

**Fase di valutazione della procedura di VAS relativa alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030.**

**Espressione del parere motivato di cui all'art. 15, c. 1 del d.lgs. 152/2006.**

**Allegato I**

**RELAZIONE ISTRUTTORIA DELL'ORGANO TECNICO REGIONALE**

**Indice generale**

1. <i>PREMESSA</i> .....	2
2. <i>IL TERRITORIO COINVOLTO</i> .....	2
3. <i>IL PROCESSO DI DEFINIZIONE DEI PIANI E I PRINCIPALI CONTENUTI</i> .....	3
4. <i>CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE</i> .....	6
5. <i>ANALISI E VALUTAZIONI</i> .....	9
. 5.1 <i>CONSIDERAZIONI RELATIVE AI PIANI</i> .....	10
. 5.2 <i>CONSIDERAZIONI SUI CONTENUTI DEL RAPPORTO AMBIENTALE</i> .....	12
. 5.3 <i>VALUTAZIONE DI INCIDENZA</i> .....	17
. 5.4 <i>ASSETTO IDROGEOLOGICO</i> .....	17
. 5.5 <i>ASPETTI DI CARATTERE AMBIENTALE, TERRITORIALE E PAESAGGISTICO</i> .....	18
5.5.1 <i>ATMOSFERA E CLIMA</i> .....	18
5.5.2 <i>BIODIVERSITÀ E RETE ECOLOGICA</i> .....	19
5.5.3 <i>SUOLO</i> .....	20
5.5.4 <i>PAESAGGIO E TERRITORIO</i> .....	22
5.5.5 <i>ACQUA</i> .....	23
5.5.6 <i>FORESTE</i> .....	23
5.5.7 <i>RUMORE</i> .....	24
5.5.8 <i>ENERGIA</i> .....	24
5.5.9 <i>ASPETTI URBANISTICI</i> .....	24
. 5.6 <i>PIANO DI MONITORAGGIO</i> .....	25
6. <i>DICHIARAZIONE DI SINTESI</i> .....	28
7. <i>APPENDICE</i> .....	28

## **1.PREMESSA**

La presente relazione costituisce l'esito dell'istruttoria svolta dall'Organo Tecnico Regionale (di seguito OTR) ai fini dell'espressione del Parere motivato, di cui all'art. 15, comma 1 del d.lgs. 152/2006, da parte della Regione, nell'ambito della procedura di Valutazione ambientale strategica (di seguito VAS) del Piano regionale della Mobilità delle Persone (*PrMoP*) e del Piano regionale della Logistica (*PrLog*). Le Azioni al 2030. All'interno dei succitati piani vi è anche il *Piano Regionale della Mobilità Ciclistica*, considerato come parte integrante sia del *PrMoP* che del *PrLog*, poiché la rete ciclabile rappresenta una delle componenti dell'offerta generale di mobilità (sia pendolare che turistica) dello sviluppo della logistica urbana leggera e di prossimità.

La proposta dei Piani in oggetto è sottoposta a procedura di VAS, ai sensi dell'art. 6, comma 2, del d.lgs. n. 152/2006, secondo le modalità operative previste dalla DGR 9 giugno 2008, n. 12-8931 (Primi indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure in materia di VAS di piani e programmi).

I Piani sono assoggettati 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.

Il settore regionale Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture nell'ambito del procedimento di VAS svolge il ruolo di Proponente, responsabile dell'attivazione del procedimento e della revisione dei Piani, in relazione alle determinazioni del Parere motivato di VAS ed agli esiti del monitoraggio ambientale che dovrà essere sviluppato.

L'Autorità Competente per la VAS, cui spetta il compito di esprimere il previsto Parere Motivato ai sensi dell'art. 15, comma 1 del d.lgs. 152/2006, secondo quanto previsto dalla citata DGR 9 giugno 2008, n. 12-8931, è la Regione, che svolge l'istruttoria tramite il proprio organo tecnico, istituito ai sensi dell'art. 7 della L.r. 40/1998 e costituito, per il caso in oggetto, dalle Direzioni regionali: Ambiente, Energia e Territorio; Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica; Agricoltura e Cibo; Competitività del Sistema Regionale; Sanità e Welfare; Cultura e Commercio, Coordinamento Politiche e Fondi Europei – Turismo e sport e da ARPA Piemonte.

Le indicazioni e raccomandazioni riportate nel presente documento, in esito all'istruttoria tecnica svolta, sono finalizzate ad orientare e supportare le successive fasi di revisione e di attuazione dei Piani.

## **2. IL TERRITORIO COINVOLTO**

La posizione strategica del Piemonte nel Nord-Ovest d'Italia attribuisce alla regione i connotati di piattaforma di relazioni, scambi e flussi economici che si estende oltre i confini regionali. Il territorio regionale costituisce un importante nodo stradale e ferroviario (nonché retroterra dei porti liguri) che sorge all'incrocio dei corridoi europei della rete TEN-T nella Pianura Padana, uno dei luoghi più densamente popolati ed industrializzati d'Europa, che include agglomerati urbani di rilievo quali Torino, Milano e Bologna e dove l'alta concentrazione di insediamenti e di attività produttive influenzano le attività economiche, il flusso di merci e la mobilità sistematica delle persone, ma anche la qualità dell'aria dell'intera area. A livello locale, il Piemonte assume uno sviluppo policentrico (confermato negli atti regionali di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale – DGR n. 1-3116/2021) che viene esplicitato con la lettura geometrica dello spazio regionale in Ambiti territoriali integrati (AIT) aggregati in Quadranti, sistemi territoriali di livello intermedio fra i Comuni e la Regione, caratterizzati da una relativa uniformità e riconoscibilità dei percorsi evolutivi e dei caratteri di natura socioeconomica.

Tale collocazione offre al Piemonte consistenti opportunità per sviluppare il settore della logistica, sia in relazione allo sviluppo della portualità ligure, sia all'attraversamento della barriera alpina, ma richiede di incrementare la multimodalità e l'utilizzo del trasporto su ferro.

Per quanto riguarda le persone, la mobilità sistematica (motivi di lavoro o di studio) interna alla regione dipende ancora molto dai mezzi privati, per gran parte alimentati con carburanti tradizionali, e richiede di aumentare la propensione all'utilizzo del trasporto pubblico locale e delle modalità attive (piedi, bici, micromobilità), in parte cresciute nelle città anche a seguito della pandemia da COVID-19.

Le trasformazioni funzionali (produzione e lavoro) e insediative dello scorso decennio (sprawl e delocalizzazione) hanno inoltre generato l'aumento degli scambi con le regioni limitrofe (interregionali) e di frontiera (transfrontalieri, prevalentemente verso Lombardia e Svizzera; più modeste con la Liguria e la Francia) e condotto il territorio, intrinsecamente aperto per posizione geografica, ad ampliare l'ambito territoriale della mobilità a livello sovra-regionale mostrando una sempre maggiore permeabilità dei propri confini.

La risposta di accessibilità alle esigenze di spostamento di persone e imprese richiede l'offerta di un sistema efficace ed efficiente, di infrastrutture (ferroviarie e stradali) e servizi di trasporto che consentano ai diversi ambiti del territorio di accedere agli assi di connessione rapida.

La struttura portante è quella definita dal Piano regionale della Mobilità e dei Trasporti che, integrandosi con il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) e le reti europee TEN-T, si compone di:

- corridoi esistenti, individuati in riferimento alla domanda di mobilità (sistematica: >500 spostamenti/giorno; merci: almeno 30.000 t/giorno) ma anche in base alle infrastrutture (strade e ferrovie) e ai nodi di trasporto (nodi di interscambio ferro-ferro e ferro-gomma) esistenti;

- corridoi potenziali, legati a possibili fattori di sviluppo di relazioni esistenti.

I corridoi sono multimodali e funzionali alla circolazione dei grandi flussi di persone e merci nei mercati nazionali ed europei ma anche all'integrazione delle economie locali in catene del valore allungate. A tal fine necessitano di essere integrati con le infrastrutture, puntuali e a rete, che divengono sistema di adduzione e offrono ai Quadranti la possibilità di essere agganciati agli assi di connessione rapida, consentono di intercettare a livello locale grandi flussi di persone, merci e informazioni e favoriscono processi di specializzazione (spontanea) legati all'identità locale.

Le Macroazioni per realizzare l'assetto di reti, nodi e servizi, gerarchico e integrato, sono definite dal PrMoP e dal PrLog in modo funzionale alle loro specifiche politiche. Le reti infrastrutturali sono condivise da entrambi i Piani e trovano nei Corridoi della rete centrale uno strumento per l'implementazione coordinata non solo della stessa rete TEN-T ma anche della complessa rete di adduzione per connettere i Quadranti. Il disegno unitario del sistema di trasporto richiede di affrontare e risolvere le possibili incoerenze focalizzandone l'attenzione su aspetti come integrazione modale, interoperabilità e sviluppo coordinato delle infrastrutture transfrontaliere.

Le Macroazioni derivano dalla visione della mobilità delle persone e della logistica delle merci per il 2030. Il loro sviluppo implica anche affrontare: da una parte, i conflitti causati dai modelli insediativi e di uso del suolo che hanno favorito lo sviluppo della motorizzazione privata in concorrenza con il trasporto pubblico per la mobilità delle persone; dall'altra, le trasformazioni (nuovi modelli produttivi e sviluppo del commercio internazionale) che hanno evoluto la logistica da "trasporto merci e magazzinaggio" a settore produttivo che permea ogni attività economica e oggi in fase di piena evoluzione, accelerata dall'emergenza pandemica.

### **3. IL PROCESSO DI DEFINIZIONE DEI PIANI E I PRINCIPALI CONTENUTI**

La Giunta regionale con la deliberazione n. 5-620 del 3 dicembre 2019 ha disegnato un percorso di tipo partecipato per la contestuale costruzione della proposta dei Piani e del Rapporto Ambientale (*di seguito RA*) per la VAS.

Per la redazione del PrMoP e del PrLog sono stati attivati i modelli di partecipazione previsti dalla normativa sulla VAS e dal Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT).

Il processo partecipato “interno all’Amministrazione” ha coinvolto diverse tipologie di attori: i decisori politici, intesi quale organo competente all’approvazione dei piani di settore; la struttura tecnica e, in particolare, il Comitato di coordinamento che rappresenta i settori dell’area trasporti e il Nucleo Tecnico che rappresenta i settori delle altre Direzioni regionali interessate direttamente e indirettamente dall’azione dei Piani. Le Agenzie e gli Enti strumentali regionali hanno fornito il supporto scientifico.

Il processo di partecipazione “esterno all’Amministrazione” ha coinvolto gli attori istituzionali, il mondo scientifico, le parti economiche e le parti sociali; tra i primi figurano anche i soggetti con competenza ambientale che, ai sensi dell’articolo 5 del D.Lgs. 152/2006, sono definiti come “le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull’ambiente dovuti all’attuazione dei piani, programmi o progetti”.

Il processo partecipato è stato sviluppato tra il 2020 e il 2022 e si è svolto in fasi:

#### **FASE 1a – ANALISI: CONOSCERE IL TERRITORIO**

Nel 2020 sono stati elaborati i primi documenti utili ad avviare il confronto per analizzare e conoscere a fondo criticità e potenzialità del territorio piemontese: un’*Analisi dei quadranti per definire la SWOT* e una *Descrizione di reti e servizi per definire l’assetto gerarchico e integrato*. Tali documenti sono stati presentati dapprima ai referenti dei Settori “Area Trasporti” della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica che hanno contribuito a ricostruire il quadro più esaustivo e aggiornato di reti, nodi e servizi esistenti, in corso di realizzazione o in programma. Successivamente, sono stati presentati ai referenti del Nucleo Tecnico per osservazioni e per integrare i documenti con la descrizione di quegli Accordi, Piani o Programmi con ricadute sul quadro della pianificazione della mobilità e dei trasporti. Nel contempo sono stati coinvolti anche altri soggetti: Rete Ferroviaria Italiana - RFI, Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali - ANAS, Agenzia per la Mobilità Piemontese – AMP.

Le osservazioni raccolte e le integrazioni proposte hanno contribuito a sostanziare i documenti funzionali ad avviare il confronto esterno, per il quale sono stati convocati tavoli di lavoro svolti sul territorio, organizzati per “Quadranti” secondo il seguente calendario:

- 9 ottobre 2020 a Torino per il Quadrante Nord-Ovest;
- 12 ottobre 2020 ad Asti per il Quadrante Sud-Est;
- 14 ottobre 2020 a Novara per il Quadrante Nord-Est;
- 19 ottobre 2020 a Cuneo per il Quadrante Sud-Ovest.

#### **FASE 1b – ANALISI: DISCUTERE LE ALTERNATIVE**

I temi emersi nei Tavoli di Quadrante della Fase 1a sono stati esaminati tenendo conto della programmazione in corso per le infrastrutture, la mobilità e i trasporti, nonché degli indirizzi e delle politiche europee, nazionali e regionali che possono incidere sulla mobilità dei prossimi anni. Questo processo ha portato alla prima stesura del “*Catalogo delle Azioni al 2030*”. Successivamente, tra aprile e luglio 2021, si è avviato nuovamente il confronto interno. Al termine dei lavori è stata redatta la terza stesura del “*Catalogo delle Azioni al 2030*” e due documenti di carattere preliminare da presentare al confronto esterno all’Amministrazione: *Le Macroazioni per il 2030*; *Le azioni prioritarie*.

#### **FASE 2 - MISURE 2030**

La Giunta regionale, preventivamente informato il Consiglio regionale con nota AOO OTD, n. Prot. 39 del 25.03.2022, con deliberazione n.13-4829 del 31 marzo 2022, ha avviato l’ultima fase di confronto esterno all’Amministrazione e adottato come riferimento il *Documento preliminare per il PrMoP e il PrLog*.

#### **Fase 2a – MISURE 2030: definire le Macroazioni e le Azioni di Piano**

Il confronto esterno sul Documento preliminare per il PrMoP e il PrLog è stato organizzato in due momenti: nel mese di maggio 2022 si sono replicati gli incontri a livello di Quadrante e nel mese di luglio 2022 sono state coinvolte le Regioni italiane confinanti.

Alla presentazione del Documento preliminare è seguito un confronto focalizzato su ruoli, sinergie e responsabilità di istituzioni, mondo scientifico, parti sociali, economiche e ambientali nel realizzare con successo le azioni proposte dai Piani. A conclusione della Fase 2a è stato elaborato il *Report PrMoP e PrLog: le misure al 2030*.

#### *Fase 2b – MISURE AL 2030: dettagliare le Azioni, i criteri e le modalità di attuazione*

Per dettagliare le Azioni è stato predisposto un modello di scheda-Azione articolata in 4 sezioni: Descrizione, Quadro di riferimento, Piano di attuazione e Criteri e Modalità di attuazione.

Nel mese di marzo 2022, sono stati organizzati incontri tematici per le schede-Azione riguardanti la “Mobilità e Trasporti”: gli esperti di materia dei Settori dell’area trasporti della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica e i rappresentanti dell’Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP), in occasione di specifici incontri, tematici hanno discusso e approfondito le specificità di ogni scheda-Azione.

Nel mese di luglio 2022 sono stati organizzati incontri tematici per le schede-Azione riguardanti le “Politiche Integrate”: è stato riunito il Nucleo Tecnico per affrontare quei temi che, direttamente o indirettamente, influenzano i trasporti o sono influenzati dai trasporti. Le Direzioni coinvolte sono state: Istruzione, Formazione e Lavoro; Sanità e Welfare; Ambiente, Energia e Territorio (area Energia e Ambiente, area Territorio); Cultura e Commercio; Coordinamento Politiche e Fondi europei, Turismo e Sport; Competitività del Sistema Regionale.

A conclusione della Fase 2b è stato elaborato il documento *Annesso. Le Azioni al 2030*.

La visione del PrMoP e il PrLog si concretizza in un quadro strutturato di Linee Strategiche, Macroazioni e Azioni che consentono di conseguire l’assetto desiderato al 2030 per la mobilità e i trasporti.

Le **Linee strategiche d’intervento (Ls)** costituiscono il quadro di riferimento generale del PrMoP e del PrLog. Esse individuano i temi sui quali la Regione deve intervenire, approfondendo la materia dei trasporti da 7 punti di vista differenti:

- LsA1 Protezione del contesto
- LsA2 Incolumità delle persone;
- LsB1 Assetto gerarchico di reti, nodi e servizi di trasporto
- LsB2 Integrazione dei sistemi per la mobilità;
- LsC Affidabilità ed efficacia dei servizi di trasporto pubblico locale;
- LsD Efficienza economica del sistema trasporti;
- LsE Transizione energetica e ambientale dei trasporti;
- LsF Competitività delle imprese e sviluppo dell’occupazione;
- LsG1 Fruizione sostenibile dell’ambiente naturale e del patrimonio culturale
- LsG2 Recupero e vivibilità degli spazi urbani

Successivamente, sono state individuate 30 **Macroazioni** che delineano gli obiettivi a cui mirare per:

1. garantire l’efficacia e l’efficienza di reti, nodi e servizi (Assetto)
2. migliorare i processi decisionali e il coordinamento delle politiche pubbliche, confrontandosi con le politiche regionali che influenzano la mobilità e i trasporti (Governance)
3. sviluppare cultura, formazione e agire sui comportamenti (Uomo).

Dalle Macroazioni discende il quadro strutturato delle 83 **Azioni di pianificazione** che rappresentano le risposte a quanto segnalato in fase di consultazione e indirizzano la programmazione verso gli obiettivi definiti dal PrMoP e dal PrLog.

Il Piano regionale della mobilità ciclistica (PrMC) promuove l'uso della bicicletta sia per scopi turistici sia ricreativi, individuando la rete che ricade nel territorio (assumendo e valorizzando quali dorsali la rete nazionale Bici Italia); individua il sistema delle aree di sosta e le azioni per promuovere l'intermodalità; definisce gli indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili in ambito urbano ed extraurbano e la procedura di recepimento degli indirizzi negli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica e nei regolamenti edilizi. Inoltre, può prevedere la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione.

#### **4. CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE**

La fase di specificazione dei contenuti del RA, relativa alla proposta dei Piani in oggetto, è stata avviata dal Settore regionale Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture, in qualità di Autorità Procedente, ai sensi dell'art. 13, comma 1 del d.lgs. 152/2006, con la nota prot. n. 71048 del 30 luglio 2020.

Sulla base delle osservazioni e dei contributi ricevuti nella fase di specificazione, l'Autorità Procedente ha, quindi, elaborato il RA ed ha provveduto all'integrazione della componente ambientale nei documenti delle proposte di Piani in fase di elaborazione.

Successivamente, in data 8 marzo 2023, con nota prot. n. 34061, il Settore regionale Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture ha comunicato l'avvio della fase di valutazione della procedura di VAS dei Piani in oggetto, rendendo disponibile la documentazione tecnica costituita dai seguenti documenti approvati con DGR 14-6571 del 6 marzo 2023 (pubblicata sul BUR n. 10 del 29 marzo 2023):

- Relazione generale di Piano;
- Rapporto ambientale per la VAS comprensivo del Piano di monitoraggio e della Relazione di valutazione di incidenza;
- Sintesi non tecnica.

Con nota prot. n.10756 del 9 marzo 2023, di concerto con l'Autorità Competente, è stata avviata la fase di consultazione dei seguenti soggetti competenti in materia ambientale interessati al procedimento:

Ministero della Cultura

- Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio - Servizio V Tutela del paesaggio

Segretariato regionale per il Piemonte

- Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Torino
- Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le province di Biella, Novara, Verbano- Cusio-Ossola e Vercelli
- Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le province di Asti e Cuneo

Istituto Superiore per la protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA)

ARPA Piemonte - Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale

Regioni contermini

Arma dei carabinieri - Comando regionale Forestale Piemonte e Valle D'Aosta

Autorità di Bacino del Fiume Po

AIPO- Agenzia Interregionale per il Po

UNCEM Piemonte - Unione Nazionale Comuni Comunità Enti Montani

ANCI Piemonte - Associazione Nazionale Comuni Italiani

ANPCI - Associazione Nazionale Piccoli Comuni d'Italia

ALI - Lega delle Autonomie Locali del Piemonte

Lega dei comuni italiani

Province piemontesi e contermini - Settori competenti in materia di VAS

ASL Piemontesi - Settori competenti in materia di VAS

Enti di gestione delle aree naturali protette del Piemonte

Gli elaborati relativi alle proposte 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 10 marzo 2023, data di pubblicazione dell'avviso al pubblico, di cui all'art. 14, comma 1 del d.lgs. 152/2006, sul sito istituzionale della Regione Piemonte.

I tempi per lo svolgimento della consultazione pubblica sono quindi stati considerati validi fino al 24 aprile 2023.

A seguito della pubblicazione della documentazione, sono pervenute le seguenti osservazioni:

Num	Mittente	Data	Protocollo
1	Regione autonoma della Valle d'Aosta	19/04/23	57173
2	Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Torino	21/04/23	58671
3	Asl 5 - Alessandria	21/04/23	58706
4	Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio delle province di Alessandria, Asti e Cuneo	23/04/23	53804
5	Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le province di Biella, Novara, Verbano- Cusio-Ossola e Vercelli	24/04/23	59440
6	Città metropolitana di Torino	27/04/23	60402
7	<i>Cittadino</i>	27/04/23	60699
8	Città metropolitana di Milano	02/05/23	62438
9	Regione Lombardia	02/05/23	62461

Tabella 1

Le osservazioni elencate in Tabella 1 sono di seguito sintetizzate:

1. Il contributo della Regione autonoma Valle d'Aosta dà evidenza delle considerazioni di ARPA Valle d'Aosta in tema di emissioni in atmosfera e pressioni sull'ambiente come segue: *Per quanto riguarda la componente aria e atmosfera, in base a quanto viene riportato sia nel Rapporto ambientale che nel Piano, si rileva che un carattere di interregionalità riguarda in particolare il trasporto, sia privato che pubblico, lungo le direttrici ferroviarie e stradali (SS26 e A5). Il settore dei trasporti contribuisce ad aumentare l'inquinamento atmosferico, soprattutto quando si sviluppa su strada e su ferrovia mediante veicoli a motore alimentati da combustibili fossili che emettono nell'aria ossidi di azoto (NOx), materiale particolato (PM10 e PM2,5), composti organici volatili non metanici (NMVOC) e gas a effetto serra (CO2eq). In coerenza con quanto sopra esposto, il Piano definisce azioni per contrastare tali effetti e diminuire le emissioni inquinanti in atmosfera con misure volte a riqualificare dal punto di vista ambientale gli spostamenti di persone e merci su mezzi tendenzialmente ad emissioni zero. In tal senso, si condivide pienamente quanto proposto, per quanto riguarda il trasporto pubblico, all'interno della Linea strategica LsB1 "Assetto gerarchico di reti, nodi e servizi di trasporto", nella macroazione "MB1.2 Migliorare i collegamenti interregionali e transfrontalieri" e azione "17 Coordinare i servizi interregionali (SFR e intercity)". Tra i diversi intendimenti, l'azione 17 elenca "favorire il dialogo tra soggetti competenti nella programmazione dei servizi ferroviari: l'assetto di trasporto pubblico ferroviario interregionale dipende da una governance complessa e articolata che coinvolge il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel dialogo contrattuale con Trenitalia per i servizi Intercity, e le tre Regioni confinanti*

con il Piemonte (Liguria, Lombardia, Valle d'Aosta) competenti dei Servizi Ferroviari Regionali – SFR”. Per tale motivo si condivide quanto riportato nel Piano di attuazione immediato delle azioni, nella sub-azione sA17.b: istituire i tavoli di coordinamento, ovvero “inviare alle Regioni confinanti, Liguria, Lombardia, Valle d'Aosta, la proposta di creare/partecipare a un tavolo per coordinare i servizi ferroviari regionali che collegano direttamente città appartenenti a due o più regioni”, in quanto si ritiene che questo possa essere il Tavolo idoneo ad affrontare anche il tema della elettrificazione della tratta ferroviaria Ivrea - Aosta, intervento che, qualora realizzato, porterebbe sicuramente anche al miglioramento della qualità dell'aria nella regione autonoma Valle d'Aosta.

2. i contributi della Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Torino, della Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le province di Biella, Novara, Verbano-Cusio-Ossola e Vercelli e della Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio delle province di Alessandria, Asti e Cuneo danno evidenza unitariamente ai seguenti aspetti: agli Obiettivi dei Piani e alle linee strategiche è dato riscontro a quanto espresso nella fase di specificazione con MG1.2 con “Valorizzare il potenziale turistico delle ferrovie e della navigazione interna” (p.51), anche se non si tratta specificatamente di strade e sentieri storici (tema trattato implicitamente in LsG2 per le aree urbane, meno per le zone suburbane); le Linee strategiche individuate pongono anche la dovuta attenzione alla mobilità sostenibile e “fruizione sostenibile del patrimonio naturale e del patrimonio culturale” e sul “recupero e vivibilità degli spazi urbani” (p. 58 RA e LsG1 e LsG2 del dossier “Sezione B dove vogliamo arrivare”); in tema di coerenza esterna, al paragrafo “Caratterizzazione dello stato dell'ambiente”, punto 5.6. (p. 152 RA) viene ribadita la posizione del Ppr come il piano che disciplina la pianificazione del paesaggio. Per quanto riguarda più puntualmente i “beni culturali”, si ritiene sia opportuno citare, insieme ai beni UNESCO, la rete di beni culturali tutelati dal D.Lgs. 42/2004 s.m.i., Parte II; l'Analisi degli effetti ambientali condotta al punto 6.1.6 “Paesaggio, beni culturali e materiali” (p. 183 e p.195 RA) specifica che il livello di pianificazione quale quello del PrMoP e PrLog non consente di verificare in dettaglio gli effetti negativi dello sviluppo del sistema di reti, nodi e servizi per la mobilità e trasporti sulle componenti “Paesaggio e beni culturali e materiali”, tuttavia c'è l'intenzione espressa della loro salvaguardia;

3. il parere dell'Asl 5 di Alessandria fornisce alcuni suggerimenti attuativi in merito a: aggiornamento dei parco mezzi delle aziende pubbliche con veicoli di ultima generazione ad emissioni maggiormente contenute, associandoli a bandi per le scuole finalizzati allo studio di slogan green; incentivo del telelavoro o lavoro agile e utilizzo della tecnologia informatica per ridurre significativamente lo spostamento degli operatori; approfondimenti sulla georeferenziazione degli incidenti stradali e specificatamente quelli che coinvolgono il trasporto di sostanze chimiche; il riuso di tratte ferroviarie e relative stazioni ormai non più utilizzate;...

4. cfr. p.to 2

5. cfr. p.to 2

6. la Città metropolitana di Torino pone rilievo sui seguenti aspetti: alcune macroazioni generano impatti sulle componenti ambientali correlati ad interventi di completamento e adeguamento delle reti ferroviarie, stradali e ciclabili o di miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti, interporti e ai nodi urbani; alcune azioni del PrMC generano impatti ambientali (consumo di suolo, deterioramento/perdita di habitat e biodiversità, aumento dei flussi turistici ecc); un'attenzione particolare, in sinergia con il PTR, in aggiornamento, va posta al proliferare della localizzazione di Poli logistici in un'ottica di sostenibilità ambientale e privilegiare invece il recupero di aree industriali dismesse collocate in prossimità di corridoi infrastrutturali e nodi intermodali; le macroazioni e le azioni di piano non possono essere lette come misure di mitigazione e compensazione, in quanto perseguono la minimizzazione degli impatti, ma non li possono azzerare; implementazione dei dati di analisi sul tema del dissesto idrogeologico; dà alcuni riferimenti aggiuntivi alla pianificazione di livello metropolitano da inserire nei Piani;

7. l'osservazione espressa da un cittadino propone di: abolire l'incentivazione per l'acquisto di auto private e favorire una bigliettazione a titolo gratuito per il TPL; la promozione di una pianifica-



zione urbanistica, commerciale e paesaggistica mirata; promuovere l'accessibilità ferroviaria al Lago Maggiore ed al fiume Ticino per migliorare la mobilità dei residenti e ridurre il tasso di inquinamento prodotto dai flussi turistici; il ripristino della linea ferroviaria Santhià-Borgomanero-Arona; la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Vignale-Arona; riattivare la linea Oleggio-Castelletto sopra Ticino. Sesto Calende-Luino per il trasporto di persone e merci; ...

8. **la Città metropolitana di Milano** pone l'accento sull'aspetto della continuità territoriale, con i suoi quadranti Nord/Est e Sud/Est, per un disegno organico in tema di pianificazione dei trasporti e della mobilità tra le due aree contermini ed in particolare per gli interventi necessari a ridurre i gap infrastrutturali esistenti lungo i corridoi TEN-T comuni e anche per l'ottimizzazione del TPL; in tema di logistica e di trasporto merci, è in corso la predisposizione del Piano Urbano della logistica Sostenibile (PULS), la cui efficacia, per i risvolti sociali, economici e ambientali e di vivibilità che tali tematiche generano, si espleta anche attraverso la collaborazione tra Enti confinanti.

9. **La Regione Lombardia** rileva i seguenti aspetti: il protocollo d'intesa tra Regioni sul sistema del trasporto merci e della logistica, la coerenza con il proprio PTR, e PPR e la pianificazione ciclistica, il sistema ferroviario regionale, la mobilità ciclistica e le componenti ambientali principalmente interferite quali biodiversità e suolo.

**Le osservazioni pervenute riguardano sia i piani che il rapporto ambientale** e sono pubblicate al seguente 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>. **Si rimanda a tali contributi il settore Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture, in quanto Autorità proponente, al fine di tenerne debitamente conto nella fase di revisione dei piani.**

Con nota prot. n.10654 del 9 marzo 2023 è stata avviata dall'Autorità procedente la fase di consultazione transfrontaliera ai sensi dell'art. 32 del D.Lgs 152/06 e s.m.i. nella quale sono stati individuati come Stati e Regioni transfrontaliere potenzialmente interessate: la Francia, la regione Provence-Alpes-Côte d'Azur e la regione Auvergne - Rhône-Alpes; e la Svizzera, il Cantone del Ticino e il Cantone Vallese.

## 5. ANALISI E VALUTAZIONI

In merito alla valutazione ambientale dei Piani, all'interno dell'OTR, sono state consultate le Direzioni regionali Ambiente, Energia e Territorio, Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica, Agricoltura e cibo, Cultura e commercio, Sanità e Welfare, Competitività del sistema regionale, Coordinamento politiche e fondi europei – Turismo e sport e ARPA Piemonte.

Sono pervenute le seguenti osservazioni, i cui contenuti, insieme alle osservazioni inviate dai soggetti precedentemente elencati in Tabella 1, sono stati utilizzati per la formulazione del presente capitolo.

Num	Mittente	Data	Protocollo
1	ARPA	14/04/23	54744
3	Direzione Ambiente, Energia e Territorio	21/04/23	59287
3	Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, protezione civile, trasporti e logistica	24/04/23	59437
4	Direzione Agricoltura e Cibo	03/05/23	63018

Tabella 2

Le osservazioni che seguono sono orientate ad evidenziare i possibili ambiti di miglioramento dei profili di sostenibilità del PrMoP e del PrLog, le proposte di revisione e integrazione riguardanti i

contenuti dei Piani, nonché i potenziali effetti positivi derivanti dallo sviluppo di possibili sinergie con altre pianificazioni regionali.

## .5.1 CONSIDERAZIONI RELATIVE AI PIANI

Si riportano di seguito alcune considerazioni di carattere generale sui contenuti dei Piani:

- per quanto riguarda i Soggetti competenti, si segnalano alcune imprecisioni relativamente al Ministero della cultura, talvolta citato come *Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo*
- le denominazioni corrette delle Soprintendenze oggi sono: *Ministero della Cultura*, Segretariato regionale per il Piemonte, Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio rispettivamente per la *Città Metropolitana di Torino*, per le province di *Alessandria*, *Asti* e *Cuneo*, per le province di *Biella*, *Novara*, *Verbano-Cusio-Ossola* e *Vercelli*.

Si restituiscono specifiche osservazioni relative ad alcune linee strategiche, macroazioni o azioni del Piano rispetto ai quali sono state evidenziate criticità puntali. Le osservazioni e le proposte di modifica o integrazione sono sottolineati.

Linee strategiche	Macroazioni	Azioni
LsA1. Protezione del contesto	MA1.1 Sviluppare una rete sicura e resiliente <u>Potrebbe determinare ricadute positive sulla conservazione e gestione della fauna selvatica contribuendo a ridurre l'incidentalità con la fauna selvatica</u>	AZIONE 1 - Migliorare la sicurezza ferroviaria nelle stazioni e nelle intersezioni della rete con altre modalità Prevede di agire sui punti di intersezione con la rete stradale e con le reti di mobilità dolce  AZIONE 2 - Riquilibrare e mettere in sicurezza la rete ciclabile nelle aree urbane ed extraurbane  <u>L'impulso allo sviluppo delle infrastrutture per la mobilità ciclistica su scala regionale potrebbe determinare impatti per l'agricoltura</u>
	MA1.2 Migliorare la gestione della sicurezza e delle infrastrutture	AZIONE 5 - Monitorare l'incidentalità stradale Prevede di collaborare con il Piano faunistico venatorio regionale, per migliorare la conoscenza del fenomeno dell'incidentalità con la fauna selvatica
LsA2. Incolumità delle persone	MA2.1 Migliorare la consapevolezza degli utenti sull'incidentalità	AZIONE 7 - Sviluppare campagne di sicurezza stradale in accompagnamento a iniziative e utenti specifici  <u>Potrebbe determinare ricadute positive sulla conservazione e gestione della fauna selvatica contribuendo a ridurre l'incidentalità con la fauna selvatica</u>
LsB1. Assetto	MB1.2 Migliorare i	AZIONE 17 - Coordinare i servizi

gerarchico di reti, nodi e servizi di trasporto	collegamenti interregionali e transfrontalieri	<p>interregionali (SFR e Intercity)</p> <p>Si propone di inserire uno specifico riferimento ai seguenti temi da affrontare con Regione Lombardia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La linea Milano – Domodossola – Briga</li> <li>2. L'accessibilità a Malpensa e i Corridoi Italia-Svizzera</li> <li>3. Il terzo valico e la Milano – Mortara – Alessandria/Casale Monferrato</li> </ol> <p>AZIONE 18 - Attivare tavoli di dialogo istituzionale per il trasporto transfrontaliero</p> <p>Si propone di inserire nei criteri e modalità di attuazione lo specifico riferimento ai seguenti temi da affrontare con Regione Lombardia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Coordinamento dei servizi Milano – Domodossola – Briga;</li> <li>2. Corridoi Italia-Svizzera comuni e condivisi tra Regione Piemonte e Regione Lombardia</li> </ol>
	MB1.4 Rendere accessibili i grandi nodi urbani	<p>AZIONE 23 - Migliorare l'accessibilità ferroviaria del nodo di Novara</p> <p>Si propone di aggiungere, nella scheda dell'azione, due specifici interventi da prevedere in fase di attuazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- breve termine: miglioramento dell'interconnessione tra le stazioni di Novara (RFI) e Novara Nord (FN), sia dal punto di vista dei collegamenti pedonali sia da quello dell'informazione all'utenza (integrazione della segnaletica e dei sistemi tecnologici di informazione al pubblico dei due gestori), al fine di migliorare l'interscambio passeggeri tra le due reti;</li> <li>- medio termine: realizzazione di una interconnessione ferroviaria diretta tra le due stazioni, finalizzata a istituire servizi interregionali dal Piemonte verso Malpensa</li> </ul>
LsF. Competitività delle imprese e sviluppo dell'occupazione	MF1. Promuovere la collaborazione tra imprese per la logistica	<p>AZIONE 60 - Favorire lo sviluppo di progetti di logistica green di Quadrante</p> <p>La progettazione di territorio potrebbe determinare ricadute positive sull'agricoltura</p>
	MF4. Costruire le competenze e sviluppare l'occupazione nei trasporti e nella logistica	<p>AZIONE 70 - Sviluppare l'occupazione e il riuso dei siti dismessi rafforzando il marketing territoriale per la logistica</p> <p>La progettazione di territorio potrebbe</p>

		<p><b>determinare ricadute positive sull'agricoltura</b></p> <p>Propone lo sviluppo di sinergie tra attori pubblici e privati per recuperare aree industriali dismesse presenti sul territorio, collocate in prossimità di corridoi infrastrutturali e nodi intermodali, per destinarle ad attività connesse alla logistica</p>
LsG.1 Fruizione sostenibile dell'ambiente naturale e del patrimonio culturale		<p>Tutte le azioni</p> <p><b>La progettazione di territorio potrebbe determinare ricadute positive sull'agricoltura</b></p>
LsG.2 Recupero e vivibilità degli spazi urbani	MG2.2 Recuperare la dimensione multifunzionale della strada	<p>AZIONE 82- Rivedere gli indirizzi e i criteri dell'urbanistica per la mobilità urbana sostenibile</p> <p><b>La progettazione di territorio potrebbe determinare ricadute positive sull'agricoltura</b></p> <p>Il Piano intende rivedere gli indirizzi e i criteri dell'urbanistica per la mobilità urbana sostenibile al fine di raggiungere un assetto e uno sviluppo armonico del territorio volti a limitare il consumo e l'impermeabilizzazione del suolo, incrementare e difendere la funzionalità ecosistemica delle aree verdi e della biodiversità, a garantire sicurezza (idraulica, geologica e sismica), accessibilità e piena fruibilità del patrimonio pubblico</p>

Infine, si propone di valutare l'inserimento di un'azione specifica per il miglioramento del servizio ferroviario metropolitano e suburbano che preveda l'istituzione di un tavolo permanente tra Regioni, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) finalizzato a declinare regole di circolazione trasportisticamente più efficaci ed economicamente più efficienti, supportate dalle nuove tecnologie, quali ad esempio ERTMS (*European Rail Traffic Management System*).

### *Mobilità ciclistica*

In considerazione dei tracciati che si attestano sul confine tra Piemonte e Lombardia, si pone l'attenzione sulla necessità di rafforzare collaborazione/coordinamento per la prosecuzione e sviluppo dei rispettivi percorsi sovraregionali, tenuto conto di quanto previsto dalla rete nazionale e dell'opportunità di sviluppare le potenzialità dei seguenti corridoi ciclabili:

- a) PCIR 2 "Pedemontana alpina" della Lombardia e, in Piemonte, itinerario 9 "Via Pedemontana", parte della ciclovia di interesse nazionale Bicalia 12;
- b) PCIR 6 "Villoresi" in Lombardia e itinerario 22 "Alda - Alta Italia da attraversare", parte della ciclovia di interesse nazionale Bicalia n. 20;

- c) PCIR 10 “Via delle Risaie”, che attraversa la bassa Lombardia da ovest a est e costituisce la prosecuzione dell’itinerario 5 “Via Francigena Valle D’Aosta”, che ricalca il percorso 3v Bicalta.

## 5.2 CONSIDERAZIONI SUI CONTENUTI DEL RAPPORTO AMBIENTALE

In linea generale, si evidenzia che sia il percorso di formazione del Piano che quello valutativo dei possibili effetti ambientali siano stati effettuati e a tal proposito si riportano di seguito alcune osservazioni in relazione a contenuti specifici del RA.

In relazione **all’analisi di coerenza esterna**, si segnala che, nonostante nel Rapporto Ambientale siano presenti numerosi rimandi alla Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile, approvata con Deliberazione della Giunta Regionale 8 luglio 2022, n. 2-5313 (in particolare alle pagg. 92 e 105 del RA), **manca una specifica analisi della coerenza tra le Macroazioni dei piani e le priorità della Strategia stessa**. Tale analisi dovrebbe esplicitare le azioni che contribuiscono a perseguire gli obiettivi di sviluppo sostenibile.

Per quanto concerne l’analisi di coerenza con i Piani regionali, si restituiscono le seguenti correlazioni:

- per quanto concerne il Piano territoriale regionale (PTR), si segnala che con la DGR n. 6558 del 6 marzo 2023, la Giunta regionale ha adottato il Documento programmatico, comprensivo delle informazioni necessarie per il processo di VAS, dando così formalmente avvio, ai sensi dell’art. 7, comma 1 della L.r. 56/1977, alla predisposizione degli elaborati per la revisione del Piano territoriale regionale, approvato con DCR n. 122-29783 del 21 luglio 2011; il Documento programmatico sviluppa e approfondisce i contenuti del Documento preliminare per la revisione del Piano territoriale regionale “Programmazione e pianificare il territorio per il rilancio del Piemonte”, approvato con DGR 1-3116 del 23 aprile 2021, che, a dieci anni dall’entrata in vigore del Piano vigente, illustrava le ragioni e i temi fondamentali dell’aggiornamento. Nel Documento programmatico trovano sintesi le attività condotte per rinnovare i contenuti del Piano del 2011 in funzione dei mutamenti socio-economici intercorsi e in coerenza con i più recenti indirizzi di livello globale, nazionale e regionale per le politiche territoriali e ambientali; tra le attività svolte si richiamano le attività di confronto con diverse strutture regionali coinvolte nelle tematiche settoriali con rilevanza territoriale e in particolare con la Direzione responsabile della predisposizione dei piani in esame. **Tale attività proseguirà anche nell’ambito della predisposizione dei nuovi contenuti del Ptr e sarà quindi possibile affrontare gli aspetti relativi alle reciproche relazioni e integrazioni tra i diversi Piani, sia in tema di contenuti normativi che di pianificazione e programmazione degli interventi; in tal senso, la programmazione di uno sviluppo territoriale sostenibile e integrato richiede una stretta correlazione tra aspetti territoriali, ambientali e infrastrutturali.**
- con il Piano paesaggistico regionale (Ppr) si richiamano i contenuti del “Regolamento regionale recante: “Attuazione del Piano paesaggistico regionale del Piemonte (Ppr), ai sensi dell’art. 8bis comma 7 della L.r. 5 dicembre 1977 n. 56 (Tutela e uso del suolo) e dell’articolo 46, comma 10, delle norme di attuazione del Ppr.” approvato con DGR 22 marzo 2019, n. 4/R; in particolare, il regolamento stabilisce all’art. 4 (Adeguamento al Ppr) che “... *i nuovi strumenti della pianificazione settoriale e le loro varianti, ai sensi dell’articolo 8bis, comma 6, lettera c), della l.r. 56/1977 garantiscono il rispetto e l’attuazione delle previsioni del Ppr, dimostrando negli elaborati di piano la coerenza con gli obiettivi, gli indirizzi contenuti nelle schede degli ambiti di paesaggio e le disposizioni normative contenute negli articoli delle NdA e nel Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte – prima parte.*” **Risulta quindi indispensabile assicurare la coerenza e l’armonizzazione con le disposizioni del Ppr dei piani che possono avere un’incidenza diretta o indiretta sul paesaggio.**

**Per quanto riguarda più puntualmente i “beni culturali” si ritiene sia opportuno citare, insieme ai beni UNESCO, la rete di beni culturali tutelati dal D.Lgs. 42/2004 s.m.i., Parte II “Beni culturali”;**

- con il Piano Forestale Regionale (DGR 23 Gennaio 2017, n. 8-4585, L.r. 4/2009, art. 9 - Approvazione del Piano Forestale Regionale 2017-2027);

- con i Piani della Aree protette, non sono stati presi in considerazione i Piani d'area delle Aree protette di cui alla l.r. 19/2009; pur in assenza di puntuali localizzazioni degli interventi, sarebbe utile richiamare tali piani tra gli strumenti di governo del territorio rispetto ai quali definire i criteri di valutazione e di progettazione degli interventi;
- con il Piano regionale della qualità dell'Aria e dei Piani di settore che sono alla base di un corretto monitoraggio dell'attuazione degli stessi nonché per la definizione del piano stralcio trasporti previsto dal PRQA in capo alla Direzione competente per materia, come stabilito dallo stesso piano. Si segnala che è in fase di negoziazione la proposta di nuova direttiva sulla qualità dell'aria (Proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa) che porterà a valori limite significativamente più restrittivi per i diversi inquinanti (fra i quali PM2.5, PM10 ed NO<sub>2</sub>): elemento che richiederà una revisione delle azioni di piano e/o del loro cronoprogramma, nonché una ridefinizione degli obiettivi target per quanto riguarda gli indicatori strategici e di effetto;
- con il Piano energetico ambientale regionale (PEAR) approvato con la DCR n. 200 – 5472 del 15 marzo 2022, per il quale si evidenzia la necessità di contestualizzare all'interno dei Piani in esame il rispetto dell'obiettivo fissato al 2030 della riduzione di 880 ktep per il settore dei trasporti (PEAR pag. 175-184);
- con il Piano regionale dei rifiuti urbani e di bonifica delle aree inquinate (PRUBAI) e il Piano regionale di gestione dei rifiuti speciali (PRRS), che condividono alcuni obiettivi con i Piani in esame, soprattutto per quanto riguarda la produzione e la gestione dei rifiuti speciali: l'adeguamento delle infrastrutture e la transizione verso una mobilità sostenibile, infatti, sono azioni prioritarie per il PrMoP e il PrLog, che sicuramente avranno come conseguenza la produzione di rifiuti, come indicato anche a pag. 186 del RA.

Tali tipologie di rifiuti rientrano per lo più nella classificazione di rifiuti speciali, così come indicati dal D. Lgs. n.152/06 all'art. 184, comma 3:

3. Sono rifiuti speciali:

[...]

b) i rifiuti prodotti dalle attività di costruzione e demolizione, nonché i rifiuti che derivano dalle attività di scavo, fermo restando quanto disposto dall'articolo 184-bis;

[...]

i) i veicoli fuori uso.

In particolare, si evidenzia all'interno di questa classificazione la presenza di rifiuti prodotti da attività di costruzione e demolizione, da attività di scavo e i veicoli fuori uso: sarebbe quindi opportuno che la condivisione di obiettivi tra la pianificazione del settore scrivente e il PrMoP e il PrLog si concentrasse sul piano regionale di gestione dei rifiuti speciali (DCR 16 gennaio 2018, n. 253-2215), inserendolo nell'analisi di coerenza interna ed esterna per poter dare maggiore evidenza dei punti di contatto. Per lo stesso motivo, a pag. 198 del RA, quando si parla di misure di mitigazione, è stato indicato a ragione il PRUBAI per quanto riguarda l'ottimizzazione dei percorsi per il trasporto dei rifiuti e la localizzazione degli impianti, mentre sarebbe opportuno citare anche il Piano regionale di gestione dei rifiuti speciali in relazione ai CAM veicoli.

La relazione di piano presenta una serie di schede che riguardano le azioni al 2030, suddivise per i diversi settori di intervento. Per quanto riguarda il comparto del trasporto pubblico si segnala l'azione 35 (Rinnovare il parco mezzi destinati all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale). Come già evidenziato nella scheda relativa all'azione 58, anche per quanto riguarda l'azione 35 sarebbe opportuno inserire un richiamo ai CAM veicoli: la pianificazione del rinnovo del parco circolante dovrebbe includere le indicazioni date alle stazioni appaltanti dal D.M. 17 giugno 2021. Sempre in merito ai CAM, si ricorda che sono ancora in via di definizione e programmazione quelli che riguarderanno i servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione e manutenzione di strade: si potrebbe inserire nelle schede relative alle azioni che riguardano l'adeguamento delle infrastrutture stradali un richiamo alla loro prossima applicazione.

Per quanto concerne l'analisi delle alternative di Piano (paragrafo 7 del RA) si osserva che lo scenario Alternativa zero è rappresentato con impatti totalmente negativi che evidenziano la totale assenza di politiche di miglioramento dello stato attuale del territorio piemontese; tale assunto

sembra non tenere in debito conto di un articolato quadro di politiche (ambientali, territoriali, sanitarie, ecc.), sicuramente non integrate tra di loro, ma che singolarmente prevedono e attuano azioni volte a limitare e tutelare le diverse matrici ambientali determinando un quadro iniziale non completamente negativo.

Inoltre, per quanto riguarda la **“Valutazione scenario di piano”** (ndr, Sintesi non tecnica pag. 32-35), nel Quadro di sintesi delle valutazioni, relativamente a Obiettivi e Componenti Ambientali Interessate, nella componente “energia”, rispetto allo scenario di piano, sono presenti “impatti negativi” (freccie rosse) e “impatti divergenti” (freccie gialle) (MA1.1 + MB1.1 + MB1.2 + MB2.2 + MC1 + ME1-2-3 + MG1.2 + MG1.3) si chiede **di meglio specificare il processo per quantificare tali impatti e trasformarli in “impatti positivi” (freccie verdi).**

In relazione all'analisi degli effetti ambientali, e più puntualmente quelli al punto 6.1.6 “Paesaggio, beni culturali e materiali” (p.183 e p.195 RA) viene indicato che il livello di pianificazione quale quello del PrMoP e PrLog non consente di verificare in dettaglio gli effetti negativi dello sviluppo del sistema di reti, nodi e servizi per la mobilità e trasporti sulle componenti “Paesaggio e beni culturali e materiali”, tuttavia c'è l'intenzione espressa della loro salvaguardia; tale condivisibile considerazione non esclude, tuttavia, che nelle Azioni dei Piani **siano esplicitamente richiamati i contenuti del Ppr che, in termini di direttive e prescrizioni, possono essere considerati nelle fasi progettuali e attuative previsti dai Piani (a titolo d'esempio si segnala l'Azione 57)** in ragione della necessità di garantire il rispetto e le previsioni del Ppr, adempimento stabilito dal succitato Regolamento regionale, di formale, specifica dimostrazione di coerenza rispetto ai complessivi contenuti del Ppr.

Il RA evidenzia che la linea strategica *LSB1-Assetto gerarchico di reti, nodi e servizi di trasporto* articolata nelle macroazioni *MB1.1-Potenziare e ammodernare i corridoi di connessione veloce*, *MB1.2-Migliorare i collegamenti interregionali e transfrontalieri* e *MB1.3-Connettere i territori ecc.*, comporta degli impatti sulle componenti ambientali correlati ad interventi di completamento e adeguamento delle reti ferroviarie, stradali e ciclabili o di miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti, interporti e ai nodi urbani.

Anche per il PrMC vi sono alcune azioni quali la n. 71 *Completare il sistema delle ciclovie turistiche europee e nazionali* e n. 72 *Completare e connettere la rete cicloturistica di interesse regionale* che potrebbero apportare impatti ambientali (consumo di suolo, deterioramento/perdita di habitat e biodiversità, aumento dei flussi turistici ecc). Il RA rimanda comunque la quantificazione e la risoluzione di questi impatti, alla successiva fase di localizzazione degli interventi (sia al livello programmatico che al livello progettuale).

Al tempo stesso, i Piani in oggetto prevedono azioni (“Territorio” nell'allegato “Azioni al 2030”) che rappresentano i criteri da assumere nelle fasi di programmazione degli interventi al fine di governare e minimizzare le ricadute ambientali, mitigabili e non, e gli impatti ambientali residui come, a titolo esemplificativo, impedire/contenere l'ulteriore consumo di suolo, il deterioramento e la frammentazione degli habitat e degli ecosistemi, l'interruzione o il danneggiamento dei corridoi ecologici, l'inquinamento delle matrici ambientali.

Riguardo a queste azioni, si ritengono particolarmente importanti l'azione 47, volta a definire i criteri per la localizzazione di poli attrattori e generatori di traffico (aree produttive, centri commerciali, parchi tematici, piattaforme logistiche ecc) e la 57, che intende regolamentare l'uso, il consumo e la frammentazione del suolo dovuto ai trasporti proponendosi di definire indirizzi e criteri per pianificare in modo razionale le infrastrutture e i siti per le attività produttive connesse evitando la frammentazione degli habitat naturali e minimizzando il ricorso a interventi di mitigazione e compensazione. In entrambi i casi si prevede di agire sulla normativa del PTR in corso di aggiornamento e sulla prevista revisione della L. 56/1977.

A tale proposito, si segnala che nell'ambito della fase di specificazione in corso sull'aggiornamento del PTR, la Città metropolitana di Torino aveva rimarcato l'importanza di focalizzare l'attenzione del PTR sulle azioni legate all'obiettivo specifico 3.2.1 - *Razionalizzazione della gestione del sistema logistico regionale (logistica interna di distretto, di sistema produttivo, di*

*distribuzione commerciale), favorendo interventi a basso consumo di suolo e lo sviluppo di forme di logistica sostenibile attraverso la razionalizzazione delle localizzazioni e l'integrazione di nuove tecnologie digitali.* In particolare, era stato richiesto di declinare tale obiettivo in indirizzi e direttive che individuino puntuali criteri di scelta localizzativa dei nuovi insediamenti logistici in un'ottica di sostenibilità ambientale e che richiedano prioritariamente di intraprendere azioni di recupero di insediamenti produttivi esistenti e dismessi, affiancandosi a politiche che incentivino gli operatori economici al recupero dell'esistente.

Per tale ragione, si valuta positivamente l'azione 70 che propone lo sviluppo di sinergie tra attori pubblici e privati per recuperare aree industriali dismesse collocate in prossimità di corridoi infrastrutturali e nodi intermodali per destinarle ad attività connesse alla logistica. Laddove non fosse possibile utilizzare aree già compromesse, le eventuali nuove localizzazioni di sistemi della logistica dovranno individuare ambiti idonei e facilmente raggiungibili, tali da evitare la necessità di nuove infrastrutture e tali da impattare il meno possibile sulle componenti ambientali e sui servizi ecosistemici, con un'attenzione particolare alla tutela degli elementi della Rete ecologica.

Pertanto, restando su una pianificazione di indirizzo, i Piani mettono in campo alcune azioni che inevitabilmente potranno avere effetti in parte negativi su aria, biodiversità, suolo, clima acustico ed energia. Tuttavia, nel complesso, un'attenta e rigorosa attuazione della serie di azioni riferite agli ambiti di intervento del territorio, ambiente ed energia (cfr. tab 5.2 della sezione C del piano), risulterà strategica per una minimizzazione degli impatti attesi ed un reale contributo al graduale raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati al 2030.

In tema di misure di mitigazione e compensazione ambientali, al paragrafo 6.3 del RA le macroazioni e le azioni dei Piani sono lette “[...] *al pari delle misure di mitigazione e compensazione poiché, a questo livello di pianificazione, non è possibile definire opere più specifiche come avviene, invece, nel caso di strumenti di Programmazione in cui sono descritti in dettaglio gli interventi da realizzare [...]*”. Si conviene sul fatto che questa scala di pianificazione, non prevedendo ancora localizzazioni specifiche degli interventi, non permette di definire puntualmente gli impatti e di conseguenza le misure di mitigazione e compensazione ad essi correlati e rimanda tale definizione alle fasi progettuali successive. Tuttavia si ritiene che le macroazioni e le azioni dei Piani non possano essere lette come misure di mitigazione e compensazione, in quanto perseguono la minimizzazione degli impatti, ma non li possono azzerare.

Pertanto, occorre individuare fin d'ora quegli indirizzi che, nelle fasi di progettazione successive, guideranno la scelta delle azioni deputate a bilanciare in modo ottimale gli impatti che presumibilmente si verificheranno in conseguenza dell'attuazione dei piani in oggetto e che non possono essere evitati. A titolo esemplificativo occorrerebbe indirizzare le misure di compensazione dell'impatto sul consumo di suolo verso la prioritaria deimpermeabilizzazione con il recupero di aree degradate o in alternativa verso la valorizzazione di aree naturali finalizzate ad implementare la rete ecologica sul territorio. Sarebbe altresì utile richiedere misure di mitigazione della perdita di permeabilità dei terreni che si basino su soluzioni progettuali atte a garantire l'invarianza idraulica degli interventi.

Premesso che i Piani non definiscono, per loro natura, gli interventi da realizzare, si può dire che parte delle Macroazioni e delle Azioni di Piano fungono come misura di mitigazione ai possibili effetti negativi delle azioni di piano che promuovono lo sviluppo, il potenziamento e l'ammodernamento della rete trasportistica regionale. In linea generale si condividono le azioni proposte con effetto mitigativo anche se non possiedono una vera e propria cogenza normativa. Un esempio è l'Azione 57 che porta a *regolamentare l'uso, il consumo e la frammentazione del suolo destinato alle infrastrutture e ad attività produttive connesse al settore dei trasporti, in sinergia con le attività in corso di riordino degli strumenti regionali per il governo del territorio (la revisione della LR n. 56/1977 - Tutela ed uso del suolo e l'aggiornamento del Piano territoriale regionale).*

In particolare, per preservare il paesaggio, le foreste, i territori agricoli e la fauna, nonché contenere gli impatti irreversibili e non mitigabili che il settore dei trasporti genera, nei Piani si



auspica che le scelte di pianificazione, programmazione e progettazione degli interventi ad essi connessi prevedano un uso razionale del suolo, localizzando le aree logistiche o di interscambio con attenzione ai territori agricoli, forestali e alle aree irrigue; evitando la frammentazione degli habitat naturali, dei terreni ad uso agricolo e dei corridoi ecologici. Al fine di rendere più incisive e vincolanti le indicazioni inserite all'interno della suddetta azione, sarebbe utile che queste vengano inserite all'interno di NTA specifiche.

Si richiede, inoltre che le misure di compensazione ambientale abbiano una coerenza con i servizi ecosistemici perduti, ad esempio puntando a recuperare ai fini agricoli porzioni di territorio abbandonate di superficie equiparabile a quella perduta. A tal fine dovrà quantificarsi il consumo di suolo agricolo fertile derivante dalla nuova previsione in relazione alle diverse classi di capacità d'uso, la complessiva perdita di produzione agricola, il mancato profitto delle aziende a livello previsionale.

### .5.3 VALUTAZIONE DI INCIDENZA

L'approccio metodologico proposto per la valutazione d'incidenza è ritenuto corretto, poiché, allo stato attuale di pianificazione, mancando una territorializzazione degli interventi, non è possibile effettuare delle valutazioni specifiche.

In generale, nel capitolo relativo alla VINCA, contenuto nel RA, sono individuate le Macroazioni che maggiormente potrebbero generare impatti sulla Rete Natura 2000 nella fase di attuazione progettuale, ovvero:

- MB1.1 Potenziare e ammodernare i corridoi di connessione veloce
- MB1.2 Migliorare i collegamenti interregionali e transfrontalieri
- MB1.3 Connettere i territori
- MB1.4 Rendere accessibili i grandi nodi urbani
- MB2.1 Rafforzare la multimodalità nei nodi.

Si tratta di Macroazioni che possono prevedere la realizzazione di infrastrutture, la cui progettazione dei singoli tratti è demandata alle fasi successive, e per le quali saranno necessari approfondimenti puntuali e valutazioni specifiche. Per quanto riguarda i siti Natura 2000 interessati, saranno necessarie opportune analisi che ne quantifichino gli impatti diretti o indiretti sullo specifico contesto, nel rispetto delle misure di conservazione e con la concertazione di misure di mitigazione sito specifiche.

Nonostante i Piani non possano prevedere le localizzazioni dei futuri interventi, in un'ottica di miglioramento degli impatti della rete trasportistica, potrebbe essere utile fornire un quadro delle Aree Natura 2000 che attualmente sono soggette all'attraversamento o all'influenza di importanti linee di trasporto attraverso elenchi dei siti ed una cartografia di contesto; tale analisi è stata invece correttamente condotta nella valutazione del PrMC, in relazione al sistema delle ciclovie.

Sulla base di quanto sopra espresso, si può affermare che il PrMoP e il PrLog sono in linea di massima compatibili con gli obiettivi di conservazione dei siti della Rete Natura 2000, si rimanda quindi alle successive fasi di attuazione delle infrastrutture la verifica dell'assenza di incidenze significative dirette, indirette o cumulate, sui singoli siti.

### .5.4 ASSETTO IDROGEOLOGICO

Si suggerisce di citare non solamente il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico – PAI, le sue varianti e le Norme di Attuazione, ma anche le relative direttive, con particolare riferimento alla *“Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B”*.

Nel paragrafo 3.1.3. del RA, laddove si fa riferimento al PAI, si ritiene opportuno citare anche la cartografia tematica dei Piani Regolatori Generali a scala comunale adeguati al PAI. Si ricorda, infatti, che in base alle Nda del PAI (art. 18) gli approfondimenti sui fenomeni di dissesto e le

eventuali integrazioni e modificazioni ai vincoli corrispondenti sono demandati alla pianificazione urbanistica.

Nel paragrafo 6.1.4 “*Analisi degli effetti ambientali – Suolo e consumo di suolo*” e nel paragrafo 6.3 “*Mitigazioni e compensazioni*”, per le componenti ambientali “*Suolo e consumo di suolo*” e “*Rischi naturali e antropici*” contenute nella matrice, potrebbe essere opportuno introdurre una specificazione circa l’invarianza idraulica laddove è fatto riferimento all’impermeabilizzazione dei suoli; l’invarianza idraulica dovrà sempre essere prevista nell’ambito dei progetti che comportano l’aumento dell’impermeabilizzazione del suolo a seguito delle nuove infrastrutture.

Si ritiene utile infine, aggiungere nei paragrafi 5.10 “*Caratterizzazione dello stato dell’ambiente – Rischi naturali e antropici*” e 6.1.10 “*Analisi degli effetti ambientali – Rischi naturali e antropici*” il riferimento alla prevenzione del rischio sismico, oltre a quella del rischio idrogeologico.

## 5.5 ASPETTI DI CARATTERE AMBIENTALE, TERRITORIALE E PAESAGGISTICO

Le azioni del PrMoP e del PrLog intendono migliorare il sistema della mobilità e dei trasporti piemontesi e, pertanto, gli effetti attesi su tali comparti possono ritenersi prevalentemente positivi. Per perseguire tali obiettivi, potranno comunque insorgere effetti negativi su alcune componenti ambientali, come esposto di seguito.

### 5.5.1 ATMOSFERA E CLIMA

Le linee strategiche, le macroazioni e le azioni illustrate nel PrMoP e nel PrLog appaiono in generale coerenti, per quanto riguarda la matrice aria, con i contenuti dei documenti (piani e programmi) ai vari livelli (internazionale ed europeo, nazionale, regionale) illustrati nel RA. In particolare, non si riscontrano incongruenze rispetto a quanto previsto dal Piano Regionale per la Qualità dell’Aria (DCR n. 364-6854/2019, strumento per la programmazione, il coordinamento ed il controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell’uomo e dell’ambiente) in relazione alle misure sui trasporti. Infatti, all’interno del PRQA sono riportate una serie di misure afferenti ai diversi ambiti, fra i quali quello dei Trasporti, che hanno maggior peso sulla qualità dell’aria: attraverso l’applicazione di tali misure, le simulazioni modellistiche indicano il 2030 quale anno per il rientro nei limiti di qualità dell’aria previsti dal D.Lgs. 155/2010.

Secondo il PRQA, nel caso delle misure da attuare sul settore trasporti, il miglioramento della qualità dell’aria può avvenire guidando la transizione verso un sistema di trasporti meno inquinante, nel contesto di un’economia a basso tenore di carbonio. A tal fine, oltre allo sviluppo tecnologico, è necessaria l’attuazione di nuove politiche che stimolino un cambiamento nei modelli di mobilità, principi che appaiono coerenti con quanto sviluppato nel PrMoP e PrLog. Nel PRQA viene citata la strategia ASI che prevede di ridurre il più possibile la necessità di spostamento (AVOID), di spostare quote di mobilità verso modalità più sostenibili (SHIFT) e di migliorare l’efficienza di veicoli e infrastrutture (IMPROVE). I PrMoP e PrLog riprendono la strategia ASI, citandola espressamente nella Linea strategica E (LsE - Transizione energetica e ambientale dei trasporti) e applicandola alle macroazioni ME1 (Ridurre la necessità e la lunghezza dello spostamento), ME2 (Trasferire quote di mobilità verso modalità più sostenibili), ME3 (Migliorare l’efficienza di mezzi e infrastrutture).

Gli effetti ambientali del PrMoP e del PrLog vengono analizzati da un punto di vista qualitativo, anche attraverso una matrice di valutazione nella quale vengono incrociate le macroazioni e le azioni con le diverse matrici ambientali, fra le quali la matrice aria. Delle 83 azioni descritte, la gran parte è indicata avere effetto positivo, moderatamente positivo o tutt’al più neutro sulla qualità dell’aria; le uniche azioni per le quali si prevede un effetto negativo sono due delle azioni legate alla macroazione MB1.1 (Potenziare e ammodernare i corridoi di connessione veloce), in particolare le azioni 14 (Completare e adeguare i corridoi stradali e migliorarne le connessioni) e 15 (Migliorare l’accessibilità agli aeroporti e interporti), con effetto moderatamente negativo le azioni 3 (Classificazione tecnico funzionale, valutazione del rischio e risoluzione delle criticità della rete stradale) e 27 (Migliorare la funzionalità del sistema aeroportuale) appartenenti

rispettivamente alle macroazioni MA1.1 (Sviluppare una rete sicura e resiliente) e MB2.1 (Rafforzare la multimodalità dei nodi).

La trattazione relativa alle misure di mitigazione e compensazione, per ogni componente ambientale, valuta le misure (Macroazioni e azioni) del Piano che generano effetti positivi in grado di compensare o mitigare le possibili criticità prodotte dal sistema della mobilità e dei trasporti. Per la matrice aria (e cambiamento climatico) alle misure previste nelle linee strategiche LsA (*Protezione e incolumità degli spostamenti*), LsE (*Transizione energetica e ambientale dei trasporti*), LsG (*Fruizione sostenibile dell'ambiente naturale e vivibilità dello spazio urbano*) vengono associati interventi che, in parte, richiamano quanto presente nel PRQA:

- Azioni necessarie a contrastare gli effetti negativi sulla componente aria (e sul cambiamento climatico) dovuti alle emissioni di inquinanti atmosferici prodotte da veicoli alimentati da combustibili fossili;
- Azioni volte alla transizione energetica e ambientale dei trasporti, contribuendo al percorso della Regione Piemonte per la definizione della Strategia Regionale sul Cambiamento Climatico, in attuazione della Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile;
- Adozione della strategia ASI in linea con il PRQA;
- Riduzione degli spostamenti motorizzati non necessari (ME1) attraverso la digitalizzazione della PA e l'adozione del lavoro a distanza, la definizione di criteri localizzativi per i poli attrattori/generatori di traffico, l'ottimizzazione della scelta logistica di filiere produttive che imitino le percorrenze;
- Miglioramento dell'efficienza di mezzi e infrastrutture (ME3), nonché incentivazione al rinnovo del parco auto;
- Aumento delle competenze di tecnici e professionisti e della sensibilità di cittadini e imprese nei confronti di una modalità più sostenibile (ME4);
- Pianificazione a livello locale (MG2.1) attraverso l'uso dei PUMS.

Si ricorda che la proposta di nuova direttiva sulla qualità dell'aria (Proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa), attualmente in fase di negoziazione, prevede una revisione dei valori limite in senso più restrittivo per diversi inquinanti (fra i quali PM<sub>2.5</sub>, PM<sub>10</sub> ed NO<sub>2</sub>) rispetto a quelli attualmente in vigore: la conferma dei nuovi valori come attualmente prefigurati potrebbe richiedere una accelerazione nell'applicazione e una maggiore penetrazione delle misure previste nei piani settoriali, in particolare per quelle che maggiormente incidono sulle emissioni di inquinanti legate al traffico veicolare.

Infine, in tema di cambiamento climatico, sotto il profilo sia della mitigazione che dell'adattamento, si osserva come il Piano preveda l'azione M A1.1 – *Sviluppare una rete sicura e resiliente* – in cui la *resilienza* è intesa come “capacità di assorbire le perturbazioni, riorganizzarsi e tornare a garantire un livello di funzionalità simile a quello iniziale” (pag. 94 sezione C del piano).

Le azioni di riqualificazione delle infrastrutture e la realizzazione di nuove opere e reti infrastrutturali, che discendono dall'attuazione della suddetta macroazione di piano, dovrebbero essere soggette all'applicazione delle metodologie contenute nella comunicazione della Commissione europea “Orientamenti tecnici della Commissione Europea per infrastrutture a Prova di clima” (2021/C373), che stabilisce i requisiti di neutralità e di resilienza climatica delle infrastrutture che la stessa Commissione Europea dichiara applicabili alle procedure di VAS, VIA, IPPC.

### 5.5.2 BIODIVERSITÀ E RETE ECOLOGICA

L'attuale livello di pianificazione non consente di valutare in modo appropriato gli effetti negativi che i Piani possono generare sulla biodiversità e sugli ecosistemi naturali. Lo sviluppo del sistema della mobilità e dei trasporti, nonché l'incidentalità stradale, potrebbero condizionare gli ecosistemi,

gravare su flora e fauna, comportando una perdita di biodiversità. Le Azioni del PrMoP e del PrLog quali la 57 – “Regolamentare l’uso, il consumo e la frammentazione del suolo dovuto ai trasporti”, se ben attuate, vanno nella direzione di mitigare gli effetti di cui sopra.

I Piani intendono limitare l’impermeabilizzazione del suolo attraverso la riduzione del tasso di conversione e di trasformazione del territorio agricolo e naturale e il riuso delle aree già urbanizzate. Rivedere gli indirizzi e i criteri dell’urbanistica per la mobilità urbana sostenibile consente di raggiungere un assetto e uno sviluppo armonico del territorio che incrementa e difende la funzionalità ecosistemica delle aree verdi e della biodiversità.

In tale contesto si segnala l’importanza che i Piani diano indirizzi per individuare aree da destinare a compensazione ecologica, soprattutto nelle porzioni di territorio interessate dalla rete ecologica, o ad essa limitrofe, in modo da favorire e potenziare l’attuale assetto ecosistemico di connessione.

Nel RA si dichiara che, al fine di monitorare gli effetti dei Piani di Settore sulla rete ecologica regionale, potranno essere individuati indicatori quali la “Presenza di aree ad elevata biodiversità per la classe dei mammiferi, la Presenza di aree ad elevata connettività ecologica e la Biopotenzialità territoriale”. La base dati utilizzata per l’elaborazione di tali indicatori è rappresentata dalle carte dell’uso del suolo (Land Cover IPLA - 2003) a cui sono stati applicati dei modelli cartografici che permettono di individuare le connessioni ecologiche presenti sul territorio, fornendo un indice della qualità e della funzionalità di tali connessioni.

Si osserva che queste rappresentazioni risultano ormai datate (2013) e potrebbero non rispecchiare più l’attuale e reale assetto ecosistemico del territorio; pertanto, possono avere una valenza in termini di visione complessiva del territorio ma non sono aggiornate, e dunque adeguate, per effettuare ulteriori valutazioni specifiche e di dettaglio.

È attualmente in corso l’applicazione della nuova metodologia regionale che al momento non copre ancora tutto il territorio piemontese, ma che verrà completata entro la fine del 2023. Nella fase attuativa si potranno utilizzare le risultanze delle cartografie della rete ecologica regionale prevista ai sensi della DGR n. 52-1979 del 31 luglio 2015 che individua:

- aree di valore ecologico;
- aree ad alta connettività ecologica.

Al momento i territori coperti sono la provincia di Novara, CMTO, la provincia di Cuneo e i territori UNESCO “I paesaggi vitivinicoli del Piemonte”. La documentazione è scaricabile al link:

[https://www.geoportale.piemonte.it/geonetwork/srv/ita/catalog.search#/search?facet.q=topicCat%2Fbiota&resultType=details&sortBy=title&sortOrder=reverse&fast=index&\\_content\\_type=json&from=1&to=20&any=Elementi%20della%20rete%20ecologica](https://www.geoportale.piemonte.it/geonetwork/srv/ita/catalog.search#/search?facet.q=topicCat%2Fbiota&resultType=details&sortBy=title&sortOrder=reverse&fast=index&_content_type=json&from=1&to=20&any=Elementi%20della%20rete%20ecologica)

Sempre in tema di connessioni ecologiche, si osserva che la figura 11 a pag. 149 del RA non rappresenta la rete ecologica come indicato in didascalia bensì esclusivamente le aree protette e la rete natura 2000, che è soltanto una parte della rete ecologica regionale.

### 5.5.3 SUOLO

In merito alla valutazione degli effetti dei Piani sulla risorsa suolo si segnala che è stata pubblicata la nuova edizione del rapporto “Il monitoraggio del consumo di suolo in Piemonte 2022” (DGR n. 2-6683 del 4 aprile 2023) che costituisce l’aggiornamento dei dati sul consumo di suolo 2022 così come rilevati nel corso del 2021; il rilevamento regionale aggiorna anche i dati relativi al consumo di suolo da infrastrutture.

Per quanto riguarda l’Azione 57 inerente il consumo di suolo delle superfici infrastrutturate, si invita a seguire l’indicizzazione approvata con DGR del 27 luglio 2015, n. 34-1915; in particolare, il Punto 4.1 descrive le caratteristiche per la classificazione del consumo di suolo da superficie infrastrutturata (CSI). Si ricorda che per il calcolo “virtuale” del consumo di suolo ai soli fini

urbanistici (art. 31 del PTR) il metodo di calcolo adottato dalla Regione Piemonte non tiene conto del consumo di suolo dovuto alle nuove infrastrutturazioni del territorio.

A scopo collaborativo, si propone di utilizzare per quanto riguarda la regolamentazione del consumo di suolo dovuto ad infrastrutture i criteri illustrati nel comma 9 lettera (a e lettera (d dell'art. 31 delle Norme di Attuazione del Ptr.

Si condivide la strategia dell'azione 47 e si ritiene che le ripercussioni positive dell'azione 70 potrebbero essere molteplici, ad iniziare dall'evitare il più possibile l'ubicazione di attività produttive logistiche "a spot" sul territorio – non correlate in un sistema di logistica integrata, ma proposte ed attuate dai singoli Comuni all'interno del proprio territorio ricorrendo a strumenti di pianificazione urbanistica di livello locale che in diversi casi non prevedono la partecipazione al processo di Regione Piemonte (Varianti parziali ex art.17, comma 5, LUR) o che sono consentite dall'approvazione di progetti specifici con collegata Variante urbanistica proposti da soggetti privati mediante procedure eccezionali derogatorie alla copianificazione urbanistica ordinaria (Varianti semplificate SUAP ex art.17bis, comma 4, LUR).

Si condivide inoltre il principio che, in un'ottica di corretta governance territoriale, dispone che l'applicazione della regolamentazione non possa prescindere dal ruolo attivo degli Enti locali: l'azione prevede, infatti, che le Province, che predispongono il proprio PTCP, recepiscano gli interventi sul sistema infrastrutturale primario e gli interventi dotati di rilievo sovra-provinciale e definiscano i criteri localizzativi in coerenza con il PTR per poi affidare ai Comuni interessati l'effettiva possibilità d'insediamento attraverso le condizioni e le limitazioni che dovranno essere definite nei rispettivi PRG.

Si ritiene peraltro che l'attuazione del PrMoP e PrLog produrrà effetti significativi e modificazioni importanti all'attuale sistema economico, all'assetto sociale, territoriale ed anche all'ambiente ed al paesaggio.

La scala di valutazione che è possibile effettuare nel considerare le tematiche legate alla pianificazione urbanistica locale di livello Comunale può essere, in questa fase, esclusivamente di tipo qualitativo, in quanto necessariamente correlata al livello di pianificazione del PrMoP e PrLog, che tratta "azioni da intraprendere" (le 86 azioni di Piano) e non individua interventi specifici - demandati alla successiva fase di programmazione e progettazione - in sede della quale sarà effettivamente possibile valutare analiticamente le ricadute degli interventi sulle singole componenti.

Si conferma che tra i temi di più stretta correlazione con la materia "urbanistica" i contenuti del Capitolo 6 del RA, e nello specifico il punto 6.1.4 "Suolo e consumo di suolo", sono quelli che maggiormente delineano impatti che saranno senza dubbio significativi sulla pianificazione urbanistica a livello comunale.

Si concorda sul fatto che, in linea generale, l'ambito dei trasporti possa incidere negativamente sulla componente suolo con la realizzazione di reti di trasporto, aree logistiche e di interscambio, nonché nell'uso di terreni agricoli per la produzione di energia rinnovabile (fotovoltaico) o biomassa.

La realizzazione delle azioni previste nel PrMoP e PrLog per il completamento e l'adeguamento delle reti ferroviarie, stradali e ciclabili o per migliorare l'accessibilità agli aeroporti, interporti e ai nodi urbani potrebbe infatti portare alla compromissione di territori agricoli, forestali e aree irrigue, oppure comportare la frammentazione di terreni ad uso agricolo e corridoi ecologici. Inoltre, gli spazi interclusi tra le infrastrutture realizzate per la mobilità possono costituire criticità di degrado al contorno del territorio agricolo, di perdita di funzionalità delle aree che diventano a loro volta consumabili per il futuro.

Sarebbe pertanto importante che le azioni demandate dal Piano ai soggetti attuatori fossero volte a regolamentare l'uso, il consumo e la frammentazione del suolo destinato alle infrastrutture e ad attività produttive connesse al settore dei trasporti, al fine di preservare il paesaggio e i terreni agricoli, nonché contenere i conseguenti impatti irreversibili e non mitigabili.

In particolare, si condivide l'auspicio espresso nel RA che il suolo venga utilizzato in modo più razionale, localizzando le aree logistiche o di interscambio con attenzione ai territori agricoli,

Un altro tema di estremo interesse per la pianificazione urbanistica di livello locale è la necessità – individuata dal Piano e che dovrà essere promossa dagli strumenti di attuazione delle politiche del PrLog - di incentivare e promuovere il recupero di aree industriali dismesse o già compromesse presenti sul territorio e collocate in prossimità di corridoi infrastrutturali e nodi intermodali per destinarle ad attività connesse alla logistica. Si concorda sull'esigenza espressa dal PrLog che eventuali nuove localizzazioni di poli attrattori o generatori di traffico (in particolare sistemi della logistica, attività produttive e reti commerciali) debbano essere in ambiti idonei e facilmente raggiungibili, tali da evitare la necessità di realizzare nuove infrastrutture.

Per quanto attiene al contesto interregionale, si prende atto della centralità del Protocollo di Intesa per lo sviluppo logistico del Nord Ovest siglato nel 2017 da Regione Piemonte, Liguria e Lombardia al fine di adottare una strategia comune nel settore della logistica e del trasporto delle merci e superare le criticità della rete infrastrutturale, sviluppando effetti sinergici per l'intero territorio macroregionale.

Si auspica che la riconferma dell'intesa con RFI e MIT del 2019 - che ha individuato la centralità del trasporto su ferrovia - possa stimolare interventi di potenziamento della rete allineati al miglioramento dei nodi logistici (tra cui il CIM di Novara).

In conclusione, per quanto concerne la matrice suolo, il principale elemento di criticità connesso all'attuazione dei Piani è dovuto all'incremento di utilizzo di suolo agricolo integro e di elevato pregio agronomico. Pertanto al fine di valutare compiutamente gli impatti sul territorio agricolo, nelle successive fasi di rielaborazione dei Piani si chiede di prevedere un coinvolgimento:

- dei soggetti gestori dei Comprensori irrigui ai fini della valutazione delle interferenze con il reticolo irriguo e della razionale ed efficiente distribuzione dell'acqua quale adattamento ai cambiamenti climatici;

- degli Ambiti Territoriali di Caccia (ATC) o dei Comprensori Alpini (CA) competenti per territorio per la valutazione dell'interferenza con le specie venabili e con l'attività venatoria.

#### 5.5.4 PAESAGGIO E TERRITORIO

Si ritiene che l'attuazione del PrMoP e PrLog produrrà effetti significativi e modificazioni importanti all'attuale sistema economico, all'assetto sociale, territoriale ed anche all'ambiente ed al paesaggio.

Si condivide il principio che, in ottica di corretta governance territoriale, dispone che l'applicazione della regolamentazione non possa prescindere dal ruolo attivo degli Enti locali: l'azione prevede, infatti, che le Province, che predispongono il proprio PTCP, recepiscano gli interventi sul sistema infrastrutturale primario e gli interventi dotati di rilievo sovra-provinciale e definiscano i criteri localizzativi in coerenza con il PTR per poi affidare ai Comuni interessati l'effettiva possibilità d'insediamento attraverso le condizioni e le limitazioni che dovranno essere definite nei rispettivi PRG. Di conseguenza, si appoggia il coinvolgimento degli Enti locali, nella redazione o aggiornamento dei propri strumenti di pianificazione territoriale e settoriale che dovranno assumere specifici obiettivi di sostenibilità del sistema della mobilità in coerenza con i target del PRMT, nonché definire l'assetto della mobilità in relazione all'uso del territorio secondo una visione di lungo periodo, dandone atto in sede di relazione illustrativa a corredo dei propri piani o programmi.

Infine, per le azioni 60, 70 e 82 è possibile prevedere degli impatti potenziali sull'agricoltura, derivanti dalla progettazione di territorio.

#### 5.5.5 ACQUA

Le linee strategiche, le macroazioni e le azioni illustrate nei PrMoP e PrLog appaiono poco approfondite per quanto riguarda le acque sotterranee.

.L'attuale livello di pianificazione non consente di valutare in modo appropriato gli effetti negativi che il Piano può generare sulla tematica acque sotterranee, non essendo state indicate direttrici e aree di espansione dei sistemi viari.

.Lo sviluppo del sistema della mobilità e dei trasporti potrebbe interferire in modo particolare con le acque sotterranee, attraverso la realizzazione di opere viabilistiche in sotterraneo (gallerie, sottovia, parcheggi interrati), sistemi di fondazione profonda (pali e palificate) per il sostegno di opere in sopraelevazione, ecc..

.A tal proposito, si fa presente che la L.r. 30 aprile 1996, n. 22 (Ricerca, uso e tutela delle acque sotterranee) all'articolo 2 comma 6, ha previsto il divieto di costruire opere che consentano la comunicazione tra la falda profonda e la falda superficiale. Tale finalità normativa persegue la necessità di evitare la miscelazione delle acque della falda superficiale, di bassa qualità, con quella profonda, di buona qualità, quindi per tutelare le acque presenti negli acquiferi profondi destinate al consumo umano come previsto all'art 4 della L.r. 22/96.

.L'art. 32 delle Nta del Piano di Tutela delle Acque, di cui alla DCR 179 – 18293 del 2 novembre 2021 al comma 1 prevede che "Allo scopo di tutelare gli acquiferi profondi è vietata la costruzione di opere e l'esecuzione di attività che consentano la comunicazione tra la falda freatica e le sottostanti falde profonde", mentre il comma 2 indica la "Carta della base dell'acquifero superficiale (BAS) di cui all'art. 2, comma 7 della L.r. 30 aprile 1996, n. 22 (Ricerca, uso e tutela delle acque sotterranee), come sostituito dall'articolo 5 della legge regionale 7 aprile 2003, n. 6," l'elemento cartografico che individua i limiti che separano la falda freatica dalle falde profonde. Tale cartografia è stata approvata con DGR n. 34-11524 del 3 giugno 2009 (*Criteri tecnici per l'identificazione della base dell'acquifero superficiale*).

.Risulta quindi necessario nella programmazione e pianificazione sia delle opere viarie in sotterraneo che quelle fondazionali tenere conto della succitata cartografia della B.A.S. e delle eventuali limitazioni all'edificazione in sotterraneo.

#### 5.5.6 FORESTE

.In riferimento al consumo potenziale di suolo forestale derivante dall'attuazione del PrMoP, PrLog e del PrMC per le trasformazioni del bosco, si sottolinea che le compensazioni forestali di cui all'art 19 della L.r. 4/2009 sono disciplinate con DGR n. 4-3018 del 26 marzo 2021 e s.m.i.. Costituisce trasformazione del bosco, come definito agli articoli 3 e 4 del d.lgs. 3 aprile 2018, n.34 (*Testo unico in materia di foreste e filiere forestali*) ogni intervento che comporti l'eliminazione della vegetazione arborea e arbustiva esistente, finalizzato ad attività diverse dalla gestione forestale come definita all'articolo 7, comma 1 del d.lgs. 34/2018.

.La trasformazione del bosco è vietata (art. 19, comma 2 della L.r. 4/2009), fatte salve le autorizzazioni rilasciate dalle amministrazioni competenti ai sensi dell'art. 146 del d.lgs. 42/2004 e dell'art. 1 della L.r. 45/1989, compatibilmente con la conservazione della biodiversità, con la stabilità dei terreni, con il regime delle acque, con la difesa dalle valanghe e dalla caduta dei massi, con la tutela del paesaggio, con l'azione frangivento e di igiene ambientale locale.

.Risulta inoltre utile specificare che sono a carico del soggetto che intende operare la trasformazione del bosco, la compensazione della superficie forestale trasformata e l'eventuale mitigazione degli impatti sul paesaggio.

.Gli interventi di mitigazione sono integrativi e non sostitutivi degli interventi di compensazione.

.L'Allegato A alla DGR n° 4-3018 del 26 marzo 2021 e s.m.i., nel dettagliare le disposizioni, indica che la compensazione (art. 19, comma 6 della L.r. 4/2009) deve essere effettuata con una delle seguenti opzioni:

- a) versamento in denaro;
- b) realizzazione di rimboschimenti con specie autoctone adatte alla stazione e di provenienza locale;
- c) esecuzione di miglioramenti boschivi.

.Si ritiene inoltre utile precisare che:

.1) nel caso di compensazione monetaria: le somme sono introitate dalla Regione, con le modalità e i tempi definiti dalla DGR n° 4-3018 del 26 marzo 2021 e s.m.i

.2) nel caso di compensazione fisica: sono possibili solo interventi di rimboschimento o di miglioramento boschivo (per un valore economico pari a quello definito nel calcolo) e su siti idonei individuati ed autorizzati con le modalità e i tempi definiti dalla DGR n° 4-3018 del 26 marzo 2021 e s.m.i..

.Si sottolinea in particolare che, prima di avviare i lavori di trasformazione del bosco, occorre aver ottenuto tutte le autorizzazioni, compreso l'accoglimento del progetto di intervento compensativo.

#### *5.5.7 RUMORE*

.Nell'ambito dei trasporti le principali sorgenti che generano inquinamento acustico sono il traffico stradale, ferroviario e aeroportuale. Le azioni di Piano volte a migliorare le prestazioni delle reti stradali e ferroviarie o la funzionalità del sistema aeroportuale e l'uso di interporti e terminal merci, comportano un aumento dei flussi di traffico con impatti negativi sulla componente acustica del territorio. Il Piano prevede la progressiva introduzione di veicoli ibridi o elettrici che potranno generare nel tempo una concreta, seppur limitata, riduzione dei livelli di emissione di rumore in particolare nelle aree urbane, con conseguenti benefici sulla salute degli abitanti.

#### *5.5.8 ENERGIA*

.Le azioni dei Piani volte a sostenere le modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente e con minor dipendenza da combustibili fossili possono comportare un aumento del consumo energetico diretto. Per ridurre i consumi energetici, il Piano propone azioni per il miglioramento delle prestazioni dei veicoli e azioni che valorizzano il trasporto pubblico e la mobilità ciclistica, col fine di contenere gli spostamenti con mezzi motorizzati privati. Per il trasporto delle merci, invece, i Piani propongono azioni volte ad ottimizzare la gestione logistica delle merci, rafforzando le filiere del trasporto green.

#### *5.5.9 ASPETTI URBANISTICI*

Per svariate azioni è previsto dai Piani, come strumento di attuazione, la revisione del PTR o la riforma della L.r. 56/77 e smi.

Risulta, pertanto, consequenziale che la pianificazione urbanistica comunale - che deve obbligatoriamente conformarsi agli indirizzi e direttive dello strumento di pianificazione territoriale sovraordinato – potrà conseguire risultanze positive, soprattutto riguardo il complesso e delicato tema della individuazione delle aree destinate alla logistica, allorquando alle azioni previste dal PrLog si sarà data attuazione mediante la revisione del PTR.

Analogo ragionamento può essere fatto per quanto attiene alla scelta del PrLog di demandare alla revisione della Legge Urbanistica Regionale l'attuazione di alcune fondamentali azioni che potranno senza dubbio avere notevole impatto positivo sulle scelte della pianificazione comunale nell'area orientale del Piemonte.

Per quanto riguarda l'Azione 47 e l'Azione 82 si prende atto della volontà di modificare la L.r. 56/77 con il fine di sviluppare i criteri per localizzare i poli attrattori e generatori di traffico (sistemi della logistica, attività produttive, reti commerciali, insediamenti residenziali, servizi sanitari, plessi scolastici) in ambiti idonei, piuttosto che disperderli, così come localizzarli laddove già esiste una rete di infrastrutture e servizi adeguate a soddisfare la domanda di mobilità che quel polo genera.

Per quanto riguarda il sistema della mobilità e della plurimodalità trasportistica, si evidenzia come l'attuale normativa urbanistica Regionale consideri unicamente la dotazione di parcheggi per autoveicoli quale cogenza per la costruzione di nuovi insediamenti, senza prendere in considerazione la presenza o meno di servizi per il trasporto pubblico.



## .5.6 PIANO DI MONITORAGGIO

Il PrMoP e il PrLog non prevedono solo il monitoraggio del contesto ambientale, la cui evoluzione è dovuta anche a fattori esterni al Piano, ma misurano anche l'attuazione delle azioni previste, gli effetti positivi e negativi sugli obiettivi di sostenibilità e sull'ambiente. Si prende atto che i piani di settore, per verificare il proprio operato e misurare i cambiamenti nel sistema dei trasporti e della mobilità, si avvalgono di indicatori di vario livello:

- indicatori strategici, che devono essere pertinenti con gli indicatori e i target previsti dal PRMT;
- indicatori di contesto, per interpretare i cambiamenti in relazione alle caratteristiche fisiche, economiche e sociali del territorio;
- indicatori di effetto, per rilevare le trasformazioni ottenute dalle azioni messe in atto;
- indicatori di impatto, per monitorare i possibili impatti sulle componenti ambientali;
- indicatori di processo, per dare conto del grado di attuazione delle azioni del PrMoP e del PrLog.

Ciascun indicatore è correlato alla specifica linea strategica o macro-azione, nonché alle componenti ambientali analizzate nel RA. Gli indicatori sono definiti in termini di unità di misura con il relativo valore di partenza e contestualizzati rispetto alla fonte del dato, alla periodicità dell'aggiornamento e al soggetto di riferimento per il monitoraggio.

A conclusione della fase di specificazione l'OTR aveva chiesto di inserire nel RA:

- una valutazione degli effetti ambientali, ponendo attenzione alle eventuali ricadute dei Piani, sia negative sia positive, sulle matrici ambientali di riferimento e individuare, per le matrici potenzialmente impattate, indicatori che siano sensibili alla variazione indotta dall'azione specifica;

- un monitoraggio di attuazione degli obiettivi dei Piani per controllare gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del PrMoP e del PrLog, verificando il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati e, conseguentemente, gli impatti negativi imprevisti e le opportune misure correttive;

- gli indicatori usati per il monitoraggio, che devono essere misurabili e correlabili alle azioni e devono consentire di leggere il contesto (indicatori di contesto) rispetto al quale interpretare i cambiamenti rilevati nel sistema della mobilità e devono dare conto del grado di attuazione delle misure del piano (indicatori di processo) e rilevare i possibili effetti sull'ambiente e sulla variazione del contesto (indicatori di contributo).

Per quanto sopra, a seguito dell'analisi del sistema di indicatori proposto e delle modalità del loro utilizzo si ritiene necessario evidenziare quanto segue, tenuto conto che il Piano di monitoraggio vuole *“assicurare il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano regionale delle Mobilità delle Persone (PrMoP) ed del Piano regionale della Logistica (PrLog) 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”*.

Dall'analisi del paragrafo 9.3 del RA emerge che:

- annualmente è previsto il solo monitoraggio dell'indicatore di processo che non solo è di tipo qualitativo (alternative di compilazione: coerente, in ritardo o critica rispetto alle previsioni) ma non fa riferimento ad alcun indicatore di carattere ambientale al fine di consentire la valutazione degli impatti sulle diverse matrici ambientali e neanche all'elencazione delle attività svolte;

- solo nel 2026, in occasione della stesura del “Report Monitoraggio Indicatori 2026”, è prevista l'acquisizione del quadro completo degli indicatori e la redazione di una relazione di analisi con l'eventuale proposta di aggiornamento degli stessi e/o delle azioni di piano.

Per quanto sopra, partendo dalla tabella qualitativa proposta al paragrafo *“6.2 La matrice di valutazione qualitativa”*, si chiede di dettagliare le modalità di utilizzo del sistema di indicatori

proposto (anche trattando una voce a titolo esemplificativo) e il processo da sviluppare al fine di rispondere alle seguenti finalità:

- valutare l'impatto di un'azione sulle diverse matrici ambientali;

- valutare l'impatto su una singola matrice ambientale.

Tale descrizione risulterà essenziale per dare indicazioni ai soggetti coinvolti nelle attività di monitoraggio al fine di garantire la valutazione annuale dell'impatto ambientale delle diverse azioni poste in atto dal Piano regionale delle Mobilità delle Persone (PrMoP) e dal Piano regionale della Logistica (PrLog).

A tal proposito, si chiede di esplicitare nella spiegazione i seguenti punti:

- considerato che secondo la definizione gli indicatori di contesto "*consentono di ponderare quanto i fattori esterni al sistema della mobilità e dei trasporti influiscono o concorrono al cambiamento rilevato, indipendentemente dalle misure di Piano adottate*" e che in tabella sono indicati solamente "valori di partenza", si chiede di prevedere il processo di utilizzo di tali indicatori in relazione agli indicatori strategici e agli indicatori di effetto garantendo nel contempo il confronto e il rispetto dei target indicati nei piani regionali attinenti;

- le modalità di utilizzo degli indicatori di impatto ambientale e per quale motivo non sia stabilito un target di riferimento da raggiungere al 2030: nell'assetto presentato sembrano, infatti, rappresentare più che indicatori di impatto, indicatori di contesto per le diverse matrici ambientali individuando, così, la *baseline* dello stato ambientale a cui rapportare e interpretare i successivi confronti, tenuto conto che su tali indicatori influiscono anche altri fattori e politiche settoriali esterne al sistema della mobilità e dei trasporti, indipendentemente dall'attuazione e dall'efficacia delle misure di Piano adottate. A tal proposito è essenziale garantire che siano coerenti con i valori delineati nei piani attinenti;

- la modalità di misura degli indicatori di processo e, soprattutto, la condizione in cui sarà eventualmente opportuno attivare interventi correttivi.

Inoltre, considerato che, come riportato nello stesso RA, "*il PrMoP e il PrLog non prevedono solo il monitoraggio del contesto ambientale, la cui evoluzione è dovuta anche a fattori esterni al Piano, ma misurano anche l'attuazione delle azioni previste, gli effetti positivi e negativi sugli obiettivi di sostenibilità e sull'ambiente*", si osserva quanto segue:

#### Indicatori Strategici

- Ls. E "Transizione energetica e ambientale dei trasporti"

- "Consumo di carburanti tradizionali su rete stradale ordinaria" e "Rapporto veicoli\*km annuali e erogato annuale benzina equivalente su rete ordinaria [VL e VP]", è opportuno individuare un valore *target* definito, che garantisca il rispetto dei target indicati nei piani regionali attinenti, in quanto non si ritengono sufficienti le indicazioni "valori in aumento" e "valori in diminuzione" rispetto al 2019;

- "Quota di Merci esportate su ferrovia rispetto al totale di merci esportate", si chiede di chiarire se il valore 30% sia inteso come aumento del trasporto su ferrovia;

- "Emissioni di inquinanti atmosferici da trasporti [PM2.5 - NO<sub>x</sub> - COVNM]", è importante che l'indicatore, già indicato nel PRMT, sia come indicatore per la linea strategica LsE (con una riduzione attesa al 2030 e rispetto al 2010 di -34% per il PM2.5, -57% per NO<sub>x</sub> e -39% per COVNM), sia come indicatore di impatto ambientale sulla matrice aria, sia integrato anche con il valore del particolato PM10 in quanto la Corte di giustizia europea ha condannato l'Italia per il superamento dei limiti ad esso connessi;

- Ls. F "Competitività delle imprese dei trasporti e sviluppo dell'occupazione";

- "Posizione del Piemonte nel ranking delle regioni europee secondo l'indice di competitività, è opportuno individuare un valore *target* definito, in quanto non si ritiene sufficiente l'indicazione "Dinamica in crescita rispetto al 2019";

Al fine di poter monitorare gli effetti ambientali, si ritiene opportuno individuare almeno un indicatore strategico con relativo “Valore atteso al 2030” per ciascuna matrice ambientale, in coerenza con gli indicatori di impatto ambientale e tenendo conto che le diminuzioni attese dovranno essere solo quota parte degli obiettivi individuati dalle politiche settoriali esterne al sistema della mobilità e dei trasporti.

#### Indicatori di contesto

Per la componente ambientale suolo, si chiede di integrare gli indicatori di contesto:

- per il già presente “Consumo di suolo da superficie infrastrutturata”, suddividere il consumo per le Classi di Capacità d’uso, evidenziando in particolare le Classi I e II, e la Classe III per quei Comuni in cui non siano presenti terreni in Classe I;

- inserire un nuovo indicatore “Incremento di incidenza delle infrastrutture sui suoli” che individui l’incremento annuale di consumo di suolo da superficie infrastrutturata legata alle Classi di Capacità d’uso, evidenziando in particolare le Classi I e II, e la Classe III per quei comuni in cui non siano presenti terreni in Classe I.

#### Indicatori di effetto

Non ritenendo sufficienti come Valori attesi al 2030, indicazioni di carattere qualitativo (valori in crescita, in aumento e in diminuzione), è opportuno verificare tutti gli Obiettivi delle Macroazioni individuando un valore *target* definito che tenga conto che le diminuzioni attese dovranno essere solo quota parte degli obiettivi individuati dalle politiche settoriali esterne al sistema della mobilità e dei trasporti.

Considerato, inoltre, che gli indicatori di effetto sono necessari a “... misurare i cambiamenti che avvengono all’interno del sistema della mobilità e dei trasporti in relazione agli obiettivi definiti nelle macroazioni del PrMoP e del PrLog, in coerenza con la pianificazione sovraordinata (europea, italiana, PRMT)”, si chiede di valutare il mantenimento di quelli che sono individuati come “attualmente non misurabili”, prevedendone l’eventuale reinserimento con le modalità previste al Paragrafo 9.2 del RA.

Relativamente all’Obiettivo della Macroazione ME5, si chiede di valutare l’individuazione di due indicatori di effetto separati, uno relativo al suolo e l’altro ai rifiuti, che risulterebbero così misurabili.

Infine, come fatto nell’ambito del PRMT e al fine di incrementare l’efficacia degli stessi nella valutazione degli effetti dei Piani in esame, si chiede di ridefinire alcuni indicatori di effetto esprimendoli in relazione al totale di riferimento (ad es. obiettivo MC1, ME2, MF3), agli utenti interessati, alla domanda espressa dal territorio (es. obiettivo MB1.2 e ME4), alle linee strategiche del piano (es. obiettivo MF1), garantendone la correlazione tra obiettivo e indicatore (es. obiettivo MF1).

Si raccomanda che, nella futura implementazione delle azioni di PrMoP e PrLog si faccia riferimento a:

- dati più aggiornati, in particolare per quanto riguarda i dati di emissioni da trasporto contenuti negli aggiornamenti dell’Inventario Regionale delle Emissioni IREA per valutare l’efficacia delle misure;

- ai livelli delle concentrazioni degli inquinanti atmosferici registrati dalla rete di monitoraggio regionale, che – sebbene tengano conto di tutte le attività presenti sul territorio – ci si attende possano presentare dei miglioramenti come conseguenza della riduzione delle emissioni associate al traffico.

Altro aspetto importante di cui tenere conto nel monitoraggio è l’emissione di gas climalteranti, con particolare riguardo ad un bilancio delle emissioni del trasporto su gomma.

In termini operativi, a titolo collaborativo si suggerisce di distinguere, in coerenza con quanto predispone l’aggiornamento in corso del PTR, tra tre categorie di indicatori:

- **indicatori di contesto**, finalizzati a descrivere le trasformazioni nel tempo del quadro ambientale entro cui il piano si colloca, che forniscono aggiornamenti periodici sull'evoluzione delle componenti interessate dagli effetti dello strumento urbanistico;
- **indicatori di processo**, volti a valutare il livello di attuazione delle azioni di piano;
- **indicatori di contributo**, che consentano di controllare gli effetti significativi sull'ambiente delle misure messe in atto, misurando la variazione del contesto imputabile alle azioni di piano.

Si rammenta inoltre che il documento Piano di Monitoraggio deve essere scorporabile dal RA, in quanto deve essere pubblicabile autonomamente. Le misure adottate in merito al monitoraggio, infatti, devono essere rese pubbliche, anche attraverso la pubblicazione sul sito web istituzionale, insieme al Piano approvato, al parere motivato e alla dichiarazione di sintesi.

Si ricorda che, come previsto dal d.lgs. 152/2006, **il Piano di monitoraggio dovrà indicare il soggetto che ha la responsabilità e la disponibilità delle risorse necessarie per la realizzazione e la gestione del piano di monitoraggio e le modalità di monitoraggio dei risultati, in particolare relativamente alla periodicità.**

L'art. 18 del d.lgs. 152/2006 dispone, infine, che il monitoraggio sia effettuato dall'autorità procedente in collaborazione con l'autorità competente, le quali possono avvalersi dell'aiuto delle agenzie ambientali, e che devono essere individuate le responsabilità e le risorse necessarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio. Con le modifiche apportate dalla L.108/2021, il monitoraggio diventa un procedimento vero e proprio: l'Autorità procedente trasmette all'autorità competente i risultati del monitoraggio ambientale e le eventuali misure correttive adottate e l'autorità competente ha trenta giorni di tempo per esprimersi, verificando 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.

## **6. DICHIARAZIONE DI SINTESI**

Si ricorda all'Autorità procedente la necessità di redigere, secondo quanto disposto dall'art. 17 del d.lgs. 152/2006, ai fini dell'informazione al pubblico, una Dichiarazione di Sintesi che evidenzi e descriva come il processo di valutazione abbia influito sulla formazione del Piano.

Le informazioni da fornire in tale documento dovrebbero essere strutturate in relazione alle varie fasi della procedura di VAS (specificazione, valutazione e revisione conseguente al parere motivato), dando atto di tutto il processo di consultazione e partecipazione svolto.

Secondo quanto disposto dal citato art. 17 del d.lgs. 152/2006, la Dichiarazione di Sintesi dovrà illustrare in che modo le considerazioni ambientali sono state prese in considerazione 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 eventuali alternative possibili individuate.

## **7. APPENDICE**

Si riportano di seguito alcuni link a siti della Regione Piemonte e a banche dati regionali relativi agli argomenti trattati nel presente documento.

Per quanto riguarda la promozione delle risorse naturali, storico-artistiche e culturali, si può far riferimento al sito promozionale regionale:

[www.piemonteitalia.eu](http://www.piemonteitalia.eu)

Per prendere visione della cartografia aggiornata della rete ecologica regionale, che individua aree di valore ecologico e aree ad alta connettività ecologica (al momento disponibile per la provincia di Novara, CMTO, la provincia di Cuneo e i territori UNESCO "I paesaggi vitivinicoli del Piemonte", sarà completata per tutto il territorio piemontese entro il 2023), è possibile collegarsi al link:

[https://www.geoportale.piemonte.it/geonetwork/srv/ita/catalog.search#/search?facet.q=topicCat&resultType=details&sortBy=title&sortOrder=reverse&from=1&to=20&fast=index&\\_content\\_type=json&any=elementi%20rete%20ecologica](https://www.geoportale.piemonte.it/geonetwork/srv/ita/catalog.search#/search?facet.q=topicCat&resultType=details&sortBy=title&sortOrder=reverse&from=1&to=20&fast=index&_content_type=json&any=elementi%20rete%20ecologica)

Per una maggiore conoscenza del comparto forestale piemontese e della programmazione del Settore foreste della Regione Piemonte, si consiglia la consultazione del Piano Forestale Regionale e del relativo RA - DGR 23 Gennaio 2017, n. 8-4585

<https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/foreste/normativa-forestale>

Disposizioni sulle trasformazioni del bosco ad altra destinazione d'uso e approvazione dei criteri e delle modalità per la compensazione (DGR 6 Febbraio 2017, n. 23-4637)

<http://www.regione.piemonte.it/governo/bollettino/abbonati/2017/06/suppo2/00000015.htm>

*Le funzionarie istruttrici:*

*Arch. Lorenza Racca e Dott.ssa Eleonora Operti*