbe essere quello già applicato dalla Regione con la D.G.R. n. 9-2916 del 26 febbraio 2021, ovvero l'attivazione, anche in relazione all'ambito dell'abbruciamento residui vegetali, del "meccanismo del semaforo".</p> <p>Relativamente alla tematica <i>Energia e biomasse</i>, inoltre, con riferimento alla Misura <i>Interventi di riduzione emissioni impianti a biomassa</i> (Azione Enb.M.2.A.2e), si richiede l'eliminazione di tale azione, in sostituzione della quale si propone possa essere attuata, verso i medesimi destinatari (imprese forestali), una puntuale campagna di carattere informativo a "regia regionale".</p>	
5	PRONATURA	PEC del 29/08/2024	145199 del 29/08/2024	<p>La prima osservazione consiste in una critica sul periodo dell'anno in cui il PRQA è stato messo in consultazione pubblica (dal 16 luglio al 30 agosto) e alle difficoltà conseguenti.</p> <p>Si osserva, poi, che il sistema modellistico GAINS – Italy utilizzato per le analisi previsionali, almeno nelle prime applicazioni in Piemonte, necessiterebbe di esperienza e di confronti per essere validato. In questo caso, lo si sarebbe dovuto confrontare con previsioni fatte, ad esempio con metodi comparativi, prima di dargli il ruolo di fissare le previsioni dello scenario che costituiscono il cuore della richiesta di aggiornamento del PRQA. Si ritiene, poi, che gli obiettivi necessari alla VAS non siano stati raggiunti, perché non vi è stata una verifica basata sul confronto dei dati del PRQA 2019 con quelli del 2023 prima di procedere a stime previsionali. Pronatura ritiene che una valutazione che nasce dal confronto della situazione attuale con una di previsione è meno attendibile di una che nasce dal confronto tra i dati reali di una situazione passata con quella attuale.</p> <p>Per l'ambito <i>"Mobilità ed aree urbane"</i>, si evidenzia che nel PRQA non si fa mai cenno alla cessazione della entrata in circolazione dei veicoli a motore a combustione a partire dal 2035 a seguito del Regolamento UE 2023/851.</p> <p>Relativamente all'ambito <i>"Agricoltura e zootecnia"</i>, si osserva che non ci sono riferimenti ai composti organici di sintesi comunemente chiamati "pesticidi".</p> <p>Per quanto riguarda l'ambito <i>"Attività produttive"</i> il PRQA sembra non voler affrontare lo stretto rapporto ed i volumi di emissione di molti inquinanti, in particolar modo PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub>, con le grandi opere che impongono importanti movimentazioni di mezzi e materiali.</p> <p>Si osserva, poi, che oltre all'aggiornamento del Piano stralcio per il riscaldamento ambientale e il condizionamento e di quello per l'Agricoltura, va previsto con urgenza il Piano stralcio per il settore industriale.</p> <p>Si evidenzia inoltre la necessità di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• considerare i Composti Organici Volatili nel Source Apportionment;</li> <li>• intensificare i controlli sulle emissioni del settore industriale da parte di ARPA e renderne pubblici i risultati;</li> <li>• indagare maggiormente sui precursori della formazione dell'ozono;</li> <li>• prendere in considerazione anche i vari PFAS (sostanze alchiliche perfluorurate e polifluorurate) e la loro presenza in aria, che non viene finora sufficientemente rilevata</li> </ul>	

n.	SOGGETTO	n. prot./data pec	ns. rif. prot.	Principali tematiche trattate	Altre tematiche
				<p>nonostante la loro pericolosità;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• prendere in esame la presenza delle fibre di amianto nell'aria;</li> <li>• considerare Fattori di diffusione degli inquinanti che determinano la loro presenza o la loro dispersione;</li> <li>• coinvolgere la cittadinanza attraverso la comunicazione e il dialogo partecipato relativamente alla qualità dell'aria.</li> </ul>	
6	AIEL (associazione italiana energie agroforestali)	PEC del 30/08/2024	146011 del 30/08/2024	<p>Nel complesso AIEL condivide gli indirizzi e gli obiettivi del PRQA, con specifico riferimento alle azioni e alle misure che interessano l'ambito di intervento Energia e Biomasse (ENB). Apprezza gli elementi di innovazione, introdotti con un approccio di gradualità, che mirano a migliorare le prestazioni ambientali ed energetiche degli impianti termici a biomasse e del sistema edificio-impianto. Evidenzia il ruolo fondamentale dei controlli e delle ispezioni, che devono essere ulteriormente potenziati con opportuni investimenti, allo scopo di garantire la corretta applicazione delle misure del piano. Riporta una tabella contenente le osservazioni e le proposte tecniche agli allegati del PRQA. Le osservazioni riportate nella tabella si sono concentrate principalmente sull'allegato A "Misure e Azioni" e sono finalizzate a fornire suggerimenti di dettaglio tecnico per rendere le misure più efficaci a mitigare l'impatto della combustione della biomassa legnosa nelle aree dei superamenti.</p> <p>È stata poi riportata un'osservazione sull'art. 19 delle NdA in cui si motiva diffusamente la contrarietà alla limitazione trasversale dell'uso del combustibile biomassa. AIEL al riguardo specifica che sono ad oggi disponibili soluzioni tecnologiche che renderebbero possibile l'utilizzo di caldaie a biomasse, anche domestiche, con emissioni certificate.</p> <p>In merito all'Azione Enb.M2A.2A, nel caso di una revisione del DM186/2017 che vada nella direzione di una rimodulazione della classificazione dei prodotti a 5 stelle, AIEL è favorevole all'introduzione del vincolo dell'installazione dei prodotti a 5 stelle a partire dal 2027. Si ritiene infatti che la classificazione 5 stelle debba riguardare, in questa fase, esclusivamente i parametri emissivi di PP e OGC.</p> <p>In ultimo si riporta un'osservazione sul RA in cui si evidenzia la non condivisione delle valutazioni effettuate relativamente al tema degli effetti dell'uso delle biomassa sulla produzione di No<sub>x</sub>. AIEL afferma che la combustione del legno è una sorgente assolutamente trascurabile di NO<sub>x</sub>.</p>	
7	APPLiA Italia	email del 30/08/2024	145761 del 30/08/2024	<p>In merito all'Azione Enb.M2A.2A, nel caso di una revisione del DM186/2017 che vada nella direzione di una rimodulazione della classificazione dei prodotti a 5 stelle, APPLiA è favorevole all'introduzione del vincolo dell'installazione dei prodotti a 5 stelle a partire dal 2027. Si ritiene infatti che la classificazione 5 stelle debba riguardare, in questa fase, esclusivamente i parametri emissivi di PP e OGC</p>	<p>Rispetto all'Allegato A, Azione Enb.M2A.1D, APPLiA ritiene che il tema debba essere valutato attentamente con le associazioni di categoria della distribuzione, dal momento che le società specializzate nella vendita non sono avvezze ad operazioni di registrazione su portali, ma prettamente dedite a funzioni commerciali.</p>
8	Comitato Torino Respira, Legambiente Piemonte e Valle D'Aosta, Legambiente greenTO, Legambiente Molecola, FIAB (Coordinamento Nord Ovest)	PEC del 30/08/2024	145788 del 30/08/2024	<p>Le associazioni formulano osservazioni in merito ai temi di seguito elencati.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mancanza di una analisi dei risultati conseguiti dal PRQA vigente (PRQA 2019): si propone di realizzare una valutazione dei risultati ottenuti dalle misure già implementate del PRQA 2019, che contenga un'analisi della riduzione delle emissioni connessa ad ogni azione, delle criticità rilevate nella sua implementazione e dei costi sostenuti. Si propone altresì di descrivere in modo esplicito in quale modo le misure del PRQA 2024 si pongono in continuità con le misure del PRQA 2019, e, nel caso queste ultime siano da considerare terminate o modificate, di illustrare le motivazioni della loro interruzione o modifica.</li> <li>• Mancanza di trasparenza e di considerazione del principio di precauzione nella stima delle emissioni in atmosfera: si propone di condurre una analisi di più scenari che includa uno scenario "peggiore" che preveda l'utilizzo dei valori superiori di ogni</li> </ul>	

n.	SOGGETTO	n. prot./data pec	ns. rif. prot.	Principali tematiche trattate	Altre tematiche
				<p>parametro utilizzato nella stima delle emissioni, in linea con il principio di precauzione come formulato dall'Unione Europea ed interpretato dal Consiglio di Stato.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mancanza di trasparenza nella modellazione della dispersione degli inquinanti: si propone di integrare il capitolo 5 del PRQA 2024 con un capitolo che descriva in modo dettagliato quali parametri del sistema modellistico sono oggetto di scelta da parte degli operatori, quali criteri sono stati utilizzati nella scelta, da parte di chi la scelta è stata assunta, quali meccanismi di assicurazione della qualità e tutela dall'errore umano sono stati utilizzati, qual è il ruolo rispettivamente di ARPA Piemonte, Direzione Regionale Ambiente e società esterne nelle scelte effettuate durante l'utilizzo del sistema modellistico.</li> <li>• Scelta arbitraria dell'anno di riferimento per lo scenario di base: si propone di predisporre più simulazioni dello scenario di base utilizzando le condizioni meteorologiche degli ultimi tre anni e, in linea con il principio di precauzione di cui ai punti precedenti, di utilizzare il caso peggiore risultante dall'applicazione delle varie condizioni meteorologiche per valutare l'efficacia delle misure ed azioni del PRQA sulle concentrazioni di inquinanti in atmosfera.</li> <li>• Mancanza di trasparenza nella definizione dello scenario tendenziale: si propone di riconsiderare le assunzioni fatte riguardo allo scenario tendenziale, considerando riduzioni delle emissioni più in linea con quanto osservato negli anni recenti.</li> <li>• Mancata considerazione dei nuovi limiti previsti dalla Direttiva Europea in fase di approvazione: si propone di introdurre un capitolo che descriva la strategia della Regione Piemonte per integrare/modificare le misure del PRQA 2024 in modo da raggiungere con certezza i limiti contenuti nella Direttiva UE sulla qualità dell'aria in corso di approvazione. In subordine, si propone di introdurre tra le Norme di Attuazione un articolo che obblighi la Regione Piemonte a predisporre una revisione del PRQA 2024 entro sei mesi dall'approvazione definitiva della nuova Direttiva UE sulla qualità dell'aria.</li> <li>• Elevato numero di misure per le quali manca una stima della riduzione delle emissioni o la cui stima va rivista alla luce della modifica del reale stato di attuabilità: si propone di integrare le schede descrittive delle misure ed azioni del PRQA 2024 per le quali non è stata predisposta una stima della riduzione delle emissioni. Per le azioni la cui realizzazione non è più prevedibile al 2030 si propone il ricalcolo della riduzione di emissioni, integrando dei range di stima delle riduzioni.</li> <li>• Coerenza delle misure dell'Allegato A al PRQA 2024. Si propongono alcune misure di comprovata efficacia già sperimentate in altri Paesi europei ed in alcune città italiane: <ul style="list-style-type: none"> <li>- istituzione di limiti di velocità più bassi su tutta le rete stradale ed autostradale del Piemonte (30 km in ambiti urbani, 70 km sulle strade extraurbane, 100 km sulle autostrade, superstrade e tangenziali);</li> <li>- istituzione di "strade scolastiche" (a traffico limitato o chiuse al traffico) obbligatorie per tutti i comuni;</li> <li>- istituzione di ingressi a pagamento per le auto private nelle aree centrali delle principali città del Piemonte;</li> <li>- sperimentazione di sistemi di trasporto pubblico "a chiamata" per le piccole città ed i centri delle aree collinari e montane;</li> <li>- stanziamento di risorse molto più consistenti ed adeguate per le attività di informazione ed educazione per i cittadini sul tema della qualità dell'aria;</li> <li>- promozione di servizi di prossimità che limitino le necessità di spostamento dei cittadini per il raggiungimento di servizi pubblici e commerciali;</li> <li>- istituzione di un'agenzia regionale per la promozione dell'uso efficiente</li> </ul> </li> </ul>	

n.	SOGGETTO	n. prot./data pec	ns. rif. prot.	Principali tematiche trattate	Altre tematiche
				<p>dell'energia, per il risparmio energetico e per la costituzione di comunità energetiche, con articolazioni provinciali;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- negoziazione di accordi di programma con soggetti pubblici e privati per l'introduzione di misure di riduzione delle emissioni nelle proprie organizzazioni e infrastrutture;</li> <li>- introduzione di sistemi di tassazione e tariffazione che differenzino maggiormente tra veicoli/apparecchi/attrezzature sulla base delle loro prestazioni ambientali (ad es. bollo auto);</li> <li>- promozione di stili alimentari che limitino il consumo della carne e l'accompagnamento anche economico delle aziende che praticano l'allevamento intensivo verso un cambiamento delle loro modalità di produzione.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Frammentazione delle responsabilità per la gestione delle emergenze: si propone di modificare le misure e norme citate ponendo la responsabilità delle decisioni in capo al Presidente della Regione Piemonte, previa consultazione con i Comuni interessati, al fine di assicurare parità di trattamento per i cittadini ed efficacia delle misure.</li> <li>• Mancanza di una analisi del costo/efficacia delle misure ed azioni proposte: si propone di accompagnare il PRQA con un'analisi del costo/efficacia delle misure ed azioni previste che consenta di guidare le scelte e di definire le priorità del PRQA contemporaneamente attraverso parametri di carattere economico ed ambientale.</li> <li>• In merito alla mobilità ciclistica, si propone di indicare nel Piano: gli obiettivi quantitativi e temporali di modal shift dall'auto privata alla bicicletta e al trasporto pubblico; il conseguente contributo alla riduzione delle emissioni; le risorse economiche necessarie per raggiungere gli obiettivi, in rapporto alle risorse previste; il modal share effettivamente rilevato. Si richiede di sottolineare nel Piano l'importanza che la disponibilità di parcheggi per le biciclette sicuri e protetti, in tutti gli edifici residenziali e non residenziali, ha per favorire l'uso sistematico della bicicletta per gli spostamenti quotidiani. Si propone di raccomandare nel Piano l'adozione, in tempi brevi, di una normativa regionale stringente, che riprenda gli standard fissati dalla EPBD e ne acceleri l'introduzione anche al di là delle nuove costruzioni e ristrutturazioni.</li> <li>• In merito alle linee guida dell'OMS "WHO global air quality guidelines", dare rilievo al ruolo svolto dal coinvolgimento della comunità sanitaria nell'attuazione del Piano.</li> </ul>	
9	Legambiente Piemonte e Valle D'Aosta	PEC del 30/08/2024	145867 del 30/08/2024	<p>L'associazione presenta le stesse osservazioni del Comitato Torino Respira, Legambiente Piemonte e Valle D'Aosta, Legambiente greenTO, Legambiente Molecola, FIAB (Coordinamento Nord Ovest), sintetizzate nella riga sopra, con in aggiunta il seguente punto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assenza monitoraggio PFAS e nuovi inquinanti: si propone che i monitoraggi regionali prendano in esame, oltre ai Composti Organici Volatili (COV) e ai PM<sub>10</sub> tradizionali, anche i vari PFAS (sostanze alchiliche perfluorurate e polifluorurate, in particolare ADV e cC6O4) e che vengano individuate ed inserite nell'Allegato A del PRQA azioni di tutela della salute pubblica e dell'ambiente realizzabili e misurabili</li> </ul>	
10	AGENS_ANAV_CONF SERVIZI	PEC del 30/08/2024	145959 del 30/08/2024	<p>Osserva che la previsione dell'art. 13 comma 2 è notevolmente restrittiva rispetto a quanto previsto dal DL 121/2023 e chiede pertanto di escludere espressamente dalle limitazioni previste all'art. 13 comma 2 dell'Allegato B del PRQA le categorie di autoveicoli M2 ed M3, in linea con le disposizioni del D.L. 121/2023.</p>	
11	ASOFOR	PEC del 30/08/2024	145988 del 30/08/2024	<p>In relazione all'Allegato A II STEP BIOMASSA (pag. 165) – Strumenti per l'incremento della qualità e della tracciabilità dei combustibili legnosi, si propone di attivare dei percorsi formativi finanziati per tutti i produttori di biomassa incentivanti in caso di partecipazione a bandi o progetti specifici, riconoscendo la formazione pregressa a chi ne è già in possesso. Si propone, per l'utenza finale, la partecipazione a corsi, anche online, sulla corretta combustione delle biomasse e sulla scelta del combustibile in funzione dell'impianto utilizzato. In relazione agli artt. 5, 12, e 19</p>	

n.	SOGGETTO	n. prot./data pec	ns. rif. prot.	Principali tematiche trattate	Altre tematiche
				delle NdA si osserva che, alla luce delle attuali tecnologie applicate ai generatori a biomassa, risulta scorretto utilizzare come parametro il tipo di combustibile e non le emissioni che derivano dalla sua combustione, tenendo conto che la provenienza da filiera locale contribuisce ad avere un basso impatto sulle emissioni di carbonio. Per quanto riguarda l'Azione Enb.M2.A2f, ASOFOR ritiene che l'azione non dovrà concentrarsi solo sugli impianti esistenti e la loro corretta conduzione, ma anche sulla qualità e quantità della biomassa utilizzata.	
12	ITALIA NOSTRA	25/24 del 30/08/2024	146597 del 02/09/2024	Si riportano alcuni fattori-chiave per un effettivo riscontro della diminuzione dell'inquinamento nelle città ed un progressivo miglioramento della qualità dell'aria, con riferimento alla zona di Vercelli e provincia: incentivare il trasporto ferroviario, attuare misure per il trasporto pubblico su gomma, incentivare la mobilità ciclistica, migliorare l'efficienza energetica e ridurre le fonti di inquinamento, promuovere le alberature in città e la forestazione urbana, ridefinire la quantità di standard urbanistici relativi al verde, ridurre l'uso di fertilizzanti chimici da cui deriva la maggior parte delle emissioni di ammoniaca.	
<b>Privati</b>					
1	TMI – Toyota Motor Italia	2237/2024 del 09/08/2024	141024 del 09/08/2024	TMI auspica che, tra le tecnologie a basse emissioni, la Regione possa sostenere la diffusione dei veicoli più 'virtuosi' e che introduca questa definizione per identificare i veicoli Full Hybrid. TMI accoglie positivamente la limitazione alla circolazione dei veicoli più inquinanti e il sostegno al rinnovo del parco veicolare con mezzi a basse emissioni.	Viene proposto un criterio che consente, secondo TMI, di identificare i veicoli ibridi più 'virtuosi' cioè quelli che contribuiscono realmente alla riduzione delle emissioni. Il criterio proposto opera una distinzione tra veicoli ibridi Full Hybrid e Mild Hybrid. Questo criterio è stato già adottato dall'Autorità Federale dei Trasporti della Germania.
2	omissis	17/08/2024	142510 del 19/08/2024	Si formulano osservazioni puntuali su varie tematiche connesse alle previsioni di Piano quali: la coerenza con il PPR, la coerenza con la pianificazione commerciale, si propongono misure per il TPL (in particolare rispetto al trasporto su rotaia in provincia di Novara), si suggeriscono misure di finanziamento per la riqualificazione energetica degli edifici privati.	
3	Edison	PEC del 29/08/2024	145337 del 29/08/2024	Formula osservazioni in merito ad alcuni ambiti di intervento. In merito all'ambito <i>Mobilità e trasporti</i> , sottolinea che è importante prevedere misure di promozione e potenziamento del TPL, con il rinnovo del parco autobus e la promozione di trasporto alternativo come quello ferroviario, in sostituzione di quello stradale, nonché, attraverso strumenti che favoriscono l'uso di mezzi poco inquinanti ad alimentazione elettrica, a metano/biometano, GNL e bioGNL e a idrogeno. Per quanto riguarda l'ambito <i>Energia e biomasse</i> , sarebbe auspicabile tenere in considerazione il potenziale di sviluppo delle fonti rinnovabili, per conseguire gli obiettivi strategici del PNIEC al 2030 e, nello stesso tempo, bilanciare il mix energetico attraverso forme convenzionali di produzione dell'energia. Inoltre, dovrebbero essere definiti i siti per l'installazione dei nuovi impianti a fonti rinnovabili, come previsto dal Decreto sulle Aree Idonee. In questo quadro, dovrebbero svolgere un ruolo fondamentale anche gli impianti per la produzione di calore attraverso l'uso di biomassa legnosa in configurazioni CAR abbinata al teleriscaldamento. In merito all'ambito riqualificazione urbana, si propone la creazione di isole verdi e interventi di efficienza energetica negli edifici, con azioni sia sull'involucro edilizio, sia sul rapporto edificio-impianti, privilegiando soluzioni di "tipo passivo" e sistemi di monitoraggio dei consumi.	
4	Tre consiglieri del Comune di Brusasco (TO)	PEC del 30/08/2024	145654 del 30/08/2024	Per quanto riguarda l'Azione Mob.M2.A5 "Potenziamento delle infrastrutture ferroviarie", alcuni consiglieri del Comune di Brusasco propongono di integrare l'elenco degli "interventi funzionali a collegamenti per il TPL relativi all'orizzonte temporale oltre all'anno in corso" con la previsione	

n.	SOGGETTO	n. prot./data pec	ns. rif. prot.	Principali tematiche trattate	Altre tematiche
				della riapertura della linea ferroviaria sospesa dal 2012 Chivasso-Asti, quantomeno nel tratto torinese fra le stazioni di Chivasso e Brozolo.	
<b>Osservazioni pervenute oltre i termini previsti</b>					
1	Comune di Collegno	56511/2024 del 02/09/2024	146718 del 02/09/2024	In riferimento al contenuto degli Art. 13 "Limitazione alla circolazione veicolare" e Art. 14 "Misure locali e ulteriori misure finalizzate al contenimento del numero di superamenti del valore limite giornaliero di PM <sub>10</sub> ", si ritiene che tali prescrizioni generino una discontinuità territoriale delle misure da intraprendere e confusione comunicativa, che il Tavolo di Coordinamento per la Qualità dell'Aria, già istituito e a cui avevano aderito i Comuni della prima cintura oltre alla città di Torino, ARPA e Città Metropolitana di Torino, aveva superato garantendo omogeneità delle azioni, chiarezza per il cittadino, facilità comunicativa e di controllo da parte degli organi di sorveglianza. Inoltre, si evidenzia la difficoltà degli uffici comunali, non strutturati con professionalità così specifiche, nell'individuare azioni efficaci e tali da determinare un beneficio alla qualità dell'aria su base locale, modificando ordinanze già in vigore a livello metropolitano. Inoltre, con riferimento al contenuto dell'Art.20 "Regolamentazione degli impianti di combustione a biomassa solida per riscaldamento ad uso civile", si evidenzia la difficoltà degli uffici comunali ad intraprendere azioni di controllo in merito alle prescrizioni introdotte sugli impianti a biomassa delle civili abitazioni.	
2	Consorzio Monviso Agroenergia	SV_598784 del 02/09/2024	147605 del 03/09/2024	In merito all'Azione Agr.M1.A1 – Biomethane hub, il Consorzio propone, in linea con il DM "Pratiche ecologiche" del MASE, di estendere l'intervento anche agli impianti di biogas elettrico che non saranno oggetto di riconversione, che rappresentano la maggioranza degli esistenti sul territorio piemontese. Inoltre, propone di aggiungere il seguente punto nella descrizione della Scheda di misura: <i>migliorare l'efficienza (utilizzo del calore in azienda e riduzione delle emissioni) degli impianti esistenti per la produzione di biogas per i quali le aziende agricole proprietarie non beneficiano degli incentivi di cui al decreto del Ministro della transizione ecologica 15 settembre 2022 e successivi provvedimenti attuativi per la riconversione alla produzione di biometano</i> .	
3	ANCE Piemonte – Valle d'Aosta	141 del 03/09/2024	147814 del 03/09/2024	Per quanto riguarda la misura "Mob.M3.A7a - Misure strutturali – Limitazione della circolazione nei comuni > 30.000 abitanti veicoli euro 5", l'Associazione rileva che il comma 2 dell'art. 1 della Legge 155/2023 – di conversione del DL 121/2023 – dispone che <i>"le regioni possono disporre la limitazione strutturale della circolazione stradale nel periodo compreso tra il 1° ottobre di ciascun anno e il 31 marzo dell'anno successivo"</i> , come anche sottoscritto nell'Accordo del Bacino Padano del 9 giugno 2017. Pertanto, alla luce della norma statale, chiede che il riferimento temporale della limitazione si adegui al dettato nazionale, cioè che il divieto decorra dal 1° ottobre al 31 marzo, con la conseguente revoca della estensione temporale delle limitazioni introdotta con DGR n. 9-2916 del 2021 recante "Disposizioni straordinarie in materia di tutela della qualità dell'aria".	

### **3 Indicazioni procedurali per le fasi successive**

La presente Relazione dell'OTR contiene osservazioni, indicazioni e raccomandazioni formulate sulla base della documentazione tecnica disponibile, degli approfondimenti istruttori effettuati, delle considerazioni espresse durante le riunioni dell'OTR, gli incontri istruttori tematici e dei contributi tecnici pervenuti da parte delle strutture regionali coinvolte e di ARPA.

Dal punto di vista della procedura di VAS della proposta di Piano in oggetto, a seguito della fase di valutazione, secondo quanto previsto dal d.lgs. 152/2006:

- l'autorità procedente, in collaborazione con l'autorità competente, provvede, prima della presentazione del Piano per l'approvazione e tenendo conto delle risultanze del parere motivato di cui al comma 1, alle opportune revisioni del Piano (art. 15 comma 2);
- il Piano ed il RA, insieme con il parere motivato e la documentazione acquisita nell'ambito della consultazione, sono trasmessi all'organo competente all'approvazione del Piano (art. 16);
- la decisione finale è pubblicata nei siti web delle autorità interessate e sono inoltre resi pubblici (art. 17):
  - a) il parere motivato espresso dall'autorità competente;
  - b) una dichiarazione di sintesi;
  - c) le misure adottate in merito al monitoraggio di cui all'art. 18.

#### **3.1 Dichiarazione di sintesi**

La Dichiarazione di sintesi (di seguito anche "DS"), ai sensi dell'art. 17 comma 1 lett. b) del d.lgs.152/2006, illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano e come si è tenuto conto del RA e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il Piano adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate.

Il Settore Emissioni e rischi ambientali, in collaborazione con l'autorità competente, ai sensi dell'art. 15, comma 2, del d.lgs. 152/2006, procede alla revisione del piano seguendo quanto stabilito dalla DGR 29 marzo 2024, n. 14-8374, dando evidenza delle conseguenti modifiche introdotte nel Piano a seguito della fase di consultazione e del parere motivato.

### **4 Analisi e valutazioni sui contenuti del Piano**

Il PRQA è uno strumento a tutela della salute e dell'ambiente, finalizzato a ridurre l'inquinamento atmosferico e a rispondere all'emergenza climatica. Il Piano determina, pertanto, un incremento della tutela della qualità dell'aria, in un ambito quale quello padano che, come noto, ha una conformazione orografica particolarmente inefficace alla dispersione degli inquinanti.

Il Piemonte, infatti, ed in generale tutto il bacino padano, è caratterizzato da un'elevata stabilità atmosferica dovuta al contesto orografico. Le circostanze più favorevoli al permanere di situazioni di inquinamento da particolato si manifestano soprattutto nella stagione invernale, in presenza di particolari condizioni meteorologiche: alta pressione, elevata stabilità atmosferica, prolungata inversione termica, venti deboli e assenza di precipitazioni.

La metodologia utilizzata per l'aggiornamento del Piano è analoga a quella utilizzata per la redazione del PRQA 2019 e prevede la realizzazione di uno scenario di riferimento a legislazione

vigente, su cui calare due simulazioni di scenari futuri: il primo con orizzonte temporale 2025 e il secondo con orizzonte temporale 2030.

I risultati degli scenari tendenziali, in termini di concentrazione, sono stati confrontati mediante l'uso di modelli tridimensionali di diffusione e trasporto in atmosfera, con lo scenario base di riferimento al 2023. Sono state inserite le misure e le azioni previste per ridurre le emissioni ed è stato valutato il rispetto degli obiettivi ambientali per la protezione della salute, stabiliti dal quadro normativo vigente.

In relazione agli effetti sulla qualità dell'aria, si prende atto che, al 2025, con l'applicazione delle Misure, il Piano prevede:

- per il particolato PM<sub>10</sub>, il rispetto su tutti i comuni del numero di giorni di superamento del valore limite di 50 µg/m<sup>3</sup>. Nella città di Torino, è stimato un numero di giorni di superamento di poco inferiore al limite di 35 giorni per anno civile. I risultati non tengono conto di eventuali fenomeni locali, che avvengono su scale inferiori a quelle della risoluzione modellistica e che possono generare eventuali *hot-spot* di superamento in alcune stazioni di traffico dell'agglomerato torinese, anche nello scenario di Piano 2025;
- per la media annua del PM<sub>2,5</sub> al 2025, il rispetto da parte di tutti i comuni sia del valore limite di 25 µg/m<sup>3</sup>, sia del valore limite Stage II di 20 µg/m<sup>3</sup>;
- per il valore limite di 40 µg/m<sup>3</sup> per la media annua del biossido di azoto, il rispetto al 2025 su tutti i comuni piemontesi. Anche in questo caso si rileva che, in alcuni punti di traffico della città di Torino, potrebbero verificarsi fenomeni su scale inferiori a quelle risolte dalla simulazione modellistica in grado di generare eventuali *hot-spot*.

Con lo scenario di Piano al 2030, si prevede che tutti i limiti di legge prescritti dal d.lgs. 155/2010 e dalla legislazione comunitaria saranno ampiamente rispettati su tutto il territorio regionale. Inoltre, per il biossido di azoto e per la media giornaliera del PM<sub>10</sub>, i livelli di concentrazione stimati nello scenario di Piano 2030 sono tali da assicurare il rispetto dei limiti, anche in eventuali situazioni di *hot-spot* locali.

Fermo restando che il Piano è definito in modo da produrre effetti migliorativi in termini di qualità dell'aria, nel rispetto delle relative norme di legge e del principio di precauzione, si dà atto con favore della scelta di prevedere la gestione di possibili rischi di superamento dei limiti di legge in termini di sfioramento dei giorni/anno, che dovranno tenere conto del verificarsi di episodi meteorologici o eventi, anche di breve durata, particolarmente favorevoli per le concentrazioni di inquinanti.

Particolarmente rilevante, per garantire l'efficacia del PRQA, è il monitoraggio del piano, quale strumento volto a verificarne la validità; il monitoraggio deve assicurare, infatti, il controllo degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive.

Di seguito si riporta, oltre agli aspetti strettamente ambientali, anche quanto fatto pervenire dalle strutture regionali competenti ai fini della corretta definizione delle misure e azioni.

#### 4.1 Misure e Azioni

Le indicazioni e le valutazioni di seguito riportate sono suddivise per ambito di intervento del PRQA.

Seguendo l'impostazione utilizzata da parte delle strutture regionali nell'espressione dei relativi contributi, per chiarezza si indicano in rosso le proposte di aggiunta ed in barrato le cancellazioni rispetto quanto presente nel Piano.

##### 4.1.1 *Ambito "Mobilità e aree urbane" (Mob)*

Il paragrafo 4.1.5 della Relazione Generale tratta le competenze e funzioni degli enti locali che hanno ricadute sulla qualità dell'aria. Nella descrizione di pagina 49 si afferma che l'elaborazione del PUMS spetta anche alle Province. A tal proposito si richiama il DM 396 del 28.08.2019, articolo 3 "Limitazione dell'applicabilità di cui all'art. 3, comma 1 del D.M. 397/2017" che, a rettifica di quanto previsto nel precedente D.M. 397/2017, precisa che il medesimo si applica solo agli enti di area vasta città metropolitane.

Sarebbe inoltre utile indicare le soglie di riferimento: PUT per i Comuni >30.000 abitanti, ovvero comunque interessati da rilevanti problematiche di congestione stradale; PUMS per i Comuni > 100.000 abitanti.

Nel seguito del paragrafo si descrive il PUMS della Città metropolitana di Torino (CMTO). A tal proposito si segnala che, in Piemonte, oltre a CMTO è tenuto alla redazione del PUMS il Comune di Novara, poiché caratterizzato da un numero di abitanti >100.000; per gli altri Comuni il PUMS rimane uno strumento volontario. Tuttavia, nel contesto descrittivo pare utile segnalare le spontanee iniziative dei Comuni di Cuneo ed Alessandria.

Pertanto, si suggerisce di integrare la trattazione a pagina 49 con elementi descrittivi del PUMS della Città di Novara (approvato con DCC n. 70 del 21.11.2022 e oggetto dell'Azione Mob.M1.A2), del PUMS della Città di Cuneo (approvato con DCC n.69 del 24.09.2019 e oggetto dell'Azione Mob.M1.A3) e del PUMS della Città di Alessandria (approvato con DCC n. 31 del 10.06.2020 e oggetto dell'Azione Mob.M1.A4).

Si suggerisce, inoltre, di descriverne i principali contenuti, in analogia a quanto fatto per il PUMS di CMTO, in modo da evidenziare l'impegno che gli enti locali in parola stanno riservando ai temi della mobilità ciclistica e della logistica urbana, sia in presenza che in assenza di strumenti settoriali appositamente dedicati (Biciplan e PULS).

Nella trattazione del tema "Infrastrutture", a pagina 243 della Relazione generale, non viene indicata la fonte di riferimento da cui sono tratte le informazioni ivi descritte e, quindi, non è stato possibile verificare la correttezza dei dati riportati. In merito a quanto descritto, si rilevano alcune inesattezze e si propone di modificare il testo come segue:

~~"La rete stradale piemontese è costituita dalle strade urbane e da 48.818 circa 12.000 km di strade provinciali in capo alle Province, da 700 1.600 km di strade statali in gestione ad ANAS S.p.A. e 788 800 km di autostrade gestite dalle Società Concessionarie."~~ " La rete ferroviaria ha un'estensione di 1.984 Km, di cui [...] circa il 60% dell'estensione della rete, è costituita da binario unico, di cui circa 600 km elettrificati. ~~La rete ferroviaria piemontese ha un'estensione di circa 1990 Km. Rete Ferroviaria Italiana – RFI – gestisce 1896 km di linea di cui il 72% elettrificate.~~ **La rete ferroviaria piemontese ha un'estensione di circa 1990 Km. Rete Ferroviaria Italiana – RFI – gestisce 1896 km di linea di cui il 72% elettrificate. Le linee elettrificate a doppio binario si estendono per circa 770 Km mentre circa 600 km sono a semplice binario. Le linee non elettrificate**

si estendono per 525 km. A partire da gennaio 2024 RFI è subentrata a GTT nella gestione delle infrastrutture ferroviarie regionali piemontesi Canavesana e Torino Ceres, mentre la tratta Novara - Turbigo è gestita da FERROVIENORD S.p.A.

Nell'ultimo decennio sono stati programmati sul territorio piemontese circa ~~36~~ importanti interventi destinati allo sviluppo e all'efficientamento della rete ferroviaria regionale, sia per il traffico merci che passeggeri. ~~il 64% delle opere ferroviarie programmate [...] poiché si tratta del Terzo Valico dei Giovi lungo la tratta AV/AC Milano-Genova.~~"

Nella medesima trattazione di pagina 243 si affronta il tema della logistica piemontese, dedicando particolare attenzione alle piattaforme intermodali, di livello nazionale, funzionali al trasporto merci lungo i corridoi europei. Considerato che non sono previste misure del PRQA sul tema della "logistica di corridoio" tale trattazione pare collocarsi fuori dal contesto operativo del Piano. Nel caso si ritenga di trattare comunque la tematica, si propone di modificare il testo come segue:

"La presenza di primarie vie di comunicazione a livello europeo, [...] oggi raccolti intorno ai tre "poli" che costituiscono il "sistema" della logistica piemontese:

- l'Alessandrino che da sempre costituisce il retroporto dell'arco ligure e presenta una radicata presenza di centri merci (in particolare a Tortona, Arquata Scrivia e Rivalta Scrivia con l'interporto di livello nazionale), di dimensioni notevoli e a spesso dotati di elevata specializzazione merceologica (catena del freddo, etc.) e. Tale dotazione potrà inoltre essere ulteriormente rafforzata a seguito dell'attuazione delle ipotesi di riqualificazione dello scalo ferroviario di Alessandria Smistamento;
- Novara, situata all'incrocio dei due Corridoi transeuropei "Mediterraneo" e "Reno-Alpi" e in posizione prossima all'aeroporto Hub di Malpensa, ospita in particolare un interporto di livello nazionale che può costituire un punto di riferimento per i traffici verso il centro-nord Europa.
- Torino costituisce una tra le aree più popolate ed industrializzate del Paese a ridosso della quale si trova l'interporto di Orbassano, anch'esso di livello nazionale, che è connesso alla linea ferroviaria per la Francia. La programmazione di infrastrutture per la logistica degli ultimi anni si è concentrata soprattutto nell'area del novarese ma sono significative le prospettive di ulteriore sviluppo anche dell'area dell'Alessandrino."

Si suggerisce, inoltre, di trattare il tema della "logistica urbana", per il quale il PRQA prevede misure di pianificazione in capo ai Comuni dotati di PUMS. Nella trattazione del tema "Mobilità e parco veicolare", a pagina 244, ancora non vengono indicate le fonti utilizzate per elaborare il quadro descrittivo rappresentato.

Per gli aspetti di mobilità, pare sommario il richiamo generico alle interviste svolte dall'Agenzia della Mobilità Piemontese, mentre sarebbe più opportuno indicare specificatamente il Rapporto dal quale sono state estrapolate le informazioni. Cosa analoga per i dati del parco veicolare: la fonte si desume dalle figure, ma non viene puntualmente precisata nel testo.

La misura Mob.M1 - Attuazione della pianificazione di settore tratta genericamente il piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) in riferimento alle azioni Mob.M1.A1, Mob.M1.A2, Mob.M1.A3 e Mob.M1.A4. Si suggerisce, a pag. 251 della Relazione generale, di richiamare esplicitamente la Città metropolitana di Torino e le altre Città che in Piemonte si sono dotate, obbligatoriamente o volontariamente, di PUMS, nonché il contributo offerto da questi piani non solo alla mobilità

sostenibile in generale, ma alla mobilità ciclistica e alla gestione della logistica urbana più nello specifico.

La misura Mob.M2 - Promozione del trasporto pubblico tratta diverse tipologie di azioni per aumentare l'utilizzo della mobilità collettiva, al fine di ridurre le emissioni derivanti da quella individuale motorizzata.

Si suggerisce di anticipare nelle righe introduttive di pag. 252 della Relazione generale il tema della criticità delle risorse (poi citato all'inizio di pag. 254) modificando il testo come segue: "La promozione del trasporto pubblico passa dal rinnovo del parco veicolare, **dal potenziamento delle infrastrutture nonché** dal miglioramento ed efficientamento del servizio in risposta ai bisogni dell'utenza. **Gli investimenti sulla rete consentiranno di incrementare la capacità dell'infrastruttura nonché la frequenza, regolarità e offerta dei servizi ferroviari e di trasporto di massa (SFM, metropolitane e tram) ma saranno subordinati a un inevitabile incremento della spesa pubblica per nuovi servizi. Tra le criticità del settore si segnala, anche, la carenza di autisti, un fenomeno con cui le aziende del TPL si confrontano da tempo e che influisce sulla quantità e qualità del servizio di trasporto pubblico.**"

Si suggerisce di inserire, a pag. 253 della Relazione generale, parte del testo che tratta il SFM erroneamente a pag. 254, modificando il testo come segue: "L'azione Mob.M2.A3 contiene le ulteriori previsioni di sviluppo del SFM volte a rendere più fluida la circolazione, potenziare i collegamenti sulle principali direttrici e garantire un'accessibilità sempre più capillare nell'area metropolitana con l'attivazione di nuove stazioni e di nuovi servizi. ~~Informazione e incentivi sono strumenti per promuovere un cambiamento comportamentale, in persone e imprese, verso un futuro incentrato sulla sostenibilità.~~ **L'accessibilità ferroviaria al nodo di Torino riveste, da sempre, un ruolo determinante perché significa agganciare il territorio ai corridoi veloci e costruire la rete principale per la mobilità sostenibile di medio – lungo raggio. In questo contesto il completamento del Passante Ferroviario di Torino ha consentito di raggiungere stazioni dove scambiare con servizi di trasporto pubblico locale su gomma o trovare servizi di carattere complementare (condivisi, sharing e pooling, bici-stazioni) e potrà contribuire progressivamente a ricondurre a un ruolo sempre più marginale gli spostamenti motorizzati e il conseguente inquinamento. Oltre a interventi di upgrade tecnologico del Nodo di Torino, per completare le potenzialità della rete metropolitana, si intende anche perfezionare il trasferimento al Patrimonio indisponibile dello Stato (ai sensi del DL. 50/2017 art. 47, comma 5) delle linee ferroviarie Torino-Ceres e Settimo-Pont (Canavesana) per affidarle a RFI nell'intento di garantire una gestione unitaria del SFM e incrementare i livelli di sicurezza a beneficio dell'intero sistema del trasporto pubblico locale. Gli interventi previsti sono quelli contenuti nel Contratto di Programma RFI – Investimenti e consentiranno di incrementare la capacità dell'infrastruttura e la frequenza dei treni, nonché la regolarità e offerta del SFM, ma sono subordinati a un inevitabile incremento della spesa pubblica per nuovi servizi.**

Si suggeriscono alcune correzioni materiali al testo di pag. 253 della Relazione generale come segue:

"L'azione Mob.M2.A4 intende operare la riprogrammazione dei servizi esistenti (ferro e gomma) secondo criteri di gerarchizzazione e integrazione per rispondere alla domanda di spostamento tra poli e nei bacini di mobilità e connetterli al meglio ai corridoi veloci. L'offerta ferroviaria è la base di riferimento sulla quale integrare i servizi su gomma. Oggetto di riprogrammazione sono ~~i differenti vettori che gestiscono~~ le tratte **linee** del servizio su gomma, **gli orari** e le diverse tariffe che spesso limitano l'utente nell'uso dei servizi di TPL o innescano forme di "concorrenza" tra servizi finanziati dallo stesso ente pubblico."

Si suggeriscono alcune correzioni materiali al testo di pag. 254 come segue:

“Le azioni di incremento del servizio (Mob.M2.A3 e Mob.M2.A4) di ~~norma~~ sono particolarmente dispendiose: **al progressivo rilascio di nuove infrastrutture, derivanti dagli investimenti per migliorare o incrementare** nelle infrastrutture per spostamenti rapidi di massa come autobus, ferrovie, metropolitane o tram, corrisponde **una crescita dei servizi e** una maggiore spesa per l'esercizio (maggiori costi operativi) a cui però, ~~di norma~~, non segue un adeguato incremento del Fondo Nazionale Trasporti (FNT) che, alimentato dalla fiscalità generale, già non copre tutta la spesa storica.”

Si evidenzia, a pag. 254, un errore di trascrizione nel titolo dell'azione: l'azione ~~Mob.M2.A2b Rinnovo e potenziamento materiale rotabile (ferro)~~ è già stata trattata a pag. 252. Inoltre la descrizione pare ripetitiva rispetto alla trattazione delle altre azioni. I contenuti descrittivi del SFM sono da spostare a pag. 253.

Si suggeriscono le seguenti correzioni materiali al testo delle pagg. 254 e 255:

- modificare il titolo dell'azione: ~~Mob.M2.A2b Rinnovo e potenziamento materiale rotabile (ferro)~~ **Mob.M2.A5 Potenziamento delle infrastrutture ferroviarie;**

- modificare e sintetizzare il testo come segue: Anche l'azione ~~Rinnovo e potenziamento materiale rotabile (ferro) (Mob.M2.A2b)~~ **Potenziamento delle infrastrutture ferroviarie (Mob.M2.A5)** riveste un ruolo fondamentale nella promozione del trasporto pubblico ed anche nella messa a disposizione di veicoli per la mobilità collettiva, di norma già a trazione elettrica. In un contesto di mobilità come quello attuale, sulle principali relazioni regionali e metropolitane, il modello vincente è infatti quello ferroviario perché capace di ridurre progressivamente a un ruolo sempre più marginale gli spostamenti privati motorizzati e il conseguente inquinamento. Il trasporto ferroviario gioca, **infatti**, un ruolo determinante sia in termini di copertura geografica delle reti sia di frequenza dei servizi, tempi di viaggio e costi, **ed è un modello vincente perché capace di ridurre progressivamente a un ruolo sempre più marginale gli spostamenti privati motorizzati e il conseguente inquinamento.**

~~Le persone oggi chiedono sempre più collegamenti veloci con le principali città, anche per gli spostamenti casa-lavoro. Attuare questo modello richiede opere di upgrade tecnologico e infrastrutturale su gran parte delle direttrici esistenti che consentiranno di accrescere i livelli di capacità del trasporto pubblico locale e avranno come conseguenza anche un inevitabile incremento della spesa pubblica per potenziare l'offerta di servizi di trasporto e migliorare la qualità, l'efficacia e l'appetibilità.~~

~~Gli interventi (nuove opere, lavori di upgrade tecnologico e infrastrutturale su gran parte delle principali direttrici della rete regionale) [...] di lunga percorrenza verso le maggiori polarità del nord e del centro Italia della rete regionale nonché subordinati a un inevitabile incremento della spesa pubblica per nuovi servizi.~~

Gli interventi sono inseriti nel Contratto di Programma RFI – Parte investimenti definiti con lo Stato per lo sviluppo e la manutenzione della rete (durata quinquennale; aggiornamento annuale). La Regione partecipa ai tavoli di confronto istituzionale in quanto ente di governo del territorio.

~~Per quanto riguarda il Ferroviario Metropolitano, si rileva che [...] sono quelli contenuti nel Contratto di Programma RFI – Investimenti e consentiranno di incrementare la capacità dell'infrastruttura e la frequenza dei treni, nonché la regolarità e offerta del SFM, ma sono subordinati a un inevitabile incremento della spesa pubblica per nuovi servizi.~~

Si segnala, infine, che:

- a pag. 259 della Relazione generale non è stata trattata l'azione Mob.M3.A8 Promozione della ciclabilità;

- a pag. 261 non sono state trattate le azioni Mob.M6.A5 Creazione di un sistema strutturato di mobility management piemontese e Mob.M6.A6 Redigere il Piano provinciale dei trasporti quale elaborato tecnico a integrazione del Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP).

In relazione all'Azione Mob.M1.A3 - PUMS Città di Cuneo e Mob.M1.A4 - PUMS Città di Alessandria si evidenzia che i PUMS della Città di Alessandria e di Cuneo, pur non sempre avendo sottopiani di settore (PULS e Biciplan), trattano specificatamente i temi della logistica e della ciclabilità, in particolare:

- Alessandria: per la logistica urbana definisce le “regole di accesso”, la “gestione della sosta e carico/scarico”, la “ciclo-logistica”; per la mobilità ciclabile definisce “itinerari”, “servizi”, “comunicazione e marketing”;
- Cuneo: per la logistica urbana tratta la “Definizione dell'Area di CityLog”, “Le possibili misure da adottare” e imposta “Il progetto della City Logistics di Cuneo” nonché scenari di “Ottimizzazione del sistema di consegna delle piccole merci in ambito urbano”; inoltre, il PUMS di Cuneo comprende il Biciplan.

Pertanto, si propone di uniformare i titoli delle Azioni PUMS/PULS e ampliare le descrizioni in modo che risulti più evidente il contributo offerto da questi piani non solo alla mobilità sostenibile in generale, ma alla mobilità ciclistica e alla gestione della logistica urbana più nello specifico. Si suggerisce, in tal senso, di rivedere/riallineare anche le descrizioni delle Azioni Mob.M1.A1 - PUMS CMTO e Sottopiani di settore e Mob.M1.A2 - PUMS e PULS Città di Novara.

In relazione all'azione Mob.M1.A5 – Piano regionale della mobilità e trasporti si evidenzia che la scheda descrittiva dell'Azione è difforme dal contributo trasmesso in fase di redazione e presenta, in generale, alcune imprecisioni:

- il PRMT (e piani di settore) non è strumento di prescrizione: si tratta di un'azione di governance il cui “livello di coerenza” è di indirizzo/accompagnamento per il livello sottordinato;

- il PRMT è previsto da norme regionali: si ritiene utile introdurre un richiamo per inquadrare le conseguenti delibere di approvazione dei piani;

- il PRMT, essendo un “piano”, si attua mediante molteplici strumenti (regolamenti, linee guida, programmi, accordi/protocolli..); non essendo un “programma”, non è accompagnato da risorse da prevedere, invece, nella successiva fase di attuazione (programmazione).

Alla luce di quanto riportato precedentemente, si chiede di apportare le modifiche di seguito meglio indicate. Si chiede, inoltre, di cancellare la DGR n. 14-6571 del 6.03.2023 (delibera di adozione) perché superata dalla DGR n. 6-7459 del 25.09.2023 (delibera di approvazione).

<b>Livello di coerenza</b>	<b>P: prescrizione - I: indirizzo, A: Accompagnamento</b>
<b>Riferimenti normativi</b>	<b>Legge regionale n.1/2000; legge regionale n.8/2008; Legge n. 2/2018</b> D.C.R. n. 256-2458/2018 del 16.01.2018, DGR n. 6-7459 del 25 settembre 2023 <del>DGR n. 14-6571 del 6-03-2023</del>
<b>Soggetti che concorrono all'attuazione</b>	<b>Regione Piemonte – altre Direzioni regionali</b> CMTO, Province e Comuni

INDICATORI DI ATTUAZIONE			
Strumento	Indicatore	Unità di Misura	Target
<a href="#">A Regolamentazione</a> <a href="#">B Bando di finanziamento</a> <a href="#">C Accordi, protocolli e convenzioni</a> <a href="#">D Linee guida</a> <a href="#">E Piani e programmi</a> <a href="#">F Campagne (comunicazione, informazione)</a> <a href="#">G Finanziamento</a> <a href="#">H Progetti, sperimentazioni, studi</a>	Come definiti nel PRMT e nel PRMG Provvedimenti regionali assunti in coerenza con i piani	numero	>5

INDICATORI FINANZIARI			
Strumento	Indicatore	Unità di misura	Target
G Finanziamento * Non risulta possibile valorizzare un indicatore finanziario in quanto il PRMT non prevede risorse per l'attuazione	finanziamento	%	100

L'Azione Mob.M2.A1a - Rinnovo parco rotabile automobilistico TPL è stata interessata da recenti rivisitazioni. Si chiede di apportare le modifiche testuali come segue:

“Il rinnovo del parco circolante è un aspetto centrale della riforma nazionale del TPL [...] per incrementare la mobilità collettiva più sostenibile rispetto alla mobilità privata riducendo, così, in modo significativo le emissioni in atmosfera. ~~Le scelte tecnologiche sono dettate a livello nazionale dal~~ Il PSNMS - Piano strategico nazionale per la mobilità sostenibile, di cui al DPCM n.1360/2019 (attualmente in fase di revisione), ~~e~~, su un orizzonte temporale 2019-2033, contestualizza indirizzi e vincoli Europei su mobilità, energia e ambiente. ~~Il PSNMS,~~ Oltre a definire lo stato delle tecnologie per fonti di alimentazione alternative e lo stato della filiera produttiva del materiale rotabile in Italia, individua [...]” “L’attuale programmazione prevede un rinnovo del parco mezzi con immissione in servizio di circa [...] dal modulo Rendicontazioni dell’applicativo “PARCO AUTOBUS TPL PIEMONTE”.

Per quanto riguarda l'utilizzo dei Fondi per lo sviluppo e la coesione (FSC) sono in corso di valutazione le alimentazioni più idonee da finanziare.

La Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e logistica propone, inoltre, di apportare le modifiche sottoindicate:

<b>Soggetti responsabili dell'attuazione</b>	Regione Piemonte – Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e logistica Regione Piemonte – Direzione Ambiente, Energia e Territorio
<b>Risorse finanziarie assegnate e non</b>	Agenzia per la Mobilità Piemontese Euro 101.559.287,00 sul PSNMS secondo e terzo quinquen-

<b>ancora stanziare</b>	nio (ancora da programmare) Euro 6.148.168,91 DM 223/2020 Euro 40.000.000,00 FSC (in corso di modifica Accordo CI-PESS)
-------------------------	---

L'Azione Mob.M2.A4 Riorganizzazione dei servizi regionali di trasporto pubblico locale è esplicitamente correlata alla Mob.M2.A6 - Fondo Nazionale Trasporti con finalità ambientali la cui data di inizio attuazione è prevista per il 2026. **Si chiede di precisare l'anno di riferimento della richiamata Mob.M2.A6 come segue:**

<b>Risorse finanziarie stimate per l'attuazione</b>	560 Mln€ (+ quota parte FNT Azione Mob.M2.A6 dal 2026)
---	--

In relazione all'Azione Mob.M2.A6 - Fondo Nazionale Trasporti con finalità ambientali, si segnalano alcune imprecisioni, da integrare come segue.

<b>Soggetti responsabili dell'attuazione</b>	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Regione Piemonte (nel transitorio - vedi NdA), <b>Agenzia della Mobilità Piemontese</b>
<b>Soggetti che concorrono all'attuazione</b>	<b>Soggetti con contratto di servizio TPL</b>
<b>Destinatari</b>	<b>Soggetti con contratto di servizio TPL-Cittadini</b>

Per quanto riguarda l'Azione Mob.M3.A2b - Sostegno all'acquisto di mezzi commerciali sostenibili la Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica non risulta "soggetto responsabile". Si chiede la modifica sottoindicata.

<b>Soggetti responsabili dell'attuazione</b>	<del>Regione Piemonte – Direzione opere pubbliche, difesa del suolo, protezione civile, trasporti e logistica</del> Regione Piemonte – Direzione ambiente, energia e territorio
--	--

Le Azioni Mob.M3.A7a - Misure strutturali – Limitazione della circolazione nei comuni > 30.000 abitanti dei veicoli Euro 5 e Mob.M3.A7b - Misure strutturali – Limitazione della circolazione nei comuni >10.000 abitanti per veicoli sino ad Euro 4 richiamano il dettato dell'articolo 13 delle Norme di Attuazione (comma 1 e comma 2), nonché le specifiche esenzioni disciplinate al comma 3.

Con riferimento ai veicoli della categoria M1, M2 ed M3 adibiti a servizi di trasporto pubblico, e in coerenza a quanto osservato anche per le Norme di Attuazione, si suggerisce di tenere conto l'azione Mob.M2.A1b - Promozione utilizzo HVO nel trasporto pubblico locale e modificare il testo nella scheda come segue:

“- I veicoli della categoria M1, M2 ed M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico, purché dotati di dispositivi per l'abbattimento del particolato **o alimentati con Hydrogenated Vegetable Oil (HVO)** oppure oggetto di specifica disposizione statale;”

In merito all’Azione Mob.M3.A3 - Promozione dei servizi di sharing mobility, si segnala un refuso negli indicatori di monitoraggio. Infatti il Bando di finanziamento viene correttamente indicato come “strumento” fra gli “indicatori di attuazione” ma erroneamente riportato anche come “strumento” fra gli “indicatori finanziari”.

La Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica chiede la modifica sottoindicata.

<b>INDICATORI FINANZIARI</b>			
<b>Strumento</b>	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Target</b>
B-Bando di finanziamento <u>G Finanziamento</u>	% risorse trasferite (da RP ad AMP)	Percentuale	100%

Si suggerisce, infine, di chiarire nella stesura finale del documento di Piano il quadro delle relazioni tra obiettivi di sostenibilità ambientale, obiettivi ambientali generali e specifici e le misure di Piano e di richiamare tale struttura nel Piano di monitoraggio del PRQA, affinché sia agevole riconoscere, attraverso gli indicatori di risultato, il contributo della misura al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale.

Si chiede di riallineare le schede “Promozione utilizzo HVO nel trasporto pubblico locale”, “Potenziamento delle infrastrutture ferroviarie”.

Con riferimento all’azione “Mob.M3.A7b - Misure strutturali – Limitazione della circolazione nei comuni >10.000 abitanti per veicoli sino ad Euro 4”, prevista nell’ambito di intervento “Mobilità e aree urbane”, sembrerebbe che le esenzioni alle limitazioni, attualmente previste per i veicoli dotati di motore diesel con omologazione uguale a Euro 3 ed Euro 4, siano estese anche a tutti i veicoli con omologazione inferiore o uguale a Euro 2, per i veicoli alimentati a benzina e per i veicoli dotati di motore diesel, e con omologazione inferiore o uguale a Euro 1, per i veicoli alimentati a GPL e metano. Questa soluzione consentirebbe la circolazione di veicoli già bloccati in modo permanente da diversi anni, riducendo il beneficio dei provvedimenti di limitazione dei veicoli con maggiori emissioni inquinanti. In relazione a ciò, si richiede di verificare quanto indicato nell’azione e di effettuare le conseguenti modifiche.

In relazione all’Azione Mob.M6.A1 - Azione di sistema - relativa all’Osservatorio del Piano si ritiene utile che il PRQA indirizzi la progettazione e costituzione di questo Osservatorio in sinergia con il costituendo Osservatorio sui CC, la cui attivazione avverrà a seguito dell’applicazione della Misura FESR OP2 (ad oggi è in fase di costruzione e approvazione la Scheda di Misura). Le progettazioni dovrebbero confrontarsi in modo da creare la massima sinergia possibile e la condivisione delle azioni comuni con il minor dispendio di energie e di risorse.

Il Piano prevede anche di attivare un Organismo di partecipazione civica dedicato ad Aria e Clima. Anche in questo caso, le sinergie con l’Osservatorio CC e con il Gruppo di lavoro interdirezionale che si occupa delle azioni sul clima risulta centrale, per non replicare azioni e non trovarsi in contrasto tra aree di intervento regionali.

Si ritiene inoltre utile che, in relazione al tema condizioni meteo/climatiche e qualità dell’aria e alle relative complesse interazioni e ricadute a livello locale e regionale, vengano esplicitate azioni - anche pilota - di definizione di ulteriori indicatori o metodologie, partendo anche dai risultati di

progetti europei, come ad esempio il progetto Horizon 2020 CLARA (Climate forecast enabled knowledge services).

Si segnala, inoltre, che è stata evidenziata l'opportunità di introdurre dei criteri che consentano di identificare i veicoli ibridi più 'virtuosi', ossia quelli che permettono una percorrenza significativa in *full electric*, in analogia con quanto già adottato dall'Autorità Federale dei Trasporti della Germania.

Si riportano alcune indicazioni pervenute dai settori competenti in relazione alle schede di azione denominate: "Promozione utilizzo HVO nel trasporto pubblico locale", "Potenziamento delle infrastrutture ferroviarie"

In relazione all'Azione Mob.M2.A1b - Promozione utilizzo HVO nel trasporto pubblico locale, Non è chiara quale sia la fonte di riferimento per misurare l'indicatore di risultato " KM percorsi con HVO". Si chiede di verificare se il dato è disponibile; diversamente si suggerisce di modificarlo in "HVO erogato" o consumato o acquistato dall'Azienda TPL rispetto ad altri carburanti.

INDICATORI DI RISULTATO DI MISURA		
ETICHETTA DELL'INDICATORE	UNITÀ DI MISURA	TARGET
KM percorsi con HVO erogato/consumato/acquistato rispetto ad altri carburanti	KM litri	*

*\*Non essendo state stimate le risorse necessarie non è possibile individuare un target*

La descrizione dell'Azione Mob.M2.A5 - Potenziamento delle infrastrutture ferroviarie evidenzia molteplici ripetizioni; una lettura più attenta induce alla sintesi nonché ad evidenziare piccoli aggiornamenti.

Si chiede di apportare le modifiche testuali come indicato di seguito.

<b>AMBITO DI INTERVENTO</b>
Mobilità e ambiti urbani
<b>MISURA</b>
Promozione del trasporto pubblico
<b>AZIONE</b>
Mob.M2. A5 Potenziamento delle infrastrutture ferroviarie
<b>DESCRIZIONE DELL'AZIONE</b>
In un contesto di mobilità come quello attuale, sulle principali relazioni regionali e metropolitane il modello vincente è quello ferroviario perché capace di ridurre progressivamente ad un ruolo sempre più marginale gli spostamenti motorizzati e il conseguente inquinamento. Il trasporto ferroviario gioca un ruolo determinante sia in termini di copertura geografica delle reti sia di frequenza dei servizi, tempi di viaggio e costi. Le persone oggi chiedono sempre più collegamenti veloci con le principali città anche per gli spostamenti casa-lavoro mentre il trasporto delle merci viene sempre più spinto verso la modalità ferroviaria per le destinazioni extra-regione (>300 km). Attuare questo modello richiede opere di upgrade, tecnologico e infrastrutturale, su gran parte delle direttrici esistenti, ma anche un inevitabile incremento della spesa pubblica per potenziare l'offerta di servizi di trasporto e migliorarne la qualità, l'efficacia e l'appetibilità. Gli interventi (nuove opere, lavori di upgrade tecnologico e infrastrutturale su gran parte delle principali direttrici della rete regionale) sono responsabilità del livello nazionale e del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, Rete Ferroviaria Italiana, con cui occorre consolidare il dialogo per presidiare le priorità regionali nel Contratto di Programma - Parte Investimenti attraverso i cosiddetti tavoli tecnici di ascolto. L'azione riguarda gli interventi infrastrutturali e tecnologici che intendono accrescere i livelli di capacità del trasporto

pubblico locale e sono propedeutici al potenziamento dei servizi di collegamento interregionali e di lunga percorrenza verso le maggiori polarità del nord e del centro Italia della rete regionale nonché subordinati a un inevitabile incremento della spesa pubblica per nuovi servizi. Sono infatti in corso azioni di potenziamento e sviluppo di linee, impianti ferroviari e tecnologia per la sicurezza. Gli interventi sono inseriti nel Contratto di Programma RFI – Parte investimenti definiti con lo Stato per lo sviluppo e la manutenzione della rete (durata quinquennale; aggiornamento annuale). La Regione partecipa ai tavoli di confronto istituzionale in quanto ente di governo del territorio. Il CdP prevede:

- **Nodo ferroviario di Torino** gli interventi previsti sono quelli contenuti nel Contratto di Programma RFI – Investimenti e consentiranno di incrementare la capacità dell’infrastruttura e la frequenza dei treni nonché la regolarità mentre una maggiore offerta di SFM è subordinata a un inevitabile incremento della spesa pubblica per nuovi servizi.

RFI attua i piani di investimento definiti con lo Stato per lo sviluppo e la manutenzione della rete. La Regione intende presidiare il rispetto del Contratto di Programma RFI, di durata quinquennale e degli aggiornamenti annuali, e accompagnare la realizzazione delle opere in raccordo con gli enti locali interessati nonché coordinare i rilasci infrastrutturali con le esigenze di potenziamento del servizio stabilite con i gestori mediante contratti. Sono previsti interventi di:

- realizzazione e completamento di fermate del SFM in zone fortemente urbanizzate (Dora e Zappata); sono anche pianificati interventi per favorire l’accessibilità e l’intermodalità ferro-gomma e di impiantistica tecnologica;
- realizzazione della linea SFM 5 Orbassano (Ospedale S. Luigi) – Torino Stura , comprensiva di altre due fermate intermedie (Torino S. Paolo e Quaglia – Le Gru). Per la fermata Quaglia si prevedono due banchine a servizio dei binari, un fabbricato ponte, la viabilità di accesso alla fermata e stalli per la sosta (auto, autobus, taxi e diversamente abili, ricarica), scale fisse e ascensori, pista ciclabile collegata alla rete esistente e in progetto (a Torino e Grugliasco) nonché parcheggi di interscambio per biciclette. Il progetto prevede anche la riqualificazione del sottopasso ciclo pedonale verso le borgate Pronda e Lesna e la nuova collocazione di fermate di TPL.
- upgrading infrastrutturale e tecnologico del nodo di Torino per l’aumento della capacità teorica ammessa sul Passante;
- potenziamento **realizzazione** linea veloce di collegamento Porta Nuova-Porta Susa per introdurre nuovi servizi SFM grazie all’eliminazione dell’interferenza tra relazioni suburbane e merci dirette ad Orbassano /Modane con quelle a Lunga Percorrenza Torino-Milano; sono previsti il completamento di una galleria a doppio binario del Passante e interventi sugli impianti di Porta Susa e Porta Nuova per l’innesto del nuovo tratto di linea;
- interventi sulla Torino-Ceres e Settimo-Rivarolo-Pont (ferrovia Canavesana): per realizzare servizi più performanti su queste linee che fanno parte del SFM; ~~in corso di completamento~~ **completata** (in servizio da gennaio 2024) l’interconnessione al passante ferroviario di Torino (presso stazione Rebaudengo) che collega Caselle con il centro città e l’alta velocità nonché con le Valli di Lanzo. Parallelamente, è stato completato il trasferimento delle ferrovie concesse dal Patrimonio indisponibile dello Stato a Regione e l’affidamento della gestione da GTT SpA ad RFI.

- **Interventi funzionali a collegamenti interregionali e di lunga percorrenza**

#### ORIZZONTE 2024

Linea Torino – Padova (potenziamento tecnologico funzionale al TPL e a servizi di lungo percorso che riguarda più regioni); Linea Torino-Genova (velocizzazione funzionale ai servizi di lungo percorso); Linea Tortona-Voghera (opere prioritarie di quadruplicamento); Linea Asti-Casale Monferrato-Mortara (upgrade tecnologico per il ripristino della linea e riattivazione della fermata di Candia Lomellina. A settembre 2023 è stato ripristinato il servizio nella tratta tra Casale Monferrato e Mortara).

#### ORIZZONTE OLTRE 2024

Linea Torino-Bardonecchia-Modane (upgrade tecnologico ed infrastrutturale della tratta Avigliana-Bussoleno); Linea Tortona- Voghera (opere prioritarie di quadruplicamento).

- **Interventi funzionali a collegamenti per il TPL**

#### ORIZZONTE 2024

Linea Biella-Santhià (elettrificazione per il collegamento diretto Torino - Biella e l’uso degli stessi treni della Torino – Milano); Linea Chivasso-Ivrea-Quincinetto (eliminazione dei passaggi a livello per incrementare la regolarità della circolazione ,gli standard di affidabilità e il collegamento tra aree urbane); Linea Carmagnola – San Giuseppe di Cairo (rinnovo degli apparati di comando e posa della fibra ottica sull’intera linea per incrementare l’affidabilità dei sistemi centralizzati di gestione della circolazione).

#### ORIZZONTE OLTRE 2024

Linea Fossano - Cuneo (eliminazione dei passaggi a livello e nuovo apparato di comando nella stazione di Centallo per migliorare gli standard di regolarità del servizio anche in vista di futuri sviluppi).

Si segnala che agli investimenti nelle infrastrutture di norma corrisponde una maggiore spesa per l'esercizio (maggiori costi operativi) a cui però non segue un adeguato incremento del Fondo Nazionale Trasporti (FNT) che, alimentato dalla fiscalità generale, già non copre tutta la spesa storica. Le risorse attribuite nelle varie forme alle Regioni presentano uno stanziamento non ovunque sufficiente per espletare servizi efficienti e completi e non contemplan finanziamenti aggiuntivi per i nuovi servizi che si andranno ad attivare a seguito dei graduali rilasci infrastrutturali di nuove linee. Occorre proporre la creazione di un fondo aggiuntivo legato ai benefici ambientali del TPL (Azione 01.M2:A7)

- **Interventi funzionali a collegamenti per il trasporto merci**

Linea Arona Oleggio -Novara (adeguamento modulo di linea 750 m e potenziamento tecnologico della Domodossola- Gallarate nonché aumento di sagoma a PC80/410 da Domodossola Arona – Sesto Calende. Interventi inseriti nell'Accordo Internazionale Italia – Svizzera); Linea Domodossola-Borgomanero-Novara (aumento modulo di linea 750 m); Linea Vignale-Oleggio-Arona (interventi di raddoppio per accesso al Sempione subordinati alla disponibilità risorse. Interventi indicati nel MoU Italia -Svizzera); Linea Novara-Mortara-Alessandria-Novi Ligure-Imbocco Terzo Valico dei Giovi ( aumento modulo a 750 metri e adeguamento sagoma a PC80/410 nonché interventi di potenziamento tecnologico); Linea Voghera-Tortona (aumento modulo di linea 750 metri, ACC stazione di Tortona, aumento di sagoma a PC80/410. Interventi per la velocizzazione linea Milano-Genova; per l'aumento di capacità si prevede il quadruplicamento Tortona-Voghera); Linea Tortona – Arquata – Bivio Fegino (rinnovo tecnologico tra Tortona e Bivio Fegino); - Linea Alessandria-Novi Ligure-Arquata (rinnovo tecnologico tra Alessandria e Arquata, ACC di Novi Ligure. Interventi di completamento per il III Valico dei Giovi); Direttrice Torino-Milano-Venezia (aumento modulo di linea a 750m nella tratta Torino-Novara suddivisi in più progetti. Completati gli interventi di aumento sagoma); Linea Torino-Alessandria – Tortona (upgrade prestazionale per l'adeguamento a sagoma PC80/410 per le tratte Torino San Paolo-Trofarello, Trofarello-Alessandria e Alessandria -Tortona); Linea Torino -Alessandria (upgrade per l'adeguamento modulo a 750m, articolati per fasi con completamento ad orizzonte 2026. Interventi di velocizzazione linea Torino – Genova. Richiesti approfondimenti per la tratta Alessandria-San Giuseppe di Cairo); Linea Torino-Fossano-Cuneo/Mondovì (potenziamento Fossano-Cuneo per aumento capacità e upgrading prestazionale, opere sostitutive di passaggi a livello con orizzonte 2025 nonché raddoppio tratta Fossano Cuneo e adeguamento strutturale categoria D4/D4L);Linea Genova-Torino (rinnovo sistema distanziamento, verifica opere d'arte e adeguamento alla trazione elettrica per velocizzare la linea. Prima fase Trofarello – Alessandria; adeguamenti di tracciato in corso di progettazione);

I suddetti interventi sono inseriti nel Contratto di Programma di RFI come adeguamenti prestazionali e upgrading di corridoio TENT Reno -Alpi e linee afferenti.

Nuova Linea Torino-Lione -tratta di connessione nazionale (omogeneizzazione della trazione nelle linee di adduzione, variante alla linea Avigliana-Orbassano-Bivio Pronda, adeguamento della linea storica Torino-Modane-tratta Bussoleno-Avigliana. Previsti interventi per la Gronda merci di Torino tra Orbassano -Settimo Torinese e ulteriore fase della Avigliana-Bussoleno di cui occorre monitorare il consolidamento nel CdP); Linea Savigliano-Saluzzo-Verzuolo-Madonna dell'Olmo (upgrading della Trofarello-Fossano-San Giuseppe di Cairo in ~~approfondimento~~ **approfondita** nel Protocollo di Intesa RFI AdSP Mar Ligure Occidentale-Regioni Liguria e Piemonte per il potenziamento merci della linea Torino e Savona inclusa la tratta in territorio ligure) **oggetto di DOCFAP da parte di RFI.**

<b>Competenza</b>	<b>B:</b> regionale
<b>Ambito territoriale</b>	<b>P:</b> Piemonte
<b>Tipo di azione</b>	<b>C:</b> Finanziaria <b>E:</b> Accompagnamento
<b>Livello di cogenza</b>	<b>P:</b> Prescrizione <b>I:</b> Indirizzo
<b>Riferimenti normativi</b>	Legge regionale n.1/2000
<b>Soggetti responsabili dell'attuazione</b>	Regione Piemonte – Direzione opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e logistica <b>Rete Ferroviaria Italiana</b>
<b>Soggetti che concorrono all'attuazione</b>	<b>Rete Ferroviaria Italiana</b> <b>Ministero delle Infrastrutture e Trasporti</b> <b>Regione Piemonte - Direzione opere pubbliche, Difesa del suolo, Pro-</b>

	tezione civile, Trasporti e logistica
<b>Destinatari</b>	Cittadini
<b>Modalità di attivazione</b>	Contratto di Programma MIT - RFI (Parte investimenti) Contratto di Programma RP - RFI
<b>Orizzonte temporale</b>	2030
<b>Anno inizio attuazione</b>	In corso
<b>Anno fine attuazione</b>	2030
<b>Risorse finanziarie stimate per l'attuazione</b>	506.6 Mln€
<b>Risorse finanziarie stanziare per l'attuazione</b>	191,00Mln€
<b>Risorse finanziarie assegnate e non ancora stanziare</b>	-
<b>Origine delle risorse finanziarie</b>	Accordo di programma ex art.8 d.lgs. 422/97 Fondo comune di rinnovo L. 297/78 AdPQ del 30.11.2007 Piano Operativo Sicurezza Torino-Ceres del 4.11.2019 DM 182/2020 Convenzione elettrificazione Rivarolo-Pont del 14.04.22 e del 03.07.23 Suppressione PL Volpiano – Convenzione 03.07.23 Piano Operativo Sicurezza canavesana 13.11.18 PNRR Disciplinare 03.07.23
<b>Tipologia di finanziamento</b>	Spese di investimento

INDICATORI DI RISULTATO DI MISURA		
Etichetta dell'indicatore	Unità di misura	Target
Interventi realizzati	numero	15

INDICATORI DI MONITORAGGIO <sup>1</sup>			
Indicatori di attuazione			
Strumento	Indicatore	Unità di misura	Target
C Accordi, protocolli e convenzioni	Contratto di programma con RFI	numero	2
Indicatori finanziari			
Strumento	Indicatore	Unità di misura	Target

<sup>1</sup> La tipologia e i criteri di quantificazione degli indicatori utili per il monitoraggio della misura sono stati definiti nell'ambito del progetto LIFE IP PREPAIR e sono descritti nel capitolo 12.

G Finanziamento	% risorse spese	percentuale	100%
-----------------	-----------------	-------------	------

INDICATORE AMBIENTALE O DI EFFICACIA RIDUZIONE EMISSIVA RISPETTO AL TENDENZIALE		
<b>Livello territoriale con effetto riduzioni emissive</b>	Piemonte	
<b>Indicatori ambientali</b>	<b>Target di riduzione (t) per la completa attuazione del piano rispetto allo scenario tendenziale</b>	
	<b>Etichetta indicatore</b>	<b>Target di riduzione (t/anno)*</b>
	Riduzione NO <sub>x</sub> (t)	Riduzione emissiva già valorizzata nel PRMT e nei PUMS
	Riduzione PM <sub>10</sub> (t)	
	Riduzione PM <sub>2,5</sub> (t)	
	Riduzione NH <sub>3</sub> (t)	
	Riduzione SO <sub>2</sub> (t)	
	Riduzione COV (t)	
	Riduzione CO <sub>2</sub> _eq (t)	

#### 4.1.2 Ambito "Energia e biomasse" (Enb)

In relazione all'Azione Enb.M2.A1b - I Step Biomassa – Incentivazione della manutenzione dei generatori a combustibili legnosi (pag. 131 dell'allegato A Misure e azioni), si suggerisce di collegare il contributo solo al nuovo accatastamento al CIT, come misura incentivante.

In merito all'Azione Enb.M2.A1d - I Step Biomassa – Introduzione di un sistema di accatastamento obbligatorio dei nuovi generatori installati (pag. 135 dell'allegato A Misure e azioni), si suggerisce di prevedere, oltre all'obbligo di segnalazione in CIT da parte del venditore, la formazione del cliente sul corretto uso dell'impianto, con rilascio di documentazione informativa.

Per quanto concerne l'Azione Enb.M2.A1f - I Step Biomassa – Sistema dei controlli: I livello (prima fase) (pag. 141 dell'allegato A Misure e azioni), si suggerisce di prevedere la possibilità di controlli incrociati con altre fonti informative a disposizione della Regione Piemonte (es. banca dati dei tagli boschivi) e di attribuire la priorità ai controlli sugli impianti non accatastati al CIT.

Si valuta positivamente l'Azione Enb.M2.A1g - I Step Biomassa – Comunicazione degli elementi essenziali per la piena sostenibilità della filiera bosco-legno-energia (pag. 144-146 dell'allegato A Misure e azioni).

Si chiede di stralciare, per l'Azione Enb.M2.A2e - II Step Biomassa – Strumenti per l'incremento della qualità e della tracciabilità dei combustibili legnosi (pag. 159-161 dell'allegato A Misure e azioni), la linea di azione relativa all'introduzione di un corso obbligatorio per la produzione e l'uso di combustibili per imprese iscritte all'albo imprese forestali che dichiarino di produrre combustibili (pena decadenza dell'iscrizione) per i seguenti motivi:

- l'eventuale obbligatorietà del corso dovrebbe essere rivolta a tutti i produttori di biomasse combustibili (legna da ardere in primis) e non solamente alla imprese iscritte all'albo regionale;
- l'obbligatorietà impedisce l'utilizzo delle risorse FEASR.

Si propone, in alternativa, di:

- prevedere obbligatoriamente la proposta di questa attività formativa nell'ambito della programmazione FEASR;
- introdurre un voucher "legna certificata" quale importo da corrispondere ai possessori (in base al CIT) di impianti domestici a biomassa per l'acquisto, presso ditte piemontesi, di legna da ardere certificata ISO 17225. L'importo del voucher può essere tarato sulla base delle caratteristiche dell'impianto;
- modificare il secondo punto elenco introducendo l'obbligo, da parte dei venditori, di consegna ai clienti che acquistano legna da ardere, di:
  - a) un foglio informativo sul corretto utilizzo del combustibile (stoccaggio e impiego nell'apparecchio domestico);
  - b) una dichiarazione sul contenuto di umidità della legna da ardere oggetto di vendita.

Per l'Azione Enb.M2.A2g - II Step Biomassa – Attivazione di sportelli informativi/aggregativi per il supporto al cittadino (pag. 165-167 dell'allegato A Misure e azioni), si valuta positivamente l'azione di coordinamento con gli sportelli forestali e i PIF.

In relazione all'Azione Enb.M2.A2h - II Step Biomassa – Censimento impianti (pag. 174 dell'allegato A Misure e azioni), si propone un coordinamento dell'iniziativa con il Settore Foreste, che nel corso del 2023 ha conferito a IPLA un'indagine simile, che può costituire base di riferimento per il censimento previsto.

In merito all'Azione Enb.M3.A1 - Implementazione Comunità Energetiche Rinnovabili (pag. 181 dell'allegato A Misure e azioni), si suggerisce una modifica dell'azione, per prevedere un aggiornamento della normativa che introduca in modo chiaro nelle CER la presenza dell'energia termica e in particolare l'utilizzo delle biomasse locali.

Si valuta positivamente che sia stato approfondito il tema della biomassa legnosa (pag. 267 -274 della Relazione generale) e si richiede:

- di ricercare strumenti di raccordo tra la zonizzazione della qualità dell'aria e le aree omogenee della pianificazione territoriale (Ambiti Integrati Territoriali) e forestale (Aree Forestali), nell'ambito delle quali sono generalmente organizzate le filiere forestali con zone di raccolta (in montagna) e di consumo (sbocchi vallivi) ricadenti le prime in aree di non

superamento dei limiti emissivi e le seconde invece rientranti in aree critiche per la qualità dell'aria;

- di prevedere, laddove possibile, una differenziazione normativa fra impianti a legna da ardere e impianti a cippato, caratterizzati da profonde differenze in termini di prestazioni emissive e di contributo alle emissioni totali.

#### 4.1.3 Ambito "Attività produttive" (Ind)

In relazione all'azione Ind.M1.A1 – applicazione delle BAT ai processi produttivi, nella descrizione dell'azione, al secondo capoverso si legge:

*L'azione, già in essere, prevede che l'autorità competente al rilascio delle autorizzazioni alle emissioni (AIA, AUA, AVG) nel caso di nuovi impianti e in caso di riesame o modifica di impianti esistenti prescriva, per le polveri e gli ossidi di azoto, i valori limite di emissione più restrittivi previsti dalla normativa vigente (es. nei BREF e nelle BAT Reference Document on Best Available Techniques Conclusions per quanto concerne gli impianti in AIA), su tutto il territorio regionale e anche per gli impianti di competenza statale ubicati nel territorio regionale.*

L'azione in essere sembrerebbe prevedere l'applicazione dei valori limite di emissione più restrittivi tra quelli previsti dalla norma solo per le AIA. Si propone di riformulare il testo in modo da renderlo più chiaro, in particolare per le modalità attuative e si suggerisce in tal senso, di valutare di richiamare quanto previsto negli artt. 29 sexties e 268 del d.lgs. 152/06 circa il criterio di disponibilità.

In relazione all'azione Ind.M1.A3 - Promozione dell'utilizzo delle energie rinnovabili nelle imprese, si riformula il punto a) delle linee di intervento nel seguente modo:

*a) impianti di cogenerazione ad alto rendimento ai sensi di quanto previsto dalla Direttiva 2012/27/EU, qualificati CAR dal GSE, alimentati a fonti rinnovabili e sistemi di trigenerazione.*

In relazione all'azione Ind.M2.A3, dedicata a sostenere lo sviluppo di nuove filiere locali sostenibili, si chiede che possano essere ampliati i potenziali beneficiari, dalle sole PMI ad altri soggetti pubblici e privati che possano essere coinvolti nella costituzione e sviluppo delle filiere locali.

Risulta importante avviare tale confronto anche in vista di quanto espressamente riportato nel Capitolo 8 della Relazione di Piano, per cui il Tavolo tecnico che lavorerà sugli Stralci del PRQA coinvolgerà anche rappresentanti del gruppo di lavoro sul CC, per declinare i contenuti dei Piani stralcio nell'ottica anche del cambiamento climatico.

#### 4.1.4 Ambito "Agricoltura e zootecnia" (Agr)

In relazione all'Azione Agr.M1.A1 – Biomethane hub, tra i punti che l'azione si propone di realizzare, aggiungere il seguente come riformulato:

*-rafforzare gli interventi per l'abbattimento delle emissioni di ammoniaca attraverso il recupero delle sostanze azotate per la produzione di fertilizzanti o la loro eliminazione, in caso di nuovi impianti di produzione di biogas/biometano con terreni destinati allo spandimento in ZVN e in caso di modifiche per riconversione e ampliamento di impianti esistenti, nel caso di terreni destinati allo spandimento in ZVN.*

Si valuta positivamente l'Azione Agr. M3.A1 Potenziamento del monitoraggio sull'applicazione delle disposizioni in ambito agricolo (pag. 214 – 217 dell'allegato A Misure e azioni) e l'Azione Agr.M4.A1

Incentivazione delle attività di raccolta e recupero e valorizzazione dei materiali vegetali (pag. 218-220 dell'allegato A Misure e azioni), a proposito delle quali, però, si propongono modifiche atte a chiarire che:

- il fine principale delle due operazioni non è la raccolta dei residui vegetali
- si stima che solo una piccola parte (5 % indicativamente) dei fondi indicati verrà impiegata direttamente per tali attività.

Si chiede, inoltre, che le azioni previste siano verificate rispetto al documento “Cambiamento Climatico e Agricoltura”, elaborato dal Settore Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali, anche in collaborazione con il Settore responsabile del PRQA, per evidenziare eventuali interazioni, ma soprattutto le possibili sinergie (azioni win - win). Si fa presente che, ad oggi, lo Stralcio CC e Agricoltura è stato redatto ma non ancora approvato dalla Giunta regionale.

Di seguito si riporta la scheda di misura inerente la Prevenzione dei grandi incendi boschivi con le relative proposte di modifiche effettuate dal competente settore regionale Foreste.

## PREVENZIONE DEI GRANDI INCENDI BOSCHIVI

AMBITO DI INTERVENTO
Foreste, agricoltura e zootecnia
MISURA
Prevenzione dei grandi incendi boschivi
AZIONE
Gestione del combustibile legnoso per la mitigazione del rischio di incendi boschivi
DESCRIZIONE
<p>Gli incendi boschivi rappresentano un problema sulla gestione della qualità dell'aria. Infatti, si stima che tali fenomeni contribuiscano in Europa per lo 0,2% delle emissioni di NO<sub>x</sub>, 0,5% di NMVOC (non-methane volatile organic compounds), per l'1,9% di CO e l'0,1% di NH<sub>3</sub><sup>2</sup>. Parlando di particolato, l'emissione di n PM<sub>2.5</sub> el Sud Europa durante l'agosto 2003 è risultato confrontabile con le emissioni antropogeniche, con significativi impatti sul bilancio radiativo<sup>3</sup>, mentre le emissioni di CO<sub>2</sub> medie annue in Italia dovute agli incendi boschivi per il periodo 2007-2017 si stima abbiano raggiunto i 1.580 gigagrammi (Gg), con un picco nel 2017, pari a poco più di 3.600 Gg, corrispondente a circa il 3,5% delle emissioni rilasciate dai trasporti sempre nello stesso anno (103.000 Gg CO<sub>2 eq</sub>)<sup>4</sup>.</p> <p>La Regione Piemonte si è dotata di strumenti pianificatori per prevenire e gestire il fenomeno degli incendi boschivi: 1) Piano straordinario di interventi per gli incendi boschivi del 2017; 2) Piano Forestale Regionale 2017-2027, che tra gli obiettivi ambientali assegna una priorità 3/5 agli interventi selvicolturali per la PREVENZIONE e il RIPRISTINO delle CALAMITÀ naturali; 3) Piano regionale per la programmazione delle attività di previsione, prevenzione e lotta attiva agli incendi boschivi 2021-2025, che descrive i processi tecnici, organizzativi ed amministrativi necessari alla protezione del territorio forestale dagli incendi.</p> <p>Gli ultimi due strumenti prevedono una loro declinazione a scala locale, tramite: i Piani Forestali di Indirizzo Territoriale (PFIT), definiti all'articolo 6 del d.lgs. 34/2018 (TUFF), finalizzati all'individuazione, al mantenimento e alla valorizzazione delle risorse silvo-pastorali e al coordinamento delle attività necessarie alla loro tutela e gestione attiva e i Piani di Prevenzione AIB Territoriali (PPT), strumento di pianificazione integrato nei PFIT di approfondimento degli strumenti operativi di prevenzione degli incendi boschivi. Tali strumenti sono in fase di stesura e approvazione.</p> <p>I possibili strumenti operativi cui ricorrere per rallentare il passaggio del fronte di fiamma e diminuirne l'intensità sono: gli interventi selvicolturali in bosco o in zone di interfaccia foresta-urbano tesi a modellare i popolamenti forestali verso strutture idonee a rallentare il passaggio del fronte di fiamma e a diminuirne l'intensità; l'esercizio del pascolo prescritto; l'attività di fuoco prescritto<sup>5</sup>.</p>

2 Inventario CorinAir90 – <https://www.eea.europa.eu/publications/92-9167-033-2/page002.html>;

3 Hodzic, A., Madronich, S., Bohn, B., Massie, S., Menut, L., and Wiedinmyer, C. Wildfire particulate matter in Europe during summer 2003: meso-scale modeling of smoke emissions, transport and radiative effects. *Atmospheric Chemistry and Physics*, 7(15), 4043-4064. 2007;

4 Scarpa (2020) "Analysis of the uncertainties in modeling and inventoring greenhouse gases and particulates from vegetation burning fire emissions". Tesi di Dottorato in Scienze Agrarie. Curriculum "Agrometeorologia ed Ecofisiologia dei Sistemi Agrari e Forestali". Ciclo XXXII. Università degli Studi di Sassari. Anno Accademico 2018/2019.

5 L'attività non è da considerarsi quale abbruciamento di residui vegetali ma attività preventiva

<p>Di seguito si descriveranno le attività che la Regione Piemonte promuove, in attuazione degli strumenti pianificatori di cui sopra, con l'obiettivo di contrastare il fenomeno dei grandi incendi boschivi.</p>	
<b>Competenza</b>	<p><b>A:</b> sovraregionale/nazionale</p> <p><b>B:</b> regione</p> <p><b>C:</b> comunale</p>
<b>Ambito territoriale</b>	<p><b>IT0118:</b> AGGLOMERATO di Torino-</p> <p><b>IT0119:</b> PIANURA-</p> <p><b>IT0120:</b> GOLLINA-</p> <p><b>IT0121:</b> MONTAGNA-</p> <p><b>P:</b> Piemonte</p> <p><b>TO :</b> Citta' di Torino</p> <p><b>&gt;30K:</b> Comuni con più di 30.000 abitanti-</p> <p><b>&gt;10K:</b> Comuni con più di 10.000 abitanti-</p> <p><b>EGZ:</b> zone ad elevato carico zootecnico</p>
<b>Tipo di azione</b>	<p><b>A:</b> Tecnologica</p> <p><b>B:</b> Normativa/regolamentare</p> <p><b>C:</b> Finanziaria</p> <p><b>D:</b> Azioni di governance</p> <p><b>E:</b> Azioni di accompagnamento</p>
<b>Livello di coerenza</b>	<p><b>P:</b> prescrizione; <b>D:</b> direttiva</p> <p><b>I:</b> indirizzo; <b>A:</b> accompagnamento</p>
<b>Riferimenti normativi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L. n. 353 del 21 novembre 2000 "Legge quadro in materia di incendi boschivi";</li> <li>- D.L. n. 120 del 8 settembre 2021 "Disposizioni per il contrasto degli incendi boschivi e altre misure urgenti di protezione civile";</li> <li>- L.R. n. 15 del 4 ottobre 2018 "Norme di attuazione della legge 21 novembre 2000, n. 353 (Legge quadro in materia di incendi boschivi)" e s.m.i.;</li> <li>- D.L. n. 111 del 14 ottobre 2019 "Decreto clima", convertito con L. n. 141 del 12 dicembre 2019 e Decreto interministeriale del 29 settembre 2021.</li> <li>- D.G.R. 12-5791 del 13.10.2022 "Piano regionale per la programmazione delle attività di previsione, prevenzione e lotta attiva agli incendi boschivi 2021-2025 – agg. 2022";</li> <li>- D.Lgs. n. 34 del 3 aprile 2018 "Testo unico in materia di foreste e filiere forestali";</li> <li>- L.R. n. 4 del 10 febbraio 2009 "Gestione e promozione economica delle foreste";</li> <li>- D.P.G.R. n. 8/R del 20 settembre 2011 "Regolamento forestale di attuazione dell'articolo 13 della legge regionale 10 febbraio 2009, n. 4 (Gestione e promozione economica delle foreste). Abrogazione dei regolamenti regionali 15 febbraio 2010, n. 4/R, 4 novembre 2010, n. 17/R, 3 agosto 2011, n.</li> </ul>

	5/R." e s.m.i. - D.G.R. n. 8-4585 del 23 gennaio 2017 "Piano Forestale Regionale 2017-2027"; - D.G.R. n. 458 del 27 maggio 2024 Approvazione delle schede tecniche delle Misure A e B dell'Azione II.2iv.4 "Interventi per la prevenzione degli incendi boschivi" del PR FESR 21/27.	
<b>Soggetti responsabili dell'attuazione</b>	Regione Piemonte – Settore Foreste	
<b>Soggetti che concorrono all'attuazione</b>	Regione Piemonte – Settore Lavori in amministrazione diretta di sistemazione idraulico-forestale, di tutela del territorio e vivaistica forestale", Corpo volontari AIB Piemonte	
<b>Destinatari</b>	Cittadini	
<b>Modalità di attivazione</b>	Approvazione PPT, apertura bandi attuativi per la realizzazione interventi a regia regionale	
<b>Orizzonte temporale</b>	2030	
<b>Anno inizio attuazione</b>	2025	
<b>Anno fine attuazione</b>	2030	
<b>Risorse finanziarie stimate per l'attuazione</b>	4.952.850,00 €	
<b>Risorse finanziarie stanziare per l'attuazione</b>	0	
<b>Risorse finanziarie assegnate e non ancora stanziare</b>	4.952.850,00 €	
<b>Origine delle risorse finanziarie</b>	FESR, "Decreto clima", Fondo per l'attuazione della Strategia Forestale Nazionale,	
<b>Tipologia di finanziamento</b>	Contributi	
<b>INDICATORI DI RISULTATO</b>		
<b>Etichetta dell'indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Target</b>
Riduzione superficie percorsa da grandi incendi	*-ha	*
<b>Note</b>		
* l'obiettivo delle azioni è quello di ridurre il numero e l'entità di grandi incendi, dato non stimabile preliminarmente.		

<b>INDICATORI DI MONITORAGGIO</b>			
<b>Indicatori di attuazione</b>			
<b>Strumento</b>	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Target</b>
A-Regolamentazione	E: PPT approvati;	E: n. PPT;	E: 4;
B-Bando di finanziamento	F: attività	F: n. attività;	F: 4;

<p>G Accordi, protocolli e convenzioni</p> <p>D Linee guida</p> <p>E Piani e programmi</p> <p>F Campagne (comunicazione, informazione)</p> <p>G Finanziamento</p> <p>H Progetti, sperimentazioni, studi</p>	<p>divulgative/informative;</p> <p><b>H:</b> progetti di prevenzione incendi boschivi.</p>	<p><b>H:</b> n. progetti realizzati.</p>	<p><b>H:</b> 4.</p>
<b>Note</b>			
<b>Indicatori finanziari</b>			
<b>Strumento</b>	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Target</b>
<p>A Regolamentazione</p> <p>B Bando di finanziamento</p> <p>G Accordi, protocolli e convenzioni</p> <p>D Linee guida</p> <p>E Piani e programmi</p> <p>F Campagne (comunicazione, informazione)</p> <p>G Finanziamento</p> <p>H Progetti, sperimentazioni, studi</p>	<p><b>E:</b> PPT approvati;</p> <p><b>F:</b> attività divulgative;</p> <p><b>H:</b> progetti di prevenzione incendi boschivi.</p>	<p><b>E:</b> risorse per elaborazione PPT;</p> <p><b>F:</b> risorse attività divulgative;</p> <p><b>H:</b> risorse progetti di prevenzione incendi boschivi.</p>	<p><b>E:</b> 60.000,00 €;</p> <p><b>F:</b> 68.000,00 €;</p> <p><b>H:</b> 4.823.850,00 €.</p>
<b>Note</b>			

**INDICATORE AMBIENTALE O DI EFFICACIA  
RIDUZIONE EMISSIVA AL 2025 RISPETTO AL TENDENZIALE**

<b>Livello territoriale con effetto riduzioni emissive</b>	Piemonte	
<b>Indicatori Ambientali</b>	<b>Target di riduzione (t) per la completa attuazione del piano rispetto allo scenario tendenziale</b>	
	<b>Etichetta indicatore</b>	<b>Target di riduzione (t/anno)</b>
	Riduzione NO <sub>x</sub> (t)	*
	Riduzione PM <sub>10</sub> (t)	*
	Riduzione PM <sub>2,5</sub> (t)	*
	Riduzione NH <sub>3</sub> (t)	*
	Riduzione SO <sub>2</sub> (t)	*
	Riduzione COV (t)	*
Riduzione CO <sub>2</sub> _eq (t)	*	
<b>Note</b>	* La riduzione emissiva è un effetto indiretto degli interventi di prevenzione degli incendi boschivi non quantificabile.	

**INDICATORE AMBIENTALE O DI EFFICACIA  
RIDUZIONE EMISSIVA AL 2030 RISPETTO AL TENDENZIALE**

<b>Livello territoriale con effetto riduzioni emissive</b>	Piemonte	
<b>Indicatori Ambientali</b>	<b>Target di riduzione (t) per la completa attuazione del piano rispetto allo scenario tendenziale</b>	
	<b>Etichetta indicatore</b>	<b>Target di riduzione (t/anno)</b>
	Riduzione NO <sub>x</sub> (t)	*
	Riduzione PM <sub>10</sub> (t)	*
	Riduzione PM <sub>2,5</sub> (t)	*
	Riduzione NH <sub>3</sub> (t)	*
	Riduzione SO <sub>2</sub> (t)	*
	Riduzione COV (t)	*
Riduzione CO <sub>2</sub> _eq (t)	*	
<b>Nota</b>	* La riduzione emissiva è un effetto indiretto degli interventi di prevenzione degli incendi boschivi non quantificabile.	

#### 4.2 Contributo della programmazione dei fondi strutturali 21-27 al PRQA

Si chiede che vengano aggiunte, nella tabella 4.8 del capitolo 4.2.1 della Relazione generale, azioni relative a Forestazione e Infrastrutture Verdi, oltre all'azione relativa alla SUA (strategie urbane d'area). Sia SUA che Verde Pubblico sono infatti citate tra le Misure da valorizzare nel capitolo dedicato agli interventi di rigenerazione urbana.

#### 4.3 Obiettivi di sostenibilità, obiettivi specifici e obiettivi trasversali del Piano

In merito alla definizione degli obiettivi si concorda con l'organizzazione proposta, ma si ritiene che, relativamente a quelli di sostenibilità, sia più corretto non collegarli alla sola dimensione "ambientale" ma anche a quella "economica" e "sociale", di cui il PRQA si prende correttamente carico.

Pertanto, a pag. 228 della Relazione Generale si propone la seguente modifica:

*Gli obiettivi di sostenibilità ambientale discendono dagli obiettivi generali di protezione ambientale stabiliti con norme o altri documenti di riferimento, a livello internazionale, comunitario e nazionale.*

#### Titolo Tabella **OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE**

##### *Tabella 8.1. Obiettivi di sostenibilità ambientale*

Si ritiene, inoltre, che tra gli obiettivi trasversali del Piano si potrebbe inserire quello dell'inclusione sociale e della tutela delle fasce deboli della popolazione, quale aspetto fondante che orienti le Misure e azioni di Piano, ai fini del raggiungimento degli obiettivi dell'Agenda 2030.

#### 4.4 Norme di attuazione

In relazione all'Articolo 3 - Strategie a scala sovrapregionale, si evidenzia che l'articolo tratta delle strategie per migliorare la qualità dell'aria che possono essere intraprese dalle Regioni appartenenti al bacino padano comunemente impegnate nella riduzione delle emissioni. In tale contesto si propone di aggiungere un punto al comma 1 così come di seguito descritto: " 1. Per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria e in coerenza con quanto specificato all'articolo 1, comma 2, la Regione:

- [...];

*- promuove, unitamente alle regioni del Bacino Padano, l'attivazione di misure statali per l'incremento del Fondo nazionale trasporti (FNT) al fine di garantire, per l'intera periodo di durata dei contratti, un incremento dei servizi di trasporto pubblico locale almeno durante i periodi dell'anno in cui sono vigenti particolari limitazioni del traffico per motivi ambientali."*

In relazione all'Articolo 6 - Disciplina dei tavoli e dei gruppi per la redazione dei piani stralcio, si evidenzia che la Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica ritiene che il relativo coordinamento di cui al comma 3 spetti al Settore competente in materia di qualità dell'aria, in raccordo con il Settore competente per la specifica materia trattata.

In relazione all'Articolo 9 *Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di Piani e Programmi* si specifica quanto segue. La finalità della VAS, definita all'articolo 4 comma 4 del d.lgs 152/06, è quella di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione dei piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

Si ritiene pertanto che quanto riportato nell'Articolo 9 delle NdA relativamente all'obbligo di definire, nel Parere Motivato di VAS, una valutazione sugli effetti sulla qualità dell'aria definendo altresì misure aggiuntive agli strumenti di pianificazione e programmazione, non sia possibile, in quanto tali aspetti fanno sì parte del Parere Motivato ma devono essere già valutati e presenti nel Piano/Programma e nella relativa documentazione ambientale a corredo. Si richiede di modificare pertanto l'articolo antepoendo all'attuale comma 1, le previsioni di cui al comma 2, e specificando le funzioni in tale contesto del parere motivato, coerentemente con il ruolo e i compiti dell'autorità competente per la VAS. In tal senso si suggerisce la seguente riscrittura dell'articolo 9:

*1. Il rapporto ambientale, di cui all'art. 13 del d.lgs. 152/2006, che accompagna le proposte di piani e programmi, generali e di settore, operanti nel territorio regionale, sottoposti a valutazione ambientale strategica di cui al Titolo II della Parte seconda del medesimo decreto legislativo, relaziona opportunamente in merito agli effetti sulla qualità dell'aria, conseguenti in particolare alle emissioni degli inquinanti PM<sub>10</sub> e NO<sub>x</sub>, eventualmente attesi dall'attuazione del piano o programma e sulle misure idonee a compensare e/o a mitigare tali effetti, nonché sul recepimento delle misure previste dal PRQA.*

*2. Il parere motivato di valutazione ambientale strategica dei piani e programmi di cui al comma 1 verifica la coerenza delle suddette proposte di piani e programmi con le previsioni del PRQA, dando esplicita evidenza delle analisi e valutazioni inerenti gli effetti sulla qualità dell'aria, eventualmente attesi dall'attuazione del piano o programma, contenute negli elaborati di piano.*

In relazione all'Articolo 10 - Ulteriori strumenti attuativi, si evidenzia che l'articolo richiama gli atti/provvedimenti che concorrono all'attuazione delle previsioni del PRQA. In tale contesto, si segnala un errore materiale nella trascrizione della norma regionale di riferimento per gli atti di programmazione che riguardano il trasporto pubblico locale.

Pertanto, si propone di modificare il comma 1, punto c) così come di seguito descritto: "c) gli atti di programmazione del Trasporto Pubblico Locale, di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e alla legge regionale ~~2 ottobre 1998, n. 30~~ *4 gennaio 2000, n. 1,*"

In relazione all'Articolo 13 - Limitazione alla circolazione veicolare si evidenzia che l'articolo tratta le limitazioni alla circolazione veicolare previste ai fini della riduzione delle emissioni e le azioni che le diverse amministrazioni devono porre in atto. In tale contesto, il comma 3 precisa i veicoli esentati comprendendo i veicoli della categoria M1, M2 ed M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico dotati di specifiche caratteristiche.

In considerazione dell'azione Mob.M2.A1b - Promozione utilizzo HVO nel trasporto pubblico locale, si suggerisce di modificare il punto del comma 3 che tratta l'esenzione per i suddetti veicoli come segue:

"- I veicoli della categoria M1, M2 ed M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico, purché dotati di dispositivi per l'abbattimento del particolato o alimentati con Hydrogenated Vegetable Oil (HVO) oppure oggetto di specifica disposizione statale;"

Inoltre, nell'ambito del medesimo articolo 13, il comma 10 preclude la concessione di finanziamenti regionali per interventi di mobilità sostenibile ai Comuni che non si sono adeguati alle prescrizioni del PRQA, senza precisare se, come e dove sarà disponibile un elenco aggiornato.

Detta previsione pare di difficile applicazione: si suggerisce di precisare la modalità con la quale verranno, di anno in anno, resi noti i Comuni che non si sono adeguati alle prescrizioni del PRQA e

che, di conseguenza, dovranno essere esclusi dalla concessione di finanziamenti regionali per interventi di mobilità sostenibile.

L'Articolo 14 - Misure locali e ulteriori misure finalizzate al contenimento del numero di superamenti del valore limite giornaliero di PM<sub>10</sub>, tratta le misure di prevenzione aggiuntive che le diverse amministrazioni devono porre in atto; in particolare, il comma 4 è una disposizione di natura ambientale che affida alla Regione Piemonte, pur non essendo proprietaria di strade, un ruolo regolatorio per la riduzione della velocità di circolazione nell'intento di contenere il numero di superamenti del valore limite giornaliero.

Affinché la disposizione in parola non costituisca un mero richiamo della normativa vigente, si suggerisce di precisare quale sia l'organo regionale di riferimento e il provvedimento previsto a tal fine.

In relazione agli interventi relativi alle Aree Urbane e in particolare art. 15 e misura Mob.M5 "Interventi per la rigenerazione e riqualificazione urbana e l'adattamento a nuove forme di mobilità sostenibile e attiva" si suggerisce di valorizzare non solo quelli relativi ad azioni di Forestazione, ma anche quelli relativi al Verde Pubblico con riferimento al concetto di infrastrutturazione verde, in quanto è proprio l'infrastruttura verde che può garantire la pianificazione strategica e la realizzazione di interventi di area vasta in grado di " *...migliorare le caratteristiche microclimatiche locali e a creare un ambiente più idoneo alla ciclo-pedonalità, e contestualmente agire come barriera per gli inquinanti e il rumore*" così come specificato dall'art. 15 delle Norme di attuazione dedicato ad "Ampliamento della forestazione urbana e periurbana".

Si chiede, quindi, che anche lo stesso art. 15 possa fare riferimento non solo al concetto di forestazione urbana e periurbana quanto più correttamente al concetto di Infrastruttura Verde, che, ad esempio, per quanto riguarda l'area metropolitana di Torino coincide con la Corona Verde.

In relazione all'Art. 19, si propone quanto segue:

a) comma 1 riformulare il contenuto della previsione normativa inserendo, a proposito della ristrutturazione rilevante, il criterio della sostituzione di impianti a biomassa esistenti con caldaie o impianti domestici a 5s;

b) comma 2 Riformulare il comma al fine di:

- evitare incongruenze di esito in funzione della diversità delle fonti di finanziamento;
- evitare incongruenze di esito in funzione delle finalità dei bandi;
- consentire il supporto a impianti a cippato anche nella aree IT0119 e IT0120 purché esclusivamente alimentate con combustibile certificato ISO 17225, da filiera corta e con prestazioni emissive di eccellenza (definire parametri e soglie).

#### 4.5 Ulteriori osservazioni

Si evidenzia che risulta tuttora in vigore il *Piano stralcio per il riscaldamento ambientale ed il condizionamento*, che prevede una serie di prescrizioni a seconda del tipo di intervento edilizio.

Si richiede di valutare l'aggiornamento del suddetto Piano stralcio, in quanto risulta essere rilevante anche per i procedimenti urbanistici, assicurando la coerenza con le politiche ambientali e con le politiche in materia di contenimento dei consumi energetici in edilizia.

## **5 Analisi e valutazioni in relazione ai temi ambientali, paesaggistici e territoriali**

Si evidenzia, in linea generale, che il RA è stato strutturato coerentemente all'articolato dell'allegato VI al d.lgs. 152/06. Il documento riporta in modo esauriente la struttura metodologica del percorso di VAS del PRQA e le fasi di consultazione, concertazione e partecipazione.

Si condividono i risultati dell'analisi di contesto iniziale, della valutazione della coerenza e della stima degli effetti delle misure e delle azioni, sia in termini ambientali che sanitari, che evidenziano come sia molto rilevante l'effetto ambientale positivo del PRQA, mentre gli effetti negativi sono solo eventuali, secondari e correlabili ad una non corretta gestione delle misure a livello attuativo, che dovrà essere evitata.

Si riportano di seguito alcune osservazioni sui principali effetti del Piano suddivisi per tematismo ambientale di riferimento.

### **5.1 Tutela delle acque**

In relazione a quanto riportato nel capitolo 3.1.10 del RA in merito al programma d'azione nitrati (regolamento regionale 10/R/2007), si segnala che quest'ultimo è stato ulteriormente modificato, in vista del quadriennio 2024-2027, con il Regolamento regionale n. 12 del 29 dicembre 2023 recante: "Nuove modifiche al Regolamento Regionale 29 ottobre 2007, n. 10/R - Disciplina generale dell'utilizzazione agronomica degli effluenti zootecnici e delle acque reflue e programma di azione per le zone vulnerabili da nitrati di origine agricola". Le modifiche introdotte sono, tra l'altro, finalizzate ad allineare i criteri e i vincoli previsti per effluenti zootecnici e digestati a quanto disposto dal Piano Stralcio Agricoltura per la qualità dell'aria (DCR 284 del 27/6/2023).

Riguarda un mero errore materiale, non sostanziale sui contenuti del RA e si potrà evidenziare nel documento che sintetizza la fase di revisione.

### **5.2 Aspetti urbanistici**

Le tematiche disciplinate dal PRQA incideranno positivamente sull'assetto e sulle dinamiche di trasformazione del territorio, nonché sulla riqualificazione degli spazi pubblici e sulla qualità dell'ambiente urbano (es. misure e azioni previste per l'ambito "Mobilità e aree urbane"). Inoltre, si ritiene che le modifiche proposte dall'aggiornamento non determinino ricadute in forma diretta sulla pianificazione urbanistica locale.

### **5.3 Agricoltura**

Dall'analisi della documentazione relativa all'aggiornamento del PRQA si è riscontrato che le osservazioni e le integrazioni proposte, anche a seguito dei tavoli concertati, hanno trovato puntuale riscontro.

In dettaglio, le tematiche relative all'agricoltura, in particolare ricondotte agli artt. 22 e 24 nelle NdA, hanno trovato nella stesura attuale del Piano sede di approfondimento ed esplicitazione nei termini richiesti all'interno dell'*All. A - Misure e azioni* ed in particolare:

- nella Misura *Interventi per favorire la sostenibilità ambientali dei processi produttivi* (pag. 180), per quanto riguarda le autorizzazioni alle emissioni in atmosfera per gli allevamenti (già accennate all'art. 22 comma 3 delle NdA);

- nella Misura *Limitazioni sulla combustione all'aperto dei residui vegetali* (pag. 214), per quanto riguarda la combustione dei materiali vegetali, compreso il riferimento ai soggetti deputati alle funzioni di vigilanza e accertamento.

Considerato quanto sopra riportato e preso atto delle altre misure ed azioni previste, non si rilevano ulteriori istanze da avanzare.

#### 5.4 Rifiuti

Dalle matrici di impatto riportate all'interno del RA si evidenzia che gli effetti di alcune misure previste dal PRQA hanno un esito incerto per quanto riguarda la componente rifiuti. Tali misure riguardano principalmente gli ambiti "mobilità e aree urbane" ed "energia e biomasse": si tratta per lo più della promozione di bandi che erogano finanziamenti per la riduzione dei veicoli inquinanti in circolazione, mediante la loro sostituzione con veicoli a ridotte emissioni, o per l'efficientamento energetico degli edifici. Riguardo i potenziali impatti negativi indicati nel RA sulla produzione di rifiuti speciali (veicoli fuori uso e materiali da costruzione e demolizione), per quanto possibile in relazione al piano, indicare delle possibili attenzioni per le fasi di attuazione.

In riferimento alla tabella 5.6 "Criteri di mitigazione" riportata all'interno del RA, si evidenzia che "*garantire il riciclo o comunque il corretto smaltimento*" dei veicoli fuori uso e delle macerie è una mitigazione per obbligo di legge. Si propone, quindi, l'introduzione di concetti che superino l'obbligo di legge e contribuiscano ulteriormente alla maggior tutela ambientale. Per quanto riguarda la misura sui veicoli inquinanti: promuovere una gestione del rifiuto che preveda in primo luogo la rimozione di materiali e componenti pericolosi ed eseguendo le operazioni di smontaggio e deposito in modo da non compromettere le successive operazioni di reimpiego, riciclaggio e recupero.

Per quanto concerne invece le misure sull'efficientamento energetico degli edifici, si suggerisce di promuovere l'utilizzo delle linee guida sulla demolizione selettiva emanate da Regione Piemonte (Allegato A della L.R. n.16 del 4/10/2018) in modo da agevolare le successive operazioni di recupero dei diversi materiali raccolti separatamente.

#### 5.5 Foreste

Si valuta positivamente la presenza del tema foreste (pag. 16,17,18 del RA) per l'analisi di contesto e del PFR per l'analisi di coerenza esterna (pag. 141-143 del RA), tuttavia si ritiene riduttivo considerare il tema "foreste" incluso solamente nel settore "natura e biodiversità" avendo un ruolo significativo nello sviluppo di un'economia sostenibile, significativamente nelle aree rurali e montane, nella materia energia (prima fonte di energia termica rinnovabile in Piemonte), nella materia suolo (80% delle foreste soggette a vincolo idrogeologico), nella definizione del paesaggio regionale. Lo si propone quindi come tema trasversale, a sé stante e in relazione ai contenuti del PRQA si richiede:

- di aggiungere il riferimento normativo alla strategia europea per le foreste, al D. Lgs 34/2018 "Testo unico in materia di foreste e filiere forestali" e alla derivata Strategia Forestale Nazionale (decreto interministeriale n. 677064 del 23 dicembre 2021);
- di evidenziare il fatto che gli attuali livelli di prelievo dalle foreste del Piemonte siano ampiamente inferiori alla potenziale produzione sostenibile e che esistono quindi ampi margini per incrementare l'utilizzo della risorsa legno locale;

- di rivalutare, come positiva sugli aspetti ambientali, l'azione di "lotta alle attività irregolari" prevista dal PFR in quanto fondamentale per consentire lo sviluppo della qualificazione dei combustibili legnosi;
- di evidenziare che "l'aumento della domanda di biomassa per energia" non comporta esclusivamente criticità nei confronti del tema emissioni ma un contributo positivo in termini di rinnovabilità delle fonti energetiche e di decarbonizzazione.

Inoltre si evidenzia che:

- l'utilizzo energetico del legno è elemento indispensabile per realizzare un utilizzo "a cascata" del legno in un'ottica di sviluppo sostenibile ed economia circolare;
- non si può prevedere (nel breve e medio periodo, cioè senza un cambiamento della struttura dei boschi) un aumento di domanda di legno costruzioni senza un parallelo aumento della domanda di legno energia.

## 5.6 Energia

Con riferimento alla verifica di coerenza esterna della proposta di Piano in argomento con il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR), approvato con DCR n. 200 - 5472 del 15 marzo 2022, si ritiene utile promuovere un confronto più specifico e mirato con la strategia energetica, in esso contenuta, correlata agli utilizzi energetici della biomassa solida.

Il PEAR, infatti, per quanto concerne i nuovi impianti, contempla ipotesi di generazione elettrica da biomasse solide, soltanto ove la stessa avvenga in assetto cogenerativo. In relazione all'utilizzo di biomasse nell'alimentazione di impianti di cogenerazione, a cui sono sottese reti locali di teleriscaldamento, il PEAR favorisce la diffusione di piccoli impianti alimentati a cippato, approvvigionati da "filiera corta". Infine, in ossequio a quanto stabilito nell'Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure di risanamento della qualità dell'aria nel Bacino Padano, il PEAR conferma le limitazioni assunte con la DGR n. 29 – 7538 del 14.09.2018 ovvero il divieto, in tutti i Comuni del territorio regionale, di nuova installazione di generatori di calore con potenza nominale inferiore alle soglie e coerentemente alle tipologie di impianto definite dal DM n. 186 del 7.11.2017. Il PEAR, infine, pone in risalto l'importanza di disciplinare adeguatamente anche gli aspetti correlati all'approvvigionamento di biomassa forestale degli impianti/apparecchi alimentati da biomassa solida, in base alla considerazione secondo cui la biomassa forestale assume i connotati di vera fonte rinnovabile nel momento in cui la stessa viene consumata vicino al luogo di produzione.

Passando poi a considerazioni di carattere specifico sul tema Energia si evidenzia che, in relazione alle scadenze previste per l'implementazione dei flussi informativi relativamente alle nuove procedure individuate (accatastamento semplificato dei generatori a combustibili legnosi, pre-caricamento del Libretto anche da parte del venditore, tracciamento da parte di GDO, negozianti e operatori forestali di quantità di combustibili sotto soglia approvvigionate ad impianti accatastati e non censiti), si segnala che tali tempistiche devono essere verificate rispetto alle prassi operative del CSI. Tali nuove procedure sono solo parzialmente sovrapponibili con quelle già quantificate e approvate nell'attuale PTE che comprendono, per un totale di 39.000 € circa:

- la creazione di un ruolo "Spazzacamini";
- il tracciamento delle vendite di combustibili legnosi.

Per lo sviluppo di ulteriori nuove attività o l'ampliamento di quelle già previste sul CIT occorre raccordarsi e definire con CSI le necessità e le modalità tese a quantificarne i costi e i tempi, al fine

di consentirne il finanziamento. Va anche deciso se implementare l'attuale PTE o crearne una ad hoc di attuazione del PRQA.

Si suggerisce, inoltre, di sostituire le citazioni riguardanti il sistema "Edificio-Impianto" come oggetto di previsioni o di prescrizioni. Dal 2015 il concetto è stato ricondotto genericamente al termine "Edificio" che comprende sia il "Fabbricato" (involucro) che tutti i Sistemi Tecnici (i vari Impianti di riscaldamento, acs, ventilazione, trasporto, illuminazione ecc.) presenti al suo interno.

#### 5.7 Attività estrattive

Preso atto che ulteriori azioni specifiche sul comparto industriale-produttivo a cui appartengono cave e miniere verranno demandate ad uno specifico Piano stralcio per l'Ambito 'Attività produttive (IND)', come previsto dall'art. 6 delle NdA del PRQA, si riscontra una positiva sinergia tra quanto riportato nel documento denominato 'All. 1A - MISURE e AZIONI' del PRQA e le norme riportate negli art. 20, 21, 22, 23 delle NdA del Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE), il cui iter di approvazione è attualmente in corso.

In particolare, l'Azione denominata 'Ind.M1.A3. - Promozione dell'utilizzo delle energie rinnovabili nelle imprese', facente parte della Misura 'Interventi per favorire la sostenibilità ambientale dei processi produttivi' per l'Ambito 'Attività produttive' va ad integrarsi opportunamente con quanto previsto all'art. 21 delle NdA del PRAE, relativamente all'efficiamento energetico.

Riguardo agli obiettivi di efficientamento energetico, si specifica altresì che l'approvazione del D.M. 21 giugno 2024 (GU n. 153 del 2-7-2024) - Disciplina per l'individuazione di superfici e aree idonee per l'installazione di impianti FER, con l'introduzione del nuovo comma 1-bis all'art. 20 del D. lgs. 199/2021 inciderà positivamente sulla conversione dei siti di cava attivi verso fonti energetiche rinnovabili e più sostenibili, con ricadute favorevoli ai fini del miglioramento della qualità dell'aria.

#### 5.8 Trasporti

L'analisi del contesto ambientale regionale pertinente l'attuazione del PRQA prende in considerazione le componenti ambientali (acqua, aria, biodiversità e foreste, cambiamenti climatici, suolo e consumo di suolo, paesaggio, beni culturali e materiali) e alcuni fattori antropici (salute umana, energia e rifiuti).

Il tema dei trasporti emerge tra gli indicatori di stato relativi al consumo di suolo (Consumo di suolo da superficie infrastrutturata; indice di frammentazione da infrastrutture; politiche di mobilità sostenibile) e alla produzione e utilizzo di energia (Consumi energetici dovuti ai trasporti stradali; chilometraggio totale delle sorgenti di traffico stradale; numero di immatricolazioni autoveicoli in regione; classificazione Euro e tipologia carburante; Consumo unitario di benzina per auto equivalente e Consumo unitario di gasolio per auto equivalente).

Il comparto dei trasporti non è descritto come fattore antropico ma è rappresentato come fattore di pressione di cui si analizza il contributo rispetto a due inquinanti atmosferici, gli ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) e il materiale particolato (PM<sub>10</sub>). Inoltre, nel capitolo 1.3.1 "Il monitoraggio degli inquinanti e loro trend" viene svolta un'analisi specifica anche sul PM<sub>2.5</sub>, più pericoloso per la salute umana.

Il settore regionale Pianificazione e programmazione trasporti ed infrastrutture mette in evidenza che i trasporti concorrono in maniera significativa all'emissione di composti organici volatili non metanici (COVNM) e gas a effetto serra (CO<sub>2eq</sub>), suggerendo quindi un approfondimento nel documento che sintetizza la fase di revisione.

## 5.9 Partecipazione

Per garantire un'attuazione efficace delle Misure di Piano, particolare rilievo assume il tema della partecipazione del pubblico, che rappresenta uno strumento fondamentale per giustificare e sostenere le misure restrittive previste dal PRQA. Si suggerisce di prevedere specifiche forme partecipative che prevedano il coinvolgimento ed il dialogo continuo per la comunicazione dei dati alla collettività; questo risultato potrebbe essere ottenuto, ad esempio, favorendo la visibilità locale e quotidiana, tramite colonnine o schermi che riportino i livelli giornalieri dei principali inquinanti (concentrazione dei PM<sub>10 e 2,5</sub> e ozono), in alcuni punti chiave di Torino e nelle aree maggiormente urbanizzate.

## **6 Analisi delle alternative**

In relazione all'Analisi delle Alternative, si prende atto che le azioni definite all'interno della proposta di PRQA sono state valutate quale set di interventi necessari al raggiungimento dei limiti di legge, attualmente vigenti, nel minor tempo possibile, compatibilmente con le esigenze del territorio regionale e tenuto conto dell'attuale contesto socio-economico. Al fine di delineare il set di misure e azioni in grado di agire efficacemente sugli ambiti individuati, è stato effettuato un confronto con diversi interlocutori istituzionali, competenti per la pianificazione e attuazione delle politiche nei diversi ambiti. In conseguenza di ciò:

- è stata stilata una prima lista di azioni e misure applicabili ai fini del perseguimento degli obiettivi del PRQA, che ha dato luogo alla valutazione di alcune alternative di piano che sono state analizzate considerando l'impianto normativo attuale rispetto a quello europeo, delle politiche regionali già in essere, oltre al contesto socio-economico;
- per il comparto attività produttive non si è reputato utile individuare alternative alle azioni relative all'applicazione delle BAT ai processi produttivi e all'efficientamento energetico delle imprese, poiché i provvedimenti autorizzativi rilasciati sul territorio regionale hanno anticipato l'adozione delle direttive europee e nazionali volte alla limitazione delle emissioni in atmosfera e all'efficientamento energetico;
- per l'agricoltura sono state selezionate le azioni già presenti nelle politiche agricole attualmente in essere e che portano ad un cambiamento strutturale dell'ambito, al fine di ridurre le emissioni in atmosfera con particolare riferimento all'inquinante NH<sub>3</sub>;
- per l'ambito trasporti si è ritenuto di adottare nel PRQA tutte le misure ipotizzate in prima analisi, al fine di ottenere la massima riduzione possibile attraverso l'attuale pianificazione di ambito e tenuto conto del contesto socio – economico regionale;
- per l'ambito energia, oltre alla prosecuzione degli interventi di efficientamento degli edifici, è stato dato ampio spazio alle azioni finalizzate ad un corretto utilizzo della biomassa, al fine di ridurre le emissioni degli impianti;
- per tutti gli ambiti, lo scenario risultante è quello rappresentato al capitolo 10 del Piano, dove emerge chiaramente il rientro nei limiti richiesti dalla normativa italiana ed europea per i vari inquinanti considerati (in particolare per il PM<sub>10</sub> e per gli NO<sub>x</sub> e soprattutto per quanto riguarda il numero di giorni di superamento del limite giornaliero per le polveri sottili).

Si dà pertanto atto dell'analisi effettuata e degli esiti favorevoli, supportati da modellistica, dando comunque evidenza delle conclusioni riportate nel RA in cui si afferma che, qualora alcune delle misure e azioni proposte non venissero attuate, sarebbe necessario individuare nuove misure alternative alle stesse o inasprire quelle rimanenti, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi previsti negli stessi tempi dello scenario individuato.

## **7 Analisi di coerenza e del contesto pianificatorio e programmatico**

Il RA, al paragrafo 3.1.1, illustra gli esiti della verifica di coerenza esterna del PRQA con il Piano territoriale regionale (PTR) – variante di aggiornamento adottata con DGR n. 4-8689 del 3 giugno 2024 – e il Piano paesaggistico regionale (PPR) – approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017.

Le Tabelle 3.4 e 3.5 “Analisi coerenza PPR, PTR e PRQA” riportano un’analisi di coerenza fra gli obiettivi del PTR e del PPR ma non con gli obiettivi specifici che sono invece differenziati tra i due piani. Gli obiettivi specifici attualmente indicati in tabella si riferiscono, infatti, al solo PTR (gli obiettivi specifici del PPR sono reperibili all’Allegato A delle Norme di attuazione del piano stesso).

Tra gli obiettivi specifici del PPR più pertinenti rispetto alle misure ed azioni di piano del PRQA, e con i quali sarebbe stato opportuno verificare la coerenza, ad esempio, si evidenziano:

- obiettivo specifico 1.5.4 “Qualificazione dello spazio pubblico e dell’accessibilità pedonale al tessuto urbano e ai luoghi centrali con contenimento degli impatti del traffico veicolare privato” (rif. azione Mob.M5.A1a e A1b “Interventi per l’adattamento degli ambiti urbani a nuove forme di mobilità sostenibile e attiva”);
- obiettivo specifico 2.2.1 “Formazione di masse verdi significative nei centri urbani, nelle aree periurbane e nelle fasce di mitigazione ambientale delle grandi infrastrutture” (rif. Azione Mob.M5.A3 “Interventi di forestazione urbana per mitigare gli effetti dell’isola di calore”);
- obiettivo specifico 2.5.2 “Integrazione degli impianti di produzione di energie rinnovabili (fotovoltaico, eolico, etc.) negli edifici e nel contesto paesaggistico-ambientale” (rif. Azioni Enb.M1.A2 “Promozione dell’utilizzo dell’energia rinnovabile negli edifici pubblici”, Enb.M3.A1 “Implementazione Comunità energetiche rinnovabili” e Ind.M1.A3 “Promozione dell’utilizzo delle energie rinnovabili nelle imprese”).

Nel RA viene analizzata la coerenza esterna tra gli obiettivi delle strategie del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) e gli obiettivi ambientali specifici del PRQA; secondo quanto evidenziato dalla Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica, si specifica in particolare che alcuni obiettivi del PRMT risultano pienamente coerenti rispetto a quanto valutato e indicato.

Si riportano di seguito gli obiettivi del PRMT che nel RA (pag. 112-113) sono indicati a coerenza "media" o "nulla" ma che si ritengono ad "alta" coerenza (colore verde), poiché sono obiettivi attuati attraverso azioni dei piani attuativi dei trasporti che coincidono con quelle definite nel PRQA:

- Obiettivo C. Aumentare l'efficacia e l'affidabilità nei trasporti (Qualità dell'offerta) -> attuato, tra le altre, attraverso un'azione riconducibile alle Azioni Mob.M2.A1 e Mob.M2.A2 (rinnovo mezzi tpl) del PRQA;

- Obiettivo D. Aumentare l'efficienza economica del sistema, ridurre e distribuire equamente i costi a carico della collettività (Razionalizzazione della spesa pubblica) -> attuato anche attraverso un'azione riconducibile alla Mob.M2.A6 (fondi del TPL) del PRQA;
- Obiettivo G. Aumentare la vivibilità del territorio e dei centri abitati e contribuire al benessere dei cittadini (Salvaguardia dell'ambiente naturale) -> attuato anche attraverso un'azione sul cicloturismo riconducibile alla Mob.M3.A8 del PRQA.

Inoltre, nello stesso capitolo è rappresentata la “Tabella di Marcia verso il 2050”, contenente gli indicatori del PRMT e i valori target da raggiungere, alcuni dei quali erano in corso di ridefinizione a causa di variazione della Fonte dati. A tal proposito, si informa che, con la DGR n.12-83 del 2/08/2024, è stata approvata la revisione degli indicatori strategici del PRMT. Si suggerisce, quindi, nella sezione della Relazione generale dedicata al PRMT (capitolo 3.3 “Strategie, Programmi e Piani regionali”, pag. 23), di fare riferimento alla nuova versione degli indicatori definita nella citata DGR.

Si suggerisce di inserire un riferimento alla strategia regionale per le Montagne del Piemonte, adottata con DGR n. 1-6542 del 27 febbraio 2023, in attuazione della legge regionale 14/2019, che prevede lo sviluppo della filiera legno energia come strumento di sviluppo socio-economico locale.

In relazione a quanto contenuto nel presente paragrafo si specifica che quanto segnalato potrà essere riscontrato nel documento che sintetizza la fase di revisione.

Infine, si prende atto della verifica di coerenza esterna con il principio di non arrecare danno significativo (DNSH) per le azioni del Piano finanziabili tramite il PR FESR 21-27 e si condividono gli esiti della verifica riportati nelle tabelle alle pagg. 148 e 149 del RA.

## **8 Misure di mitigazione e compensazione ambientale**

Ai fini di un approccio integrato ai cambiamenti climatici/qualità dell'aria, nonché per una ottimale gestione delle risorse, si ricorda che gli interventi infrastrutturali (incluse le ristrutturazioni importanti) a supporto delle azioni di Piano finanziati con fondi SIE sono sottoposti a verifica climatica secondo le indicazioni della Comunicazione della Commissione europea “Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027” (2021/C 373/01).

Inoltre, con specifico riferimento agli edifici pubblici, si sottolinea che andrebbero privilegiati interventi di efficientamento energetico e adattamento ai cambiamenti climatici in grado di assicurare la maggiore sinergia possibile tra le misure di mitigazione e quelle di adattamento. In particolare, le misure di adattamento possono avere effetti anche in termini di riduzione delle emissioni climalteranti, di assorbimento delle stesse e di abbattimento degli inquinanti atmosferici, dal momento che sono finalizzate al mantenimento di una buona qualità dei suoli, alla protezione e ripristino degli ecosistemi e dei relativi servizi anche in ambiti urbanizzati e al miglioramento della gestione del territorio.

## **9 Piano di Monitoraggio**

Si ricorda che, ai sensi dell'art. 17 del d.lgs. 152/2006, il Piano di Monitoraggio dovrà essere scorporabile dal RA e pubblicato autonomamente insieme al Piano approvato, al Parere Motivato e alla Dichiarazione di sintesi (cfr. par. 3 “*Indicazioni procedurali e metodologiche generali per le fasi successive*” della presente Relazione).

Si informa inoltre che, con le modifiche apportate dalla legge n. 108/2021 (Conversione in legge del DL n. 77/2021) all'art. 18 del d.lgs. 152/2006 ("Monitoraggio"), il monitoraggio diventa un procedimento vero e proprio: l'autorità proponente trasmette i risultati del monitoraggio ambientale e le eventuali misure correttive adottate all'autorità competente, la quale ha trenta giorni di tempo per esprimersi.

Ai sensi del nuovo comma 3-bis del citato articolo, nell'ambito del nuovo procedimento dedicato al monitoraggio, l'autorità competente verifica lo stato di attuazione del piano o programma, gli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale definiti dalle strategie di sviluppo sostenibile nazionale e regionali di cui all'articolo 34 del d.lgs.152/2006.

Il piano di monitoraggio, per valutare il miglioramento della qualità dell'aria sul territorio regionale ottenuto con l'applicazione di un set azioni integrate e sinergiche, dovrà considerare un orizzonte temporale più ampio di quello annuale, andando ad analizzare i trend pluriennali delle concentrazioni.

Dal momento che nel corso degli anni in Regione Piemonte è stato costruito un sistema per la condivisione delle informazioni inerenti la valutazione e gestione della qualità dell'aria, che consente:

- il monitoraggio dello stato della matrice aria (Sistema Regionale di Rilevamento della qualità dell'aria - SRRQA, Modellistica di qualità dell'aria), necessario per la Valutazione della qualità dell'aria;
- il monitoraggio dello stato di attuazione della pianificazione per la qualità dell'aria e valutazione della sua efficacia, necessario per la Gestione della qualità dell'aria (IREA Piemonte, Cruscotto delle conoscenze ambientali).

Si dà quindi atto del piano di monitoraggio definito e si raccomanda in particolare, sulla base degli esiti del monitoraggio, nel caso di rilevazioni di impatti negativi imprevisi, di adottare le opportune e tempestive misure correttive.

In relazione agli indicatori si suggerisce di meglio esplicitare la componente relativa agli indicatori di prestazione e il loro ruolo nel costruire il sistema di supporto alle decisioni.

In merito agli indicatori di attuazione del PRQA, si segnala che sono tutti di natura quantitativa. Si propone, pertanto, di individuare, in fase di attuazione del Piano, anche indicatori di carattere qualitativo, per verificare quanto eventuali strumenti, documenti, etc. siano effettivamente stati costruiti in coerenza con PRQA e le altre pianificazioni/strategie di riferimento. Per tali indicatori non sono previsti Target (ad esempio rispetto all'indicatore n. linee guida adottate, potrebbe essere previsto un target di riferimento in relazione a quante linee guida sono previste nel PRQA sul particolare comparto che va regolamentato).

Si segnala, in ultimo, che tra i 55 indicatori sentinella individuati dal MASE e utilizzati da Regione Piemonte per il posizionamento del territorio rispetto agli obiettivi di sostenibilità, sono presenti più indicatori collegabili direttamente o indirettamente alla qualità dell'aria e alle azioni previste dal PRQA per il suo miglioramento. In particolare:

<b>Indicatore</b>	<b>Goal Agenda 2030</b>	<b>MAS SRSvS</b>	<b>Obiettivi PRQA</b>
7.2.1 Energia elettrica da fonti rinnovabili	7	2	Energia - Promuovere la riduzione dei consumi energetici, la riduzione delle

7.2.1 Quota di energia da fonti rinnovabili sul consumo finale lordo di energia	7	2	emissioni di gas climalteranti e l'incremento di produzione di energia da fonti rinnovabili
11.7.1 Incidenza delle aree di verde urbano sulla superficie urbanizzata della città	11	3	Cambiamenti climatici - Incrementare la capacità dei suoli agricoli di preservare e catturare il carbonio, e potenziare le risorse forestali e il verde urbano
13.2.2 Emissioni di CO <sub>2</sub> e altri gas climalteranti (GHG tot)	13	1, 2	Ridurre le emissioni di gas serra in particolare nei settori industriale, edilizia, trasporti e agricoltura.
13.2.2-11.6.2 Emissioni di PM <sub>2,5</sub>	13	1, 3	Strategia tematica UE/Inquinamento atmosferico - Limitare esposizione umana a vari inquinanti atmosferici.

Tali indicatori dovrebbero essere di riferimento anche per il PRQA per “valutare” le proprie performance di sostenibilità. Al proposito, si informa che il JRC (Joint Research Centre in Ispra) sta lavorando (grazie anche ad un progetto che ha coinvolto la Regione Piemonte) per definire un set europeo di indicatori di scala regionale che dovranno diventare di riferimento anche per il nostro territorio (verrà implementato l'elenco dei 55 di livello nazionale). Sarà cura del gruppo di lavoro sul CC tenere aggiornato il PRQA in proposito.

## **10 Valutazione di incidenza**

In riferimento alla documentazione esaminata, il Settore Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali, in qualità di autorità competente per la VINCA, esprime parere positivo di valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 44 della l.r. 19/2009, del PRQA.

Inoltre, come indicato in fase di scoping, sarebbe opportuno inserire, tra le azioni trasversali (strumenti di conoscenza e monitoraggio), la possibilità di un monitoraggio con bioindicatori su specie e habitat target (ad esempio licheni) - anche sperimentale, se non esistono protocolli - per valutare gli effetti delle previsioni di piani sui siti RN2000.

## **Conclusioni**

Il PRQA è un piano ambientale e di tutela e, come sua naturale conseguenza, in senso generale, determina impatti ambientali positivi, aumentando la tutela sulla qualità dell'aria e costituendo uno strumento necessario per il rispetto dei limiti di legge e quindi per superare la procedura di infrazione, per quanto riguarda il superamento delle emissioni in atmosfera; potenziali impatti negativi risultano adeguatamente individuati e trattati nel RA.

Si esprime quindi una valutazione positiva, in senso generale, al piano e alla documentazione ambientale a corredo.

Si dà evidenza, inoltre, che il Settore Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali, in qualità di autorità competente per la VINCA, esprime parere positivo di valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 44 della l.r. 19/2009, del PRQA.

La fase di revisione del Piano di cui all'art. 15 comma 2 del d.lgs 152/06 dovrà tenere conto dei contenuti del parere motivato; di tale aspetto dovrà essere dato riscontro nella Dichiarazione di Sintesi come specificato nel paragrafo 3.1.

Nel successivo iter per l'approvazione del Piano, si raccomanda di non introdurre modifiche significative che non sono state oggetto del processo di VAS e che determinano un peggioramento, anche solo potenziale, rispetto agli scenari tendenziali determinati dal piano (rif. par. 7 della Relazione generale).