

## PrMoP e PrLog



## Dichiarazione di sintesi

(ex articolo 17 comma 1 lett.b) D.lgs.152/2006)

Settembre 2023

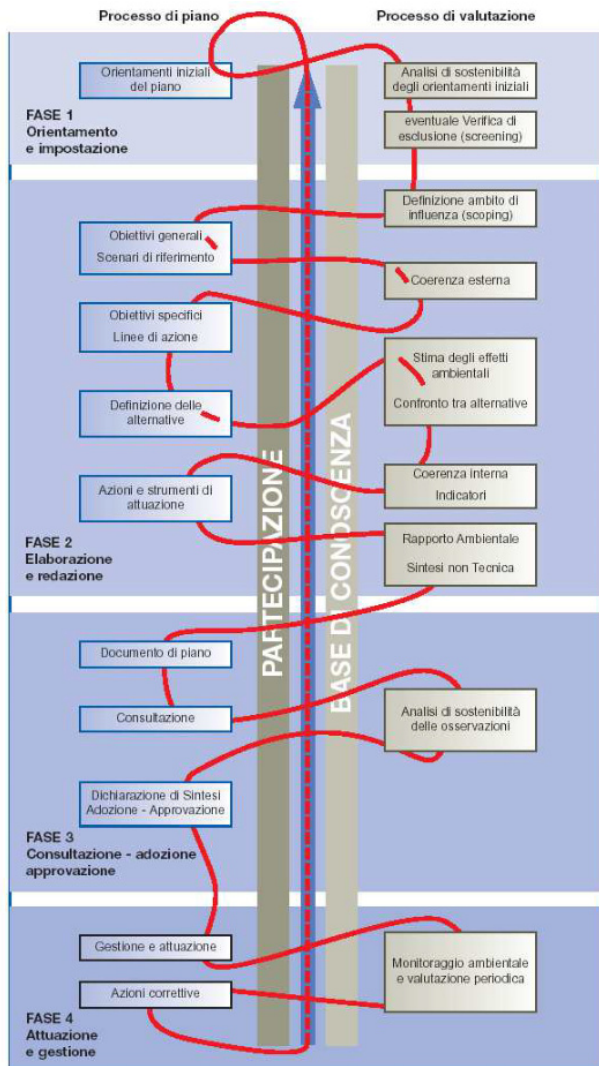
*Elaborazione a cura  
del Settore Pianificazione e Programmazione Trasporti e Infrastrutture  
della Direzione regionale Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica*

**Introduzione**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. IL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE E DI VALUTAZIONE.....</b>           | <b>5</b>  |
| <b>2. LE FASI DI PARTECIPAZIONE E CONSULTAZIONE .....</b>               | <b>8</b>  |
| <b>2.1 Orientamento e specificazione .....</b>                          | <b>9</b>  |
| <b>2.2 Elaborazione e redazione .....</b>                               | <b>19</b> |
| <b>2.3 Adozione e consultazione .....</b>                               | <b>29</b> |
| <b>3. LA VALUTAZIONE DELL'ALTERNATIVA STRATEGICA.....</b>               | <b>44</b> |
| <b>4. L'INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI NEL PIANO.....</b> | <b>46</b> |

## Introduzione

Il processo di Valutazione Ambientale Strategica rappresenta un importante strumento di ausilio decisionale.



Nella redazione del Piano regionale per la Mobilità delle Persone (PrMoP) e di quello per la Logistica delle merci (PrLog), la VAS ha seguito uno sviluppo parallelo con lo scopo di assicurare che, fin a partire dalle prime fasi del processo decisionale, le considerazioni ambientali venissero incluse in modo completo e appropriato all'interno dei modelli di "sviluppo sostenibile" al pari degli elementi economici e sociali con lo scopo di garantire un maggior livello di protezione dell'ambiente.

L'approccio metodologico adottato è quello rappresentato nella figura accanto nel quale la VAS si configura sia come momento valutativo del PrMoP e del PrLog sia come strumento per porre la sostenibilità, nelle sue diverse accezioni, al centro della pianificazione della mobilità e dei trasporti trasformandola in elemento costruttivo, gestionale e di monitoraggio del Piano.

Il Rapporto Ambientale è, in linea generale, caratterizzato da un approccio prevalentemente descrittivo: le analisi ivi contenute si limitano a definire punti di attenzione e criticità; il carattere delle osservazioni pervenute in fase di consultazione ha invece evidenziato come sarebbe stato probabilmente utile fornire maggiori indicazioni e approfondimenti su come criteri di premialità, requisiti, standard tecnici e tecnologici possano contribuire a valorizzare e preferire iniziative e interventi che concorrano a ridurre le criticità individuate nel RA.

Il presente elaborato costituisce la Dichiarazione di Sintesi, redatta ai sensi dell'art.17 comma 1 lett.b) del d.lgs.152/2006, e illustra in che modo le considerazioni

ambientali sono state integrate nel Piano, come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale e degli esiti delle consultazioni nonché le ragioni per le quali è stato scelto il Piano adottato alla luce delle possibili alternative che erano state individuate.

Per le sopraesposte motivazioni, ed anche ai fini dell'informazione al pubblico, la Dichiarazione riporta inoltre gli approfondimenti al RA ritenuti opportuni e una sintesi dei passaggi logici per una più chiara comprensione, anche di come le diverse analisi abbiano concorso alla costruzione del rapporto ambientale sia, in linea più generale, del Piano stesso.

Le informazioni sono state strutturate in relazione alle varie fasi del processo dando atto degli esiti di consultazione e partecipazione.

Nello specifico:

- il Capitolo 1 descrive il processo integrato di pianificazione e di valutazione ambientale strategica;
- il Capitolo 2 descrive le fasi del processo partecipato (Orientamento e specificazione, Elaborazione e redazione, Adozione e consultazione) e di consultazione dei soggetti interessati e riassume, avvalendosi di tabelle, informazioni sui contributi ricevuti e sulle modalità di recepimento nel piano o rapporto ambientale;
- il Capitolo 3 illustra sinteticamente il percorso che ha portato alla scelta dell'alternativa strategica di Piano;
- il Capitolo 4 riporta gli approfondimenti derivanti dai contributi ricevuti in occasione del processo di valutazione per l'integrazione delle considerazioni ambientali nel Piano e nel Rapporto Ambientale.

## 1. IL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE E DI VALUTAZIONE

La Regione, allineandosi agli scenari evolutivi tracciati dall'Europa, nel 2018 si è dotata del *Piano regionale della Mobilità e dei Trasporti* (PRMT) che delinea gli orientamenti per lo sviluppo dei trasporti e della mobilità in Piemonte.

Il PRMT è un piano strategico perché si pone in un orizzonte temporale di ampio respiro e fissa gli obiettivi da raggiungere al 2030 e 2050. Per superare le esternalità negative del settore, il PRMT dialoga con altri piani regionali e in particolare con quelli che prevedono misure per la transizione della mobilità e dei trasporti verso modelli energeticamente e ambientalmente più efficienti.

Il PRMT è un “piano processo” che si attua mediante “piani di settore” che definiscono le politiche di medio termine funzionali al raggiungimento dei suoi obiettivi e gli consentono di adeguarsi ad un contesto in continua evoluzione. I punti di riferimento per la sua attuazione sono la Tabella di Marcia verso il 2050 e le strategie che mirano a:

1. la sicurezza di cittadini e imprese (protezione e incolumità);
2. l'accessibilità (disponibilità di reti, fruibilità di servizi, accessibilità alle informazioni, integrazione dei sistemi);
3. l'efficacia (utilità del sistema, qualità dell'offerta);
4. l'efficienza (razionalizzazione della spesa, internalizzazione);
5. l'attenzione agli impatti energetici e ambientali (riqualificazione energetica, uso razionale del suolo, limitazione delle emissioni, contenimento della produzione di rifiuti);
6. il sostegno alle imprese (competitività, occupazione);
7. la vivibilità del territorio e la qualità della vita (salvaguardia, recupero)

A seguito dell'approvazione del PRMT (DCR n. 256-2458 del 16 gennaio 2018), la Giunta regionale con DGR n. 13 –7238 del 20 luglio 2018 ha approvato gli indirizzi e individuato il **Piano regionale della Mobilità delle Persone** (PrMoP) e il **Piano regionale della Logistica** (PrLog) quali piani di settore con orizzonte al 2030 che pongono al centro della loro attenzione le esigenze di spostamento delle persone e delle imprese (logistica delle merci) con l'intento di coordinare in modo esaustivo le politiche regionali che influenzano la mobilità e i trasporti. Il **Piano Regionale della Mobilità Ciclistica**, previsto a livello nazionale dalla legge n.2/2018 “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la rete nazionale di percorribilità ciclistica”, rappresenta il riferimento regionale per le politiche e i progetti di sviluppo della ciclabilità ed è parte integrante del PrMoP e del PrLog.

Per la contestuale costruzione della proposta dei due piani e del Rapporto Ambientale, la Giunta regionale ha disegnato un percorso di tipo partecipato (DGR n. 5-620 del 3 dicembre 2019) finalizzato al coordinamento, all'integrazione e alla reciproca convergenza dei due processi, seppur nel rispetto della loro autonomia. In tale contesto, il processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un obbligo normativo e rappresenta un'opportunità di sviluppo integrato per il Piano regionale per la Mobilità delle Persone (PrMoP) e il Piano regionale della Logistica (PrLog) affinché le scelte siano orientate verso lo scenario preferibile dal punto di vista ambientale, economico e sociale.

Il percorso di valutazione ambientale adottato per l'elaborazione dei piani di settore è sintetizzato nella tabella che segue.

**SOGGETTI DA COINVOLGERE NELLA GOVERNANCE VERTICALE**

| Fasi dei Piani di Settore   | Fasi della VAS  |
|---|---|
| <p>. MAPPATURA DEGLI ATTORI</p> <p>→ <b>Settore competente</b><br/>formula la proposta di soggetti da coinvolgere</p> <p>→ <b>Comitato di coordinamento e Nucleo tecnico</b><br/>integra la proposta</p> <p>→ <b>Commissione consiliare</b><br/>integra la proposta</p> | <p>. MAPPATURA DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE</p> <p>→ <b>Settore competente</b><br/>individua i soggetti con competenza in materia ambientale</p> |

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

| Fasi dei Piani di Settore   | Fasi della VAS  |
|---|---|
| <p>. COMUNICARE L'AVVIO PER CONDIVIDERE IL PROCESSO</p> <p>→ <b>Assessore competente</b><br/>presenta e condivide il processo</p>   |   |
| <p>. DEFINIRE IL CONTESTO PER CONDIVIDERNE LA VISIONE</p> <p>→ <b>Supporto scientifico</b><br/>sviluppa il quadro aggiornato del contesto, alle diverse scale territoriali</p> <p>→ <b>Attori della governance verticale</b><br/>contribuiscono alla SWOT segnalando opportunità e criticità del territorio, precondizioni, fattori esterni presenti o da realizzarsi che condizionano il cambiamento</p> | <p>. DESCRIVERE LE COMPONENTI AMBIENTALI</p> <p>→ <b>ARPA</b><br/>sviluppa il quadro aggiornato delle componenti ambientali</p> |
| <p>. ELABORARE IL DOCUMENTO TECNICO PRELIMINARE</p> <p>→ <b>Settore competente</b><br/>elabora il Documento tecnico preliminare</p> <p>→ <b>Assessore competente</b><br/>comunica alla Giunta regionale e informa la Commissione consiliare</p>   |   |

**ESITO: Documento Tecnico preliminare per i piani di settore e avvio fase di specificazione della VAS**

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

| Fasi dei Piani di Settore   | Fasi della VAS   |
|---|--|
| <p>. ANALIZZARE LE ALTERNATIVE PER CONDIVIDERE LO SCENARIO</p> <p>→ <b>Assessore competente</b><br/>propone gli ambiti territoriali e i temi di approfondimento</p> <p>→ <b>Attori della governance</b><br/>contribuiscono ad esplorare le varie alternative possibili e valutarne gli effetti rispetto agli obiettivi del PRMT per definire lo scenario finale di piano</p> <p>→ <b>Settore competente e Nucleo tecnico</b><br/>allinea gli esiti dei tavoli nella proposta di decisione finale</p> <p>→ <b>Comitato di coordinamento</b><br/>esprime osservazioni e indirizza</p> | <p>. DEFINIRE LE INFORMAZIONI AMBIENTALI</p> <p>→ <b>SCMA e l'Organo Tecnico Regionale</b><br/>contribuiscono a definire l'ambito delle indagini necessarie, le informazioni ambientali e il livello di dettaglio da considerare per la valutazione ai sensi dell'art. 13 c.1 del D.lgs. 152/2006.</p> |
| <p>. ELABORARE LO SCENARIO DI PIANO</p> <p>→ <b>Settore competente</b><br/>elabora lo scenario di piano condiviso</p> <p>→ <b>Assessore competente</b><br/>comunica alla Giunta regionale e informa la Commissione consiliare</p>   |  |



**FASE 2 - MISURE 2030**

| Fasi dei Piani di Settore  | Fasi della VAS  |
|--|---|
| <p>. ELABORARE LA PROPOSTA</p> <p>→ <b>Settore competente e Nucleo tecnico</b><br/>disegnano le misure per attuare lo scenario condiviso</p> <p>→ <b>Attori istituzionali</b><br/>evidenziano azioni di loro competenza, modelli procedurali di coordinamento, alimentano la base conoscitiva</p> <p>→ <b>Attori del mondo scientifico</b><br/>effettuano la ricognizione buone pratiche, modello di apprendimento, banche dati disponibili</p> <p>→ <b>Attori economici e sociali</b><br/>evidenziano problemi e interessi dei contesti rappresentati, azioni e i modelli procedurali per il loro contesto</p> <p>→ <b>Comitato di coordinamento</b><br/>esprime osservazioni e indirizza</p> <p>→ <b>Settore competente e Nucleo tecnico</b><br/>consolida il disegno finale nel quale è stato possibile far confluire il contributo delle molteplici voci raccolte in uno scenario unico e condiviso.</p> | <p>. ELABORARE IL RAPPORTO AMBIENTALE</p> <p>→ <b>Settore competente</b><br/>elabora la documentazione inerente agli impatti ambientali e al monitoraggio</p> |
| <p>. ADOTTARE LA PROPOSTA</p> <p>→ <b>Settore competente</b><br/>redige il piano di settore e il Rapporto Ambientale</p> <p>→ <b>Assessore competente</b><br/>comunica alla Giunta regionale e informa la Commissione consiliare</p>   |   |

**ESITO: DGR - Adozione del Piano di settore e del Rapporto Ambientale e avvio della fase di valutazione della VAS**

**FASE 3 - DECISIONE**

| Fasi dei Piani di Settore  | Fasi della VAS   |
|--|--|
|  | <p>. RACCOGLIERE LE OSSERVAZIONI AMBIENTALI</p> <p>→ <b>Settore competente</b><br/>pubblica l'avvio della procedura e i documenti</p> <p>→ <b>SCMA e pubblico interessato</b><br/>valutano la compatibilità ambientale</p> <p>→ <b>Autorità competente, con il supporto dell'OTR</b><br/>esprime il parere motivato (DGR) in fase di valutazione della procedura VAS , art.15, comma 1, D.lgs 152/06</p> |
| <p>. DECISIONE FINALE</p> <p>→ <b>Settore competente</b><br/>svolge l'istruttoria, dà atto delle motivazioni di accoglimento e rigetto nella dichiarazione di sintesi, redige la versione finale del piano di settore e il piano di monitoraggio, la sottopone al Comitato di coordinamento</p> <p>→ <b>Assessore Competente</b><br/>comunica alla Giunta regionale al fine di formalizzare l'acquisizione del parere ai sensi dell'art.4 bis della l.r. 1/2000</p> <p>→ <b>Giunta regionale</b><br/>approva il provvedimento finale</p> |  |

**ESITO: : DGR - Approvazione del Piano di settore, della Dichiarazione di sintesi e del Piano di monitoraggio**

## 2. LE FASI DI PARTECIPAZIONE E CONSULTAZIONE

Il processo partecipato migliora l'articolazione delle fasi decisionali fino al livello locale, ampliando la conoscenza dei temi in discussione e delle loro implicazioni pratiche, rinforza la consapevolezza della complessità, contribuisce ad avere prospettive multi-settoriali e a creare un senso di identità, di appartenenza e di corresponsabilità.

Per la redazione del PrMoP e del PrLog sono stati attivati i modelli di partecipazione previsti sia dalla normativa sulla VAS sia dal Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) e sono stati coinvolti diverse tipologie di attori. Al confronto interno all'Amministrazione hanno partecipato 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 proprio supporto scientifico. Al confronto esterno all'Amministrazione, organizzato a livello territoriale di Quadrante, hanno partecipato le istituzioni, il mondo scientifico, le parti economiche e le parti sociali. Tra gli attori istituzionali 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 si è sviluppato tra il 2020 e il 2022 ed è stato articolato nelle seguenti Fasi:

- 1) Fase di *ANALISI* per conoscere il territorio (Fase 1a ) e per discutere le alternative di piano (Fase 1b); parallelamente si è svolta la consultazione per la fase di *SCOPING* della VAS;
- 2) Fase di *MISURE* per costruire le macroazioni condividendo le scelte (Fase 2a ) e per definire le azioni al 2030 (Fase 2b).

Nei paragrafi che seguono si riporta la sintesi delle attività di confronto svolte e gli esiti delle consultazioni effettuate nella fase preliminare, di orientamento e specificazione del Piano e del Rapporto ambientale (scoping), nella fase di elaborazione e redazione e nella fase finale di adozione e consultazione.



## 2.1 Orientamento e specificazione

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

Nel 2020 sono stati elaborati i documenti utili ad avviare il processo di confronto interno ed esterno all'Amministrazione regionale per analizzare e conoscere a fondo le criticità e le potenzialità del territorio piemontese. In sintesi:

a. i primi documenti elaborati dagli uffici (*Analizzare i quadranti per definire la SWOT, Descrivere reti e servizi per definire l'assetto gerarchico e integrato*) sono stati oggetto di confronto interno all'Amministrazione regionale:

- i referenti dei Settori "Area Trasporti" della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica hanno contribuito a ricostruire e aggiornare il quadro programmatico di riferimento;

- i referenti regionali nel Nucleo Tecnico hanno integrato la descrizione del quadro programmatico con gli Accordi, i Piani o i Programmi di competenza delle rispettive Direzioni con ricadute sul quadro della pianificazione della mobilità e dei trasporti;

- Rete Ferroviaria Italiana - RFI, Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali – ANAS e Agenzia per la Mobilità Piemontese – AMP hanno contribuito a consolidare e meglio definire l'assetto gerarchico e integrato di reti e servizi del territorio regionale.

b. le osservazioni raccolte e le integrazioni proposte hanno supportato la redazione dei documenti successivi (*Dai Quadranti al contesto interregionale, Il sistema di reti, nodi e servizi, Gli impatti dell'emergenza Covid-19 sul processo di pianificazione*) che sono stati oggetto di confronto esterno all'Amministrazione regionale:

- le istituzioni, istituti di ricerca, parti sociali, economiche e ambientali, in tavoli di lavoro svolti sul territorio organizzati per "Quadrante", ognuno per le proprie competenze specifiche, hanno segnalato i fattori che possono condizionare, direttamente o indirettamente, il sistema della mobilità e dei trasporti locale, regionale e di livello sovraregionale;

- ai tavoli sono stati invitati anche i componenti della II Commissione del Consiglio regionale;

c. parallelamente, a supporto della fase di Scoping della VAS è stato elaborato il *Documento tecnico preliminare*:

- i soggetti con competenza ambientale, soggetti istituzionali e associazioni di categoria nonché l'Organo Tecnico Regionale hanno fornito un contributo di carattere generale e metodologico, relativo alle analisi delle ricadute ambientali ed alle specificazioni inerenti la Valutazione di incidenza e le aree naturali protette, da tenere in considerazione nella redazione del Rapporto Ambientale.

Le tabelle che seguono riportano le osservazioni raccolte nella FASE 1a – ANALISI: CONOSCERE IL TERRITORIO in occasione del confronto esterno all'amministrazione (i tavoli di Quadrante e la fase di scoping della VAS) e le modalità di recepimento.

## CONFRONTO ESTERNO ALL'AMMINISTRAZIONE: I TAVOLI DI QUADRANTE

| Quadrante  | ANALISI Fase 1a - Conoscere il territorio  |   |
|------------|--|---|
|            | Sintesi osservazioni   | Livello e modalità di recepimento   |
| Nord-Ovest | <p><b>Gli attori istituzionali</b> hanno evidenziato: la necessità di una programmazione unitaria con un maggior supporto agli Enti locali; il completamento rapido delle infrastrutture per la mobilità pubblica e merci (SFM e TAV); il potenziamento dell'intermodalità; una programmazione dei trasporti legata ai grandi centri attrattori di traffico (scuole, aree commerciali, sanità), con un ruolo preminente dell'innovazione tecnologica; in tema di governance e di supporto agli enti locali, rilevano l'esigenza di un rafforzamento dell'Agenzia della mobilità.</p>   | <p>Il tema viene trattato nel Piano - Macroazioni:<br/>MC2. Migliorare l'utilità dell'offerta di servizi di trasporto pubblico<br/>MB2.1 Rafforzare la multimodalità nei nodi</p>   |
|            | <p><b>Le Università e gli enti di ricerca</b> concentrano l'attenzione sugli effetti spaziali dei trasporti: la necessità di programmare gli interventi secondo reti gerarchizzate, il ruolo dell'innovazione tecnologica, il focus sull'accessibilità interna ed esterna all'area metropolitana, la sostenibilità.</p>  | <p>Il tema viene trattato nel Piano - Macroazioni:<br/>MB1.3 Connettere i territori<br/>MB2.2 Integrare le banche dati e le piattaforme abilitanti i sistemi informativi dei trasporti<br/>MB1.4 Rendere accessibili i grandi nodi urbani</p>   |
|            | <p><b>Le associazioni di categoria e le parti sociali</b> hanno sottolineato l'importanza di investimenti a sostegno del trasporto pubblico e delle infrastrutture trasportistiche; di un maggior impulso all'intermodalità, con una ritrovata vocazione retroportuale di Sito; di un utilizzo efficace delle risorse disponibili e di una programmazione all'insegna di integrazione, innovazione sostenibilità. Fondamentale risulta il ruolo di educazione/formazione.</p>  | <p>Il tema viene trattato nel Piano - Macroazioni:<br/>ME2. Trasferire quote di mobilità verso modalità più sostenibili (SHIFT)<br/>MB2.1 Rafforzare la multimodalità nei nodi<br/>MD1. Ottimizzare la spesa del trasporto pubblico locale<br/>ME4. Sviluppare le competenze e accrescere la sensibilità sulla mobilità sostenibile</p>   |
| Sud-Est    | <p><b>Le istituzioni</b> hanno focalizzato l'attenzione sulle problematiche connesse al trasporto passeggeri per garantire l'accessibilità alla popolazione dispersa delle aree rurali e verso le maggiori polarità del Nord e del Centro del Paese: la governance del settore coinvolge tre regioni (Piemonte, Lombardia e Liguria) che dovrebbero dialogare su orari e tipologie di abbonamento per rendere più funzionale e competitivo il "corridoio territoriale" tra le città del sud Piemonte, i poli metropolitani di Torino e Milano e l'arco ligure; il ripristino di alcune linee sospese di collegamento tra i territori Unesco comporta, inoltre, ricadute in termini di ripopolamento dei territori e di incremento del turismo. Sul fronte trasporto merci, il nuovo smistamento del Basso Piemonte prevederà una modalità innovativa di collegamento ferroviario fra i porti di Genova e Savona al servizio delle merci dirette ai mercati del cuore dell'Europa, diminuendo la pressione sui porti liguri e contribuendo a definire un sistema competitivo, con il fondamentale coinvolgimento di Tortona e dell'area di Rivalta Scrivia. Cruciale il tema della fragilità del territorio e del dissesto idrogeologico;</p> | <p>Il tema viene trattato nel Piano - Macroazioni:<br/>MA1.1 Sviluppare una rete sicura e resiliente<br/>MB1.2 Migliorare i collegamenti interregionali e transfrontalieri<br/>MB1.3 Connettere i territori<br/>MC2. Migliorare l'utilità dell'offerta di servizi di trasporto pubblico<br/>MG1.2 Valorizzare il potenziale turistico delle ferrovie e della navigazione interna<br/>MF1. Promuovere la collaborazione tra imprese per la logistica</p> |
|            | <p><b>Le parti sociali e le associazioni di categoria</b> insistono sul miglioramento dell'offerta del trasporto pubblico, sia a favore delle aree interne e rurali, sia di tipo ferroviaria verso le dorsali adriatica e tirrenica, in quanto l'accessibilità del territorio, oltre a costituire un fattore di competitività, potrebbe aiutare ad evitare lo spopolamento in corso.</p>   | <p>Il tema viene trattato nel Piano - Macroazioni:<br/>MB1.3 Connettere i territori</p>   |
| Nord-Est   | <p><b>Le istituzioni</b> intervenute ai tavoli hanno sottolineato la presenza di importanti polarità (Città della salute e della scienza, Università; Distretto dei laghi) bisognose di una miglior connessione sia stradale sia legata all'offerta di trasporto pubblico. La logistica è asset economico fondamentale per la posizione strategica di Novara, in cui ad investimenti pubblici si sono accompagnati interventi privati.</p>   | <p>Il tema viene trattato nel Piano - Macroazioni:<br/>MC2. Migliorare l'utilità dell'offerta di servizi di trasporto pubblico<br/>MF1. Promuovere la collaborazione tra imprese per la logistica</p>   |

|   |  |  |
|---|--|--|
|   | <p><b>Le Università e gli enti di ricerca</b> hanno evidenziato la centralità della logistica intermodale in particolare relativa all'asse Nord-Sud e la necessità di migliorare e rafforzare la formazione professionale per aumentare il valore aggiunto del settore. Prioritarie per il Quadrante risultano, inoltre, le connessioni con Malpensa, in considerazione della vocazione turistica lacuale nei territori del VCO e del Novarese.</p>  | <p>Il tema viene trattato nel Piano - Macroazioni:<br/>MF1. Promuovere la collaborazione tra imprese per la logistica<br/>MF4. Costruire le competenze e sviluppare l'occupazione nei trasporti e nella logistica<br/>MB1.4 Rendere accessibili i grandi nodi urbani</p>                     |
|   | <p><b>Le associazioni di categoria e le parti sociali</b> confermano l'importanza della formazione nel settore logistico e una migliore accessibilità di tutti i territori, attraverso infrastrutture stradali e ferroviaria a servizio delle attività produttive del territorio e del turismo. Attenzione al Sempione può rivelarsi una valida alternativa non solo per il turismo ma anche per l'attraversamento delle merci per cui risulta necessario migliorare anche il collegamento in direzione del Gottardo. Infine, molti residenti sono pendolari transfrontalieri (artigiani con sede legale in Italia e attività in Svizzera), per cui risulta urgente l'ammodernamento della rete stradale. Altro punto su cui la programmazione regionale dovrebbe intervenire riguarda il trasporto lacuale internazionale e interregionale.</p> | <p>Il tema viene trattato nel Piano - Macroazioni:<br/>MF4. Costruire le competenze e sviluppare l'occupazione nei trasporti e nella logistica<br/>MB1.1 Potenziare e ammodernare i corridoi di connessione veloce<br/>MB1.2 Migliorare i collegamenti interregionali e transfrontalieri</p> |
|   | <p><b>Le istituzioni</b> hanno evidenziato la fragilità del territorio e la necessità di interventi in manutenzione infrastrutturale per la sicurezza nel trasporto su gomma (manto stradale, strade strette, passaggi a livello); tra le priorità la cantierizzazione delle infrastrutture programmate per redistribuire il traffico, gli interventi di messa in sicurezza e i collegamenti ferroviari tra Cuneo e Savigliano. L'elevato numero di piccoli Comuni per lo più collocati in aree collinari e montane richiede di intensificare i collegamenti tra città e aree interne (e almeno mantenere i servizi attuali, in questo periodo complicato) in modo tale da evitare lo spopolamento.</p>  | <p>Il tema viene trattato nel Piano - Macroazioni:<br/>MA1.1 Sviluppare una rete sicura e resiliente<br/>MB1.2 Migliorare i collegamenti interregionali e transfrontalieri<br/>MB1.3 Connettere i territori</p>  |
| <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>Sud-Ovest</b></p> | <p><b>Le associazioni di categoria</b> rimarcano l'insufficiente dotazione infrastrutturale di un territorio ricco di insediamenti produttivi e fragile sotto il profilo del dissesto idrogeologico, chiedendo tempestività nella realizzazione delle opere cantierate. Gli operatori economici stanno valutando l'opportunità di insediamento di un polo logistico specializzato, in grado di attrarre i flussi merci provenienti da Savona-Vado. Riguardo al trasporto pubblico locale si segnalano la criticità di collegamento con l'Ospedale di Verduno e quelli relative alla presenza di servizi usufruibili dai turisti con un servizio ferroviario carente e la mancanza di servizi di collegamento con le valli.</p>   | <p>Il tema viene trattato nel Piano - Macroazioni:<br/>MB1.1 Potenziare e ammodernare i corridoi di connessione veloce<br/>MF1. Promuovere la collaborazione tra imprese per la logistica<br/>MC2. Migliorare l'utilità dell'offerta di servizi di trasporto pubblico</p>                    |
|   | <p><b>Le parti sociali</b> evidenziano la necessità manutenzione infrastrutturale e di potenziamento dei servizi di trasporto passeggeri nelle aree interne e più disagiate.</p>   | <p>Il tema viene trattato nel Piano - Macroazioni:<br/>MA1.1 Sviluppare una rete sicura e resiliente<br/>MB1.3 Connettere i territori</p>  |

## CONFRONTO ESTERNO ALL'AMMINISTRAZIONE: LA CONSULTAZIONE VAS

| ANALISI Fase 1a - SCOPING |  |   |
|---------------------------|--|---|
| Soggetto                  | Sintesi osservazioni   | Livello e modalità di recepimento   |
| Organo Tecnico Regionale  | Esplicitare il percorso di costruzione dei piani in funzione della loro integrazione ambientale  | Il tema viene trattato nel RA - Capitolo 1, Paragrafo 1.1   |
|                           | Associare le azioni di Piano a ciascun obiettivo   | Il tema viene trattato nel RA – Capitolo 2, Paragrafo 2.3<br>Il tema viene tratta nel Piano – Sezione B   |
|                           | Sviluppare l'analisi di coerenza esterna   | Il tema viene trattato nel RA - Capitolo 3, Paragrafo 3.3   |
|                           | Individuare, per le matrici potenzialmente impattate dalle azioni del piano, indicatori sensibili alla variazione indotta dall'azione specifica.                                       | Il tema viene trattato nel RA – Capitolo 9, Paragrafo 9.2 e sarà oggetto del <i>Piano di monitoraggio</i> a corredo del PrMoP e PrLog                             |
|                           | Valutare le conseguenze e le ricadute ambientali connesse alle variazione delle azioni nelle diverse alternative di piano  | Il tema viene trattato nel RA - Capitolo 7, Paragrafi 7.1, 7.2 e 7.3  |
|                           | Correlare il monitoraggio ambientale al monitoraggio del Piano   | Il tema viene trattato nel RA – Capitolo 9, Paragrafo 9.3 e sarà oggetto del <i>Piano di monitoraggio</i> a corredo del PrMoP e PrLog                             |
|                           | Selezionare indicatori di contesto, di processo e di contributo che siano misurabili e correlati alle azioni di Piano  | Il tema viene trattato nel RA – Capitolo 9, Paragrafo 9.2 e sarà oggetto del <i>Piano di monitoraggio</i> a corredo del PrMoP e PrLog                             |
|                           | Descrivere le modalità di raccolta dati, la frequenza del monitoraggio e l'impostazione del Rapporto di monitoraggio   | Il tema viene trattato nel RA – Capitolo 9, Paragrafo 9.3 e sarà oggetto del <i>Piano di monitoraggio</i> a corredo del PrMoP e PrLog                             |
|                           | Seguire la traccia delle Linee Guida del MATTM per la stesura della SNT  | Il tema viene trattato nella Sintesi non Tecnica - Indice   |
|                           | Mettere in risalto la correlazione con il Piano Stralcio di Qualità dell'Aria Regionale e il Piano Energetico Ambientale Regionale e la Strategia Regionale sul Cambiamento Climatico. | Il tema viene trattato nel RA – Capitolo 1, Paragrafo 1.1.1 e Capitolo 3, Paragrafo 3.1.3   |
|                           | Fornire una puntuale caratterizzazione dello stato attuale delle matrici ambientali  | Il tema viene trattato nel RA – Capitolo 5  |
|                           | Utilizzare i dati più recenti disponibili per inquadrare il contesto ambientale  | Il tema viene trattato nel RA – Capitolo 5  |
|                           | Porre attenzione alla tutela, conservazione e salvaguardia del territorio nella realizzazione di opere legate allo suo sviluppo.   | Il tema viene trattato nel RA – Capitolo 5<br>Il tema viene trattato nel Piano - Macroazione ME1. e ME5.  |
|                           | Integrare gli indicatori “incidenza delle infrastrutture sui suoli” e “incremento di incidenza delle infrastrutture sui suoli”   | Il tema viene trattato nel RA – Capitolo 9, Paragrafo 9.2 e sarà oggetto del <i>Piano di monitoraggio</i> a corredo del PrMoP e PrLog                             |
|                           | Verificare la coerenza con il PTR e PPR  | Il tema viene trattato nel RA - Capitolo 3, Paragrafo 3.1.3   |
|                           | Considerare il tema della mitigazione ai cambiamenti climatici e dell'adattamento infrastrutturale   | Il tema viene trattato nel RA - Capitolo 6, Paragrafo 6.3<br>Il tema viene trattato nel Piano - Macroazione MA1.1   |
|                           | Allineare gli obiettivi e i target a quelli riportati nei trattati europei (TFUE).   | Il tema viene trattato nel RA – Capitolo 9, Paragrafo 9.2 e sarà oggetto del <i>Piano di monitoraggio</i> a corredo del PrMoP e PrLog                             |
|                           | Allineare lo “Scenario di riferimento” e le “Analisi degli effetti ambientali” con quelli della Direttiva 2011/850/CE  | Il tema viene trattato nel RA –Capitolo 6, Paragrafo 6.1  |
|                           | Riferirsi al “Sistema regionale Integrato per la qualità dell'aria” per il monitoraggio del tema aria.   | Il tema viene trattato nel RA –Capitolo 6, Paragrafo 6.1.2 e Capitolo 9, Paragrafo 9.2e sarà oggetto del <i>Piano di monitoraggio</i> a corredo del PrMoP e PrLog |
|                           | Valutare il patrimonio forestale in un contesto generale che non consideri solo le aree protette e aggiornare la sua descrizione   | Il tema viene trattato nel RA –Capitolo 5, Paragrafo 5.5 e Capitolo 6, Paragrafo 6.1.5  |
|                           | Attuare un monitoraggio puntuale del patrimonio forestale in attuazione di opere trasportistiche   | Non recepibile perché non pertinente all'azione del Piano   |
|                           | Fornire indicazioni per individuare aree ritenute non idonee, ove limitare la realizzazione di specifiche tipologie di intervento.   | Il tema viene trattato nel Piano - Macroazione ME1.   |
|                           | Verificare le interferenze dei piani con gli habitat e le specie dei Siti della rete Natura 2000 (SIC e  | Il tema viene trattato nel RA – Capitolo 8  |

La Valutazione Ambientale Strategica del PrMoP e PrLog .....

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | ZSC).  |  |
| <b>Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare</b>                                | Recepire l'elenco di riferimenti europei trasmesso, all'interno del quadro pianificatorio ambientale e considerare anche strumenti normativi e pianificatori sulla difesa del suolo e sulla tutela dei corpi idrici.   | Il tema viene trattato nel RA – Capitolo 3, Paragrafo 3.1  |
|  | Trattare separatamente l'ambito di influenza territoriale per PrMoP e PrLog.   | Il tema viene trattato nel RA – Capitolo 4, Paragrafo 4.2 e 4.3  |
|  | Considerare gli obiettivi ambientali e di protezione ambientale definiti da tutti le Strategie e i Piani di livello comunitario, nazionale e delle Regioni confinanti.   | Il tema viene trattato nel RA – Capitolo 3, Paragrafo 3.1 e 3.2  |
|  | Citare PAI e Fondi SIE 2014-2020 nell'analisi di coerenza esterna  | Il tema viene trattato nel RA – Capitolo 3, Paragrafo 3.1.3; nel Piano - Capitolo 4  |
|  | Trattare con matrici separate i due piani definendone gli elementi specifici (obiettivi ambientali, macroazioni, azioni e priorità) nell'analisi della coerenza esterna e interna.   | Non recepibile perché il PrMoP e PrLog si configurano come documento unitario: le Macroazioni agiscono sia sulla mobilità delle persone sia delle imprese e del trasporto merci e supportano la scelta di una trattazione organica con l'intento di un coordinamento esaustivo delle politiche regionali |
|  | Caratterizzare e aggiornare i dati di tutte le componenti e i fattori ambientali potenzialmente interessati dall'attuazione dei piani (Aria, suolo, acqua, agenti fisici, rifiuti, energia, paesaggio).  | Il tema viene trattato nel RA –Capitolo 5  |
|  | Fare l'analisi dei potenziali impatti su componenti e fattori ambientali, dovuti a ciascuna azione dei piani e riaggregarla rispetto all'intero contesto ambientale interessato.   | Il tema viene trattato nel RA –Capitolo 6  |
|  | Riportare gli esiti delle consultazioni per la definizione degli scenari previsionali  | Il tema viene trattato nel RA –Capitolo 1, paragrafo 1.1.3   |
|  | Descrivere la metodologia scientifica utilizzata per l'analisi delle alternative dei piani di specificare la valutazione che ha condotto alla scelta di piano.   | Il tema viene trattato nel RA –Capitolo 7  |
| Considerare indicatori relativi al dissesto idrogeologico per le analisi e il monitoraggio ambientale. | Il tema viene trattato nel RA –Capitolo 9  |  |
| <b>Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio</b>   | Introdurre macro-azioni volte alla riprogettazione degli spazi dedicati alla mobilità anche in funzione della mitigazione degli impatti pregressi, nonché al recupero e alla valorizzazione del patrimonio infrastrutturale storico.   | Il tema viene trattato nel Piano - Macroazione MG1.2   |
|  | Individuare la situazione delle aree sottoposte a tutela paesaggistica all'interno di ogni Quadrante   | Il tema viene trattato nel RA –Capitolo 8  |
| <b>Provincia di Vercelli</b>   | Porre attenzione alla mobilità intercomunale su brevi distanze (<15 km) che rischia di essere penalizzata dalla visione Torino Centrica  | Il tema viene trattato nel Piano - Macroazione MB1.3   |
|  | Aumentare l'offerta di tpl in ambito urbano e intercomunale.   | Il tema viene trattato nel Piano - Macroazione MB1.3   |
|  | Inserire un indicatore sulla gestione dell'ultimo miglio (mezzi a basso impatto ambientale) anche nella logistica urbana dei comuni con meno di 50.000 abitanti.   | Non recepibile.<br>L'indicatore % veicoli >euro6 è calcolato per tipologia di mezzo ma non risultano fonti utili a definire la finalità di trasporto   |
|  | Prevedere la dotazione di postazioni di sosta coperte e attrezzate e itinerari ombreggiati.  | Il tema viene trattato nel Piano - Macroazione MB1.3 ed è oggetto delle linee guida a corredo del PRMC   |
|  | Introdurre indicatori sulla qualità dei percorsi ciclabili (sicurezza, ombreggiatura, fruizione).  | Non recepibile.<br>Il PRMC propone indicatori specifici per ciclabilità, che il RA richiama, ma allo stato attuale non esistono fonti di rilevazione   |
| <b>ANPCI</b>   | Curare i collegamenti con le realtà locali   | Il tema viene trattato nel Piano - Macroazione MB1.3   |
| <b>AIPO</b>  | Valutare le dotazioni infrastrutturali e le rispettive misure organizzative rispetto alle fasce del PAI e alle sue norme di attuazione e alla mappatura delle aree allagabili previste dal PGR. allineare le misure di gestione del piano con le regolazioni comunali, provinciali e con i Piani di protezione civile. | Il tema viene trattato nel RA –Capitolo 5, Paragrafo 5.10 e nel Capitolo 5, Paragrafo 6.1.10<br>Il tema viene trattato nel Piano - Macroazione MB1.1   |
|  | Controllare le interferenze delle nuove  |  |

|                           |  |   |
|---------------------------|--|---|
|                           | infrastrutture con le opere di difesa idraulica programmate del PAI.<br>Analizzare le aree di dissesto del PAI per valutare il rischio idrogeologico ad esso connesso.   |   |
| <b>Elettricità futura</b> | Allinearsi agli obiettivi 2030 del Green Deal e del PNIEC  | Il tema viene trattato nel RA –Capitolo 3, Paragrafo 3.1<br>Il tema viene trattato nel Piano – Linea Strategica LsE |
|                           | Definire obiettivi chiari e vincolanti per le infrastrutture di ricarica pubbliche e private e semplificare i processi per la loro installazione; semplificare la regole di accesso agli ambiti urbani; prevedere il rinnovo della flotta pubblica con veicoli a basse o zero emissioni. | Il tema viene trattato nel Piano – Macroazione ME3  |

In questa fase sono inoltre state prese in considerazione le osservazioni presentate in fase di consultazione del PRMT (consultazioni consiliari di cui alla l.r. n 1/2000 e fase di scoping della VAS) che, non recepibili a livello strategico, sono state rinviate ai piani di settore sintetizzate nelle tabelle che seguono.

| <b>ANALISI Fase 1a - Consultazioni Consiliari per il PRMT</b> |   |  |
|---|---|--|
| <b>Soggetto</b>   | <b>Sintesi osservazioni</b>   | <b>Livello e modalità di recepimento</b>   |
| <b>Associazione ferrovie Piemonte</b>                         | Proposta di riassetto dei servizi ferroviari piemontesi nel breve, medio e lungo periodo  | Il tema viene trattato nel Piano – Macroazione MB1.2 e MB1.3   |
| <b>INU Piemonte e Valle d’Aosta</b>                           | Carenza di proposte progettuali di previsioni di spesa  | Il tema viene trattato nel Piano – Sezione C, Capitolo 4   |
|   | Non emergono correlazioni con il PTR e il PPR e le specificità locali e di area vasta ambientali, paesaggistiche, produttive, residenziali .  | Il tema viene trattato nel Piano – Macroazione ME5   |
|   | Informazioni SWOT non sufficienti per pianificare e progettare interventi   | Il tema viene trattato nel RA –Capitolo 5  |
|   | Valutare l’efficienza e l’efficacia della revisione della rete stradale nazionale per gli interessi del territorio  | Il tema viene trattato nel Piano – Macroazione MA1.1   |
| <b>Rete Imprese Italia Piemonte</b>                           | Modificare i risultati attesi e la Tabella di marcia a pagina 35, 36 e 47 introducendo indicatori misurabili afferenti la possibilità di parcheggiare le auto in prossimità dei centri storici, piazzole carico/scarico, corsie riservate ai veicoli ecologici per la distribuzione delle merci | Il tema viene trattato nel RA- Capitolo 9 e nel Piano – Macroazione MG2.1 e MG2.2. Per quanto riguarda gli indicatori specifici allo stato attuale non esistono fonti di rilevazione |
|   | Integrare le macroazioni a pagina 44, punto [2] con la promozione di stalli presso poli di attrazione di mobilità dotati di colonnine di ricarica elettrica   | Il tema viene trattato nel Piano – Macroazione ME3   |
|   | Integrare il Piano di monitoraggio con indicatori specifici sui temi delle merci e delle aree urbane  | Il tema viene trattato nel RA- Capitolo 9<br>Per quanto riguarda gli indicatori specifici allo stato attuale non esistono fonti di rilevazione                                       |



| ANALISI Fase 1a - Consultazioni per la VAS del PRMT |  |  |
|---|--|--|
| Soggetto  | Sintesi osservazioni   | Livello e modalità di recepimento  |
| <b>Provincia di Vercelli</b>                        | Considerare l'interazione dei nuovi usi del suolo con la rete idrica minore e aree sensibili   | Il tema viene trattato nel RA- Capitolo 5, Paragrafo 5.3 e Capitolo 6, Paragrafo 6.1.3                               |
|   | Analizzare tutti gli impatti sulle componenti ambientali interessate dalle azioni del Piano  | Il tema viene trattato nel RA- Capitolo 6  |
| <b>Provincia di Alessandria</b>                     | Porre attenzione a: Parco dello Scrivia, Torrente Rotaldo nel Comune di Occimiano; parco commerciale in località Spinetta Marengo.   | Il tema è specifico e va trattato al successivo livello di programmazione.   |
| <b>Organo Tecnico Regionale</b>                     | Porre attenzione ad alcuni aspetti utili nella fase di pianificazione successiva quali le disposizioni finalizzate a promuovere l'utilizzo e la diffusione dei sistemi di certificazione ambientale EMAS ed Ecolabel UE.                     | Il tema viene trattato nel Piano – Macroazione ME5   |
|   | Gli obiettivi del PRMT sono limitati dal punto di vista ambientale/paesaggistico e non risulta sufficientemente approfondito il tema del paesaggio (vincoli di tutela e dati sullo stato dell'ambiente, in riferimento ai contenuti del PPR) | Il tema viene trattato nel RA- Capitolo 4, Paragrafo 4.5<br>Il tema viene trattato nel Piano – Macroazione ME1 e ME5 |
|   | Approfondire l'aspetto relativo alla valorizzazione delle infrastrutture ferroviarie esistenti nel sistema di accessibilità sostenibile per favorirne l'intermodalità.   | Il tema viene trattato nel Piano – Macroazione MB2.1   |
|   | Valutare nei piani di settore l'esito delle possibili alternative e i conseguenti effetti ambientali   | Il tema viene trattato nel RA- Capitolo 7  |
|   | Sottoporre a valutazione d'incidenza ogni successivo intervento conseguente all'attuazione del PRMT  | Il tema viene trattato nel RA- Capitolo 8, Paragrafo 8.2   |
|   | Declinare ulteriormente gli indicatori di effetto e di impatto nei successivi piani di settore   | Il tema viene trattato nel RA- Capitolo 9, Paragrafo 9.2   |
|   | Definire un sistema che valuti le ricadute ambientali derivanti dall'attuazione delle azioni   | Il tema viene trattato nel RA- Capitolo 6, Paragrafo 6.3   |
|   | Porre attenzione a inquinamento elettromagnetico e, sviluppo e potenziamento di tecnologie di comunicazione elettroniche   | Il tema viene trattato nel RA- Capitolo 5, Paragrafo 5.9 e Capitolo 6, Paragrafo 6.1.9                               |

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

Nel 2021 le strutture regionali hanno discusso le alternative considerando gli esiti del precedente confronto, le previsioni degli altri piani regionali (Piano regionale per la Qualità dell’Aria, Piano Energetico Ambientale Regionale, Piano Territoriale Regionale) e la sinergia con le contestuali redazioni di altri documenti quali il Documento Strategico Unitario per la programmazione europea 2021-27, la Strategia regionale per lo Sviluppo Sostenibile e il Next Generation Piemonte. In sintesi:

a. è stata redatta una prima stesura della *Visione* e del *Catalogo delle Azioni al 2030* oggetto di confronto interno all’Amministrazione per valutare le possibili alternative nell’azione di piano e costruire le misure atte a raggiungere gli obiettivi indicati dal PRMT nel medio termine (2030):

- il Comitato di Coordinamento Tecnico per l’area trasporti ha valutato la fattibilità delle misure proposte, completato il quadro d’insieme, dettagliato le modalità di attuazione, le situazioni di criticità e gli ostacoli anche normativi all’attuazione, l’articolazione temporale degli interventi e gli indicatori di monitoraggio;

- il Nucleo Tecnico, composto da rappresentanti delle Direzioni regionali interessate, ha contribuito a individuare criticità e precisare il ruolo della Regione e di altri soggetti nel risolverle, indicare criteri per le priorità e modalità di attuazione di singola azione, coordinare le attività con la programmazione delle Direzioni regionali;

b. i contributi raccolti hanno consentito di redigere la stesura finale del *Catalogo delle Azioni al 2030* e due documenti di carattere preliminare (*Le Macroazioni per il 2030*, *Le azioni prioritarie*) a supporto della successiva Fase 2 – Misure di confronto esterno all’Amministrazione.

La tabella che segue sintetizza l’evoluzione delle misure delineate nel *Catalogo delle Azioni al 2030*.

*1^ versione*: il *Catalogo* in risposta alle esigenze espresse dal territorio;

*2^ versione*: il *Catalogo* derivante dal confronto interno all’Amministrazione regionale;

*3^ versione*: il *Catalogo* verso obiettivi trasversali comuni per consolidarne l’attuazione.

| Strategie PRMT  | <b>1° Catalogo Azioni</b><br>7 Linee Strategiche<br>40 Macro-azioni<br>120 Azioni   | <b>2° Catalogo Azioni</b><br>7 Linee Strategiche<br>33 Macro-azioni<br>91 Azioni   | <b>3° Catalogo Azioni</b><br>7 Linee Strategiche<br>30 Macro-azioni<br>83 Azioni  |
|---|---|--|---|
| <b>A. Aumentare la sicurezza reale e percepita negli spostamenti</b>  | <b>A. Protezione e incolumità degli spostamenti</b><br>- Sviluppare una rete sicura<br>- Sviluppare una rete intelligente<br>- Sviluppare una rete resiliente<br>- Costruire le competenze<br>- Qualificare i lavoratori<br>- Sensibilizzare la società civile  | <b>LsA1. Protezione del contesto</b><br>MA1.1 - Sviluppare una rete sicura e resiliente<br>MA1.2 Migliorare la gestione della sicurezza e delle infrastrutture<br><b>LsA2. Incolumità delle persone</b><br>MA2.1 Migliorare la consapevolezza degli utenti sull'incidentalità<br>MA2.2 Costruire le competenze per la sicurezza stradale<br>MA2.3 Migliorare la gestione del post-incidente  | <b>LsA1. Protezione del contesto</b><br>MA1.1 - Sviluppare una rete sicura e resiliente<br>MA1.2 Migliorare la gestione della sicurezza e delle infrastrutture<br><b>LsA2. Incolumità delle persone</b><br>MA2.1 Migliorare la consapevolezza degli utenti sull'incidentalità<br>MA2.2 Costruire le competenze per la sicurezza stradale<br>MA2.3 Migliorare la gestione del post-incidente   |
| <b>B. Migliorare le opportunità di spostamento e di accesso ai luoghi di lavoro, di studio, dei servizi e per il tempo libero</b> | <b>B.1 Disponibilità di reti e fruibilità dei servizi</b><br>- Potenziare e ammodernare i corridoi di connessione veloce<br>- Migliorare i collegamenti interregionali e transfrontalieri<br>- Connettere i territori<br>- Risolvere i grandi nodi urbani<br><b>B.2 Integrazione dei sistemi e accessibilità alle informazioni</b><br>- Integrare i sistemi informativi dei trasporti | <b>LsB1. Disponibilità di reti, fruibilità dei servizi e accessibilità alle informazioni</b><br>MB1.1 Potenziare e ammodernare i corridoi di connessione veloce<br>MB1.2 Migliorare i collegamenti interregionali e transfrontalieri<br>MB1.3 Connettere i territori<br>MB1.4 Risolvere i nodi urbani<br>MB1.5 Sviluppare reti intelligenti<br><b>LsB2. Integrazione dei sistemi per la mobilità</b><br>MB2.1 Rafforzare la multimodalità nei nodi<br>MB2.2 Integrare le banche dati e le piattaforme abilitanti i sistemi informativi dei trasporti | <b>LsB1. Assetto gerarchico di reti, nodi e servizi di trasporto</b><br>MB1.1 Potenziare e ammodernare i corridoi di connessione veloce<br>MB1.2 Migliorare i collegamenti interregionali e transfrontalieri<br>MB1.3 Connettere i territori<br>MB1.4 Rendere accessibili i grandi nodi urbani<br><b>LsB2. Integrazione dei sistemi per la mobilità</b><br>MB2.1 Rafforzare la multimodalità nei nodi<br>MB2.2 Integrare le banche dati e le piattaforme abilitanti i sistemi informativi dei trasporti |
| <b>C. Aumentare l'efficacia e l'affidabilità nei trasporti</b>  | <b>C. Adeguato grado di utilizzo di infrastrutture e servizi e qualità del sistema offerto</b><br>- Rafforzare la multimodalità<br>- Integrare i sistemi di tariffazione<br>- Migliorare i tempi di viaggio<br>- Adeguare i servizi alla domanda  | <b>LsC. Efficacia ed affidabilità dei servizi offerti</b><br>MC1. Migliorare la qualità del servizio di TPL<br>MC2. Adeguare l'offerta del servizio di TPL   | <b>LsC. Affidabilità ed efficacia dei servizi di trasporto pubblico locale</b><br>MC1. Migliorare la qualità dei servizi di trasporto pubblico locale<br>MC2. Migliorare l'utilità dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico locale  |
| <b>D. Aumentare l'efficienza economica del sistema, ridurre e distribuire equamente i costi a carico della collettività</b>       | <b>D. Razionalizzazione della spesa pubblica e internalizzazione dei costi esterni dei trasporti</b><br>- Concentrare le risorse<br>- Razionalizzare la spesa<br>- Valorizzare le entrate (delle politiche di internalizzazione dei costi ambientali )  | <b>LsD. Efficienza economica del sistema trasporti</b><br>MD1. Ottimizzare la spesa del TPL<br>MD2. Valorizzare le entrate dal trasporto privato   | <b>LsD. Efficienza economica del sistema trasporti</b><br>MD1. Ottimizzare la spesa del trasporto pubblico locale<br>MD2. Valorizzare le entrate del comparto trasporti   |

|   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| <p><b>E. Ridurre i rischi per l'ambiente e sostenere scelte energetiche a minor impatto in tutto il ciclo di vita di mezzi e infrastrutture</b></p> | <p>→ <b>E.1 Riqualificazione energetica e ambientale della mobilità</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ridurre il fabbisogno di mobilità privata e i KM percorsi</li> <li>- Trasferire quote di mobilità verso modalità più sostenibili</li> <li>- Migliorare l'efficienza di mezzi e infrastrutture</li> <li>- Costruire le competenze</li> <li>- Qualificare i lavoratori</li> <li>- Sensibilizzare la società civile</li> </ul> <p><b>E.2 Uso razionale del suolo e contenimento della produzione di rifiuti nei trasporti</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Utilizzare in modo razionale il suolo</li> <li>- Contenere la produzione di rifiuti da trasporti</li> </ul> | <p><b>LsE1. Riqualificazione energetica e ambientale della mobilità</b></p> <p>ME1.1 Ridurre il fabbisogno di mobilità con mezzo privato e la lunghezza dello spostamento (AVOID)</p> <p>ME1.2 Trasferire quote di mobilità verso modalità più sostenibili (SHIFT)</p> <p>ME1.3 Migliorare l'efficienza di mezzi e infrastrutture (IMPROVE)</p> <p>ME1.4 Sviluppare le competenze e accrescere la sensibilità sulla mobilità sostenibile</p> <p><b>LsE2. Uso razionale del suolo e contenimento della produzione di rifiuti nei trasporti</b></p> <p>ME2.1 Utilizzare in modo razionale il suolo</p> <p>ME2.2 Contenere la produzione di rifiuti da trasporti</p> | <p><b>LsE. Transizione energetica e ambientale dei trasporti</b></p> <p>ME1. Ridurre la necessità e la lunghezza dello spostamento (AVOID)</p> <p>ME2. Trasferire quote di mobilità verso modalità più sostenibili (SHIFT)</p> <p>ME3. Migliorare l'efficienza di mezzi e infrastrutture (IMPROVE)</p> <p>ME4. Sviluppare le competenze e accrescere la sensibilità sulla mobilità sostenibile</p> <p>ME5. Utilizzare in modo razionale il suolo e contenere la produzione di rifiuti da trasporti</p>   |
| <p><b>F. Sostenere la competitività e lo sviluppo di imprese, industria e turismo</b></p>   | <p>→ <b>F. Competitività delle imprese e sviluppo dell'occupazione</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Migliorare le prestazioni nei nodi di interscambio</li> <li>- Promuovere la costruzione di reti tra imprese</li> <li>- Sostenere lo sviluppo di imprese innovative nei trasporti</li> <li>- Sostenere i processi di innovazione per realizzare i Trasporti 4.0</li> <li>- Sostenere la ricerca e lo sviluppo</li> <li>- Sviluppare il marketing territoriale</li> <li>- Costruire le competenze</li> <li>- Qualificare i lavoratori</li> </ul>   | <p><b>LsF. Competitività delle imprese e sviluppo dell'occupazione</b></p> <p>MF1. Promuovere la costruzione di reti tra imprese logistiche</p> <p>MF2. Sostenere lo sviluppo di imprese innovative nei trasporti</p> <p>MF3. Sostenere i processi di innovazione nelle imprese di logistica e di TPL</p> <p>MF4. Sostenere la ricerca in materia di mobilità e trasporti</p> <p>MF5. Costruire le competenze e sviluppare l'occupazione nei trasporti e nella logistica</p>  | <p><b>LsF. Competitività delle imprese e sviluppo dell'occupazione</b></p> <p>MF1. Promuovere la collaborazione tra imprese per la logistica</p> <p>MF2. Sostenere i processi di innovazione nelle imprese dei trasporti</p> <p>MF3. Sostenere la ricerca in materia di mobilità e trasporti</p> <p>MF4. Costruire le competenze e sviluppare l'occupazione nei trasporti e nella logistica</p>  |
| <p><b>G. Aumentare la vivibilità del territorio e dei centri abitati e contribuire al benessere dei cittadini</b></p>                               | <p>→ <b>G.1 Salvaguardia dell'ambiente naturale e del patrimonio storico e culturale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sviluppare il cicloturismo</li> <li>- Valorizzare la navigazione interna</li> <li>- Sviluppare modi di accesso sostenibili agli ambienti naturali, storico e culturali</li> </ul> <p><b>G.2 Recupero e vivibilità degli spazi urbani</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recuperare la dimensione multifunzionale degli spazi dedicati alla mobilità</li> <li>- Pianificare in modo integrato la mobilità urbana</li> <li>- Promuovere soluzioni di mobilità intelligente per la smartcity</li> <li>- Qualificare i lavoratori</li> </ul>             | <p><b>LsG.1 Salvaguardia dell'ambiente naturale e del patrimonio storico e culturale</b></p> <p>MG1.1 Sviluppare il cicloturismo</p> <p>MG1.2 Valorizzare il potenziale turistico delle ferrovie e della navigazione interna</p> <p>MG1.3 Migliorare la gestione dell'accessibilità turistica</p> <p><b>LsG.2 Recupero e vivibilità degli spazi urbani</b></p> <p>MG2.1 Pianificare in modo integrato la mobilità urbana</p> <p>MG2.2 Recuperare la dimensione multifunzionale degli spazi dedicati alla mobilità</p>   | <p><b>LsG.1 Fruizione sostenibile dell'ambiente naturale e del patrimonio culturale</b></p> <p>MG1.1 Sviluppare il cicloturismo</p> <p>MG1.2 Valorizzare il potenziale turistico delle ferrovie e della navigazione interna</p> <p>MG1.3 Migliorare la gestione dell'accessibilità turistica</p> <p><b>LsG.2 Recupero e vivibilità degli spazi urbani</b></p> <p>MG2.1 Pianificare in modo integrato la mobilità urbana</p> <p>MG2.2 Recuperare la dimensione multifunzionale della strada</p> <p>MG2.3 Sviluppare competenze per il re-design dello spazio urbano</p> |

## 2.2 Elaborazione e redazione

### FASE 2a - MISURE: DEFINIRE LE MACROAZIONI

Nel 2022, la Giunta regionale, dopo aver preventivamente informato il Consiglio regionale, ha adottato il *Documento preliminare per il PrMoP e il PrLog*. (DGR n.13-4829 del 31 marzo 2022) frutto del processo partecipato ed aggiornato rispetto ai principali documenti europei e nazionali di più recente emanazione.

Nelle attività di confronto sono stati replicati incontri a livello di Quadrante (con le istituzioni, gli istituti di ricerca, le parti sociali, economiche e ambientali, nonché con i componenti della II Commissione del Consiglio regionale); in fase successiva sono state sentite le Regioni italiane confinanti, la Regione Lombardia, la Regione Liguria e la Regione Valle d'Aosta. La discussione si è focalizzata su ruoli, sinergie e responsabilità per realizzare con successo le azioni proposte dal piano.

La tabella che segue riporta in sintesi le osservazioni raccolte nella FASE 2a - MISURE: DEFINIRE LE MACROAZIONI in occasione del confronto esterno all'amministrazione (tavoli di Quadrante) e le modalità di recepimento.

| <b>MISURE Fase 2a – Definire le macroazioni</b> |  |  |
|---|--|--|
| <b>Soggetto</b>                                 | <b>Sintesi osservazioni</b>  | <b>Livello e modalità di recepimento</b>   |
| <b>Istituzioni</b>                              | I rappresentanti dei diversi livelli istituzionali (comuni e province) hanno espresso la loro disponibilità a una collaborazione costruttiva per sfruttare al meglio le sinergie su logistica e servizi di trasporto pubblico, anche tra territori confinanti. Inoltre, le Province possono contribuire ad allineare le proposte dei diversi soggetti del territorio e divenire collettore delle istanze locali. Gli enti pubblici possono partecipare allo sviluppo delle azioni anche attraverso l'adozione di strumenti di pianificazione e programmazione specifici del loro livello di governo e al co-finanziamento di interventi.   | Il tema viene trattato nel Piano - Paragrafo 4.2.5 - Gli indirizzi per gli enti locali   |
| <b>Parti sociali</b>                            | Le parti sociali coinvolte nella discussione si sono mostrate interessate al processo di pianificazione in corso e alla sua evoluzione e si sono offerte come "collettori di istanze e vettori di informazioni" con riferimento alle persone più fragili dal punto di vista sociale (incluso chi non conosce la lingua) o che hanno maggiori difficoltà nello spostamento (sia disabili, sia coloro che vivono nelle aree periferiche della regione). In particolare, le parti sociali possono contribuire a segnalare i luoghi in cui occorre migliorare l'accessibilità e la fruibilità del trasporto pubblico (informazioni, mezzi, infrastrutture e nodi di interscambio) e degli itinerari turistici, anche a livello transfrontaliero.   | Il tema viene trattato nel Piano - MC2. Migliorare l'utilità dell'offerta di servizi di trasporto pubblico   |
| <b>Parti economiche</b>                         | I rappresentanti delle parti economiche hanno dato la propria disponibilità per le azioni che riguardano l'ambito di propria competenza (navigazione, aeroporti, interporti e terminal merci, aspetti di logistica e retroportualità, mobility management, sistemi di tariffazione....). Questi soggetti potranno essere gli attuatori delle azioni proposte dal Piano (riprogrammazione e gestione di servizi, progettazione e finanziamento di interventi, formazione di studenti e lavoratori), condividere studi, dati tecnici ed economici utili per il monitoraggio della situazione regionale, assistere dal punto di vista tecnico gli enti locali coinvolti, condividere e promuovere le iniziative proposte nonché essere interpreti e coordinatori delle esigenze espresse dalla rete territoriale di stakeholder (imprese, associazioni di categoria, vettori, altri soggetti privati e pubblici coinvolti). | Il tema viene trattato nel Piano - MC2. Migliorare l'utilità dell'offerta di servizi di trasporto pubblico<br>MF1. Promuovere la collaborazione tra imprese per la logistica   |
| <b>Mondo scientifico</b>                        | Il mondo scientifico, nelle sue diverse competenze tecniche trasportistiche, socio-economiche e di pianificazione si è proposto come supporto all'Amministrazione nella produzione di studi, ricerche, benchmark anche legislativi, indagini di settore e dei flussi di mobilità, analisi urbane, territoriali e di progetti di territorio. Inoltre, può suggerire metodologie per l'attuazione di alcune azioni, definire indicatori per il loro monitoraggio, ma anche partecipare a tavoli di confronto e costruire e presidiare percorsi formativi per studenti e lavoratori.  | Il tema viene trattato nel Piano - MA2.2 Costruire le competenze per la sicurezza stradale<br>ME4. Sviluppare le competenze e accrescere la sensibilità sulla mobilità sostenibile<br>MF3. Sostenere la ricerca in materia di mobilità e trasporti<br>MF4. Costruire le competenze e sviluppare l'occupazione nei trasporti e nella logistica<br>MG2.3 Sviluppare le competenze per il re-design dello spazio pubblico |
| <b>Regioni confinanti</b>                       | Le Regioni confinanti (Lombardia, Liguria e Valle d'Aosta) hanno confermato l'interesse a proseguire le attività di confronto e di coordinamento tra le diverse politiche regionali, come già in atto in materia di trasporto pubblico locale e di logistica (Cabina di Regia per la logistica del Nord-Ovest d'Italia). Inoltre, hanno messo in evidenza alcuni temi specifici sui quali potrebbe essere utile collaborare e allinearsi: le ciclovie turistiche nazionali; il nodo di Novara; i trasporti eccezionali e le merci pericolose; i servizi interregionali ed il trasporto transfrontaliero; altro tema da affrontare congiuntamente fra Regioni riguarda il Decreto Legislativo n. 35/2011 per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.   | Il tema viene trattato nel Piano - MB1.2 Migliorare i collegamenti interregionali e transfrontalieri<br>MF1. Promuovere la collaborazione tra imprese per la logistica   |



Gli incontri di Quadrante sono stati anche occasione per richiamare i problemi delle realtà che gli attori locali vivono e che rappresentano. Di seguito una sintesi dei temi emersi per Quadrante.

| Quadrante    | MISURE Fase 2a - Definire le macroazioni   | Livello e modalità di recepimento  |  |
|--------------|--|--|--|
| Nord - Ovest | <p><b>Sintesi osservazioni</b></p> <p>Gli intervenuti al dibattito apprezzano il telaio strutturale del Piano, integrato e organizzato a diverse scale; sottolineano l'importanza della redazione contestuale del Piano per la mobilità di persone e merci, per il quale l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2022 costituisce un importante punto di riferimento, e dell'aggiornamento del Piano Territoriale Regionale.</p> <p>Nel contesto del Quadrante è determinante il ruolo di Città metropolitana di Torino, anche per gli aspetti di monitoraggio. Un piano integrato è fondamentale sia per il trasporto delle merci (i poli della logistica che devono integrarsi con diverse modalità) sia per lo spostamento dei lavoratori; per quanto riguarda quest'ultimo aspetto gli attori locali chiedono di considerare l'impatto dell'e-commerce sulle città e sui riders per le consegne a domicilio.</p> <p>Segnalano la previsione della stazione ferroviaria di Susa, lungo la Torino-Lione, quale nuovo nodo rivolto alle persone progettato nell'ottica della multimodalità e dell'interscambio con il livello locale che, potenzialmente, genera un nuovo indotto di lavoro, servizi, commercio e turismo. I partecipanti chiedono di fare una scelta sul nodo di Orbassano.</p> <p>I servizi di trasporto ferroviario sono ritenuti centrali per questo Quadrante, anche se lo sviluppo della rete ferroviaria è lento: il servizio ferroviario metropolitano funziona, sebbene sia necessario intervenire lungo le tratte tra Biella e Ivrea e riflettere sulla lunetta di Chivasso. Sottolineano l'opportunità di ripristinare i treni notturni a lunga percorrenza e chiedono di verificare la coerenza del piano trasporti con il Piano Industriale di RFI.</p> <p>Per rilanciare il tpl gli attori locali suggeriscono l'integrazione tariffaria, la chiusura dei centri storici e la risoluzione del problema dell'accessibilità ai documenti, alle informazioni ai mezzi e ai nodi di interscambio, da parte delle persone disabili. Parte dell'attenzione va anche posta al trasporto delle persone verso i poli medici e ospedalieri (Candiolo e Ivrea), nonché ai servizi turistici che un tempo avvicinavano al mare ligure; di rilievo anche l'integrazione del trasporto tra Piemonte e Valle d'Aosta.</p> <p>Ribadiscono l'esigenza di monitorare gli spostamenti in bici e di integrare le informazioni disponibili relativamente alle diverse forme di spostamento.</p> <p>In tema stradale, si è parlato di Gronda e di Pedemontana, della costruzione del Casello di S. Bernardo (Quincinetto) e di una circonvallazione più ampia (Asse Biella – Ivrea – Quincinetto – casello S. Bernardo).</p> | <p>Il tema viene trattato nel Piano -</p> <p>MB1.1 Potenziare e ammodernare i corridoi di connessione veloce<br/>MB2.1 Rafforzare la multimodalità nei nodi</p> <p>MB1.2 Migliorare i collegamenti interregionali e transfrontalieri<br/>MB1.4 Rendere accessibili i grandi nodi urbani</p> <p>MC1. Migliorare la qualità dei servizi di trasporto pubblico locale<br/>MC2. Migliorare l'utilità dell'offerta di servizi di trasporto pubblico</p> <p>MB2.2 Integrare le banche dati e le piattaforme abilitanti i sistemi informativi dei trasporti</p> <p>MB1.1 Potenziare e ammodernare i corridoi di connessione veloce</p>  |  |
|              | Sud - Est  | <p>Gli intervenuti specificano le peculiarità dell'alessandrino e dell'astigiano, da affrontare in modo differente nel Piano.</p> <p>L'alessandrino è un territorio rilevante nel trasporto delle merci, collegato al Terzo Valico e alla crescita del sistema portuale ligure: gli attori locali evidenziano la necessità di trattare la variante di Varzo, perché costituisce un collo di bottiglia del Corridoio Genova-Rotterdam, l'Albenga-Predosa, che scaricherebbe molto traffico, e la Serravalle-Sestri Levante come variante autostradale da Albenga a Sestri Levante.</p> <p>Per migliorare l'accessibilità ai nodi della logistica segnalano l'esigenza di un casello autostradale a Rivalta Scrivia dedicato al trasporto pesante. Riguardo al centro logistico di Arquata Scrivia è necessario un rewamping dello snodo ferroviario. Nel momento in cui Alessandria diverrà retroporto di Genova, aumenteranno i lavoratori e occorrerà incrementare il tpl, ferroviario e urbano. Attualmente le risorse destinate alla provincia di Alessandria per il trasporto pubblico sono poche, a fronte di un ampio territorio da servire.</p> | <p>Il tema viene trattato nel Piano -</p> <p>MB1.1 Potenziare e ammodernare i corridoi di connessione veloce</p> |

L'astigiano è caratterizzato da tanti piccoli paesi disseminati sul territorio e il servizio ferroviario regionale non è ritenuto sufficiente, in particolare, nel periodo estivo quando i paesi risultano completamente isolati con gravi ricadute sulle persone con disabilità. Il trasporto a chiamata è pensato in modo integrativo e non come servizio sostitutivo del trasporto pubblico per un territorio diffuso con una forte dispersione urbana. I partecipanti considerano di interesse il corridoio nord-sud che collega la Val Bormida e Canelli.

MB1.3 Connettere i territori

Gli attori del Quadrante chiedono che il tpl sia posto al centro delle politiche, con regole chiare e una ripartizione più equa delle risorse da destinare in maniera strutturale, certa e puntuale: la programmazione deve tenere conto delle esigenze del territorio e offrire servizi certi per le persone (adeguandosi ai cambiamenti degli orari dei lavoratori, ripristinando i servizi con la Liguria...) con mezzi puliti e orari cadenzati che rendono il tpl più appetibile. I servizi di trasporto pubblico sono fondamentali per le persone che presentano disabilità e non possono ottenere la patente di guida, pertanto, le parti sociali chiedono che siano definiti i requisiti minimi per rendere i servizi accessibili (alle informazioni e ai mezzi di trasporto) e che sia redatto il piano della mobilità per le persone con disabilità. Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, risulta in corso una raccolta firme per la migliorare i collegamenti con Milano (tratta TO-AT-AL-MI), magari integrando ferro e gomma ed evitando di duplicare taluni servizi.

MC1. Migliorare la qualità dei servizi di trasporto pubblico locale

MC2. Migliorare l'utilità dell'offerta di servizi di trasporto pubblico

Per favorire lo shift modale in ambito logistico, possono essere di supporto i centri merci così come gli incentivi (ferrobonus) senza tuttavia caricare subito i costi esterni generati dai trasporti sui veicoli che spostano le merci su gomma. Citano anche la proposta di navigazione sul Po, come in Lombardia.

ME2. Trasferire quote di mobilità verso modalità più sostenibili (SHIFT)

MD2. Valorizzare le entrate del comparto trasporti

Per quanto riguarda le strade e la sicurezza stradale i partecipanti ritengono fondamentale il monitoraggio e la manutenzione delle infrastrutture, soprattutto per chi trasporta merci.

MA1.2 Migliorare la gestione della sicurezza e delle infrastrutture

Infine, apprezzano il corso gratuito attivato dalla Regione per i Mobility Manager, nonché la piattaforma Emma, attivata da Regione e Città metropolitana che consente ai Mobility Manager di aziende, amministrazioni pubbliche e scuole di elaborare i dati sugli spostamenti casa, lavoro e scuola.

ME2. Trasferire quote di mobilità verso modalità più sostenibili (SHIFT)

Gli attori locali apprezzano il modello di piano organico a supporto dei trasporti, ma evidenziano anche gli aspetti critici di questo Quadrante che si sente emarginato per via del gap infrastrutturale ancora persistente.

Il tema viene trattato nel Piano -

A tal fine, propongono di migliorare i collegamenti ferroviari diretti con Torino e con Milano, di velocizzare la tratta Domodossola – Sempione e reperire risorse per l'elettrificazione della tratta ferroviaria Biella – Santhià, nonché verificare la possibile riattivazione di linee attualmente sospese.

MB1.2 Migliorare i collegamenti interregionali e transfrontalieri

Per quanto riguarda i servizi di trasporto pubblico, suggeriscono di rivedere i dati di mobilità per la Provincia di Biella che, seppur tra i più piccoli capoluoghi regionali, presenta un agglomerato di attività produttive e nuovi insediamenti logistici (localizzati in aree poco servite) rilevante per i lavoratori locali ai quali deve essere garantito un servizio di trasporto, tenendo conto anche dei paesi limitrofi. Gli attori locali ritengono che i problemi del tpl derivino dalla frammentazione delle aziende che partecipano alle gare e dalle insufficienti risorse economiche per la programmazione dei servizi.

MC2. Migliorare l'utilità dell'offerta di servizi di trasporto pubblico

Per questo territorio è anche fondamentale garantire l'intermodalità e l'integrazione tra i servizi di trasporto pubblico ferroviario e stradale, nonché con la mobilità privata ciclabile realizzando fuori dalle stazioni anche parcheggi per le bici elettriche.

MB2.1 Rafforzare la multimodalità nei nodi

In ambito stradale, i partecipanti al tavolo richiedono di migliorare i collegamenti posti ai confini regionali e di porre maggiore attenzione per la sicurezza di opere di livello internazionale (percorso da Domodossola al Sempione) e per la manutenzione lungo la SS33 e la SS34, spesso interrotta da frane. Le condizioni della rete stradale sono di interesse per chi si occupa di logistica che chiede anche sostegno alla formazione degli autotrasportatori. Dal punto di vista turistico segnalano l'importanza della sistemazione stradale da Verbania a Locarno e per il Gottardo, così come i collegamenti con gli aeroporti piemontesi e di Malpensa per l'area di Stresa.

MB1.2 Migliorare i collegamenti interregionali e transfrontalieri

**Sud - Ovest**

I partecipanti sottolineano l'importanza di completare le opere avviate e di utilizzare al meglio reti e servizi esistenti: non è prioritaria la realizzazione di nuove infrastrutture sul territorio, bensì la risoluzione di alcune criticità infrastrutturali (completamento Asti-Cuneo, Variante di Demonte, Aeroporto di Cuneo Levaldigi ed il suo collegamento con la stazione di Cuneo), la certezza di tempi e risorse per poter investire sul territorio.

La rete ferroviaria costituisce l'ossatura principale del sistema dei trasporti della "Granda", un'area caratterizzata da policentrismo e da vallate isolate: gli attori locali desiderano essere informati in merito ai lavori che RFI intende realizzare sul territorio e di ripristinare alcune linee sospese. Inoltre, menzionano gli interventi per velocizzare la tratta ferroviaria Torino-Savona e, riguardo al trasporto merci, quelli relativi al porto di Vado; i problemi della galleria ferroviaria del Belbo, il raddoppio della linea ferroviaria Altare e Ceva. Uno specifico interesse è rivolto allo sviluppo del trasporto regionale collegando Cuneo con Torino e trasversalmente gli altri punti del territorio, come Cuneo-Saluzzo, Saluzzo-Savigliano e l'integrazione dei servizi Bra-Cavallermaggiore-Saluzzo-Cuneo, percorso lungo il quale studenti, lavoratori e merci si muovono prevalentemente su strada.

In ambito stradale le criticità da risolvere riguardano la difficoltà dei collegamenti transfrontalieri, dopo gli eventi calamitosi che hanno interrotto il Col di Tenda, e il nodo di Fossano che rimane critico. I partecipanti sottolineano il problema dei morti per incidenti (un costo anche a livello sanitario) e della congestione stradale: ritengono sia utile sensibilizzare le persone verso l'uso del trasporto collettivo e renderlo più attrattivo con mezzi puliti, servizi coordinati, orari cadenzati ed un sistema di bigliettazione unificato.

In merito al trasporto pubblico, è fondamentale attivare i Movicentro come punto di riferimento e garantire l'accessibilità al servizio, sia in termini di informazioni alle fermate, sia in termini di fruibilità dei mezzi e dei luoghi di interscambio anche per le persone meno dotate (disabili e stranieri). In merito al rinnovo del parco mezzi, evidenziano la necessità di una "perequazione" dei fondi pubblici oggi prevalentemente destinati alle aree più inquinate.

Per le aree più periferiche, in cui spesso mancano scuole, ospedali o possibilità di sviluppo di impresa, suggeriscono di realizzare piste ciclabili per renderle più attrattive e fruibili dal punto di vista turistico.

Nella gestione della mobilità casa-lavoro considerano utile sia la figura del Mobility Manager, che coordina esigenze dei passeggeri con i servizi offerti dalle aziende di tpl, sia la piattaforma informativa condivisa.

Per quanto attiene il tema della logistica, gli attori locali suggeriscono di puntare al trasporto multimodale ferro-gomma, alla mobilità green e alla realizzazione di poli logistici in aree dismesse del territorio.

Il tema viene trattato nel Piano - MB1.1 Potenziare e ammodernare i corridoi di connessione veloce

MB1.2 Migliorare i collegamenti interregionali e transfrontalieri

MB1.2 Migliorare i collegamenti interregionali e transfrontalieri

MB2.1 Rafforzare la multimodalità nei nodi MC1. Migliorare la qualità dei servizi di trasporto pubblico locale

ME2. Trasferire quote di mobilità verso modalità più sostenibili (SHIFT)

MF1. Promuovere la collaborazione tra imprese per la logistica

## **FASE 2b – MISURE: DEFINIRE LE AZIONI AL 2030**

Nel secondo semestre del 2022, gli uffici hanno predisposto un modello di scheda per dettagliare le Azioni di piano mediante un processo di confronto interno all'Amministrazione regionale.

Il modello si articola in 4 sezioni: la *Descrizione*, che introduce e descrive l'azione nel contesto regionale, il *Quadro di riferimento*, che richiama le norme, i soggetti e gli strumenti coinvolti, il *Piano di attuazione*, che dettaglia le iniziative da intraprendere, i *Criteri e Modalità di attuazione*, che raccoglie indirizzi e priorità da intraprendere nell'orizzonte temporale del Piano. In sintesi:

- i funzionari dei Settori dell'Area trasporti della Direzione A1800A - Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica e dell'Agenzia della Mobilità Piemontese hanno discusso e approfondito le specificità di ogni scheda-Azione mediante specifici incontri tematici dedicati al trasporto pubblico, alla rete ferroviaria e alla rete stradale, ai nodi passeggeri e merci, ai sistemi informativi;
- i referenti regionali, operanti nel Nucleo tecnico, hanno discusso e approfondito le specificità di ogni scheda-Azione, oggetto delle politiche attuate dalla Direzione rappresentata, mediante specifici incontri dedicati ai temi della sanità, dell'istruzione-formazione e lavoro, del territorio, dell'ambiente ed energia, del commercio, della competitività-innovazione e ricerca, del turismo e cultura, della comunicazione e sensibilizzazione, delle politiche fiscali e di bilancio.

La discussione si è focalizzata sul coordinamento con le programmazioni regionali con orizzonte 2030 per strutturare le Azioni del PrMoP e PrLog in un disegno unitario e multidisciplinare che riguarda le politiche dei trasporti e della mobilità ma anche le altre politiche regionali che contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi del *Piano regionale della Mobilità e dei Trasporti* da sviluppare in modo congiunto fra Direzioni.

In esito della Fase 2b è stato elaborato il documento *Annesso. Le Azioni al 2030*. La tabella che segue riporta in sintesi il prospetto finale delle Azioni e dei rispettivi ambiti di coordinamento.

| Strategie PRMT   | Catalogo Azioni<br>7 Linee Strategiche<br>30 Macro-azioni   | Ambito di coordinamento<br>fra politiche e programmazioni al 2030   | PrMoP e PrLog<br>83 Azioni   |                         |  |
|--|---|---|--|-------------------------|--|
| <b>A. Aumentare la sicurezza reale e percepita negli spostamenti</b> | → <b>LsA1. Protezione del contesto</b><br>MA1.1 - Sviluppare una rete sicura e resiliente<br>MA1.2 Migliorare la gestione della sicurezza e delle infrastrutture<br><br><b>LsA2. Incolumità delle persone</b><br>MA2.1 Migliorare la consapevolezza degli utenti sull'incidentalità<br>MA2.2 Costruire le competenze per la sicurezza stradale<br>MA2.3 Migliorare la gestione del post-incidente | <b>RETE FERROVIARIA</b>   | AZIONE 1 - Migliorare la sicurezza ferroviaria nelle stazioni e nelle intersezioni della rete con altre modalità   |                         |  |
|  |   | <b>RETE CICLABILE</b>   | AZIONE 2 - Riqualificare e mettere in sicurezza la rete ciclabile nelle aree urbane ed extraurbane   |                         |  |
|  |   | <b>RETE STRADALE</b>  | AZIONE 3 - Classificazione tecnico funzionale, valutazione del rischio e risoluzione delle criticità della rete stradale   |                         |  |
|  |   | <b>RETE STRADALE</b>  | AZIONE 4 - Studiare la vulnerabilità e rafforzare la resilienza delle reti   |                         |  |
|  |   | <b>SISTEMI INFORMATIVI</b>  | AZIONE 5 - Monitorare l'incidentalità stradale   |                         |  |
|  |   | <b>SISTEMI INFORMATIVI</b>  | AZIONE 6 - Monitorare lo stato delle infrastrutture  |                         |  |
|  |   | <b>COMUNICAZIONE</b>  | AZIONE 7 - Sviluppare campagne di sicurezza stradale in accompagnamento a iniziative e utenti specifici  |                         |  |
|  |   | <b>ISTRUZIONE E FORMAZIONE</b>  | AZIONE 8 - Promuovere l'educazione permanente alla sicurezza stradale  |                         |  |
|  |   | <b>SANITÀ</b>   | AZIONE 9 - Rafforzare l'azione sanitaria di sorveglianza e prevenzione degli incidenti stradali  |                         |  |
|  |   | <b>ISTRUZIONE E FORMAZIONE</b>  | AZIONE 10-11 Definire i fabbisogni professionali, sviluppare i percorsi formativi, qualificare i lavoratori per la sicurezza stradale  |                         |  |
|  |   | <b>SANITÀ</b>   | AZIONE 12 - Migliorare la risposta all'emergenza e le cure sanitarie post-incidente  |                         |  |
|  |   | <b>B. Migliorare le opportunità di spostamento e di accesso ai luoghi di lavoro, di studio, dei servizi e per il tempo libero</b> | → <b>LsB1. Assetto gerarchico di reti, nodi e servizi di trasporto</b><br>MB1.1 Potenziare e ammodernare i corridoi di connessione veloce<br>MB1.2 Migliorare i collegamenti interregionali e transfrontalieri<br>MB1.3 Connettere i territori<br>MB1.4 Rendere accessibili i grandi nodi urbani | <b>RETE FERROVIARIA</b> | AZIONE 13 - Completare le grandi opere ferroviarie della rete TEN-T                |
|  |   |   |  | <b>RETE STRADALE</b>    | AZIONE 14 - Completare e adeguare i corridoi stradali e migliorarne le connessioni |
| <b>NODI PASSEGGERI E MERCI</b>                                       | AZIONE 15 - Migliorare l'accessibilità agli aeroporti e interporti  |   |  |                         |  |
| <b>RETE FERROVIARIA</b>  | AZIONE 16 - Adeguare le dotazioni infrastrutturali e tecnologiche delle reti ferroviarie  |   |  |                         |  |
| <b>TRASPORTO PUBBLICO</b>  | AZIONE 17 - Coordinare i servizi interregionali (SFR e intercity)   |   |  |                         |  |
| <b>TRASPORTO PUBBLICO</b>  | AZIONE 18 - Attivare tavoli di dialogo istituzionale per il trasporto transfrontaliero  |   |  |                         |  |
| <b>TRASPORTO PUBBLICO</b>  | AZIONE 19 - Ottimizzare il trasporto pubblico locale nei Quadranti  |   |  |                         |  |
| <b>TRASPORTO PUBBLICO</b>  | AZIONE 20 - Migliorare i servizi per connettere le aree periferiche ai poli di attestamento   |   |  |                         |  |
| <b>RETE CICLABILE</b>  | AZIONE 21- Sviluppare un sistema di ciclovie regionali per la mobilità sistemica di Quadrante e la logistica dell'ultimo miglio   |   |  |                         |  |
| <b>RETE FERROVIARIA</b>  | AZIONE 22 - Migliorare l'accessibilità ferroviaria del nodo di Torino   |   |  |                         |  |
| <b>RETE FERROVIARIA</b>  | AZIONE 23 - Migliorare l'accessibilità ferroviaria del nodo di Novara   |   |  |                         |  |
| <b>TRASPORTO PUBBLICO</b>  | AZIONE 24 - Migliorare i servizi di trasporto rapido di massa nell'area metropolitana (SFM, metro, tram)  |   |  |                         |  |
| <b>NODI PASSEGGERI E MERCI</b>                                       | AZIONE 25 - Valorizzare i nodi del trasporto pubblico rafforzando le connessioni intermodali  |   |  |                         |  |

|  |   |   |                                     |  |
|--|---|---|-------------------------------------|--|
|  |   | <b>LsB2. Integrazione dei sistemi per la mobilità</b>   | <b>TRASPORTO PUBBLICO</b>           | AZIONE 26 - Favorire l'interscambio di bici e micromobilità con il trasporto pubblico  |
|  |   | MB2.1 Rafforzare la multimodalità nei nodi  | <b>NODI PASSEGGERI E MERCI</b>      | AZIONE 27 – Migliorare la funzionalità del sistema aeroportuale  |
|  |   | MB2.1 Integrazione le banche dati e le  | <b>NODI PASSEGGERI E MERCI</b>      | AZIONE 28 – Promuovere l'uso degli interporti e dei terminal merci   |
|  |   | piattaforme abilitanti i sistemi informativi dei trasporti  | <b>SISTEMI INFORMATIVI</b>          | AZIONE 29 - Implementare le banche dati del Sistema Informativo Regionale Trasporti e il Cruscotto di Monitoraggio Regionale Trasporti       |
|  |   |   | <b>SISTEMI INFORMATIVI</b>          | AZIONE 30 - Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale della bigliettazione elettronica BIP e del trasporto pubblico locale |
|  |   |   | <b>SISTEMI INFORMATIVI</b>          | AZIONE 31 - Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale del traffico (Traffic Operation Center)                              |
|  |   |   | <b>SISTEMI INFORMATIVI</b>          | AZIONE 32 - Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale dell'infomobilità e Mobilità come Servizio (MaaS )                   |
|  |   |   | <b>SISTEMI INFORMATIVI</b>          | AZIONE 33 - Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale della mobilità sostenibile   |
|  |   |   |                                     | AZIONE 34 – Studiare la fattibilità di una piattaforma regionale per la Logistica come Servizio (LaaS )                                      |
| <b>C. Aumentare l'efficacia e l'affidabilità nei trasporti</b>   | → | <b>LsC. Affidabilità ed efficacia dei servizi di trasporto pubblico locale</b><br>MC1. Migliorare la qualità dei servizi di trasporto pubblico locale<br>MC2. Migliorare l'utilità dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico locale  | <b>TRASPORTO PUBBLICO</b>           | AZIONE 35 - Rinnovare il parco mezzi destinati all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale  |
|  |   |   | <b>TRASPORTO PUBBLICO</b>           | AZIONE 36 - Migliorare il sistema delle fermate del trasporto pubblico locale su strada  |
|  |   |   | <b>TRASPORTO PUBBLICO</b>           | AZIONE 37 - Privilegiare i percorsi del trasporto pubblico   |
|  |   |   | <b>TRASPORTO PUBBLICO</b>           | AZIONE 38 - Migliorare il controllo e certificare i servizi di trasporto pubblico locale   |
|  |   |   | <b>TRASPORTO PUBBLICO</b>           | AZIONE 39 - Rafforzare i tavoli di dialogo istituzionale tra domanda e offerta   |
|  |   |   | <b>TRASPORTO PUBBLICO</b>           | AZIONE 40 - Adeguare la normativa regionale per i servizi di trasporto pubblico non di linea   |
| <b>D. Aumentare l'efficienza economica del sistema, ridurre e distribuire equamente i costi a carico della collettività</b>                  | → | <b>LsD. Efficienza economica del sistema trasporti</b><br>MD1. Ottimizzare la spesa del trasporto pubblico locale<br>MD2. Valorizzare le entrate del comparto trasporti   | <b>TRASPORTO PUBBLICO</b>           | AZIONE 41-42 - Definire criteri per la contribuzione e obiettivi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale                  |
|  |   |   | <b>POLITICHE FISCALI E BILANCIO</b> | AZIONE 43 - Adottare sistemi di tariffazione e imposte proporzionati ai costi esterni generati dai trasporti                                 |
|  |   |   | <b>POLITICHE FISCALI E BILANCIO</b> | AZIONE 44- Studiare modelli per finanziare il trasporto pubblico locale, la sicurezza stradale e la mobilità sostenibile                     |
| <b>E. Ridurre i rischi per l'ambiente e sostenere scelte energetiche a minor impatto in tutto il ciclo di vita di mezzi e infrastrutture</b> | → | <b>LsE. Transizione energetica e ambientale dei trasporti</b><br>ME1. Ridurre la necessità e la lunghezza dello spostamento (AVOID)<br>ME2. Trasferire quote di mobilità verso modalità più sostenibili (SHIFT)<br>ME3. Migliorare l'efficienza di mezzi e infrastrutture (IMPROVE) | <b>COMPETITIVITÀ E INNOVAZIONE</b>  | AZIONE 45– Digitalizzare e rendere accessibili i servizi della Pubblica Amministrazione per il cittadino e le imprese                        |
|  |   |   | <b>LAVORO</b>                       | AZIONE 46- Promuovere il telelavoro e il lavoro agile  |
|  |   |   | <b>TERRITORIO</b>                   | AZIONE 47- Definire i criteri per la localizzazione dei poli attrattori e generatori di traffico   |
|  |   |   | <b>COMPETITIVITÀ E INNOVAZIONE</b>  | AZIONE 48- Ottimizzare la gestione logistica delle filiere produttive  |
|  |   |   | <b>TRASPORTO PUBBLICO</b>           | AZIONE 49- Adottare politiche tariffarie che favoriscano l'uso del trasporto pubblico locale e le modalità più sostenibili                   |
|  |   |   | <b>RETE FERROVIARIA</b>             | AZIONE 50 - Favorire il trasferimento modale da gomma a ferro per il trasporto delle merci   |



|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
|   | <p>ME4. Sviluppare le competenze e accrescere la sensibilità sulla mobilità sostenibile<br/>ME5. Utilizzare in modo razionale il suolo e contenere la produzione di rifiuti da trasporti</p> <p><b>COMPETITIVITÀ E INNOVAZIONE</b></p>   | <p><b>AMBIENTE E ENERGIA</b></p> <p><b>AMBIENTE E ENERGIA</b></p> <p><b>AMBIENTE E ENERGIA</b></p> <p><b>ISTRUZIONE E FORMAZIONE</b></p> <p><b>COMUNICAZIONE</b></p> <p><b>TERRITORIO</b></p> <p><b>AMBIENTE E ENERGIA</b></p>   | <p>AZIONE 51 – Creare un sistema strutturato di mobility management piemontese</p> <p>AZIONE 52 - Incentivare il rinnovo del parco veicoli anche attraverso la promozione dei combustibili alternativi</p> <p>AZIONE 53 - Sviluppare adeguate reti di ricarica per la mobilità elettrica e per il rifornimento dei combustibili gassosi</p> <p>AZIONE 54 – 55 Definire i fabbisogni professionali, sviluppare i percorsi formativi, qualificare i lavoratori sulla mobilità sostenibile</p> <p>AZIONE 56 - Sensibilizzare la società civile sulla mobilità sostenibile</p> <p>AZIONE 57 – Regolamentare l’uso, il consumo e la frammentazione del suolo dovuto ai trasporti</p> <p>AZIONE 58 - Definire azioni e strumenti per prevenire la produzione dei rifiuti generati dal sistema della mobilità e dei trasporti e per incrementarne il riciclo</p>  |
| <p><b>F. Sostenere la competitività e lo sviluppo di imprese, industria e turismo</b></p>                             | <p>→ <b>LsF. Competitività delle imprese e sviluppo dell’occupazione</b></p> <p>MF1. Promuovere la collaborazione tra imprese per la logistica<br/>MF2. Sostenere i processi di innovazione nelle imprese dei trasporti<br/>MF3. Sostenere la ricerca in materia di mobilità e trasporti<br/>MF4. Costruire le competenze e sviluppare l’occupazione nei trasporti e nella logistica</p> | <p><b>COMPETITIVITÀ E INNOVAZIONE</b></p> <p><b>COMPETITIVITÀ E INNOVAZIONE</b></p> <p><b>COMPETITIVITÀ E INNOVAZIONE</b></p> <p><b>COMPETITIVITÀ E INNOVAZIONE</b></p> <p><b>COMPETITIVITÀ E INNOVAZIONE</b></p> <p><b>RICERCA</b></p> <p><b>RICERCA</b></p> <p><b>RICERCA</b></p> <p><b>ISTRUZIONE E FORMAZIONE</b></p> <p><b>LAVORO</b></p> | <p>AZIONE 59 - Promuovere la cooperazione di imprese per la logistica di corridoio</p> <p>AZIONE 60 - Favorire lo sviluppo di progetti di logistica green di Quadrante</p> <p>AZIONE 61 - Favorire dinamiche di clusterizzazione e la condivisione di tecnologie, capacità e risorse</p> <p>AZIONE 62 - Sostenere l’innovazione digitale nelle imprese dei trasporti e della logistica</p> <p>AZIONE 63 - Promuovere progetti per rafforzare l’industria e le filiere del trasporto green</p> <p>AZIONE 64 - 65 Sostenere la ricerca , l’innovazione e le start-up nella mobilità e trasporti</p> <p>AZIONE 66 – Attuare la strategia regionale sul vettore idrogeno per il trasporto sostenibile</p> <p>AZIONE 67- Attivare collaborazioni scientifiche per le policy di mobilità sostenibile</p> <p>AZIONE 68-69 Definire i fabbisogni professionali, sviluppare i percorsi formativi, qualificare i lavoratori nei processi di innovazione per i trasporti green e la logistica</p> <p>AZIONE 70 - Sviluppare l’occupazione e il riuso dei siti dismessi rafforzando il marketing territoriale per la logistica</p> |
| <p><b>G. Aumentare la vivibilità del territorio e dei centri abitati e contribuire al benessere dei cittadini</b></p> | <p>→ <b>LsG.1 Fruizione sostenibile dell’ambiente naturale e del patrimonio culturale</b></p> <p>MG1.1 Sviluppare il cicloturismo<br/>MG1.2 Valorizzare il potenziale turistico delle ferrovie e della navigazione interna<br/>MG1.3 Migliorare la gestione dell’accessibilità turistica</p>   | <p><b>TURISMO E CULTURA</b></p> <p><b>TURISMO E CULTURA</b></p> <p><b>TURISMO E CULTURA</b></p> <p><b>TURISMO E CULTURA</b></p> <p><b>TURISMO E CULTURA</b></p> <p><b>TURISMO E CULTURA</b></p> <p><b>TURISMO E CULTURA</b></p> <p><b>TURISMO E CULTURA</b></p>  | <p>AZIONE 71- Completare il sistema delle ciclovie turistiche europee e nazionali</p> <p>AZIONE 72 - Completare e connettere la rete cicloturistica di interesse regionale</p> <p>AZIONE 73 - Migliorare i servizi al ciclista</p> <p>AZIONE 74- Promuovere circuiti e itinerari turistici nei quali valorizzare infrastrutture e servizi di trasporto</p> <p>AZIONE 75- Favorire l’interscambio della bicicletta con il trasporto pubblico nei circuiti turistici</p> <p>AZIONE 76- Migliorare la sostenibilità della fruizione turistica delle acque interne</p> <p>AZIONE 77 - Integrare le informazioni di mobilità nei servizi digitali al turista</p> <p>AZIONE 78- Definire linee guida per l’organizzazione di grandi eventi sostenibili e accessibili</p>   |

|  |                                |   |
|--|--------------------------------|---|
|  | <b>TERRITORIO</b>              | AZIONE 79 - Diffondere l'adozione dei piani di mobilità sostenibile   |
|  | <b>AMBIENTE E ENERGIA</b>      | AZIONE 80 - Coordinare l'azione pubblica e le iniziative private per la logistica urbana  |
|  | <b>AMBIENTE E ENERGIA</b>      | AZIONE 81- Uniformare le norme e adottare una gestione unitaria per l'accesso ai centri urbani                                  |
|  | <b>TERRITORIO</b>              | AZIONE 82 - Rivedere gli indirizzi e i criteri dell'urbanistica per la mobilità urbana sostenibile                              |
|  | <b>ISTRUZIONE E FORMAZIONE</b> | AZIONE 83 - Definire i fabbisogni e sviluppare i percorsi formativi per qualificare i tecnici e progettisti nello street design |

## 2.3 Adozione e consultazione

Nel 2023, la Giunta Regionale mediante la nota Prot. 407/AOO/OTD del 28.02.2023, a firma dell'Assessore competente in materia e richiamate le precedenti note informative prot. n. 1649/UC/OTP del 31.07.2020 e prot. n. 39/AOO/OTD del 25.03.2022, ha aggiornato il Consiglio regionale in merito alla stesura finale del PrMoP e PrLog e richiesto il parere della Commissione consiliare competente secondo quanto previsto dalla l.r. n. 1/2000, articolo 4, comma 4 bis.

A seguito della suddetta informativa ha adottato il "Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030" (DGR. n. 14-6571 del 6 marzo 2023) e, contestualmente, ha approvato il Rapporto ambientale e la Sintesi non tecnica, ai sensi dell'articolo 20 della legge regionale 40/1998, dando mandato alla Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica degli adempimenti relativi al procedimento di valutazione ambientale strategica. Nell'ambito del suddetto procedimento:

- con nota Prot. 10512 del 08.03.2023 è stata informata l'autorità regionale competente per l'avvio del procedimento di VAS (art. 13, comma 5 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152);
- è stata data notizia dell'adozione sul sito istituzionale dell'Ente e sono stati pubblicati gli elaborati ai fini della consultazione del pubblico 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;
- con nota Prot. 10658 del 09.03.2023 è stato informato il Ministero competente ai fini delle consultazioni transfrontaliere (articolo 32 del D.Lgs 152/06 e s.mi.) e 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.;
- con nota Prot. 10756 del 09.03.2023 sono stati invitati a presentare osservazioni i soggetti con competenza ambientale (SCA) e i soggetti con competenze in materia di trasporti, e in particolare:

### **Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica**

Direzione Generale Valutazioni Ambientali - Divisione V

### **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, Verbanco-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)**

Servizio per le valutazioni ambientali

### **Regioni italiane contermini:**

Regione Valle d'Aosta

Dipartimento Ambiente -Valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell'aria

Regione Lombardia

Direzione Generale Territorio e Protezione Civile -Unità Organizzativa Urbanistica e Assetto del territorio

Regione Emilia-Romagna

Settore tutela dell'ambiente ed economia circolare

Regione Liguria - Settore Pianificazione Territoriale e Vas

### **ARPA Piemonte - Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale**

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

### **Autorità di Bacino del Fiume Po**

### **AIPO- Agenzia Interregionale per il Po**

### **Associazioni istituzionali con competenze in materia ambientale**

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

### **Città Metropolitana di Torino**

### **Province piemontesi e contermini, ai Settori competenti in materia di VAS**

Alessandria

Asti

Biella

Cuneo

Novara

Verbanco Cusio Ossola

Vercelli

Milano

Pavia

Varese

|  |   |
|--|---|
| Piacenza   | Ente di gestione del Parco naturale delle Alpi Marittime            |
| Genova   | Ente di gestione delle aree protette del Monviso                    |
| Imperia  | Ente di gestione delle aree protette dell'Appennino                 |
| Savona   | Piemontese  |
| <b>Alle ASL Piemontesi</b>                             | Ente di gestione del Parco paleontologico astigiano                 |
| Settori competenti in materia di VAS                   | Ente di gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore |
| <b>Enti di gestione delle aree naturali protette</b>   | Ente di gestione delle aree protette della Valle Sesia              |
| Ente di gestione delle aree protette delle Alpi Cozie  | Ente di gestione delle aree protette dell'Ossola                    |
| Ente di gestione delle aree protette dei Parchi reali  | Ente di gestione dei Sacri Monti                                    |
| Ente di gestione delle Aree Protette del Po piemontese | Ente Parco Nazionale Gran Paradiso                                  |

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

Sono pervenuti contributi dai seguenti soggetti: Regione autonoma della Valle d'Aosta (Prot. 57173 del 19.04.2023); Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Torino (Prot. 58671 del 21.04.2023); Asl 5 - Alessandria (Prot. 58706 del 21.04.2023); Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio delle province di Alessandria, Asti e Cuneo (Prot. 53804 del 23.04.2023 ); Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le province di Biella, Novara, Verbano- Cusio-Ossola e Vercelli (Prot. 59440 del 24.04.2023); Città Metropolitana di Torino (Prot. 60402 del 27.04.2023); Cittadino (Prot. 60699 del 27.04.2023); Città Metropolitana di Milano (Prot. 62438 del 02.05.2023); Regione Lombardia (Prot. 62461 del 02.05.2023).

In esito alle consultazioni transfrontaliere non sono giunte osservazioni.

La Giunta regionale, in qualità di autorità competente in materia di VAS, ha espresso il parere motivato di cui all'articolo 15, comma 1 del D.lgs. 152/2006 con la deliberazione n. 27 - 6998 del 5 giugno 2023.

Il Consiglio regionale, con nota Prot. n. 16064 del 07.07.2023, ha trasmesso all'Assessore competente il parere favorevole, previsto dalla l.r. n. 1/2000 (articolo 4, comma 4 bis) rilasciato dalla II Commissione con nota Prot. n. 15836 del 05.07.2023, comprensivo del parere obbligatorio e vincolante dell' Autorità responsabile per la Valutazione d'Incidenza espresso 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 tabella che segue illustra schematicamente come si è tenuto conto delle osservazioni raccolte in esito alle consultazioni e delle risultanze del parere motivato

| Consultazione VAS - Fase di valutazione   |   |   |
|---|---|---|
| Soggetto  | Sintesi osservazioni  | Livello e modalità di recepimento   |
| Regione Valle d'Aosta   | Evidenzia il carattere di interregionalità del trasporto, privato e pubblico, lungo le direttrici ferroviarie e stradali (SS26 e A5) e condivide le azioni del Piano.   | Non necessita di recepimento poiché non formula osservazioni specifiche.  |
| Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Torino                                | Ritengono che il RA presenti una disamina completa dei contenuti del Piano.<br>Segnalano:<br>- imprecisioni relativamente alle denominazioni di alcuni enti;<br>- la necessità di citare, insieme ai beni UNESCO, la rete di beni culturali tutelati dal D.Lgs. 42/2004, Parte II "Beni culturali".   | La modifica viene recepita nel Piano e nell'Annesso rivedendo le denominazione di Ministeri e Soprintendenze<br><br>La modifica riguarda il RA - Paragrafo 3.1.3 Il livello regionale (box Piano Paesaggistico Regionale – PPR).<br>Delle modalità di recepimento viene dato atto nel successivo Capitolo 4 – L'integrazione delle considerazioni ambientali - Tabella <i>Integrazioni al Rapporto Ambientale</i>   |
| Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio delle province di Alessandria, Asti e Cuneo                         |   |   |
| Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le province di Biella, Novara, Verbano- Cusio-Ossola e Vercelli |   |   |
| Asl 5 - Alessandria   | Fornisce alcuni suggerimenti attuativi futuri per iniziative specifiche in merito a:<br>incentivare gli esercenti commerciali alla consegna della spesa;<br>associare l'azione di rinnovo del parco mezzi delle aziende pubbliche a bandi per le scuole finalizzati allo studio di slogan green;<br>incentivare l'uso dei servizi telematici per cittadini;<br>allineare i sistemi informatici tra enti e incentivare l'utilizzo della telematica tra operatori;<br>promuovere orari di lavoro flessibili;<br>censire le tratte ferroviarie e stazioni non utilizzate e valutarne il ripristino o recupero ad altri fini;<br>privilegiare "camper diagnostici" per accertamenti sanitari nelle aree a domanda debole;<br>georiferire gli incidenti che coinvolgono il trasporto di sostanze chimiche. | Le modifiche vengono recepite nell'Annesso -B. Politiche integrate e più specificatamente come di seguito dettagliato:<br>Comunicazione - AZIONE 56 <i>Sensibilizzare la società civile sulla mobilità sostenibile</i> - Aree di intervento e target<br><br>Competitività e innovazione - AZIONE 45 <i>Digitalizzare e rendere accessibili i servizi della Pubblica Amministrazione per il cittadino e le imprese</i><br><br>Lavoro - AZIONE 46 <i>Promuovere il telelavoro e il lavoro agile</i><br><br>Turismo - AZIONE 74 <i>Promuovere circuiti e itinerari turistici nei quali valorizzare infrastrutture e servizi di trasporto</i><br><br>Osservazione non recepibile.<br>Le iniziative suggerite fanno riferimento ad azioni rispettivamente di carattere sanitario e di carattere ambientale |
| Città Metropolitana   | Non rileva considerazioni di tipo trasportistico. Le osservazioni riguardano temi specifici del   |   |

|                  |   |   |
|------------------|---|---|
| <b>di Torino</b> | <p>RA:</p> <p>- impatti: 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; 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;</p>   | <p>Le modifiche vengono recepite nel Piano - Paragrafo 3.1 <i>Assetto: le reti, i nodi e i servizi</i> e Paragrafo 3.3 <i>Governance: le politiche integrate</i></p>  |
|                  | <p>- anche l'impulso allo sviluppo delle infrastrutture per la mobilità ciclistica su scala regionale potrebbe determinare impatti per l'agricoltura.</p>   | <p>Le modifiche vengono recepite:</p> <p>- nel Piano - Paragrafo 3.1 <i>Assetto: le reti, i nodi e i servizi</i> - AZIONE 2 <i>Riqualificare e mettere in sicurezza la rete ciclabile nelle aree urbane ed extraurbane</i></p> <p>- nell'Annesso – A. Mobilità e Trasporti – Rete Ciclabile - AZIONE 2 <i>Riqualificare e mettere in sicurezza la rete ciclabile nelle aree urbane ed extraurbane</i></p> |
|                  | <p>- mitigazioni, compensazioni: occorre indirizzare le misure di compensazione dell'impatto sul consumo di suolo verso la deimpermeabilizzazione e 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;</p> | <p>Le modifiche vengono recepite:</p> <p>- nel Piano - Paragrafo 3.3 <i>Governance: le politiche integrate</i> - AZIONE 57 <i>Regolamentare l'uso, il consumo e la frammentazione del suolo dovuto ai trasporti</i></p> <p>- nell'Annesso – B. Politiche integrate – Territorio - AZIONE 57 <i>Regolamentare l'uso, il consumo e la frammentazione del suolo dovuto ai trasporti</i></p>                  |
|                  | <p>- dissesto idrogeologico: a completamento del PGRA, devono anche essere utilizzati i dati del PAI della medesima Autorità e i dati provenienti dalla Banca Dati Geologica della Regione Piemonte, già in questa fase di VAS.</p>   | <p>Le modifiche vengono recepite nell'Annesso – A. Mobilità e Trasporti – Rete stradale – AZIONE 4 <i>Studiare la vulnerabilità e rafforzare la resilienza delle reti</i></p>   |
|                  | <p>- riferimenti alla pianificazione di livello metropolitano: la Città metropolitana di Torino va distinta dall'elenco delle Province consultate;</p>  | <p>La modifica riguarda il RA - Paragrafo 1.2.3 <i>Soggetti consultati nella fase di scoping</i></p> <p>Delle modalità di recepimento viene dato atto nel successivo Capitolo 4 – L'integrazione delle considerazioni ambientali - Tabella <i>Integrazioni al Rapporto Ambientale</i></p>   |
|                  | <p>- lo schema illustrativo dei livelli di pianificazione per la ciclabilità dovrebbe richiamare anche il livello metropolitano;</p>  | <p>La modifica viene recepita nell'Annesso – C. GUIDA ALLA LETTURA - C.3 Le Azioni per la mobilità ciclabile (schema)</p>   |

|                                      |   |  |
|--------------------------------------|---|--|
|                                      | <p>- il PUMS è uno strumento strategico elaborato in primis dalle Città metropolitane così come definito ai sensi del DM 4.8.17 e del DM 396/19 ed è pertanto opportuno che i piani in oggetto ne tengano conto nei modi opportuni in considerazione della stretta connessione tra le tematiche affrontate da ciascuno di dei strumenti (compresi i relativi piani di attuazione in corso di redazione da parte della Città metropolitana di Torino).</p>   | <p>La modifica riguarda il RA - Paragrafo 3.1.2 Il livello nazionale - QUADRO PIANIFICATORIO DEI TRASPORTI E MOBILITÀ -Box <i>FOCUS. I documenti strategici settoriali</i> - Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS)<br/>Delle modalità di recepimento viene dato atto nel successivo Capitolo 4 – L'integrazione delle considerazioni ambientali - Tabella <i>Integrazioni al Rapporto Ambientale</i><br/>La modifica viene anche recepita nell'Annesso – B. Politiche integrate – Territorio – AZIONE 79 <i>Diffondere l'adozione dei piani di mobilità sostenibile</i></p>   |
|                                      | <p>- si ritiene utile precisare quanto definito all'articolo 2 del DM 396 del 28/08/2019 in merito ai soggetti cui vige l'obbligo di procedere alla definizione del PUMS quale condizione essenziale per accedere ai finanziamenti statali destinati a nuovi interventi per il trasporto rapido di massa</p>  | <p>La modifica riguarda il RA - Paragrafo 3.1.2 Il livello nazionale - QUADRO PIANIFICATORIO AMBIENTALE – Box <i>Linee guida piani urbani di mobilità sostenibile</i><br/>Delle modalità di recepimento viene dato atto nel successivo Capitolo 4 – L'integrazione delle considerazioni ambientali - Tabella <i>Integrazioni al Rapporto Ambientale</i></p>  |
| <b>Cittadino</b>                     | <p>Fornisce suggerimenti in merito a iniziative specifiche in merito a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- abrogare incentivi per i mezzi privati e favorire il TPL;</li> <li>- promuovere l'accessibilità ferroviaria nell'area del Lago Maggiore e del fiume Ticino e interventi ferroviari specifici; potenziare e ammodernare il trasporto ferroviario interregionale (Valle d'Aosta, Liguria, Nizza)</li> <li>- riservare la navigazione sul Lago Maggiore e sul fiume Ticino a imbarcazioni e natanti che utilizzano energie pulite</li> <li>- migliorare la gestione urbanistica, commerciale e paesaggistica del territorio;</li> <li>- potenziare e ammodernare le funivie nelle aree montane;</li> <li>- valutare danni ambientali della superstrada Novara-Vercelli</li> </ul> | <p>Il tema è già trattato nel Piano – Paragrafo 3.1 Assetto: le reti, i nodi e i servizi - MC1. Migliorare la qualità dei servizi di trasporto pubblico locale</p> <p>Il tema è già trattato nel Piano – Paragrafo 3.1 Assetto: le reti, i nodi e i servizi - MB1.2 Migliorare i collegamenti interregionali e transfrontalieri</p> <p>Il tema è già trattato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nel Piano – Paragrafo 3.3 Governance: le politiche integrate- AZIONE 76- <i>Migliorare la sostenibilità della fruizione turistica delle acque interne;</i></li> <li>- nell'Annesso – B. Politiche integrate – Turismo - AZIONE 76- <i>Migliorare la sostenibilità della fruizione turistica delle acque interne</i></li> </ul> <p>Il tema è in parte già presente nel Piano – Paragrafo 3.3 Governance: le politiche integrate – rispettivamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- AZIONE 47 <i>Definire i criteri per la localizzazione dei poli attrattori e generatori di traffico</i></li> <li>- AZIONE 74 <i>Promuovere circuiti e itinerari turistici nei quali valorizzare infrastrutture e servizi di trasporto.</i></li> </ul> <p>Altri aspetti non sono recepibili perché afferiscono più specificatamente ad altre politiche (urbanistica, commercio, turismo)</p> <p>Non recepibile.<br/>Il tema riguarda più specificatamente la valutazione di impatto ambientale di specifici progetti.</p> |
| <b>Città Metropolitana di Milano</b> | <p>Condivide l'esigenza di affrontare problematiche comuni e opportunità di coordinamento per i risvolti sociali, economici e</p>   | <p>Non necessita di recepimento.</p>   |



|                          |  |  |
|--------------------------|--|--|
|                          | <p>ambientali e di vivibilità che genera sui rispettivi territori: interventi infrastrutturali lungo i corridoi TEN-T; ottimizzare il TPL (sia tra le aree di confine sia per le linee di collegamento tra capoluoghi); ottimizzare la logistica.</p> <p>Non formula osservazioni specifiche.</p>  |  |
| <b>Regione Lombardia</b> | <p>Rileva la coerenza con il proprio PTR (asse Novara-Lomellina e sviluppo nodo di Novara) e l'assenza di criticità concernenti il consumo di suolo e l'uso agricolo.</p> <p>Fornisce suggerimenti in merito a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- criteri localizzativi per gli insediamenti logistici: a titolo collaborativo, si ricorda che, fra gli elementi di novità introdotti con la revisione del Piano territoriale regionale, vi è la declinazione, all'interno dell'elaborato "Criteri e indirizzi per la pianificazione", di criteri localizzativi e di compatibilità territoriale specifici per gli insediamenti logistici, rivolti sia alla pianificazione di area vasta che alla pianificazione comunale (par. 3.1.5 della Parte 3 – "Criteri generali per la pianificazione locale");</li> </ul> | <p>La modifica viene recepita nell'Annesso – B. Politiche integrate – Territorio – AZIONE 47 <i>Definire i criteri per la localizzazione dei poli attrattori e generatori di traffico</i></p>  |
|                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- biodiversità: considerare i siti Natura 2000 lombardi nelle successive fasi attuative del Piano;</li> </ul>   | <p>Le modifiche vengono recepite nel Piano - Paragrafo 3.1 <i>Assetto: le reti, i nodi e i servizi</i></p>   |
|                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- protocollo d'intesa tra le Regioni: per orientare gli interventi interregionali in materia di trasporto merci, logistica e trasporto pubblico (si citano progetti specifici);</li> </ul>  | <p>Il tema risulta già trattato in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Annesso – A. Mobilità e trasporti<br/>Trasporto pubblico - AZIONE 17 - <i>Coordinare i servizi interregionali (SFR e intercity)</i> e AZIONE 18 - <i>Attivare tavoli di dialogo istituzionale per il trasporto transfrontaliero</i></li> <li>Reti ferroviarie - AZIONE 16 - <i>Adeguare le dotazioni infrastrutturali e tecnologiche delle reti ferroviarie</i></li> <li>- Annesso – B. Politiche integrate<br/>Competitività e innovazione - AZIONE 59 - <i>Promuovere la cooperazione di imprese per la logistica di corridoio</i></li> </ul> |
|                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- servizio ferroviario regionale: rilievi in merito a specifiche Azioni</li> </ul> <p>Azione 17 - si propone di inserire uno specifico riferimento a: linea Milano – Domodossola – Briga; accessibilità a Malpensa e i Corridoi Italia-Svizzera; terzo valico e la Milano–Mortara –Alessandria/Casale M.to</p>  | <p>Le modifiche vengono recepite:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nel Piano, Paragrafo 3.1 <i>Assetto: le reti, i nodi e i servizi</i> - AZIONE 17. <i>Coordinare i servizi interregionali (SFR e intercity)</i>;</li> <li>- nell'Annesso – A. Mobilità e trasporti - Trasporto pubblico – AZIONE 17. <i>Coordinare i servizi interregionali (SFR e intercity)</i></li> </ul> <p>La trattazione degli interventi ferroviari di carattere transfrontaliero si rinvia all'AZIONE 18</p>   |
|                          | <p>Azione 18 - si propone di inserire nei criteri e modalità di attuazione lo specifico riferimento a: coordinamento dei servizi Milano – Domodossola – Briga; corridoi Italia-Svizzera comuni e condivisi tra Regione Piemonte e Regione Lombardia</p>  | <p>Le modifiche vengono recepite:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nel Piano, Paragrafo 3.1 <i>Assetto: le reti, i nodi e i servizi</i> - AZIONE 18. <i>Attivare tavoli di dialogo istituzionale per il trasporto transfrontaliero</i></li> <li>- nell'Annesso – A. Mobilità e trasporti - Trasporto pubblico – AZIONE 18. <i>Attivare tavoli di dialogo istituzionale per il trasporto transfrontaliero</i></li> </ul>  |
|                          | <p>Azione 1 - si propone di valutare l'inserimento</p>   | <p>La modifica viene recepita nell'Annesso – A.</p>  |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p>di un'azione specifica per il miglioramento del servizio 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).</p>  | <p>Mobilità e trasporti – Rete ferroviaria - AZIONE 1. <i>Migliorare la sicurezza ferroviaria nelle stazioni e nelle intersezioni della rete con altre modalità</i></p>  |
|  | <p>Azione 23 - aggiungere 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> | <p>La modifica viene recepita nell'Annesso – A. Mobilità e trasporti - Rete ferroviaria – AZIONE 23. <i>Migliorare l'accessibilità ferroviaria del nodo di Novara</i></p>  |
|  | <p>Mobilità ciclistica: rafforzare la collaborazione e il coordinamento per: PCIR 2 "Pedemontana alpina" della Lombardia e, in Piemonte, itinerario 9 "Via Pedemontana", parte della ciclovia di interesse nazionale Bicitalia 12; PCIR 6 "Villoresi" in Lombardia e itinerario 22 "Alta Italia da attraversare", parte della ciclovia di interesse nazionale Bicitalia n. 20; 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 Bicitalia.</p>  | <p>La modifica viene recepita nel Piano – Paragrafo 3.3 Governance: le politiche integrate - MG1.1 SVILUPPARE IL CICLOTURISMO</p>  |
| <p><b>Organo Tecnico regionale</b></p> | <p>Considerazioni relative ai Piani.<br/>Propone modifiche e integrazioni a:</p> <p>MA1.1 - potrebbe determinare ricadute positive sulla conservazione e gestione della fauna selvatica contribuendo a ridurre l'incidentalità con la fauna selvatica</p> <p>Azione 7 - potrebbe determinare ricadute positive sulla conservazione e gestione della fauna selvatica contribuendo a ridurre l'incidentalità con la fauna selvatica</p> <p>Azione 2 - l'impulso allo sviluppo delle infrastrutture per la mobilità ciclistica su scala regionale potrebbe determinare impatti per l'agricoltura</p>  | <p>Il tema è già presente; la modifica viene comunque recepita nell'Annesso – B. Politiche integrate - Comunicazione - AZIONE 7 <i>Sviluppare la comunicazione in accompagnamento a iniziative e utenti specifici</i>, per enfatizzare maggiormente le ricadute positive dell'azione sulla riduzione dell'incidentalità con la fauna selvatica e sulla sua conservazione e gestione.</p> <p>La modifica viene recepita:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nel Piano al Paragrafo 3.1 Assetto: le reti, i nodi e i servizi - AZIONE 2. <i>Riqualificare e mettere in sicurezza la rete ciclabile nelle aree urbane ed extraurbane</i> e al Paragrafo 3.3 Governance: le politiche integrate - AZIONE 72. <i>Completare e connettere la rete cicloturistica di interesse</i></li> </ul> |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  | regionale;<br>- nell'Annesso – A. Mobilità e Trasporti – Rete Ciclabile - AZIONE 2. <i>Riqualificare e mettere in sicurezza la rete ciclabile nelle aree urbane ed extraurbane</i> e B. Politiche integrate – Cultura e turismo - AZIONE 72. <i>Completare e connettere la rete cicloturistica di interesse regionale</i>  |
|  | Azione 60 e Azione 70 nonché tutte le Azioni LsG1 e Azione 82 - la progettazione di territorio potrebbe determinare ricadute positive sull'agricoltura   | La modifica viene recepita nel Piano - Paragrafo 3.3 <i>Governance: le politiche integrate</i> - ME5. UTILIZZARE IN MODO RAZIONALE IL SUOLO E CONTENERE LA PRODUZIONE DI RIFIUTI   |
|  | Considerazioni relative al RA.<br>Propone modifiche e integrazioni a:<br>- Coerenza esterna:   |  |
|  | manca una specifica analisi della coerenza tra le Macroazioni dei piani e le priorità della Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile per esplicitare le azioni che contribuiscono a perseguire gli obiettivi di sviluppo sostenibile;   | Il tema è già trattato in termini descrittivi nel RA - Paragrafo 3.1.3 <i>Il livello regionale</i> e in termini di analisi e valutazione di coerenza nel Paragrafo 3.3 <i>Analisi di coerenza esterna</i> nel quale in modo sintetico si incrocia la SrSvS con tutte le Macroazioni; tuttavia, essendo la SrSvS quadro unificatore delle politiche regionali, si recepisce l'osservazione dedicando un approfondimento nel Paragrafo 1.1 <i>Il quadro regionale di riferimento</i> del Piano |
|  | correlazione con il Piano Territoriale Regionale: 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 contenuti normativi che di pianificazione e programmazione); | Il tema è già trattato nell'Annesso – B. Politiche integrate – Territorio : AZIONE 47 - <i>Definire i criteri per la localizzazione dei poli attrattori e generatori di traffico</i> , AZIONE 57 – <i>Regolamentare l'uso, il consumo e la frammentazione del suolo dovuto ai trasporti</i> , AZIONE 79 - <i>Diffondere l'adozione dei piani di mobilità sostenibile</i> , AZIONE 82 - <i>Rivedere gli indirizzi e i criteri dell'urbanistica per la mobilità urbana sostenibile</i>         |
|  | correlazione con il Piano Paesaggistico Regionale: armonizzare gli interventi che possono avere un'incidenza diretta o indiretta sul paesaggio con le disposizioni del Ppr;  | Non recepibile.<br>Il tema riguarda più specificatamente la successiva fase di attuazione.   |
|  | - 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";  | La modifica riguarda il RA - Paragrafo 3.1.3 <i>Il livello regionale</i> (box Piano Paesaggistico Regionale – PPR)<br>Delle modalità di recepimento viene dato atto nel successivo Capitolo 4 – L'integrazione delle considerazioni ambientali - Tabella <i>Integrazioni al Rapporto Ambientale</i>  |
|  | - Foreste: richiamare il Piano Forestale Regionale (DGR 23 Gennaio 2017, n. 8-4585, L.r. 4/2009, art. 9 - Approvazione del Piano Forestale Regionale 2017-2027);   | Non recepibile. Il tema è già richiamato nella RA Capitolo 5 5. CARATTERIZZAZIONE DELLO STATO DELL'AMBIENTE, ma considerato che non vi sono azioni che interferiscono con la superficie forestata si ritiene poco rilevante in questa fase.  |
|  | - Aree protette: richiamare i Piani d'area delle Aree protette di cui alla l.r. 19/2009 tra gli strumenti di governo del territorio rispetto ai quali definire i criteri di valutazione e di progettazione degli interventi;   | Le correlazioni vengono recepite nel Piano - Paragrafo 3.1 Assetto: le reti, i nodi e i servizi  |
|  | - Qualità dell'aria: richiamare la <i>Proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del</i>   | La proposta di Direttiva non ha ancora carattere di cogenza. Gli aspetti di adeguamento degli  |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | <p><i>Consiglio relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa</i> che porterà a valori limite significativamente più restrittivi per i diversi inquinanti (fra i quali PM2.5, PM10 ed NO2) e che richiederà una revisione delle azioni di piano e/o del loro cronoprogramma, nonché una ridefinizione dei target</p>  | <p>indicatori a nuove normative sono già trattati nel RA Paragrafo 9.2 <i>Gli Indicatori</i> e nel Piano di monitoraggio al paragrafo introduttivo <i>Monitoraggio del PrMoP e PrLoG</i></p>  |
|  | <p>- Energia: contestualizzare il rispetto dell'obiettivo della riduzione di 880 ktep per il settore dei trasporti fissato dal PEAR al 2030 ;</p>   | <p>L'osservazione viene recepita nel Piano di monitoraggio al Paragrafo 1.2 <i>Indicatori di contesto</i></p>   |
|  | <p>- Rifiuti: oltre al Piano regionale dei rifiuti urbani e di bonifica delle aree inquinate (PRUBAI), citare il Piano regionale di gestione dei rifiuti speciali (PRRS) in relazione ai CAM veicoli (pagina 198);</p>  | <p>Le correlazioni riguardano il RA Paragrafo 6.3 - <i>Mitigazioni e compensazioni</i> -Rifiuti. Delle modalità di recepimento viene dato atto nel successivo Capitolo 4 – L'integrazione delle considerazioni ambientali - Tabella <i>Integrazioni al Rapporto Ambientale</i></p> <p>La modifica viene anche recepita in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Annesso – A. Mobilità e trasporti – Trasporto pubblico - AZIONE 35 <i>Rinnovare il parco mezzi destinati all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale</i></li> <li>- Annesso – B. Politiche integrate - Ambiente ed energia - AZIONE 58 <i>Definire azioni e strumenti per prevenire la produzione dei rifiuti generati dai trasporti e per incrementarne il riciclo</i></li> </ul> |
|  | <p>Inserire un richiamo ai CAM veicoli nell'Azione 35;</p>  | <p>La modifica viene recepita nell'Annesso – A. Mobilità e trasporti – Trasporto pubblico - AZIONE 35 <i>Rinnovare il parco mezzi destinati all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale</i></p>  |
|  | <p>Si ricorda che sono in via di definizione i CAM che riguarderanno i servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione e manutenzione di strade: si potrebbe inserire un richiamo alla loro prossima applicazione nelle schede relative alle azioni che riguardano l'adeguamento delle infrastrutture stradali.</p>  | <p>La modifica viene recepita:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nel Piano - Paragrafo 3.1 <i>Assetto: le reti, i nodi e i servizi</i> - AZIONE 35. <i>Rinnovare il parco mezzi destinati all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale</i></li> <li>- nell'Annesso – B. Politiche integrate -Ambiente ed energia - AZIONE 58 <i>Definire azioni e strumenti per prevenire la produzione dei rifiuti generati dai trasporti e per incrementarne il riciclo</i></li> </ul>   |
|  | <p>- Alternative di piano (RA Capitolo7): l'Alternativa zero rappresenta impatti totalmente negativi e sembra non tenere in debito conto di un articolato quadro di politiche (ambientali, territoriali, sanitarie, ..) esistenti seppur non integrate tra di loro;</p> <p>- Valutazione scenario di piano (Sintesi non tecnica pagina 32-35): specificare il processo di quantificazione degli impatti</p> | <p>Nel RA - Paragrafo 7.1 <i>Alternativa Zero: SCENARIO DI RIFERIMENTO</i> la narrativa evidenzia alcuni aspetti positivi forse non ben rappresentati nella tabella.</p> <p>Delle modalità di recepimento viene dato atto nel successivo Capitolo 3 – La valutazione dell'alternativa strategica . Non prevedendo interventi fisici e non disponendo progetti specifici non è possibile avere una precisa quantificazione del possibile impatto.</p>  |
|  | <p>- Analisi effetti ambientali ( RA pagina 183 e 195): richiamare il PPR nelle Azioni di piano le cui direttive e prescrizioni devono essere considerati nelle fasi progettuali e attuative</p>  | <p>La modifica viene recepita nel Piano al Paragrafo 3.1 <i>Assetto: le reti, i nodi e i servizi</i> e al Paragrafo 3.3 <i>Governance: le politiche integrate</i></p>   |
|  | <p>- Misure di mitigazione e compensazione: richiama l'osservazione della CMTO e suggerisce che per rendere più incisive e</p>  | <p>Le modifiche sono recepite nell'Annesso – B. Politiche integrate – Territorio - AZIONE 57 <i>Regolamentare l'uso, il consumo e la frammentazione del suolo dovuto ai trasporti</i></p>   |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | <p>vincolanti le indicazioni dell’Azione 57 relative all’uso razionale suolo vengano inserite all’interno di NTA specifiche;</p> <p>richiede, inoltre, di puntare a recuperare ai fini agricoli porzioni di territorio abbandonate di superficie equiparabile a quella perduta e quantificare il consumo di suolo agricolo fertile derivante da nuove previsioni in relazione alle diverse classi di capacità d’uso, la complessiva perdita di produzione agricola, il mancato profitto delle aziende a livello previsionale.</p>   |   |
|  | <p>- Assetto idrogeologico:</p> <p>citare le direttive relative al PAI 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”;</p> <p>paragrafo 3.1.3 del RA, citare la cartografia tematica dei Piani Regolatori Generali a scala comunale adeguati al PAI;</p> <p>paragrafo 6.1.4 e 6.3, 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</p> <p>paragrafo 5.10 e 6.1.10 aggiungere il riferimento alla prevenzione del rischio sismico, oltre a quella del rischio idrogeologico</p> | <p>Le osservazioni hanno ricadute in termini di verifiche progettuali e quindi sul livello successivo; pertanto la modifica viene recepita nel Piano al Paragrafo 3.1 <i>Assetto: le reti, i nodi e i servizi</i></p>   |
|  | <p>- Atmosfera e clima:</p> <p>si segnala la <i>Proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa alla qualità dell’aria ambiente e per un’aria più pulita in Europa</i></p> <p>In riferimento agli interventi che discendono dalla Macroazione MA1.1 – <i>Sviluppare una rete sicura e resiliente</i>, si segnala la Comunicazione della Commissione europea <i>Orientamenti tecnici della Commissione Europea per infrastrutture a Prova di clima (2021/C373)</i>, che stabilisce i requisiti di neutralità e di resilienza climatica delle infrastrutture e si applica alle procedure di VAS, VIA, IPPC</p>  | <p>La proposta di Direttiva non ha ancora carattere di coerenza.</p> <p>Gli aspetti di adeguamento degli indicatori a nuove normative sono già trattati nel RA Paragrafo 9.2 <i>Gli Indicatori</i> e nel Piano di monitoraggio al paragrafo introduttivo <i>Monitoraggio del PrMoP e PrLoG</i></p> <p>La modifica viene recepita nel Piano al Paragrafo 3.1 <i>Assetto: le reti, i nodi e i servizi</i> nella MA1.1 SVILUPPARE UNA RETE SICURA E RESILIENTE</p> |
|  | <p>- Biodiversità e rete ecologica:</p> <p>Nel rivedere gli indirizzi e i criteri dell’urbanistica per la mobilità urbana sostenibile 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</p>   | <p>Non recepitibile.</p> <p>A questo livello di pianificazione non è possibile dare indicazioni in merito. Si rimanda tale compito alla fase di progettazione dei singoli interventi, fermo restando il rispetto delle normative vigenti e l’interazione con la pianificazione locale</p> <p>Il tema viene trattato nel nel RA Paragrafo 5.5 <i>Biodiversità</i> Figura 11: <i>La rete ecologica in Piemonte</i> (Fonte Regione Piemonte)</p>                   |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | <p>ecosistemico di connessione;</p> <p>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.</p>   | <p>Delle modalità di recepimento viene dato atto nel successivo Capitolo 4 – L'integrazione delle considerazioni ambientali - Tabella <i>Integrazioni al Rapporto Ambientale</i></p>  |
|  | <p>- Suolo:</p> <p>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); inoltre, per quanto riguarda la regolamentazione del consumo di suolo dovuto ad infrastrutture si propone di utilizzare i criteri illustrati nel comma 9 lettera a) e lettera d) dell'art. 31 delle Norme di Attuazione del Ptr;</p>    | <p>La modifica viene recepita:</p> <p>- nel Piano, Paragrafo 3.3 Governance: le politiche integrate - AZIONE 57 <i>Regolamentare l'uso, il consumo e la frammentazione del suolo dovuto ai trasporti</i></p> <p>- nell'Annesso – B. Politiche integrate – Territorio - AZIONE 57 <i>Regolamentare l'uso, il consumo e la frammentazione del suolo dovuto ai trasporti</i></p> |
|  | <p>Il principale elemento di criticità è connesso alla successiva attuazione dei Piani ed è dovuto all'incremento di utilizzo di suolo agricolo integro e di elevato pregio agronomico e, al fine di valutare compiutamente gli impatti sul territorio agricolo, si chiede di prevedere un coinvolgimento nelle fasi successive, dei soggetti gestori dei Compensori irrigui e degli Ambiti Territoriali di Caccia (ATC) o dei Compensori Alpini (CA) rispettivamente ai fini della valutazione delle interferenze con il reticolo irriguo e con le specie venabili/attività venatoria.</p> | <p>La modifica viene recepita nell'Annesso – B. Politiche integrate – Territorio - AZIONE 57 <i>Regolamentare l'uso, il consumo e la frammentazione del suolo dovuto ai trasporti</i></p>   |
|  | <p>- Acqua: in riferimento alle norme che regolano il settore (lr. 30 aprile 1996, n. 22, Piano Tutela delle Acque e Norme di Attuazione, DGR n. 34-11524 del 3 giugno 2009) la programmazione delle opere viarie in sotterraneo e delle opere fondazionali deve tener conto della Carta della base dell'acquifero superficiale (BAS) e delle eventuali limitazioni all'edificazione in sotterraneo.</p>  | <p>Non recepibile in questa fase.</p> <p>Il tema riguarda più specificatamente la successiva fase di progettazione /attuazione.</p>   |
|  | <p>- Foreste: in riferimento al possibile consumo di suolo forestale derivante dall'attuazione del Piano, le compensazioni forestali di cui all'art 19 della L.r. 4/2009 sono disciplinate con DGR n. 4-3018 del 26 marzo 2021; le compensazioni e trasformata e l'eventuale mitigazione degli impatti sul paesaggio sono a carico del soggetto che intende operare la trasformazione; gli interventi di mitigazione sono integrativi e non sostitutivi degli interventi di compensazione.</p>  | <p>Non recepibile in questa fase</p> <p>Il tema riguarda più specificatamente la successiva fase di progettazione /attuazione.</p>  |
|  | <p>Considerazioni relative al Piano di Monitoraggio</p>   |   |
|  | <p>Dall'analisi del paragrafo 9.3 del RA emerge</p>   | <p>L'osservazione non è recepibile.</p>   |



|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <p>che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- annualmente è previsto il solo monitoraggio dell'indicatore di processo che non solo è di tipo qualitativo ma non fa riferimento ad alcun indicatore di carattere ambientale e neanche all'elencazione delle attività svolte;</li> <li>- 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.</li> </ul>  | <p>La pianificazione ha effetti rilevabili solo nel lungo periodo, pertanto è poco significativo ricostruire annualmente il quadro completo di tutti gli indicatori e garantire la valutazione annuale dell'impatto ambientale. Inoltre, occorre considerare che è difficile acquisire informazioni su dati che nella maggior parte dei casi sono rilevati con periodicità pluriennale.</p>   |
|  | <p>A partire dalla tabella qualitativa del paragrafo 6.2 del RA, si chiede di valutare l'impatto di un'azione sulle diverse matrici ambientali e di valutare l'impatto su una singola matrice ambientale.</p> <p>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).</p>  | <p>L'osservazione viene rinviata alla successiva fase di programmazione.</p> <p>Nel costruire il sistema di monitoraggio è risultato complesso individuare indicatori quantitativi SMART (Specifici, Misurabili, Accessibili, Rilevanti, Tempo-definiti) e, pertanto, si è preferito utilizzare indicatori di tipo qualitativo per tutte le azioni con l'intento di poter rilevare criticità e prevedere azioni correttive. Inoltre, per come sono formulate le azioni, non esistono metodologie riconosciute per quantificare l'effetto diretto su ciascuna componente ambientale.</p> <p>Si rammenta che la programmazione, nei casi in cui è sottoposta a VAS, dovrà definire, ove possibile e in coerenza con il Piano di Monitoraggio del PrMoP e PrLog, gli indicatori quantitativi da associare agli interventi e gli indicatori ambientali ad essi correlati.</p> |
|  | <p>Si chiede di esplicitare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il processo di utilizzo degli indicatori di contesto in relazione agli indicatori strategici e agli indicatori di effetto</li> <li>- garantendo nel contempo il confronto e il rispetto dei target indicati nei piani regionali attinenti</li> <li>- le modalità di utilizzo degli indicatori di impatto ambientale e per quale motivo non sia stabilito un target di riferimento da raggiungere al 2030 [...].</li> </ul> <p>A tal proposito è essenziale garantire che siano coerenti con i valori delineati nei piani attinenti. 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.</p> | <p>La tematica del processo di utilizzo degli indicatori è già trattata nel Rapporto Ambientale al Paragrafo 9.2.2 <i>Indicatori di contesto</i> e ripreso nel Piano di monitoraggio al Paragrafo 1.2 <i>Indicatori di contesto</i>.</p> <p>Il resto dell'osservazione non è recepibile in quanto il Piano definisce i "target" quando derivano da indirizzi del livello sovraordinato nazionale ed europeo in materia di trasporti e dal PRMT - <i>Tabella di marcia al 2050</i> e ne indica il "valore atteso al 2030"; per il resto si tratta di "valori obiettivo" per i quali si è scelto di indicare un incremento o decremento.</p>  |
|  | <p>Si chiede di esplicitare la modalità di misura degli indicatori di processo e, soprattutto, la condizione in cui sarà eventualmente opportuno attivare interventi correttivi.</p>   | <p>Il tema è già trattato nel Rapporto Ambientale al Paragrafo 9.3 <i>Il sistema di monitoraggio</i> e ripreso nel Piano di monitoraggio al Paragrafo 2 <i>Il sistema di monitoraggio</i>.</p>  |



|  |   |   |
|--|---|---|
|  | <p>In merito agli indicatori della 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 <i>target</i> 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.</p> <p>Si evidenzia la necessità di contestualizzare all’interno del Piano, il rispetto dell’obiettivo fissato dal PEAR di riduzione al 2030 dei consumi del settore trasporti di 880 ktep</p> | <p>L’osservazione viene recepita nel Piano di monitoraggio al Paragrafo 1.2 <i>Indicatori di contesto</i></p>   |
|  | <p>In merito all’indicatore strategico “Quota di Merci esportate su ferrovia rispetto al totale di merci esportate” della Ls. E “Transizione energetica e ambientale dei trasporti” si chiede di chiarire se il valore 30% sia inteso come aumento del trasporto su ferrovia;</p>   | <p>In tema è già trattato sinteticamente nel Piano di Monitoraggio nell’allegata <i>Tabella complessiva – Indicatori PrMoP e PrLog</i>.</p> <p>La scelta del target per l’indicatore strategico deriva dal Libro Bianco Trasporti ove l’Obiettivo 3 cita “sulle percorrenze superiori a 300 km, il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030” . Nel PrMoP e PrLog il valore del 30% è inteso come percentuale attesa al 2030 di merci esportate su ferrovia rispetto al totale di merci esportate.</p> |
|  | <p>In merito all’indicatore “Emissioni di inquinanti atmosferici da trasporti [PM2.5 - NOx - COVNM]” della Ls. E “Transizione energetica e ambientale dei trasporti” [...] è importante che 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;</p>   | <p>Il tema è già trattato nel PRMT che assume sia il PM10 (più critico per il territorio piemontese) sia il PM2,5 considerato dalla Direttiva (UE) 2016/2284 più pericoloso per la salute umana; il PRMT attribuisce a entrambi lo stesso valore obiettivo, tenuto conto che sono generati in egual misura dai motori endotermici, come specificato dalla succitata Direttiva.</p> <p>Il PrMoP e il PrLog sceglie di concentrare l’attenzione sul PM2,5 perché più dannoso per la salute umana.</p>   |
|  | <p>In merito all’indicatore “Posizione del Piemonte nel ranking delle regioni europee secondo l’indice di competitività”, della Ls. F “Competitività delle imprese dei trasporti e sviluppo dell’occupazione” è opportuno individuare un valore <i>target</i> definito, in quanto non si ritiene sufficiente l’indicazione “Dinamica in crescita rispetto al 2019”.</p>   | <p>L’osservazione non è recepitabile.</p> <p>Il Piano definisce i “target” quando derivano da indirizzi del livello sovraordinato nazionale ed europeo in materia di trasporti e dal PRMT - <i>Tabella di marcia al 2050</i> e ne indica il “valore atteso al 2030”. Considerato che, attualmente, vi sono riferimenti per questo indicatore si è deciso di trattarlo come “valore obiettivo” e indicare un incremento o decremento.</p>  |
|  | <p>In merito agli indicatori di contesto per la “componente ambientale suolo”:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- inserire un nuovo indicatore “Incremento di</li> </ul>   | <p>A questo livello di pianificazione, il valore del consumo di suolo da superficie infrastrutturata può essere considerato irrisorio rispetto al consumo di suolo complessivo e ancor più irrisorio se suddiviso per Classi di capacità d’uso.</p> <p>Tuttavia, tale indicatore potrebbe costituire un utile riferimento per le scelte infrastrutturali che riguarderanno la fase di programmazione.</p>   |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p><i>incidenza delle infrastrutture sui suoli”</i> 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.</p>   |  |
|  | <p>In merito agli indicatori di effetto:<br/>- non ritenendo sufficienti come Valori attesi al 2030, indicazioni di carattere qualitativo è opportuno verificare tutti gli Obiettivi delle Macroazioni individuando un valore <i>target</i> 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.</p>  | <p>L’osservazione non è recepitibile<br/>I target di piano sono il “valore atteso” e derivano da indirizzi del livello sovraordinato nazionale ed europeo in materia di trasporti e dalla tabella di marcia al 2050 del PRMT; per il resto si tratta di “valori obiettivo” per i quali si è scelto di indicare un incremento o decremento.</p>   |
|  | <p>- considerato che sono necessari a “... <i>misurare i cambiamenti che avvengono</i> all’interno del sistema della mobilità e dei trasporti in relazione agli obiettivi definiti nelle macroazioni del <i>PrMoP e del PrLog, in coerenza con la pianificazione sovraordinata (europea, italiana, PRMT)</i>”, si chiede di valutare il mantenimento di quelli che sono individuati come <b>“attualmente non misurabili”</b>, prevedendone l’eventuale reinserimento con le modalità previste al Paragrafo 9.2 del RA.</p> | <p>Il tema è trattato nel Rapporto Ambientale al Paragrafo 9.2 <i>Gli indicatori</i> e ripreso in modo più approfondito nel Piano di Monitoraggio al paragrafo introduttivo <i>Monitoraggio del PrMoP e del PrLog</i>.<br/>Delle modalità di recepimento viene dato atto nel successivo Capitolo 4 – L’integrazione delle considerazioni ambientali - Tabella <i>Integrazioni al Rapporto Ambientale</i></p>   |
|  | <p>- relativamente all’Obiettivo della Macroazione ME5 <i>Utilizzare in modo razionale il suolo e contenere la produzione di rifiuti da trasporti</i> 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.</p>  | <p>L’osservazione non è attualmente recepitibile, in quanto non si dispone di indicatori misurabili riferiti alle specifiche componenti correlabili alla Macroazione ME 5.</p>   |
|  | <p>- 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).</p>    | <p>Il tema in parte è già trattato nel RA - Paragrafo 9.2.3 <i>Indicatori di effetto</i> e viene ripreso nel Piano di Monitoraggio al Paragrafo 1.3 <i>Indicatori di effetto</i>.<br/>La modifica viene recepita per gli indicatori delle Macroazioni MC1 e MF3; questo non è possibile per gli altri indicatori in relazione alla natura dei dati disponibili<br/>Delle modalità di recepimento viene dato atto nel successivo Capitolo 4 – L’integrazione delle considerazioni ambientali - Tabella <i>Integrazioni al Rapporto Ambientale</i><br/>Si ricorda inoltre che nel RA - Paragrafo 9.3.3 <i>Criteri per la reportistica</i> è specificato che nel Report di monitoraggio intermedio gli indicatori saranno letti in relazione alle linee strategiche; tale concetto è ripreso nel Piano di monitoraggio- Paragrafo 2.3 <i>Criteri per la reportistica</i>.</p> |
|  | <p>Si suggerisce di distinguere, in coerenza con quanto predispone l’aggiornamento in corso del PTR, tra tre categorie di indicatori: indicatori di contesto, indicatori di processo e indicatori di contributo.</p>   | <p>Il tema è già trattato nel RA - Paragrafo 9.2 <i>Gli indicatori</i> e ripreso nel Piano di Monitoraggio al Paragrafo 1 <i>Gli indicatori</i>.</p>   |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | <p>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.</p> | <p>Il tema è già trattato nel RA -Paragrafo 9.3 <i>Il sistema di monitoraggio</i> e ripreso nel Piano di Monitoraggio al Paragrafo 2 <i>Il sistema di monitoraggio</i>.</p> |
|--|---|---|

| Osservazione del Consiglio regionale     |  |  |
|--|--|--|
| Soggetto                                 | Sintesi osservazioni   | Livello e modalità di recepimento  |
| <p><b>Gruppo Consiliare Moderati</b></p> | <p>Rafforzare i contenuti del PrMoP, con i seguenti contenuti:<br/>                     Linea Strategica -<i>Utilizzo del mezzo pubblico</i> -<br/>                     Macroazione - <i>Migliorare la consapevolezza dei cittadini sull'utilità dell'uso del mezzo pubblico</i> -<br/>                     Azione:<br/>                     - promuovere, anche nei contesti scolastici, l'educazione permanente all'uso del mezzo pubblico;<br/>                     - sviluppare campagne di incentivazione all'uso del mezzo pubblico anche in accompagnamento a iniziative nei confronti di utenti specifici.</p> | <p>La modifica viene recepita nell'Annesso – B. Politiche integrate – Comunicazione - AZIONE 56 <i>Sensibilizzare la società civile sulla mobilità sostenibile</i></p> |

### 3. LA VALUTAZIONE DELL'ALTERNATIVA STRATEGICA

Individuare le ragionevoli alternative per un piano, secondo le disposizioni del D. Lgs. 152/2006, ha lo scopo di fornire trasparenza al percorso decisionale che porta all'adozione delle misure da intraprendere.

Per il PrMoP e al PrLog, valutare l'alternativa strategica riguarda la comparazione delle tre possibili alternative che possono svilupparsi in funzione delle politiche messe in atto e in particolare:

- la probabile evoluzione dello stato dell'ambiente senza l'attuazione del Piano (alternativa zero o "scenario di riferimento");
- l'alternativa che include solo le azioni inerenti i trasporti ( lo scenario "politiche di mobilità e trasporti");
- l'alternativa che il PrMoP e PrLog includa, oltre alle azioni inerenti i trasporti, anche quelle di altre politiche che direttamente o indirettamente influenzano la mobilità (lo scenario "politiche integrate").

L'approccio partecipato ha consentito di mettere a fuoco i principali punti di forza e di debolezza del Piemonte e ha permesso altresì di definire, a partire da una concreta analisi di opzioni scaturenti dal confronto interno ed esterno all'amministrazione, gli obiettivi di interesse comune connessi alle Macroazioni del PrMoP e del PrLog, articolati secondo le tematiche trattate dalle Linee strategiche del *Piano regionale della Mobilità e dei Trasporti* verso l'orizzonte al 2030, ponendo attenzione alle situazioni più critiche da risolvere.

Il processo ha coinvolto interlocutori provenienti da diversi ambiti: internamente all'amministrazione sono stati coinvolti i Settori della Direzione competente nella redazione del Piano, i Settori delle altre Direzioni regionali con cui il Piano si rapporta; il confronto esterno ha interessato il mondo scientifico piemontese, gli enti istituzionali di diverso livello e le associazioni più rappresentative del mondo sociale ed economico.

Il Rapporto Ambientale (Paragrafo 7 - Scenario di riferimento e valutazione delle alternative di piano) descrive meglio gli elementi caratterizzanti ciascuna alternativa e mette a confronto gli effetti positivi e negativi sulle componenti ambientali dovuti all'attuazione delle tre alternative prese in esame.

La tabella nella pagina successiva costituisce una sintesi e mette a confronto gli effetti positivi e negativi sulle componenti ambientali dovuti all'attuazione delle tre alternative prese in esame.

La valutazione delle alternative e degli effetti ambientali, richiesta dalla normativa per la VAS, ha consentito al processo di Piano di verificare come lo scenario "Politiche integrate", superando i confini della competenza "settoriale", ha spinto il PrMoP e il PrLog ad affrontare le criticità derivanti dallo sviluppo del sistema della mobilità e dei trasporti atteso al 2030 e perseguire un approccio volto a garantire, per quanto possibile, sia lo sviluppo sostenibile del sistema della mobilità e dei trasporti e sia quello del territorio dal punto di vista sociale, economico e ambientale.

|                      |                         | Impatto sulle componenti ambientali   |   |
|----------------------|-------------------------|---|---|
|                      |                         | Positivo  | Negativo  |
| ALTERNATIVE DI PIANO | Alternativa zero        | <p><b>Mobilità e trasporti:</b> gli investimenti europei potenziano i corridoi; i nodi intermodali esistenti e i servizi ICT consentono l'interscambio e la diffusione di servizi condivisi e on-demand; in Piemonte cresce il numero di cicloturisti</p> <p><b>Aria e clima:</b> il rinnovo del parco autobus e le politiche di controllo del traffico migliorano in parte la qualità dell'aria; si moltiplicano le linee guida e gli studi in materia di mobilità sostenibile; crescono le start-up in materia di mobilità e logistica sostenibile</p> <p><b>Popolazione e salute:</b> la Regione è attiva nell'attività di prevenzione e nella digitalizzazione di incidenti e infortuni sulle strade; aumentano i controlli delle Forze di Polizia, migliorano i processi di accertamento dell'idoneità psicofisica alla guida</p>  | <p><b>Aria e clima:</b> l'uso diffuso di veicoli alimentati a combustibili fossili aumenta emissioni inquinanti e climalteranti</p> <p><b>Suolo e consumo:</b> realizzazione indiscriminata di reti e nodi pregiudica la qualità del suolo consumato</p> <p><b>Rumore:</b> i flussi di traffico (stradale, ferroviario, aeroportuale) generano inquinamento acustico</p> <p><b>Popolazione e salute:</b> la prevalenza di spostamenti su strada incrementa incidentalità e sedentarietà</p> <p><b>Rischi naturali e antropici:</b> le infrastrutture (stradali e ferroviarie) esposte a rischio di evento pregiudicano l'accessibilità di poli e popolazione</p> <p><b>Energia:</b> consumi derivanti dalla produzione di mezzi e realizzazione di infrastrutture</p> <p><b>Rifiuti:</b> i processi produttivi dei trasporti generano rifiuti</p> |
|                      | Politiche dei trasporti | <p><b>Mobilità e trasporti:</b> cresce la multimodalità grazie al completamento dei nodi e allo sviluppo di tpl e ITS</p> <p><b>Aria e clima:</b> incrementa la quota di mobilità sostenibile, si studia l'adattamento della rete agli impatti del cambiamento climatico</p> <p><b>Biodiversità:</b> si valuta l'incidentalità con la fauna</p> <p><b>Rumore:</b> l'uso di piedi, bici e tpl riduce il rumore da traffico, si rinnovano i mezzi</p> <p><b>Popolazione e salute:</b> si riduce l'incidentalità stradale mettendo in sicurezza il contesto, la mobilità sostenibile migliora la salute delle persone</p> <p><b>Rischi naturali e antropici:</b> si preserva la funzionalità di reti e snodi critici</p>   | <p><b>Aria e clima:</b> incremento del traffico derivante da nuove connessioni stradali</p> <p><b>Suolo e consumo:</b> nuove compromissioni derivanti dall'adeguamento dei nodi di interscambio</p> <p><b>Biodiversità:</b> lo sviluppo di mobilità condiziona gli ecosistemi e perdite di biodiversità</p> <p><b>Rumore:</b> il miglioramento delle reti e dei nodi genera un aumento dei flussi e dell'inquinamento acustico</p> <p><b>Energia:</b> consumi derivanti dalla produzione di mezzi e realizzazione di infrastrutture</p> <p><b>Rifiuti:</b> la realizzazione di nuove opere e la sostituzione dei veicoli generano rifiuti</p>   |
|                      | Politiche integrate     | <p><b>Mobilità e trasporti:</b> tariffe e prezzi proporzionati all'impatto, capacità innovativa e competitività imprese, dorsali di attraversamento continue e sicure, innovazione digitale per la mobilità sostenibile</p> <p><b>Aria e clima:</b> riduzione delle emissioni da trasporti e maggiori pratiche di mobilità sostenibile</p> <p><b>Acqua:</b> salvaguarda acque sotterranee e attenzione aree irrigue</p> <p><b>Suolo e consumo di suolo, biodiversità, paesaggio, beni culturali:</b> si preserva il suolo e il paesaggio, si recuperano le aree compromesse</p> <p><b>Rumore:</b> riduzione inquinamento acustico da traffico</p> <p><b>Popolazione e salute:</b> contrasto alla sedentarietà, riduzione vittime della strada,</p> <p><b>Energia:</b> migliori prestazioni dei veicoli, maggiore uso tpl e mobilità ciclistica, ottimizzazione logistica merci, nuovi vettori energetici</p> <p><b>Rifiuti:</b> sostegno all'economia circolare</p> |   |

#### **4. L'INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI NEL PIANO**

Nella redazione del Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e del Piano regionale della Logistica (PrLog), la VAS non si configura soltanto come momento valutativo ma anche come importante strumento di ausilio decisionale finalizzato a porre la sostenibilità, nelle sue diverse accezioni, al centro della pianificazione della mobilità e dei trasporti trasformandola in elemento costruttivo, gestionale e di monitoraggio del Piano. La contestuale elaborazione del Piano e del RA, affiancata dal processo di coinvolgimento del mondo scientifico, enti e stakeholder, ha permesso al Piano stesso di fare proprie le misure necessarie a compensare, per quanto possibile, effetti che avrebbero potuto essere negativi.

Sotto il profilo operativo, gli elementi emersi grazie al lavoro di confronto continuo svolto nell'ambito del processo di partecipazione hanno consentito di integrare il Piano proponendo Macroazioni e Azioni che contemplassero, il più possibile, le ricadute ambientali ad esse connesse, individuando obiettivi specifici finalizzati anche a far ricadere gli impatti residui in margini di ammissibilità, individuando Azioni che necessitano di essere integrate, tra settori e livelli istituzionali diversi, proponendo adeguati strumenti di attuazione. Il Piano, affinché tali ragionamenti abbiano una ricaduta concreta, mantiene una forte relazione con la programmazione attuativa a livello della quale sarà possibile gestire ricadute e impatti ambientali residui.

La tabella che segue riporta una descrizione sintetica degli elementi di integrazione e il soggetto da cui promana; inoltre, come anticipato nell'introduzione al presente documento ed anche ai fini dell'informazione al pubblico, la tabella riporta gli approfondimenti e i passaggi logici ritenuti opportuni per una più chiara comprensione di come le diverse analisi abbiano concorso alla costruzione del rapporto ambientale sia, in linea più generale, del Piano stesso.

| INTEGRAZIONI AL PRMOP E PRLOG  |   | SOGGETTO   |                              |  |  |   |  |  |  |   |  |  |   |  |  |                                      |  |                          |
|--|---|--|------------------------------|--|--|---|--|--|--|---|--|--|---|--|--|--------------------------------------|--|--------------------------|
| <b>Capitolo 1. IL CONTESTO PROGRAMMATICO</b>   |   |  |                              |  |  |   |  |  |  |   |  |  |   |  |  |                                      |  |                          |
| SEZIONE A - Da dove partiamo   | <p><b>Paragrafo 1.1 Il quadro regionale di riferimento</b><br/>                     Box<br/>                     [...] Il cuore del documento di Strategia sono le 7 Macro Aree Strategiche regionali molte delle quali richiamano importanti collegamenti con le azioni per la transizione della mobilità e trasporti.<br/>                     Il più diretto è il MAS2C -Promuovere e facilitare la conversione dei trasporti e della mobilità in chiave più sostenibile nell'ambito della MAS 2 – Favorire la transizione energetica, l'adattamento e la mitigazione degli effetti del cambiamento climatico.<br/>                     In questo quadro, la mobilità sostenibile è una delle chiavi essenziali per garantire libertà e sicurezza di spostamento ai cittadini e la Strategia europea ASI (AVOID – SHIFT – IMPROVE) è la metodologia di riferimento. Il Piano regionale della Mobilità e dei Trasporti- PRMT (DCR. n. 256-2458/2018) è la strategia di riferimento per l'azione a livello piemontese: i piani di settore (PrMoP e PrLog) ne danno attuazione contribuendo direttamente alla realizzazione degli obiettivi di Strategia, come evidenzia la tabella sottostante.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Obiettivi strategici SrVsS MAS2C</th> <th>Temî Macroazioni PrMoP-PrLog</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Migliorare la qualità energetica e ambientale dei Rafforzamento multimodalità, pianificazione sistemi di connessione e dei trasporti e la fruibilità integrata mobilità urbana delle reti.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Migliorare e potenziare la mobilità sostenibile</td> <td>Strategia ASI, vivibilità degli spazi urbani, fruizione sostenibile dell'ambiente naturale</td> </tr> <tr> <td>Abbattere le emissioni e la produzione di rifiuti nei trasporti.</td> <td>Uso razionale del suolo e contenimento produzione di rifiuti</td> </tr> <tr> <td>Aumentare l'accessibilità delle connessioni, l'informazione e la sicurezza degli spostamenti.</td> <td>Sviluppare rete sicura e resiliente, aumentare le competenze per la sicurezza stradale</td> </tr> <tr> <td>Aumentare la qualità del sistema dei trasporti e della mobilità.</td> <td>Migliorare i collegamenti e aumentare l'accessibilità</td> </tr> <tr> <td>Migliorare le prestazioni e sostenere l'innovazione e la digitalizzazione delle imprese dei trasporti.</td> <td>Integrazione tra banche dati, valorizzazione e ottimizzazione entrate comparto trasporti</td> </tr> <tr> <td>Per gli altri temi si osserva: [...]</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | Obiettivi strategici SrVsS MAS2C   | Temî Macroazioni PrMoP-PrLog | Migliorare la qualità energetica e ambientale dei Rafforzamento multimodalità, pianificazione sistemi di connessione e dei trasporti e la fruibilità integrata mobilità urbana delle reti. |  | Migliorare e potenziare la mobilità sostenibile | Strategia ASI, vivibilità degli spazi urbani, fruizione sostenibile dell'ambiente naturale | Abbattere le emissioni e la produzione di rifiuti nei trasporti. | Uso razionale del suolo e contenimento produzione di rifiuti | Aumentare l'accessibilità delle connessioni, l'informazione e la sicurezza degli spostamenti. | Sviluppare rete sicura e resiliente, aumentare le competenze per la sicurezza stradale | Aumentare la qualità del sistema dei trasporti e della mobilità. | Migliorare i collegamenti e aumentare l'accessibilità | Migliorare le prestazioni e sostenere l'innovazione e la digitalizzazione delle imprese dei trasporti. | Integrazione tra banche dati, valorizzazione e ottimizzazione entrate comparto trasporti | Per gli altri temi si osserva: [...] |  | Organo Tecnico Regionale |
|  | Obiettivi strategici SrVsS MAS2C  | Temî Macroazioni PrMoP-PrLog   |                              |  |  |   |  |  |  |   |  |  |   |  |  |                                      |  |                          |
| Migliorare la qualità energetica e ambientale dei Rafforzamento multimodalità, pianificazione sistemi di connessione e dei trasporti e la fruibilità integrata mobilità urbana delle reti. |   |  |                              |  |  |   |  |  |  |   |  |  |   |  |  |                                      |  |                          |
| Migliorare e potenziare la mobilità sostenibile  | Strategia ASI, vivibilità degli spazi urbani, fruizione sostenibile dell'ambiente naturale  |  |                              |  |  |   |  |  |  |   |  |  |   |  |  |                                      |  |                          |
| Abbattere le emissioni e la produzione di rifiuti nei trasporti.   | Uso razionale del suolo e contenimento produzione di rifiuti  |  |                              |  |  |   |  |  |  |   |  |  |   |  |  |                                      |  |                          |
| Aumentare l'accessibilità delle connessioni, l'informazione e la sicurezza degli spostamenti.  | Sviluppare rete sicura e resiliente, aumentare le competenze per la sicurezza stradale  |  |                              |  |  |   |  |  |  |   |  |  |   |  |  |                                      |  |                          |
| Aumentare la qualità del sistema dei trasporti e della mobilità.   | Migliorare i collegamenti e aumentare l'accessibilità   |  |                              |  |  |   |  |  |  |   |  |  |   |  |  |                                      |  |                          |
| Migliorare le prestazioni e sostenere l'innovazione e la digitalizzazione delle imprese dei trasporti.   | Integrazione tra banche dati, valorizzazione e ottimizzazione entrate comparto trasporti  |  |                              |  |  |   |  |  |  |   |  |  |   |  |  |                                      |  |                          |
| Per gli altri temi si osserva: [...]   |   |  |                              |  |  |   |  |  |  |   |  |  |   |  |  |                                      |  |                          |
| <b>Capitolo 3. LE AZIONI</b>   |   |  |                              |  |  |   |  |  |  |   |  |  |   |  |  |                                      |  |                          |
| SEZIONE C - Come agiamo  | <p><b>Paragrafo 3.1 Assetto: le reti, i nodi e i servizi</b><br/>                     Il presente paragrafo tratta l'insieme delle azioni che intervengono sull'assetto di reti, nodi e servizi per realizzare un'offerta di trasporto multimodale, gerarchica e integrata nonché più sicura, di qualità, efficace ed anche efficiente dal punto di vista delle spesa pubblica.<br/>                     Per quanto riguarda le responsabilità occorre considerare la distribuzione dei poteri prevista dal Titolo V della Costituzione che coinvolge numerosi soggetti nell'attuazione [...]<br/>                     Inoltre, nell'intraprendere qualsiasi iniziativa di tipo progettuale, sono diversi i punti fermi da tenere in conto, al fine di garantire nel tempo la sostenibilità delle realizzazioni.<br/>                     In primo luogo sono da citare le disposizioni del Piano Paesaggistico Regionale (PPR) in merito al contenimento del consumo di suolo e alla tutela del paesaggio piemontese, con particolare attenzione a quanto disposto dall'art. 20 "Aree di elevato interesse agronomico" del Piano. Inoltre, ai fini della prevenzione del rischio idrogeologico e dell'impermeabilizzazione del suolo, è imprescindibile il rispetto di quanto regolamentato non solo dal PAI e dalle sue declinazioni a livello locale con il recepimento da parte dei PRG, ma anche dalla "Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B". Si fa infine 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. Infine, è necessario il rispetto delle normative in merito alla prevenzione del rischio sismico e, qualora ci si trovi in situazioni di interferenza con Aree protette, l'assoluto riferimento ai Piani d'area delle Aree protette di cui alla l.r. 19/2009; oltre ai Piani di Gestione per aree afferenti alla Rete Natura 2000. Per quanto riguarda la definizione di criteri di valutazione e progettazione degli interventi si deve porre anche attenzione alle aree sottoposte a vincolo dalle Regioni confinanti.</p>   | Città Metropolitana di Torino<br>Organo Tecnico Regionale<br>Regione Lombardia |                              |  |  |   |  |  |  |   |  |  |   |  |  |                                      |  |                          |
|  | <p><b>Paragrafo 3.1 Assetto: le reti, i nodi e i servizi</b><br/> <b>MA1.1 SVILUPPARE UNA RETE SICURA E RESILIENTE</b><br/>                     [...] In termini generali, la competenza ad intervenire è dell'ente proprietario dell'infrastruttura, aspetto che genera criticità in ambito stradale dove la discontinuità delle responsabilità lungo un medesimo percorso produce disomogeneità negli interventi e nella manutenzione. La Regione può svolgere ruolo di promozione, coordinamento e individuazione delle priorità a seconda che si tratti di un intervento di competenza di ente sovraordinato (rete ferroviaria gestita da RFI; rete stradale nazionale gestita da Anas) o di un ente locale.<br/>                     Le azioni di riqualificazione delle infrastrutture e la realizzazione di nuove opere e reti infrastrutturali, che discendono dall'attuazione della Macroazione, sono 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.</p>   | Città Metropolitana di Torino<br>Organo Tecnico Regionale                      |                              |  |  |   |  |  |  |   |  |  |   |  |  |                                      |  |                          |



|                         |   |  |
|-------------------------|---|--|
| SEZIONE C - Come agiamo | <p><b>Paragrafo 3.1 Assetto: le reti, i nodi e i servizi</b><br/> <b>AZIONE 2. Riquilibrare e mettere in sicurezza la rete ciclabile nelle aree urbane ed extraurbane</b><br/>         [...] La Regione, oltre a sostenere la realizzazione degli interventi, intende assistere lo sviluppo dei piani e della progettazione soprattutto per i territori con minore dotazione e capacità tecnica ed economica.<br/>         I riferimenti tecnici sono il Piano regionale della Mobilità Ciclistica - Linea di azione A4 - Rete ciclabile di 3<sup>a</sup> livello, provinciale e locale e le Linee Guida che recepiscono le nuove normative e ed esemplificano i criteri qualitativi minimi generali al fine di guidare gli interventi. <b>Ulteriori riferimenti progettuali e normativi si possono trovare, specie per quanto potrà concernere le eventuali previsioni in area agricola, nel rispetto dei criteri per il contenimento del consumo del suolo definiti dal Piano Paesaggistico Regionale (in special modo all'art. 20) e dal Piano Territoriale Regionale (art. 31), al fine di individuare la miglior soluzione per la fruizione delle aree libere.</b><br/>         Gli interventi saranno selezionati mediante bandi e inseriti all'interno di un programma di priorità secondo criteri [...]</p>   | <p>Città Metropolitana di Torino</p> <p>Organo Tecnico Regionale</p> |
|                         | <p><b>Paragrafo 3.1 Assetto: le reti, i nodi e i servizi</b><br/> <b>Azione 17 - Coordinare i servizi interregionali (SFR e intercity)</b><br/>         [...] L'azione intende:<br/>         - favorire il dialogo tra soggetti competenti nella programmazione dei servizi ferroviari: il MIMS (ora MIT), per il dialogo con Trenitalia per i Servizi Intercity, e le tre Regioni confinanti con il Piemonte (Liguria, Lombardia, Valle d'Aosta) per i Servizi Ferroviari Regionali – SFR; <b>per quanto riguarda il dialogo con la Regione Lombardia, i temi principali da trattare sono l'accessibilità a Malpensa, il terzo valico e la Milano–Mortara –Alessandria/Casale Monferrato;</b><br/>         - migliorare il ruolo della Regione come portavoce della domanda di mobilità espressa dal territorio: nelle zone di confine la programmazione dei servizi segue criteri e regole spesso definite da chi non amministra direttamente quel territorio, con possibili effetti di insoddisfazione della domanda di trasporto espressa;<br/>         - concertare adeguati livelli di integrazione, tra contratti di servizi ferroviari e con le altre modalità di trasporto, per assicurare adeguati livelli di accessibilità in tutte le aree, colmare i gap esistenti e consentire un accesso utile alle infrastrutture e ai servizi di trasporto veloce.</p>   | <p>Regione Lombardia</p>   |
|                         | <p><b>Paragrafo 3.1 Assetto: le reti, i nodi e i servizi</b><br/> <b>Azione 18 - Attivare tavoli di dialogo istituzionale per il trasporto transfrontaliero</b><br/>         [...] L'azione intende rafforzare, nell'ambito delle intese e commissioni intergovernative esistenti, i tavoli tecnici dedicati ai trasporti e sviluppare nuovi approcci alla pianificazione transfrontaliera della mobilità basati sul rafforzamento della cooperazione istituzionale. <b>In special modo, i temi su cui concentrare l'attività di dialogo con la Regione Lombardia sono il coordinamento dei servizi Milano – Domodossola – Briga e, anche in ottica di cooperazione transfrontaliera, i corridoi Italia-Svizzera comuni e condivisi tra Piemonte e Lombardia.</b><br/>         La cooperazione ha infatti favorito, nel tempo, lo sviluppo di studi di fattibilità e ha consentito di sperimentare azioni pilota congiunte che oggi sono la base sulla quale consolidare un dialogo istituzionale transfrontaliero a lungo termine per il trasporto sostenibile in queste aree. Oltre allo sviluppo coordinato delle infrastrutture transfrontaliere, le autorità responsabili e i rispettivi soggetti gestori o attuatori devono operare in modo congiunto per promuovere l'uso della ferrovia, ove esiste, per il trasporto sostenibile delle merci e rafforzare il trasporto pubblico come alternativa agli spostamenti individuali su strada.</p> | <p>Regione Lombardia</p>   |
|                         | <p><b>Paragrafo 3.3 Governance: le politiche integrate</b><br/> <b>ME5. UTILIZZARE IN MODO RAZIONALE IL SUOLO E CONTENERE LA PRODUZIONE DI RIFIUTI</b><br/>         Il sistema dei trasporti deve usare in modo efficiente le risorse naturali attuando politiche di contenimento del consumo di suolo e della produzione dei rifiuti (economia circolare per la riduzione degli sprechi e riutilizzo dei materiali in successivi cicli produttivi).<br/> <b>In tal senso, è necessario richiamare ai fini del contenimento del consumo di suolo quanto disposto dal Piano Territoriale Regionale (PTR) all'art. 31 delle NTA, che subordina l'impegno di suolo a fini insediativi e infrastrutturali alla dimostrata inesistenza di alternative di riuso e di riorganizzazione dell'esistente promuove il ricorso alla compensazione ecologica, anche mediante l'utilizzo di tecniche perequative; anche il Piano Paesaggistico pone attenzione al tema, specie con le disposizioni dell'art. 20 delle NTA "Aree di elevato pregio agronomico". Inoltre, un uso più diffuso della "progettazione di territorio" potrebbe determinare ricadute positive sull'uso del suolo e sull'agricoltura.</b></p>  | <p>Città Metropolitana di Torino</p> <p>Organo Tecnico Regionale</p> |
|                         | <p><b>Paragrafo 3.3 Governance: le politiche integrate</b><br/> <b>MG1.1 SVILUPPARE IL CICLOTURISMO</b><br/>         [...] La L.n. 2/2018 ha inteso imprimere un forte impulso all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, sia per le esigenze quotidiane e ricreative che per lo sviluppo dell'attività turistica, e impegna tutti i livelli amministrativi (centrali, regionali e locali) nel rendere lo sviluppo della mobilità ciclistica, e delle necessarie infrastrutture di rete, una componente fondamentale delle politiche di mobilità; in attuazione della norma, il Piano regionale della Mobilità Ciclistica aggiorna l'esistente rete dei percorsi ciclabili di interesse regionale e delinea una rete di dorsali di attraversamento regionale, continue e sicure, collegate alla rete nazionale ed europea. <b>Per i tracciati che si attestano sul confine tra regioni occorre rafforzare la collaborazione e il coordinamento per la prosecuzione e sviluppo dei rispettivi percorsi sovraregionali;</b> per strutturare l'offerta ciclabile (reti e servizi) su tutti i territori servirà collegare i percorsi locali alle dorsali regionali dando rilevanza agli itinerari in grado di sviluppare consistenti flussi turistici.</p>   | <p>Regione Lombardia</p>   |

|                       |   |                          |
|-----------------------|---|--------------------------|
| SEZIONE C Come agiamo | <p><b>Paragrafo 3.3 Governance: le politiche integrate</b></p> <p><b>AZIONE 57. Regolare l'uso, il consumo e la frammentazione del suolo dovuto ai trasporti</b></p> <p>[...]</p> <p>Le scelte di pianificazione, programmazione e progettazione degli interventi connessi al sistema dei trasporti devono essere indirizzate da criteri per: localizzare le aree logistiche o di interscambio con attenzione ai territori agricoli, forestali e alle aree irrigue; evitare la frammentazione dei terreni ad uso agricolo e dei corridoi ecologici nella realizzazione di reti di trasporto; individuare luoghi idonei alla localizzazione di impianti di generazione elettrica da FER o di aree per la produzione di biomassa, utili allo sviluppo dei combustibili alternativi.</p> <p>Nel rispetto e in coordinamento con quanto disposto dal sopracitato art.31 delle NTA del <i>Piano Territoriale Regionale</i> e dall'art. 20 del <i>Piano Paesaggistico Regionale</i>, tali criteri devono prevedere priorità nel riuso del territorio, limitando il consumo e l'impermeabilizzazione di nuovo suolo. In tal senso, al fine specifico dell'indicizzazione della risorsa suolo, si rammenta la metodologia approvata da Regione Piemonte con la DGR del 27 luglio 2015, n. 34-1915.</p> <p>Anche in ragione del fatto che questi criteri trovano diretta applicazione a livello locale, l'azione si sviluppa in sinergia con le attività in corso di riordino degli strumenti regionali per il governo del territorio (la revisione della l.r. n. 56/1977 - Tutela ed uso del suolo e l'aggiornamento del Piano territoriale regionale) e propone di mettere in campo politiche, da dettagliare e attuare a livello locale, per limitare l'impermeabilizzazione attraverso la riduzione del tasso di conversione e di trasformazione del territorio agricolo e naturale e il riuso delle aree già urbanizzate indirizzando gli strumenti di pianificazione, ai diversi livelli, verso lo sviluppo sostenibile del territorio attento al contenimento del consumo di suolo.</p> | Organo Tecnico Regionale |
|                       | <p><b>Paragrafo 3.3 Governance: le politiche integrate</b></p> <p><b>AZIONE 72. Completare e connettere la rete cicloturistica di interesse regionale</b></p> <p>La rete cicloturistica di interesse regionale è definita nel documento di Piano regionale della Mobilità Ciclabile – PrMC elaborato ai sensi della L. n.2/2018 [...]</p> <p>I riferimenti tecnici sono il Piano regionale della Mobilità Ciclistica - Linea di azione A4 - Rete ciclabile turistica di 2<sup>a</sup> livello, regionale, che stabilisce le priorità d'intervento e fornisce dei criteri generali per la gestione e manutenzione, e le Linee Guida che [...]</p> <p>Ulteriori riferimenti progettuali e normativi si possono trovare, specie per quanto potrà concernere le eventuali previsioni in area agricola, nel rispetto dei criteri per il contenimento del consumo del suolo definiti dal <i>Piano Paesaggistico Regionale</i> (in special modo all'art. 20) e dal <i>Piano Territoriale Regionale</i> (art. 31), al fine di individuare la miglior soluzione per la fruizione delle aree libere.</p>  | Organo Tecnico Regionale |

| INTEGRAZIONI ALL'ANNESSO - Le Azioni al 2030   | SOGGETTO   |
|--|--|
| <b>SEZIONE A. MOBILITÀ E TRASPORTI</b><br><br><b>TRASPORTO PUBBLICO</b>  |  |
|  | <p><b>Azione 17 - Coordinare i servizi interregionali (SFR e intercity)</b><br/>[...]<br/>L'azione intende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- favorire il dialogo tra soggetti competenti nella programmazione dei servizi ferroviari: il MIMS (ora MIT), per il dialogo con Trenitalia per i Servizi Intercity, e le tre Regioni confinanti con il Piemonte (Liguria, Lombardia, Valle d'Aosta) per i Servizi Ferroviari Regionali – SFR; <b>per quanto riguarda il dialogo con la Regione Lombardia, i temi principali da trattare sono l'accessibilità a Malpensa, il terzo valico e la Milano–Mortara –Alessandria/Casale Monferrato;</b></li> <li>- migliorare il ruolo della Regione come portavoce della domanda di mobilità espressa dal territorio: nelle zone di confine la programmazione dei servizi segue criteri e regole spesso definite da chi non amministra direttamente quel territorio, con possibili effetti di insoddisfazione della domanda di trasporto espressa;</li> <li>- concertare adeguati livelli di integrazione, tra contratti di servizi ferroviari e con le altre modalità di trasporto, per assicurare adeguati livelli di accessibilità in tutte le aree, colmare i gap esistenti e consentire un accesso utile alle infrastrutture e ai servizi di trasporto veloce.</li> </ul>   |
|  | <p><b>Azione 18 - Attivare tavoli di dialogo istituzionale per il trasporto transfrontaliero</b><br/>[...]<br/>L'azione intende rafforzare, nell'ambito delle intese e commissioni intergovernative esistenti, i tavoli tecnici dedicati ai trasporti e sviluppare nuovi approcci alla pianificazione transfrontaliera della mobilità basati sul rafforzamento della cooperazione istituzionale. <b>In special modo, i temi su cui concentrare l'attività di dialogo con la Regione Lombardia sono il coordinamento dei servizi Milano – Domodossola – Briga e, anche in ottica di cooperazione transfrontaliera, i corridoi Italia-Svizzera comuni e condivisi tra Regione Piemonte e Regione Lombardia</b></p> <p>La cooperazione ha infatti favorito, nel tempo, lo sviluppo di studi di fattibilità e ha consentito di sperimentare azioni pilota congiunte che oggi sono la base sulla quale consolidare un dialogo istituzionale transfrontaliero a lungo termine per il trasporto sostenibile in queste aree. Oltre allo sviluppo coordinato delle infrastrutture transfrontaliere, le autorità responsabili e i rispettivi soggetti gestori o attuatori devono operare in modo congiunto per promuovere l'uso della ferrovia, ove esiste, per il trasporto sostenibile delle merci e rafforzare il trasporto pubblico come alternativa agli spostamenti individuali su strada.</p> |
| <p><b>Azione 35 - Rinnovare il parco mezzi destinati all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale</b></p> <p style="text-align: center;"><b>QUADRO DI RIFERIMENTO</b></p> <p>Coerenza con altri strumenti</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Piano regionale di gestione rifiuti speciali – Regione Piemonte (DCR n.253-2215/2018)</b></li> <li>Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (Decreto interministeriale n. 71/2021)</li> <li>Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (30 aprile 2021)</li> <li><b>Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (aggiornato 4 luglio 2023)</b></li> <li>PrQA – Regione Piemonte (DCR 25 marzo 2019, n. 36): Misura TR18</li> <li>PUMS Città Metropolitana di Torino (20 luglio 2022): Azioni 5b.-5f.</li> </ul>   |  |
| <p><b>MODALITÀ</b></p> <p><b>Aggiornare la programmazione</b><br/>[...]. Particolare attenzione dovrà essere posta non solo al rinnovo (sostituzione) ma anche ad un eventuale incremento del parco circolante che potrà rendersi necessario a seguito di un incremento auspicabile dei servizi di trasporto, per soddisfare il quale occorre reperire maggiori risorse finanziarie sia in conto investimento che in conto esercizio.</p> <p><b>La programmazione del rinnovo del parco circolante dovrebbe includere le indicazioni date alle stazioni appaltanti dal D.M. 17 giugno 2021 Criteri ambientali minimi per l'acquisto, leasing, locazione, noleggio di veicoli adibiti al trasporto su strada (CAM veicoli)</b></p> <p><b>Monitoraggio</b><br/>[...] L'attività di aggiornamento dei dati del singolo veicolo della propria flotta è di esclusiva competenza e responsabilità dell'azienda.</p> <p><b>Tra gli aspetti da monitorare si segnala anche il "risparmio energetico". Il rinnovo del parco veicoli del trasporto pubblico locale è, infatti, anche misura di politica attiva del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) per il conseguimento del target di efficienza energetica stabilito dall'Unione europea per il 2030: occorre valutare se sarà possibile recepire la metodologia di calcolo dei risparmi adottata a livello nazionale (paragrafo 1, lettera a) dell'allegato V alla Direttiva Energy Efficiency Directive) per definire la quota regionale di contributo al raggiungimento dell'obiettivo nazionale.</b></p> | <p>Organo Tecnico Regionale</p>  |

|   |   |  |
|---|---|--|
| <b>SEZIONE A. MOBILITÀ E TRASPORTI</b>  | <b>RETE FERROVIARIA</b>   |  |
|   | <p><b>Azione 1 - Migliorare la sicurezza ferroviaria nelle stazioni e nelle intersezioni della rete con altre modalità</b><br/> <b>PIANO DI ATTUAZIONE</b><br/> <u>Primo quinquennio</u><br/>                     sA1. b: Formulare le priorità di intervento per la programmazione del [...]<br/>                     sA1. c: Studiare la vulnerabilità delle infrastrutture ferroviarie [...]<br/>                     sA1.d: <b>Promuovere, d'intesa con le regioni confinanti, l'istituzione di un tavolo permanente con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) finalizzato a declinare regole di circolazione più efficaci dal punto di vista trasportistico ed economicamente più efficienti, supportate dalle nuove tecnologie, come ERTMS (European Rail Traffic Management System).</b><br/> <u>Secondo quinquennio</u><br/>                     sA1.d: e</p>  | Regione Lombardia  |
|   | <p><b>Azione 23 - Migliorare l'accessibilità ferroviaria del nodo di Novara</b><br/> <b>PIANO DI ATTUAZIONE</b><br/> <u>Immediato</u><br/>                     sA23. a: Partecipare alle attività di monitoraggio degli interventi di potenziamento della rete ferroviaria in ottica merci di cui ai Protocolli ed Accordi sottoscritti tra RFI, Ministero e le Regioni della Cabina di Regia per la Logistica del Nord - Ovest.<br/> <u>Primo quinquennio</u><br/>                     sA23. b: <b>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</b><br/> <del>sA23. b</del> sA23.c: Presidiare i tavoli di concertazione del Contratto di Programma RFI 2022-2026 Partecipare ai tavoli di confronto con RFI finalizzati all'aggiornamento del Contratto di Programma per il consolidamento delle programmazioni già condivise, individuazione delle priorità, della necessità di ulteriori interventi o di revisioni progettuali per il nodo ferroviario di Novara e proseguire con le attività di Monitoraggio degli interventi di potenziamento della rete ferroviaria in ottica merci di cui ai Protocolli ed Accordi sottoscritti tra RFI, Ministero e le Regioni della Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest.<br/>                     Attività di carattere periodico<br/> <u>Secondo quinquennio</u><br/>                     sA23.d: <b>realizzazione di una interconnessione ferroviaria diretta tra le stazioni di Novara (RFI) e Novara Nord (FN), finalizzata a istituire servizi interregionali dal Piemonte verso Malpensa</b></p> | Regione Lombardia  |
|   | <p><b>Azione 50 - Favorire il trasferimento modale da gomma a ferro per il trasporto merci</b><br/> <b>MODALITÀ</b><br/> <b>Monitorare gli effetti dell'incentivo</b><br/>                     [...] Occorre migliorare le attività di monitoraggio della misura per calcolare non solo l'incremento del traffico delle merci via ferrovia ma anche benefici ambientali e i risparmi energetici <b>valutando se possibile recepire la metodologia di calcolo adottata a livello nazionale (paragrafo 1, lettera a) dell'allegato V alla Direttiva Energy Efficiency Directive) dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima.</b></p>  | Organo Tecnico Regionale                                 |
|   | <b>RETE CICLABILE</b>   |  |
|   | <p><b>AZIONE 2 Riquilibrare e mettere in sicurezza la rete ciclabile nelle aree urbane ed extraurbane</b><br/>                     [...] La Regione, oltre a sostenere la realizzazione degli interventi, intende assistere lo sviluppo dei piani e della progettazione soprattutto per i territori con minore dotazione e capacità tecnica ed economica.<br/>                     I riferimenti tecnici sono il Piano regionale della Mobilità Ciclistica - Linea di azione A4 - Rete ciclabile di 3<sup>a</sup> livello, provinciale e locale e le Linee Guida che recepiscono le nuove normative e ed esemplificano i criteri qualitativi minimi generali al fine di guidare gli interventi. <b>Ulteriori riferimenti progettuali e normativi si possono trovare, specie per quanto potrà concernere le eventuali previsioni in area agricola, nel rispetto dei criteri per il contenimento del consumo del suolo definiti dal Piano Paesaggistico Regionale (in special modo all'art. 20) e dal Piano Territoriale Regionale (art. 31), al fine di individuare la miglior soluzione per la fruizione delle aree libere.</b><br/>                     Gli interventi saranno selezionati mediante bandi e inseriti all'interno di un programma di priorità secondo criteri e pesi stabiliti rispetto agli obiettivi del programma e in funzione del rapporto costi-efficacia / costi-benefici. La fase di attuazione sarà seguita dal monitoraggio dei risultati per analizzare i risultati ottenuti (domanda ciclistica attratta, impatto ambientale e socioeconomico) e aggiornare il Sistema Informativo Regionale Trasporti per i tratti realizzati.</p>   | Città Metropolitana di Torino e Organo Tecnico Regionale |
| <p><b>AZIONE 4 Studiare la vulnerabilità e rafforzare la resilienza delle reti</b><br/> <b>CRITERI</b><br/> <b>Rischio idrogeologico</b> (eventi di piena e fenomeni di versante – frane, valanghe e conoidi)<br/>                     Occorre identificare le interferenze di reti, stradali e ferroviarie, e servizi con le aree in dissesto e con le fasce fluviali del Piano di Assetto Idrogeologico- PAI nonché con le mappe della pericolosità e del rischio contenute nel Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni - PGRA e, di conseguenza, verificare e individuare le criticità nelle reti esistenti e cercare le soluzioni, nonché progettare le infrastrutture nuove secondo criteri vigenti dettati dall'Autorità di bacino distrettuale del fiume Po (Direttiva Infrastrutture) e sulla base di studi specifici. <b>A completamento del PGRA, devono anche essere utilizzati i dati del PAI della medesima Autorità e i dati provenienti dalla Banca Dati Geologica della Regione Piemonte</b></p> | Città Metropolitana di Torino   |  |

|   |   |   |
|---|---|---|
|   | <b>LAVORO</b>   |   |
| <b>SEZIONE B. POLITICHE INTEGRATE</b>   | <b>AZIONE 46 Promuovere il telelavoro e il lavoro agile</b><br><b>CRITERI</b><br><b>Ripensare le modalità del lavoro</b><br>Lo sviluppo del “lavoro a distanza” richiede, agli enti e alle imprese, una revisione del modello organizzativo e il ripensamento delle modalità che caratterizzano il lavoro con effetti sull’organizzazione degli spazi da ripensare ispirandosi a principi quali flessibilità, <b>di sede e di orari di lavoro</b> , virtualizzazione, collaborazione tra le persone.<br>[...]   | Asl 5 - Alessandria                                       |
|   | <b>TERRITORIO</b>   |   |
|   | <b>AZIONE 47 Definire i criteri per la localizzazione dei poli attrattori e generatori di traffico</b><br><b>PIANO DI ATTUAZIONE</b><br><u>Immediato</u><br><b>SA47. a: Definire le linee programmatiche-operative per la revisione degli istituti regionali</b><br><b>Analizzare i criteri localizzativi e di compatibilità territoriale adottati dalle regioni limitrofe; f</b> Fornire indirizzi per la programmazione delle funzioni territoriali; valutare le modalità di revisione delle norme urbanistiche in coordinamento con le altre normative settoriali.   | Regione Lombardia   |
|   | <b>AZIONE 57 Regolamentare l’uso, il consumo e la frammentazione del suolo dovuto ai trasporti</b><br>[...]         Le scelte di pianificazione, programmazione e progettazione degli interventi connessi al sistema dei trasporti devono essere indirizzate da criteri per: localizzare le aree logistiche o di interscambio con attenzione ai territori agricoli, forestali e alle aree irrigue; evitare la frammentazione dei terreni ad uso agricolo e dei corridoi ecologici nella realizzazione di reti di trasporto; individuare luoghi idonei alla localizzazione di impianti di generazione elettrica da FER o di aree per la produzione di biomassa, utili allo sviluppo dei combustibili alternativi.<br><b>Nel rispetto e in coordinamento con quanto disposto dal sopracitato art.31 delle NTA del PTR e dall’art. 20 del PPR, tali criteri devono prevedere priorità nel riuso del territorio, limitando il consumo e l’impermeabilizzazione di nuovo suolo. In tal senso, al fine specifico dell’indicizzazione della risorsa suolo, si rammenta la metodologia approvata da Regione Piemonte con il DGR del 27 luglio 2015, n. 34-1915.</b><br><b>Anche in ragione del fatto che questi criteri trovano diretta applicazione a livello locale, l’azione si sviluppa in sinergia con le attività in corso di riordino degli strumenti regionali per il governo del territorio (la revisione della l.r. n. 56/1977 - Tutela ed uso del suolo e l’aggiornamento del Piano territoriale regionale) e propone di mettere in campo politiche, da dettagliare e attuare a livello locale, per limitare l’impermeabilizzazione attraverso la riduzione del tasso di conversione e di trasformazione del territorio agricolo e naturale e il riuso delle aree già urbanizzate indirizzando gli strumenti di pianificazione, ai diversi livelli, verso lo sviluppo sostenibile del territorio attento al contenimento del consumo di suolo.</b> | Città Metropolitana di Torino<br>Organo Tecnico Regionale |
|   | <b>AZIONE 57 Regolamentare l’uso, il consumo e la frammentazione del suolo dovuto ai trasporti</b><br><b>CRITERI</b><br><b>Contenere il consumo di aree agricole dovute ai trasporti</b><br>La realizzazione di nuove reti o aree adibite ad attività connesse ai trasporti genera consumo di suolo, un processo che altera la natura di un territorio passando da condizioni naturali a condizioni artificiali di cui l’impermeabilizzazione rappresenta l’ultimo stadio. [...]         Localizzare le aree logistiche, preservando i territori agricoli e le aree irrigue<br>[...]         Evitare la frammentazione dei terreni ad uso agricolo e dei corridoi ecologici<br>[...]         Al fine di valutare compiutamente gli impatti sul territorio agricolo è utile prevedere, nelle fasi attuative dell’azione, un coinvolgimento dei soggetti gestori dei Comprensori irrigui e degli Ambiti Territoriali di Caccia (ATC) o dei Comprensori Alpini (CA) rispettivamente ai fini della valutazione delle interferenze con il reticolo irriguo e con le specie venabili/attività venatoria.  | Organo Tecnico Regionale                                  |
| <b>AZIONE 79 Diffondere l’adozione dei piani di mobilità sostenibile come segue</b><br><b>MODALITA’</b><br><b>Riordinare gli strumenti esistenti a disposizione degli enti locali</b><br>[...] il DM 4 agosto 2017, <b>aggiornato con il D.M.28 agosto 2019, n.396</b> , sancisce l’obbligo di adozione dei PUMS <b>per tutte le Città metropolitane nonché per i comuni capoluogo e i comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti per i Comuni (o loro Unioni) con più 100.000 abitanti</b> ; Per le Città metropolitane è inteso <b>anche</b> come condizione essenziale per accedere ai finanziamenti statali destinati a nuovi interventi per il trasporto rapido di massa” | Organo Tecnico Regionale  |   |

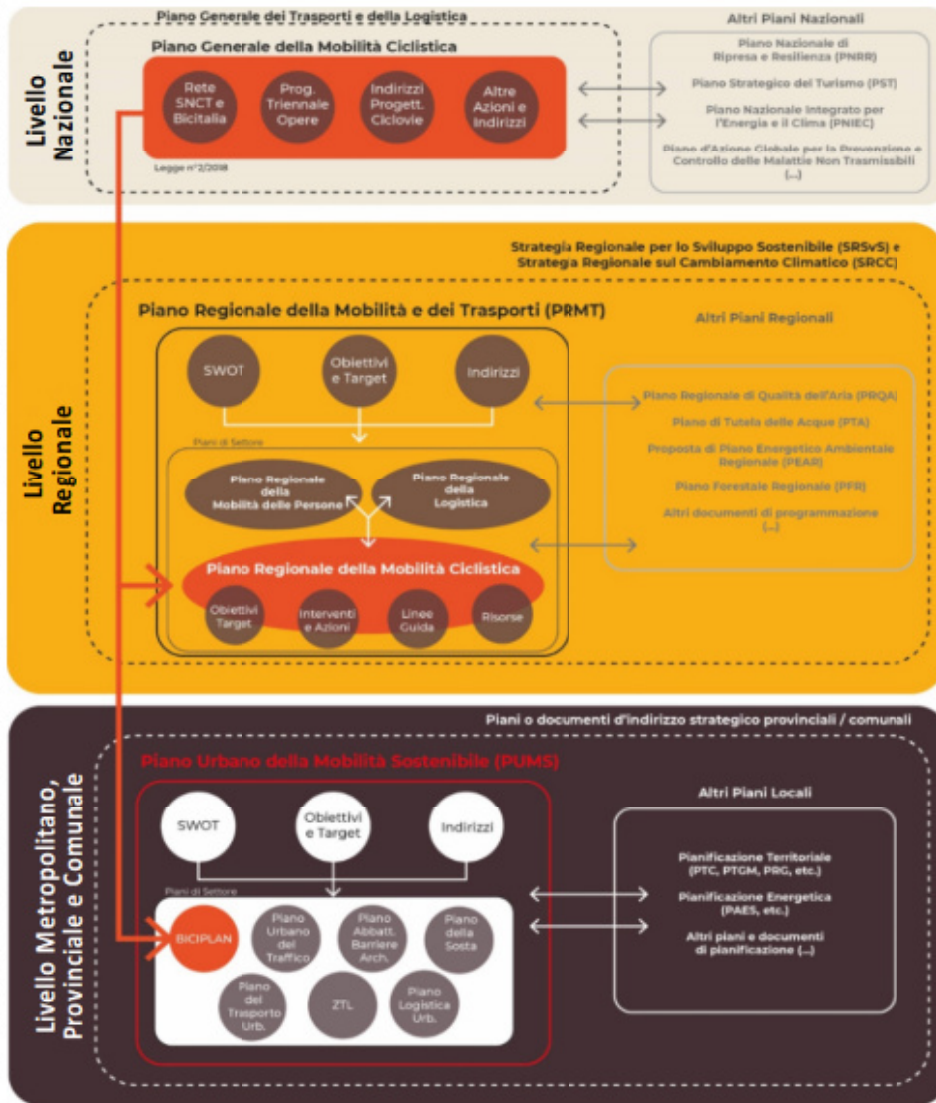
|                                       |  |                          |
|---------------------------------------|--|--------------------------|
| <b>AMBIENTE ED ENERGIA</b>            |  |                          |
| <b>SEZIONE B. POLITICHE INTEGRATE</b> | <p><b>AZIONE 58 Definire azioni e strumenti per prevenire la produzione dei rifiuti generati dai trasporti e per incrementarne il riciclo</b></p> <p style="text-align: center;"><b>QUADRO DI RIFERIMENTO</b></p> <p>Coerenza con altri strumenti    Piano regionale di gestione rifiuti speciali – Regione Piemonte (DCR n.253-2215/2018)<br/> <span style="color: red;">Piano regionale dei rifiuti urbani e di bonifica delle aree inquinate – Regione Piemonte (DCR n. 277-11379/2023)</span></p>  |                          |
|                                       | <p>MODALITÀ'</p> <p><b>Applicazione dei CAM</b></p> <p>[...]</p> <p>In Italia la L. n. 221/2015 (art. 18) e il D.Lgs. n. 50/2016 <i>Codice degli appalti</i> (articolo 34 -<i>Criteri di sostenibilità energetica e ambientale</i>) modificato dal D.Lgs 56/2017 hanno reso obbligatoria l'applicazione dei <i>Criteri Ambientali Minimi</i> – CAM da parte di tutte le stazioni appaltanti: i CAM sono i requisiti ambientali definiti per le varie fasi del processo di acquisto, volti a individuare la soluzione progettuale, il prodotto o il servizio migliore sotto il profilo ambientale lungo il ciclo di vita, tenuto conto della disponibilità di mercato.</p> <p>Un primo riferimento è il DM 17 giugno 2021 che in sintesi riguarda: l'acquisto, leasing, locazione, noleggio di veicoli adibiti al trasporto su strada; l'acquisto di grassi ed oli lubrificanti per veicoli adibiti al trasporto su strada; l'affidamento di servizi di trasporto pubblico terrestre, servizi speciali di trasporto passeggeri su strada.</p> <p><span style="color: red;">Sono invece di prossima applicazione quelli che riguardano i servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione e manutenzione di strade.</span></p>   | Organo Tecnico Regionale |
|                                       | <b>COMPETITIVITÀ' E INNOVAZIONE</b>  |                          |
|                                       | <p><b>AZIONE 45 Digitalizzare e rendere accessibili i servizi della Pubblica Amministrazione per il cittadino e le imprese</b></p> <p>CRITERI</p> <p>Affinché la transizione al digitale dei servizi della PA sia efficace e di supporto alle attività socio-economiche di cittadini e imprese è necessario:</p> <p><b>Alfabetizzare l'utente</b></p> <p>L'alfabetizzazione digitale è la capacità di saper utilizzare i nuovi strumenti ICT per accedere all'informazione tramite i numerosi canali istituzionali e non istituzionali, formali ed informali, oggi disponibili, e diventa necessario per sviluppare competenze atte a colmare le disparità e promuovere l'inclusione sociale. Risulta inoltre imprescindibile <span style="color: red;">per incentivare l'uso dei servizi telematici per cittadini e tra operatori di enti diversi.</span></p> <p><b>Digitalizzare i servizi della PA</b></p> <p>La digitalizzazione comporta una riorganizzazione più efficiente e standardizzata dei procedimenti e dei servizi per gli utenti resi disponibili on-line, con flussi documentali informatici ed anche la trasformazione delle piattaforme tecnologiche delle diverse amministrazioni che devono <span style="color: red;">allinearsi</span> e uniformarsi su tutto il territorio nazionale, divenire interoperabili e condividere le informazioni per fornire un servizio con accesso e fruizione semplici, che permetta ai cittadini e agli imprenditori di dialogare con la PA in modo rapido e trasparente</p> | Asl 5 - Alessandria      |
|                                       | <b>TURISMO E CULTURA</b>   |                          |
| <b>SEZIONE B. POLITICHE</b>           | <p><b>AZIONE 72 Completare e connettere la rete cicloturistica di interesse regionale</b></p> <p>La rete cicloturistica di interesse regionale è definita nel documento di Piano regionale della Mobilità Ciclabile – PrMC elaborato ai sensi della L. n.2/2018 [...]</p> <p>I riferimenti tecnici sono il Piano regionale della Mobilità Ciclistica - Linea di azione A4 - Rete ciclabile turistica di 2<sup>a</sup> livello, regionale, che stabilisce le priorità d'intervento e fornisce dei criteri generali per la gestione e manutenzione, e le Linee Guida che [...]</p> <p><span style="color: red;">Ulteriori riferimenti progettuali e normativi si possono trovare, specie per quanto potrà concernere le eventuali previsioni in area agricola, nel rispetto dei criteri per il contenimento del consumo del suolo definiti dal Piano Paesaggistico Regionale (in special modo all'art. 20) e dal Piano Territoriale Regionale (art. 31), al fine di individuare la miglior soluzione per la fruizione delle aree libere.</span></p>  | Organo Tecnico Regionale |

|           |   |   |
|-----------|---|---|
| INTEGRATE | <p><b>AZIONE 74 Promuovere circuiti e itinerari turistici nei quali valorizzare infrastrutture e servizi di trasporto</b></p> <p>CRITERI</p> <p><b>Valorizzare il potenziale turistico e culturale dei sistemi di trasporto</b></p> <p>Tra le principali linee di intervento indicate dal <i>Piano Straordinario per la Mobilità Turistica 2017-2022</i> si evidenzia l'importanza di valorizzare il potenziale turistico e culturale dei sistemi di trasporto, promuovere le infrastrutture di trasporto come luoghi di scambio sociale e culturale e il recupero delle infrastrutture di trasporto dismesse con finalità turistiche.</p> <p>Il Piemonte dispone di una fertile dotazione di: [...]</p> <p>A livello nazionale, ed anche a livello regionale, sono in corso azioni che riguardano il patrimonio in dismissione per <b>censire le tratte ferroviarie e stazioni non utilizzate, valutarne le possibilità di ripristino o recupero ad altri fini e ampliarne la disponibilità all'uso turistico</b>: la Fondazione FS è impegnata, dal 2013, nel progetto «Binari senza tempo» per valorizzare la rete ferroviaria dismessa che percorre aree di notevole interesse paesaggistico, naturalistico e culturale (natura, siti Unesco e siti di interesse paesaggistico ed enogastronomico); la Regione Piemonte con l.r. n. 5/2006 - Conservazione e valorizzazione sociale delle linee e degli immobili ferroviari dismessi o inutilizzati, ne promuove il reimpiego per destinarli a progetti di riqualificazione per usi turistici e in chiave di <i>greenways</i>.</p>  | Asl 5 - Alessandria                               |
|           | <p><b>COMUNICAZIONE</b></p>   |   |
|           | <p><b>AZIONE 7 Sviluppare la comunicazione in accompagnamento a iniziative e utenti specifici</b></p> <p><b>Aree di intervento e target</b></p> <p>[...]</p> <p>1. l'incidentalità con la <b>fauna selvatica</b>, nell'ambito del quale occorre dare continuità alla campagna di sensibilizzazione ed informazione che Regione Piemonte, in collaborazione con ACI Torino, ha intrapreso elaborando apposito materiale informativo per i fruitori delle strade regionali tramite le scuole guida e i gli Enti interessati; <b>l'azione potrebbe contribuire a ridurre l'incidentalità con la fauna selvatica e determinare ricadute positive sulla conservazione e gestione della fauna selvatica</b></p>   | Organo Tecnico Regionale                          |
|           | <p><b>AZIONE 56 Sensibilizzare la società civile sulla mobilità sostenibile</b></p> <p><b>Aree di intervento e target</b></p> <p>Le misure vanno rivolte a specifici destinatari come i residenti di un territorio, gli studenti, i lavoratori, le imprese, i turisti ma, soprattutto, i bambini e i giovani, poiché il loro comportamento futuro in fatto di mobilità è facilmente indirizzabile verso modalità sostenibili prima che adottino uno stile di vita improntato all'uso dell'automobile. <b>Anche gli esercenti commerciali possono essere sensibilizzati ad adottare iniziative di consegna della spesa più sostenibile.</b></p> <p>Tra le priorità si propongono misure per:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- promuovere l'educazione alla mobilità sostenibile presso le scuole, le famiglie e le imprese. <b>Il contesto scolastico svolge un ruolo fondamentale per l'educazione permanente all'uso del mezzo pubblico; inoltre</b> <del>G</del>gli insegnanti delle scuole, attraverso iniziative specifiche, possono accrescere la sensibilità di studenti e genitori sulle conseguenze delle scelte individuali di mobilità; [...]</li> <li>- sviluppare la comunicazione in accompagnamento a nuovi interventi e servizi di mobilità sostenibile. Le campagne promozionale e di marketing realizzate come misure integrative all'introduzione di soluzioni di trasporto sostenibile (trasporto pubblico, trasporto non motorizzato, veicoli a basse emissioni, car pooling ecc.) possono creare effetti sinergici. <b>Azioni come quella di rinnovo del parco mezzi delle aziende pubbliche possono essere associate a bandi per le scuole finalizzati allo studio di slogan green.</b> Spot promozionali televisivi e radiofonici e articoli di giornale, slogan accattivante, marchi, eventi possono rinforzare l'immagine e promuovere l'uso di modalità di trasporto sostenibile</li> <li>- promuovere campagne e iniziative per creare consapevolezza sulle ricadute ambientali delle scelte di spostamento e <b>incentivare l'uso del mezzo pubblico.</b> Sensibilizzare la società civile sulla mobilità sostenibile significa modificare il profilo della domanda di trasporto rendendo il soggetto che deve effettuare lo spostamento o distribuire le merci più consapevole delle ricadute ambientali delle proprie scelte modali. [...]</li> </ul> | Asl 5 – Alessandria<br>Gruppo Consiliare Moderati |



**C.3 LE AZIONI PER LA MOBILITÀ CICLABILE**

SEZIONE C. GUIDA ALLA LETTURA



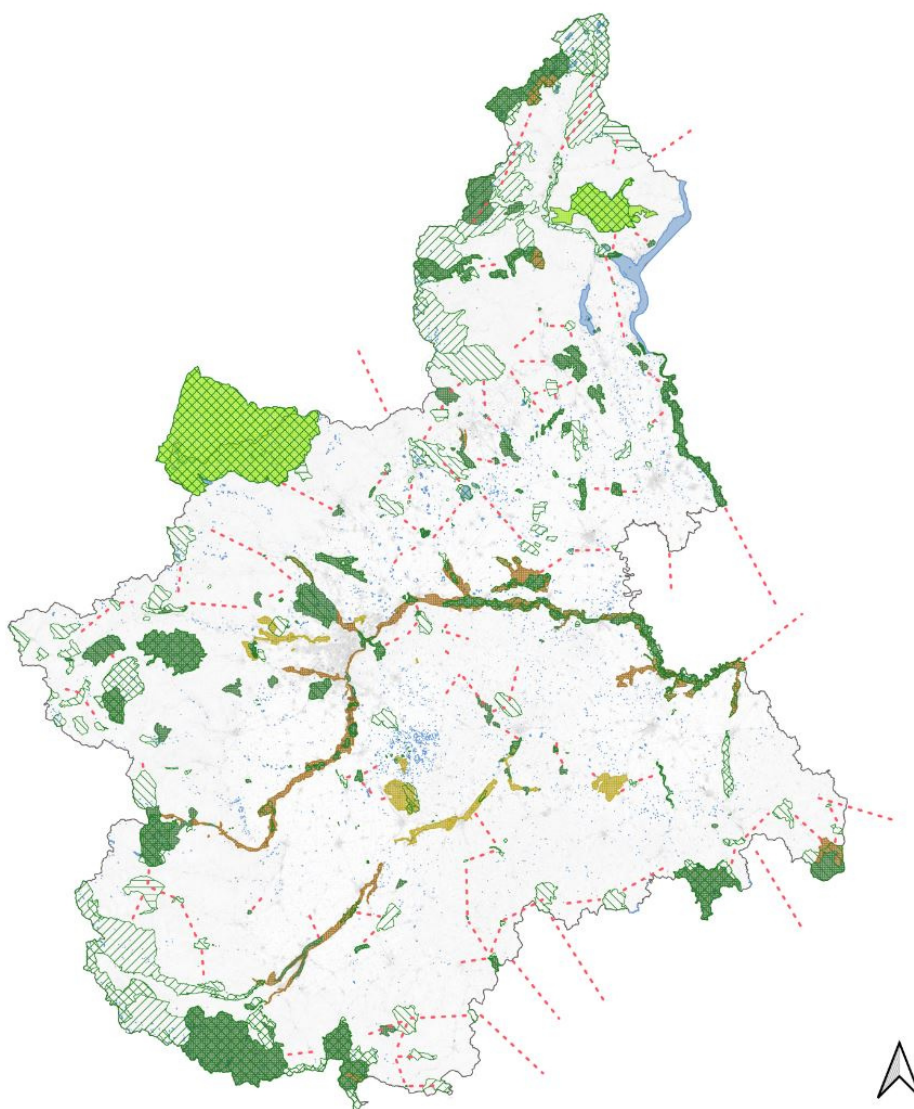
Città Metropolitana di Torino

| INTEGRAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE   | SOGETTO  |
|---|--|
| <b>Capitolo 1. INFORMAZIONI GENERALI SUL PIANO E SULLA VAS</b>  |  |
| <p><b>Paragrafo 1.2.3 Soggetti consultati nella fase di scoping</b></p> <p>[...] I soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) che sono stati invitati a formulare il contributo di competenza e che sono stati anche consultati nel processo di elaborazione del PrMoP e del PrLog, sono:</p> <p>[...]</p> <p><b>Città Metropolitana di Torino</b></p> <p><b>Province piemontesi e contermini [...]</b></p>   | Città Metropolitana di Torino  |
| <b>Capitolo 3. ANALISI DI COERENZA ESTERNA E INTERNA</b>  |  |
| <p><b>Paragrafo 3.1.2 Il livello nazionale - QUADRO PIANIFICATORIO DEI TRASPORTI E MOBILITÀ -Box FOCUS. I documenti strategici settoriali - Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS)</b></p> <p>Il PUMS, elaborato <del>da ciascun Comune</del> <b>in primis da Città Metropolitane e dai Comuni superiori ai 100.000 abitanti</b>, è lo strumento di pianificazione nell'ambito del quale i nuovi interventi di mobilità in area urbana devono trovare una giustificazione trasportistica e una coerenza strategica. Il PUMS <b>deve operare in stretta connessione con i piani</b> <del>come Piano sovraordinato ai Piani di settore</del> <b>deve e sviluppare</b>, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità nel suo complesso e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.</p> <p><b>Paragrafo 3.1.2 Il livello nazionale - QUADRO PIANIFICATORIO AMBIENTALE – Box Linee guida piani urbani di mobilità sostenibile</b></p> <p>[...] A seguito dell'aggiornamento delle linee-guida nazionali, effettuata con D.M.28 agosto 2019, n.396, la redazione del PUMS è obbligatoria per tutte le Città metropolitane, nonché per le <del>aree urbane</del> <b>nonché Comuni capoluogo e comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, non ricompresi nel territorio di città metropolitane</b> <del>con almeno 100 mila abitanti</del></p> | Città Metropolitana di Torino  |
| <p><b>Paragrafo 3.1.3 Il livello regionale (box Piano Paesaggistico Regionale - PPR)</b></p> <p>[...] A tale scopo promuove la salvaguardia, la gestione e il recupero dei beni paesaggistici (tra cui beni UNESCO, <b>la rete di beni culturali tutelati dal D.Lgs. 42/2004 s.m.i., Parte II “Beni culturali”</b>) e la realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti e integrati. Con il Regolamento attuativo, approvato con Decreto del Presidente della Giunta regionale n. 4/R del 22 marzo 2019, la Regione ha dettagliato le modalità per garantire l'adeguamento di tutti gli strumenti di pianificazione <b>territoriale ed urbanistica</b> al PPR.</p>  | Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Torino e delle province di Alessandria, Asti e Cuneo e di Biella, Novara, Verbanco-Cusio-Ossola e Vercelli |

**Capitolo 5. CARATTERIZZAZIONE DELLO STATO DELL'AMBIENTE**

**Paragrafo 5.5 Biodiversità**

Figura 11: La rete ecologica in Piemonte (Fonte Regione Piemonte)



Organo Tecnico Regionale

**Capitolo 6. ANALISI DEGLI EFFETTI AMBIENTALI**

**Paragrafo 6.3 Mitigazioni e compensazioni -Rifiuti**

[...] Per quanto attiene, invece, lo specifico il tema della gestione dei rifiuti urbani, il Piano presenta diverse azioni in linea con il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e di Bonifica delle Aree Inquinare (PRUBAI) per l'ottimizzazione dei percorsi per il trasporto dei rifiuti e la localizzazione degli impianti (principio della prossimità) e con il Piano regionale di Gestione dei Rifiuti Speciali (PRRS) per ciò che riguarda la scelta dei mezzi utilizzati (applicazione dei CAM), l'ottimizzazione dei percorsi per il trasporto dei rifiuti e la localizzazione degli impianti (principio della prossimità).

Organo tecnico Regionale

| Capitolo 9. SISTEMA DI MONITORAGGIO AMBIENTALE  |   |  |                           |                        |                           |   |   |                      |   |                     |                               |  |
|---|---|--|---------------------------|------------------------|---------------------------|---|---|----------------------|---|---------------------|-------------------------------|--|
| <p><b>Paragrafo 9.2 Gli indicatori</b><br/>                     [...] Tuttavia, come è emerso dalle analisi recenti, può accadere che nel tempo alcune fonti ufficiali e certificate, sospendano la rilevazione di un dato o modifichino le loro modalità di rilevamento, anche a seguito di innovazione dei sistemi di misurazione e di nuove norme di riferimento, incidendo in tal modo sulla comparabilità dell'informazione nel tempo. Il PRMT ha previsto questa eventualità (Paragrafo 4.5 al comma 10) e demandato alla Giunta regionale l'aggiornamento degli indicatori strategici e dei valori target, previa informativa alla Commissione consiliare competente. Il PrMoP e PrLog assume la stessa procedura nel caso in cui siano individuati nuovi indicatori e valori target per quelli che risultano "attualmente non misurabili" demandando alla Giunta regionale la loro integrazione nel processo di monitoraggio.</p> |   | Organo Tecnico Regionale   |                           |                        |                           |   |   |                      |   |                     |                               |  |
| <p><b>Paragrafo 9.2.3 Indicatori di effetto</b><br/>                     [...] - Indicatore dell'obiettivo MC1: "% di utenti soddisfatti dal tpl rispetto al totale degli intervistati"<br/>                     - Indicatore dell'obiettivo MF3 "n. di start up innovative nel settore dei trasporti rispetto al totale delle start up innovative piemontesi."</p>   |   | Organo Tecnico Regionale   |                           |                        |                           |   |   |                      |   |                     |                               |  |
| <p><b>Paragrafo 9.2.32 Indicatori di contesto</b><br/>                     Gli indicatori di contesto individuati sono stati posti in relazione alle Linee Strategiche del PrMoP e del PrLog al fine di interpretare i cambiamenti nel sistema della mobilità e dei trasporti rispetto al quadro sociale, economico, territoriale e ambientale rilevato al momento del monitoraggio. Essi 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.</p>  |   | Organo Tecnico Regionale   |                           |                        |                           |   |   |                      |   |                     |                               |  |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Linea strategica</th> <th>INDICATORE DI CONTESTO</th> <th>Valore di partenza (anno)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Ls. E – Transizione energetica e ambientale dei trasporti</td> <td>Consumo Finale Lordo di energia dovuta ai trasporti</td> <td>2.136 kTEP<br/>(2020)</td> </tr> <tr> <td>Consumo di suolo da superficie infrastrutturata</td> <td>34.965 ha<br/>(2021)</td> </tr> <tr> <td>Popolazione per classe di età</td> <td>0-5 anni: 175.936 (4,1%)<br/>6-17 anni: 447.178 (10,7%)<br/>18-65 anni: 2.569.052 (60,4%)<br/>over 65 anni: 1.060.113 (24,9%)<br/>(2022)</td> </tr> </tbody> </table>   |   |  | Linea strategica          | INDICATORE DI CONTESTO | Valore di partenza (anno) | Ls. E – Transizione energetica e ambientale dei trasporti | Consumo Finale Lordo di energia dovuta ai trasporti | 2.136 kTEP<br>(2020) | Consumo di suolo da superficie infrastrutturata | 34.965 ha<br>(2021) | Popolazione per classe di età | 0-5 anni: 175.936 (4,1%)<br>6-17 anni: 447.178 (10,7%)<br>18-65 anni: 2.569.052 (60,4%)<br>over 65 anni: 1.060.113 (24,9%)<br>(2022) |
| Linea strategica  | INDICATORE DI CONTESTO                              |  | Valore di partenza (anno) |                        |                           |   |   |                      |   |                     |                               |  |
| Ls. E – Transizione energetica e ambientale dei trasporti   | Consumo Finale Lordo di energia dovuta ai trasporti |  | 2.136 kTEP<br>(2020)      |                        |                           |   |   |                      |   |                     |                               |  |
|   | Consumo di suolo da superficie infrastrutturata     | 34.965 ha<br>(2021)  |                           |                        |                           |   |   |                      |   |                     |                               |  |
|   | Popolazione per classe di età                       | 0-5 anni: 175.936 (4,1%)<br>6-17 anni: 447.178 (10,7%)<br>18-65 anni: 2.569.052 (60,4%)<br>over 65 anni: 1.060.113 (24,9%)<br>(2022) |                           |                        |                           |   |   |                      |   |                     |                               |  |
|   |   |  |                           |                        |                           |   |   |                      |   |                     |                               |  |
|   |   |  |                           |                        |                           |   |   |                      |   |                     |                               |  |