

Prot. (*) Torino (*)

(*) **segnatura di protocollo riportata nei metadati del sistema documentale DoQui ACTA**

(i dati del protocollo sono rinvenibili nel file metadati con estensione xml, inviato insieme alla PEC)

Spett.le

Regione Piemonte

**Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo,
Protezione Civile, Trasporti e Logistica**

Settore Pianificazione e programmazione trasporti
e infrastrutture

PEC

piani.trasporti@cert.regione.piemonte.it

e

Direzione Ambiente, Energia e Territorio

Settore Valutazioni Ambientali e Procedure
Integrate

PEC

valutazioni.ambientali@cert.regione.piemonte.it

OGGETTO: “Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030”.

Procedura di VAS – Fase di Valutazione (art. 15 del D.Lgs. 152/2006) – Consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale (art. 14 D.Lgs. 152/2006).

Espressione del parere di competenza.

La Città metropolitana di Torino partecipa alla procedura di VAS in oggetto quale Soggetto con Competenze Ambientali (SCA) secondo la DGR del 29 febbraio 2016 n. 25-2977 “*Disposizioni per l’integrazione della procedura di valutazione ambientale strategica nei procedimenti di pianificazione territoriale e urbanistica, ai sensi della legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56 (Tutela ed uso del suolo)*”.

DESCRIZIONE

I Piani in oggetto sono gli strumenti di attuazione del *Piano Regionale Mobilità e Trasporti* e recepiscono il quadro di riferimento del *Piano Territoriale Regionale* (attualmente in aggiornamento) e gli obiettivi di altri Piani di Settore, quali il *Piano Regionale Qualità dell’Aria* e il *Piano Energetico Ambientale Regionale*. Sono trattati in modo unitario, poiché operano in modo sinergico tra loro e con le altre politiche regionali in una logica di pianificazione gerarchica e integrata. Al loro interno vi è anche il *Piano Regionale della Mobilità Ciclistica*, considerato come parte integrante sia del *PrMoP*

DIPARTIMENTO AMBIENTE E VIGILANZA AMBIENTALE

Funzione Specializzata Valutazioni Ambientali VAS e VIA

corso Inghilterra, 7 – 10138 Torino Tel. 011 861 6742 – 6830

pec: protocollo@cert.cittametropolitana.torino.it.

www.cittametropolitana.torino.it

che del *PrLog*, poiché la rete ciclabile rappresenta una delle componenti dell'offerta generale di mobilità (sia pendolare che turistica) dello sviluppo della logistica urbana leggera e di prossimità.

Il *PrMoP* intende agevolare l'accessibilità delle persone a beni e servizi seguendo il principio di sostenibilità della mobilità, con particolare attenzione ai trasporti non motorizzati, specie per gli spostamenti di prossimità; il fine prioritario è la regolazione degli spostamenti individuali motorizzati in modo tale da diminuire i consumi di energia e le emissioni inquinanti e climalteranti. Intende infatti favorire lo sviluppo del trasporto pubblico locale e del cambio modale per ridurre il fabbisogno di mobilità privata.

Il *PrLog* contiene azioni relative alla logistica, intendendo per questa non solo il trasporto delle merci ma tutta l'organizzazione sistemica dalla produzione alla distribuzione e consegna.

I tre Piani sono strutturati in Linee strategiche, Macroazioni e Azioni di pianificazione al 2030, non focalizzate su specifiche aree ma relative a tutto il territorio regionale.

ISTRUTTORIA

Ai fini dell'espressione del parere di competenza, è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell'Organo Tecnico di questo Ente, istituito con DGP 63- 65326 del 14/4/99 e s.m.i. ai sensi dell'art. 7 della legge regionale 40/98 e s.m.i., in considerazione del quale sono pervenuti i contributi delle seguenti Direzioni interne:

- Dipartimento Pianificazione Territoriale, Urbanistica ed Edilizia - Unità di Progetto Piano Territoriale Generale Metropolitano, giusta nota pervenuta in data 04/04/2023 al prot. n. 49919;
- Direzione Azioni Integrate con gli EE.LL - Unità Specializzata Tutela del Territorio – giusta nota pervenuta in data 13/04/2023 al prot. n. 53182;
- Dipartimento Viabilità e Trasporti – Unità di Progetto Politiche di Trasporto e Mobilità Sostenibile, giusta nota pervenuta in data 19/04/2023.

I contenuti dei sopracitati contributi sono stati riportati integralmente nei paragrafi successivi.

OSSERVAZIONI

1. Considerazioni generali sugli impatti previsti e sulle misure di mitigazione e compensazione.

Il Rapporto Ambientale (di seguito RA) evidenzia che la linea strategica LsB1-*Assetto gerarchico di reti, nodi e servizi di trasporto* articolata nelle macroazioni MB1.1-*Potenziare e ammodernare i corridoi di connessione veloce*, MB1.2-*Migliorare i collegamenti interregionali e transfrontalieri* ed MB1.3-*Connettere i territori ecc*, comporta degli impatti sulle componenti ambientali correlati ad interventi di completamento e adeguamento delle reti ferroviarie, stradali e ciclabili o di miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti, interporti e ai nodi urbani.

Anche per il *PrMC* vi sono alcune azioni quali la n. 71-*Completare il sistema delle ciclovie turistiche europee e nazionali* e n. 72-*Completare e connettere la rete cicloturistica di interesse regionale* che potrebbero apportare impatti ambientali (consumo di suolo, deterioramento/perdita di habitat e biodiversità, aumento dei flussi turistici ecc). Il RA rimanda comunque la quantificazione e la

risoluzione di questi impatti, alla successiva fase di localizzazione degli interventi (sia al livello programmatico che al livello progettuale).

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

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

A tale proposito si segnala che nell'ambito della fase di scoping in corso sull'aggiornamento del PTR, l'Ufficio scrivente ha trasmesso il proprio contributo di competenza (giusta nota prot. n. 55353 del 18/04/2023) nel quale ha rimarcato l'importanza di focalizzare l'attenzione del PTR sulle azioni legate all'obiettivo specifico 3.2.1 - *Razionalizzazione della gestione del sistema logistico regionale (logistica interna di distretto, di sistema produttivo, di distribuzione commerciale), favorendo interventi a basso consumo di suolo e lo sviluppo di forme di logistica sostenibile attraverso la razionalizzazione delle localizzazioni e l'integrazione di nuove tecnologie digitali*. In particolare è stato richiesto di declinare tale obiettivo in indirizzi e direttive che individuino puntuali criteri di scelta localizzativa dei nuovi insediamenti logistici in un'ottica di sostenibilità ambientale e che richiedano prioritariamente di intraprendere azioni di recupero di insediamenti produttivi esistenti e dismessi, affiancandosi a politiche che incentivino gli operatori economici al recupero dell'esistente.

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

Occorre però rilevare che al paragrafo 6.3 del RA le macroazioni e le azioni di piano vengono lette "[...] al pari delle misure di mitigazione e compensazione poiché, a questo livello di pianificazione, non è possibile definire opere più specifiche come avviene, invece, nel caso di strumenti di Programmazione in cui sono descritti in dettaglio gli interventi da realizzare [...]". Si conviene sul fatto che questa scala di pianificazione, non prevedendo ancora localizzazioni specifiche degli interventi, non permette di

definire puntualmente gli impatti e di conseguenza le misure di mitigazione e compensazione ad essi correlati e rimanda tale definizione alle fasi progettuali successive. Tuttavia si ritiene che le macroazioni e le azioni di piano non possano essere lette come misure di mitigazione e compensazione, in quanto perseguono la minimizzazione degli impatti, ma non li possono azzerare.

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

3. Dissesto idrogeologico

L'Unità specializzata Tutela del Territorio della Direzione Azioni Integrate EE.LL. ha evidenziato quanto segue.

Il RA, nel cap. 6.1.10 *Rischi naturali e antropici*, affronta il tema del dissesto idrogeologico, elaborando la seguente analisi: “[...] Le azioni del PrMoP e del PrLog, considerato il livello di dettaglio in questa fase di pianificazione, non generano effetti negativi, né diretti, né indiretti, che aumentino il rischio idrogeologico (frane e alluvioni), l'attività valanghiva del territorio, mentre è più facile che infrastrutture stradali o ferroviarie siano esposte a fenomeni naturali di questo tipo. Al fine di tutelare l'efficienza delle infrastrutture di trasporto che possono essere a rischio di eventi esogeni, anche calamitosi, il Piano affronta il tema della vulnerabilità della rete (stradale e ferroviaria) e della sua resilienza ovvero la capacità di “assorbire le perturbazioni, riorganizzarsi e tornare a garantire un livello di funzionalità simile a quello iniziale” e trova la risposta in una pianificazione attenta a ottimizzare le reti esistenti, a preservare gli snodi critici (interferenze tra modalità diverse) e a valutare standard di efficienza delle infrastrutture ponderando la loro vulnerabilità agli eventi avversi rispetto alla loro funzionalità [...]”.

I dati sul dissesto idrogeologico utilizzati sembrerebbero provenire unicamente dal PGRA dell'Autorità di bacino distrettuale del fiume Po (cfr. cap. 5.10 del RA *“Rischi naturali e antropici”*): si segnala che, a completamento del PGRA, devono anche essere utilizzati i dati del PAI della medesima Autorità e i dati provenienti dalla Banca Dati Geologica della Regione Piemonte, già in questa fase di VAS.

4. Riferimenti alla pianificazione di livello metropolitano contenuti nel Rapporto Ambientale

L'Unità di Progetto Piano Territoriale Generale Metropolitano del Dipartimento Pianificazione Territoriale, Urbanistica ed Edilizia ha espresso osservazioni riguardanti i riferimenti alla pianificazione di livello metropolitano contenuti nel RA, suggerendo alcune puntuali modifiche al documento, come di seguito riportate:

- Pag. 289 del RA. La Città metropolitana di Torino è citata nell'elenco delle Province consultate. A tal proposito si richiama la Legge 56/14 di riforma degli enti locali che definisce i diversi livelli di governo del territorio di area vasta, distinguendo esplicitamente fra ruolo e funzioni delle città metropolitane e ruolo e funzioni delle province. In particolare si evidenzia che tra i principali atti/strumenti da considerare per quanto attiene il rapporto tra la pianificazione strategica e territoriale di Regione e di Città metropolitana di Torino, vi sono: il Piano territoriale di coordinamento (PTC2, approvato con dCR n. 121-29759 del 21 luglio 2011), il Piano strategico metropolitano (ultima versione 2021-2023 "Torino metropoli aumentata", approvato con DCM n. 4/2021 del 10/02/2022), il Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS, approvato con DCM n. 42/2022).
- Pag. 61 del RA. Si osserva come nello schema illustrativo dei livelli di pianificazione, il terzo livello (Livello provinciale e comunale), dovrebbe esplicitamente richiamare anche il livello metropolitano.
- Pag. 77 del RA. Rispetto a quanto riportato nel box riferito al Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) che recita: *"il PUMS elaborato da ciascun comune..."*, si osserva che il PUMS è uno strumento strategico elaborato in primis dalle Città metropolitane così come definito ai sensi del DM 4.8.17 e del DM 396/19 ed è pertanto opportuno che i piani in oggetto ne tengano conto nei modi opportuni, in considerazione della stretta connessione tra le tematiche affrontate da ciascuno di detti strumenti (compresi i relativi piani di attuazione in corso di redazione da parte della Città metropolitana di Torino).
- Pag. 86 del RA. Rispetto al testo ivi riportato: *"La redazione del PUMS è obbligatoria per tutte le Città metropolitane, nonché per le aree urbane con almeno 1000 abitanti"*, si ritiene utile precisare quanto definito all'articolo 2 del DM 396 del 28/08/2019 in merito ai soggetti cui vige l'obbligo di procedere alla definizione del PUMS quale condizione essenziale per accedere ai finanziamenti statali destinati a nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, ovvero Città metropolitane, nonché Comuni capoluogo e comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, non ricompresi nel territorio di città metropolitane.

5. Aspetti di carattere trasportistico

L'Unità di Progetto Politiche di Trasporto e Mobilità Sostenibile del Dipartimento Viabilità e Trasporti, evidenziando che gli elaborati del PRMobP e del PRLog nel loro complesso rivelano un lavoro molto ampio, approfondito ed articolato, non ha rilevato la necessità di esprimere osservazioni di tipo trasportistico.

Restando a disposizione per eventuali chiarimenti, con l'occasione si porgono cordiali saluti.

Il Direttore
ing. Claudio Coffano

Referenti:

Funzione Specializzata Valutazioni Ambientali - VAS e VIA

arch. Cristina Elena Mandosso - tel. 011 861.6832 - e-mail: cristina.mandosso@cittametropolitana.torino.it

Direzione Azioni Integrate EE, LL.

dott. Geol. Gabriele Papa – tel. 011 861.7905 - e mail: gabriele.papa@cittametropolitana.torino.it

Dipartimento Pianificazione Territoriale, Urbanistica ed Edilizia - Unità di Progetto Piano Territoriale Generale Metropolitano

arch. Irene Mortari – tel. 011 861.6227 - e mail: irene.mortari@cittametropolitana.torino.it

Dipartimento Viabilità e Trasporti – Unità di Progetto Politiche di Trasporto e Mobilità Sostenibile

dott.ssa Elena Pedon – tel. 011 861.6890 - e mail: elena.pedon@cittametropolitana.torino.it