

**DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE****A1600A - AMBIENTE, ENERGIA E TERRITORIO  
A1605B - Valutazioni ambientali e procedure integrate**

**OGGETTO:** Fase di valutazione della procedura di VAS di competenza regionale relativa alla proposta di Variante di aggiornamento al Piano territoriale regionale (Ptr), adottata con DGR n. 4-8689 del 03/06/2024. Espressione del parere motivato di cui all'articolo 15, comma 1, del d.lgs. 152/2006.

Premesso che:

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

- all'articolo 6, comma 1, specifica che la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) riguarda piani e programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale;
- all'articolo 6, comma 2 lett. a), specifica che la VAS viene effettuata per tutti i piani e i programmi che sono elaborati per i settori della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del d.lgs. 152/06;
- all'articolo 6, comma 2 lett. b), specifica che la VAS viene effettuata per tutti i piani e i programmi per i quali si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del d.P.R. 8 settembre 1997, n. 357;
- all'articolo 7, specifica che sono di competenza regionale le procedure di VAS di piani la cui approvazione compete alle regioni;
- agli articoli 11, 13, 14 e 15, definisce le differenti fasi delle procedure di VAS;
- all'articolo 15, in particolare, sancisce che l'autorità competente, in collaborazione con l'autorità procedente, svolge le attività tecnico-istruttorie, acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati, ed esprime il proprio parere motivato (comma 1); inoltre sancisce che l'autorità procedente, in collaborazione con l'autorità competente, provvede, prima della presentazione del piano o programma per l'approvazione e tenendo conto delle risultanze del parere motivato di cui al comma 1, alle opportune revisioni del piano o programma (comma 2);

l'articolo 5 della l.r. 13/2023 "Nuove disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica, valutazione di impatto ambientale e autorizzazione ambientale integrata", prevede l'istituzione dell'Organo tecnico dell'autorità competente, individuandone, in particolare, i compiti generali e specificandone quelli propri dell'Organo tecnico dell'autorità regionale;

la DGR n. 14 – 88374 del 29 marzo 2024 disciplina l'Organo tecnico regionale (OTR).

Premesso, inoltre, che:

la Giunta regionale ha provveduto all'adozione della proposta di Variante di aggiornamento al Piano territoriale regionale (Ptr), con DGR n. 4-8689 del 03 giugno 2024, comprensiva del Rapporto ambientale, della relativa Sintesi non tecnica e del Piano di monitoraggio ambientale per la fase di valutazione di VAS;

la Variante di aggiornamento al Piano territoriale regionale (Ptr), sulla base di quanto previsto dall'articolo 6, comma 2, del d.lgs. 152/2006, rientra tra i piani e programmi che devono essere assoggettati a VAS;

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

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

Dato atto che:

il Settore Pianificazione regionale per il governo del territorio della Direzione Ambiente, Energia e Territorio, in qualità di autorità procedente, con nota prot. n. 108174 del 13/06/2024 ha comunicato l'avvio della fase di valutazione della procedura di VAS del Piano a far data dalla pubblicazione dell'avviso pubblico sul Supplemento ordinario n. 2 del BUR n. 24 del 13 giugno 2024, rendendo disponibile la documentazione adottata DGR n. 4-8689 del 03 giugno 2024;

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

il Nucleo Centrale dell'Organo Tecnico Regionale, sulla base delle indicazioni dell'art. 5 della l.r. 13/2023, verificate la natura e le caratteristiche della proposta di Piano, con nota prot. n. 112155 del 20/06/2024, ha individuato l'Organo tecnico regionale per la fase di valutazione, costituito dalle seguenti Direzioni regionali interessate all'istruttoria: Ambiente, Energia e Territorio (Settori Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali; Emissioni e rischi ambientali; Servizi ambientali; Tutela e uso sostenibile delle acque; Urbanistica Piemonte occidentale; Urbanistica Piemonte orientale; Foreste; Sviluppo della montagna; Sviluppo energetico sostenibile); Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica; Agricoltura e cibo; Competitività del sistema regionale; Cultura e commercio; Coordinamento Politiche e Fondi Europei - Turismo e Sport; Sanità; Welfare; nonché ARPA Piemonte in qualità di supporto tecnico-scientifico ai sensi dell'articolo 6 della l.r. 13/2023;

l'autorità competente per la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 44 della l.r. 19/2009, è la Regione Piemonte attraverso la struttura Direzione Regionale Ambiente, Energia e Territorio - Settore Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali;

il Settore "Valutazioni ambientali e procedure integrate", ha provveduto:

- a pubblicare in data 13 giugno 2024, sul sito istituzionale della Regione Piemonte, ai sensi dell'art. 13 comma 5-bis del d.lgs. 152/2006, la documentazione tecnica e l'avviso al pubblico contenente quanto richiesto dall'art. 14 comma 1 del d.lgs. 152/2006; la consultazione del pubblico, ai sensi degli artt. 7 e 10

della l.r. 56/77, si è conclusa 60 giorni dopo la pubblicazione sul Supplemento ordinario n. 2 del BUR n. 24 del 13 giugno 2024, ossia il 12 agosto 2024;

- a coordinare i lavori istruttori dell'Organo tecnico regionale, convocando le riunioni di Organo tecnico regionale in data 20 giugno 2024 e 17 settembre 2024, armonizzando i contributi espressi nell'ambito dell'istruttoria anche alla luce delle osservazioni pervenute durante la fase di consultazione pubblica;
- ad interloquire per chiarimenti su aspetti della proposta di Piano con il Settore Pianificazione regionale per il governo del territorio, direttamente o per tramite delle singole strutture interessate su specifiche tematiche;
- ad elaborare, sulla base delle valutazioni espresse nei contributi tecnici dei vari componenti dell'Organo tecnico regionale e delle osservazioni pervenute, la relazione istruttoria dell'Organo Tecnico Regionale di cui all'Allegato A alla presente determinazione.

Ritenuto pertanto di esprimere, in qualità di autorità competente, il parere motivato di cui all'articolo 15, comma 1, del d.lgs. 152/2006, nell'ambito della fase di valutazione della proposta di Variante di aggiornamento al Piano territoriale regionale (Ptr), adottata con DGR n. 4-8689 del 03 giugno 2024, con i contenuti della "Relazione istruttoria dell'organo tecnico regionale" di cui all'Allegato A.

dato atto inoltre che:

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

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

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

## IL DIRIGENTE

Richiamati i seguenti riferimenti normativi:

- Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001;
- d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152;
- l.r. 13 del 19 luglio 2023;
- l.r. 56 del 5 dicembre 1977;
- l.r. 19 del 29 giugno 2009;
- art. 16 della l.r. 28 luglio 2008, n. 23;
- DGR n. 14-8374 del 29 marzo 2024;
- DGR n. 4-8689 del 03 giugno 2024;
- DGR n. 8-8111 del 25 gennaio 2024;

## DETERMINA

di prendere atto delle valutazioni istruttorie effettuate dall'Organo tecnico regionale e di esprimere, in qualità di autorità competente, il parere motivato di cui all'articolo 15, comma 1, del d.lgs. 152/2006, nell'ambito della fase di valutazione della procedura di VAS della proposta di Variante di aggiornamento al Piano

territoriale regionale (Ptr), adottata con DGR n. 4-8689 del 03 giugno 2024, con i contenuti della Relazione istruttoria dell'Organo tecnico regionale di cui all'Allegato A quale parte integrante e sostanziale al presente provvedimento;

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

di trasmettere il presente provvedimento al Settore Pianificazione regionale per il governo del territorio e all'Assessore con delega all'ambiente;

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

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

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

IL DIRIGENTE (A1605B - Valutazioni ambientali e procedure integrate)  
Firmato digitalmente da Salvatore Scifo

# Allegato A

## **Valutazione Ambientale Strategica della proposta di “Variante di aggiornamento al Piano territoriale regionale (Ptr)”**

**adottato con DGR n. 4-8689 del 03 giugno 2024**

### **Relazione istruttoria dell’Organo tecnico regionale**

**(d.lgs. 152/2006 - DGR 29 marzo 2024, n. 14-8374)**

## Indice generale

|                                                                                            |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Premessa.....                                                                              | 4  |
| 1. Finalità e sintesi dei contenuti della proposta di Variante.....                        | 4  |
| 2. Processo di VAS e partecipazione.....                                                   | 8  |
| 2.1 Fase di scoping.....                                                                   | 8  |
| 2.2 Fase di valutazione e consultazione.....                                               | 10 |
| 2.3 Osservazioni pervenute in fase di consultazione.....                                   | 13 |
| 3. Indicazioni procedurali per le fasi successive.....                                     | 17 |
| 3.1 Dichiarazione di sintesi.....                                                          | 17 |
| 4 Analisi e valutazioni di carattere generale e metodologico.....                          | 18 |
| 4.1 Analisi di coerenza e del contesto normativo, pianificatorio e programmatico.....      | 18 |
| 4.2 Compensazioni ambientali.....                                                          | 20 |
| 4.3 Linee guida.....                                                                       | 20 |
| 4.4 Piano di Monitoraggio.....                                                             | 21 |
| 5 Analisi e valutazioni in relazione ai temi ambientali, paesaggistici e territoriali..... | 22 |
| 5.1 Biodiversità.....                                                                      | 22 |
| 5.2 Sviluppo sostenibile.....                                                              | 23 |
| 5.3 Cambiamento climatico.....                                                             | 25 |
| 5.4 Rete ecologica e Aree protette.....                                                    | 27 |
| 5.5 Foreste.....                                                                           | 28 |
| 5.6 Conservazione e salvaguardia del territorio agricolo.....                              | 29 |
| 5.7 Consumo di suolo.....                                                                  | 31 |
| 5.8 Aspetti idraulici, geomorfologici e geologici e di Protezione civile.....              | 35 |
| 5.9 Attività estrattive.....                                                               | 35 |
| 5.10 Rumore.....                                                                           | 36 |
| 5.11 Paesaggio.....                                                                        | 37 |
| 5.12 Nucleare.....                                                                         | 39 |
| 5.13 Invarianza idraulica.....                                                             | 39 |
| 6 Osservazioni sulla documentazione di Piano.....                                          | 40 |
| 6.1 Rapporto Ambientale.....                                                               | 40 |

|                                                                 |    |
|-----------------------------------------------------------------|----|
| 6.2 Relazione.....                                              | 43 |
| 6.3 Tavole di Piano.....                                        | 54 |
| 6.4 Norme di Attuazione.....                                    | 54 |
| 6.5 Schede degli Ambiti di integrazione territoriale (Ait)..... | 65 |
| 6.6 Ulteriori osservazioni.....                                 | 91 |
| 7 Valutazione di incidenza.....                                 | 91 |
| CONCLUSIONI.....                                                | 92 |

## **Premessa**

La presente relazione costituisce l'esito dell'istruttoria svolta dall'Organo tecnico regionale (OTR) ai fini dell'espressione del parere motivato, di cui all'art. 15, comma 1 del d.lgs. 152/2006, da parte della Regione, relativo alla fase di valutazione della procedura di Valutazione ambientale strategica (VAS) della proposta di Variante di aggiornamento al Piano territoriale regionale (Ptr) adottata con DGR. n. 4-8689 del 03 giugno 2024.

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

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

L'autorità competente per la VAS, cui spetta il compito di esprimere il previsto parere motivato ai sensi dell'art. 15, comma 1 del d.lgs. 152/2006, secondo quanto previsto dalla citata DGR 29 marzo 2024, n. 14-8374, è la Regione, che svolge l'istruttoria tramite il proprio OTR, istituito ai sensi dell'articolo 5 della l.r. 13/2023, e costituito, per il caso in oggetto, dalle Direzioni regionali Ambiente, Energia e Territorio; Opere pubbliche, difesa del suolo, protezione civile, trasporti e logistica; Agricoltura e cibo; Competitività del sistema regionale; Cultura e commercio; Coordinamento Politiche e Fondi Europei - Turismo e Sport; Sanità; Welfare; con il supporto tecnico-scientifico di ARPA Piemonte.

La responsabilità del procedimento di VAS è posta in capo al Nucleo centrale dell'Organo tecnico, struttura incardinata presso il Settore Valutazioni ambientali e procedure integrate; il Settore Pianificazione regionale per il governo del territorio della Direzione Ambiente, Energia e Territorio, competente per materia ha il ruolo di autorità procedente per Regione Piemonte.

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

Le indicazioni e raccomandazioni riportate nel presente documento, sono finalizzate ad orientare e supportare le successive fasi di attuazione della Variante.

### **1. Finalità e sintesi dei contenuti della proposta di Variante**

Il Ptr ha natura di indirizzo, inquadramento e promozione delle politiche per lo sviluppo socioeconomico e territoriale e costituisce uno degli strumenti di attuazione della Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile (SRSvS), approvata con DGR n. 2-5313 dell'8 luglio 2022 e della Strategia Regionale sul Cambiamento Climatico (SRCC) approvata con DGR n. 23-4671 del 18 febbraio 2023.

Per ciascuna strategia il Ptr detta disposizioni per gli strumenti della pianificazione territoriale che, ai diversi livelli, concorrono alla sua attuazione e al perseguimento degli obiettivi assunti, dettando:

- Indirizzi: disposizioni di orientamento e criteri rivolti alle pianificazioni territoriali e settoriali dei diversi livelli di governo del territorio, cui lasciano margini di discrezionalità nelle modalità di recepimento;
- Direttive: disposizioni che devono essere obbligatoriamente osservate nella elaborazione degli strumenti da parte dei soggetti della pianificazione territoriale, urbanistica, settoriale e della programmazione, previa puntuale verifica in sede di redazione dello strumento; eventuali scostamenti devono essere argomentati e motivati tecnicamente.
- Prescrizioni: disposizioni che incidono direttamente sul regime giuridico dei beni disciplinati, regolando gli usi ammissibili e le trasformazioni consentite. Le prescrizioni devono trovare piena e immediata applicazione e osservanza da parte di tutti i soggetti pubblici e privati, secondo le modalità previste dal Ptr, e prevalgono sulle disposizioni incompatibili contenute nei vigenti strumenti di pianificazione e negli atti amministrativi attuativi. Il Ptr non riporta tuttavia prescrizioni.

Il Ptr articola il territorio regionale in:

- a) Quadranti: aggregati territoriali vasti;
- b) Ambiti di integrazione territoriale (Ait): sistemi territoriali e funzionali di livello regionale.

Gli obiettivi prioritari della revisione del Piano si possono così sintetizzare:

- la realizzazione di un nuovo modello di pianificazione, capace di adattarsi a contesti in continuo mutamento, di integrare nuovi principi che gradualmente si affermano a livello globale, attento alle esigenze delle comunità coinvolte, in grado di interpretare e favorire le iniziative delle imprese e il mondo del lavoro;
- l'integrazione del quadro strategico in termini di obiettivi generali e specifici in funzione del mutato contesto e per l'attuazione delle Strategie Regionali per lo Sviluppo Sostenibile e sui Cambiamenti Climatici (SRSvS e SRCC);
- l'aggiornamento del Quadro di riferimento strutturale (Qrs): riaffermazione del sistema policentrico e puntuali modifiche alle perimetrazioni degli Ait in relazione all'istituzione della Città metropolitana, alla ridefinizione di alcune realtà comunali e sulla base del confronto con le Province e di mutate condizioni relazionali;
- l'aggiornamento del quadro normativo, per riconoscere maggior ruolo alla pianificazione intermedia (provinciale, metropolitana, intercomunale), integrare le nuove istanze provenienti delle discipline settoriali, incrementare il ruolo di indirizzo del Piano per la pianificazione locale al fine di garantire l'attuazione delle politiche di sviluppo del territorio e di sostenibilità.

In particolare, il processo di aggiornamento del Ptr si articola in specifiche linee d'azione che concorrono alla revisione:

- del Quadro strategico (Qs);
- delle Norme di Attuazione (NdA);

- delle schede degli Ambiti di integrazione territoriale (Ait);
- dell'apparato cartografico.

### Quadro Strategico

Gli orientamenti delineati dal Quadro strategico sono stati tradotti in disposizioni normative finalizzate a garantire una specifica attenzione alla sostenibilità ambientale in quanto il Ptr è indirizzato alla minimizzazione degli impatti ambientali e alla tutela dell'ambiente.

È confermata in larga misura l'attuale strutturazione delle strategie e degli obiettivi generali, condivisa con quella del Piano paesaggistico regionale dalla quale si differenzia esclusivamente nella declinazione degli obiettivi specifici. Sono state riproposte le cinque linee strategiche di riferimento che accomunano Ptr e Ppr:

1. Riquilibrificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio;
2. Sostenibilità ambientale, efficienza energetica;
3. Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica;
4. Ricerca, innovazione e transizione economico-produttiva;
5. Valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali.

Viene mantenuta l'articolazione di ciascuna strategia in obiettivi generali, che si discostano da quelli del Ppr esclusivamente per l'inserimento del nuovo obiettivo generale 5.3 *Digitalizzazione e semplificazione della Pubblica Amministrazione*, volto a promuovere target di qualità in termini di accessibilità ai servizi erogati dagli Enti, sviluppo di piattaforme informatiche per la dematerializzazione dei procedimenti e per la connessione tra istituzioni e cittadinanza, miglioramento del coordinamento entro e fra i livelli istituzionali per un governo del territorio efficiente.

La revisione del Quadro strategico, come riportato nel Rapporto Ambientale, è stata preceduta dalla ricognizione e dal successivo esame di un vasto novero di politiche e di strumenti di programmazione e pianificazione che operano dal livello internazionale a quello locale e che, a vario titolo, possono incidere sul territorio regionale piemontese.

Gli esiti conseguiti hanno consentito di aggiornare il set di 33 macro-obiettivi di sostenibilità ambientale (OSA) – già definiti nei rapporti ambientali del Ptr e del Ppr vigenti – finalizzati a orientare il processo di pianificazione verso scenari di tutela e salvaguardia dell'ambiente, coerentemente con l'ambito di influenza e le materie disciplinate da un piano territoriale di scala regionale. Ciò anche al fine di costituire nell'ambito delle analisi di VAS un riferimento rispetto al quale mettere a confronto le scelte operate ai differenti livelli della pianificazione territoriale, settoriale e urbanistica e valutarne la sostenibilità.

Per quanto attiene al contrasto e all'adattamento ai cambiamenti climatici, nel sistema di obiettivi specifici afferenti a ciascuna strategia sono stati integrati concetti quali la vulnerabilità e la resilienza ai cambiamenti meteo-climatici attesi o la riduzione delle emissioni e lo stoccaggio dell'anidride carbonica.

Gli aggiornamenti proposti si sono focalizzati quasi esclusivamente sugli obiettivi specifici, ognuno dei quali concorre al perseguimento di standard elevati di sviluppo sostenibile afferenti ai differenti settori di intervento a cui è rivolta l'azione del Ptr, ossia agli ambiti socio-economici entro cui sono

classificabili le linee di intervento promosse dal Piano (qualificazione del territorio; produzioni primarie, uso delle risorse naturalistiche e attività artigianali; ricerca, tecnologia, produzioni industriali; mobilità, accessibilità, trasporti e logistica; turismo; governance e coesione sociale).

A ciascuno degli Ambiti di integrazione territoriale sono stati associati gli obiettivi promossi per l'intera Regione ritenuti prioritari per le caratteristiche proprie del sistema locale, sia in termini di risorse del capitale territoriale, che in virtù della loro specificità, immobilità e patrimonialità ne fanno altrettanti vantaggi competitivi da mettere a valore in un percorso di sviluppo ancorato ai luoghi, sia in termini di punti di forza (vocazioni o fattori trainanti) o di vulnerabilità (pressioni, rischi, lacune) da consolidare o mitigare, anche attraverso una pianificazione tempestiva e coerente degli interventi sul territorio. In funzione degli obiettivi selezionati per ciascun Ambito e delle loro ricadute territoriali, dirette e indirette, vengono individuati i settori di intervento prioritari per ciascun territorio.

Tale selezione, proposta già a scala regionale dal Ptr, è il riferimento per la verifica di coerenza degli strumenti di pianificazione territoriale ai diversi livelli, che potranno a loro volta integrare il quadro strategico in funzione della scala territoriale di competenza e delle finalità specifiche.

#### Norme di Attuazione

Analogamente a quanto svolto per il quadro strategico, è stata effettuata una revisione dell'apparato normativo del Ptr alla luce delle variazioni del contesto socio-economico, ambientale e legislativo avvenute negli ultimi dieci anni, tenendo conto in particolare delle Strategie Regionali per lo Sviluppo Sostenibile e sui Cambiamenti Climatici, che costituiscono riferimento prioritario per la costruzione e la valutazione delle nuove politiche regionali e per la programmazione delle relative risorse.

#### Schede degli Ambiti di integrazione territoriale

La revisione del Ptr ha inteso dare maggiore rilievo all'articolazione per Ambiti di integrazione territoriale proposta dal Piano del 2011, che li riconosceva quali spazi privilegiati dell'interazione fra soggetti locali e fra questi e le componenti del contesto territoriale di riferimento, ovvero come ambiti di azione di una rete locale, capace di agire, in determinate circostanze, come un soggetto collettivo, dando quindi origine a un Sistema locale territoriale (SLoT).

L'Ait è stato inteso come unità territoriale ideale per la costruzione di percorsi di sviluppo non eterodiretti o indifferenziati rispetto ai luoghi, ma endogeni e territorializzati, ovvero basati sul riconoscimento e sulla valorizzazione degli elementi propri del capitale territoriale e sull'attivazione di reti di soggetti accomunati dall'esposizione a uno stesso milieu locale, mossi da comuni interessi e predisposti a cooperare per l'attuazione di una progettualità condivisa.

Tale impostazione, che all'epoca della redazione del Piano anticipava gli orientamenti poi affermati dagli indirizzi di livello internazionale nell'ambito del governo del territorio e delle politiche di sviluppo locale, risulta ancora oggi attuale e allineata alle indicazioni dei documenti strategici sovralocali che informano, ad esempio, la politica di coesione dell'Unione Europea per il ciclo di programmazione 2021-2027. L'integrazione e la territorializzazione delle politiche costituiscono dunque i principi cardine di una pianificazione efficace.

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

### **2.1 Fase di scoping**

Il Settore regionale Pianificazione per il governo del territorio, in qualità di autorità procedente, ha predisposto il Documento programmatico adottato dalla Giunta regionale (DGR n. 1-6558 del 6 marzo 2023) ai sensi dell'articolo 7, comma 1, della legge regionale 56/1977 e s.m.i., comprensivo del Rapporto preliminare, redatto ai sensi dell'articolo 13, comma 1 del d.lgs. 152/2006 ai fini dell'espletamento della fase di scoping della procedura di VAS.

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

I SCA consultati con nota prot. n. 38147/2023 del 15 marzo 2023 sono:

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione generale Valutazioni Ambientali, Ministero della Cultura MIC, Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Torino, Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Biella, Novara, Verbano-Cusio-Ossola e Vercelli, Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Alessandria, Asti e Cuneo, Città Metropolitana di Torino, Provincia di Alessandria, Provincia di Asti, Provincia di Biella, Provincia del Verbano Cusio Ossola, Provincia di Vercelli, UPI Piemonte, ANCI Piemonte, ANPCI, UNCEM Piemonte, Lega delle Autonomie Locali, Comando Regione Carabinieri forestale Piemonte, Autorità di Bacino del Fiume Po, Ente Parco Nazionale Valgrande, Ente di gestione delle aree protette del Po, Ente di gestione delle Aree protette delle Alpi Cozie, Ente di gestione delle Aree protette dei Parchi reali, Ente di gestione delle Aree protette delle Alpi Marittime, Ente di gestione delle Aree protette del Monviso, Ente di gestione delle Aree protette dell'Appennino piemontese, Ente di gestione del Parco paleontologico astigiano, Ente di gestione delle Aree protette del Ticino e del Lago Maggiore, Ente di gestione delle Aree protette della Valle Sesia, Ente di gestione delle Aree protette dell'Ossola, Parco Nazionale Gran Paradiso, ARPA Piemonte - Dipartimento Valutazioni Ambientali - SS Valutazioni Ambientali e Grandi Opere, ASL AL, ASL AT, ASL BI, ASL CN1, ASL CN2, ASL NO, ASL Città di Torino, ASL TO3, ASL TO4, ASL TO5, ASL VC, ASL VCO, Regione Liguria, Regione Lombardia, Regione Valle d'Aosta, Regione Emilia-Romagna.

Ai fini della consultazione transfrontaliera (art. 32, d.lgs 152/06) sono stati interessati gli Stati e le Regioni transfrontaliere mediante l'attivazione del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, con nota del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (note prot. Reg. n. 49163 e n. 49228 del 03.04.2023).

Gli Stati interessati risultano:

- la Francia, il Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur e il Conseil Auvergne- Rhône-Alpes;
- la Svizzera, il Canton Ticino e il Canton du Valais.

L'Ambasciata Svizzera, con nota prot. Reg. n. 52547/2023 dell'11.04.2023, ha comunicato al Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale di aver inoltrato la richiesta

d'interesse a partecipare alla consultazione transfrontaliera, nell'ambito della successiva fase di valutazione della procedura di VAS relativa alla Revisione del Piano territoriale regionale (Ptr).

Riguardo alla sopraccennata consultazione transfrontaliera non sono pervenute comunicazioni di interesse.

I contributi pervenuti dai SCA sono i seguenti:

| n. | Mittente                                                                                                                                                 | Data       | Protocollo |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| 1  | Ministero della Cultura – Segretariato Generale<br>Segretariato Regionale per il Piemonte                                                                | 14/04/2023 | n. 54647   |
| 2  | Ministero della Cultura – Soprintendenza<br>Archeologica Belle Arti e Paesaggio per la Città<br>Metropolitana di Torino                                  | 14/04/2023 | n. 54647   |
| 3  | Ministero della Cultura – Soprintendenza<br>Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le<br>Province di Alessandria, Asti e Cuneo                          | 14/04/2023 | n. 54647   |
| 4  | Ministero della Cultura – Soprintendenza<br>Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le<br>Province di Biella, Novara, Verbano-Cusio-Ossola<br>e Vercelli | 14/04/2023 | n. 54647   |
| 5  | Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po                                                                                                             | 17/04/2023 | n. 55542   |
| 6  | Città Metropolitana di Torino                                                                                                                            | 19/04/2023 | n. 57176   |
| 7  | Regione Autonoma Valle d'Aosta                                                                                                                           | 19/04/2023 | n. 57187   |
| 8  | Regione Lombardia                                                                                                                                        | 24/04/2023 | n. 59255   |

Inoltre, per quanto riguarda l'istruttoria regionale per la fase di scoping, il contributo dell'Organo tecnico regionale di cui alla nota prot. n. 63000 del 03/05/2023, ha tenuto conto dei seguenti contributi delle strutture regionali coinvolte e di ARPA Piemonte:

| n. | Mittente                                                                 | Data       | Protocollo/e-mail |
|----|--------------------------------------------------------------------------|------------|-------------------|
| 1  | Direzione Ambiente, Energia e Territorio – Settore<br>Tutela delle acque | 07/04/2023 | n. 51738          |
| 2  | Direzione Coordinamento Politiche e Fondi<br>Europei - Turismo e Sport   | 12/04/2023 | e-mail            |
| 3  | Direzione Ambiente, Energia e Territorio – Settore                       | 14/04/2023 | n. 54748          |

|   |                                                                                                                                                                                         |            |          |
|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------|
|   | Foreste                                                                                                                                                                                 |            |          |
| 4 | Arpa Piemonte                                                                                                                                                                           | 14/04/2023 | n. 54781 |
| 5 | Direzione regionale Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Montagna, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica - Settore Pianificazione e Programmazione Trasporti e Infrastrutture | 17/04/2023 | n. 55734 |
| 6 | Direzione regionale Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Montagna, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica - Settore Difesa del Suolo                                           | 17/04/2023 | n. 55831 |
| 7 | Direzione Ambiente, Energia e Territorio - Settore Servizi Ambientali                                                                                                                   | 17/04/2023 | n. 55721 |
| 8 | Direzione Agricoltura e Cibo                                                                                                                                                            | 18/04/2023 | n. 56726 |
| 9 | Direzione Ambiente, Energia e Territorio – Settore Sviluppo sostenibile, Biodiversità ed aree naturali                                                                                  | 19/04/2023 | n. 57535 |

## 2.2 Fase di valutazione e consultazione

In data 13 giugno 2024, con nota prot. n. 108174, il Settore Pianificazione regionale per il governo del territorio, espletata la fase di scoping, ha richiesto l'avvio della fase di valutazione della procedura di VAS della Variante di aggiornamento al Piano territoriale regionale (Ptr), rendendo disponibile la documentazione tecnica costituita dai seguenti documenti adottati con DGR n. 4-8689 del 03/06/2024:

- Relazione
- Norme di attuazione (allo scopo di agevolare la lettura delle modifiche apportate, gli elaborati di Piano sono corredati dalle Norme di attuazione, testo di raffronto)
- Schede degli Ambiti di integrazione territoriale (Ait)
- Tavole della conoscenza:
  - Tavola A: Strategia 1 - Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio
  - Tavola B: Strategia 2 - Sostenibilità ambientale, efficienza energetica
  - Tavola C: Strategia 3 - Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica
  - Tavola D: Strategia 4 - Ricerca, innovazione e transizione produttiva
  - Tavola E: Strategia 5 - Valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali
  - Tavola F1: La dimensione europea
  - Tavola F2: La dimensione sovraregionale
  - Tavola di progetto
- Rapporto ambientale

- Piano di monitoraggio
- Sintesi non tecnica

Gli elaborati relativi alla proposta di Piano sono stati pubblicati, ai fini della consultazione del pubblico, sul sito web della Regione Piemonte e resi disponibili per la consultazione per 60 giorni ai sensi dell'art. 7 della l.r. 56/77, a decorrere dal 13 giugno 2024, data di pubblicazione sul Supplemento ordinario n. 2 del BUR n. 24 dell'avviso al pubblico di cui all'art. 14, comma 1 del d.lgs. 152/2006. La fase di consultazione, di cui all'art. 14 comma 2 del d.lgs. 152/2006, si è conclusa in data 12 agosto 2024.

Con nota prot. n. 112155 del 20 giugno 2024 l'autorità competente, di concerto con l'autorità procedente, ha avviato la fase di consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale interessati al procedimento, precedentemente richiamati nella fase di scoping, ed individuato la composizione dell'Organo tecnico regionale.

Il Settore Valutazioni ambientali e procedure integrate, ha coordinato i lavori istruttori dell'Organo tecnico regionale, finalizzati all'elaborazione della relativa Relazione istruttoria nei tempi previsti dalla disciplina statale.

Al fine della presentazione della Variante di aggiornamento al Piano territoriale regionale (Ptr) e del relativo Rapporto ambientale è stata convocata in data 10 luglio 2024, in applicazione della DGR n. 14 – 8374 del 29 marzo 2024, una riunione di Organo tecnico regionale con il supporto tecnico-scientifico di ARPA, allargata ai Soggetti con competenza ambientale, a cui hanno partecipato le Strutture regionali e i SCA seguenti:

- Direzione Ambiente, Energia e Territorio (Settori Tutela e uso sostenibile delle acque; Urbanistica Piemonte Occidentale; Urbanistica Piemonte Orientale; Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali);
- Settore Valutazioni ambientali e procedure integrate;
- Settore Pianificazione regionale per il governo del territorio;
- Direzione Agricoltura e cibo;
- Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica;
- Direzione Sanità;
- Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Torino;
- Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Alessandria Asti e Cuneo;
- Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le province di Biella, Novara, Verbano-Cusio-Ossola e Vercelli;
- Città Metropolitana di Torino;
- Provincia Alessandria;
- Provincia Asti;
- Provincia Cuneo;
- Ente di Gestione delle aree protette del Po piemontese;
- Ente di Gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore;
- Ente di Gestione delle Aree Protette dell'Ossola;

- Arpa Piemonte;
- ASL TO4;
- ASL TO 5
- ASL Novara;
- Regione Liguria;
- Arpal Liguria;
- IISBE Italia.

Successivamente, dopo la conclusione della fase di consultazione e sulla base dei contributi istruttori pervenuti, si è svolta una riunione di OTR, con il supporto tecnico-scientifico di ARPA, in data 17 settembre 2024, durante la quale si è discussa una prima bozza della presente relazione; è seguita la rielaborazione di tale relazione e la relativa trasmissione per le vie brevi in data 20 settembre 2024 per una conclusiva verifica e confronto sui contenuti presenti.

Oltre le riunioni sopra indicate sono stati svolti confronti per le vie brevi su tematiche specifiche con le strutture competenti, con la collaborazione del settore Pianificazione regionale per il governo del territorio.

I contributi istruttori pervenuti dalle strutture componenti l'OTR ed utilizzati per la formulazione della presente relazione sono i seguenti:

| n. | Mittente                                                                                                                                                           | Data       | Protocollo |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| 1  | Direzione Competitività del Sistema Regionale<br>- Settore Polizia mineraria, cave e miniere                                                                       | 23/07/2024 | n. 131512  |
| 2  | Direzione Ambiente, Energia e Territorio –<br>Settore Foreste                                                                                                      | 29/07/2024 | n. 135012  |
|    |                                                                                                                                                                    | 24/09/2024 | n. 160222  |
| 3  | Direzione Agricoltura e Cibo                                                                                                                                       | 02/08/2024 | n. 138297  |
| 4  | Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo,<br>Protezione Civile, Trasporti e Logistica -<br>Settore Difesa del Suolo                                             | 08/08/2024 | n. 140583  |
| 5  | Direzione Opere Pubbliche Difesa del Suolo,<br>Protezione civile, Trasporti e Logistica - Settore<br>Pianificazione e Programmazione Trasporti e<br>Infrastrutture | 09/08/2024 | n. 141016  |
|    |                                                                                                                                                                    | 25/09/2024 | n. 161037  |
| 6  | Arpa Piemonte                                                                                                                                                      | 08/08/2024 | n. 140892  |
| 7  | Direzione Ambiente, Energia e Territorio –<br>Settori Urbanistica Piemonte occidentale e<br>orientale                                                              | 29/08/2024 | n. 145294  |
|    |                                                                                                                                                                    | 25/09/2024 | n. 161296  |
| 8  | Direzione Coordinamento Politiche e Fondi                                                                                                                          | 10/09/2024 | n. 152235  |

|   |                                                                                                          |            |           |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------|
|   | Europei - Turismo e Sport                                                                                |            |           |
| 9 | Direzione Ambiente, Energia e Territorio -<br>Settore Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali | 11/09/2024 | n. 153190 |
|   |                                                                                                          | 23/09/2024 | n. 159756 |

### 2.3 Osservazioni pervenute in fase di consultazione

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

Le osservazioni sono state altresì messe a disposizione dell'OTR attraverso l'utilizzo di apposito share condiviso; al settore Pianificazione regionale per il governo del territorio, come da indicazioni sull'avviso al pubblico, sono state trasmesse direttamente dagli osservanti.

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

Le osservazioni hanno riguardato anche aspetti di piano non riferibili alle valutazioni ambientali. Per completezza le osservazioni sono riportate tutte, specificandone i contenuti e evidenziando quelle più propriamente oggetto delle valutazioni ambientali.

L'autorità procedente dovrà fornire riscontro alle osservazioni pervenute, così come indicato nel successivo paragrafo 3 "Indicazioni procedurali per le fasi successive" della presente relazione.

Il parere motivato prende in considerazione le osservazioni inerenti le valutazioni ambientali; si raccomanda sul fatto che le osservazioni sul piano dovranno essere valutate anche in termini di ricadute ambientali.



| n.                                         | SOGGETTO                                                                                                                   | n. prot./data pec        | ns. rif. prot.           | (VAS-VINCA) Principali tematiche trattate                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Altre tematiche                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Soggetti istituzionali - Area vasta</b> |                                                                                                                            |                          |                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                   |
| 1                                          | ASL TO5                                                                                                                    | n. 38915 del 16/07/2024  | n. 127361 del 16/07/2024 | Non vi sono osservazioni                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Non vi sono osservazioni                                                                                                                                                          |
| 2                                          | Città Metropolitana di Torino - Dipartimento Ambiente e Vigilanza Ambientale                                               | n. 113704 del 12/08/2024 | n. 142741 del 20/08/2024 | Osservazioni su analisi di coerenza con la pianificazione territoriale metropolitana, invarianza idraulica, adattamento e mitigazione ai cambiamenti climatici, contenimento del consumo di suolo, misure di compensazione, cartografia di supporto e piano di monitoraggio                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                   |
| 3                                          | Città Metropolitana di Torino - Dipartimento Pianificazione Territoriale, Urbanistica ed Edilizia - Unità di Progetto PTGM | n. 505547 del 25/07/2024 | n. 134267 del 26/07/2024 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Osservazioni ai sensi dell'art. 7 della LR 56/77 su valenza regolativa degli strumenti di pianificazione strategica di competenza della CMTo, NdA, Schede degli Ait e cartografie |
| 4                                          | Regione Valle d'Aosta                                                                                                      | 05/08/2024               | n. 138940 del 05/08/2024 | Osservazioni su analisi di coerenza con il Piano Regionale di Qualità dell'aria della Valle d'Aosta, inquinamento acustico e relativa normativa di riferimento, indicatori di monitoraggio                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                   |
| 5                                          | Provincia di Cuneo                                                                                                         | n. 63941 del 07/08/2024  | n. 140238 del 07/08/2024 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Specificazioni sull'Ait 31-Cuneo, sulla classificazione dei centri storici di Bra e Savigliano, sulla viabilità esistente e in progetto                                           |
| 6                                          | Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Torino                                    | n. 15675 del 08/08/2024  | n. 140648 del 08/08/2024 | Aspetti paesaggistici e di tutela archeologica/architettonica con riferimento all'analisi di coerenza con i piani e programmi di livello internazionale, comunitario, nazionale e regionale, con particolare riferimento alla Convenzione europea del Paesaggio, al D.lgs. 42/2004 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio al Piano paesaggistico regionale (Ppr), al contesto normativo di riferimento, alla schedatura delle tematiche ambientali e alla valutazione degli impatti a livello regionale e di Ait; osservazioni specifiche sulle NdA e sugli Ait del territorio di riferimento |                                                                                                                                                                                   |
| 7                                          | Ministero della cultura - Dipartimento per l'amministrazione generale Segretariato regionale per il Piemonte               | n. 4804 del 12/08/2024   | n. 141708 del 12/08/2027 | Riferimento ai pareri espressi dalle Soprintendenze territorialmente competenti                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                   |
| 8                                          | Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Alessandria Asti e Cuneo                              | n. 11661 del 09/08/2024  | n. 141538 del 12/08/2024 | Aspetti paesaggistici e di tutela archeologica/architettonica con riferimento all'analisi di coerenza con i piani e programmi di livello internazionale, comunitario, nazionale e regionale, con particolare riferimento alla Convenzione europea del Paesaggio, al D.lgs. 42/2004 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio al Piano paesaggistico regionale (Ppr), al contesto normativo di riferimento, alla schedatura delle tematiche ambientali e alla valutazione degli impatti a livello regionale e di Ait; osservazioni specifiche sulle NdA e sugli Ait del territorio di riferimento |                                                                                                                                                                                   |
| 9                                          | Soprintendenza archeologia belle                                                                                           | n. 10879 del             | n. 141683 del            | Aspetti paesaggistici e di tutela archeologica/architettonica con                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                   |



| n.                                       | SOGGETTO                                                                           | n. prot./data pec        | ns. rif. prot.           | (VAS-VINCA) Principali tematiche trattate                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Altre tematiche                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                          | arti e paesaggio per le province d Biella, Novara, Verbano-Cusio-Ossola e Vercelli | 12/08/2024               | 12/08/2024               | riferimento all'analisi di coerenza con i piani e programmi di livello internazionale, comunitario, nazionale e regionale, con particolare riferimento alla Convenzione europea del Paesaggio, al D.lgs. 42/2004 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio al Piano paesaggistico regionale (Ppr), al contesto normativo di riferimento, alla schedatura delle tematiche ambientali e alla valutazione degli impatti a livello regionale e di Ait; osservazioni specifiche sulle NdA e sugli Ait del territorio di riferimento |                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Soggetti istituzionali - Comuni</b>   |                                                                                    |                          |                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                              |
| 10                                       | Comune di Novara                                                                   | n. 098791 del 08/08/2024 | n. 140925 del 08/08/2024 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Richiesta di esclusione dal calcolo del consumo di suolo dei progetti relativi a interventi di trasformazione urbanistica che rivestano carattere di strategicità, unicità e rilevanza nazionale o regionale |
| 11                                       | Comune di Dorzano                                                                  | n. 2680 del 09/08/2024   | n. 141235 del 09/08/2024 | Osservazioni su consumo di suolo, in particolare per le attività estrattive; richiesta inserimento vincolo di ripristino ambientale                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Osservazioni specifiche su area Valledora                                                                                                                                                                    |
| 12                                       | Comune di Alice Castello                                                           | n. 5258 del 12/08/2024   | n. 141590 del 12/08/2024 | Osservazioni su consumo di suolo, in particolare per le attività estrattive; richiesta inserimento vincolo di ripristino ambientale                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Osservazioni specifiche su area Valledora                                                                                                                                                                    |
| 13                                       | Comune di Salussola                                                                | n. 3448 del 12/08/2024   | n. 141706 del 12/08/2024 | Richiesta previsione di compensazioni e ripristini ambientali rispetto alla possibilità di ampliamento delle attività estrattive                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Osservazioni specifiche su area Valledora                                                                                                                                                                    |
| 14                                       | Comune di Tronzano V.se                                                            | n. 8271 del 12/08/2024   | n. 141709 del 12/08/2024 | Richiesta previsione di compensazioni e ripristini ambientali rispetto alla possibilità di ampliamento delle attività estrattive                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Osservazioni specifiche su area Valledora                                                                                                                                                                    |
| 15                                       | Comune di Cavaglià                                                                 | n. 6293 del 12/08/2024   | n. 141711 del 12/08/2024 | Richiesta previsione di compensazioni e ripristini ambientali rispetto alla possibilità di ampliamento delle attività estrattive                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Osservazioni specifiche su area Valledora                                                                                                                                                                    |
| 16                                       | Comune di Borgo d'Ale                                                              | n. 8426 del 12/08/2024   | n. 141719 del 12/08/2024 | Osservazioni su consumo di suolo, in particolare per le attività estrattive; richiesta inserimento vincolo di ripristino ambientale                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Osservazioni specifiche su area Valledora                                                                                                                                                                    |
| <b>Enti di Gestione di aree protette</b> |                                                                                    |                          |                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                              |
| 17                                       | Ente di gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore                | n. 3901 del 08/08/2024   | n. 140646 del 08/08/2024 | Osservazioni su NdA relative alla pianificazione delle aree protette e alla rete ecologica, al consumo di suolo in particolare rispetto alle FER, al riconoscimento della Riserva della Biosfera MAB UNESCO Ticino Val Grande Verbano e alla mobilità sostenibile                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                              |
| 18                                       | Ente di gestione delle aree protette del Po piemontese                             | n. 4452 del 12/08/2024   | n. 141717 del 12/08/2024 | Osservazioni su NdA relative alla pianificazione delle aree protette e alla rete ecologica, al consumo di suolo in particolare rispetto alle FER e al riconoscimento della Riserva della Biosfera MAB UNESCO Collina Po                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Gestori di reti e servizi</b>         |                                                                                    |                          |                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                              |



| n.                                                      | SOGGETTO                                                         | n. prot./data pec                 | ns. rif. prot.           | (VAS-VINCA) Principali tematiche trattate                                                                                                                                                              | Altre tematiche                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 19                                                      | Iren smart solutions                                             | n. RR003310-2024-P del 07/08/2024 | n. 140406 del 07/08/2024 |                                                                                                                                                                                                        | Osservazione su progetto realizzazione impianto fotovoltaico in riferimento alla pianificazione del Parco del Po piemontese                                                                                                                                                                            |
| <b>Associazioni di protezione ambientale e Comitati</b> |                                                                  |                                   |                          |                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 20                                                      | Pro Natura Piemonte                                              | 07/08/2024                        | n. 140402 del 07/08/2024 | Osservazioni su consumo di suolo, pianificazione aree protette, aspetti energetici; indicazione tematiche non trattate (es. valutazione effetti cumulativi, nucleare, "nuova rivoluzione industriale") | Osservazioni su su relazione tra i diversi livelli di pianificazione (regionale, provinciale e comunale), Ait, Obiettivo specifico 1.5.7                                                                                                                                                               |
| 21                                                      | Legambiente Ovadese, Valli Orba e Stura                          | 12/08/2024                        | n. 142589 del 12/08/2024 | Osservazioni su estensione aree protette, nucleare, aspetti energetici, RIR, ripristino ecosistemi degradati, "nuova rivoluzione industriale", consumo di suolo e aree UNESCO.                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 22                                                      | Legambiente del Vercellese e della Valsesia                      | 12/08/2024                        | n. 141591 del 12/08/2024 | Osservazioni su estensione aree protette, nucleare, aspetti energetici, ripristino ecosistemi degradati, "nuova rivoluzione industriale", consumo di suolo e aree UNESCO.                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 23                                                      | Italia Nostra Piemonte                                           | n. 24/24 del 12/08/2024           | n. 141734 del 12/08/2024 | Osservazioni su ricadute ambientali relative a logistica/trasporti/commercio, previsioni turistiche e borghi; osservazioni su consumo di suolo e pianificazione aree protette                          | Osservazioni su relazione tra i diversi livelli di pianificazione (regionale, provinciale e comunale)                                                                                                                                                                                                  |
| 24                                                      | Movimento Valledora                                              | 12/08/2024                        | n. 141821 del 13/08/2024 | Osservazioni su consumo di suolo                                                                                                                                                                       | Osservazioni specifiche su area Valledora                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 25                                                      | Forum nazionale Salviamo il paesaggio - Coordinamento piemontese | 23/08/2024                        | n. 143929 del 26/08/2024 | Osservazioni di carattere ambientale alle NdA                                                                                                                                                          | Osservazioni su NdA                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Osservazioni pervenute oltre i termini previsti</b>  |                                                                  |                                   |                          |                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 26                                                      | Provincia di Alessandria                                         | n. 42705 del 29/08/2024           | n. 147065 del 02/09/2024 |                                                                                                                                                                                                        | Osservazioni ai sensi dell'art. 7 della LR 56/77 su Ait e Nda, con riferimento a attività produttive e logistica, aspetti energetici.                                                                                                                                                                  |
| 27                                                      | Provincia di Asti                                                | n. 20105 del 25/09/2024           | n. 161472 del 27/09/2024 | Osservazioni su consumo di suolo, perequazione territoriale e Strategia 3                                                                                                                              | Osservazioni ai sensi dell'art. 7 della LR 56/77 su Relazione e Nda, con riferimento a componente strategica delle progettualità, contenuti della pianificazione locale, perequazione territoriale, recupero patrimonio rurale dismesso, consumo e difesa del suolo e rete infrastrutture di trasporto |

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

La presente Relazione dell'OTR contiene osservazioni, indicazioni e raccomandazioni formulate sulla base della documentazione tecnica disponibile, degli approfondimenti istruttori effettuati, delle considerazioni espresse durante le riunioni di OTR, gli incontri istruttori tematici e dei contributi tecnici pervenuti da parte delle strutture regionali coinvolte e di ARPA, in qualità di supporto tecnico scientifico alla Regione Piemonte secondo quanto previsto dall'art. 6 della l.r. 13/2023.

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

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

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

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

Il Settore Pianificazione regionale per il governo del territorio, in collaborazione con l'autorità competente, ai sensi dell'art. 15, comma 2, del d.lgs. 152/2006, procederà alla revisione del piano sulla base del parere motivato; contestualmente, il medesimo Settore esaminerà e controdedurrà alle osservazioni pervenute e, sulla base di tali osservazioni e del parere motivato per la VAS, adeguerà il Piano, trasmettendolo alla Giunta regionale unitamente alla Sintesi della revisione e al piano di monitoraggio.

La procedura di approvazione della Variante di aggiornamento al Piano territoriale regionale, ai sensi della l.r. 56/77, prevede che la Giunta regionale adotti definitivamente il piano e lo trasmetta al Consiglio regionale per l'approvazione.

A seguito dell'approvazione del Piano da parte del Consiglio regionale, il Settore Pianificazione regionale per il governo del territorio predisporrà la Dichiarazione di sintesi, ai sensi dell'art. 17 del d.lgs. 152/06, come previsto dalla DGR n. 14-8374 del 29 marzo 2024.

Relativamente alle fasi procedurali sopraccennate si evidenzia quanto segue:

- le richieste di approfondimenti e chiarimenti, le indicazioni e le raccomandazioni presenti nel parere motivato dovranno essere tenuti in conto durante la sopracitata fase di revisione e descritti e/o contenuti nella Dichiarazione di sintesi;
- tutte le richieste sopracitate sono finalizzate ad una più completa informazione del pubblico e a migliorare i profili di sostenibilità ambientale del Piano;
- si suggerisce di impostare la Dichiarazione di sintesi con l'ausilio di tabelle e sintesi per facilitare la comprensione dei contenuti descrittivi;
- occorrerà inserire anche il riscontro alle indicazioni e alle raccomandazioni contenute nella presente Relazione, nonché il riscontro alle osservazioni pervenute in fase di consultazione pubblica, anche suddividendole per macrotemi e in maniera schematica;

In fase di revisione del Piano ai sensi dell'art. 15, comma 2 del d.lgs. 152/2006, si suggerisce di coinvolgere le strutture regionali interessate nell'istruttoria di VAS, eventualmente con il supporto di ARPA Piemonte.

#### **4      Analisi e valutazioni di carattere generale e metodologico**

##### **4.1      Analisi di coerenza e del contesto normativo, pianificatorio e programmatico**

Per quanto riguarda l'analisi di coerenza esterna verticale, per la rilevanza ed i possibili impatti sulle strategie e gli indirizzi del piano, rispetto alla componente "energia", si suggerisce di prendere in considerazione il recente Decreto MASE del 21 giugno 2024 "Disciplina per l'individuazione di superfici e aree idonee per l'installazione di impianti a fonti rinnovabili, che supera i disposti del citato d.lgs. 199/2021".

L'analisi di coerenza esterna orizzontale verifica la compatibilità e il grado di correlazione con il sistema degli obiettivi di sostenibilità ambientale degli altri strumenti di pianificazione e di governo del territorio redatti dalla Regione, al fine di definire ipotesi di piano orientate da obiettivi di sostenibilità ambientale coerenti e condivisi.

Si riportano di seguito alcune osservazioni rispetto all'analisi di coerenza svolta nel RA riferita alla pianificazione regionale di settore.

Con riferimento alla coerenza e complementarietà tra Ptr e Ppr, si prende atto che anche nella presente revisione "... i contenuti di Ptr e Ppr si fondano su cinque strategie e su obiettivi generali comuni, che non sono state oggetto di variazioni esclusa l'aggiunta di un obiettivo generale; gli obiettivi specifici, declinati in maniera differente in funzione delle specificità di Ptr e Ppr ma complementari fra loro sono stati oggetto di un complessivo lavoro di modifica o integrazione ..." e che "... sono stati inseriti in alcuni articoli delle Norme di Attuazione specifici rimandi alla corrispondente disciplina del Ppr ..."; nel merito si evidenzia però che tale attenzione alla corrispondenza tra Ptr e Ppr dimostrata nella definizione del quadro strategico e dell'apparato normativo non è riscontrabile negli approfondimenti condotti per gli Ait.

Per quanto riguarda la tematica trasporti, il riferimento è la Linea strategica Strategia 3 "Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica" finalizzata a rafforzare la coesione territoriale e lo sviluppo locale del nord-ovest nell'ambito di un contesto economico e territoriale a dimensione europea.

Gli obiettivi generali e specifici che discendono dalla Linea Strategica 3 sono coerenti con gli obiettivi della pianificazione di settore, ma non recepiscono quanto proposto nella fase di scoping in cui si suggeriva di allineare gli obiettivi generali presentati nel Ptr (3.1. *“Riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture”* e 3.2. *“Riorganizzazione e sviluppo dei nodi della logistica”*) all’articolato delle NdA relativo al tema dei trasporti (art. 37 La riorganizzazione della rete territoriale delle infrastrutture di trasporto e art. 38 La mobilità delle persone e la logistica delle merci).

Considerato che gli obiettivi del Ptr non sono stati oggetto di modifica per rispettare l’allineamento col Ppr, si prende atto del fatto che il tema delle infrastrutture non sarà trattato separatamente rispetto a quello della mobilità delle persone e della logistica, come invece avviene nelle NdA in coerenza col Piano strategico dei trasporti e dei suoi piani attuativi approvati successivamente al Ptr vigente.

Per quanto riguarda la componente antropica “Mobilità e trasporti”, il RA richiama correttamente il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) e introduce il suo piano attuativo “Piano Regionale per la Mobilità delle Persone (PrMoP) e il Piano regionale per la Logistica alle merci (PrLog). Le azioni 2030”, come suggerito nella precedente fase di scoping, nonché il Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) che ne è parte integrante.

In merito al piano attuativo, nel Ptr sono indicati gli estremi con cui il “PrMoP e PrLog” è stato adottato in Giunta (DGR n.14-6571 del 6 marzo 2023) ai fini della consultazione relativa alla fase di Valutazione della VAS. Al proposito, si segnala che il “PrMoP e PrLog” è stato approvato dalla Giunta regionale con DGR n. 6-7459 del 25 settembre 2023 e pertanto si chiede di aggiornare gli estremi del provvedimento citato.

Rispetto al Piano regionale per la tutela e la conservazione degli ambienti e della fauna acquatica e l’esercizio della pesca (stralcio relativo alla componente ittica), approvato con DCR 29 settembre 2015, n.101-33331, le analisi effettuate nel RA non hanno evidenziato elementi di incoerenza tra gli obiettivi generali della revisione del Ptr e gli obiettivi strategici del Pir, riscontrando una generale coerenza con il complesso delle politiche analizzate, sia in termini di condivisione delle strategie di base, sia in termini di obiettivi e azioni finalizzati a migliorare il target qualitativo delle singole componenti del sistema ambientale regionale.

In riferimento al capitolo Politiche, piani e programmi di livello provinciale riportato a pag. 69 del RA, si segnala l’opportunità di correggere il titolo del capitolo da “Politiche, piani e programmi di livello provinciale” a “Politiche, piani e programmi di livello provinciale e metropolitano”, e si evidenzia che per la Città metropolitana di Torino (e non “provincia” come titolato nella colonna della tabella ivi riportata), oltre al PTC2, al PTGM e alla variante “Seveso”, sono attualmente vigenti:

- il Piano Paesaggistico della Collina di Pinerolo (anche riconosciuto dal Piano Paesaggistico Regionale), approvato con DCR n. 233-35836, 3.10.2017;
- i seguenti piani strategici:
  - Piano urbano della mobilità sostenibile approvato con DCM n. 42 del 20.07.2022;
  - Piano strategico metropolitano triennale (21-23 e 24-27 di prossima approvazione).

Considerata la vigenza di tali strumenti che affrontano tematiche territoriali proprie anche del Ptr e che gli ultimi due citati sono stati esplicitamente introdotti ex novo nelle NdA del Ptr, è opportuno che gli stessi siano considerati nell’ambito delle verifiche di coerenza. Si segnala inoltre che le NdA

del Ptr citano il Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS) in riferimento ad alcune tematiche più proprie di altri strumenti metropolitani quali il Biciplan, il Piano della logistica metropolitano, il Piano metropolitano dell'accessibilità ed intermodalità.

In merito al progetto "Piano territoriale vs Piani provinciali" (rif. paragrafo 2.3.2 del RA), apprezzando la volontà di individuare un metodo e un processo per garantire coerenza tra il Ptr e i livelli di pianificazione intermedi, si evidenzia la necessità che, parallelamente a detto progetto, sia avviato un progetto atto a individuare un metodo e un processo per garantire coerenza tra Ptr e Piani provinciali/PTGM, che tenga in debita considerazione le differenze formali e sostanziali tra province e città metropolitane, così come declinate dal legislatore nazionale (legge 56/14) e dalla stessa Regione Piemonte (l.r. 56/77 – art. 3), che riconosce per il livello intermedio due differenti strumenti di pianificazione: i piani territoriali di coordinamento (Province) e il piano territoriale generale metropolitano (CMT0).

#### **4.2 Compensazioni ambientali**

Per quanto attiene la revisione dell'apparato normativo del Ptr sul tema della compensazione, sono stati confermati o integrati i riferimenti contenuti nelle norme del Ptr 2011 e sono state introdotte ex novo puntuali disposizioni all'art. 15 delle NdA.

Nello specifico è stata definita una norma di indirizzo (art. 15, comma 6), che assegna ai piani con valenza territoriale il compito di individuare nei relativi apparati cartografici, ove necessario, le aree destinate all'atterraggio degli interventi compensativi e di definire nelle relative norme la modalità per l'attuazione di tali interventi e/o i criteri per selezionare eventuali alternative. Vengono altresì fornite indicazioni in merito alle possibili tipologie di opere di compensazione, alle aree preferibili per l'atterraggio delle stesse, nonché alle modalità attuative.

Si sottolinea l'importanza di definire tali aspetti operativi a livello di pianificazione sovraordinata al fine che gli Enti (Città metropolitana, Province, Comuni) operino ai diversi livelli in modo omogeneo e coordinato applicando le medesime metodologie ed i medesimi criteri su tutto il territorio regionale ed ottimizzando in questo modo i risultati che si possono ottenere applicando le politiche delineate dal Ptr sul tema delle compensazioni.

Pertanto si auspica che questi aspetti vengano definiti ed approfonditi in apposite linee guida di cui all'art. 7, comma 7 delle NdA.

#### **4.3 Linee guida**

In riferimento all'art. 7, comma 7 delle NdA, il Piano prevede la possibilità di predisposizione di specifiche linee guida approvate dalla Giunta regionale da condividere con i settori regionali interessati, nonché con i soggetti a vario titolo coinvolti nella loro stessa attuazione e finalizzate alla definizione di indirizzi relativi ad argomenti specifici, quali, ad esempio, le misure di compensazione, i criteri di localizzazione di insediamenti a rilevante impatto sul territorio (impianti per la logistica, per le energie rinnovabili, per lo sport, ecc.) e la perequazione territoriale.

Sulla base delle osservazioni pervenute da parte degli SCA relative alla redazione di tali linee guida, in particolare rispetto ai temi della sostenibilità ambientale e ai criteri di localizzazione di insediamenti a rilevante impatto sul territorio, si suggerisce di coinvolgere nei tavoli di lavoro i diversi soggetti sulla base delle loro specifiche competenze.

#### **4.4 Piano di Monitoraggio**

Si ricorda che, ai sensi dell'art. 17 del d.lgs. 152/2006, il Piano di Monitoraggio dovrà essere scorporabile dal RA e pubblicato autonomamente insieme al Piano approvato, al parere motivato e alla Dichiarazione di sintesi.

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

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

Ciò premesso sarà necessario che:

- gli indicatori del PMA siano strutturati al fine di consentire le verifiche di cui sopra;
- siano definiti la periodicità e l'indice dei Report di monitoraggio.

Rispetto a quest'ultimo punto si riporta di seguito una proposta di indice che potrà essere utilizzata per la redazione dei report:

1. *Breve sintesi del Piano*
2. *Obiettivi generali e specifici*
3. *Obiettivi a carattere ambientale*
4. *Rendicontazione effetti/obiettivi ambientali*
  - 4.1 *Verifica del popolamento degli indicatori del PMA*
  - 4.2 *Distribuzione degli effetti attesi in relazione alle misure previste*
  - 4.3 *Analisi di eventuali effetti inattesi*
  - 4.4 *Verifica del livello di raggiungimento degli obiettivi ambientali di riferimento*
    - 4.4.1 *Analisi quali/quantitativa degli indicatori rispetto ai target di riferimento*
    - 4.4.2 *Analisi previsionali e statistiche sull'andamento degli indicatori*
5. *Analisi previsionale sull'andamento del piano*
6. *Conclusioni valutative*
7. *Individuazione di possibili azioni retroattive*

Seguendo la proposta di indice precedentemente riportata, sarà possibile individuare le criticità del Piano e dei suoi potenziali effetti ambientali e valutare in itinere il PMA anche al fine di rivedere gli indicatori non popolabili o inefficaci (ad esempio a causa delle banche dati di riferimento non aggiornate o per altre problematiche che si sviluppano in corso di implementazione del Piano).

In merito agli indicatori specifici si evidenzia quanto segue:

- al fine di permettere un allineamento del Piano di monitoraggio del PTGM con quello del Ptr, si ritiene necessario che le schede degli indicatori, ove carenti, siano completate con la fonte del dato/indicatore (fonte web o denominazione e detentore della banca dati di riferimento);
- si consiglia di prevedere ulteriori indicatori specifici per il tema foreste.

Considerata l'osservazione della Regione autonoma Valle d'Aosta, che propone alcuni indicatori di contesto volti al monitoraggio degli aspetti acustici per i Comuni con Piano di classificazione acustica (PCA) approvato, si riporta nel seguito quanto segnalato al fine di un'eventuale proposta di indicatori da suggerire per la pianificazione locale:

- Numero di controlli annuali effettuati sulle differenti tipologie di sorgenti sonore (ricavabile dai dati dell'osservatorio acustico nazionale gestito da ISPRA);
- Variazione negli anni della % di popolazione esposta alle classi di decibel secondo quanto stabilito dal d.lgs. 194/2005;
- Gestori delle infrastrutture dei trasporti che hanno presentato le mappature acustiche e i Piani d'Azione previsti dalla normativa;
- Numero, localizzazione ed estensione geometrica delle zone silenziose individuate sul territorio regionale.

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

### **5.1 Biodiversità**

Il 29 luglio scorso è stato pubblicato il Regolamento (UE) 2024/1991 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24/6/2024 sul ripristino della natura.

Il regolamento rappresenta uno dei principali strumenti di attuazione della Strategia EU sulla biodiversità per il 2030 e degli impegni generali dell'UE a livello internazionale in materia di ripristino degli ecosistemi. Stabilisce un quadro generale entro il quale gli Stati membri dovranno mettere in atto misure di ripristino efficaci e basate sulla superficie che insieme copriranno, entro il 2030, almeno il 20% del territorio e, entro il 2050, tutti gli ecosistemi che necessitano di ripristino.

Tenuto conto che tale Regolamento è stato pubblicato successivamente alla adozione del Pyr e che lo stesso prevede che gli Stati membri predispongano un Piano nazionale di ripristino, si suggerisce, alla luce della portata che il regolamento potrà avere sulla pianificazione e sulla programmazione ai diversi livelli, di rafforzare i principi ivi contenuti nei documenti di Piano, adeguando, ove necessario, il Quadro strategico del Ptr.

Per quanto riguarda ad esempio il tema "Natura e biodiversità" i macro-obiettivi di sostenibilità ambientale (OSA) 11 "Tutelare le aree protette" e 13 "Limitare la perdita della biodiversità, valorizzando le specie e gli habitat" sottintendono un approccio conservativo dello "status quo" e non si pongono come migliorativi.

Il primo non prefigura gli obiettivi di raggiungimento dei livelli previsti dalle Strategie europea e nazionale sulla Biodiversità che prevedono, entro il 2030, il raggiungimento del 30% di territorio

protetto a livello nazionale. Un confronto con la situazione piemontese nella Tavola della conoscenza riferita alla strategia 1 “riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio” evidenzia che in alcuni Ait sarebbe necessario prevedere un rafforzamento del sistema delle aree protette.

Anche il macro-obiettivo 13 non sembrerebbe prefigurare miglioramenti ed occorrerebbe specificare cosa si intenda per “valorizzazione” delle specie e degli habitat.

A livello di Strategie e obiettivi, la 1.2 “Salvaguardia e valorizzazione della biodiversità” prevede gli obiettivi specifici 1.2.2 e 1.2.4 e 1.2.6 che però non trovano riscontri specifici nelle Norme di Attuazione, se non nei generici indirizzi dell’articolo 16: *“la pianificazione territoriale, ad ogni livello, garantisce: ... e) il riequilibrio della funzionalità ecosistemica e l’incremento della biodiversità attraverso il potenziamento delle infrastrutture verdi e blu sia in ambito urbano, sia in ambito periurbano, rurale e agricolo.”*

Nella normativa non ci sono riferimenti espliciti alla Rete Ecologica regionale, così come definita dall’art. 2 della l.r. 19/2009 e s.m.i.; si ritiene più che opportuno un richiamo normativo atto a definire come le aree protette, le aree contigue, i siti della rete Natura 2000, le zone naturali di salvaguardia ed i corridoi ecologici siano parte integrante della pianificazione di ogni livello, per dare attuazione alle Strategie europea e nazionale sulla biodiversità 2030, nell’ottica di aumento del territorio protetto e del recupero degli ecosistemi.

A livello delle NdA, si evidenzia che non vi sono riferimenti specifici alle aree protette se non in un contesto di utilizzazione turistica: art. 23, c.8, lettera h), per cui la pianificazione locale definisce azioni volte a “favorire il turismo nelle aree protette anche attraverso la promozione e l’attuazione della Carta Europea del Turismo Sostenibile (CETS)”.

Ulteriori osservazioni sulla Relazione: capitolo 3.4.8 LA BIODIVERSITÀ: si precisa che gli Enti di Gestione delle Aree protette (EGAP) sono 10 e non 11; inoltre la RER non è solo costituita dal sistema regionale delle aree protette, ma anche dai siti della Rete Natura 2000, dalle ZNS e dai corridoi ecologici.

Relativamente alla Rete Natura 2000, oltre alle Misure di Conservazione generali, si ricorda che sono già vigenti tutte le Misure sito-specifiche e molti Piani di gestione, la cui redazione non è pertanto “futura” come riportato nel capitolo.

## 5.2 Sviluppo sostenibile

Visto il ruolo del Ptr di indirizzo e coordinamento del governo del territorio alle diverse scale nonché di principale strumento di territorializzazione degli obiettivi della Agenda 2030 e della correlata Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile, sarebbe opportuno maggiormente rafforzare o evidenziare le coerenze con questo assunto.

In particolare l’art 2 comma 1, lett. b delle NdA stabilisce che il Ptr contiene *“la definizione del Quadro strategico costituito dalle strategie e dagli obiettivi generali e specifici per lo sviluppo socioeconomico e sostenibile del territorio regionale, anche con riferimento all’individuazione dei principali poli di innovazione produttiva e delle linee di azione per lo sviluppo sostenibile”*.

Si ritiene che il testo possa essere riformulato in modo da meglio esplicitare che lo sviluppo sostenibile integra in sé le tre componenti ambientale, sociale ed economica e implica un approccio sistemico volto a garantire uno sviluppo rispettoso dei limiti del pianeta, equo e inclusivo, definendo traiettorie e obiettivi di sviluppo che integrano questi aspetti.

Seppur nelle NdA ci siano espliciti riferimenti allo sviluppo sostenibile sin dall'articolo 1, si richiede di valutare l'opportunità di rafforzare tale principio nel corpo del testo normativo esplicitando in maniera chiara che la pianificazione a tutti i livelli deve essere improntata sul rispetto dei principi dello sviluppo sostenibile.

A titolo esemplificativo si riportano per comodità alcuni principi di sostenibilità strettamente connessi alla pianificazione che potrebbero essere eventualmente rafforzati:

- la tutela e la conservazione del suolo e delle sue qualità in quanto risorsa non rinnovabile, tenendo conto che il consumo e il degrado di suolo è la principale minaccia alla perdita di biodiversità, di ecosistemi e servizi correlati. Inoltre il consumo e il buono stato della risorsa è strettamente legato alla lotta ai cambiamenti climatici e alla vulnerabilità del territorio, incidendo sul ciclo delle acque e sulla qualità della risorsa acqua;
- la tutela e il ripristino della biodiversità, degli ecosistemi e dei loro servizi (cui collegare specifiche norme volte alla costruzione della rete ecologica regionale e locale, la definizione di progetti strategici di infrastrutture verdi e blu con un approccio alla pianificazione che tenga conto della scala adeguata a cui dare risposta alle vulnerabilità, proporre un nuovo paradigma in cui il patrimonio naturale e ambientale sia, a qualsiasi livello, elemento fondante delle scelte a breve, medio e lungo termine, per garantire uno sviluppo sostenibile e durevole);
- integrazione di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico in tutti i settori e alle diverse scale tenendo conto degli impatti già in atto e degli scenari futuri, dando priorità a scelte adattative che non precludano le future necessità di adattamento e privilegino l'utilizzo di soluzioni basate sulla natura in grado di fornire molteplici benefici e al contempo avere una maggiore sostenibilità economica e sociale e una bassa energia incorporata;
- individuazione di una scala adeguata a cui dare risposta alle vulnerabilità territoriali e innescare processi che consentano di garantire la cooperazione, la partecipazione delle comunità insediate, un approccio perequativo, l'inclusione sociale e la sostenibilità economica nel tempo (soprattutto rispetto ai rischi naturali e climatici, perdita di biodiversità, ripristino delle connessioni ecologiche e costruzioni della infrastruttura verde di area vasta, ciclo dell'acqua e conservazione e gestione sostenibile del suolo).

Si suggerisce, inoltre, di:

- integrare l'art. 4. Rapporto tra PTR e PPR al comma 2 specificando che l'interpretazione strutturale del territorio regionale e gli indirizzi per la pianificazione a ogni livello si fondano non solo sulle "diverse vocazioni" riconosciute nel territorio ma anche sulle caratteristiche di vulnerabilità, resilienza che il territorio esprime in termini di fattori e rischi ambientali, climatici e antropici, inclusi gli aspetti sociali e economici;
- di meglio definire le interrelazioni tra l'art 9 comma 2 lett. l) e la lettera m) del medesimo comma, tenendo conto che sono volte rispettivamente:
  - alla definizione di *condizioni di sostenibilità, anche attraverso il processo di valutazione ambientale strategica*;
  - alla *definizione di criteri per il dimensionamento del carico insediativo e soglie d'uso del territorio in coerenza con le direttive di cui all'articolo 31, fissando limiti di sostenibilità ambientale e territoriale alle previsioni della pianificazione locale comportanti effetti alla scala sovracomunale*.

Si sottolinea in proposito che il carico insediativo e le soglie d'uso del territorio non sono aspetti che possano essere definiti in maniera avulsa dalle tematiche indicate alla lettera l) e che in ogni caso sarebbe opportuno che oltre indagare i limiti di sostenibilità di eventuali nuove edificazioni sarebbe necessario e strategico intervenire sull'esistente che quei limiti di sostenibilità ambientale ha già abbondantemente superati, con particolare riferimento agli ambiti urbanizzati ma anche le aree periurbane e agricole dell'area metropolitana e di pianura.

In coerenza con il Regolamento (UE) 2024/1991 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24/6/2024 sul ripristino della natura, anche se pubblicato successivamente alla adozione del Ptr, sarebbe opportuno indicare nella revisione del piano che gli strumenti di pianificazione territoriale provinciale e metropolitana abbiano tra gli obiettivi quello di riportare la natura negli spazi urbani e periurbani, di incrementare la resilienza degli ecosistemi urbani, di ridurre le pressioni sulla biodiversità e gli ecosistemi e intraprende azioni volte al loro ripristino, valutando anche gli eventuali nuovi insediamenti in un'ottica complessiva e integrata di sviluppo territoriale e urbano sostenibile;

- sarebbe inoltre opportuno valutare l'integrazione degli indirizzi per la pianificazione territoriale a livello provinciale e metropolitano, di cui al comma 5 del medesimo articolo, che contemplano tra gli assi d'intervento strategici utilizzare le risorse naturali in modo sostenibile, ma nessun intervento strategico volto a contrastare la perdita di biodiversità, ad assicurarne il ripristino degli ecosistemi e dei relativi servizi, ad aumentare la connettività ecologica, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi in materia di biodiversità ma anche di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico;
- in merito al contenimento del rischio idrogeologico e al ciclo dell'acqua, nel limite del possibile dettagliare il principio della invarianza idraulica, in assenza di una specifica legge regionale.

### **5.3 Cambiamento climatico**

In relazione al tema del cambiamento climatico si condivide in linea di principio che lo stesso sia elemento trasversale che deve informare tutti gli obiettivi e le azioni del Piano. Si ritiene tuttavia che gli aspetti adattativi possano essere meglio sviluppati a livello normativo.

In tal senso si richiama in particolare il regolamento (UE) 2021/1119, la comunicazione della Commissione del 24 febbraio 2021 "Plasmare un'Europa resiliente ai cambiamenti climatici" e il Regolamento (UE) 2024/1991 sul ripristino della natura,

Si propone inoltre di ulteriormente sviluppare a livello normativo il tema delle interrelazioni esistenti tra consumo di suolo e cambiamento climatico, affinché lo stesso possa essere sviluppato e perseguito a ogni livello della pianificazione. Analogamente si suggerisce di evidenziare ulteriormente che le trasformazioni infrastrutturali e i nuovi impianti siano progettati a prova di clima, anche attraverso una accurata valutazione delle scelte localizzative a tutti i livelli di pianificazione.

Si segnala inoltre che:

- all'art 9 comma 2 lett. l), tra le condizioni di sostenibilità, i piani territoriali di coordinamento provinciale e il piano territoriale generale della Città metropolitana, vadano inseriti anche gli aspetti di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico, alla scala adeguata per essere utilizzate dai piani locali, e che gli stessi siano coerentemente inseriti anche all'art. 10 Contenuti della pianificazione locale;

- l'art 20, comma 6 lett. i) dovrebbe essere modificato inserendo tra gli spazi verdi da potenziare non solo quelli caratterizzati dalla possibilità di fruizione, ma anche tutti gli altri come aree marginali e residuali, fasce a margine delle infrastrutture o aree che per caratteristiche più svariate non possono esser fruite ma sono comunque utili a ridurre gli impatti del cambiamento climatico nelle aree urbanizzate e di aggiungere tra le funzioni anche il miglioramento della qualità dell'aria;
- in merito alla vulnerabilità del patrimonio storico, si evidenzia che anche le aree storiche soprattutto quelle di pregio devono essere tutelate dagli effetti del cambiamento climatico, valutandone il grado di vulnerabilità, in ragione del loro valore storico, culturale, artistico. Il Ptr dovrebbe dare specifici indirizzi in merito alla declinazione di questi temi all'interno della pianificazione sotto - ordinata.

Inoltre, in fase di scoping, era stato richiesto di declinare in direttive ed indirizzi la sinergia derivante dal rapporto tra il tema del contenimento del consumo di suolo in relazione al tema di adattamento al cambiamento climatico prestando una particolare attenzione alla tutela delle superfici forestate o in genere delle aree verdi, anche urbane, in grado di fornire servizi ecosistemici alla collettività.

A tale proposito si apprezza il richiamo a questi temi nell'apparato normativo, in particolare gli artt. 18 (comma 5), 20 (commi 2 e 6 lett. i), 21 (comma 5), 30 (comma 5, lett. d), 31 (commi 6 e 9). Si suggerisce, per completezza e coerenza con i contenuti delle norme, di integrare l'art. 16, comma 2, lett. b) relativo agli indirizzi che devono guidare la pianificazione territoriale di ogni livello relativamente alla riqualificazione delle aree urbane, specificando che questa deve essere garantita anche nell'ottica della ricerca di soluzioni di adattamento al cambiamento climatico (ad es, riduzione delle isole di calore, aree finalizzate al drenaggio urbano sostenibile). Anche gli indirizzi rivolti alle aree urbane esterne ai centri storici di cui l'art. 20, comma 3, lett. b) potrebbero essere integrati in tal senso.

Si ritiene tuttavia che i temi della mitigazione e dell'adattamento ai cambiamenti climatici andrebbero maggiormente sviluppati non solo a livello di obiettivi e strategie, ma anche a livello normativo, delineando azioni e strumenti di scala regionale e sovralocale capaci di avviare processi virtuosi per contrastare gli effetti delle modifiche del clima. Si suggerisce a titolo esemplificativo di rafforzare i richiami nelle NdA del Ptr al ricorso alle Natural based solution, oltre che alla scala edilizia anche a quella della pianificazione, fornendo i necessari strumenti normativi, metodologici e le risorse per l'implementazione nei piani territoriali ed urbanistici.

Per quanto riguarda la matrice aria, si evidenzia che una delle 5 linee strategiche del Piano è dedicata alla sostenibilità ambientale e all'efficienza energetica e comprende in particolare obiettivi di riduzione delle emissioni degli inquinanti in atmosfera e dei gas climalteranti, con particolare attenzione ai processi produttivi, al trasporto pubblico, alla mobilità privata e all'edificato urbano.

Per quanto riguarda le altre linee strategiche del Piano, nel RA viene condotta una stima qualitativa dei potenziali effetti ambientali rilevando che le diverse azioni del Piano avranno potenzialmente effetti positivi o comunque scarsamente rilevanti sulla componente aria. Si segnala, tuttavia, che non si rileva all'interno del RA un'indicazione dei target numerici di riduzione delle emissioni sia di inquinanti che di gas a effetto serra, rendendo quindi difficile la valutazione della coerenza delle strategie in tale direzione.

#### **5.4 Rete ecologica e Aree protette**

In merito alla rete ecologica, si fa riferimento a quanto precisato nel RA (paragrafo 6.4, pag. 143), ove è indicato che la revisione del Ptr *“delegnerà al Piano paesaggistico regionale la disciplina delle aree di conservazione della biodiversità, tra cui figurano anche i siti della Rete Natura 2000. L’art. 18 delle NdA del Ppr, nello specifico, oltre a definire una serie di obiettivi da perseguire in tali ambiti, stabilisce alcune disposizioni per l’elaborazione dei piani di gestione di cui alla L.R. 19/2009”*.

Pur prendendo atto dei riferimenti alle componenti della suddetta rete, quali sistema regionale delle aree protette del Piemonte (Parchi Naturali e Riserve Naturali), aree contigue, zone naturali di salvaguardia, Rete Natura 2000 e altre aree importanti per la biodiversità (SIR), nella Relazione e nel RA e della loro corretta rappresentazione negli elaborati grafici Tavola A – Strategia 1 e Tavola B, l’Ente di gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore e l’Ente di gestione delle aree protette del Po piemontese (nel seguito EGAP) propongono l’inserimento di un apposito articolo che disciplini tali aree di conservazione della biodiversità, integrando quanto già previsto dal vigente Ppr. Nello specifico propongono che tale articolo disciplini la pianificazione delle aree protette, con particolare riferimento alle aree contigue così come definite dalla L. 394/1991 e dalla l.r. 19/2009 e s.m.i., altresì definendo caratteristiche, competenze e ruoli delle Aree naturali protette e delle altre aree di conservazione della biodiversità in conformità con quanto previsto dall’art. 18 del Ppr e disciplini la pianificazione delle suddette aree, nella direzione della “Strategia nazionale biodiversità 2030” (SNB 2030) anche in coerenza con le previsioni della DGR n. 23-4671 del 18 febbraio 2022 “Verso la Strategia regionale sul cambiamento climatico – finalità, obiettivi e struttura”

Per quanto attiene alle fonti di energia rinnovabile (FER), in particolare in riferimento alla crescita esponenziale di campi fotovoltaici prevalentemente in aree agricole o seminaturali, nell’ambito dell’individuazione delle aree idonee di cui all’art. 33, comma 2 delle NdA, gli EGAP propongono di tenere in considerazione la definizione di consumo di suolo (art. 31, comma 2 delle NdA) comprensiva anche degli usi che comportano perdita della funzionalità ecosistemica dei suoli. L’integrità della rete ecologica nelle singole componenti e nel suo complesso, deve essere preservata dalle pressioni che vengono esercitate all’esterno ad ampia scala, per evitare la frammentazione di habitat e corridoi ecologici; propongono, inoltre, di inserire il contenimento al consumo di suolo come obiettivo anche per interventi non relativi all’urbanizzazione dei centri urbani e delle aree periferiche quali impianti fotovoltaici su terreni agricoli e nuova viabilità.

Al fine di evitare non coerenze con i Piani d’Area, gli EGAP sopra citati propongono inoltre di valutare l’opportunità di prevedere l’obbligo di coerenza con gli strumenti di pianificazione e gestione disciplinati dalla l.r. 19/2009 nell’ambito della pianificazione delle energie rinnovabili di cui all’art. 33 delle NdA.

Ai fini della salvaguardia della risorsa suolo e dei servizi ecosistemici connessi nonché della connettività ecologica, gli EGAP sopra citati propongono inoltre di integrare gli artt. 24, 25, 26 e 27 delle NdA, inserendo un riferimento al contenimento del consumo di suolo.

Al fine di assicurare il corretto recepimento dei Piani d’Area dei parchi regionali, sempre gli EGAP citati propongono di integrare l’art. 8, comma 1-ter delle NdA con quanto disciplinato dall’art. 26 della l.r. 19/2009 e s.m.i. e segnalano il mancato riferimento ai piani naturalistici e ai piani di gestione, così come disciplinati dall’art. 27 della l.r. 19/2009 e s.m.i., tra gli strumenti di pianificazione vigenti, auspicando una definizione del ruolo dei piani naturalistici e dei piani di gestione all’interno della pianificazione territoriale.

## 5.5 Foreste

In merito al tema foreste, per quanto riguarda la documentazione di Piano presentata, si segnala quanto segue:

- per quanto concerne la Relazione si segnala a pag. 41 che l'acronimo dei Piani Forestali di Indirizzo territoriale è PFIT;
- si consiglia di integrare la Relazione al capitolo 3.4.7 LE FORESTE per quanto concerne gli strumenti previsti dalla l.r. n. 4/2009 con la DGR n. 4-3018 del 26/03/2021, che disciplina le compensazioni forestali di cui all'art 19 della citata l.r. 4/2009;
- rispetto al RA (pag. 108), si ritiene riduttivo considerare il tema "foreste" incluso solamente nel settore "natura e biodiversità" avendo un ruolo significativo nello sviluppo di un'economia sostenibile, significativamente nelle aree rurali e montane, nella materia energia (prima fonte di energia termica rinnovabile in Piemonte), nella materia suolo (80% delle foreste soggette a vincolo idrogeologico), nella definizione del paesaggio regionale e, pertanto, si propone di considerarlo come tema trasversale a sé stante. Inoltre, si segnala a pag. 67 e 68:
  - il "Programma di sviluppo rurale 2014 - 2022 (Psr)" è ormai concluso e quindi non considerabile come quadro di riferimento;
  - di aggiungere il riferimento al "PR FESR 2021 – 2027 – Priorità II – Transizione ecologica e resilienza";
  - di eliminare Piano Forestale Territoriale (Pft) dalla seguente indicazione normativa "Piano forestale regionale o Piano forestale territoriale (Pft (PFR 2017-2027) - DGR n. 8-4585 del 23 gennaio 2017";
  - di sostituire "Linee guida di politica per le foreste e i pascoli" con "indicazioni tecnicometodologiche per l'elaborazione, l'attuazione e la verifica dei PFIT, dei PGF e degli strumenti equivalenti di cui all'art. 8 c. 3 della l.r. 4/2009".
- Si segnala inoltre che la normativa riportata nel RA (pag. 59 e 62) e di seguito richiamata non è più in vigore o è superata dalla Nuova Strategia UE per le Foreste o dalla strategia forestale nazionale:
  - Comunicazione della Commissione COM(2005) 84 del 10 marzo 2005 sull'attuazione della strategia forestale dell'Unione Europea;
  - Comunicazione della Commissione COM(2006) 302 del 15 giugno 2006 "Piano d'azione dell'UE per le foreste";
  - Programma Quadro per il settore forestale (Pqsf) approvato dalla Conferenza Stato-Regione il 18 dicembre 2008.

Infine, si valuta positivamente:

- che la Tavola A - Strategia 1 tiene conto della rappresentazione delle aree a vocazione tartufigena; si segnala che sul Geoportale sono stati recentemente pubblicati anche i dati relativi alle valli Grana, Stura, Gesso, Vermentina:  
[https://www.geoportale.piemonte.it/geonetwork/srv/ita/catalog.search#/metadata/r\\_piemon:c7327d4c-9a23-40ca-84f3-958bc9289713](https://www.geoportale.piemonte.it/geonetwork/srv/ita/catalog.search#/metadata/r_piemon:c7327d4c-9a23-40ca-84f3-958bc9289713)
- che la Relazione comprenda una parte sulla Strategia Forestale Nazionale e sulle Foreste;

- l'inserimento di un puntuale riferimento nelle NdA ai Piani forestali di indirizzo territoriale (PFIT), intesi quali strumenti di attuazione delle politiche nazionali e regionali in materia di conservazione, gestione e utilizzo del patrimonio forestale (comma 4).

## **5.6 Conservazione e salvaguardia del territorio agricolo**

Uno dei compiti fondamentali del processo di VAS è la costruzione, e la successiva verifica, di scenari di piano capaci di raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ambientale fissati dalle politiche e dagli strumenti di pianificazione e programmazione elaborati ai vari livelli istituzionali.

In relazione alla revisione dell'apparato normativo del Ptr, si riscontra che nelle NdA è stata posta attenzione alla tutela e valorizzazione delle aree agricole, alla limitazione del consumo di suolo, al recupero delle aree dismesse ed alla individuazione delle aree industriali dismesse o collocate in maniera impropria nei tessuti residenziali, ai fini della riqualificazione complessiva degli insediamenti ed alla valorizzazione degli insediamenti produttivi preesistenti.

L'art. 24 - Il Territorio rurale e le aree agricole, individua quale obiettivo prioritario del Ptr la valorizzazione del ruolo dell'agricoltura integrato con la salvaguardia della biodiversità, la conservazione di ecosistemi e habitat naturali e la tutela e valorizzazione degli assetti rurali storici di cui al Ppr. Nei territori rurali e nelle aree destinate ad attività agricole sono obiettivi prioritari, tra gli altri, la valorizzazione e il recupero della funzionalità degli ecosistemi degradati, dei servizi ecosistemici del suolo, del patrimonio agricolo, la conservazione e la salvaguardia delle produzioni di qualità e la sostenibilità economica delle unità produttive. E' previsto che gli interventi di trasformazione consentiti siano localizzati e sviluppati nel rispetto della mosaicatura delle aree agricole, evitando la frammentazione del territorio e salvaguardando la continuità ecologica.

L'art. 25 - Territori di notevole interesse ambientale e paesaggistico, prevede che la pianificazione, alle diverse scale individui territori rurali e aree agricole che per la morfologia del territorio e dei caratteri dell'ambiente naturale rivestono notevole interesse ambientale e paesaggistico. In tali zone l'obiettivo prioritario della pianificazione dovrà perseguire il mantenimento dell'assetto morfologico e della qualità dell'ambiente e del paesaggio.

Nell'art. 26 - Territori vocati allo sviluppo dell'agricoltura, il Ptr riconosce quali territori vocati allo sviluppo dell'agricoltura i terreni presenti nel Sistema Informativo Agricoltura Piemonte (SIAP) che siano risultati beneficiari di contributi europei relativi alla Politica Agricola Comune (PAC) o ricadenti nella I e II classe di capacità d'uso, così come definiti dalla Carta della capacità d'uso dei suoli del Piemonte adottata con DGR n. 75-1148 del 30 novembre 2010 e aggiornati all'interno del geoportale della Regione Piemonte. Prevede inoltre che gli strumenti di governo del territorio, alle diverse scale, in coerenza con quanto alla normativa del Ppr, individuino i territori vocati all'agricoltura, anche in relazione ad altri parametri, quali ad esempio la presenza di strutture e infrastrutture irrigue, di colture specializzate (territori inseriti all'interno dei disciplinari dei prodotti DOP, DOC, DOP, IGP e PAT), di territori ricadenti in III classe di uso del suolo, qualora i territori di I classe siano assenti o inferiori al 10% della superficie del territorio comunale; per tali territori dovranno definirsi politiche ed azioni volte a garantire la permanenza e il potenziamento delle attività agricole, valorizzare i prodotti agroalimentari ed i caratteri dell'ambiente e del paesaggio che contraddistinguono i diversi territori, favorire la redditività delle aziende agricole. Viene altresì disciplinato che la pianificazione locale definisca azioni volte a:

- limitare le trasformazioni dell'uso del suolo agricolo che comportano impermeabilizzazione, erosione o perdita di fertilità;

- prevedere fasce di rispetto per insediamenti potenzialmente contaminanti;
- valorizzare le capacità produttive;
- consentire uno sviluppo sinergico delle attività turistiche e sociali con le attività agricole, potenziando il turismo rurale, l'agriturismo, la vendita di prodotti tipici da parte dell'azienda e l'agricoltura sociale, anche attraverso la realizzazione, da parte degli imprenditori agricoli professionali, di adeguate attrezzature e servizi nel rispetto delle normative di riferimento;
- valorizzare e qualificare le risorse turistiche delle realtà rurali in maniera integrata per concorrere al mantenimento e alla creazione di nuove opportunità occupazionali favorendo la diversificazione dell'economia rurale e lo sviluppo di un turismo sostenibile;
- salvaguardare e valorizzare le aree con vocazione tartufigena sulla base della specifica cartografia regionale.

Tramite l'art. 27 - Le aree rurali agricole periurbane, il Piano indirizza la pianificazione locale a perseguire prioritariamente obiettivi di limitazione dell'eccessivo e disordinato consumo di suolo, al mantenimento della conduzione agricola dei fondi e della redditività delle aziende agricole attraverso strategie ed azioni integrate con quelle definite dagli strumenti di pianificazione settoriale.

Per quanto attiene all'art. 28 - I territori di collina, si prevede che la pianificazione locale incentivi l'attività agricola consentendo il recupero o la realizzazione di fabbricati utili alla conduzione del fondo o per attività di trasformazione dei prodotti agricoli, con particolare riferimento a quelli tipici della zona interessata con vincoli alle possibilità di mutamento delle destinazioni d'uso. La pianificazione locale dovrebbe altresì sostenere il reddito agricolo promuovendo funzioni turistiche compatibili con il carattere di ruralità del territorio legate alla diffusione dei prodotti locali, al riorientamento delle produzioni zootecniche e all'incremento della fauna selvatica e della biodiversità, nonché alla valorizzazione delle risorse storico – culturali.

L'art. 29 - I territori montani, prevede che la pianificazione locale definisca azioni volte a garantire il potenziamento, attraverso la tutela e l'uso equilibrato delle risorse naturali, delle condizioni di redditività delle attività rurali da attuare anche mediante attività integrative quali l'agriturismo, il turismo rurale e naturalistico, la valorizzazione dell'artigianato locale e dei prodotti agro-silvo-pastorali, il potenziamento delle strutture destinate all'incremento della fauna selvatica.

In merito all'aggiornamento dell'apparato cartografico, sono state sviluppate Tavole della conoscenza tra cui si segnala in particolare la quarta (Tavola D), che concerne la strategia Ricerca, innovazione e transizione economico-produttiva introducendo nei cartogrammi indagini inerenti le produzioni agroalimentari e illustrando i sistemi di qualità (DOC, DOP, DOCG, IGP, bevande spiritose IG, Prodotti Vitivinicoli Aromatizzati, Specialità Tradizionali Garantite), le aziende biologiche e i distretti del cibo.

In relazione alle possibili interazioni del piano in oggetto con il territorio regionale piemontese, per le materie relative alle tematiche agricole e più in generale sulla componente ambientale suolo, si formulano le seguenti raccomandazioni finalizzate ad evitare o prevenire effetti significativi e negativi sull'ambiente.

Nelle fasi preparatorie del Piano, per quanto riguarda le tematiche di competenza della Direzione Agricoltura e cibo, sono stati individuati gli aspetti più rilevanti, ritenendo prioritario che qualsiasi programmazione tutelasse e salvaguardasse le aree agricole in generale oltre ad evidenziare

l'attenzione da porre alle strategie di programmazione e sviluppo concernenti le tematiche del consumo di suolo agricolo o naturale, anche al fine di:

- limitare la frammentazione del territorio rurale;
- conservare i territori agricoli, in particolare se vocati allo sviluppo dell'agricoltura, ad elevato interesse agronomico o destinati a coltivazioni di pregio e biologiche;
- tutelare le aree irrigue con la presenza di infrastrutture irrigue consortili (come definite dalla l.r. 21/1999), ponendo ulteriore attenzione ai terreni irrigati con impianti irrigui a basso consumo idrico realizzati con finanziamento pubblico.

Negli anni si era infatti verificato che, nonostante le tutele già inserite nel vigente Ptr approvato con DCR n.122-29783 del 21 luglio 2011, le criticità legate al crescente consumo di suolo avevano interessato in maniera importante aree ad elevata fertilità. Sempre più spesso infatti avevano trovato ubicazione in aree agricole pregiate, per l'attrattività che queste esprimevano, interventi che compromettevano o depauperavano irreversibilmente la risorsa con una definitiva perdita di beni essenziali e primari per l'intera collettività.

Il Piano come presentato, ha posto attenzione al giusto equilibrio tra sostenibilità e uso razionale della risorsa suolo da un lato e crescita e sviluppo connessi alla necessità di cogliere le opportunità offerte da iniziative economiche di varia natura dall'altro, tenendo peraltro conto anche dei positivi effetti economico-sociali delle trasformazioni territoriali.

Il sistema dei suoli ad eccellente produttività, che rappresenta una risorsa strategica da salvaguardare in un'ottica di sviluppo armonico e sostenibile del territorio al fine di garantire alle generazioni future un dignitoso livello della qualità della vita, trova tutela negli articoli delle NdA, in particolare l'art. 24 - Il Territorio rurale e le aree agricole e l'art. 26 - Territori vocati allo sviluppo dell'agricoltura, in cui le specifiche tematiche sono dettagliatamente trattate. Vista l'importanza delle opere legate allo sviluppo economico a livello regionale e locale, si rileva che il contesto programmatico ha tenuto conto della necessità di tutela, conservazione e salvaguardia del territorio e si prende altresì positivamente atto degli approfondimenti contenuti all'interno della quarta tavola della conoscenza che riguarda la "Ricerca, innovazione e transizione economico-produttiva".

## **5.7 Consumo di suolo**

Nella prassi ordinaria si riscontra ancora la tendenza ad associare il consumo di suolo alla sola impermeabilizzazione; malgrado questa forma rappresenti la principale causa della compromissione della risorsa, se ne riscontrano altre.

Come segnalato nel REPORT SNPA 37/23<sup>1</sup> (pag.13 e 14), la definizione di consumo di suolo a cui ISPRA e il SNPA fanno riferimento è quella indicata nei recenti documenti dell'European Environment Agency (2021) e della Commissione Europea (2023), che indicano il consumo di suolo come la variazione da una copertura non artificiale (suolo non consumato) a una copertura artificiale del suolo (suolo consumato); ci sono diverse forme di consumo di suolo e, in particolare, si possono distinguere il consumo di suolo permanente (dovuto a una copertura artificiale permanente) e il consumo di suolo reversibile (dovuto a una copertura artificiale reversibile)<sup>2</sup>.

1 Munafò, M. (a cura di), 2023. Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2023. Report SNPA 37/23

2 <https://www.isprambiente.gov.it/it/attivita/suolo-e-territorio/suolo/il-consumo-di-suolo/il-consumo-di-suolo>

Inoltre, l'Agenzia Europea per l'Ambiente definisce *“le superfici a copertura artificiale come tutte le superfici dove il paesaggio è stato modificato o è influenzato da attività di costruzione sostituendo le superfici naturali con strutture artificiali abiotiche 2D/3D o con materiali artificiali. Le parti artificiali di aree urbane e suburbane, dove sono presenti infrastrutture insediative permanenti; inclusi anche gli insediamenti in aree rurali. Le aree verdi in ambiente urbano non sono considerate superfici artificiali (European Environment Agency, 2023)”*.

*L'impermeabilizzazione del suolo, ovvero la copertura permanente di parte del terreno e del relativo suolo con materiali artificiali (quali asfalto o calcestruzzo) per la costruzione, ad esempio, di edifici e strade, costituisce la forma più evidente e più diffusa di copertura artificiale.*

*Altre forme di consumo di suolo vanno dalla perdita totale della “risorsa suolo” attraverso la rimozione per escavazione (comprese le attività estrattive a cielo aperto), alla perdita parziale, più o meno rimediabile, della funzionalità della risorsa a causa di fenomeni quali, ad esempio, la compattazione in aree non asfaltate adibite a parcheggio”*.

Si osserva un disallineamento tra il concetto di consumo di suolo come sopra identificato e il “consumo di suolo urbanizzato” citato dall'art. 31, c.10, delle NdA. La distinzione, non esplicita, si desume dall'applicazione dell'art. 35, c.1, della l.r. 7/2022 che stabilisce come all'incremento del consumo di suolo urbanizzato non concorrano tutte le trasformazioni determinanti alterazioni dello stato della risorsa, ma solo le nuove previsioni che occupano superfici libere localizzate in zona con destinazione agricola ai sensi della pianificazione vigente. Il principio urbanistico, volto a regolare le modalità di calcolo della “crescita urbana consentita”, viene automaticamente trasposto nelle analisi ambientali dove restano escluse le modifiche apportate alle previsioni vigenti e mai valutate secondo i più recenti criteri ambientali. Si ritiene tuttavia che non sia possibile partire dal presupposto che le modifiche escluse dal calcolo dell'incremento di consumo di suolo non comportino impatti.

La richiesta di modificazioni alle previsioni vigenti ma inattuata ne denuncia l'inadeguatezza rispetto alle esigenze contemporanee; in assenza di tali variazioni le aree interessate resterebbero probabilmente allo stato libero. Le modifiche urbanistiche introdotte sono le azioni che ne consentono l'attuabilità ovvero che creano le condizioni per modificare lo stato dei luoghi e la copertura del suolo, pertanto, risultano a pieno titolo oggetto di valutazioni ambientali. A tal proposito si sottolinea che:

- la rilocalizzazione di un'area, pur a parità di estensione, può comportare impatti diversi sulla matrice suolo in termini di perdita di servizi ecosistemici, frammentazione, dispersione dell'edificato etc. proprio per la sua diversa ubicazione e peculiarità territoriali.
- la sola variazione di destinazione d'uso potrebbe implicare una variazione nella perdita di servizi ecosistemici quali ad esempio stoccaggio di carbonio e purificazione delle acque;
- la densificazione urbana derivante dalla trasformazione di aree libere intercluse, con destinazione vigente non agricola, potrebbe determinare effetti sensibili in termini di riduzione del drenaggio delle acque meteoriche e l'incremento delle isole di calore.

Risulta evidente che le trasformazioni dell'uso dei suoli non agricoli, rese possibili dagli interventi dei nuovi piani, possono determinare impatti significativi, soprattutto in termini cumulativi, non trascurabili nell'ambito delle valutazioni ambientali.

Inoltre, nonostante il comma 12, preveda che la deimpermeabilizzazione compensativa di nuove previsioni con bilancio di impermeabilizzazione pari a zero non determini consumo di suolo ai fini

del calcolo della soglia del 3%, si rileva che potrebbero persistere effetti negativi in quanto, come indicato nel citato Report SNPA 37/23, il suolo quale *"risorsa unica, rara e non riproducibile nella definizione dell'eventuale compensazione"*, anche nel caso di un bilancio pari a zero tra suolo consumato e deimpermeabilizzato, subirebbe un effetto di degradazione netta.

Si rileva che il Rapporto ambientale nel valutare gli effetti delle strategie di Piano sulle diverse componenti ambientali, per la risorsa suolo non evidenzia effetti significativi fatta eccezione per politiche di sviluppo volte a potenziare la competitività economico-produttiva del territorio regionale, quali la riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture, la riorganizzazione e sviluppo dei nodi della logistica o la promozione dei sistemi produttivi locali industriali e artigianali. Sono stati pertanto individuati obiettivi specifici volti a contrastare i principali effetti negativi attesi.

Il Ptr nel demandare alla pianificazione provinciale e metropolitana la determinazione di soglie di dettaglio non contempla – comma 8 - tra le caratteristiche da prendere in considerazione le vulnerabilità territoriali conseguenti i cambiamenti climatici.

In fase di scoping, si era richiesto di rivedere la previsione di incremento di consumo di suolo ad uso insediativo consentito ai comuni per ogni quinquennio unicamente vincolata a non superare il 3% della superficie urbanizzata esistente, ritenendo che il criterio non consentisse di raggiungere gli obiettivi di consumo di suolo pari a zero stabiliti dall'Unione europea, suggerendo di diminuire progressivamente tale percentuale al fine di azzerarla nel 2050. Si chiedeva inoltre la previsione di deroghe per variazioni urbanistiche di modesta entità per i comuni virtuosi (ad es. con consumo di suolo non oltre il 4-5% della superficie totale del comune) nel caso di consumo di suolo a scopi insediativi in aree non vocate ad attività agricole, evidenziando la potenziale maggior efficacia di una previsione volta a modulare soglie massime di consumo di suolo in base a fattori legati al territorio, prevedendo eventuali fattori premianti o penalizzanti anche legati al riuso di aree già impermeabilizzate e/o compromesse, al fine di tutelare, oltre al legittimo sviluppo territoriale, il territorio agricolo e naturale.

Pare inoltre opportuno tenere in considerazione la Delibera del Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica del 08 marzo 2022 con cui è stato approvato il Piano per la transizione ecologica, che al cap. 4 fa esplicito riferimento al consumo di suolo dichiarando che *"L'obiettivo del Piano è arrivare a un consumo zero netto entro il 2030..."* da intendersi quale *"... bilancio tra il consumo di suolo e l'aumento di superfici naturali attraverso interventi di demolizione, deimpermeabilizzazione e rinaturalizzazione."*

L'aggiornamento del Ptr conferma la soglia del 3% vigente seppur integrando il testo normativo con ulteriori precisazioni sui criteri che ne regolano l'applicazione. Nel Ptr tale soglia non ha una valenza di sostenibilità ambientale ma ha carattere urbanistico poiché rappresenta un limite alla crescita dell'urbanizzato in assenza di diverse indicazioni date dalla pianificazione territoriale provinciale. Il rispetto di tale limite di per sé non garantisce la sostenibilità delle trasformazioni ricomprese nella quota del 3% su base quinquennale poiché non è nota a priori l'entità degli impatti generati dalla perdita di suolo indefinita nella reale estensione, localizzazione e caratterizzazione ambientale. Si evidenzia per altro che la norma risulta premiante rispetto alle realtà già caratterizzate da un elevato consumo di suolo (chi più ha consumato più può consumare), indipendente dalle peculiarità del territorio in trasformazione.

Inoltre, tale soglia costituirebbe una disposizione a vigenza transitoria, da ottemperare solo qualora non sia ancora stato dato seguito a quanto statuito dal comma 8 dell'art. 31, laddove si stabilisce che spetta ai Piani territoriali provinciali e al piano della Città metropolitana definire soglie massime

di consumo di suolo per categorie di comuni, in funzione delle loro caratteristiche (superficie, fascia altimetrica, classi demografiche, ecc.) e delle dinamiche di sviluppo in atto.

Al proposito si ricorda che i dati del Rapporto "Il consumo di suolo in Italia 2023" del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA), evidenziano che il Piemonte è tra le regioni italiane in cui, in termini di nuovi consumi, il fenomeno risulta più marcato, con valori peraltro disallineati rispetto alle dinamiche demografiche, che rispetto agli obiettivi dell'Agenda 2030 dovrebbero portare a un saldo negativo di consumo di suolo, e questo nonostante il consumo di suolo si attesti ben al di sotto della soglia del 3%.

Pertanto, sulla base delle considerazioni sopra riportate, tenuto conto degli obiettivi prefissati dalle strategie volte al raggiungimento di un consumo di suolo pari a zero al 2050, si suggerisce di inserire nella Variante di aggiornamento del Ptr un meccanismo finalizzato alla progressiva riduzione del consumo di suolo sul territorio piemontese volto a garantire la sostenibilità della pianificazione territoriale.

A tal fine, pur tenendo conto della tutela ex lege, fermo restando le valutazioni ambientali sui relativi impatti, la norma dovrebbe tendere ad innescare un trend virtuoso di riduzione del consumo del suolo volto a conseguire il raggiungimento dell'obiettivo "consumo zero". Si suggerisce a tal proposito l'opportunità di prevedere un meccanismo di riduzione di tale soglia, da attuarsi qualora le Province non procedano con quanto previsto dall'art. 31 comma 8 del Ptr, ciò in relazione anche al fatto che tale disposizione non ha trovato applicazione nell'attuale piano vigente

Si suggerisce inoltre di valutare una diversa scrittura testuale volta a fugare possibili ambiguità sulla interpretazione e sulle finalità dell'art. 31, ossia norma di tutela che detta dei limiti al consumo del suolo e non definisce né previsioni di consumo, né soglie di sostenibilità, né tantomeno supera le valutazioni ambientali sui relativi impatti.

Rispetto agli obiettivi di Piano dedicati al tema della logistica (cfr. 3.2.1 e 3.2.3, pag.26 della Relazione), e alle relative NdA, si evidenzia che l'art. 21, punto 1 ter, fornisce gli indirizzi per le previsioni di nuovi insediamenti o ampliamenti di aree per attività produttive, artigianali e di logistica. Secondo gli orientamenti delineati devono essere valutati prioritariamente: *"il riordino, la riqualificazione e la rigenerazione degli insediamenti esistenti, migliorando la qualità urbana ed edilizia, il riuso di aree e contenitori edilizi dismessi nonché il ricorso a siti ambientalmente compromessi non ripristinabili alle condizioni naturali d'origine; la prossimità di adeguate infrastrutture e di servizi di trasporto esistenti"*.

Si evidenzia, tuttavia, che l'esperienza maturata in contesti vocati alla logistica per le peculiarità geografiche, produttive e infrastrutturali, individua, quale maggior impulso alla realizzazione di nuovi insediamenti, l'iniziativa privata che avanza proposte di trasformazioni urbanistiche principalmente in aree libere in disponibilità, mentre solo raramente si riscontrano proposte riguardanti aree industriali/commerciali esistenti.

Rispetto a queste dinamiche, non sono chiari gli indirizzi e le direttive del Ptr volti al raggiungimento degli obiettivi 3.2.1 "Razionalizzazione della gestione del sistema logistico regionale (logistica interna di distretto, di sistema produttivo, di distribuzione commerciale), favorendo interventi a basso consumo di suolo e lo sviluppo di forme di logistica sostenibile attraverso la razionalizzazione delle localizzazioni e l'integrazione di nuove tecnologie digitali" e 3.2.3 "Coordinamento dell'azione pubblica e delle iniziative private per la logistica ultimo miglio", secondo principi di sostenibilità, in particolare del contenimento di consumo di suolo, soprattutto in assenza di piani territoriali provinciali aggiornati.

Infine, in merito all'utilizzo delle cosiddette "terre rare" si segnala l'opportunità di integrare, in coerenza con le politiche dell'Unione europea (REGOLAMENTO (UE) 2024/1252 dello 11 Aprile 2024), gli artt. 30 e 31 delle NdA con Indirizzi e Direttive volte alla tutela del sottosuolo.

## **5.8 Aspetti idraulici, geomorfologici e geologici e di Protezione civile**

Per quanto attiene alle materie afferenti l'area opere pubbliche, si rileva che sono state integralmente recepite le modifiche agli artt. 9, 10, 14 e 32 delle NdA, mentre viene riproposta la richiesta di inserire la Carta geologica del Piemonte nella Tavola B - Strategia 2 - del Ptr, in quanto non risulta essere stata accolta l'osservazione presentata nella precedente fase di scoping.

Per quanto riguarda gli aspetti di Protezione civile si evidenzia che seppure gli ATO (Ambiti territoriali ottimali di Protezione civile) non siano ancora stati formalizzati, si ritiene che ulteriori tematismi, non dipendenti dalla definizione di questi, possano viceversa rientrare nelle varie Schede riferite ai singoli Ait, al fine di non perdere l'opportunità di consolidare il rapporto tra la pianificazione regionale generale e il piano di protezione civile. In particolare ci si riferisce ai paragrafi propri della parte descrittiva di ciascuna scheda di Ait, come ad esempio:

- "Caratteristiche geografiche, risorse naturali e patrimoniali": zone di allerta, aree di base ai fini degli incendi boschivi, zone di classificazione sismica, ecc.
- "Fattori demografici, capitale umano e beni relazionali": consistenza risorse (umane e strumentali) di protezione civile (Rif. Organizzazioni di Volontariato).
- "Sistema insediativo, infrastrutture e impianti": sedi Centri territoriali di coordinamento (C.C.S., C.C.A., C.O.C.), sedi Regionali/Provinciali/Comunali, sedi del Volontariato di protezione civile, sedi delle Forze Ordine/Esercito, stazioni ferroviarie, movicentro, ecc.
- "Attività economiche prevalenti e dotazioni di servizi": ASL, Servizi socio-assistenziali, ecc.

I tematismi in questione infatti (come ad es. Edifici e/o Opere "Rilevanti" – che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso – e/o "Strategici" – la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile), risultano già disponibili per poter integrare sia le Schede degli Ait quanto le Tavole cartografiche.

## **5.9 Attività estrattive**

Sulla base della documentazione presentata, si riscontra una sostanziale sinergia tra le Strategie e obiettivi del Ptr e quanto riportato nel Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE) per quanto riguarda la gestione delle attività estrattive (si veda ad es. Rapporto ambientale – Quadro Strategico, punti 2.3.3, 2.5.1 e 2.6.6), in particolare riguardo alla sostenibilità di tali attività e all'ottimizzazione dell'uso e recupero dei siti di cava ai fini del miglioramento del dissesto idrogeologico e dell'incremento delle fonti di energia rinnovabili. In specifico, si sottolinea la continuità di intenti rispetto alle previsioni dei due piani relativamente alla Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile e al consumo di suolo (rif. art. 31, 32 delle NdA del Ptr; art. 20, 21 delle NTA del PRAE).

Riguardo agli obiettivi di efficientamento energetico, si specifica che l'approvazione del D.M. 21 giugno 2024 (GU n. 153 del 2-7-2024) - Disciplina per l'individuazione di superfici e aree idonee per l'installazione di impianti da fonti di energie rinnovabili (FER), con l'introduzione del nuovo

comma 1-bis all'art. 20 del d.lgs. 199/2021 che include nelle aree idonee all'installazione di impianti fotovoltaici *“cave e miniere cessate, non recuperate o abbandonate o in condizioni di degrado ambientale, o le porzioni di cave e miniere non suscettibili di ulteriore sfruttamento, incluse le cave già oggetto di ripristino ambientale e quelle con piano di coltivazione terminato ancora non ripristinate, nonché le discariche o i lotti di discarica chiusi ovvero ripristinati”*, consentirà una maggiore valorizzazione del recupero dei siti di cava con finalità energetiche, come già previsto dall'art. 22 del PRAE.

Al fine di ottimizzare ed integrare al meglio le politiche relative alle FER, si ritiene utile che la costituenda Banca dati regionale del riuso e delle aree dismesse, menzionata all'art. 1.3.6 della Relazione di Piano includa anche le aree di cava dismesse ed in recupero, sulla cui mappatura geografica il Settore regionale Polizia mineraria, cave e miniere sta attualmente lavorando.

Si sottolinea comunque che il PRAE, citato al paragrafo 3.5.2 della Relazione di Piano, è attualmente sottoposto ad una fase di revisione correlata ad un secondo passaggio di adozione in Giunta e alla successiva approvazione in Consiglio. Pertanto, occorrerebbe specificare nella Relazione di Piano che al momento sono vigenti le sole misure di salvaguardia del PRAE relative alle perimetrazioni dei Poli estrattivi e degli ampliamenti di cave attive fuori polo individuati con l'adozione della DGR n. 81-6285 del 16 dicembre 2022.

#### **5.10 Rumore**

La documentazione presentata analizza la tematica inerente il rumore riferendosi alle varie normative comunitarie, nazionali e regionali e si prefigge come obiettivo principale di “Contenere l'inquinamento acustico derivante dal sistema aeroportuale e dalle infrastrutture stradali, ferroviarie e metropolitane”.

Come emerso dalla fase di consultazione, si evidenzia che la riduzione del numero di persone esposte ad elevati livelli di rumore prodotti dalle principali sorgenti sonore (infrastrutture dei trasporti, industrie, attività ricreative ...) è uno degli obiettivi della Direttiva 2002/49/CE sulla determinazione e sulla gestione del rumore ambientale (recepita in Italia dal d.lgs. 194/2005), che ha anche lo scopo di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona. A tal riguardo si segnala che il d.lgs. 194/2005 prevede che per la comunicazione alla Commissione europea e al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, le Regioni e le Province autonome territorialmente competenti comunicano “entro il 31 maggio 2020 e, successivamente, ogni cinque anni i dati di cui al comma 1, lettera a), nonché i dati relativi alle zone silenziose degli agglomerati ed alle zone silenziose in aperta campagna, delimitate attraverso idonea rappresentazione cartografica”. L'individuazione di tali aree deve avvenire sulla base delle indicazioni fornite dal recente Decreto Ministeriale 24 marzo 2022, n. 16 “Definizione delle modalità per l'individuazione e la gestione delle zone silenziose di un agglomerato e delle zone silenziose in aperta campagna in ottemperanza al comma 10-bis, articolo 4 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 194”.

A tal riguardo tra i riferimenti normativi nazionali si segnalano i seguenti Decreti che normano questo adempimento e un ulteriore Decreto che disciplina la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili:

- Decreto Legislativo 17 febbraio 2017, n. 42 Disposizioni in materia di armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico, a norma dell'articolo 19, comma

2, lettere a), b), c), d), e), f) e h) della legge 30 ottobre 2014, n. 161. (17G00055) (GU Serie Generale n.79 del 4-4-2017);

- Decreto del Direttore della Direzione generale valutazioni ambientali n. 16 del 24 marzo 2022 “Definizione delle modalità per l’individuazione e la gestione delle zone silenziose di un agglomerato e delle zone silenziose in aperta campagna, in ottemperanza al comma 10 - bis, articolo 4 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 194”;
- Decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1997, n. 496 “Regolamento recante norme per la riduzione dell’inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili”.

La caratteristica di zona silenziosa di un’area potrebbe essere un ulteriore elemento da considerare nel Ptr.

### 5.11 Paesaggio

Il Ptr presenta una connotazione essenzialmente strategica, che non si esprime con interventi fisici puntualmente localizzati sul territorio, ma mediante strategie, linee di indirizzo e obiettivi che devono essere recepiti negli strumenti di pianificazione di livello inferiore e devono orientare il governo del territorio verso scenari di efficienza, sostenibilità, ma anche di qualità paesaggistica.

Con specifico riferimento al RA, si evidenzia che le osservazioni espresse in fase di scoping sulla matrice ambientale paesaggio, sono state sostanzialmente recepite nel paragrafo 4.4 Coerenza e complementarietà tra Ptr e Ppr, mentre solo parzialmente riscontrate rispetto alla richiesta di “*citare le norme sottese ai vari aspetti afferenti al Codice dei beni culturali e del paesaggio*” nella scheda per la componente “paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico”, di cui al paragrafo 5.2 La schedatura delle tematiche ambientali del Rapporto Ambientale in esame, avendo citato esclusivamente il Ppr e non le norme correlate alla tutela ex Parte II del d.lgs. 42/2004.

Con riferimento al Quadro strategico, di cui al cap. 3.1, si prende atto dell’aggiornamento del set di 33 macro-obiettivi di sostenibilità ambientale (OSA), già definiti nei Rapporti ambientali del Ptr e del Ppr vigenti, compresi i 6 riferibili alla componente “Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico”.

Si prende altresì atto della conferma delle cinque linee strategiche di riferimento che accomunano Ptr e Ppr e l’articolazione di ciascuna strategia in obiettivi generali, che si discostano da quelli del Ppr esclusivamente a seguito dell’inserimento del nuovo obiettivo generale 5.3 Digitalizzazione e semplificazione della Pubblica Amministrazione.

Con riferimento alle NdA, di cui al cap. 3.2, si prende atto che, come per il Quadro strategico “... è emersa la sostanziale adeguatezza dell’impostazione generale dell’impianto normativo e pertanto l’opportunità di mantenere l’articolazione attuale, risultando al contempo necessario aggiornarlo nelle parti non più pienamente in linea con il mutato quadro di riferimento e con il rinnovato quadro strategico ...”.

Con riferimento alle Analisi di coerenza esterna, di cui al cap. 4.2, risultano correttamente citati – in riferimento alla componente ambientale “Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico” - i principali riferimenti ai piani e programmi di livello internazionale, comunitario, nazionale e regionale, con particolare riferimento a: Convenzione europea del Paesaggio (Firenze, 20 ottobre 2000), d.lgs. 42/2004 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e Piano paesaggistico regionale (Ppr) approvato con DCR n. 233- 35836 del 3 ottobre 2017.

Con riferimento alla Schedatura delle tematiche ambientali di cui al cap. 5.2, si prende atto dell'indagine condotta circa gli aspetti maggiormente pertinenti alla pianificazione territoriale, di cui si sono evidenziati elementi di valore e di vulnerabilità, ed in particolare della scheda descrittiva redatta per la componente ambientale: "paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico" a pp. 111-112; nel seguito si riporta quanto osservato in fase di consultazione:

- in linea generale, benché il titolo citi il "patrimonio culturale, architettonico e archeologico", il testo della scheda presenta esclusivamente aspetti correlati alla componente ambientale "paesaggio" e al Ppr;
- rispetto ai fattori di criticità segnalati, relativamente al contenimento del consumo energetico attraverso l'impiego di fonti energetiche rinnovabili, si sottolinea l'esponentiale aumento negli ultimi anni degli impianti FER nel territorio piemontese, anche di dimensioni notevoli, spesso di estensione pari ai piccoli abitati limitrofi presso i quali si inseriscono;
- rispetto agli impianti fotovoltaici, gli stessi risultano collocati nelle piane biellese, novarese e vercellese, senza chiari limiti rispetto agli impatti derivanti dai fattori di accumulo reciproci;
- relativamente alle politiche di rivitalizzazione delle aree interne, si evidenzia la criticità rappresentata in questi ambiti più isolati, ma spesso integri sotto il profilo dei valori paesaggistici conservati, delle massive campagne di inserimento di nuove antenne per infrastrutture wireless da parte degli operatori di settore, senza un adeguato governo su scala territoriale;
- rispetto agli impianti fotovoltaici, gli stessi risultano collocati nelle piane alessandrina e cuneese, mentre gli impianti eolici risultano localizzati nell'arco appenninico a sud, senza chiari limiti rispetto agli impatti derivanti dai fattori di accumulo reciproci;
- si richiama inoltre, per rilevanza, la evidente criticità rappresentata per il territorio alessandrino dalla individuazione da parte della SOGIN di n. 5 Aree di idoneità di classe A1 "molto buone" per la futura identificazione del sito nazionale deputato ad accogliere il Deposito Nazionale dei rifiuti radioattivi ed annesso Parco Tecnologico, unitamente alle omologhe aree proposte nella città di Metropolitana di Torino e nella provincia di Viterbo;
- rispetto alle dinamiche evolutive in atto, si evidenzia la rilevanza, per il territorio alessandrino e cuneese, da un lato di un notevole impulso negli ultimi anni al recupero dei coltivi abbandonati (in particolare ex vigneti), dall'altro alla conversione delle superfici boschive per la coltivazione del nocciolo, con rischi per una eccessiva omologazione del paesaggio e della vegetazione;
- rispetto alle politiche e azioni di valorizzazione e salvaguardia del paesaggio in corso, si evidenzia che nel 2014 con DGR n. 37-227 del 04/08/2014 sono stati dichiarati di notevole interesse pubblico anche 10 Tenimenti dell'Ordine Mauriziano, dislocati tra le province di Torino e Cuneo.

Con riferimento alla valutazione degli impatti a livello regionale e di Ambito di Integrazione Territoriale in conseguenza dell'attuazione del Ptr, di cui al cap. 6.2, ed in particolare alle tabelle di "Stima dei potenziali effetti degli obiettivi specifici della revisione del Ptr" (pag.125-129), in considerazione degli evidenti possibili impatti negativi in assenza di criteri localizzativi/d'intervento che considerino adeguatamente gli aspetti di tutela, dalla fase di consultazione sono emerse delle perplessità rispetto alle seguenti valutazioni di "effetti potenzialmente nulli o scarsamente rilevanti" rispetto alla componente paesaggio:

- tabella 2: rispetto agli obiettivi specifici di cui al punto 2.5 “Promozione di un sistema energetico efficiente” non pare coerente la valutazione espressa, soprattutto in relazione alla difficile conciliabilità tra la diffusione di impianti produttivi FER e di piattaforme tecnologiche con i valori paesaggistici espressi dal territorio interessato, o all’efficientamento energetico del patrimonio architettonico storico, soprattutto se privo di forme di tutela, considerata anche la lentezza nell’avvio dei procedimenti di adeguamento al Ppr degli strumenti urbanistici locali; si suggerisce pertanto di rivedere tale valutazione come “effetti potenziali negativi”;
- tabella 2: rispetto all’obiettivo specifico di cui al punto 2.7.1 “Distribuzione razionale degli impianti di riciclaggio, stoccaggio e smaltimento rifiuti” rispetto alle possibili interferenze con i beni paesaggistici e il patrimonio culturale delle aree interessate, suggerendo pertanto di rivedere tale valutazione come “effetti potenziali negativi”;
- tabella 3: rispetto all’obiettivo specifico di cui al punto 3.1.5 “Promozione della mobilità ciclopeditone, della micromobilità e della mobilità condivisa [...]” in considerazione dei possibili impatti negativi nei contesti maggiormente integri, suggerendo pertanto di rivedere tale valutazione come “effetti potenziali di moderata criticità”;
- tabella 3: rispetto all’obiettivo specifico di cui al punto 3.3.2 “Diffusione di reti wireless su tutto il territorio regionale per la riduzione del digital divide” in considerazione dei possibili impatti negativi nei contesti maggiormente integri derivanti dalla diffusione di tralicci e strutture di sostegno, suggerendo pertanto di rivedere tale valutazione come “effetti potenziali negativi”;
- tabella 4: rispetto agli obiettivi specifici di cui al punto 4.1 “Promozione selettiva delle attività di ricerca, trasferimento tecnologico, servizi per le imprese e formazione specialistica” in considerazione dei possibili impatti negativi derivanti dalla diffusione di centri di ricerca e poli innovativi nei contesti maggiormente integri o di valenza paesaggistica; si suggerisce pertanto di rivedere tale valutazione come “effetti potenziali negativi”.

Gli aspetti sopra segnalati potranno essere riscontrati e tenuti in conto nella fase di revisione del Piano.

## 5.12 Nucleare

In merito a tale tematica, trattata nel RA (p. 116), si segnala che l’elenco dei siti in cui vi è presenza di impianti nucleari e depositi di rifiuti radioattivi in Piemonte non è esaustivo in quanto non sono stati riportati la Livanova Site Management, sempre nel comprensorio di Saluggia, e la Campoverde a Tortona (AL) che non sono impianti del ciclo del nucleare ma sono in possesso di un nulla osta all’impiego di sorgenti di radiazioni ionizzanti per l’esercizio di depositi di rifiuti radioattivi.

Inoltre, si propone di integrare la Tavola B-Strategia 2 con uno specifico riquadro riportante i 3 siti nucleari presenti sul territorio piemontese (Saluggia, Trino e Bosco Marengo) con i relativi impianti e del deposito Campoverde a Tortona.

### 5.13 Invarianza idraulica

In fase di scoping era stato richiesto di declinare il principio dell'invarianza idraulica, di cui agli obiettivi 2.6.1 e 2.6.2 ed all'articolo 32 delle NdA, in criteri e metodologie puntuali finalizzati ad orientare l'individuazione dei migliori sistemi atti a garantire il rispetto di tale principio nelle trasformazioni, armonizzando così la pianificazione e progettazione su tutto il territorio regionale.

Il RA, nell'illustrare alle pagine 16 e 17 le risultanze della fase di scoping, precisa che il tema dell'invarianza idraulica è stato trattato agli articoli 15 e 32 delle NdA e potrà essere oggetto di approfondimento nelle linee guida di cui all'art. 7, comma 7 delle NdA.

Si rileva che i citati articoli delle NdA contengono solamente un accenno al tema dell'invarianza idraulica e mancano di specifiche dettagliate sulle modalità per conseguirla. Preme sottolineare l'importanza primaria che riveste questo tema in quanto necessario ad implementare la resilienza urbana agli effetti del cambiamento climatico poiché mette in campo azioni che possono attivare risposte efficaci ad eventi meteorologici eccezionali.

Si segnala pertanto la necessità di definire le metodologie e le specifiche tecniche applicabili in modo omogeneo ed uniforme su tutto il territorio regionale auspicando la redazione di un documento tecnico di supporto alla pianificazione territoriale e locale.

## 6 Osservazioni sulla documentazione di Piano

Ad integrazione di quanto contenuto nel capitolo 5 della presente relazione, di seguito si riportano delle osservazioni specifiche sulla documentazione di piano, anche su aspetti non strettamente ambientali, con particolare riferimento ai contenuti del Rapporto Ambientale, della Relazione, delle Tavole di Piano, delle Norme di Attuazione, delle Schede degli Ambiti di integrazione territoriale (Ait) e degli obiettivi specifici selezionati come prioritari per gli Ait.

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

### 6.1 Rapporto Ambientale

Per ciascuna componente ambientale il RA ha effettuato un'indagine degli aspetti maggiormente pertinenti alla pianificazione territoriale, evidenziando elementi di valore e di vulnerabilità del territorio piemontese, predisponendo una scheda di sintesi per ciascuna tematica ambientale considerata. Dai risultati dell'indagine emerge che le uniche criticità ambientali connesse all'attuazione della revisione del Ptr derivano da politiche di sviluppo volte a potenziare la competitività economico-produttiva del territorio regionale, quali la riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture, la riorganizzazione e sviluppo dei nodi della logistica o la promozione dei sistemi produttivi locali industriali e artigianali. In quest'ottica, sono stati individuati indirizzi per la razionalizzazione e l'integrazione del sistema infrastrutturale, la localizzazione selettiva dei nuovi insediamenti, la salvaguardia delle aree protette e della funzionalità ecologica del territorio, la valorizzazione dei contesti rurali e la rivitalizzazione e tutela della montagna e della collina.

In linea generale si osserva come gran parte delle osservazioni emerse in ambito di OTR nella fase di scoping sono state inserite nella documentazione di piano e nel RA. Si condivide

l'approccio adottato nella revisione dell'articolato delle NdA che risponde coerentemente alle linee di indirizzo delle Strategie europee, nazionali e regionali sui temi di grande attualità relativi allo sviluppo sostenibile ed al cambiamento climatico.

In particolare, è stato approfondito il confronto in relazione ai documenti di livello nazionale e regionale che danno attuazione alle strategie internazionali in materia di pianificazione e sviluppo territoriale, in particolare la Strategia regionale per lo Sviluppo Sostenibile (SRSvS) e la Strategia regionale sul Cambiamento Climatico (SRCC).

La recente approvazione del Regolamento 2024/1991/UE sul Ripristino della Natura (approvato dal Consiglio Europeo il 17 giugno del 2024 e pubblicato in data 29/07/24 sulla Gazzetta Ufficiale europea) fissa come traguardo per il 2030 di ripristinare il buono stato di salute di almeno il 30% di ecosistemi già deteriorati tra cui foreste, praterie, zone umide, fiumi e laghi.

Il nuovo Regolamento potrebbe entrare nell'inquadramento normativo del Ptr andando, con i suoi principi generali, a rafforzare l'articolato delle NdA inerente il ripristino degli ecosistemi e delle aree naturali degradate.

In merito alle singole tematiche si rimanda alle considerazioni riportate nel cap. 5 "Analisi e valutazioni in relazione ai temi ambientali, paesaggistici e territoriali" della presente relazione.

Rispetto ai contenuti del RA, nel capitolo 5 "Scenario di riferimento ambientale" del RA sono elencate le componenti ambientali e i fattori antropici presi in esame per la definizione del quadro conoscitivo. Tra questi è indicato come fattore antropico la "mobilità e i trasporti" che, tuttavia, non trova approfondimento in una scheda specifica come, invece, avviene per gli altri fattori e per le componenti ambientali. Considerato che nel corso della fase di scoping la Direzione regionale Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica ha collaborato alla stesura della scheda specifica "Fattore antropico: mobilità e trasporti" (vedi scheda riportata nel seguito), si segnala che non è stata inserita la scheda riportata nel seguito e si suggerisce pertanto di tenerne conto.

#### **FATTORE ANTROPICO: MOBILITÀ E TRASPORTI**

##### **Riferimenti normativi e programmatici**

Legge regionale 4 gennaio 2000, n.1 - *Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.*

Legge regionale 27 febbraio 2008, n.8 - *Norme ed indirizzi per l'integrazione dei sistemi di trasporto e per lo sviluppo della logistica regionale*

Legge nazionale 11 gennaio 2018, n.2 – *Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.*

DCR n.256-2458 del 16 gennaio 2018 – *Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti*

##### **Punti di forza e di criticità pertinenti le politiche del Ptr**

Punti di forza: Capillarità della rete stradale e ferroviaria al di sopra degli standard nazionali; Adeguata dotazione di nodi multimodali passeggeri e merci: aeroporti (Caselle, Levaldigi e vicinanza a Malpensa), interporti (SITO, CIM, Rivalta), terminal intermodali, centri merci, Movicentro (27 nodi interscambio passeggeri ferro/gomma); buoni livelli di accessibilità in auto (quasi l'80% dei comuni presenta spostamenti in auto che raggiungono la destinazione in meno di 20 minuti); relativa prossimità ai porti (Genova, Savona) e ai valichi/trafori

(Ventimiglia, Monginevro, Frejus, Monte Bianco, Sempione, Gottardo); presenza di un tessuto industriale e imprenditoriale in grado di produrre ogni tipologia di mezzi di trasporto (auto, natanti, veicoli ferroviari, impianti a fune, aerei).

Punti di debolezza: scarsa programmazione integrata tra ferro e gomma; elevata frammentazione amministrativa e conflittualità tra livelli decisionali; scarsa connessione funzionale dei centri intermodali con porti e valichi; disomogeneità della rete ferroviaria e carenze di interoperabilità; discontinuità e disomogeneità delle infrastrutture ciclabili; forti squilibri territoriali nell'offerta di TPL e centralità sull'area metropolitana; medio livello di accessibilità delle stazioni ferroviarie; inadeguata accessibilità multimodale agli aeroporti; scarso numero di spostamenti intermodali; sottoutilizzo della capacità di interporti e terminal intermodali; sottoutilizzo degli aeroporti per il traffico passeggeri e merci

### Processi evolutivi in atto e macro tendenze

#### Opportunità:

- Avvio di accordi per il coordinamento sovraregionale delle politiche passeggeri e merci (es. Piemonte-Liguria-Lombardia per sviluppo della logistica del nord-ovest).
- Garanzia di investimenti europei per i corridoi Mediterraneo e Reno-Alpi che interessano il territorio regionale.
- Deboli segnali di riduzione dell'uso dell'auto e di incremento dell'uso della bici
- Diffusione del turismo (invernale, culturale, enogastronomico).
- Esistenza di poli e distretti manifatturieri (es. automotive e veicoli ferroviari, natanti, impianti a fune e aerei)
- Esistenza di piani per lo sviluppo dei porti di Genova e Savona.
- Presenza di aree dismesse da recuperare

#### Minacce:

- Rarefazione insediativa residenziale, produttiva e commerciale (es. spopolamento montagne, incremento popolazione della cintura di Torino).
- Elevata quota di territorio montuoso che produce maggiori costi per la mobilità nella realizzazione di opere e nell'erogazione di servizi
- Forte rallentamento dell'istituzione di zone 30 e di aree pedonali negli ultimi anni

### Stato complessivo della componente

#### Positivo

Il Piemonte è uno dei territori con indici di infrastrutturazione, relativamente alla componente stradale e ferroviaria, maggiormente elevati rispetto alla media italiana, tali da garantire una buona accessibilità complessiva al territorio regionale.

Le province con maggiore dotazione infrastrutturale risultano essere Torino, Cuneo, Alessandria e Asti, ovvero le aree di pianura.

Si evidenzia l'importanza del nodo di Torino dove confluiscono ferrovie di rilievo nazionale come Torino-Milano e la ferrovia Torino-Genova.

La rete ferroviaria è sufficientemente capillare da supportare l'interscambio per gli spostamenti di pendolari e turisti.

L'offerta intermodale territoriale per la logistica delle merci è variamente articolata all'interno dei diversi quadranti.

#### Negativo

La rete stradale e ferroviaria piemontese, pur essendo capillare e dotata di nodi multimodali, presenta un livello di prestazione non omogeneo. Le province di Biella e Verbania risultano essere meno dotate infrastrutturalmente rispetto al resto del territorio.

Le infrastrutture di trasporto, con sempre maggiore frequenza, sono interessate da eventi, anche estremi per effetto del cambiamento climatico, che impattano sugli spostamenti di persone e imprese con grave pregiudizio anche per l'efficace gestione dell'emergenza.

L'accessibilità non è omogenea su tutto il territorio con poca integrazione tra modi, servizi, informazioni e politiche tariffarie.

La prevalenza delle persone che si spostano per motivi di lavoro o di studio (mobilità sistematica) all'interno della regione utilizza il mezzo privato motorizzato.

La bicicletta rappresenta ancora una quota marginale, nonostante la maggior parte degli spostamenti dei piemontesi riguardino le brevi distanze. In termini di offerta in rapporto agli abitanti e in termini qualitativi, però, il Piemonte si posiziona sotto la media nazionale: infatti, gli standard delle reti ciclistiche piemontesi non sempre raggiungono i livelli di servizio e sicurezza auspicati per promuovere un utilizzo diffuso della bicicletta.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |  | <p>Il servizio di trasporto pubblico locale deve raffrontarsi con una domanda che non è più uniforme sul territorio né omogenea nel tempo.</p> <p>La prevalenza delle merci continua a viaggiare su gomma poiché la maggiore parte degli operatori di logistica non trova vantaggioso l'uso della ferrovia e gli interporti sembrano non esprimere ancora a pieno la loro capacità attrattiva per le attività logistiche.</p> |
| <b>Indicatori di stato</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Indicatore di contesto del PrMoP e PrLog:<br>- Consumo di suolo da superficie infrastrutturata                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Strategie e obiettivi del Ptr che agiscono sullo stato della componente</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Strategia 3. INTEGRAZIONE TERRITORIALE DELLE INFRASTRUTTURE DI MOBILITÀ, COMUNICAZIONE, LOGISTICA</b><br><b>Obiettivi:</b><br><b>3.1 Riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture → da rinominare: RIORGANIZZAZIONE DELLA RETE TERRITORIALE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO</b><br><b>3.2 Riorganizzazione e sviluppo dei nodi della logistica</b><br>→ da rinominare: <b>RIORGANIZZAZIONE DELLA MOBILITÀ DELLE PERSONE E DELLA LOGISTICA DELLE MERCI</b> |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

## 6.2 Relazione

Al fine di conformare il Ptr alla normativa vigente in materia di turismo, si sottolineano di seguito alcuni refusi inerenti il paragrafo "3.5.6 IL TURISMO" (pagg. 85 e 86) della Relazione:

*"[...] Ai sensi della legge, la Regione coordina ed indirizza le attività e sovrintende all'organizzazione turistica predisponendo uno o più programmi annuali che indicano:*

- a) l'andamento della domanda turistica in Piemonte, le tendenze e le prospettive di mercato; anche grazie alle analisi condotte dall'Osservatorio Turistico Regionale;*
- b) gli obiettivi di consolidamento e incremento del movimento turistico in Piemonte, articolati per prodotti turistici e ambiti territoriali;*
- c) gli indirizzi e le modalità di coordinamento dell'azione promozionale della Regione e di quella svolta da altri soggetti pubblici e privati, con particolare riferimento all'attività dell'Agenzia per lo sviluppo e la promozione del turismo e dei prodotti agroalimentari di qualità (DMO Turismo Piemonte) e delle ATL – Agenzie Turistiche Locali **coordinata ed integrata tra Visit Piemonte Scrl e le ATL;***
- d) le azioni **coordinate ed i principali** e gli strumenti **principali comuni, in particolar modo basati sull'utilizzo della rete web,** le risorse finanziarie necessarie per il conseguimento degli obiettivi dei programmi annuali **e degli obiettivi di risultato,** le risorse da destinare all'attività di promozione turistica svolta da **Visit Piemonte Scrl e dalle ATL DMO Turismo Piemonte e dalle ATL,** nonché i criteri di riparto delle stesse;*
- e) i criteri e le modalità di utilizzo delle risorse stanziare nel bilancio regionale per l'anno di riferimento, gli obiettivi e le iniziative da attuare, le relative previsioni di spesa, le risorse*

finanziarie da assegnare per l'attività di **Visit Piemonte Scrl** DMO Turismo Piemonte, delle ATL e degli uffici di informazione e accoglienza turistica (IAT);

e bis) le modalità di attuazione dei progetti di marketing e di promozione turistica attraverso i social media e il web, per i mercati nazionali o internazionali, nonché dei progetti tematici trasversali, come la promozione e lo sviluppo del turismo sociale e accessibile, e del turismo collegato alle manifestazioni sportive;

e ter) la promozione e l'incentivazione alla creazione di percorsi turistici, con l'obiettivo di migliorare sia l'esperienza di visita turistica che la valorizzazione dell'offerta di un territorio.

~~Superata l'emergenza sanitaria, Il Programma annuale delle attività di promozione, accoglienza e informazione turistica 2024 2023, approvato con DGR 35-7853/2023/XI del 4 dicembre 2023 DGR n. 25-7028 del 12 giugno 2023, analizza l'evolversi degli effetti della pandemia sul turismo e si concentra sulla comprensione della dinamica della ripresa, con particolare riguardo ai tempi e agli impatti sul settore e sui territori, individuando le seguenti azioni prevede i seguenti obiettivi:~~

- migliorare l'efficienza della governance del sistema turistico regionale per affrontare le nuove sfide globali e rendere il Piemonte più competitivo, inclusivo e sostenibile;
- integrare, qualificare, innovare e specializzare l'offerta turistica regionale **migliorando la qualità, l'efficienza e l'accessibilità dei servizi correlati** in ottica di sostenibilità e di contrasto all'overtourism, favorendo **altresi** la creazione di nuovi prodotti turistici, **anche in ambito sportivo**, il consolidamento di quelli esistenti e la loro promo-commercializzazione;
- promuovere il posizionamento del Piemonte (prodotto e territorio) in un mercato globale che andrà incontro a radicali trasformazioni dati i vincoli economici, culturali, industriali e sempre più orientati allo sviluppo ambientalmente sostenibile **contribuendo a rafforzare il "Brand Italia"**;
- ~~rafforzare la promozione turistica regionale in occasione degli eventi nazionali e internazionali organizzati sul territorio piemontese, potenziare il marketing e la comunicazione delle destinazioni turistiche piemontesi in relazione all'evoluzione della domanda turistica e a quelli che saranno i mutati orientamenti dei mercati turistici nazionali ed esteri nel nuovo scenario post pandemico delle destinazioni turistiche piemontesi in occasione degli eventi culturali e sportivi nazionali ed internazionali organizzati sul territorio regionale;~~
- ~~favorire la transizione al digitale, lo sviluppo e la diffusione dei nuovi strumenti di business matching tra domanda e offerta rivolti agli operatori del sistema ricettivo, agli enti preposti all'accoglienza e all'informazione turistica e ai fornitori di altri servizi rivolti ai turisti;~~
- **innovare l'ecosistema turistico attraverso la transizione al digitale, la partecipazione di tutti gli attori del sistema turistico regionale al Tourism Digital Hub, allo sviluppo e alla diffusione dei nuovi strumenti di business matching tra domanda e offerta rivolti agli operatori del sistema ricettivo, agli enti preposti all'accoglienza ed all'informazione turistica e ai fornitori di altri servizi rivolti ai turisti.**

L'Osservatorio Turistico Regionale, gestito da **Visit Piemonte Scrl** (DMO Turismo Piemonte), è lo strumento per l'analisi dell'offerta, dell'andamento e dell'evoluzione della domanda e dei flussi turistici attraverso la raccolta e l'elaborazione dei dati, lo sviluppo di studi, indagini e ricerche."

Relativamente ai riferimenti alla normativa regionale vigente in materia di percorsi ciclabili, a pagina 77 nella Relazione (Paragrafo 3.3.1 LA RETE DELLA MOBILITÀ E DELLA LOGISTICA), si richiede il seguente aggiornamento:

*"Il Piano regionale per la Mobilità delle Persone (PrMoP) e il Piano regionale della Logistica (PrLog), ~~adottati con DGR n. 14-6571 del 6 marzo 2023~~ **approvati con DGR n. 6-7459 del 25 settembre 2023**, sono i piani di settore che attuano il PRMT e definiscono le politiche di medio termine (orizzonte 2030) funzionali al raggiungimento dei suoi obiettivi. Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), previsto a livello nazionale dalla l. n. 2/2018, è parte integrante del PrMoP e del PrLog e rappresenta il riferimento regionale per le politiche e i progetti di sviluppo della rete ciclabile quale componente dell'offerta generale di mobilità (sia pendolare che turistica) nonché asse per lo sviluppo della logistica urbana leggera e di prossimità (cd. di ultimo miglio). In coerenza, **la Giunta regionale ha anche approvato la documentazione tecnica a supporto delle strategie ed azioni individuate dal PRMC e in particolare le Linee guida progettuali, le Linee Guida Comunicazione e le Schede delle ciclovie regionali aggiornando il "Progetto di Rete Regionale" di cui alla DGR n. 83-8992/2019 (DGR 14-6571 del 06.03.2023 e n. 35-6638 del 21.03.2023 ). Le Linee Guida per i Ciclopisteggi (DGR n. 16-6611 del 16.03.2018 ) costituiscono un ulteriore riferimento tecnico per l'attuazione del PRMC.***

In merito al tema Logistica (par. 1.3.4), si propone di inserire nel testo di pag. 25 (Il contesto piemontese e il ruolo della logistica nella pianificazione territoriale) un richiamo al Piano regionale della logistica approvato, contestualmente al Piano regionale della Mobilità delle Persone, con la DGR n. 6-7459 del 25 settembre 2023, così come riportato di seguito:

*"In questo contesto si colloca il presente documento, il cui obiettivo è quello di delineare un processo integrato volto a garantire coerenza in tema di logistica tra la **pianificazione di livello regionale** (il Piano territoriale regionale **e il Piano regionale della Logistica**) e la pianificazione di livello intermedio, ovvero il PTGM della Città metropolitana di Torino e il PTCP delle Province, contribuendo così a una migliore organizzazione dello sviluppo territoriale e infrastrutturale."*

Inoltre, nel testo di pag. 27 (Selezione degli Ait a vocazione logistica) si spiega che "Il campo "% cluster" è stato utilizzato per selezionare gli Ait a vocazione logistica. In particolare, si è scelto di considerare come Ait a vocazione logistica quelli la cui superficie ricade all'interno dei cluster logistici per non meno del 10% (ovvero gli Ait con campo "% cluster" con valori  $\geq 10\%$ ).

Si suggerisce di inserire nel testo una nota che specifichi il concetto di cluster e richiami il PRMT che li ha definiti: *"I Cluster logistici sono aree con un'alta concertazione di strutture che si occupano di trasporto multimodale e sono stati individuati nel Piano regionale della Mobilità e dei Trasporti, approvato con deliberazione del Consiglio regionale n.256-2458 del 16 gennaio 2018 e confermati nel "Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030" approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 6-7459 del 25 settembre 2023"*.

Il par. 1.4.4 della Relazione, infine, introduce le ragioni che hanno condotto all'aggiornamento dell'apparato cartografico del Ptr vigente e descrive le tavole rielaborate alla luce dei cambiamenti intercorsi dal 2011.

Per quanto riguarda la descrizione dei contenuti della "Tavola C – Strategia 3" (pag. 48) e della "Tavola di progetto" (pag. 51) non sembra essere trattato il tema della ciclabilità. Si suggerisce, pertanto, di specificare che alla "Tavola C" si affianca anche il cartogramma riferito alla rete

ciclabile (realizzata) e che la “Tavola di progetto” si compone anche dell’elemento “Rete ciclabile sistemica” (rif. par. 6.3 Tavole di Piano della presente relazione).

Si propone di operare una generale rilettura degli obiettivi specifici selezionati come prioritari per gli Ait, alla luce di indicazioni, criteri tematici e mappe di seguito riportati. La tabella che segue evidenzia i temi prioritari per la mobilità e i trasporti legati agli obiettivi specifici dell’OB 3. Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica.

| TEMA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | OB 3. INTEGRAZIONE TERRITORIALE DELLE INFRASTRUTTURE DI MOBILITA', COMUNICAZIONE, LOGISTICA – Obiettivo specifico                                                                                                                                                                                               | Ait DI INTERESSE PRIORITARIO                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| INFRASTRUTTURE DI CORRIDOIO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 3.1.1<br>Sviluppo gerarchico e integrato di una rete di comunicazioni stradali, autostradali, ferroviarie, aeroportuali che assicurino le connessioni esterne (corridoi interregionali e internazionali), anche in un’ottica di contenimento del consumo del suolo                                              | Nessun Ait                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <i>Criterio. In analogia al criterio adottato per il successivo 3.2.2 (piattaforme logistiche transnazionali) si ritiene di poter suggerire che questo obiettivo non viene selezionato per gli Ait poiché da raggiungere a scala regionale o nazionale.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| INFRASTRUTTURE DI ADDUZIONE AL CORRIDOIO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 3.1.2<br>Sviluppo gerarchico e integrato di una rete di comunicazioni stradali e ferroviarie che assicurino le connessioni interne (rete di adduzione ai corridoi) con particolare attenzione alle aree caratterizzate da domanda debole di trasporto, anche in un’ottica di contenimento del consumo del suolo | 1 Domodossola<br>4 Novara<br>6 Biella<br>8 Rivarolo Canavese<br>9 Torino<br>14 Chieri<br>17 Vercelli<br>19 Alessandria,<br>21 Novi Ligure<br>23 Acqui Terme<br>24 Asti<br>25 Alba<br>27 Bra<br>28 Saluzzo<br>29 Savigliano<br>30 Fossano<br>31 Cuneo<br>32 Mondovì |
| <p><i>Criterio. Per quanto riguarda la "rete di adduzione ai corridoi" si ritiene che gli Ait di interesse prioritario debbano essere quelli interessati da importanti interventi stradali lungo la rete statale e in parte residuale provinciale. Più nel dettaglio:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ait interessati da Interventi ANAS (previsti Contratto di programma):<br/>1 Domodossola, per variante ed adeguamento tratto SS337 in Comune di Re, per caduta massi da versante; 32 Mondovì, per Lavori di realizzazione della Tangenziale di Mondovì, collegamento alla SS 28 dir - 564 ed al casello A6 "Torino - Savona" - III Lotto; 4 Novara, per SS527 - Ponte sul Ticino in località Oleggio e SS11 e per Realizzazione di strada extraurbana principale (Tipo B) di collegamento tra i capoluoghi di provincia di Novara e Vercelli - Primo lotto; 17 Vercelli, per SS11 - Realizzazione di strada extraurbana principale (Tipo B) di collegamento tra i capoluoghi di provincia di Novara e Vercelli - Primo lotto; 24 Asti, per Tangenziale Sud-Ovest di Asti; 31 Cuneo, per SS 21 Variante di Demonte Aisone e Vinadio - Lotto 2° - variante di Aisone, e Realizzazione di interventi di difesa del corpo stradale dall'invasione delle valanghe lungo la SS21 e Realizzazione del nuovo Ponte dell'Olla sul fiume Stura lungo la SS21; 9 Torino e 8 Rivarolo Canavese, per SS 4560 Variante di Lombardore-Salassa; 29 Savigliano e 30 Fossano, per Adeguamento della SS20 con varianti ai centri abitati di Genola e Levaldigi; 6 Biella e 17 Vercelli, per Pedemontana - tratto da SS 142 a Casello A26 Romagnano Sesia) e per nuovo ponte sul Sesia a Romagnano; 31 Cuneo, per Nuovo Tunnel del Tenda sulla SS 20;</li> <li>Ait interessate da Interventi società autostradali (previsti nelle DGR approvative del progetto di completamento autostrada ASTI CUNEO:</li> </ul> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                    |

25 Alba - 27 Bra, per opere complementari autostrada ASTI - CUNEO;

- Ait interessate da interventi su rete provinciale e statale ritenuti prioritari, con finanziamenti regionali per le progettazioni (DGR. n.62-5222 del 2022, n°3-3211 del 2021, n° 13-8003 del 2023)

23 Acqui Terme, 19 Alessandria, 21 Novi Ligure per Strada di scorrimento veloce Strevi-Predosa e realizzazione di un nuovo casello autostradale lungo l'Autostrada A26 a Predosa; 28 Saluzzo, per S.P. 589 Tronco Saluzzo – Busca. Variante agli abitati di Verzuolo e Manta; 24 Asti per Completamento della S.S. 706 rimasta incompiuta da Portacomaro Stazione sino all'innesto con la S.S. 457 di Moncalvo e la S.P. 22 di Valle Versa a Castellalfero; 14 Chieri e 9 Torino, per Collegamento Chierese - Chivassese. Adeguamento e potenziamento della SP 122 tratta Chieri – Gassino e delle viabilità provinciali di adduzione (cd "Gronda est") compreso il collegamento al nuovo ospedale di Cambiano.

TRASPORTO  
PUBBLICO E  
INTERMODALITA'

3.1.3

Sostegno alla multimodalità nei nodi, favorendo l'interscambio tra i mezzi di trasporto, e alla riconversione del sistema di mobilità dalla gomma al ferro per il trasporto di merci e persone, migliorandone la qualità energetica e ambientale

1 Domodossola  
2 Verbania-Laghi  
3 Borgomanero  
4 Novara  
6 Biella  
7 Ivrea  
8 Rivarolo Canavese  
9 Torino  
10 Ciriè  
11 Chivasso  
12 Susa  
14 Chieri  
15 Carmagnola  
16 Pinerolo  
17 Vercelli  
18 Casale Monfer.  
19 Alessandria  
20 Tortona  
21 Novi Ligure  
24 Asti  
25 Alba  
27 Bra  
28 Saluzzo  
29 Savigliano  
30 Fossano  
31 Cuneo  
32 Mondovì

3.1.6

Potenziamento del trasporto pubblico locale e miglioramento della sua affidabilità, efficacia e qualità, anche mediante l'infomobilità

*Criterio. Per quanto riguarda il tema dell'intermodalità passeggeri e del miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale, si ritiene che gli Ait di interesse prioritario debbano essere quelli che ricadono nei "bacini di mobilità" definiti dal Piano regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT).*

*Si tratta di insieme di comuni con mobilità fortemente interconnessa e caratterizzati da un solo polo attrattore definiti sulla base di: domanda interzonale da/verso il polo > 50% della domanda totale e > 300 spostamenti/giorno; domanda da/verso il bacino > 50% della domanda totale interzonale; comuni che risultano adiacenti; comuni che, pur non presentando le caratteristiche precedenti, sono attraversati da infrastrutture/servizi di trasporto che collegano comuni appartenenti al bacino. I bacini sono gerarchizzati (IV livelli) sulla base della domanda complessiva. (Figura 1.)*

MOBILITA'  
CICLISTICA

3.1.5

Promozione della mobilità ciclo-pedonale, della micromobilità e della mobilità condivisa al fine di contrastare ed abbattere le emissioni e la produzione di rifiuti nei trasporti

2 Verbania-Laghi  
4 Novara  
9 Torino  
10 Ciriè  
11 Chivasso  
14 Chieri  
17 Vercelli  
19 Alessandria  
20 Tortona  
21 Novi Ligure  
25 Alba  
26 Canelli - Nizza

Qualora fosse possibile, si suggerisce di indicare che questo obiettivo

specifico ha un "Incidenza indiretta" con il settore di intervento V. Turismo

27 Bra  
28 Saluzzo  
29 Savigliano  
31 Cuneo

*Criterio. Per quanto riguarda il tema della mobilità ciclistica, si ritiene che gli Ait di interesse prioritario debbano essere quelli interessati dalla rete ciclabile strategica per la mobilità sistemica*

*Il Piano regionale della mobilità Ciclistica (PRMC), infatti, distingue la rete ciclabile in termini di funzionalità "prevalente" tra sistemica e turistica. La rete per la mobilità sistemica assolve ad una funzione di collegamento extraurbano per la mobilità casa scuola e casa lavoro e logistica di media distanza all'interno dei cluster della mobilità individuati dal PRMT al fine di promuovere un riparto modale a favore delle due ruote, riducendo la pressione del traffico veicolare, migliorare la salute pubblica e ridurre le esternalità, finalità più propriamente dell'OB.3. Le ciclovie turistiche sono invece finalizzate a promuovere l'accessibilità e la fruizione sostenibile del paesaggio e dei beni storici, culturali e ambientali del territorio e meglio correlabili all'OB.4 - Obiettivo specifico 4.5.1. come meglio trattato di seguito. La Figura 2. rappresenta la mappa del PRMC che evidenzia le due tipologie di reti.*

LOGISTICA

3.2.1

Razionalizzazione della gestione del sistema logistico regionale (logistica interna di distretto, di sistema produttivo, di distribuzione commerciale) favorendo interventi a basso consumo di suolo e lo sviluppo di forme di logistica sostenibile attraverso la razionalizzazione delle localizzazioni e l'integrazione di nuove tecnologie digitali

4 Novara  
8 Rivarolo Canavese  
9 Torino  
10 Ciriè  
11 Chivasso  
12 Susa  
14 Chieri  
15 Carmagnola  
16 Pinerolo  
17 Vercelli  
19 Alessandria  
20 Tortona  
21 Novi Ligure  
22 Ovada  
24 Asti  
25 Alba  
27 Bra  
28 Saluzzo  
29 Savigliano  
30 Fossano  
31 Cuneo  
32 Mondovì

*Criterio. Per quanto riguarda la definizione degli Ait a vocazione logistica si ritiene debba essere applicata la definizione data dallo stesso Ptr (Relazione, pagina 27). Si tratta degli Ait la cui superficie ricade all'interno dei cluster logistici per non meno del 10% (ovvero gli Ait con campo "% cluster" con valori  $\geq 10\%$ ). I cluster logistici sono stati individuati nel Piano regionale della Mobilità e dei Trasporti e confermati nel "Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030". L'obiettivo per questi Ait è quello di creare un ambiente favorevole alla crescita economica sostenibile, migliorando l'efficienza delle operazioni logistiche, diminuendo l'impatto sul consumo di suolo e in termini di risorse energetiche e promuovendo la cooperazione tra le diverse parti interessate.*

*Si precisa che gli Ait in elenco corrispondono anche alle prime perimetrazioni della ZLS "Porto e retroporto di Genova" in territorio piemontese di cui alla DGR n. 15-8749 del 10.06.2024 che interessa i comuni di Alessandria (Ait19), Ovada (Ait 22), Tortona (Ait 20), Novi Ligure (Ait 21) nonché i comuni di Arquata Scrivia (compreso nell'Ait 21 Novi Ligure), Belforte Monferrato (compreso nell'Ait 22 Ovada), Castellazzo Bormida (compreso nell'Ait 19 Alessandria). La Figura 3. rappresenta le perimetrazioni della ZLS in territorio piemontese.*

LOGISTICA

3.2.2

Promozione delle piattaforme logistiche transnazionali o di "cattura" esterna (interporti, retroporti e aeroporti di corridoio)

Nessun Ait

*Criterio. Si ritiene debba essere applicata la definizione data dallo stesso Ptr (Relazione, pagina 26).*

*Il Ptr prevede espressamente che per gli Ait "questo obiettivo non viene selezionato poiché da raggiungere attraverso una cabina di regia a scala regionale o nazionale".*

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                       |                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| LOGISTICA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 3.2.3<br>Coordinamento dell'azione pubblica e delle iniziative private per la logistica ultimo miglio | 4 Novara<br>9 Torino<br>19 Alessandria |
| <p><i>Criterio. Per quanto riguarda "l'ultimo miglio" (da intendersi "lo spostamento di merci da un hub di trasporto alla loro destinazione finale, in genere l'indirizzo di casa di un cliente"), si ritiene che gli Ait prioritariamente interessati siano quelli che comprendono un comune &gt; 100.000 abitanti per il quale vi è l'obbligo del PUMS. In elenco si segnala anche Alessandria poichè, per quanto il Comune sia &lt;100.000 abitanti, si è dotato di PUMS e presenta sul suo territorio insediamenti di logistica distributiva di ultimo miglio.</i></p> |                                                                                                       |                                        |

La tabella che segue evidenzia alcuni casi specifici.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3.1.7<br>Contenimento e razionalizzazione della mobilità privata motorizzata, anche mediante l'infomobilità, e promozione della mobilità elettrica e a idrogeno per ridurre le emissioni e incrementare la sostenibilità del sistema dei trasporti                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Indicare gli Ait di interesse per la riduzione delle emissioni                                                                                                               |
| <p><i>Criterio. Il contenimento/razionalizzazione della mobilità privata motorizzata non è un'azione diretta del PRMT. Le misure indicate trovano più specifico riferimento nelle politiche di riduzione delle emissioni perseguite mediante le misure del Piano Regionale della Qualità dell'Aria (PRQA). Pertanto si suggerisce di individuare gli Ait prioritari mediante un confronto con il Settore Emissioni e rischi ambientali che ha individuate le aree interessate dalla riduzione delle emissioni e delle concentrazioni e l'elenco dei comuni ivi ricadenti.</i></p>                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                              |
| 4.5.1<br>Individuazione e promozione della rete turistica regionale e dei suoi collegamenti transregionali e transfrontalieri                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                              |
| Ait con ciclovie di interesse europeo Eurovelo 8- Vento                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 9 Torino<br>11 Chivasso<br>15 Carmagnola<br>16 Pinerolo<br>17 Vercelli<br>18 Casale Monfer.<br>19 Alessandria<br>20 Tortona<br>28 Saluzzo<br>31 Cuneo                        |
| Ait con ciclovie di interesse nazionale                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1 Domodossola<br>2 Verbania -Laghi<br>3 Borgomanero<br>4 Novara<br>6 Biella<br>7 Ivrea<br>12 Susa<br>21 Novi ligure<br>24 Asti<br>25 Alba<br>27 Bra<br>32 Mondovi<br>33 Ceva |
| <p><i>Criterio. La rete ciclotistica è parte della "rete turistica regionale e dei suoi collegamenti transregionali e transfrontalieri" connessa all'obiettivo specifico 4.5.1.</i></p> <p><i>Si ritiene che gli Ait prioritari siano quelli interessati dalla rete ciclabile di valenza turistica individuata dal PRMC. Si tratta infatti di collegamenti transregionali e transfrontalieri (Bicitali ed Eurovelo) per i quali sono in programma molteplici investimenti; più nel dettaglio: Biella - 2ciclovie nazionali e 1 regionale; Ivrea - 2 ciclovie nazionali e 1 regionale; Rivarolo - 1 ciclovie regionale; Chivasso - 1 ciclovie Eurovelo, 1 ciclovie Nazionale, 1 regionale; Susa - 1 ciclovie nazionale;</i></p> |                                                                                                                                                                              |

*Carmagnola - 1 ciclovia nazionale Eurovelo, 3 regionali; Pinerolo - 1 ciclovia Eurovelo, 1 nazionale, 1 regionale; Vercelli - 2 ciclovie nazionali, 2 regionali; Tortona - 2 regionali; Novi ligure - 1 nazionale 2 regionali; Acqui Terme - 1 ciclovia regionale; Asti - 2 ciclovie nazionali; Alba - 1 nazionale, 3 regionali; Canelli Nizza Monferrato - 1 regionale; Bra - 1 nazionale, 2 regionali; Saluzzo - 2 nazionali, 3 regionali; Savigliano - 2 regionali; Fossano - 2 regionali; Cuneo - 1 eurovelo, 1 nazionale, 1 regionale; Mondovì - 2 nazionali; Ceva - 2 nazionali. La Figura 2. rappresenta la mappa del PRMC che evidenzia le due tipologie di reti.*

La tabella che segue riguarda gli obiettivi specifici di carattere più generale e trasversale

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| 3.1.8                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |  |
| Promozione di interventi volti ad aumentare la sicurezza degli spostamenti                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |  |
| 3.1.4                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |  |
| Mantenimento di una rete di trasporto efficiente, sicura e resiliente anche a fronte di eventi estremi.                                                                                                                                                                                                                                                                       |  |
| <p>Criterio. Si ritiene necessario dare maggiore evidenza agli obiettivi specifici che sono stati esclusi dalle priorità degli Ait in quanto <b>“di carattere più generale e trasversale, difficilmente territorializzabili, ..”</b> (Paragrafo 1.1.2 SEZIONE “QUADRO STRATEGICO”, pagina3). Si suggerisce di darne evidenza, in forma di elenco, nel medesimo paragrafo.</p> |  |

Figura 1. Gli Ait e i bacini di mobilità del PRMT

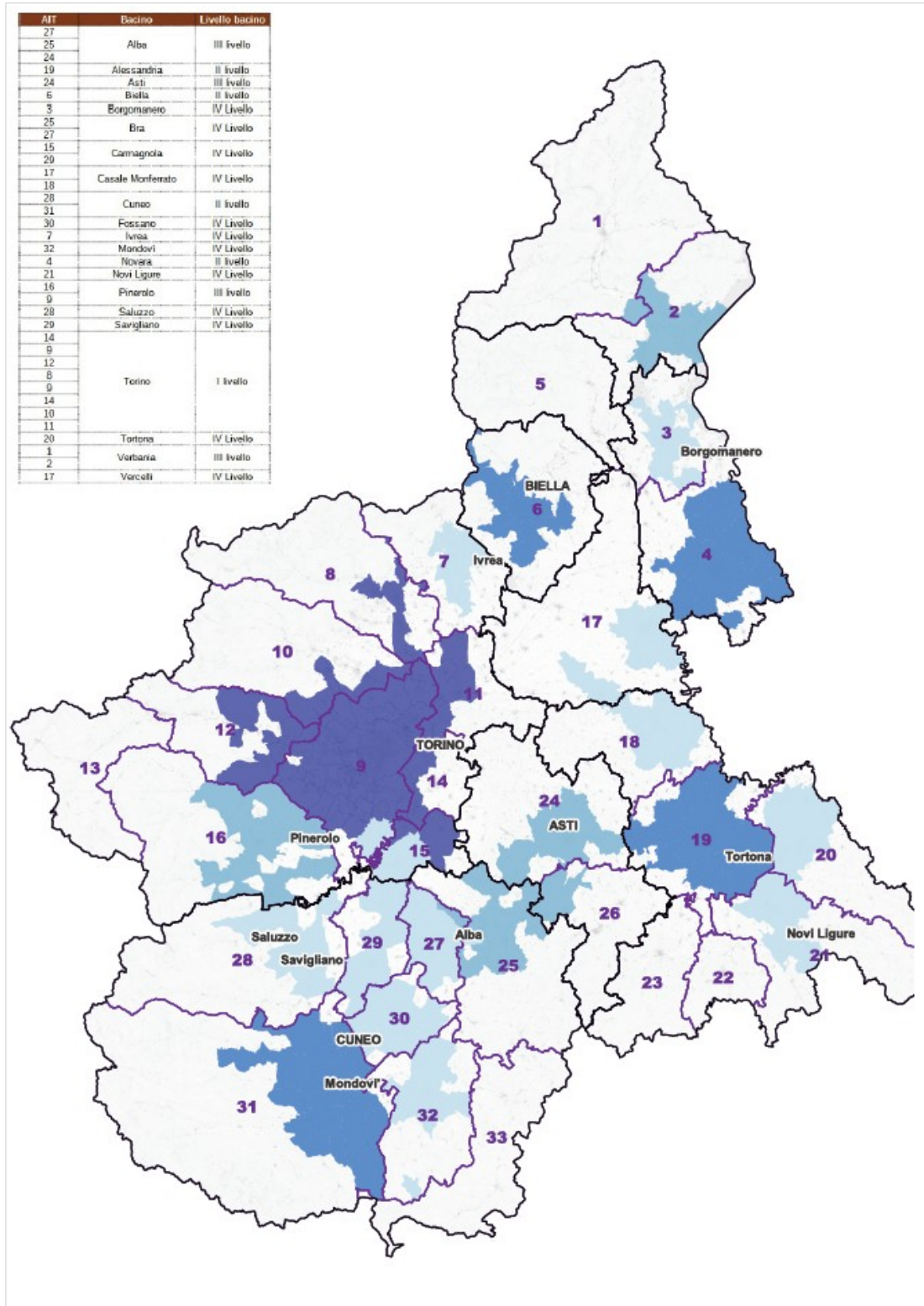
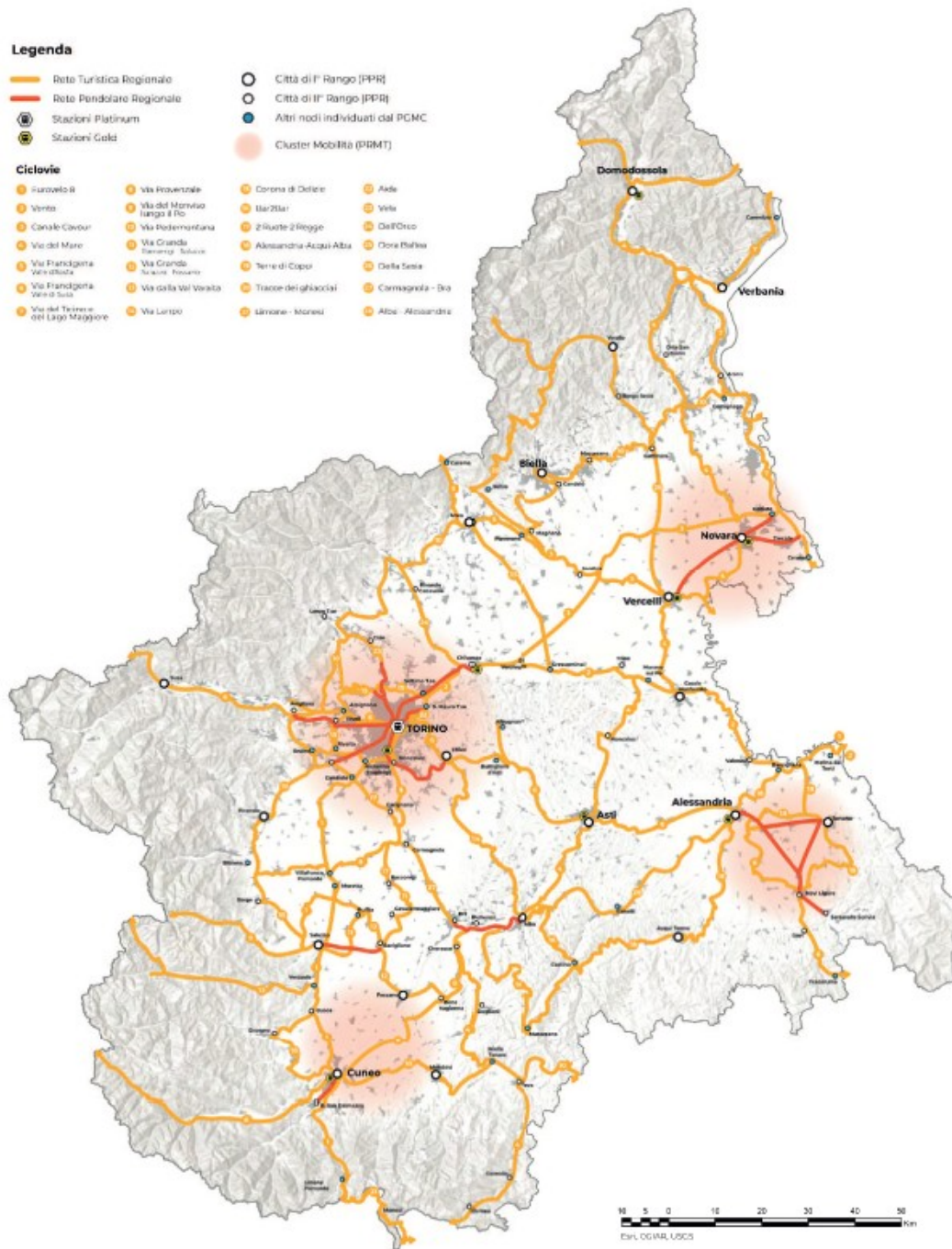
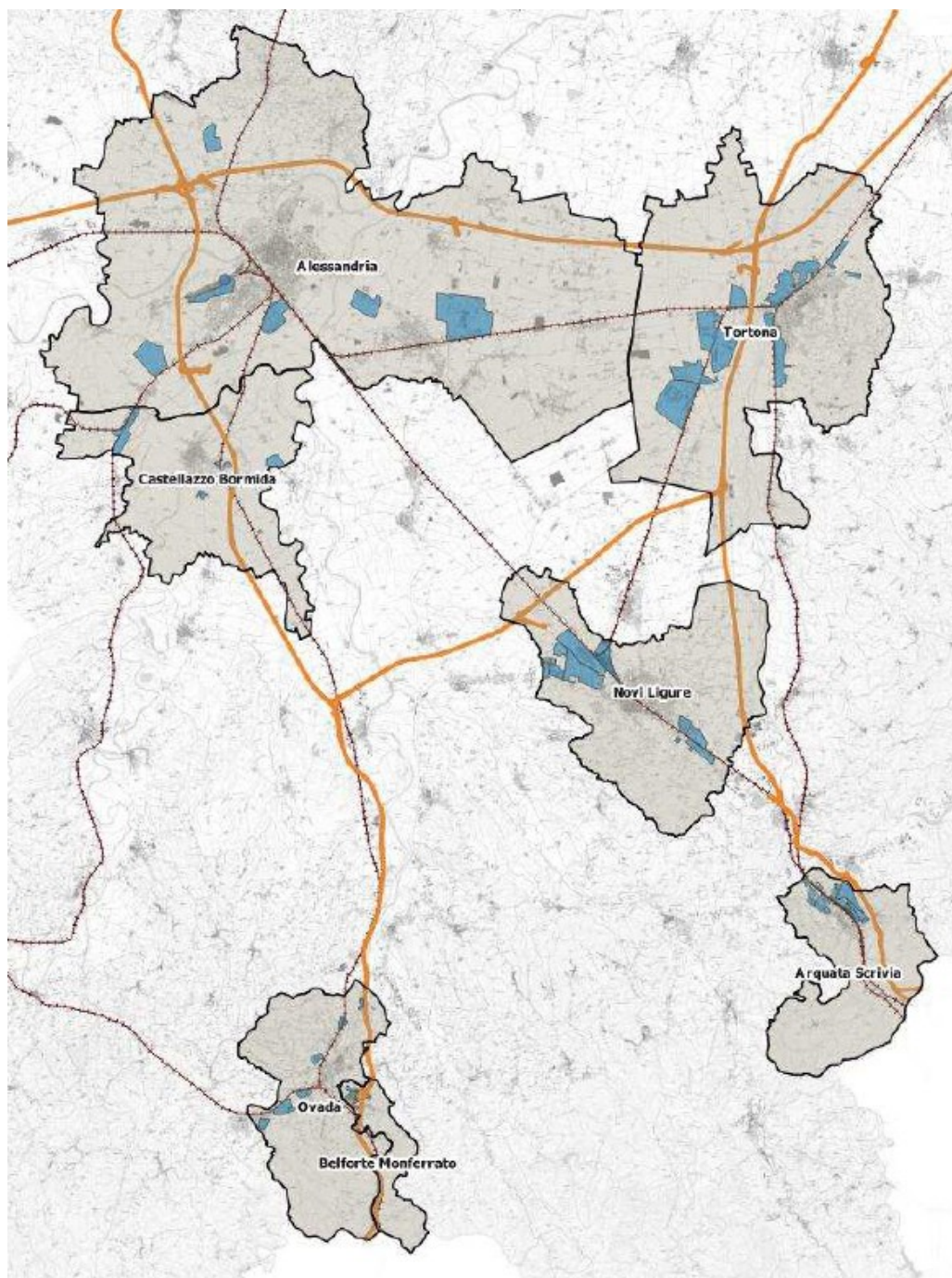


Figura 2. Assetto funzionale della rete ciclabile



**Figura 3. Prime perimetrazioni della ZLS “Porto e retroporto di Genova” in territorio piemontese**

Comuni di: Alessandria, Arquata Scrivia, Belforte Monferrato,  
Castellazzo Bormida, Novi Ligure, Ovada, Tortona



### 6.3 Tavole di Piano

In merito all'apparato cartografico (rif. art. 6 delle NdA), si ritiene che il ricorso al medesimo simbolo utilizzato con diverse dimensioni (simboli scalati quali ad esempio il rango dei centri storici e i punti relativi ai livelli di gerarchia urbana), comporti difficoltà di lettura delle tavole su supporto informatico. Per agevolare la consultazione a video delle tavole, si suggerisce quindi di differenziare i simboli, così da renderli facilmente distinguibili indipendentemente dallo zoom adottato.

Si ritiene necessario che tutte le cartografie e i cartogrammi illustranti dati statistici e territoriali siano accompagnate da una chiara indicazione della fonte dei dati e del periodo di rilevamento degli stessi, al fine di permettere al livello intermedio le necessarie valutazioni, anche in termini di perseguimento degli obiettivi nell'ambito di scenari temporali definiti.

Per quanto riguarda la tematica trasporti, si segnalano nel seguito alcune modifiche da riportare negli elaborati cartografici:

#### Tavole della Conoscenza "C - Strategia 3"

- nella legenda sostituire la denominazione da "Corridoi Internazionali" a "Corridoi delle reti TEN-T" (reti Trans-Europee di Trasporto) e da "Corridoi merci e passeggeri" a "Corridoi merci e passeggeri del PRMT";
- tracciare il completamento dell'Autostrada Asti-Cuneo tra Cherasco e Alba (lotto 2.6b Alba-Roddi aperto al traffico nel giugno 2023; lotto 2.6a Roddi-Cherasco in corso di realizzazione con termine di fine lavori giugno 2025);
- integrare il cartogramma con la rete ciclabile realizzata.

#### Tavola di Progetto

- tracciare sia il completamento dell'Autostrada Asti-Cuneo tra Cherasco ed Alba, che il tracciato della Pedemontana Piemontese tratto Masserano-Ghemme dove sono attualmente iniziati i lavori;
- introdurre l'elemento "rete ciclabile sistemica".

### 6.4 Norme di Attuazione

Le modifiche, introdotte a titolo di aggiornamento, mantengono l'articolazione del precedente Ptr e assumono come riferimento prioritario le Strategie regionali per lo Sviluppo Sostenibile e per il Cambiamento Climatico.

Pur condividendo il rilevante lavoro di sintesi apportato al testo proposto in fase di redazione, si chiede di puntualizzare alcuni aspetti.

#### Art. 4. Rapporto tra Ptr e PPR. - commi 3 e 4 (ex comma 5)

In relazione al comma 3, i Settori regionali competenti in materia urbanistica suggeriscono di valutare la partecipazione delle Amministrazioni e delle comunità locali nel processo di

riconoscimento delle caratteristiche identitarie e paesaggistiche del territorio regionale promosso nell'ambito del Ppr.

Rispetto al vigente comma 5, si suggerisce di meglio esplicitare nel comma 4 i rapporti gerarchici intercorrenti tra le azioni degli Ambiti Paesaggistici con quelle degli Ambiti di Integrazione Territoriale, ai fini di dirimere possibili interferenze in occasione delle future procedure di adeguamento degli strumenti urbanistici subordinati ai piani regionali.

#### Art. 6. Elaborati del PTR

Il ricorso al medesimo simbolo utilizzato con diverse dimensioni (simboli scalati quali ad esempio il rango dei centri storici e i punti relativi ai livelli di gerarchia urbana) comporta difficoltà di lettura delle tavole su supporto informatico. Per agevolare la consultazione a video delle tavole, si suggerisce di differenziare i simboli, così da renderli facilmente distinguibili indipendentemente dallo zoom adottato.

#### Art. 7. Il PTR ed il governo del territorio ai diversi livelli - comma 9

Il comma non fa riferimento al sistema paesaggistico e, pertanto, si chiede di valutarne l'eventuale inserimento ai fini aggiornativi.

Inoltre, potrebbe essere utile specificare attraverso quale procedura viene messa a disposizione la documentazione elaborata ed inserire un riferimento all'aggiornamento della BDTRE di cui all'art. 11, comma 2.

#### Art. 9. Contenuti del piano territoriale di coordinamento provinciale e del piano territoriale generale della Città metropolitana

Con riferimento all'art. 9, ma in generale su tutto il testo normativo, al fine di meglio definire il concetto di "infrastrutture verdi" e "infrastrutture blu", più volte richiamate all'interno delle NdA, si suggerisce di fare riferimento alla Comunicazione della Commissione Europea COM (2013) 249 - "Infrastrutture verdi – Rafforzare il capitale naturale in Europa".

#### Art. 10. Contenuti della pianificazione locale - comma 1, lett. a), b ter), d), e5) e comma 2

Si ritiene utile chiarire il rapporto tra il Quadro di riferimento strutturale, citato alla lettera a), e la Relazione illustrativa richiesta dall'art. 14 della LUR, cui sembrerebbe parzialmente sovrapponibile nei contenuti, al fine di non creare una duplicazione degli elaborati.

Al fine di evitare la coerenza solo formale tra il regime geologico e quello edilizio/urbanistico, si propone una puntuale modifica normativa alla lettera d) *"l'attuazione alla scala locale del PAI e del PGRA attraverso la valutazione e la verifica delle condizioni di dissesto, pericolosità e rischio idraulico ed idrogeologico anche rispetto alle previsioni del piano e le conseguenti modifiche alle previsioni insediative e all'impianto normativo del piano secondo i principi di sostenibilità, sussidiarietà e adeguatezza"*.

Nel rilevare quale aspetto positivo l'attenzione, posta alla lettera e5), al riuso e alla rigenerazione del patrimonio edilizio dismesso, affinché nella pianificazione locale rivesta un ruolo primario, si

evidenza che l'indicazione di "patrimonio edilizio dismesso" si riferisce in maniera generica a edifici e complessi non più utilizzati, comprendendo potenzialmente fabbricati di interesse storico e/o architettonico, anche di epoca recente, per i quali sarebbe necessario quantomeno controllare i processi trasformativi. Si ritiene preferibile, pertanto, specificare all'interno della norma che il riuso e la rigenerazione del patrimonio edilizio dismesso dovrà essere perseguita nel rispetto dei caratteri storico-architettonici degli edifici, qualora presenti.

Pare inoltre opportuno definire, nell'ambito delle Norme, l'istituto della Banca dati regionale cui si fa cenno in maniera generica.

#### Art. 14. La perequazione territoriale - comma 3, lettera c) e comma 8bis

In relazione all'incentivazione dello strumento della perequazione territoriale al fine di razionalizzare l'offerta delle aree produttive favorendo il recupero di aree già compromesse o dismesse, la Soprintendenza ritiene l'indicazione generica rispetto alla destinazione urbanistica delle aree di cui prevedere il riutilizzo; ai fini di un orientamento più efficace della pianificazione locale, si ritiene utile l'inserimento di una specificazione sulle destinazioni urbanistiche delle aree compromesse o dismesse compatibili con le attività produttive.

In merito al comma 8bis, seppur considerato positivamente l'inserimento del comma in oggetto, pare generica l'indicazione "qualora necessaria" in merito alla partecipazione e al coordinamento da parte di enti territoriali sovraordinati nell'ambito degli accordi finalizzati alla perequazione territoriale. Sarebbe inoltre auspicabile di prevedere la possibilità di coinvolgimento, già in fase di accordo sulla perequazione, anche di altri enti non territoriali coinvolti, a vario titolo, in procedimenti autorizzativi successivi, al fine di valutare più compiutamente in una fase preliminare l'opportunità di tali operazioni.

#### Art. 15. La Valutazione ambientale strategica - commi 7 lett. a), 8 e 10

Il comma 7 indica il fine delle misure compensative dando alcuni esempi di intervento, tra cui le compensazioni ecologiche. A questo proposito, con riferimento al Regolamento 2024/1991/UE, tale comma potrebbe anche esplicitare il ripristino degli ecosistemi degradati (come foreste, praterie, torbiere, zone umide, fiumi, laghi, ecc). Il comma 7 potrebbe anche essere il punto dell'articolato delle norme in cui vengono chiaramente distinte da un lato le misure dirette o indirette volte a realizzare infrastrutture e servizi o a finanziare manutenzioni ordinarie e straordinarie di beni pubblici e dall'altro le compensazioni prettamente ecologiche.

Inoltre, al comma 7, lett. a) si propone di integrare il termine "*desigillazione*" con la dizione "*e, ove possibile, rinaturalizzazione*".

Per quanto concerne gli indirizzi per la localizzazione degli interventi compensativi di cui al comma 8, anche in considerazione del fatto che il paesaggio è una delle componenti ambientali analizzata in sede di VAS, si chiede di integrare il comma come segue: "*...significativi miglioramenti in termini di valori ecosistemici e paesaggistici*".

In riferimento al comma 10 si suggerisce di rivedere il testo in modo da evidenziare maggiormente il concetto che la monetizzazione è da prevedersi solo in casi eccezionali ed unicamente per garantire l'effettiva realizzabilità di specifiche opere compensatorie previste da piani e programmi già approvati.

Art. 16. Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio - commi 1, 2 lett. a) e d)

Il presente articolo potrebbe rafforzare i principi che guidano il Regolamento 2024/1991/UE. In particolare, si suggerisce di aggiungere il concetto di ripristino nel comma 1, modificandolo in questi termini: *“La riqualificazione territoriale fa riferimento sia alla dimensione urbana e periurbana sia a quella rurale del territorio nella sua articolazione in area metropolitana, medi centri e sistemi territoriali, aree interne e concorre da un lato al potenziamento dei fattori di competitività a vantaggio delle attività economiche presenti per attrarre nuove risorse per lo sviluppo dei territori interessati e, dall’altro lato, al riequilibrio e ripristino degli ecosistemi interessati”*.

In considerazione delle finalità del presente articolo, rispetto al comma 2, lett. a), pare riduttivo indirizzare la pianificazione verso l’integrazione del patrimonio ambientale, storico, culturale e paesaggistico con le attività economiche solo in relazione all’attività di valorizzazione senza riferimento alla tutela, in particolare a quella di competenza della pianificazione locale. Si chiede, pertanto, di inserire prima della parola “valorizzazione”, le parole *“tutela e”*.

Inoltre, nel comma 2, si suggerisce di aggiungere all’elenco indicato il seguente punto:

*“il ripristino efficace degli ecosistemi degradati al fine di rafforzare la biodiversità e migliorare le funzioni dei servizi ecosistemici, l’integrità ecologica e la connettività contribuendo al contempo al raggiungimento degli obiettivi in materia di biodiversità e mitigazione dei cambiamenti climatici e di adattamento ai medesimi”*.

Si propone di integrare, nel comma 2, lett. d), il termine “contenimento” anche in riferimento al consumo di suolo, considerate le finalità presenti nella LUR (cfr. art. 1 LR 56/77) *“La Regione esercita le proprie funzioni in materia di pianificazione del territorio disciplinando, con la presente legge la tutela la limitazione del consumo del suolo, al fine di giungere all’obiettivo di un consumo zero e gli interventi di conservazione e di trasformazione del territorio a scopi insediativi, residenziali e produttivi commerciali e turistico-ricettivi ...”*.

Art. 18. La riqualificazione ambientale delle aree urbane – comma 1 e comma 4 lett. f)

Si suggerisce di inserire al comma 1, in termini sintetici, il richiamo a un corretto equilibrio funzioni/spazio:

*“L’ambiente delle aree urbane è costituito da un insieme di dotazioni ecologico-ambientali: opere e interventi che concorrono, con il sistema infrastrutturale, le attrezzature e gli spazi collettivi, a definire la qualità dell’ambiente urbano che, per essere mantenuta, richiede politiche integrate e orientate allo sviluppo sostenibile nonché una più equilibrata distribuzione dello spazio pubblico tra le diverse funzioni che in esso si possono svolgere comprese quelle di mobilità”*.

Si invita a considerare come il traffico, di per sé, sia da considerare un deterrente per la mobilità privata motorizzata; “ridurre il livello di congestione”, infatti, potrebbe significare intraprendere azioni volte ad ampliare la sede stradale, renderla più scorrevole diminuendo i tempi di percorrenza e, di conseguenza, a incentivare l’uso dell’auto perché mezzo più comodo e veloce. Pertanto si suggerisce di modificare il comma 4, lett. f), nel seguente modo: *“per la componente trasporti e mobilità: ridurre il livello di congestione l’incidentalità stradale con lesioni sulle tratte viarie interessate e, nei centri urbani maggiori, contenere i flussi di traffico motorizzato privato circolante; migliorando l’accessibilità al trasporto pubblico locale e garantendo adeguati valori di sicurezza e incentivazione per le modalità di spostamento a piedi e in bicicletta;”*.

Al comma 4, punto i), al fine di rafforzare gli obiettivi dell’articolo, si suggerisce di valutare di

definire uno specifico quadro normativo che tuteli gli “spazi liberi e verde urbano” già individuati dai vigenti strumenti urbanistici.

Art. 19. I centri storici - commi 1bis, 4 lett. a) e c), 5 lett. b) e d)

Si suggerisce di estendere, nell’ambito del comma 1bis, la definizione data includendo anche la categoria delle *"strutture urbane realizzate anche dopo il 1860, che nel loro complesso costituiscono documenti di edilizia altamente qualificata"* così come previsto dal primo Ptr all'art. 16, per salvaguardare l'architettura moderna e contemporanea. Si segnala la possibilità di fare riferimento al censimento delle architetture contemporanee del Mibac (dal 1945, ora in manutenzione) o ad altri censimenti disponibili presso università e fondazioni culturali.

Anche se il titolo dell'articolo è "centri storici", qualora non si voglia modificare la definizione si potrebbe individuare una fattispecie autonoma e distinta di rilievo documentario e testimoniale (cfr. c. 3) ma comunque da tutelare (si pensi agli edifici degli anni '20 e '30 nel progetto di revisione del Piano di Torino o alle architetture Olivettiane nel PRGC di Ivrea).

Si propone di sostituire, al comma 4 lett. a), il termine “già” con “laddove” in quanto diversi PRG non contengono la perimetrazioni e in sede di variante c'è il rischio che venga perpetrata questa carenza.

Nel testo del comma 4, lett. c), pare opportuno inserire un eventuale riferimento alla manualistica in materia (ad esempio Gruppi di azione locale - GAL - e altri manuali regionali e buone pratiche predisposte per il Ppr). Considerazioni analoghe sono da estendersi a tutte le tipologie di tessuto, anche al di fuori del centro storico.

Relativamente al comma 5 lett. b), si evidenzia che la direttiva non sembra includere il tema della riconversione dell'edificato a nuove destinazioni d'uso, che nei PRGC è piuttosto critico e talvolta trattato in misura non sufficientemente cautelativa. Si suggerisce pertanto di inserire nell'*incipit* dell'articolo un riferimento a tale tema così da evidenziare che le attenzioni individuate sono da riferire anche a questo aspetto.

In relazione al comma 5 lett. d), si rileva che per i centri storici il tema è quello di poter coniugare le esigenze di accessibilità con la vivibilità e la qualità architettonica degli spazi che richiede di riorganizzare lo spazio e le funzioni pubbliche (istruzione, salute, aree verdi e mobilità) in base all'accessibilità privilegiando le reti dedicate alla mobilità lenta, a piedi o in bicicletta, da interconnettere con quelle servite dal trasporto pubblico per affrontare le criticità di traffico. Si suggerisce di integrare il punto d) come segue:

*“d) la riduzione del conflitto tra circolazione veicolare e rispetto dei valori della città storica, favorendo lo sviluppo di zone pedonali, **di reti per la mobilità dolce e potenziando i trasporti pubblici, le aree di parcheggio parcheggi in zone di interscambio con il trasporto pubblico anche sotterranee o in sede propria, da realizzarsi preferibilmente al di fuori del contesto dei centri storici e le zone di interscambio periferiche agli agglomerati storici.**”*

Rispetto al succitato comma, si rileva che non parrebbe una prerogativa del PRG il potenziamento del trasporto pubblico, ma piuttosto il suo efficientamento.

Parrebbe quindi più attinente allineare il disposto ai contenuti dell'art. 18, comma 4 lett. f, dove viene attribuito al piano comunale il compito di migliorare l'accessibilità al trasporto.

Art. 20. Le aree urbane esterne ai centri storici - commi 2, 6 lett. c) - g) - i).

In merito al comma 2, le aree urbane esterne ai centri storici comprendono potenzialmente, oltre all'edilizia di epoca recente, anche fabbricati di interesse storico e/o architettonico non tutelati dal Codice dei beni culturali, come ad esempio ville Liberty, edifici razionalisti, insediamenti produttivi di fine XIX – inizio XX secolo, ecc., per i quali sarebbe necessario quantomeno controllare i processi trasformativi. Si ritiene preferibile, pertanto, specificare all'interno della norma che il riuso e la rigenerazione del patrimonio edilizio esistente dovrà essere perseguita nel rispetto dei caratteri storico-architettonici degli edifici, qualora presenti. Medesime considerazioni valgono per gli spazi verdi da riqualificare.

In merito al comma 6, si suggerisce di trattare, per le aree urbane, oltre agli aspetti di riordino del traffico veicolare mediante l'analisi della rete della viabilità, anche il concetto della "città dei 15 minuti" orientata allo sviluppo sostenibile e riorganizzare lo spazio e le funzioni urbane per garantire che i servizi essenziali siano raggiungibili con la mobilità lenta, a piedi o in bicicletta, e dedicando corsie preferenziali al trasporto pubblico. Si propone di integrare il punto c) del citato comma come segue:

~~c) riordinare il traffico veicolare e del complesso dei servizi di trasporto pubblico attraverso un'analisi della rete della viabilità articolata secondo i disposti di cui alle direttive ministeriali per i piani urbani della mobilità;~~ **riorganizzare lo spazio e le funzioni urbane per garantire che i servizi essenziali siano raggiungibili con la mobilità lenta, a piedi o in bicicletta, e dedicando corsie preferenziali al trasporto pubblico secondo criteri e indirizzi di mobilità sostenibile;**

Relativamente alla lett. g) si richiama l'osservazione sulla manualistica formulata precedentemente sul centro storico (cfr art. 19, comma 4, lett. c).

In relazione al comma 6 lett. i), al fine di rafforzare gli obiettivi dell'articolo pare opportuno valutare di definire uno specifico quadro normativo che tuteli gli "spazi liberi e verde urbano" già individuati dai vigenti strumenti urbanistici, ciò al fine di scongiurare la classificazione, anche a fini i valorizzazione degli immobili pubblici, di aree residuali urbane libere.

Art. 21. Gli insediamenti per le attività produttive e per la logistica - commi 1ter e 5 lett. b ter) e d)

Richiamando quanto già indicato per l'articolo 10 in relazione al riuso di aree e contenitori edilizi dismessi, si ritiene auspicabile la previsione di limitazioni o quanto meno la specificazione all'interno della norma che tali interventi dovranno essere perseguiti nel rispetto dei caratteri storico-architettonici degli edifici, qualora presenti.

Inoltre si propone la seguente integrazione al testo:

**"Le previsioni di nuovo insediamento o di ampliamento di aree per attività produttive, artigianali e di logistica valutano prioritariamente: il riordino, la riqualificazione e la rigenerazione degli insediamenti esistenti migliorando la qualità urbana ed edilizia; il riuso di aree e contenitori edilizi dismessi nonché il ricorso a siti ambientalmente compromessi non ripristinabili alle condizioni naturali d'origine; la prossimità di adeguate infrastrutture e di servizi di trasporto esistenti **nonché la concentrazione di funzioni diverse che generano impatto territoriale in termini di sommatoria di utenze.**"**

Si segnala inoltre che al successivo comma 3, oltre ai commi 1 e 2, occorre richiamare anche il comma 1 ter, come di seguito indicato:

*“Il piano territoriale provinciale o della Città metropolitana, anche sulla base dei contenuti di cui ai commi 1, **1 ter** e 2 e d'intesa con i comuni interessati ....”*

Inoltre, in fase di elaborazione delle NdA, erano stati evidenziati alcune potenziali caratteristiche dei suddetti ambiti, richiamati nel seguito, per i quali si richiede di valutarne una eventuale integrazione:

- non devono costituire episodi isolati e sfrangiati rispetto al costruito esistente;
- gli ampliamenti sono da realizzare in contiguità alle aree già esistenti;
- devono dialogare positivamente con il paesaggio nel quale si inseriscono e non costituire fattori di disturbo e di detrazione visiva;
- devono garantire la qualità dei collegamenti materiali e immateriali e il raccordo diretto al sistema infrastrutturale e di trasporto esistente; eventuali esigenze di adeguamento, per assicurare l'accessibilità ai lavoratori e al traffico delle merci, devono valutare le possibili alternative in termini di costi-benefici;
- devono applicare i principi di invarianza ed attenuazione idraulica.

Rispetto al comma 5 lettere b ter) e d), pare necessario porre attenzione all'inserimento di nuove tipologie edilizie "fuori scala", connesse soprattutto alla logistica.

#### Art. 22. La rete commerciale – commi 1 lett d), 2bis, 3 e 5

Si propone la seguente precisazione al comma 1, lett. d):

*“la scelta delle aree in funzione della dotazione infrastrutturale **esistente**, in termini di accessibilità (sia pubblica sia privata), servizi alle persone e alle imprese, infrastrutture, rete telematica e dotazioni ambientali, anche nel rispetto di quanto previsto all'articolo 37 del Ppr per gli insediamenti specialistici organizzati;”*

In riferimento al comma 2bis, si ritiene auspicabile la previsione di limitazioni o quanto meno la specificazione all'interno della norma che il riuso o il recupero di fabbricati e aree esistenti dovranno essere perseguiti nel rispetto dei caratteri storico-architettonici degli edifici, qualora presenti. Considerata, inoltre, la tendenza sempre più diffusa nei piani regolatori di proporre insediamenti commerciali in edifici dismessi in area agricola e spesso isolati, sarebbe opportuno integrare il comma specificando anche l'esclusione delle aree agricole e comunque, in via generale, l'aderenza al limite urbano esistente degli insediamenti.

Nel comma 3 si definisce il compito del PTP ma non pare chiaro se con “dotazione infrastrutturale esistente” si faccia riferimento alle infrastrutture commerciali o di trasporto; inoltre, leggendo il successivo comma 4 parrebbe che nel comma 3 in parola debba essere descritta una metodologia di analisi adatta anche a valutare “proposte di addensamenti e localizzazioni commerciali”. Pertanto, nell'intento di un possibile chiarimento, di seguito si propone un possibile riordino del comma:

*“Il piano territoriale provinciale o della Città metropolitana, in coerenza con la normativa regionale di settore, definisce ~~la dotazione infrastrutturale esistente a livello locale e sovralocale, i flussi di traffico esistenti sulla rete primaria e secondaria, il sistema dell'offerta commerciale delle medie e grandi superfici di vendita, i potenziali bacini d'utenza e la scala territoriale d'interesse;~~ **a tal fine, il piano può inoltre specificare, in relazione al proprio territorio le condizioni di sostenibilità***

~~ambientale e territoriale definite a livello regionale, con particolare riferimento agli aspetti infrastrutturali , sulla base della dotazione infrastrutturale esistente, valuta gli impatti del traffico generato dal sistema commerciale esistente, da quello pianificato ed anche quello derivanti dall'eventuale concentrazione territoriale di funzioni diverse."~~

#### Art. 23. Le reti turistiche integrate – commi 3, 6 e 8

In relazione a quanto riportato al comma 3 dell'art. 23, gli EGAP segnalano la presenza della Riserva della Biosfera MAB UNESCO Collina Po che coinvolge 86 comuni dell'area metropolitana di Torino e si colloca lungo l'asse fluviale del Po e della Riserva della Biosfera MAB UNESCO Ticino Val Grande Verbano, che per la parte piemontese interessa il territorio delle Province del VCO e di Novara, nonché le Aree Protette di competenza dell'Ente su tali province e il Parco nazionale della Val Grande.

In coerenza con quanto previsto dall'art. 44 del Ppr, si ritiene opportuno il riconoscimento delle suddette Riserve MAB e il loro ruolo nell'offerta turistico-culturale e nella conservazione della biodiversità. Si ricorda che nelle Aree Buffer e in particolare nelle Aree Core delle Riserve MAB sono perseguiti obiettivi specifici quali ricerca, scientifica, sensibilizzazione verso le tematiche ambientali e conservazione della biodiversità e del paesaggio.

In considerazione della rilevanza delle suddette Riserve MAB nell'ambito turistico-culturale e della conservazione della biodiversità e del paesaggio, si richiede l'inserimento delle Riserve della Biosfera MAB UNESCO Collina Po e Ticino Val Grande Verbano tra le aree geografiche turisticamente rilevanti di cui all'art. 23, comma 3 delle NdA, nelle tavole di Piano e nelle previsioni generali del Ptr.

Sarebbe opportuno sottolineare la necessità per le nuove previsioni insediative di garantire anche un'adeguata dotazione di attrezzature e servizi pubblici aggiuntivi per la popolazione non residente. Ciò anche considerate le difficoltà riscontrate nell'applicazione di questo principio nell'ambito della pianificazione locale, seppure disciplinato dalla LUR, e la significativa carenza di servizi riscontrabile sul territorio nei comuni turistici.

Si osserva che la trattazione non affronta il tema del cicloturismo che risulta poi ampiamente trattato nel documento "Schede degli Ambiti di integrazione territoriale". Pertanto si propone di integrare il comma 6 con un punto g) descritto come segue:

*"g) sviluppare il cicloturismo a integrazione delle direttrici regionali, dei circuiti nazionali (rete bicalitalia) ed europei (rete eurovelo) e come strategia di valorizzazione territoriale nonché strumento di fruizione sostenibile e di rivitalizzazione economica dei territori."*

L'accessibilità è un aspetto di rilevanza crescente nelle politiche di sviluppo turistico per ogni tipologia di territorio. La domanda di mobilità turistica ha caratteristiche di stagionalità, concentrazione territoriale, volatilità, etc... , interagisce con la mobilità dei residenti. Lo sviluppo di un turismo culturale e ambientale lento, etico e sostenibile può svolgere un ruolo attivo nel miglioramento della qualità della vita delle comunità locali.

La trattazione del punto i) nel comma 8 pare sovrapporre molteplici tematiche oggetto della pianificazione locale. Considerato il ruolo attivo dei Comuni che partecipano ai bandi per realizzare parti della rete cicloturistica regionale, si propone di introdurre la lettera l):

*"l) sviluppare il cicloturismo a integrazione delle direttrici regionali, dei circuiti nazionali (rete bicalitalia) ed europei (rete eurovelo)."*

#### Art. 24. Il territorio rurale e le aree agricole - commi 2, 4 e 7

Nel riconoscere il carattere positivo degli obiettivi prioritari individuati per i territori rurali e le aree agricole (comma 2), si rileva che non si riscontrano espliciti riferimenti in merito al patrimonio architettonico rurale (es. cascine, manufatti idraulici, oratori campestri, ecc.) il quale spesso si trova in condizioni di degrado e abbandono, e che rappresenta un elemento caratterizzante dei territori rurali. Sebbene l'articolo contenga il riferimento al Ppr e alla tutela e valorizzazione degli assetti rurali storici, si propone di inserire tra gli obiettivi prioritari della pianificazione la conservazione e il recupero dei fabbricati rurali.

Al comma 4, laddove vengono individuati i territori di notevole interesse ambientale e paesaggistico, si suggerisce di richiamare, oltre alle disposizioni del Ppr, anche la Strategia Europea della Biodiversità al 2030 (SEB 2030) che indica, tra le aree più rappresentative della biodiversità attualmente non tutelate, le OECM (Other effective area based conservation measures). Tali aree, infatti, pur non essendo protette da una normativa specifica per la tutela della biodiversità, forniscono un efficace contributo alla conservazione di specie e habitat. Tra queste vi sono le aree importanti per gli impollinatori e le aree agricole succedanee di habitat naturali fondamentali per la conservazione di specie di interesse conservazionistico.

Sarebbe a tal fine utile citare, oltre alle aree individuate dal Ppr, anche quelle iscritte al Registro Nazionale Paesaggi Rurali Storici.

Per il comma 7, si chiede di chiarire a quale mosaicatura fa riferimento il disposto (es. mosaicatura catastale, delle tipologie di colture, disegno del territorio tipo centuriazione, parcellare, ...). Eventualmente si potrebbe sostituire "*mosaicatura*" con "*disegno*" o "*articolazione delle particelle agricole e/o catastali*". Si ritiene altresì utile chiarire se si fa riferimento a specifiche banche dati.

Pare utile inserire altresì una direttiva volta a contenere l'installazione di strutture agricole (capannoni, stalle, silos, cantine, ecc...) prioritariamente all'interno dei centri aziendali già esistenti, con limiti definiti in termini di altezze e SUL/rapporti di copertura massimi realizzabili.

Pare anche opportuno suggerire una particolare attenzione ai mutamenti d'uso dei fabbricati esistenti che valuti con attenzione la sempre più verosimile possibilità di riutilizzo con destinazione improprie con la giustificazione della riqualificazione dei tessuti edificati esistenti. In più parti della norma, ma anche in via generale, pare altresì che tali circostanze debbano essere indirizzate alla rinaturalizzazione (cfr. anche art. 14 della l.r. 16/2018).

#### Art. 27. Le aree agricole periurbane – commi 1 e 4, lett. e) e f)

In relazione al comma 1, l'impostazione sembrerebbe dare adito ad interpretazioni che potrebbero comportare un ingente consumo di suolo agricolo se ci si limitasse semplicemente ad un "riordino" del territorio e, pertanto, si propone una conseguente riscrittura del testo normativo; a titolo esemplificativo si propone la seguente modifica che, individuando le cause della compromissione del territorio nell'edificato e nella presenza umana (poiché queste aree, quando coltivate, sono tutt'altro che compromesse), prevede una "salvaguardia" del territorio agricolo indicandone anche in modo speditivo le modalità:

*"Le aree agricole periurbane sono aree prossime alle zone urbane che, per la compenetrazione di attività e per la pluralità di interessi incidenti, non sono in grado di esprimere una vocazione d'uso definita e stabile, e possono presentare caratteristiche di degrado e compromissione ambientale e paesaggistica dovute all'interferenza dell'edificato e della diffusa presenza umana. Tali aree*

*richiedono azioni di riordino **salvaguardia** del territorio **agricolo**, finalizzata ad esprimere una vocazione d'uso definita e stabile. Tale salvaguardia si potrà realizzare anche tramite azioni finalizzate alla organica e funzionale organizzazione insediativa **delle aree limitrofe**, nonché alla riqualificazione paesaggistica, architettonica e ambientale”.*

Si richiama quanto osservato in proposito all'art. 20, comma 8, ove si chiedeva di valutare la possibilità di individuare criteri per la migliore definizione progettuale del limite urbano (es. criteri morfologici, di articolazione del tessuto urbano, di disegno del verde, ...).

Nel valutare positivamente la definizione delle Direttive per la pianificazione locale in relazione alle aree agricole periurbane, si rileva che l'indicazione di demolizione e contestuale trasferimento di “volumetrie inutilizzate” attraverso modalità di perequazione urbanistica o territoriale indicate alla lett. f) è molto generica. In tali aree, infatti, non è infrequente vi siano edifici rurali, non tutelati, in stato di abbandono o disuso che presentano caratteri storico-architettonici di rilievo per i quali sarebbe auspicabile la conservazione e il recupero. Si ritiene che la norma debba essere meglio specificata tenendo conto di tali situazioni presenti sul territorio.

#### Art. 29. I territori montani

In merito al comma 3 si valuti di inserire tra gli obiettivi strategici anche il "contenimento dei processi di marginalizzazione e abbandono", in quanto tema fondamentale per molti territori montani, anche in ragione del fatto che gli indirizzi e le direttive proposti nei commi successivi sono coerenti con questa finalità.

#### Art. 30. Lo sviluppo sostenibile - comma 5, lettera a)

In relazione all'asse d'intervento strategico indicato alla lettera a), si ritiene che, per il ruolo di pianificazione territoriale che il Ptr ricopre, sarebbe opportuno esplicitare che la promozione delle energie rinnovabili dovrebbe essere attuata in coerenza con la tutela dei valori paesaggistici e del patrimonio culturale di interesse storico, architettonico e archeologico del territorio, promuovendo una progettazione di elevata qualità, maggiormente rispettosa dei contesti e capace di coniugare il contrasto al cambiamento climatico con i valori riconosciuti del territorio.

#### Art. 31. Contenimento del consumo di suolo

In riferimento al comma 1, anche in considerazione del fatto che la revisione del Ptr ha valenza decennale (art. 10 della l.r. 56/77), si suggerisce una parziale rielaborazione ed integrazione del comma al fine di tenere conto e permettere l'applicazione del Regolamento UE 2024/1991 recentemente pubblicato il 29.07.2024 sulla Gazzetta Ufficiale Europea sul ripristino della natura negli ecosistemi terrestri, costieri e di acqua dolce, che è entrato in vigore il 18 agosto, con i cui principi e disposizioni l'articolo 31 non sembra del tutto allineato. Tale regolamento prescrive che sia ripristinato almeno il 30% degli habitat in cattive condizioni entro il 2030, il 60% entro il 2040 e il 90% entro il 2050. Inoltre prescrive l'adozione di piani nazionali di ripristino che indichino nel dettaglio come intendono raggiungere questi obiettivi.

Si valuti l'opportunità di evidenziare che la compensazione, prevista dal comma 3, rappresenta la principale modalità per limitare le ricadute negative determinate dal consumo di suolo. Considerata la mancanza di specifica regolamentazione in materia, e considerato altresì che la lettera g)

dell'Allegato VI della parte seconda del d.lgs. 152/2006 prevede che il rapporto ambientale comprenda *“misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma”*, si suggerisce che il comma in oggetto rafforzi il concetto di compensazione a fronte di nuovo consumo di suolo, specificando quale tipologia di porzioni di territorio sono da privilegiare (es. già compromesse, strategiche per la costruzione della rete ecologica, ...) e/o richiamando i criteri definiti all'art. 15, commi 7 e 8.

Si suggerisce di formulare i punti di cui al comma 8, lett. c), in modo da inserire tra i criteri le dinamiche demografiche, spesso maggiormente caratterizzanti ai fini dell'analisi urbanistica del territorio.

Al comma 9, lett. d) che promuove il ricorso alla compensazione ecologica con soluzioni basate sulle NBS (Nature-Based Solutions), si suggerisce di inserire come requisito minimo per le nuove varianti dei PRGC delle analisi, da espletare negli elaborati già previsti per legge, che riportino un inquadramento cartografico a livello comunale dell'assetto naturalistico del territorio e della rete ecologica locale, con una scala di dettaglio utile a individuare le aree di pregio naturalistico. Tale cartografia potrebbe rappresentare un riferimento per gli interventi di compensazione e di potenziamento della rete ecologica esistente.

In riferimento al comma 12, lett. a), le Soprintendenze esprimono perplessità rispetto alle casistiche introdotte di esclusione dal calcolo del consumo di suolo; su tale aspetto occorre tuttavia evidenziare che il piano recepisce le recenti modifiche normative introdotte (da ultima la l.r. 10/2024).

#### Art. 32. La difesa del suolo – comma 8

L'utilizzo del termine “privilegiare” si ritiene non del tutto cautelativo e per meglio allinearlo con la normativa vigente si propone di sostituire il termine con “prevedere”.

#### Art. 33. Le energie rinnovabili

In relazione all'incentivazione della realizzazione di impianti di sfruttamento delle diverse Fonti Energetiche Rinnovabili (FER), si richiamano gli stessi rilievi già indicati per l'articolo 30.

#### Art. 36. Il monitoraggio del piano – comma 5

Al fine di evitare ambiguità, si ritiene opportuno chiarire cosa si intenda con *“appena disponibili”*, anche in relazione alla cadenza periodica con cui dovrebbe essere effettuato il monitoraggio.

#### Art. 37 La riorganizzazione della rete territoriale delle infrastrutture di trasporto

Si chiede di integrare un refuso al comma 2, lett. a):

*“a) la riorganizzazione gerarchica delle infrastrutture di trasporto a supporto dello sviluppo locale policentrico che si integra con il sistema di reti nazionale ed europeo, articolata in: .....*

- rete di adduzione composta da infrastrutture, puntuali e a rete, per connettere i sistemi territoriali policentrici e le aree più periferiche agli assi di connessione rapida; *la rete di adduzione comprende anche la rete ciclabile;*”

#### Art. 38. La mobilità delle persone e la logistica delle merci – commi 1, lett. b) e 4

Si segnala che la “regolazione della mobilità individuale motorizzata”, così come normata, non è un’azione diretta del PRMT, ma del Piano regionale della qualità dell’aria (PRQA).

Pertanto si propone di eliminare il punto b) oppure, se si intende mantenerlo, si chiede di modificarlo in modo più confacente alle priorità del piano trasporti come di seguito indicato:

*“b) ~~la regolazione della mobilità individuale motorizzata~~ **la diversione modale per migliorare l’efficienza degli spostamenti utilizzando modi di trasporto meno energivori e meno impattanti in termini di** ~~per diminuire il consumo di energia, ridurre le emissioni, inquinanti e climalteranti, e incidere sul cambiamento degli stili di mobilità e dei modelli di trasporto;~~”.*

La pianificazione locale di tipo settoriale è regolamentata dal livello nazionale: nel panorama generale dei Comuni, alcuni sono tenuti alla redazione dei PUT, altri dei PUM altri ancora dei PUMS. Peraltro, tranne per ciò che riguarda i PUMS (d’obbligo per i soli Comuni > 100.000 abitanti), le norme istitutive che definiscono i contenuti dei suddetti piani non sono aggiornate ai principi della mobilità sostenibile. Inoltre, la rimanente parte dei Comuni non è soggetta alla redazione di piani di settore che riguardino la mobilità e i trasporti. Per queste motivazioni pare importante creare un legame con i piani regolatori di ogni Comune affinché si possa anticipare, con una visione territorialmente più ampia e lungimirante, i problemi di mobilità derivanti dalle ricadute di scelte urbanistiche che possono impattare sul sistema di trasporto nel suo complesso. Si richiede pertanto di modificare il comma 4 come segue:

*“~~I piani locali definiscono l’organizzazione e la pianificazione del territorio~~ **sviluppano una strategia di mobilità integrata nel processo di pianificazione territoriale in relazione al sistema infrastrutturale e di trasporto esistente e nonché in coerenza e coordinamento con i piani dei trasporti delle Province di riferimento e della Città metropolitana.**”*

#### **6.5 Schede degli Ambiti di integrazione territoriale (Ait)**

Con riferimento alle Schede degli Ambiti di integrazione territoriale, nel merito della redazione delle schede, si evidenzia in via generale la mancanza di riferimenti agli analoghi ambiti paesaggistici individuati dal Ppr, rispetto ai quali sarebbe risultato utile considerare i relativi caratteri salienti evidenziati, le dinamiche in atto riconosciute e gli indirizzi ed orientamenti strategici proposti, anche in un’ottica di coerenza.

Inoltre, nelle schede degli Ait di confine sono stati rappresentati, dove apparivano evidenti, gli elementi di possibile relazione con i territori provinciali contermini, sia di natura strategica, sia in attuazione di programmi di collaborazione in atto, mentre nel RA si specifica che le tipologie di azioni individuate nella revisione del Ptr sono riferite a una dimensione territoriale che solo in sede di pianificazione sotto-ordinata potranno essere definite nel dettaglio, consentendo di valutare con certezza l’ambito di influenza degli impatti e la capacità del Piano di innescare meccanismi virtuosi per invertire o modificare dinamiche tendenziali negative.

Con riferimento alle “Relazioni interregionali”, il tema è stato trattato in uno specifico capitolo della Relazione di Piano in cui sono descritte le attività del “Tavolo interregionale delle Regioni del Nord” e sono richiamati i contesti territoriali rispetto ai quali avviare un confronto, con particolare riferimento ai territori di confine caratterizzati da elementi di particolare pregio paesaggistico, ambientale e naturalistico (il Lago Maggiore e il Parco del Ticino) o interessati da forti pressioni infrastrutturali e insediative connesse alla logistica e al trasporto delle merci. Obiettivo dei Tavoli, infatti, è quello di armonizzare e integrare gli strumenti di pianificazione territoriale regionale secondo una lettura e una visione comune del territorio dell'area del bacino del Po. Pertanto, considerato che nei documenti di Piano emerge l'attenzione alle relazioni interregionali tra politiche di governo del territorio, si suggerisce di riportare nelle Schede degli Ait le informazioni in merito all'ambito di influenza territoriale richiamando i capitoli che trattano il tema.

Il documento contiene, per ciascun Ait, l'individuazione dei principali fattori di attenzione e la conseguente selezione degli obiettivi specifici del Ptr ritenuti prioritari per l'Ambito in esame.

L'istruttoria ha evidenziato alcune imprecisioni nella descrizione dello stato di avanzamento di alcuni interventi nonché occasionali disomogeneità di trattazione per tematiche comuni a più Ait; talvolta si riscontra, inoltre, un'apparente disallineamento tra i fattori di attenzione e gli obiettivi specifici di carattere prioritario per l'Ait.

Si attenziona sul fatto che alcuni interventi indicati per l'ambito infrastrutture e trasporti sono ancora in corso di discussione e di valutazione da parte dell'organo politico e, dunque, risulta difficile dare conferma della strategicità nel piano in esame.

Considerato quanto premesso, si chiede di integrare come segue:

- Introduzione delle Schede (pag. 1):

*“Lo strumento comprende dunque una componente conoscitiva, per l'individuazione delle prerogative di ciascun sistema locale, delle sue vocazioni e risorse strategiche, e una componente regolativa, che, in funzione di quell'analisi, individua gli obiettivi prioritari cui tendere nel mediobreve periodo, al fine di superare le criticità più rilevanti e perseguire le principali opportunità di sviluppo. Talvolta si richiamano tematiche sulle quali è in corso un dibattito politico”;*

- Paragrafo 1.1.2 SEZIONE “QUADRO STRATEGICO” (pag. 4):

*“iv) Mobilità, accessibilità, trasporti e logistica - Attengono al settore le azioni rivolte al miglioramento [...] della mobilità collettiva. Comprende gli interventi di [...]; la promozione e diffusione dei mezzi di mobilità dolce e condivisa. La descrizione non è esaustiva e talvolta comprende interventi ancora in corso di discussione e di valutazione da parte dell'organo politico”*

Si propongono nel seguito alcune modifiche di aggiornamento delle Schede degli Ait sulla base delle indicazioni fornite dalla Soprintendenza e dal Settore regionale competente in materia di trasporti.

#### Ait 1 - Domodossola

Per quanto concerne l'Analisi di contesto e capitale territoriale, si rileva la mancanza di riferimenti al patrimonio monumentale archeologico che, nel territorio di riferimento dell'Ait, trova un'efficace rappresentazione nei musei presenti, tra cui si ritiene opportuno citare il Civico Museo di Palazzo

San Francesco di Domodossola, il Museo Archeologico della Pietra Ollare di Malesco e il Castello Visconteo e la Rocca di Vogogna; tra i beni appartenenti al patrimonio storico di rilevanza territoriale si segnalano i siti della Linea Cadorna nel Comune di Premosello Chiovenda.

Tra gli obiettivi specifici prioritari, in considerazione degli elementi emergenti nel paragrafo del Quadro strategico, fattori di attenzione, indirizzi e orientamenti strategici in relazione ai cambiamenti climatici, si ritiene opportuno inserire anche l'obiettivo 1.2.3, in particolare per quanto concerne lo sfruttamento idroelettrico e il settore energetico.

In considerazione del riconoscimento del sistema rurale pervasivo che caratterizza il contesto dell'Ait, si ritiene che tra gli obiettivi specifici prioritari dovrebbe essere inserito anche l'obiettivo 1.5.4.

### Ait 2 - Verbania - Laghi

In riguardo al paragrafo descrittivo delle Caratteristiche geografiche, risorse naturali e patrimoniali dell'Analisi di contesto e capitale territoriale dell'Ait si rileva una sostanziale carenza di riferimenti al patrimonio monumentale e architettonico che, sul territorio di riferimento, comprende un sistema di ville e parchi storici, tra cui si segnalano Villa Poss a Verbania, località Intra, Villa Palazzola e Villa Castelli a Stresa, i ruderi dell'ex Hotel Eden sulla punta Castagnola a Verbania, località Pallanza e le Terme di Baveno, la strada napoleonica del Sempione con relativi manufatti e opere d'arte, la linea ferroviaria del Sempione, i percorsi devozionali storici di Bee, Arizzano, Verbania, Vignone e il complesso monumentale di San Martino a Vignone, nonché la linea Cadorna con le fortificazioni di Aurano, Cannero Riviera, Falmenta, Oggebbio, Trarego Viggiona, nonché il Santuario di Madonna del Sasso per la sua posizione panoramica sul Lago d'Orta.

Si rileva altresì la mancanza di riferimenti al patrimonio monumentale archeologico, articolato in varie realtà museali, tra cui si menzionano il Museo archeologico di Mergozzo, l'Ecomuseo del Granito di Montorfano e il Museo del Paesaggio a Verbania, e nei siti, oggetto di interventi di riqualificazione e valorizzazione, dei castelli di Cannero Riviera.

### Ait 3 - Borgomanero

In riguardo al paragrafo descrittivo delle Caratteristiche geografiche, risorse naturali e patrimoniali dell'Analisi di contesto e capitale territoriale dell'Ait si rileva una sostanziale carenza di riferimenti al patrimonio monumentale, architettonico e archeologico presente sul territorio. Si ritiene, pertanto, che la scheda andrebbe approfondita sotto questo aspetto aggiungendo quantomeno riferimenti ai vari sistemi territoriali di beni, come i parchi e le ville storiche delle zone lacustri (si segnalano le ville Cavallini a Lesa e Cantoni ad Arona), i luoghi fortificati, le strutture viarie e idrauliche viscontee e sforzesche (Rocca di Arona, Castellaccio di Lesa, castello Visconteo di Massino Visconti), le architetture romaniche dipendenti dalla città episcopale di Novara (battistero di Cureggio, chiesa di San Genesio a Suno, battistero di Agrate, pieve di Gattico), l'insediamento di Borgomanero, il Santuario del Crocifisso a Boca, la strada napoleonica del Sempione con i relativi manufatti e opere d'arte e la linea ferroviaria del Sempione con i manufatti di pertinenza.

Si ricorda inoltre la presenza, all'interno dell'Ait, di molteplici realtà museali, tra cui si segnalano il museo archeologico di Arona e il Museo del Rubinetto e della sua tecnologia a San Maurizio d'Opaglio.

Tra le tendenze in atto sul territorio dell'Ait si evidenzia la riaffermazione dell'attività agricola vitivinicola nelle zone collinari attraverso il recupero dei terreni, già adibiti a tale coltivazione, abbandonati nei decenni scorsi. Al fine di evitare una trasformazione del territorio incontrollata sarebbe opportuno valutare l'inserimento tra gli obiettivi specifici prioritari del Ptr anche un riferimento all'obiettivo 1.6. Tra i fattori di rischio per il territorio di riferimento, si segnala la diffusione nelle aree di pianura di insediamenti per la logistica, per i quali sarebbe auspicabile una razionalizzazione onde evitarne la proliferazione incontrollata; si chiede, pertanto, di valutare l'inserimento tra gli obiettivi specifici prioritari dell'obiettivo 3.2.1.

Si suggerisce, inoltre, di aggiornare il Quadro strategico (pag. 48), come segue:

*"Per il sistema ferroviario occorre ~~promuovere~~ valutare la fattibilità dell'ammodernamento e della riapertura della tratta ferroviaria Arona-Santhià e Novara-Varallo Sesia, ~~anche in chiave di corridoio per il trasporto delle merci e per il rilancio in chiave turistica dei territori attraversati (terre del riso e del vino) e come collegamento privilegiato tra Svizzera e Liguria.~~"*

#### Ait 4 - Novara

In riguardo al paragrafo descrittivo delle Caratteristiche geografiche, risorse naturali e patrimoniali dell'Analisi di contesto e capitale territoriale dell'Ait si rileva una sostanziale carenza di riferimenti al patrimonio monumentale, architettonico e archeologico presente sul territorio. Si ritiene, pertanto, che la scheda andrebbe approfondita sotto questo aspetto aggiungendo quantomeno riferimenti ai vari sistemi territoriali di beni come, i castelli, le strutture viarie e idrauliche viscontee e sforzesche (Briona, Caltignaga, Castellazzo), le fortificazioni (Fara Novarese, Sizzano, Ghemme), le architetture romaniche dipendenti dalla città episcopale di Novara, i ricetti e le fortificazioni collettive degli insediamenti rurali, le cascine storiche, i percorsi d'acqua storici (canale Cavour, canali Consorzio Irriguo Est Sesia e relative infrastrutture storiche e di archeologia industriale), nonché l'abbazia fortificata di San Nazzaro Sesia.

Sotto il profilo archeologico, poco conosciuto è il complesso di siti della città di Novara, tra cui si ricordano vari tratti delle mura urbane di età romana (piazza Cavour, via Passalacqua e via Paolo Solaroli) e il battistero paleocristiano della Cattedrale di Santa Maria Assunta, accessibili al pubblico. La messa in rete dei siti con le realtà museali attive nell'Ait (Museo lapidario della Canonica di Santa Maria di Novara, Museo Civico etnografico archeologico "C.G. Fanchini" di Oleggio) potrebbe favorire lo sviluppo di percorsi turistici sul territorio. In relazione all'eccessivo consumo di suolo, indicato anche nel paragrafo Quadro strategico, fattori di attenzione, indirizzi e orientamenti strategici quale elemento di criticità, si ritiene che tra gli obiettivi specifici prioritari dovrebbe essere inserito anche l'obiettivo 1.5.6. relativo al recupero e alla riqualificazione del patrimonio esistente.

In tema di trasporti e logistica, si suggerisce inserire la Pedemontana riportando l'espressione presente nell'Ait 6 - Biella in merito alla stessa infrastruttura "Tra gli interventi infrastrutturali importanti si segnala la Pedemontana Piemontese tratta Masserano-Ghemme attualmente in fase di realizzazione", di citare il polo logistico di Agognate (nuovo Terminal INTERMODALTRASPORTI inaugurato a settembre 2023; superficie 300.000 mq.) e, inoltre, si segnala la presenza di insediamenti di logistica distributiva nel polo Agognate (stabilimento AMAZON).

Si chiede, infine, di aggiornare il paragrafo Sistema insediativo, infrastrutture e impianti (pag. 58) come segue:

*" Per quel che invece riguarda gli accessi diretti a Malpensa a Novara, si evidenzia la necessità di realizzare/completare il potenziamento della connessione ferroviaria con Biella e il raddoppio ferroviario della tratta Vignale-Oleggio-Arona, nonché il raccordo tra asse AV/AG To-Mi e linea FNM Novara-Saronno, da utilizzare per relazioni dirette con la direttrice Torino-Malpensa."*

#### Ait 5 - Borgosesia

In riguardo al paragrafo descrittivo delle Caratteristiche geografiche, risorse naturali e patrimoniali dell'Analisi di contesto e capitale territoriale dell'Ait, si rileva una carenza di riferimenti al patrimonio monumentale, architettonico e archeologico presente sul territorio. Si ritiene, pertanto, che la scheda andrebbe approfondita sotto questo aspetto aggiungendo quantomeno riferimenti ai vari sistemi territoriali di beni come, gli alberghi, rifugi ed edifici ad alta quota legati al turismo alpino, alla frequentazione dei sentieri di montagna e alle sperimentazioni scientifiche di fine Ottocento-inizi Novecento (Capanna Regina Margherita, albergo Guglielmina e Rifugio Città di Vigevano, Istituto Scientifico Angelo Mosso, rifugio Sottile), le chiese e gli edifici religiosi (chiese di Boccioleto, Rimella e Campertogno espressioni del barocco piemontese in ambito alpino), le architetture delle ville di fine Ottocento e primi Novecento (Alagna, Fobello, e Varallo), le strutture fortificate lungo la bassa Valsesia (castelli di Vintebbio, Serravalle, Bornate, di Agnola, Montrigone, Robiallo, Aranco, Roccapietra), nonché la pieve di Santa Maria di Naula e la chiesa di Sant'Anna a Montrigone.

Sotto il profilo archeologico, si ricorda la presenza all'interno dell'Ait del complesso del Monte Fenera, le cui numerose grotte hanno restituito rilevanti testimonianze archeologiche riferibili alla presenza dell'uomo di Neanderthal (Paleolitico Medio). I reperti provenienti dal Fenera e dal territorio della bassa Valsesia sono visibili presso il Civico Museo di archeologia e paleontologia "Carlo Conti" di Borgosesia.

In tema di trasporti, si chiede di eliminare nel Quadro strategico (pag. 72) il seguente paragrafo:

*".... Per quanto concerne il settore dei trasporti, oltre alla necessaria riattivazione della ferrovia Novara-Varallo, sono auspicabili investimenti per l'avvio di una rete secondaria di mobilità ferroviaria, non solo per la fruizione turistica, ma anche per gli spostamenti quotidiani sia interni all'Ait sia in un'ottica regionale e di Quadrante (obiettivi di recupero della rete ferroviaria secondaria sono indicati anche per Domodossola, Borgomanero, Novara e Vercelli)."*

#### Ait 6 - Biella

In riguardo al paragrafo descrittivo delle Caratteristiche geografiche, risorse naturali e patrimoniali dell'Analisi di contesto e capitale territoriale dell'Ait si chiede di precisare che il Sacro Monte di Oropa è incluso nel sito seriale Sacri Monti di Piemonte e Lombardia de patrimonio UNESCO e di integrare i riferimenti al patrimonio monumentale e architettonico includendo il sistema di incastellamenti che coinvolge sia la pianura che la fascia delle Prealpi e il priorato cluniacense di Castelletto Cervo; tra i borghi storici citati nel paragrafo si chiede di aggiungere l'ex principato di Masserano e il quartiere medievale del Piazzo di Biella; tra le testimonianze industriali si segnala come particolarmente significativo il tratto urbano del Torrente Cervo sino alle espressioni architettoniche lungo via Carso con le ex tessiture e pettinature Rivetti; si precisa infine che la Fabbrica della ruota non si trova a Valdilana ma a Pray.

In merito al sistema museale si ritiene opportuno ricordare il Museo del territorio biellese che ha sede presso il complesso rinascimentale di San Sebastiano a Biella, mentre fra le eccellenze paesaggistico - ambientali si rileva la mancanza della Riserva naturale del "Parco Burcina Felice Piacenza" tra Biella e Pollone.

Per quanto concerne gli orientamenti strategici sarebbe auspicabile la promozione di azioni volte al miglioramento dell'offerta turistica dei comuni della serra morenica che affacciano sul Lago di Viverone, valorizzando l'identità naturalistica e rurale del territorio già interessato dal cosiddetto "turismo lento" con i cammini della via Francigena e, più a est, anche con i cammini di san Carlo di Graglia e del santuario di Oropa. Altro ambito strategico di rilevanza territoriale è quello costituito dalla coltivazione del riso D.O.P. di baraggia che interessa 28 comuni distribuiti tra due province, unico territorio risicolo in Italia a potersi fregiare di questo riconoscimento. Tra gli aspetti di maggiore criticità per l'ambito di riferimento è il contesto del mercato immobiliare tra i più stagnanti d'Italia con un ingente patrimonio edilizio di qualità inutilizzato; sarebbe pertanto auspicabile la promozione di processi di connessione infrastrutturale con i poli economici esterni e di rigenerazione urbana e dei centri minori, evitando il fenomeno della dispersione insediativa che pure è presente. Sul tema della viabilità si rileva la necessità di uscire dallo storico isolamento che ha sempre contraddistinto il territorio (in passato per ragioni di tutela del segmento industriale) e sul potenziamento, miglioramento viabilistico e riqualificazione della strada che dal casello autostradale di Carisio conduce a Biella (cosiddetta strada Trossi).

In tema di trasporti, si chiede di aggiornare il paragrafo Sistema insediativo, infrastrutture e impianti (pag. 82) come segue:

*"Interventi infrastrutturali importanti, come il completamento della Pedemontana e dell'elettrificazione della linea Biella-Santhià, **contribuiscono** ~~ranno, una volta completati,~~ a contrastare la marginalità fisica del territorio."*

e il paragrafo Quadro strategico (pag. 84) come segue:

*"Rientrano fra gli interventi prioritari: l'elettrificazione della linea ferroviaria Biella-Novara, l'eliminazione dei passaggi a livello lungo le tratte Biella-Santhe e Biella-Novara, già prevista da apposito accordo di programma, ~~il collegamento del Capoluogo alla linea dell'alta velocità Torino-Milano,~~ il completamento della Pedemontana Piemontese, ora all'appalto per il tratto Masserano-Ghemme da parte di ANAS SpA."*

#### Ait 7 – Ivrea

Il mancato sviluppo del turismo che, come riportato nel Quadro strategico - fattori di Attenzione, indirizzi e orientamenti strategici, rappresenta per il Canavese la più rilevante delle criticità, a fronte della consistente potenzialità culturale del luogo, nel condividere pienamente quanto indicato circa la priorità di valorizzare "Ivrea città industriale del XX secolo", in relazione all'avvenuto riconoscimento UNESCO, a parere di questo Ufficio, si ritiene contestualmente prioritario concentrare gli sforzi sulla promozione del patrimonio architettonico e paesaggistico del Parco Nazionale del Gran Paradiso, attraverso il recupero delle strutture recettive storiche, il miglioramento delle infrastrutture e la valorizzazione della storia e del patrimonio edilizio storico locale, mediante anche il controllo sulle nuove edificazioni.

Si sottolinea inoltre il potenziale turistico dei siti e delle aree archeologiche dell'anfiteatro morenico in generale e della città di Eporedia in particolare, la cui valorizzazione consentirebbe la creazione di percorsi a rete complementari e alternativi a quelli di castelli e laghi.

In tema di trasporti, si chiede di aggiornare il paragrafo Sistema insediativo, infrastrutture e impianti (pag. 94) come segue:

*"Analoghe criticità mostrano le dotazioni ferroviarie per le quali questo Ambito si colloca ad un livello piuttosto basso rispetto agli altri territori regionali; si evidenzia, ad esempio, che la linea ferroviaria ordinaria, che collega l'Ait con il Capoluogo regionale, connettendolo altresì al sistema ferroviario regionale, risulta ancora a binario unico; ~~così come~~ il collegamento ferroviario in direzione Nord (Aosta) ~~non è ancora elettrificato~~ **è oggetto di lavori per l'elettrificazione della tratta.** Migliore invece è la connessione con l'Aeroporto internazionale di Torino-Caselle, raggiungibile in tempi relativamente limitati per tutti i Comuni appartenenti all'Ait, utilizzando il collegamento autostradale presente."*

#### Ait 8 – Rivarolo Canavese

In considerazione alla presenza di numerosi nuclei storici individuabili nelle numerose borgate, anche in media quota dell'Ambito territoriale, e dei sempre più frequenti fenomeni di scarsa manutenzione e di abbandono del cosiddetto "patrimonio minore" che rischiano di avere effetti significativi sulla leggibilità dell'impianto originario edilizio e del paesaggio, si riterrebbe opportuno adottare una serie di politiche di recupero e di valorizzazione che possa anche incidere sul controllo del consistente fenomeno di espansione dei nuclei principali (Cuornè, Castellamonte, Rivarolo, Valperga, verso la piana, Feletto, San Giorgio Canavese, San Giusto e lungo le arterie stradali), con aree di nuova conurbazione o di servizio al commercio (es. centri commerciali), non rispettose dell'originario rapporto tra insediamento e paesaggio.

Il controllo delle espansioni urbane e soprattutto dell'edificazione di grandi contenitori a uso commerciale/artigianale/produttivo richiede una pianificazione che privilegi il recupero e la riqualificazione del patrimonio manifatturiero storico e delle aree esistenti e/o dismesse oltre che a politiche di incentivazione del recupero mediante sgravi fiscali per le bonifiche, come correttamente indicato nel Quadro strategico.

Infine, un altro elemento di potenzialità culturale e paesaggistica, per l'Ambito in questione, è rappresentato dalle importanti e numerose strutture castellane disperse nel territorio (es. Castello di Rivarolo, Castello di Valperga Caluso, Castello di Castellamonte ecc.) per le quali si auspicerebbe come per i siti archeologici (es. il sito archeologico del Sacromonte di Belmonte) una messa in rete, un approccio integrato di restauro e un riuso funzionale.

#### Ait 9 – Torino

In tema di valorizzazione del capitale territoriale in particolare della città di Torino, indicato nel Quadro strategico, nel considerare le componenti relative al patrimonio storico-culturale, architettonico, paesaggistico e ai servizi collettivi, sarebbe opportuno aggiungere l'ambito urbano del quartiere Le Vallette. Il quartiere, situato nella periferia nord-ovest di Torino, è infatti un esempio rappresentativo dell'architettura moderna e dell'urbanistica del dopoguerra. Realizzato negli anni '50 e '60 come parte di un piano di edilizia popolare e progettato da alcuni dei maggiori architetti torinesi dell'epoca, tra cui Giovanni Astengo, Roberto Gabetti, Aimaro D'Oreglia Isola e Giorgio

Raineri, Le Vallette è caratterizzato da edifici e spazi pubblici pensati per favorire la socializzazione e la vita comunitaria e rappresenta un esempio rilevante dell'architettura moderna e dell'urbanistica del dopoguerra a Torino unendo innovazione architettonica e funzionalità urbana. La valorizzazione de Le Vallette potrebbe significare il recupero e il restauro degli edifici, il miglioramento e la fruibilità degli spazi pubblici, l'implementazione di servizi collettivi e del piccolo commercio (ora quasi completamente abbandonato), sia per rispondere alle esigenze attuali della comunità sia per rafforzare l'identità del quartiere e diffonderne la conoscenza, attraendone visitatori e nuovi investimenti. Si segnala con l'occasione che con Decreto del Direttore Generale Creatività Contemporanea n. 223 del 22/07/2024 è stato riconosciuto l'importante carattere artistico sulla protezione del diritto d'autore e di altri diritti connessi al suo esercizio, ai sensi dell'art. 20 c. 2 della legge 22 aprile 1941, n. 633 delle Scuole Medie "Don Orione e Quasimodo – Le Vallette" in viale dei Mughetti 22. Il quartiere è infine caratterizzato anche da un'ampia presenza di aree verdi, che giocano un ruolo fondamentale nel paesaggio urbano e nella qualità della vita dei suoi abitanti. La valorizzazione del paesaggio e del verde pubblico del quartiere può pertanto contribuire anche alla sostenibilità ambientale, alla salute pubblica e al benessere comunitario.

Tra gli obiettivi relativi alla maggiore attenzione da porsi - in termini di tutela e valorizzazione – vi sono inoltre quelli inerenti alla produzione architettonica moderna e contemporanea ricompresi nell'intero territorio dell'Ait.

Altro tema di valorizzazione e di azione strategica per Torino, sia in termini di attrattiva turistica che di promozione culturale ed economica, è rappresentato dalla architettura Liberty, per la quale la città vanta un ricco patrimonio architettonico e artistico sviluppatosi tra la fine del XVII e inizio XIX secolo. Tra gli esempi più noti si citano Villa Scott, situata nel verde della collina torinese, l'edificio è uno degli esempi più noti dall'architetto Pietro Fenoglio, così come Casa Fenoglio-Lafleur o ancora Villino Raby, oppure Casa della Vittoria, Palazzo Bellia e Galleria San Federico, oltre naturalmente il quartiere Cit Turin, che riflette esattamente un'epoca in cui l'arte e l'architettura erano strettamente intrecciate, trasformando gli edifici in vere e proprie opere d'arte.

La valorizzazione dei mercati storici, come Porta Palazzo a Torino, è un ulteriore tema che coinvolge vari aspetti culturali, economici e sociali da tenere presente negli orientamenti strategici. Porta Palazzo è uno dei mercati all'aperto più grandi d'Europa, con una storia che risale al XIX secolo. La sua importanza non è solo economica e commerciale, ma anche culturale e sociale, essendo un luogo di incontro e scambio tra diverse comunità. Il riconoscimento del patrimonio culturale si può concretizzare attraverso il valorizzare degli elementi storici e architettonici oltre che la modernizzazione delle infrastrutture esistenti, migliorando la sicurezza e l'accessibilità. L'organizzazione di eventi culturali e storici, mediante anche una partecipazione attiva della comunità, può aiutare la conservazione dell'identità storica rappresentata anche dai suoi edifici, ma anche diventare catalizzatori di sviluppo economico e sociale per la comunità locale. Molti esempi europei riconducono a questo piano di valorizzazione.

Il prestigioso riconoscimento che vanta il capoluogo piemontese nell'ambito del design ha avuto un ruolo chiave nello sviluppo post-industriale della città. La designazione e il riconoscimento di Creative City UNESCO nel 2014 rappresenta sicuramente uno dei fattori di attenzione per lo sviluppo culturale ed economico, assieme alla conservazione e alla valorizzazione del patrimonio storico legato in particolare alla filiera automobilistica e a relativi spazi industriali dismessi preziosi esempi di archeologia industriale.

Ancora poco noto, fatta eccezione per le evidenze più monumentali (teatro romano, Porta Palatina) è inoltre il patrimonio di siti e piccole aree archeologiche di Torino (es. domus di Atteone in via delle

Orfane, area archeologica del Rivellino degli Invalidi in corso Galileo Ferraris, area archeologica della basilica paleocristiana di San Secondo presso il Centro Direzionale Nuvola Lavazza), solo in parte rese accessibili al pubblico, con diverse modalità, nel corso degli ultimi anni, che costituiscono testimonianza del tessuto insediativo della città romana e medievale e potrebbero rappresentare, se messe a rete, l'opportunità di costruzione di percorsi turistici alternativi e/o complementari rispetto alle già consolidate attrattive archeologiche rappresentate dai Musei Reali, dal Museo civico d' arte antica, dal Museo Egizio e dalla rete di gallerie di contromina del Museo Pietro Micca.

Per quanto concerne il paesaggio di Torino godibile dalla collina rappresenta un patrimonio unico che riflette il carattere distintivo della città, dalla sua fondazione romana fino ai suoi sviluppi Novecenteschi, da preservare con la massima attenzione. I nuovi interventi, se non rispettosi del contesto, rischiano di influenzare negativamente la percezione del paesaggio dai punti di vista principali, dai belvedere e dalle strade panoramiche, risulta pertanto di fondamentale importanza giungere a una pianificazione integrata che comprenda l'intero contesto urbano e paesaggistico, attraverso un esame approfondito delle relazioni tra i nuovi progetti e l'ambiente circostante.

Per quanto riguarda la Basilica di Superga, eccellenza paesaggistica e culturale, di recente, il 27 giugno 2024, è stato siglato un Protocollo d'Intesa tra MiC, MiT, Agenzia del Demanio, Regione Piemonte e Città di Torino per la valorizzazione e potenziamento delle sue funzioni socio-culturali. Tale documento potrà essere un'utile base di partenza per una riqualificazione a scala più ampia dell'ambito collinare ove il bene si situa, con un miglioramento anche nella mobilità e nella rete infrastrutturale dei trasporti.

Per quanto riguarda il tema trasporti, si suggerisce di considerare la Metro Linea 2 che interesserà i comuni di Beinasco, Orbassano, Rivalta di Torino, San Mauro Torinese. Il primo lotto realizzato sarà Rebaudengo-Politecnico (circa 9,7 km, con 13 stazioni). Per rendere evidenza delle connessioni e delle intermodalità che si creeranno già con questo primo lotto, si suggerisce di richiamare la previsione della fermata Rebaudengo della Metro Linea 2 che, prevista in corrispondenza della stazione ferroviaria Rebaudengo-Fossata, consentirà agli utenti di accedere sia alla linea ferroviaria Torino-Ceres per raggiungere l'aeroporto di Caselle, sia alla linea Torino-Milano.

Si segnala, inoltre, la presenza di importanti insediamenti di logistica distributiva.

Si chiede di aggiornare il paragrafo Sistema insediativo, infrastrutture e impianti (pag. 118) come segue:

*"Complessivamente positivo è lo sviluppo nella connettività di lunga percorrenza sia stradale che ferroviaria, ma resta aperto il nodo della connettività aerea, con lo scalo di Caselle non ancora integrato in modo efficace alla rete urbana del trasporto pubblico; in relazione a tale aspetto e risulta fondamentale la recente attivazione del collegamento ferroviario che consentirà la connessione con la rete ferroviaria e la metropolitana, di prossima attivazione."*

Si chiede di aggiornare il paragrafo Quadro strategico (pag. 120) come segue:

*"Tra gli interventi realizzati, il completamento dell'infrastruttura ferroviaria del Passante ha permesso di avviare finalmente il Sistema ferroviario metropolitano (SFM) migliorando le connessioni con la cintura, così come gli interventi in fase di realizzazione relativi alle stazioni intermedie (Dora, soprattutto con l'inserimento nel passante della linea Torino-Ceres e il conseguente collegamento dello scalo di Caselle con Porta Susa e il centro città) diventano elementi indispensabili per una reale articolazione policentrica delle funzioni territoriali e degli*

*insediamenti urbani. Rimangono ancora questioni aperte quali il ridisegno di corso Marche, così come la connessione della linea TAV/TAC alla piattaforma di Orbassano e alla gronda esterna la ridefinizione del progetto della tratta nazionale della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione NLTL "*

#### Ait 10 – Ciriè

Come in molte altre situazioni territoriali analoghe è opportuno promuovere anche per questo Ambito la riqualificazione del patrimonio edilizio storico particolarmente rappresentativo, sia edilizio che manifatturiero, delle borgate montane e dei nuclei isolati, non ancora intaccati dalle trasformazioni turistiche degli anni '60-'80 e attualmente a rischio di perdita a causa dell'abbandono. Politiche volte alla riqualificazione delle aree maggiormente colpite dalle trasformazioni edilizie di metà del '900 e la capillare tutela per il paesaggio montano della Valle di Lanzo, contribuirebbero inoltre a mantenere, se non ad incrementare la vocazione culturale del territorio così come le sue tradizioni produttive (come quella degli storici caseifici della toma), contrastando in tal modo la desertificazione commerciale individuata dal Quadro strategico tra le criticità maggiori.

Si ritiene inoltre fondamentale mettere in atto una pianificazione che tenga conto dell'attuale fenomeno indiscriminato di costruzione di viabilità silvopastorale, anche impermeabilizzata, verso alpeggi fortemente sottoutilizzati, evitando quindi asfaltature e proponendo l'uso di tecniche di stabilizzazione.

In tema di trasporti, si chiede di aggiornare il paragrafo Sistema insediativo, infrastrutture e impianti (pag. 130) come segue:

*"In merito alle infrastrutture, l'Ambito ha buone connessioni stradali, mentre è minore la dotazione e ferroviaria: il ricorso ai mezzi privati su gomma impatta quindi negativamente sulla mobilità. A tal proposito si evidenzia che il recente completamento dell'innesto della ferrovia Torino-Ceres nel passante ferroviario dovrebbe incentivare l'uso del trasporto pubblico e migliorare l'accessibilità al capoluogo.";*

e si chiede di eliminare dal paragrafo Quadro strategico (pag. 132) quanto segue:

*"La sua evoluzione risulta strettamente legata a quella dell'area metropolitana, in primis per quanto riguarda le connessioni infrastrutturali, che, ad avvenuto completamento dell'innesto della ferrovia Torino-Ceres nel passante, dovrebbero migliorarne l'accessibilità."*

#### Ait 11 – Chivasso

Per ciò che concerne l'obiettivo indicato dal Quadro Strategico di attrarre nuove imprese legate al tema dei rifiuti per favorire il massimo riciclo, di puntare sul settore produttivo e di integrare le imprese industriali si ritiene opportuno attuare una pianificazione e/o zonizzazione che tuteli l'identità del paesaggio ancora in parte leggibile nel sistema insediativo rurale storico, a discapito di quello già compromesso a causa della pressione antropica, legata alla vicinanza con l'area metropolitana e all'asse viario Torino-Milano, dalle invasive espansioni urbane della seconda metà del Novecento e dagli interventi di realizzazione delle infrastrutture viarie.

Si ritiene inoltre di mettere in atto un'attenzione maggiore nei confronti dei beni culturali e di "edilizia minore" di tipo rurale presenti nel territorio, anche attraverso una valorizzazione delle connessioni paesaggistiche, storiche, culturali che li legano al luogo.

Si ricorda la presenza all'interno dell'Ait dell'importante area archeologica della città romana e del santuario isiaco di Industria (Monteu da Po).

Infine, come per altri Ait si rileva un fenomeno di intensificazione agricola, in particolare della coltivazione del mais, con fenomeni di banalizzazione e semplificazione del paesaggio rurale e conseguenti impatti negativi riscontrabili anche nella degradazione del suolo nella perdita di biodiversità.

Si chiede di aggiornare il paragrafo Quadro strategico (pag. 144) come segue:

*"Si rende quindi necessario un recupero della capacità auto-organizzativa locale, rivolta a controllare e governare il processo di crescente integrazione dell'Ambito nel sistema metropolitano, indirizzandolo verso una riqualificazione funzionale e ambientale. Vanno già in questa direzione alcuni progetti infrastrutturali in previsione o attuazione, ~~ossia come il completamento dell'elettrificazione della tratta Chivasso-Ivrea-Aosta e la realizzazione della stazione "Porta Canavese, Monferrato e Valle D'Aosta" a Nord-Ovest di Chivasso, nel punto in cui l'Alta Velocità incrocia la linea Chivasso-Ivrea-Aosta. L'avvenuto collegamento di Chivasso nel Sistema Ferroviario Metropolitano ha portato più corse e offerta di trasporto verso Torino.~~"*

#### Ait 12 – Susa

Elementi che riconducono a sistemi fortificati medievali, quali i poli fortificati delle città di Susa e Avigliana e le architetture minori (case-forti, torri, recinti, castelli) risultano avere non solo un elevato valore storico-architettonico ma essere anche parte integrante del paesaggio della valle. Si evidenzia pertanto l'importanza di ricomprendere il patrimonio di fortificazioni medievali nelle strategie di valorizzazione turistica, integrandole con gli altri circuiti turistici e culturali indicati nel Quadro Strategico, quali i circuiti metropolitani (Corona verde, Residenze Sabaude, sistema museale locale), le stazioni del turismo della neve e gli itinerari transfrontalieri (Via Franchigena).

Si segnala infine la presenza nell'Ait, in bassa Val di Susa nel comune di Sant'Ambrogio, della abbazia della Sacra di San Michele, monumento simbolo del Piemonte dell'Abbazia di Novalesa e delle importanti aree archeologiche della città di romana di Segusio, con le vestigia monumentali dell'Arco di Augusto, del Capitolium e dell'anfiteatro.

Si chiede di aggiornare il paragrafo Sistema insediativo, infrastrutture e impianti (pag. 154) come segue:

*"L'accessibilità alla zona è discreta: il trasporto pubblico è ~~limitato ai~~ **costituito da** servizi di **treni e autobus**, mentre la viabilità è stata potenziata da alcuni recenti interventi infrastrutturali (circonvallazione di Avigliana) che connettono la valle al sistema Avigliana-Rivoli (stazione ferroviaria, autostrada e tangenziale)."*

#### Ait 13 – Montagne olimpiche

Il patrimonio fortificato nell'Ambito territoriale in esame, lungo il confine alpino tra Italia e Francia, rappresenta un capitolo significativo della storia militare e strategica della nostra nazione (es. il forte di Exilles, quello del Bramafam in connessione con le coeve opere ferroviarie, lo Jafferau e presidi lungo i percorsi di valico a Bardonecchia, il sistema di Salbertrand connesso con strada militare a mezza costa e in quota con il forte Pramand sopra Oulx ecc.). Nonostante il suo valore storico e culturale, gran parte di questo patrimonio è oggi abbandonato e poco valorizzato; tuttavia,

con un'adeguata attenzione e un piano di intervento mirato, è possibile convertire questi siti in risorse culturali e turistiche di grande valore, attraverso azioni di inventariazione e di studio, di messa in sicurezza e restauro e attraverso la progettazione di percorsi escursionistici tematici.

Capitolo fondamentale nella storia del turismo montano è rappresentato anche dalla realizzazione delle storiche strutture recettive montane e degli edifici pubblici e privati oggi inutilizzati, risulta pertanto significativa un'azione e pianificazione nell'ambito dell'Ait che ne incentivi il recupero a fronte di un nuovo consumo di suolo.

Di particolare interesse risulta a tale proposito l'ambizioso progetto turistico del Senatore Giovanni Agnelli del 1930 per la realizzazione degli Hotel Torre e Duchi d'Aosta, opera di Vittorio Bonadè Bottino, architetto noto per la progettazione dello stabilimento Fiat di Mirafiori a Torino. Oggi le torri possono essere intese come fonte di potenzialità dell'offerta culturale e turistica.

Di particolare interesse e attenzione, per il mantenimento dei caratteri tradizionali e identificativi di questo territorio, risultano essere inoltre le borgate alpine meno coinvolte dal turismo invernale di massa. Queste borgate, presenti in valli come Rochemolles, Thuras, Argentera e Tronca ecc., offrono un esempio di architetture tradizionali e di insediamenti umani integrati armoniosamente con il paesaggio montano. È quindi auspicabile adottare misure di tutela e salvaguardia che permettano di conservarne l'autenticità e l'integrità storica e paesaggistica, anche in occasione di nuove progettazioni di interventi di riqualificazione energetica del patrimonio pubblico e privato come indicato nel Quadro strategico.

Da rilevare infine il diffuso sistema delle Cappelle affrescate nella conca di Bardonecchia, così come delle chiese parrocchiali tardomedievali delle alte valli, per le quali deve essere attuata una puntuale tutela e valorizzazione anche in rapporto al contesto paesaggistico-ambientale e delle relazioni materiali (contiguità con tessuti, spazi di relazione e vegetazione) e immateriali (rapporti visivi, visuali consolidate) con gli insediamenti e i percorsi storici.

#### Ait 14 – Chieri

Il centro storico di Chieri conserva ancora l'originaria struttura medievale ed emergenze architettoniche di estremo interesse (il Duomo, le chiese di San Domenico, Sant'Antonio, San Filippo, San Bernardino, l'arco dedicato ad Emanuele Filiberto, Palazzo Balbiano di Colcavagno ecc.) oltre che un elevato valore paesaggistico rappresentato dalla collina che culmina con la chiesa di san Giorgio. Si suggerisce pertanto, considerato che le aspettative per le attività turistico-culturali, di Chieri e del territorio, risultano meno solide rispetto ad altri Ait, come indicato nel Quadro Strategico, concentrare gli indirizzi e gli orientamenti strategici creare un polo turistico e complementare a Torino nella valorizzazione di detto patrimonio storico-culturale.

In tema di trasporti, si chiede di aggiornare il paragrafo Quadro strategico (pag. 180) come segue:

*" Tuttavia, questo insieme di elementi potrebbe attrarre maggiormente attività innovative, servizi qualificati, manifestazioni commerciali e culturali, se fosse garantito un miglior collegamento ferroviario e stradale con i principali nodi dell'accessibilità metropolitana, come l'aeroporto, l'alta velocità ferroviaria e le autostrade. Per quanto riguarda i trasporti e la logistica, infatti, l'inserimento nel SFM rappresenta un elemento significativo; tuttavia la rete sovraregionale, in direzione **La direttrice ferroviaria** Asti/Alessandria/Genova, non è accessibile direttamente da Chieri, obbligando a orientarsi verso Cambiano e Santena, nell'estremo Sud dell'Ait. Tali sviluppi insediativi e*

*infrastrutturali vanno comunque bilanciati attentamente con la conservazione delle risorse ambientali, paesaggistiche e agricole su cui si fonda il territorio."*

Si evidenzia, inoltre, che parte del territorio presenta un elevato valore ambientale riconosciuto anche da MAB Unesco come parte integrante del Parco della Collina del Po con vocazione agricolo-turistica.

#### Ait 15 – Carmagnola

L'ambito carmagnolese si sviluppa quasi interamente nella media pianura, formando uno dei distretti agricoli più importanti e specializzati della provincia di Torino. Fattori qualificanti sono rappresentati dunque dal sistema delle cascine a corte chiusa di fondazione o riplasmazione settecentesca, che tendono a concentrarsi nell'area pianeggiante che si protende in direzione di Racconigi (CN). Per la salvaguardia del paesaggio rurale dovrebbero dunque essere messe in atto politiche che tendano a contenere l'attività agricola di tipo monoculturale intensiva sempre più invasiva e che determina una evidente diminuzione delle superfici prative. Il Quadro strategico dovrebbe quindi, a parere della Scrivente, incentivare la diversificazione delle colture, la promozione di quelle tradizionali e biologiche, contribuendo così alla conservazione della biodiversità.

Numerose emergenze architettoniche costellano il territorio di questo Ambito, in particolare nella città di Carmagnola. Tra queste l'Abazia di Santa Maria di Casanova, dove parrebbero peraltro sopravvivere ancora alcune rotte di caccia di antico regime.

Carmagnola è stata inoltre a lungo parte del marchesato di Saluzzo, prima di essere assorbita nei domini sabaudi alla fine del XVI secolo. Questo influsso si riflette chiaramente nelle sue espressioni artistiche e architettoniche come ad esempio Casa Cavassa, già uno dei migliori esempi dell'architettura saluzzese rinascimentale. La chiesa di Sant'Agostino, con il suo stile gotico e le decorazioni rinascimentali, rappresenta un altro esempio significativo; costruita alla fine del XV secolo, la chiesa fu un importante centro religioso e culturale, frequentata da importanti figure della corte saluzzese. La collegiata dei Santi Pietro e Paolo, con la sua imponente facciata e gli interni riccamente decorati, è un altro simbolo dell'eredità saluzzese a Carmagnola. Questi beni culturali non sono solo testimoni della storia della città, ma rappresentano anche l'importante ruolo che il marchesato di Saluzzo ha avuto nello sviluppo culturale e artistico della regione.

Creare delle politiche di sinergia e messa in rete tra Carmagnola e Saluzzo sarebbe sicuramente benefico per entrambe le città. Le politiche di messa in rete consentirebbero di rafforzare l'identità culturale e storica condivisa dalle due cittadine, promuovendo un senso di appartenenza comune e valorizzando il legame storico. Sviluppare itinerari turistici tematici, eventi culturali congiunti, (es. mostre, festival e conferenze) potrebbe favorire l'aumento di opportunità economiche da destinare alla conservazione di questo patrimonio culturale.

#### Ait 16 – Pinerolo

L'Ambito di integrazione che circonda la città di Pinerolo rappresenta un'area di notevole interesse culturale, architettonico e paesaggistico e si configura come il nodo centrale attorno al quale si sono organizzati i percorsi storici tra Torino e i valichi del Piemonte sud-occidentale. La città di Pinerolo e i suoi dintorni presentano una ricca varietà di paesaggi, che vanno dalle pianure ai rilievi collinari e montani, offrendo un patrimonio diversificato e complesso. Un sistema di castelli signorili

e fortificazioni (es. ruderi della Costa presso Cumiana, Buriasso, Macello, Osasco ecc.), di cascine rurali e di testimonianze della industria pinerolese (canali, opifici ecc.) rappresentano un ulteriore fattore caratterizzante.

Il Quadro strategico, dovrebbe dunque essere indirizzato a garantire uno sviluppo sostenibile che rispetti e valorizzi il ricco patrimonio storico, architettonico e paesaggistico dell'intero Ait. Attraverso un approccio equilibrato che combini la riqualificazione delle aree esistenti con la protezione dell'integrità del paesaggio, regolamenti le trasformazioni delle cascine e del territorio rurale di pianura preservandone il carattere agricolo e storico, che contenga l'espansione urbana al bordo delle colline di Pinerolo e Valle Lemina e che controlli le espansioni disordinate delle infrastrutture commerciali, artigianali e produttive lungo le direttrici principali e all'imbocco delle valli, privilegiando interventi di recupero e riqualificazione delle aree esistenti e/o dismesse.

In tema di trasporti, si chiede di aggiornare il paragrafo Quadro strategico (pag. 204) a pagina 204 come segue:

*"Ancora incerto è il futuro di alcune opere olimpiche, la cui valorizzazione pare difficilmente realizzabile in assenza di consistenti investimenti esterni. ~~In stallo è~~ Il raddoppio della linea ferroviaria Torino-Pinerolo è in corso di valutazione da parte di RFI."*

#### Ait 17 - Vercelli

In riguardo al paragrafo descrittivo delle Caratteristiche geografiche, risorse naturali e patrimoniali dell'Analisi di contesto e capitale territoriale dell'Ait si chiede di aggiungere, tra i nuclei minori, anche Gattinara incardinata sul borgo franco trecentesco, il castello consortile di Buronzo, il castello-monastero con ricetto di Lenta e il nucleo storico di Santhià; tra i sistemi territoriali di beni culturali si segnalano i castelli che punteggiano il territorio della pianura.

Sotto il profilo archeologico si segnala, in particolare, la città di Vercelli con i siti dell'anfiteatro, delle terme e della domus di età romana che rappresentano un patrimonio poco noto, al momento, non accessibile al pubblico ma in alcuni casi oggetto di progetti di valorizzazione in corso di realizzazione. Luogo privilegiato per la conoscenza della città antica è inoltre il Civico museo archeologico "L. Bruzza" di Vercelli (MAC) che, unitamente alle realtà espositive presenti nell'ambito dell'Ait (Museo archeologico del vercellese occidentale di Livorno Ferraris), permette di entrare in contatto con un complesso di testimonianze archeologiche capillarmente diffuse in città e sul territorio.

In tema di trasporti, si chiede di eliminare parte del paragrafo Quadro strategico (pag. 216) come segue:

*"....~~sul piano delle ferrovie è stata invece confermata, nell'ambito di un recente protocollo di intesa tra gli Enti coinvolti, l'elettrificazione della linea Casale Monferrato-Vercelli.~~"*

#### Ait 18 – Casale Monferrato

Con riferimento ai caratteri del patrimonio esistente, benché l'analisi condotta abbia correttamente evidenziato gli elementi di maggiore rilievo del territorio, quali il sistema dei castelli del Monferrato, il Sacro Monte di Crea, il centro storico di Casale Monferrato ed il riconoscimento da parte dell'UNESCO di una parte del paesaggio collinare tra i "Paesaggi vitivinicoli del Piemonte: Langhe-Roero e Monferrato" (di cui comprende interamente la core zone "Il Monferrato degli Infernot" e

parte della buffer zone) pare utile segnalare in questo contesto l'importanza anche strategica di ulteriori elementi da salvaguardare e valorizzare quali l'insieme di insediamenti minori, che trovano, a partire dal Medioevo, espressione nelle chiese romaniche e barocche e nei centri abitati, per lo più disposti sui crinali o sulle sommità delle alture, la rete di canalizzazioni (alcune delle quali documentate già nel secolo XV) che accompagnò la bonifica e la messa a coltura dell'area pianeggiante a sud-est di Casale (es. canale Lanza) ed il sistema delle architetture paleoindustriali (fornaci) e dei cementifici, diffusi intorno a Casale. In merito al patrimonio paleontologico si segnalano gli importanti affioramenti di calcareniti e marne calcaree di ambiente marino subtropicale riccamente fossilifere e riferibili al Miocene, peraltro ampiamente usata come materiale da costruzione tradizionale.

Nel condividere i contenuti del quadro strategico, si rileva l'opportunità di evidenziare con maggiore efficacia la necessità di contenimento delle dinamiche urbanizzative lineari o sparse, e delle trasformazioni improprie dei nuclei rurali nonché il riordino degli insediamenti produttivi lungo le direttrici di valle. Rispetto all'introduzione di una zona logistica presso Casale, si segnala la necessità di accompagnare tale scelta con adeguati studi di possibili alternative ragionevoli, ai fini di garantire l'individuazione della scelta maggiormente compatibile con i valori espressi dal territorio. Pari attenzione dovrebbe essere riservata anche alla valorizzazione del patrimonio esistente, compresi i grandi contenitori abbandonati o sottoutilizzati ed il suggestivo sistema degli Infernot.

Si chiede di aggiornare il paragrafo Quadro strategico (pag. 228) come segue:

*"Il potenziamento di Casale, con la prossima riapertura della linea ferroviaria Casale-Mortara, potrebbe contribuire a rafforzarne le potenzialità di connessione sub-regionale e transregionale, andando anche a favorire lo sviluppo della logistica di rilievo sub-regionale."*

#### Ait 19 – Alessandria

Con riferimento ai caratteri del patrimonio esistente, benché anche per questo ambito l'analisi condotta abbia correttamente evidenziato gli elementi di maggiore rilievo del territorio, quali il sistema di edifici in "terra cruda" nell'area della Frascchetta, la Cittadella di Alessandria, l'abbazia di Santa Giustina a Sezzadio di fondazione longobarda ed il complesso monumentale di Santa Croce e Tutti i Santi, nel comune di Bosco Marengo, fondato per volontà di Papa Pio V, pare utile segnalare la fitta rete di poderi nobiliari o ecclesiastici caratterizzanti la campagna agricola, il sistema infrastrutturale del Canale Carlo Alberto ma anche gli interessanti esempi di architettura del Novecento presenti ad Alessandria, in parte riconducibili alla figura dell'arch. Ignazio Gardella, tra le più eminenti dell'architettura italiana del secolo scorso. In merito al patrimonio paleontologico si segnala l'importante geosito paleontologico di Cascina Guarnera a di Pecetto di Valenza in cui affiorano peliti biancastre del tardo Miocene (Messiniano) contenenti resti di pesci ottimamente conservati.

Rispetto al quadro strategico delineato si evidenzia l'opportunità di introdurre ulteriori fattori di attenzione volti ad arginare i fenomeni di abbandono colturale agropastorale e la perdita dei tipici manufatti tradizionali in "terra cruda", nonché a contenere la crescita urbanistica a carattere dispersivo; inoltre occorrerebbe incentivare la conservazione e il ripristino delle alberate campestri, sia di singole piante, sia di formazioni lineari (siepi, filari, fasce boscate) per il loro grande valore paesaggistico-identitario e prevenire l'ulteriore diffusione di specie esotiche quali l'ailanto. Nel merito infine agli incentivi per le FER, si evidenzia la fortissima espansione avvenuta negli ultimi

anni di grandi campi fotovoltaici nella parte di pianura compresa tra Alessandria e Novi Ligure, che sta del tutto trasformando il paesaggio identitario locale, e si richiede pertanto di indirizzare la pianificazione degli strumenti subordinati verso un maggiore governo del tema, ai fini di contenere anche gli impatti di accumulo.

In merito al tema trasporti e logistica, si suggerisce di integrare la descrizione:

- citando lo scalo merci Alessandria Smistamento come nella citazione per DOMO2 nell'Ait 1 – Domodossola “Per quanto concerne la presenza di grandi impianti, significativa è la presenza dello scalo ferroviario di Alessandria Smistamento, al centro di una importante iniziativa nazionale di rilancio intermodale legata al PFTE e MASTERPLAN del nuovo “HUB innovativo per la Logistica” di Alessandria, comprendente un’area di rigenerazione di 1 mln di mq.”
- citando il Terzo Valico dei Giovi con una frase del tipo di quella presente nell'Ait 21 - Novi Ligure “ l'Ait condivide la nodalità degli Ambiti di Alessandria, Novi Ligure e Tortona, ed è direttamente interessato dal dal Terzo valico, di prossimo completamento”.

Si ritiene, inoltre, di inserire anche il tema della ZLS: “Il Comune di Alessandria è interessato dalla perimetrazione di aree ZLS (Zona logistica semplificata del retroporto di Genova, per incentivare l’insediamento e lo sviluppo di attività economiche collegate alla logistica e al trasporto) ai sensi del DL n.109/2018, convertito in L.130/2018”.

Si segnala, infine, la presenza di importanti insediamenti di logistica distributiva.

#### Ait 20 – Tortona

Con riferimento ai caratteri del patrimonio esistente, si suggerisce di integrare l’analisi proposta con chiari riferimenti al sistema insediativo storico della piana tortonese, incardinato sulla centuriazione romana, ancora riconoscibile in periodo contemporaneo per la continuità d’uso nell’ambito dell’organizzazione plebana medioevale e in età moderna. Si evidenziano tra gli elementi di maggiore rilievo del territorio, le aree archeologiche di Tortona e il correlato museo civico, il sistema della viabilità di impianto romano nell’asse Pontecurone–Tortona, il sistema delle cascate tra Tortona e Viguzzolo e delle pievi della Val Curone, l’abbazia cistercense di Rivalta Scrivia e relativo sistema territoriale, il sistema edilizio tipizzante delle case in pietra dell’alta val Curone ed il sistema delle difese d’altura delle valli tortonesi. In merito al patrimonio paleontologico si segnala la storica località fossilifera di Rio Vaccaruzza (Villarvernia) che ha restituito dalla fine dell’Ottocento una ricca associazione fossile a molluschi marini del Pliocene, nonché la formazione geologica di Sant’Agata Fossili, costituita da marne grigio-azzurre localmente intercalate a livelli più grossolani riccamente fossiliferi, in cui è possibile osservare resti di molluschi e coralli.

In merito al tema logistica, il Comune di Tortona si è candidato agli ulteriori ambiti di espansione della ZLS “Porto e Retroporto di Genova”. Si suggerisce di integrare la descrizione come nella citazione per Pozzolo Formigaro in Ait 21 – Novi Ligure “Il Comune di Tortona è interessato dalla possibile perimetrazione di aree ZLS (Zona logistica semplificata del retroporto di Genova, per incentivare l’insediamento e lo sviluppo di attività economiche collegate alla logistica e al trasporto): attualmente l’amministrazione è in fase di candidatura espansione della ZLS approvata con DL n.109/2018, convertito in L.130/2018.”

Si chiede di aggiornare il paragrafo Sistema insediativo, infrastrutture e impianti (pag. 250) come segue:

*"Tra le opere strategiche in itinere, è stata ultimata la progettazione di un nuovo Apparato di Comando e Controllo **interventi di potenziamento tecnologico** nella stazione di Tortona, nonché interventi sull'infrastruttura per collegarla con il Terzo Valico dei Giovi e il **progetto di quadruplicamento della tratta Tortona-Voghera**, di circa 16 km, in affiancamento al tracciato esistente, **per il quale si è conclusa la procedura di Dibattito Pubblico.**"*

#### Ait 21 – Novi Ligure

Con riferimento ai caratteri del patrimonio esistente, si suggerisce di integrare l'analisi proposta evidenziando come storicamente il territorio in esame sia stato dominato dalla Repubblica di Genova (in età medievale e moderna), costituendo il cosiddetto "oltregiogo ligure", ed in parte dal Ducato di Milano, con un'annessione tarda al Regno di Sardegna (1815), assumendo pertanto un ruolo strategico difensivo con importanti poli difensivi, mentre segni dello sviluppo industriale legato all'indotto del porto di Genova sono presenti in periodo contemporaneo soprattutto lungo la valle Scrivia. Si evidenziano, tra gli elementi di maggiore rilievo del territorio, il sistema difensivo della Repubblica di Genova, polarizzato dall'emergenza monumentale del forte di Gavi con numerosi castelli e fortificazioni medievali, il sistema dei poli religiosi di fondazione controriformistica della Val Borbera, il sistema di Santuari dell'alta valle e dei piloni votivi / cappelle su percorsi in corrispondenza dello spartiacque ligure-piemontese. Altre componenti di pregio dell'ambito sono rappresentate dai resti della parcellizzazione delle campagne di età romana pertinenti alle centuriazioni di Dertona e Libarna per le quali sono state individuate tracce, ad esempio, al confine con il Comune di Pozzolo Formigaro e lungo le valli Scrivia, Borbera e Spinti, nonché dal tracciato romano della via Postumia che dopo Libarna (Serravalle Scrivia) proseguiva verso il territorio di Dertona (Tortona). In merito al patrimonio paleontologico si segnala l'importante sito fossilifero di Rio Bocca d'Asino (Stazzano) riferibile al Miocene superiore ricco di resti fossili di molluschi.

Rispetto al quadro strategico delineato, si segnala la necessità di affrontare e meglio indirizzare la recente diffusione di iniziative per l'installazione di impianti eolici di notevoli dimensioni sulla catena appenninica, con impatti rilevanti non solo in termini di intervisibilità sulle lunghe distanze ma anche diretti di fruizione escursionistica dei versanti, stante la conseguente manomissione degli accessi e del sistema di viabilità. Si suggerisce inoltre di sottolineare maggiormente le criticità indotte dalla concentrazione di complessi commerciali della grande distribuzione in prossimità di piccoli centri abitati, che ne vengono di fatto "schiacciati", e la fragilità del patrimonio edilizio storico ancora integro nei piccoli insediamenti. Infine, considerato che il sistema dei castelli e delle fortificazioni rappresenta un elemento dalle forti potenzialità turistiche, si auspica per questi ultimi, un potenziamento della messa in rete, con incentivi al restauro e alla fruizione.

Si segnala che l'ultimo paragrafo, relativo al riconoscimento UNESCO delle colline monferrine parrebbe costituire un refuso.

#### Ait 22 – Ovada

Con riferimento ai caratteri del patrimonio esistente, benché l'analisi condotta abbia correttamente evidenziato gli elementi di maggiore rilievo del territorio, quali il sistema dei castelli dell'ovadese, pare utile segnalare in questo contesto il ricetto di Lerma e il Museo Paleontologico Giulio Maini di Ovada, in cui sono esposti, insieme ad altri reperti della zona, gli importanti esemplari di granchi provenienti dalla località fossilifera di Case Cherpione (Morbello) di età oligocenica, nonché il

geosito di Cassinelle, sempre riferibile all'Oligocene, con la sua particolare morfologia "a scala", dal quale provengono coralli isolati e echinodermi.

Nel condividere i contenuti del quadro strategico, si rileva l'opportunità di evidenziare con maggiore efficacia, tra gli orientamenti strategici, la valorizzazione della rete di collegamento tra gli insediamenti rurali minori per la fruizione delle emergenze naturalistiche e paesaggistiche, nonché il recupero dei percorsi storici di transito e di valico con la Liguria, nonché di incentivare la conservazione del patrimonio edilizio storico degli insediamenti più isolati e fragili. Infine, considerato che il sistema dei castelli rappresenta un elemento dalle forti potenzialità turistiche, si auspica per questi ultimi, un potenziamento della messa in rete, con incentivi al restauro e alla fruizione.

In tema di trasporti, si chiede di aggiornare il paragrafo Quadro strategico (pag. 276) come segue:

*"In generale, il potenziamento del sistema della mobilità deve puntare maggiormente sulla rotaia, nell'ambito del sistema ferroviario secondario di tipo metropolitano dell'alto Monferrato e dell'Astigiano (anche in chiave turistica), a migliorando altresì i collegamenti, inclusi quelli stradali, con la Liguria. Al momento, infatti, i principali nodi della connettività di scala sovralocale sono distanti o difficilmente raggiungibili, in particolare le stazioni ferroviarie servite dai treni ad Alta Velocità, mentre, per quanto concerne il trasporto aereo, l'aeroporto di Genova dista 50 km dal centro di Ovada."*

#### Ait 23 – Acqui Terme

Con riferimento ai caratteri del patrimonio esistente, si suggerisce di integrare l'analisi proposta evidenziando come l'ambito rappresenti un'area di cerniera tra la piana di Alessandria e il ponente ligure, con insediamenti connessi alla viabilità antica (Acquae Statielle-Acqui Terme) e altomedioevale (Cassine, Strevi, Terzo), con centri sviluppati secondo l'andamento del percorso fluviale della Bormida di Spigno (Ponti, Spigno) e dell'Erro (Melazzo, Cartosio). Si evidenziano tra gli elementi di maggiore rilievo del territorio, gli insediamenti aggregati alle strutture di difesa e avvistamento delle alture intorno al medio corso del fiume Bormida, il sistema stradale storico di connessione tra la pianura padana e il ponente ligure tracciato della via Aemilia Scauri ed individuato a tratti da aree archeologiche (necropoli romane), le architetture e le correlate infrastrutture dell'attività termale di Acqui Terme ed infine il complesso di Villa Ottolenghi, sempre ad Acqui Terme, realizzato dall'architetto Marcello Piacentini negli anni Venti del Novecento. In merito al patrimonio paleontologico si segnala la presenza di una importante sequenza stratigrafica riferibile al Miocene inferiore affiorante nella parte alta del fronte di scavo della dismessa cava Canepa-Zanoletti nel comune di Visone, un tempo attiva per l'estrazione di pietra da calce.

Rispetto al quadro strategico proposto, i fattori di attenzione e gli indirizzi / orientamenti strategici paiono poco chiari e non sufficientemente indagati. Si evidenzia fin d'ora l'opportunità di porre attenzione ai fenomeni di abbandono quasi totale delle superfici e dei terrazzi agricoli, mentre, per quanto riguarda gli orientamenti strategici, di promuovere la salvaguardia e la valorizzazione della leggibilità delle tracce storiche stratificate dall'età romana fino al XX secolo, nonché il recupero dei terrazzi antichi e dei relativi scorci panoramici ed il contenimento della crescita dell'urbanizzato a carattere dispersivo.

#### Ait 24 – Asti

Con riferimento ai caratteri del patrimonio esistente, si suggerisce di integrare l'analisi proposta evidenziando il sistema delle villenove, lungo gli assi viari per Chieri e Torino, nella bassa valle del Triversola, per Canale, nella valle del Bobore, e per Cocconato, lungo la valle Versa, il sistema delle chiese romaniche astigiane (ed in particolare l'Abbazia di Santa Maria di Vezzolano), il sistema di castelli che, a medio raggio, proteggevano Asti e il Monferrato (Passerano Marmorito, Cortanze e Scurzolengo), la rete di case ipogee-case grotta ed il riconoscimento da parte dell'UNESCO di una parte del paesaggio collinare tra i "Paesaggi vitivinicoli del Piemonte: Langhe-Roero e Monferrato" (parte della buffer zone "Il Monferrato degli Infernot"). Si segnala che tutta l'area risulta essere di importante valenza paleontologica, affiorando in questa zona sedimenti che vanno dal Miocene superiore con la Fm. Gesoso-Solfifera in cui sono recentemente stati trovati resti di vertebrati terrestri (Moncucco Torinese), alla formazione Pliocenica delle Sabbie di Asti, ricca in molluschi e vertebrati marini (tra i tanti: Capriglio, Baldichieri, Catello di Annone, Cortazzone...) per arrivare ai sedimenti continentali Plio-Pleistocenici che hanno restituito vertebrati continentali che hanno permesso di istituire l'Unità Faunistica del Villafranchiano (Villafranca d'Asti, Cantarana, Roatto, Dusino S. Michele, S. Paolo Solbrito); inoltre parte dell'area è protetta dal Parco Paleontologico Astigiano e nella città di Asti è presente il Museo Paleontologico Territoriale Astigiano, che espone e valorizza importanti collezioni di fossili.

Nel condividere i contenuti del quadro strategico, si rileva l'opportunità di evidenziare con maggiore efficacia tra gli indirizzi strategici la valorizzazione dei contesti paesaggistici in cui si situano le chiese romaniche astigiane, spesso fulcri visivi del paesaggio circostante, nonché del potenziale rappresentato dal riconoscimento UNESCO.

In tema di logistica, nella descrizione manca la citazione della presenza del Terminal Multimodale merci di Villanova d'Asti e delle candidature dei Comuni di Asti e Villanova d'Asti agli ulteriori ambiti di espansione della ZLS "Porto e Retroporto di Genova". Si suggerisce di integrare la descrizione in analogia all'Ait 20 - Tortona "I Comuni di Asti e Villanova d'Asti sono interessati dalla possibile perimetrazione di aree ZLS (Zona logistica semplificata del retroporto di Genova, per incentivare l'insediamento e lo sviluppo di attività economiche collegate alla logistica e al trasporto): attualmente entrambe le amministrazioni sono in fase di candidatura espansione della ZLS approvata con DL n.109/2018, convertito in L.130/2018."

Si chiede di aggiornare il paragrafo Quadro strategico (pag. 300) come segue:

" Nell'ambito di una rete infrastrutturale multimodale, favorirebbe l'affermarsi di questa tendenza **è stata riaperta al traffico passeggeri la linea ferroviaria per Alba ed è in corso** il completamento dell'autostrada Asti-Cuneo. e il recupero, sotto forma di sistema metropolitano, delle linee ferroviarie secondarie che collegano il capoluogo ai principali centri di Alba, Nizza Monferrato, Canelli, Chivasso, Casale Monferrato. Questa rete, unitamente alla previsione di nodi di interscambio modale nelle principali stazioni, innervando il territorio collinare e connettendolo con le grandi direttrici ferroviarie interne ed esterne, consentirebbe la rivitalizzazione di ampie zone rurali in declino e la valorizzazione del patrimonio insediativo, rurale e residenziale, dei nuclei urbani."

### Ait 25 – Alba

Con riferimento ai caratteri del patrimonio esistente, considerato che l'ambito riunisce il territorio cosiddetto di "Alta Langa", di "Bassa Langa" e del Roero, si suggerisce di integrare l'analisi proposta evidenziando:

- rispetto alla "Alta Langa", il sistema di architetture rinascimentali, attribuibili per lo più alla committenza colta dei marchesi del Carretto e ai loro contatti con il mondo delle corti centroitaliane (Cortemilia, Gorzegno, Prunetto, Saliceto e la Chiesa parrocchiale di Santa Maria Annunziata di Roccaverano), il sistema delle torri (già di castelli), il sistema insediativo per borghi compatti d'altura o di crinale che si affacciano sulla valle del Tanaro e sul Monregalese (Murazzano, Cigliè, Rocca Cigliè, Marsaglia, Castellino Tanaro), caratterizzati da splendide posizioni panoramiche;
- rispetto alla "Bassa Langa", i siti archeologici di Alba con le numerose testimonianze di carattere insediativo, sepolcrale e infrastrutturale di epoca romana diffuse nel territorio circostante, il sistema dei castelli e dei borghi accentrati dell'area del Barolo (Barolo, Castiglione Falletto, Serralunga d'Alba, Novello), il sistema insediativo diffuso, per borghi di dimensioni medio-piccole, innervato da una fitta maglia stradale di rilevanza locale, il sistema delle parrocchiali e delle architetture pseudo-castellane dell'eclettismo di tardo Ottocento (Dogliani);
- rispetto al Roero, il sistema dei castelli trasformati nel corso del XVII-XVIII secolo in dimore nobiliari (Castellinaldo d'Alba, Magliano Alfieri, Guarene, Pocapaglia, Montà, Ceresole, San Martino Alfieri), la residenza sabauda di Govone riconosciuto Sito UNESCO, il sistema insediativo delle villenove di Montà e di Canale;

Si evidenzia inoltre che anche dal punto di vista del patrimonio paleontologico il territorio in esame è molto articolato e ricco di importanti ritrovamenti e giacimenti paleontologici. Si segnalano numerosi siti paleontologici a molluschi riferibili al Pliocene (Monteu Roero, Priocca) tuttavia sono i sedimenti miocenici a rivestire particolare interesse dal punto di vista scientifico grazie ai numerosi siti contenenti resti di pesci fossili (Roddi), resti paleobotanici (S. Vittoria d'Alba, Monticello d'Alba) e al ritrovamento di complesse associazioni a molluschi dulciaquicoli e vertebrati terrestri (Corneliano d'Alba, Verduno); resti fossili provenienti dal territorio sono visibili presso il Museo Civico F. Eusebio di Alba e presso il Museo Naturalistico del Roero a Vezza d'Alba.

Nel condividere i contenuti del quadro strategico, si rileva l'opportunità di inserire specificatamente la tutela e la valorizzazione del sistema di architetture rinascimentali promosse dai marchesi del Carretto, per il potenziale turistico all'interno di una porzione di territorio ancora marginale rispetto ai grandi flussi, e del sistema delle architetture neogotiche che caratterizzano l'area di Dogliani, nonché di promuovere maggiori sinergie tra i sistemi turistici pienamente avviati della Langa Alta, con quelli della Bassa. Si suggerisce inoltre di porre particolare attenzione ai fenomeni di intensivizzazione della viticoltura con creazione di aziende di sempre maggiori dimensioni e tendenza alla trasformazione monoculturale (soprattutto nell'area del Barolo e del Barbaresco) e di estrema massificazione della presenza turistica e degli interventi edilizi connessi. Inoltre si evidenzia anche per tale ambito la recente diffusione di iniziative per l'installazione di impianti eolici di notevoli dimensioni sulla catena appenninica, con impatti rilevanti non solo in termini di intervisibilità sulle lunghe distanze ma anche diretti di fruizione escursionistica dei versanti, stante la conseguente manomissione degli accessi e del sistema di viabilità. Infine si segnala l'importanza di arrestare il processo di saturazione da parte del costruito produttivo, artigianale e commerciale nei confronti dei fondovalle e delle piane agricole ancora preservati con il controllo delle espansioni e soprattutto dell'edificazione di nuovi contenitori a uso commerciale/artigianale/produttivo, privilegiando interventi di recupero e riqualificazione delle aree esistenti e/o dismesse.

In tema trasporti, si chiede di aggiornare il paragrafo Sistema insediativo, infrastrutture e impianti (pag. 310) come segue:

~~"Resta di minore entità il collegamento ferroviario, che presenta una linea ferroviaria non elettrificata di collegamento con Torino. A questa carenza si aggiunge la problematica delle linee ferroviarie dismesse, Alba-Asti (riapertura prevista a settembre 2023) e Alba-Nizza-Monferrato, lunghe complessivamente 65 km e chiuse rispettivamente nel 2010 e nel 2011. Costituisce un esempio di riutilizzo delle linee ferroviarie storiche da anni non utilizzate, il progetto di Fondazione FS proponente il treno storico come motore di sviluppo dei paesaggi vitivinicoli delle Langhe-Roero e Monferrato."~~

Si chiede di eliminare dal paragrafo Quadro strategico (pag. 312) quanto segue:

~~"Per quanto riguarda la connessione infrastrutturale e il sistema di trasporto integrato, vi è il completamento dell'autostrada Asti-Cuneo e la linea ferroviaria Alba-Nizza-Monferrato chiusa temporaneamente dal 2010 e in attesa di riattivazione a fini turistici. La riattivazione della linea ferroviaria Alba-Nizza-Monferrato, integrata con le stazioni di interscambio previste dal progetto, avrebbe un impatto significativo sulla connettività del territorio collinare. Questa linea permetterebbe di collegare i piccoli nuclei urbani presenti nell'Ait alle direttrici ferroviarie di livello superiore, promuovendo un'accessibilità diretta ed efficiente con destinazioni di lunga distanza. Inoltre, l'integrazione della linea ferroviaria consentirebbe ai residenti e ai visitatori di spostarsi agevolmente tra le diverse località, riducendo la dipendenza dall'uso dell'automobile e promuovendo il trasporto pubblico sostenibile. In ultimo, il progetto contribuirebbe a rivitalizzare le aree marginali dell'Ambito e consentirebbe ai residenti delle zone rurali di accedere più facilmente ai servizi e alle opportunità offerte dai centri circostanti, favorendo lo sviluppo economico e sociale."~~

#### Ait 26 – Canelli-Nizza

Con riferimento ai caratteri del patrimonio esistente, benché l'analisi condotta abbia correttamente evidenziato gli elementi di maggiore rilievo del territorio, quali gli "elementi storici del sistema difensivo (castelli e torri), del sistema religioso (chiese, poli della religiosità e confraternite), del sistema insediativo (palazzi, ville e giardini) e del sistema agricolo (cascine storiche), in cui spiccano i centri di Nizza Monferrato e Canelli" ed il riconoscimento da parte dell'UNESCO di una parte del territorio tra i "Paesaggi vitivinicoli del Piemonte: Langhe-Roero e Monferrato" (di cui comprende interamente le due core zones "Nizza Monferrato e il Barbera" e "Canelli e l'Asti Spumante", e relative buffer zone) pare utile segnalare che in tutta l'area, per quanto riguarda il patrimonio paleontologico, affiorano depositi marini del Pliocene (Fm. delle Argille Azzurre e Fm. delle Sabbie di Asti) riccamente fossiliferi. Tra i siti principali ricordiamo il geosito di Vinchio (molluschi marini), il sito di Vigliano d'Asti (scheletri di balena, capodoglio, altri resti di mammiferi marini), il sito di Asti S. Marzanotto (resti di balenottera); parte dell'area è inoltre protetta dal Parco Paleontologico Astigiano ed i reperti provenienti dalla zona sono conservati nel Museo Paleontologico Territoriale Astigiano ad Asti.

Nel condividere i contenuti del quadro strategico, si vuole porre l'attenzione sulla estrema fragilità del patrimonio edilizio storico, il quale, dopo essere stato abbandonato, viene oggi interessato da interventi speculativi, per i quali andrebbero messe a punto indicazioni di buone pratiche maggiormente efficaci e avviati incentivi per la valorizzazione delle relative connessioni paesaggistiche; inoltre si segnala l'importanza di contenere le espansioni edilizie, soprattutto

dell'edificazione di nuovi contenitori a uso commerciale/artigianale/produttivo, privilegiando interventi di recupero e riqualificazione delle aree esistenti e/o dismesse.

In tema di trasporti, si chiede di aggiornare il paragrafo Quadro strategico (pag. 324) come segue:

*"Lo sviluppo dei centri e nuclei minori è ostacolato dalla carenza di servizi di base e da un sistema di trasporto pubblico da potenziare: le ferrovie non sono in grado di connettere ampie porzioni dell'Ait e la rete esistente non prevede adeguati collegamenti tra i Comuni a Sud, dove la principale scelta modale rimane il mezzo privato. Il miglioramento dell'accessibilità sostenibile, in termini di potenziamento della rete ferroviaria e di integrazione tra ferro e gomma, rappresenta un obiettivo strategico per l'intero ambito territoriale. L'unica linea ferroviaria attiva, infatti, collega Nizza Monferrato ad Asti (Linea Asti-Acqui Terme), mentre Canelli è interessata esclusivamente dal passaggio di una tratta storica (Linea Alessandria-Castagnole delle Lanze), il cui potenziamento che potrebbe incentivare la costituzione della "Ferrovia dell'UNESCO", con la progettazione di percorsi integrati, in chiave turistica..."*

#### Ait 27 – Bra

Si segnala che il centro storico di Bra, indicato nella variante al Ptr di rango II, risulta classificato nel vigente Piano territoriale di coordinamento provinciale come centro storici di grande rilevanza regionale.

Con riferimento ai caratteri del patrimonio esistente, benché l'analisi condotta abbia correttamente evidenziato gli elementi di maggiore rilievo del territorio, quali i centri storici di Bra e Cherasco, l'insediamento di Pollenzo (residenza sabauda riconosciuta quale sito UNESCO nel 1997) ed il riconoscimento da parte dell'UNESCO di una porzione del territorio nella buffer zone dei "Paesaggi vitivinicoli del Piemonte: Langhe-Roero e Monferrato", pare utile segnalare che presso Pollenzo vi è anche una vasta area di interesse archeologico in relazione ai resti dell'antica Pollentia del I secolo a.C., sul cui anfiteatro è stato costruito il centro storico frazionale. Per quanto riguarda il patrimonio paleontologico si segnala la località fossilifera di Cherasco in cui sono stati raccolti resti di pesci fossili del Messiniano.

Nel condividere i contenuti del quadro strategico, si suggerisce di introdurre negli orientamenti strategici una maggiore promozione delle relazioni non solo tra il sito di Pollenzo e le altre Residenze Sabaude UNESCO più vicine come Racconigi, ma anche tra la stessa Pollenzo e gli altri rilevanti siti di interesse archeologico nelle vicinanze, quali Alba Pompeia-Alba e Augusta Bagiennorum- BeneVagienna.

In tema di trasporti, si chiede di aggiornare il paragrafo Quadro strategico (pag. 336) come segue:

*"Un crescente ruolo dell'Ambito nel panorama regionale può essere giocato attraverso il rafforzamento di Bra come polo ospedaliero integrato con l'Ait di Alba e sotto il profilo infrastrutturale, dal completamento dell'autostrada Asti-Cuneo e dal potenziamento in funzione parametropolitana della ferrovia Alba-Bra-Torino, Bra-Mondovì e Bra-Cavallermaggiore-Cuneo"*

#### Ait 28 – Saluzzo

Con riferimento ai caratteri del patrimonio esistente, benché l'analisi condotta abbia correttamente evidenziato gli elementi di maggiore rilievo del territorio, quali i "centri storici di Saluzzo, Revello e altri minori, Castello di Manta e altri castelli sui rilievi che rappresentano i riferimenti visivi per un

ampio tratto della pianura circostante ... l'Abbazia di Staffarda, fondata tra il 1127 e il 1135 dai marchesi di Saluzzo e affidata ai monaci cistercensi", pare utile segnalare in questo contesto l'importanza anche strategica di ulteriori elementi da salvaguardare e valorizzare quali l'insieme delle antiche tenute dell'Ordine Mauriziano, legate al complesso di Staffarda ed il sistema di castelli e cascine afferenti alla famiglia Tapparelli d'Azeglio, come Lagnasco ed Envie, la certosa del Montebracco, nonché il sistema di castelli e fortificazioni della Val Venasca.

Nel condividere i contenuti del quadro strategico, si rileva l'opportunità di meglio evidenziare il contenimento alle espansioni urbane a carattere dispersivo, alle coltivazioni di tipo intensivo che modificano il paesaggio con l'inserimento di reti antigrandine e ventole antibrina e soprattutto dell'edificazione di grandi contenitori a uso commerciale/ artigianale/produttivo, privilegiando interventi di riqualificazione edilizia delle aree commerciali/artigianali e produttive esistenti e/o dismesse di pianura e pedemontane. Inoltre, considerato che il sistema dei castelli e delle antiche tenute rappresenta un elemento dalle forti potenzialità turistiche, si auspica per questi ultimi, un potenziamento della messa in rete, con incentivi al restauro, alla valorizzazione e alla fruizione.

Si chiede di aggiornare il paragrafo Sistema insediativo, infrastrutture e impianti (pag. 346) come segue:

*"Quanto agli aspetti infrastrutturali, oltre agli interventi già effettuati sulla rete stradale minore (provinciali ed exi statali), sono necessari miglioramenti dell'accessibilità lungo le principali direttrici di connessione di Saluzzo con Torino, Pinerolo, Cuneo. Analogamente per quanto riguarda il potenziamento delle linee ferroviarie verso Torino e di quelle minori verso Fossano e Savigliano E' in fase di riapertura la linea ferroviaria Cuneo-Saluzzo -Savigliano."*

#### Ait 29 – Savigliano

Si segnala che il centro storico di Savigliano, indicato nella variante al Ptr di rango II, risulta classificato nel vigente Piano territoriale di coordinamento provinciale come centro storici di grande rilevanza regionale.

Con riferimento ai caratteri del patrimonio esistente, benché anche per questo ambito l'analisi condotta abbia correttamente evidenziato gli elementi di maggiore rilievo del territorio, quali la tenuta dell'Ordine Mauriziano a Cavallermaggiore, il Castello e Parco di Racconigi, che rientra nel Sito UNESCO delle "Residenze Sabaude", i sistemi locali di cascine a corte chiusa, gli insediamenti proto-industriali (setifici di Cavallerleone e Racconigi) con relativi sistemi idraulici e reti di canali, le villenove e ricetti (Cavallerleone), i castelli signorili e fortificazioni rurali con relativi giardini e aree agricole (Ruffia, Villanova Solaro, Murello, Cavallerleone, Racconigi, Savigliano, Marene), pare utile segnalare il sistema delle ville e tenute agricole di Savigliano e gli ambiti urbani porticati a Racconigi, Cardè, Moretta, Caramagna, Cavallermaggiore; inoltre si segnala che in tale ambito la centuriazione, antica organizzazione delle campagne di età romana con la suddivisione del territorio in lotti quadrangolari, si è ben conservata, rimanendo ancora visibile e caratterizzando il paesaggio con strade campestri e canalizzazioni.

Nel condividere i contenuti del quadro strategico, si sottolinea la rilevanza di una messa in rete e valorizzazione dei molteplici e rilevanti sistemi di beni del territorio, che rappresentano come noto un elemento dalle forti potenzialità turistiche.

Si chiede di eliminare dal paragrafo Quadro strategico (pag. 360) quanto segue:

~~"Da potenziare infine la dotazione infrastrutturale; in particolare si evidenzia la necessità di riqualificare il nodo ferroviario di Savigliano e di riattivare la tratta Savigliano-Saluzzo-Cuneo, di sviluppare la connessione con l'aeroporto di Levaldigi, recuperando la rete ferroviaria secondaria come sistema parametropolitano, per ridurre la scelta del mezzo privato come sistema di collegamento principale."~~

#### Ait 30 – Fossano

Con riferimento ai caratteri del patrimonio esistente, considerato che per questo ambito l'analisi condotta ha evidenziato esclusivamente il Castello dei Principi d'Acaja, costruito nel XIV secolo e oggi adibito a museo civico, e la Chiesa di San Giovanni Battista a Fossano, si suggerisce di integrare l'analisi proposta evidenziando la presenza dei resti dell'antica città romana di Augusta Bagiennorum, oggi Bene Vagienna, con la relativa centuriazione ancora visibile nei tracciati delle strade campestri e delle canalizzazioni, il sistema di vie porticate di Fossano e Bene Vagienna, il castello di Bene Vagienna, il sistema delle architetture religiose barocche progettato dall'arch. Gallo (Chiesa della Santissima Trinità a Fossano annessa all'Ospedale Maggiore, chiesa confraternita della Misericordia a Bene Vagienna). Per quanto riguarda il patrimonio paleontologico si segnala l'importante foresta fossile del Pliocene nel letto della Stura di Demonte contenente resti di conifere (*Glyptostrobus*) in posizione di crescita, tronchi caduti, rari strobili e rami a volte con foglie, i cui resti, insieme a reperti fossili del territorio, si trovano al Museo Geologico Federico Sacco di Fossano.

Nel condividere i contenuti del quadro strategico, si suggerisce di introdurre negli orientamenti strategici una maggiore promozione delle relazioni tra il sito archeologico di Augusta Bagiennorum e gli altri vicinanze, quali Alba Pompeia-Alba e Pollentia-Pollenzo ed una maggiore messa in rete dei sistemi di beni del territorio, che rappresentano come noto un elemento dalle forti potenzialità turistiche. Maggiore attenzione andrebbe rivolta anche alla pianura rurale e alla tutela del patrimonio di cascine storiche invi presenti unitamente al contenimento degli impianti FER a fotovoltaico, che concentrati in alcune aree puntuali ne stanno compromettendo i valori paesaggistici identitari.

In tema di trasporti, si chiede di aggiornare il paragrafo Sistema insediativo, infrastrutture e impianti (pag. 370) come segue:

*"Attualmente è in fase di progettazione il raddoppio della linea ferroviaria con il potenziamento del tratto Madonna dell'Olmo-Fossano. Gli interventi previsti per il raddoppio della linea da Fossano al bivio Madonna dell'Olmo consistono nell'affiancamento di un nuovo binario a quello esistente. Il progetto, suddiviso in due lotti, è atteso da tempo e sarà utile a migliorare l'accessibilità dell'Ambito."*

#### Ait 31 – Cuneo

Con riferimento ai caratteri del patrimonio esistente, benché anche per questo ambito l'analisi condotta abbia correttamente evidenziato gli elementi di maggiore rilievo del territorio, quali i centri storici di Cuneo, Borgo San Dalmazzo, Dronero, il Filatoio di Caraglio, il forte di Vinadio, le aree termali di Valdieri ed Entracque, pare utile segnalare la Certosa di Chiusa Pesio e il sistema dei Santuari, una rete di cappelle campestri che conservano opere pittoriche e scultoree fortemente legate al territorio (Pietro da Saluzzo, Hans Clemer, Zabrieri), il sistema delle strutture destinate al

soggiorno estivo dei Savoia (con casa di caccia e percorsi venatori) e delle residenze di villeggiatura in stile Liberty di inizio Novecento, il sistema dei canali storici, di origine medioevale e moderna, nell'area di pianura e di architetture protoindustriali e industriali diffuse in tutto l'ambito. Rispetto agli elementi di interesse archeologico si segnala che anche in questo ambito la centuriazione si è ben conservata, rimanendo ancora visibile e caratterizzando il paesaggio con strade campestri e canalizzazioni, e che le vallate, soprattutto i pendii di mezzacosta, presentano santuari e chiese di origine medievale realizzati su preesistenze romane, come a Castelmagno, Marmora ed Elva. Per quanto riguarda il patrimonio paleontologico si segnala nell'altopiano tra la Val Maira e la valle Stura di Demonte il geosito a impronte di *Ticinosuchus ferox*, un arcosauro del Triassico medio, e nel comune di Roaschia la grotta del Bandito, importante deposito fossilifero che ha restituito una complessa associazione a vertebrati del Pleistocene superiore (orsi, felini, canidi), i cui reperti, insieme ad altri della zona, sono conservati presso il Museo Civico di Cuneo.

Nel condividere i contenuti del quadro strategico, si suggerisce di evidenziare maggiormente le potenzialità di valorizzazione territoriale su ampia scala derivanti dall'assegnazione al comune di Elva dei fondi PNRR dal Bando "Attrattività dei Borghi" e dalla messa a sistema del patrimonio architettonico vallivo, quali le opere militari delle strutture fortificate di Vinadio, Demonte, Bersezio, le borgate alpine ancora fortemente connotate, le realtà museali e le Terme di Valdieri. Si rileva inoltre l'opportunità di meglio evidenziare tra gli orientamenti di piano il contenimento della crescita dispersiva dei centri principali della piana cuneese ed un maggiore controllo sull'edificazione di grandi contenitori a uso commerciale/artigianale/produttivo, privilegiando interventi di recupero e riqualificazione delle aree esistenti e/o dismesse.

Si chiede di precisare nella descrizione (nonché, se citato, in altre parti del piano) che i lavori del Tunnel del Tenda, di potenziamento del collegamento Italia-Francia, sono in corso con la previsione di ultimare la galleria nuova nel 2025. Inoltre, è stato anche avviato il ripristino della galleria esistente.

Si chiede di aggiornare il paragrafo Quadro strategico (pag. 384) come segue:

*"Per quanto riguarda le infrastrutture dell'Ait viene in primo piano, oltre al completamento della Asti-Cuneo, il potenziamento stradale (raddoppio della galleria del Tenda) e ferroviario con Nizza, nonché il raddoppio della linea Cuneo-Fossano. Ancora a scala transregionale va considerato il possibile rilancio dell'aeroporto di Levaldigi, non solo sul fronte passeggeri con iniziative di voli low-cost, ma ~~soprattutto~~ **eventualmente anche** nel campo della logistica. A livello subregionale, va riconsiderata l'infrastrutturazione storica che, a partire dalla Torino-Bra- Ceva-Savona, si è estesa a servire tutte le aree di pianura e in due casi (Val Tanaro e Vermagnana) anche le valli; le attuali prospettive del settore ferroviario sono quelle, per un verso, di integrare alla dorsale principale Torino-Savona i servizi ferroviari "di bacino" sulla dorsale stessa, nelle tratte Saluzzo-Cuneo, Fossano-Cuneo (di cui è in programma il potenziamento) e nelle connessioni **verso** Saluzzo-Savigliano e Alba-Bra."*

Infine, si fa presente che l'Ait 31 ricomprende 53 Comuni e si segnala il mancato inserimento del Comune di Busca appartenente a detto ambito.

#### Ait 32 – Mondovì

Con riferimento ai caratteri del patrimonio esistente, benché anche per questo ambito l'analisi condotta abbia correttamente evidenziato gli elementi di maggiore rilievo del territorio, quali il centro storico di Mondovì, il sistema degli incastellamenti e delle fortificazioni medievali, il

Santuario della Natività di Maria nel comune di Vicoforte e i due Santuari di Sant'Anna del Bosco a Carrù, pare utile segnalare il sistema delle architetture religiose barocche, correlate alla figura dell'architetto Francesco Gallo (chiesa di Santa Chiara e collegio dei Gesuiti, oggi Palazzo di Giustizia, a Mondovì Piazza, chiesa parrocchiale Santi Pietro e Paolo e chiesa e convento di San Filippo Neri a Mondovì Breo; Ospedale di Santa Croce, ecc), il sistema delle chiese isolate di impianto medioevale lungo le direttrici storiche da Mondovì Piazza verso Carassone, il sistema delle strutture difensive di Mondovì (porte di accesso a Mondovì Piazza, Cittadella e mura di cinta), il sistema delle canalizzazioni storiche (canale di Carrù), le Terme di Lurisia dei primi del Novecento. Per quanto riguarda il patrimonio paleontologico si segnalano le numerose aree carsiche ricche di grotte che hanno restituito associazioni a vertebrati del Pleistocene superiore, in genere dominate dall'orso delle caverne (*Ursus spelaeus*), tra cui per importanza si citano la Grotta di Bossea e la grotta del Caudano, entrambe turistiche.

Nel condividere i contenuti del quadro strategico, si evidenziano le potenziali turistiche di una migliore promozione e valorizzazione delle reti di beni culturali del territorio, come il sistema delle architetture dell'arch. Francesco Gallo ed il sistema museale legato alla ceramica e al vetro (museo delle ceramiche di Mondovì, il museo dei vetri e della ceramica di Chiusa di Pesio e la ex fabbrica di ceramica Musso di Villanova Mondovì). Tra i fattori di attenzione si sottolinea anche la difficoltà di rinconversione dei grandi "contenitori" monumentali, oggi in stato di abbandono, esistenti a Mondovì Piazza (il complesso della Cittadella, l'Ospedale del Gallo, ecc), ma dal grande valore storico-architettonico.

Nella descrizione manca la citazione della candidatura del Comune di Mondovì agli ulteriori ambiti di espansione della ZLS "Porto e Retroporto di Genova". Si suggerisce di integrare la descrizione in analogia all'Ait 20 Tortona "Il Comune di Mondovì è interessato dalla possibile perimetrazione di aree ZLS (Zona logistica semplificata del retroporto di Genova, per incentivare l'insediamento e lo sviluppo di attività economiche collegate alla logistica e al trasporto): attualmente l'amministrazione è in fase di candidatura espansione della ZLS approvata con DL n.109/2018, convertito in L.130/2018".

Si chiede di aggiornare il paragrafo Quadro strategico (pag. 396) come segue:

*"La vicinanza con l'autostrada ha reso possibile ipotizzare la realizzazione di una piattaforma logistica collegata alle attività del porto di Savona. Questo intervento dovrebbe essere tuttavia affiancato ad un'altra serie di interventi volti al potenziamento delle infrastrutture della mobilità esistenti. In primis il completamento del potenziamento della linea ferroviaria con Savona e il collegamento di Mondovì con il servizio ferroviario metropolitano."*

### Ait 33 – Ceva

Con riferimento ai caratteri del patrimonio esistente, benché anche per questo ambito l'analisi condotta abbia correttamente evidenziato gli elementi di maggiore rilievo del territorio, quali i centri di origine medioevale di Ceva, Garessio e Ormea, la permanenza di antichi sistemi di collegamento con la Liguria e l'incastellamento alto-medioevale e medioevale, pare utile segnalare la Certosa di Casotto, in relazione prima con la Certosa di Chiusa Pesio e successivamente acquisito da re Carlo Alberto e destinata a castello di caccia, la tratta ferroviaria storica della Ceva-Ormea e la chiesa di Santa Giuditta a Bagnasco. Per quanto riguarda il patrimonio paleontologico si segnalano le numerose aree carsiche ricche di grotte che hanno restituito associazioni a vertebrati del Pleistocene superiore, come le numerose grotte del massiccio del Marguareis (Briga

Alta, Ormea) da cui provengono numerosi resti fossili di orso bruno (*Ursus arctos*), mentre dall'Arma del Grai (Ormea) provengono resti di un felide del Pleistocene conservati presso il Museo Civico di Garesio.

Rispetto al quadro strategico delineato, se ne condividono i contenuti, soprattutto in riferimento agli indirizzi relativi al pieno sfruttamento della ferrovia secondaria Ceva-Ormea come linea di servizio parametropolitano ed il contrasto alle dinamiche di abbandono delle aree rurali-montane e dei manufatti a esse connessi, "mediante la promozione del recupero degli stessi, nel rispetto dei caratteri architettonici, delle tecniche costruttive e dei materiali tradizionali locali"; al contempo si suggerisce una maggiore valorizzazione della Certosa di Casotto, anche attraverso la messa in rete con le altre certose piemontesi ed il sistema delle Residenze Sabaude, pur non essendo stata inserita nel sito seriale UNESCO.

In tema di trasporti, si chiede di aggiornare il paragrafo Sistema insediativo, infrastrutture e impianti (pag. 406) come segue:

*"Le possibilità di sviluppo di attività industriali qualificate, a partire dall'attuale limitata presenza di settori innovativi, può contare sulla relativa facilità di accesso, subordinata a interventi sulla strada statale 28 di fondovalle e alla prossima rifunzionalizzazione della linea ferroviaria Ceva-Ormea."*

## **6.6 Ulteriori osservazioni**

Considerato che il percorso ciclo-pedonale del Parco del Ticino e del Lago Maggiore, denominato "Via del Ticino", è individuato dalla DGR n. 83-8992/2019, confermato dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) ed è da considerarsi di uso pubblico secondo quanto previsto dall'art. 22, comma 2 del vigente Piano d'Area del Parco naturale del Ticino, si ritiene opportuno un aggiornamento degli Ait di riferimento.

## **7 Valutazione di incidenza**

In merito alla Valutazione d'incidenza, sulla base di quanto espresso dal Settore Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali in qualità di autorità competente per la VINCA, si evidenzia quanto segue.

Il capitolo 6.4 dedicato alla valutazione d'incidenza del Rapporto ambientale, analizza la compatibilità tra il Ptr e la Strategia nazionale per la biodiversità al 2030.

Premesso che tale approccio non attiene strettamente all'analisi della potenziale incidenza sui siti Natura 2000, ma ad una verifica di coerenza e compatibilità generale con le componenti ambientali oggetto della Strategia, nella tabella 5 si osservano delle valutazioni di "incoerenza" per alcuni obiettivi specifici della strategia 3; gli stessi obiettivi, nelle tabelle delle matrici al capitolo 6.2, erano stati valutati come aventi "effetti potenziali di moderata criticità" sulla componente "natura e biodiversità".

Come esplicitato nel capitolo 6.2, tali criticità derivano da alcune politiche di sviluppo volte a potenziare la competitività economico-produttiva del territorio regionale, quali la riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture, la riorganizzazione e sviluppo dei nodi della logistica o la promozione dei sistemi produttivi locali industriali e artigianali.

L'analisi dell'incidenza risulta quindi non del tutto esauriente poiché non vengono esplicitati quali strumenti, misure o indirizzi il PTR possa prevedere per mitigare le criticità suddette in relazione a Natura 2000.

A livello normativo la revisione del Ptr ha apportato aggiornamenti e integrazioni inerenti in generale alla sostenibilità ambientale (contenimento dei cambiamenti climatici, tutela delle risorse idriche, conservazione del suolo e il riconoscimento delle connessioni ecologiche sul territorio).

Si concorda con l'affermazione che tali approfondimenti, seppur non calibrati espressamente sui siti della Rete Natura 2000, potranno contribuire a salvaguardarne e migliorarne la funzionalità ecologico-ambientale e paesaggistica.

Si può affermare pertanto che, in generale, la revisione del piano non determini incidenze negative sulla conservazione dei siti della Rete Natura 2000, con la raccomandazione che in fase di revisione si dia adeguato riscontro alle osservazioni relative alla conservazione della biodiversità di cui al cap. 5.1 della presente relazione.

## **CONCLUSIONI**

A seguito dei lavori istruttori dell'organo tecnico regionale con il supporto tecnico di ARPA Piemonte e alla luce di quanto emerso nella fase di consultazione, si esprime una valutazione positiva, in senso generale, al piano e alla documentazione ambientale a corredo.

Si dà evidenza, inoltre, che il Settore Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali, in qualità di autorità competente per la VINCA, esprime parere positivo di valutazione di incidenza del Ptr ai sensi dell'art. 44 della l.r. 19/2009, con la raccomandazione che in fase di revisione si dia adeguato riscontro alle osservazioni relative alla conservazione della biodiversità di cui al cap. 5.1 della presente relazione.

La fase di revisione del piano di cui all'art. 15 comma 2 del d.lgs 152/2006 dovrà tenere di quanto contenuto nella presente Relazione istruttoria dell'Organo tecnico regionale e degli esiti delle consultazioni e delle osservazioni pervenute; di tale aspetto dovrà essere dato riscontro nella Dichiarazione di Sintesi come specificato nel paragrafo 3.1.

Nel successivo iter per l'approvazione del Piano, si raccomanda di non introdurre modifiche significative che non sono state oggetto del processo di VAS e che possono determinare ricadute negative, anche solo potenziali, sull'ambiente.